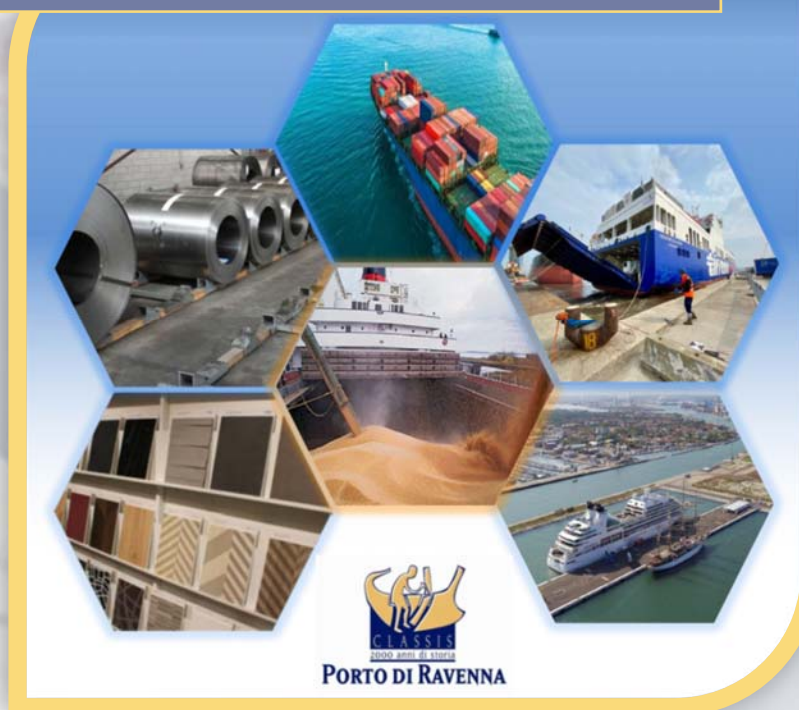


Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna




CLASSIS
1500 ANNI DI STORIA
PORTO DI RAVENNA

Febbraio 2023



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale

a cura dell'AREA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO
dell'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO
SETTENTRIONALE

Resp.le Vittoria Sbrighi

chiuso il23

Le statistiche mensili dei traffici nel Porto di Ravenna, complete di commenti e grafici, sono disponibili all'indirizzo:

<http://www.port.ravenna.it/category/portoravenna/statistiche/>

Citazione raccomandata in caso di utilizzo:

AdSP del Mare Adriatico centro-settentrionale, *“Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna”* - Ravenna, Febbraio 2023.

SOMMARIO

<i>I.</i>	<i>Movimentazione complessiva a tutto Febbraio 2023</i>	5
<i>II.</i>	<i>FOCUS principali Categorie Merceologiche</i>	8
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE.....	9
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE	14
3.	PRODOTTI METALLURGICI.....	17
4.	ALTRE MERCEOLOGIE	21

INDICE DELLE FIGURE

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

INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

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

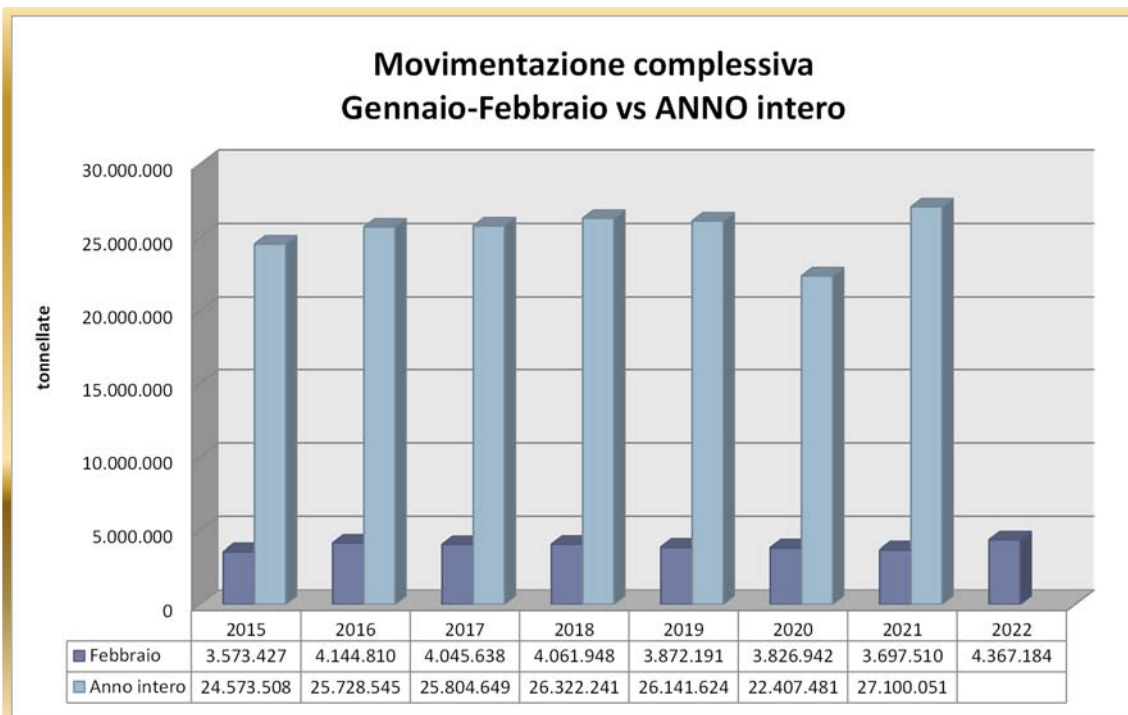
I. *Movimentazione complessiva a tutto Febbraio 2023*

Gennaio-Febbraio 2023 Il PORTO DI RAVENNA nei PRIMI DUE MESI del 2023 ha movimentato complessivamente **4.191.817 TONNELLATE**, in calo del 4% (oltre 175 MILA DI TONNELLATE in meno) rispetto allo stesso periodo del 2022.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **3.685.700 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **506.117 TONNELLATE** (rispettivamente, -4,3% e -1,6% in confronto ai PRIMI 2 MESI del 2022).

Numero di toccate Il NUMERO DI TOCCATE delle NAVI è stato pari a **370**, con 45 toccate in meno (-12,2%) rispetto al 2022.

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



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

Febbraio 2023 Nel mese di FEBBRAIO sono state movimentate **2.007.064 TONNELLATE**, in calo del 7,9% (172 MILA TONNELLATE in meno) rispetto a FEBBRAIO 2022.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **1.735.330 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **271.734 TONNELLATE** (rispettivamente -9,2% e +1,3% in confronto a FEBBRAIO 2022).

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nei **PRIMI DUE MESI** del **2023** le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide e merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione di **3.378.733 TONNELLATE** - sono diminuite del **7,6%** rispetto ai primi due mesi del **2022**, mentre il mese di **FEBBRAIO** risulta in calo del **12,3%** rispetto a **FEBBRAIO 2022**, con **1.598.966 TONNELLATE**.

Merci per condizionamento

Nell'ambito delle **MERCI SECCHHE**, quelle **UNITIZZATE IN CONTAINER** (con **347.504 TONNELLATE** di merce) sono diminuite del **4,8%** rispetto ai **PRIMI 2 MESI DEL 2022**. Negativo, infatti, il contributo del mese di **FEBBRAIO**, che ha movimentato **178.224 TONNELLATE** (-**11%** rispetto lo stesso mese del **2022**).

Merci secche

Buono il risultato, **PRIMI 2 MESI DEL 2023**, per le **MERCI SU ROTABILI** (**304.560 TONNELLATE**), in crescita del **19,7%** rispetto al **2022**, cui contribuiscono positivamente le **152.270 TONNELLATE** movimentate nel mese di **FEBBRAIO 2023** (+**9,1%** rispetto **FEBBRAIO 2022**).

I **PRODOTTI LIQUIDI**, con una movimentazione di **813.084 TONNELLATE** nel periodo **GENNAIO-FEBBRAIO 2023**, sono aumentati del **14,3%** rispetto allo stesso periodo del **2022**; Postivo il contributo del mese di **FEBBRAIO 2023**, con **408.098 tonnellate** (+**14,5%** rispetto al mese di **FEBBRAIO 2022**).

Prodotti liquidi

**Prime stime per
marzo 2023**

Dalle prime stime per il mese di **MARZO 2023** si prospetta una movimentazione di poco superiore ai **2,2 MILIONI DI TONNELLATE**, in diminuzione del **6,6%** rispetto a **MARZO 2022**.

Sul risultato negativo del mese di **MARZO 2023** pesa il calo dei volumi movimentati nei settori **METALLURGICO (-38,9%)**, **PETROLIFERO (-14,5%)** e **CHIMICO (-10,6%)**.

In crescita, invece, rispetto a **MARZO 2022** gli **AGROALIMENTARI** (sia liquidi che solidi, in crescita di circa il **4,5%**), i **CONCIMI** (che dovrebbero crescere del **37%**) e i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** (per i quali si prevede un incremento del **19%**).

La movimentazione complessiva, quindi, nei **PRIMI TRE MESI DEL 2023** dovrebbe raggiungere una quota di quasi **6,4 MILIONI DI TONNELLATE**, in diminuzione del **4,9%** rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Il **PRIMO TRIMESTRE 2023** dovrebbe chiudersi in crescita per quasi tutte le merceologie, fatta eccezione per i **PRODOTTI METALLURGICI (-30,4%)**, i **COMBUSTIBILI MINERALI SOLIDI (-12,3%)** e i **MINERALI E CASCAMI PER LA METALLURGIA (-51,3%)**.

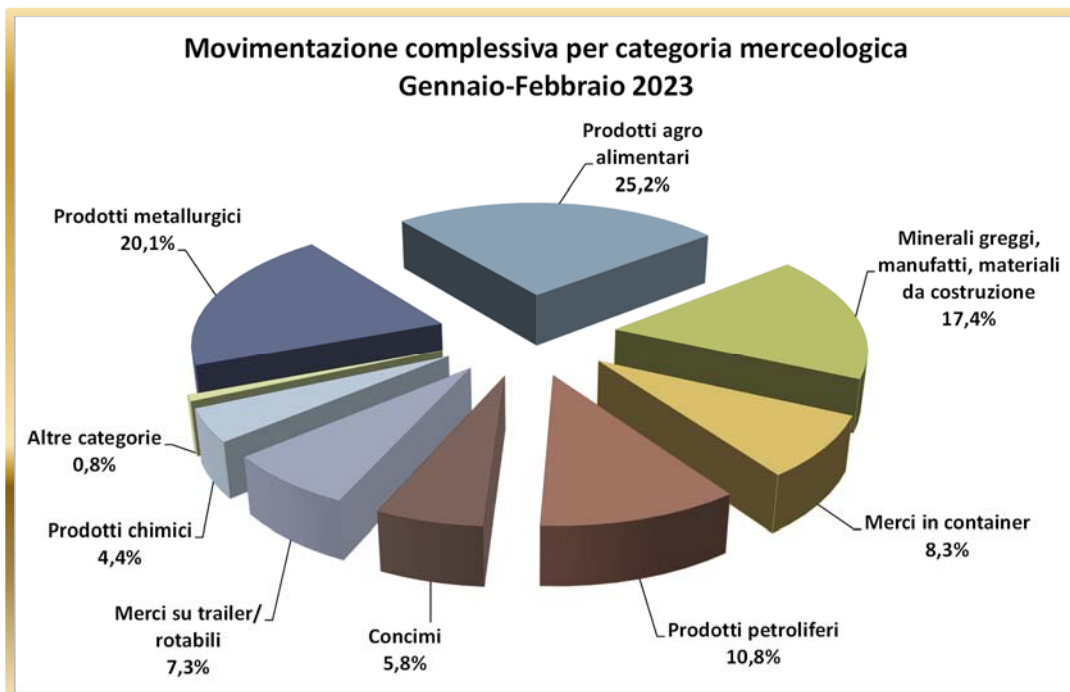
Stima negativa nei **PRIMI 3 MESI 2023** anche per i **CONTAINER**, di poco superiori a **51 MILA TEUs**, segnando un calo del **8,5%** rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Dal punto di vista dei volumi movimentati, la **MERCE IN CONTAINER** è stimata in oltre **561 MILA TONNELLATE**, in diminuzione del **8,1%** rispetto al **PRIMO TRIMESTRE 2022**.

Per quanto riguarda i **TRAILER**, nonostante un mese di **MARZO 2023** che si prospetta negativo (**-14,5%**), i semirimorchi movimentati nel **PRIMO TRIMESTRE 2023** dovrebbero raggiungere quota **21.000 PEZZI** (circa il **2,2%** in più sul **2022**) e la corrispondente **MERCE SU TRAILER** movimentata dovrebbe superare di quasi il **6,3%** quella movimentata fino a **MARZO 2022**.

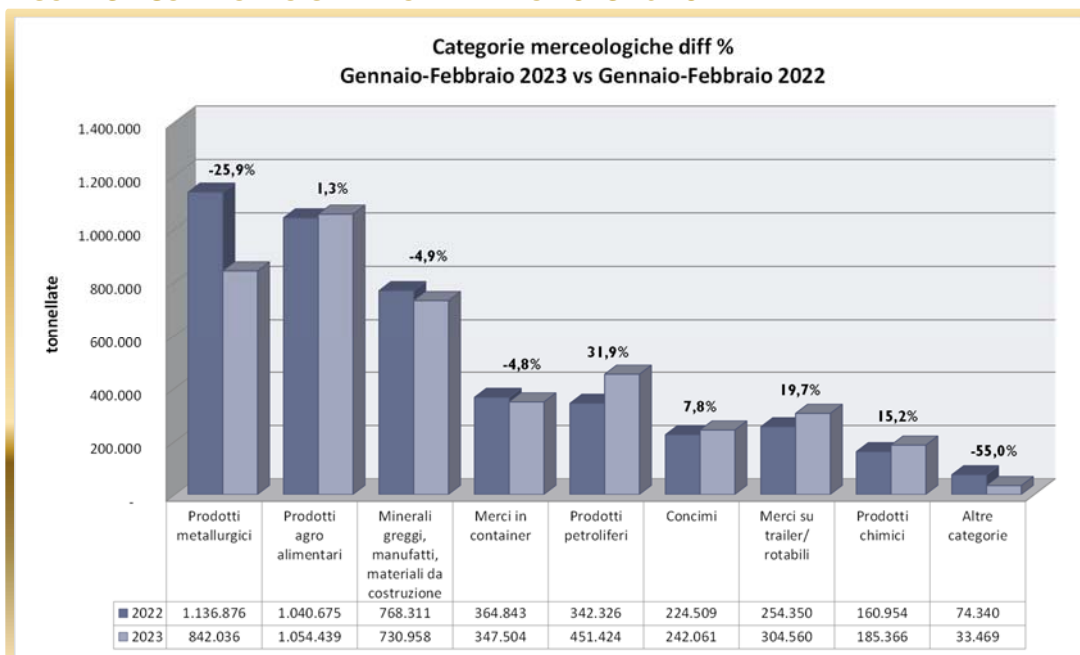
II. FOCUS principali Categorie Merceologiche

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



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

FIGURA 3 –CONFRONTO GENNAIO-FEBBRAIO 2023 vs 2022



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

1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Gennaio-Febbraio
2023

Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*) nei **PRIMI DUE MESI** del **2023** ha movimentato **1.054.439 TONNELLATE** di merce, in crescita dell'**1,3%** (quasi **14 MILA** tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Negativo, tuttavia, il risultato nel mese di **FEBBRAIO**, con **487.159 TONNELLATE** di merce movimentata, in calo del **6,7%** rispetto a **FEBBRAIO 2022**.

Cereali

Analizzando l'andamento delle singole merceologie, nei **PRIMI 2 MESI DEL 2023** è stata buona la movimentazione dei **CEREALI**, con **436.099 TONNELLATE**, in crescita del **17,1%** rispetto al **2022**.

Nel solo mese di **FEBBRAIO 2023** si sono registrate **199.902 TONNELLATE** di **CEREALI**, in crescita del **34,8%** rispetto a **FEBBRAIO 2022**, quando erano state movimentate **148.299 TONNELLATE**.

Tra incertezze geo-politiche e Corridoi di solidarietà, l'Ucraina terzo fornitore di cereali dell'UE

Le incertezze sugli sviluppi economici mondiali, dopo i fallimenti bancari negli **STATI UNITI**, e l'ulteriore stretta sui tassi varata dalla **BCE** nell'**EUROZONA** hanno avuto un effetto depressivo sui mercati delle *commodities agricole e alimentari* che ha coinvolto anche i **FRUMENTI**. Anche l'attuale situazione del conflitto in **UCRAINA**, in effetti molto critica e che non apre ancora a una prossima soluzione negoziata, introduce un ulteriore elemento di turbativa.

In questo contesto turbolento proseguono con qualche difficoltà le trattative per l'estensione (oltre i **60 GIORNI** proposti da **MOSCA**) dell'accordo sul "*Corridoio del grano nel Mar Nero*", che le **NAZIONI UNITE**, insieme a **UCRAINA** e **TURCHIA**, vorrebbero rinnovato almeno per altri **SEI MESI**. Ulteriori proroghe, ha specificato il rappresentante di **MOSCA** alle **NAZIONI UNITE**, potranno essere accettate solo in presenza di un'effettiva rimozione degli ostacoli imposti sulle esportazioni russe di *grano e fertilizzanti* per l'invasione dell'**UCRAINA**.

Se è vero, infatti, che i prodotti agricoli e i mezzi di produzione sono esclusi dalle sanzioni varate contro la **RUSSIA**, è vero anche che la movimentazione delle merci è ostacolata dalle restrizioni in atto sulle attività dei settori finanziario ed assicurativo.

Stando ai dati diffusi dalla delegazione di **MOSCA** all'**ONU**, l'intesa sui "Corridoio del Mar Nero" ha consentito l'esportazione lungo le rotte del **MAR NERO** di circa **29 MILIONI DI TONNELLATE** di *prodotti agricoli* dell'**UCRAINA**, mentre è stata sbloccata solo una minima parte dei *fertilizzanti russi* (in tutto **260MILA TONNELLATE**) giacenti nei porti europei.

La **COMMISSIONE EUROPEA**, inoltre, ha sottolineato l'importanza che hanno finora avuto per le esportazioni agroalimentari dell'**UCRAINA** i "corridoi di solidarietà" attivati dalla **UE** e la sospensione dei dazi doganali per l'accesso al mercato unico (sospensione che scadrà a **GIUGNO**, ma dovrebbe essere prorogata di un anno), per effetto dei quali da **GENNAIO a NOVEMBRE 2022** le importazioni dall'**UCRAINA** (essenzialmente *cereali e semi oleosi*) sono ammontate a **11 MILIARDI DI EURO**, con un aumento del **90%** sullo stesso periodo del **2021**.

Alla luce di queste cifre, l'**UCRAINA** ha conquistato il terzo posto nella lista dei principali fornitori dell'**UNIONE EUROPEA**, preceduta da **BRASILE** e **REGNO UNITO**.

In ogni caso, i primi dati sui fondamentali sembrano assicurare sulla tenuta dei livelli d'offerta mondiali.

Al riguardo, l'**INTERNATIONAL GRAINS COUNCIL (IGC)** ha pubblicato le prime stime sulla produzione di cereali nella **CAMPAGNA 2023-24** che anticipano un aumento su scala globale dell'**1,5%**, pronosticando un quantitativo di **2,28 MILIARDI DI TONNELLATE** tra *frumenti e cereali foraggeri*. Nell'ambito degli stessi, per il *frumento* l'**IGC** stima una produzione di **787 MILIONI DI TONNELLATE (-1,8%** rispetto gli **801 MILIONI del 2022**) che, tuttavia, risulterebbe di poco inferiore ai consumi, pronosticati a **794 MILIONI DI TONNELLATE**, con stock e interscambio mondiali previsti entrambi in flessione su base annua.

Cereali, produzione globale in aumento dell'1,5% con meno grano e più mais

Al contrario, la produzione di *mais* dovrebbe superare **1,2 MILIARDI DI TONNELLATE** (tra il **4%** e il **5%** in più sul **2022**); migliori anche le previsioni sui consumi, con scorte al rialzo, nella prospettiva di un interscambio mondiale più sostenuto.

L'IGC ha anche rivisto nei giorni scorsi le stime sulla **CAMPAGNA 2022-23**, con un dato forecast sulla produzione totale di *cereali* a **2 MILIONI DI TONNELLATE** (**-2%** su base annua, il primo calo produttivo dal **2017-18**, dovuto essenzialmente alla perdita di quasi il **6%** del raccolto di *mais*). Per il *frumento* la previsione sulla produzione **2022-23** si assesta a **5 MILIONI DI TONNELLATE**, con conseguenti miglioramenti anche sul dato dell'ending stock, pronosticato a **286 MILIONI DI TONNELLATE**. In crescita anche le aspettative sul commercio internazionale, con scambi che gli ultimi conteggi attestano a ridosso dei **200 MILIONI DI TONNELLATE**.

Farine Nei **PRIMI 2 MESI DEL 2023** la movimentazione delle **FARINE**, pari a **148.143 TONNELLATE**, risulta in calo del **21,4%** rispetto al **2022** anche a causa della performance negativa registrata nel mese di **FEBBRAIO** che, con **48.415 TONNELLATE**, è diminuito del **48,5%** rispetto a **FEBBRAIO 2022**.

Semi oleosi Gli sbarchi dei **SEMI OLEOSI**, invece, con **230.856 TONNELLATE** risultano in crescita del **10,7%** rispetto al **2022**, nonostante un mese di **FEBBRAIO 2023** negativo, in cui sono state sbarcate **113.440 TONNELLATE** (**-15,4%** rispetto al **2022**).

Oli animali e vegetali Nei **PRIMI 2 MESI DEL 2023** gli **OLI ANIMALI E VEGETALI**, pari a **119.372 TONNELLATE**, sono calati significativamente rispetto allo stesso periodo del **2022** (**-45.505 TONNELLATE**; **-27,6%**), a causa soprattutto del mese di **FEBBRAIO 2023** (**-33,9%**, per **31.779 TONNELLATE** in meno rispetto al **2022**).

Malesia e Indonesia minacciano l'Ue di fermare le esportazioni di olio di palma Oltre all'*olio di girasole* potrebbe presto scarseggiare in **EUROPA** anche l'*olio di palma*, se i principali **PAESI PRODUTTORI DEL SUD-EST ASIATICO** daranno seguito alle minacce di stoppare le esportazioni destinate ai **PAESI DELL'UNIONE EUROPEA**, in opposizione alla nuova normativa europea approvata per arginare la deforestazione a livello globale, in quanto le coltivazioni di questo grasso vegetale sarebbero connesse alla deforestazione nei tropici e a fenomeni di violazione dei diritti umani da parte dei coltivatori.

La nuova normativa UE prevede una serie di certificazioni e controlli su prodotti specifici - tra cui carne bovina, caffè, legname e appunto *olio di palma* - atti a dimostrare che le importazioni di materie prime e prodotti derivati non provengano da disboscamento e degradazione del suolo. **MALESIA E INDONESIA**, principali produttori dell'*olio di palma* diffusissimo in tutto il mondo, stanchi dell'aura negativa su uno dei loro prodotti di punta, hanno accennato di recente alla possibilità di interrompere il commercio di grasso vegetale con gli **STATI UE**, in quanto le recenti misure adottate **BRUXELLES** per l'*olio di palma*, che resta l'olio più economico disponibile al mondo, danno "*l'impressione di essere una barriera commerciale*" per proteggere i prodotti europei, invocando l'intervento dell'**ORGANIZZAZIONE MONDIALE DEL COMMERCIO** affinché rimuova delle restrizioni commerciali reputate "*ingiuste*".

L'**INDONESIA** nel **2022**, infatti, ha raggiunto un livello record di esportazioni di materie prime pari a **291,98 MILIARDI DI DOLLARI**.

Grazie alla crisi in **UCRAINA**, che ha ridotto drasticamente l'accesso all'olio di girasole proveniente da **KIEV**, i prezzi globali di prodotti di base come *carbone e olio di palma* sono aumentati in maniera vertiginosa dopo lo scoppio del conflitto e per il **2023** si prevede che le esportazioni di olio di palma dovrebbero aumentare del **3,7%**, passando a **16,3 MILIONI DI TONNELLATE** rispetto ai **15,72 MILIONI** del **2022**. La domanda è trainata da Paesi come **EMIRATI ARABI UNITI, ARABIA SAUDITA, GIAPPONE, BANGLADESH ED EGITTO**.

Il conflitto **RUSSO-UCRAINO** infatti, ha ribaltato le politiche aziendali di molti produttori dell'agroalimentare, che dopo avere adottato per anni strategie di marketing "*senza olio di palma*" sotto la pressione di campagne che evidenziavano il legame con la deforestazione, con la crisi delle alternative vegetali hanno però dovuto inserire nuovamente questo grasso vegetale nelle loro ricette.

Secondo gli esperti, le restrizioni all'importazione, così come il regolamento sulla deforestazione, comporteranno un aumento dei costi per imprese e prezzi più elevati per i consumatori.

ORTOFRUTTA

L'EXPORT ITALIANO TIENE NEL 2022, VENDITE A 5,3 MLD DI EURO

[SINTESI DA AGRISOLE, 16 MARZO]

FRUITIMPRESE, nel suo consueto report sulla base dei dati **ISTAT**, ha confermato per il **commercio estero** dell'ortofrutta italiana un trend positivo anche nel **2022**, dopo i record del **2021**, con un valore di **5,3 MILIARDI DI EURO (+1,5%** rispetto al **2021**), e volumi più o meno a livello del **2021 (-0,4%)**.

Il saldo positivo a valore (**CIRCA 666 MILIONI**) è tornato ai livelli del **2020 (-38%)**, mentre è peggiorato il saldo a volume (**-110.001 TONS**), frutto della differenza fra le quantità importate (**3,7 MILIONI TONS**) e quelle esportate (**CIRCA 3,6 TONS**).

In un anno comunque difficile per l'aumento dei costi produttivi e le tensioni geopolitiche buona la performance della **FRUTTA FRESCA (2,8 MILIARDI, +6,3%)** che recupera in parte l'inflazione e si conferma campione del nostro **export**: in primo luogo le **MELE (863 MILIONI)**, l'**UVA DA TAVOLA (738 MILIONI)** e i **KIWI (509 MILIONI)**.

Molto bene **PESCHE E NETTARINE (+43,5%)** complice una stagione negativa della **SPAGNA**. Positivi anche **LEGUMI E ORTAGGI (1,6 MILIARDI, +4,1%)**.

Male l'export di **FRUTTA SECCA (-25,8%)** che perde molto in valore, complice il calo dei consumi. Recupera in valore l'export di **AGRUMI (+2,4%)** anche se le quantità importate (**403MILA TONS**) sono il doppio dell'export (**201MILA TONS**).

Sul fronte **import** in forte aumento **LEGUMI E ORTAGGI** in valore (**+34,1%**) e gli agrumi (**+13,9%**).

Tra i prodotti campioni di import, **BANANE E ANANAS** crescono con valori in aumento (**+12,6% E + 15,9%**) in linea con l'inflazione.

«Il comparto conferma il dinamismo delle imprese, sia sul fronte dell'export che dell'import, nonostante un quadro complessivo di grandi difficoltà interne ed esterne», dice il presidente di **FRUITIMPRESE**, **Marco Salvi**.

«L'ortofrutta fresca conferma il suo peso strategico per l'economia del Paese come seconda voce del nostro export agroalimentare dopo il vino e per l'affermarsi del made in Italy sui mercati di mezzo mondo», conclude.

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

I **MATERIALI DA COSTRUZIONE** hanno movimentato complessivamente nei **PRIMI 2 MESI 2023 730.958 TONNELLATE**, in leggero calo (-4,9%) rispetto al **2022**.

Gennaio-Febbraio 2023

La movimentazione di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **675.165 TONNELLATE**, è in linea (-0,1%) rispetto ai **PRIMI 2 MESI 2022**.

Negativo il mese di **FEBBRAIO**, con una movimentazione di **304.038 TONNELLATE (-19,9%** rispetto a **FEBBRAIO 2022**) a cui concorre in gran parte l'andamento delle **MATERIE PRIME CERAMICHE** che, con **273.436 TONNELLATE**, sono diminuite del **17,4%** rispetto a **FEBBRAIO 2022**.

Febbraio 2023

Dalla 3 giorni a **RIMINI** di **K.EY - The Energy Transition Expo** a fine **MARZO 2023** sale un appello al Governo e al Parlamento a tutela della produzione combinata di elettricità e calore (cogenerazione) promosso da **FIRE** e co-firmato da **ASSOCARTA, COGEN EUROPE, CONSORZIO ITALIANO BIOGAS, CONFINDUSTRIA CERAMICA, COORDINAMENTO FREE, FEDERCHIMICA E ITALCOGEN**, dinnanzi a incertezze e rischi che nel nostro Paese la minacciano a causa di un'evoluzione della legislazione europea che mette a rischio non solo le nuove realizzazioni, ma anche quanto ampiamente adottato nei decenni dalle imprese italiane nell'industria e nel terziario e da ospedali e altri enti pubblici.

**Cogenerazione:
le associazioni chiedono
un tavolo permanente**

In assenza di opportuni interventi legislativi, si produrranno infatti conseguenze negative per la sicurezza del sistema elettrico nazionale, per la competitività delle imprese che utilizzano questa soluzione, per gli obiettivi di decarbonizzazione e per i consumi energetici di energia primaria.

Tra le richieste dei firmatari c'è quella di istituire da subito un tavolo permanente con le associazioni coinvolte nella filiera in modo da individuare le migliori strategie per salvaguardare la cogenerazione ad alto rendimento ed evitare le possibili ricadute negative per il Paese nell'ottica del percorso di decarbonizzazione dell'economia.

Ceramica:
*occupazione a rischio
 tra contrazione domanda
 e regole UE*

Il prezzo del gas sceso sotto i **50 EURO** e l'ottimo andamento dell'export non sono bastati a rasserenare il clima nel **DISTRETTO DI SASSUOLO**, dove recentemente gli imprenditori della ceramica hanno organizzato un confronto con **CISL** e **CONFINDUSTRIA NAZIONALE** per fare il punto su come le relazioni industriali potranno sostenere lo sviluppo di una manifattura messa a dura prova da un costo del lavoro record e dazi vari all'Europa per la transizione green senza eguali nel mondo, che rischia di non tenere più il passo dei competitor internazionali (oltre l'**80%** dei volumi è esportato).

Il rischio è la rottura di quell'equilibrio tra il capitale e il lavoro che si è sempre preservato nella *"tile valley"* - dove si concentra la gran parte dei **19MILA OCCUPATI** della ceramica italiana, energivora sì, ma anche leader mondiale - che ha permesso al distretto di superare indenne il crac Lehman Brothers, Covid, crisi energetica e di raggiungere il record di investimenti in tecnologie e ricerca.

Nel settore il **98%** degli occupati ha un contratto di lavoro a tempo indeterminato e il **94%** è coperto da integrativi aziendali molto più generosi che nella vicina *"motor valley"*.

STATI UNITI, FRENANO CONSUMI E IMPORT DI PIASTRELLE

Nel **2022** il consumo statunitense delle **PIASTRELLE DI CERAMICA**, pari a **285,4 MILIONI DI MQ**, ha registrato una leggera flessione (**- 1,3%** sul **2021**), a causa di un settore residenziale rallentato dall'aumento dei tassi ipotecari e dell'inflazione, dai problemi della catena di approvvigionamento e dalla carenza di manodopera, secondo i dati dell'**U.S. DEPT. OF COMMERCE E DI TCNA**.

La **PRODUZIONE NAZIONALE** ha raggiunto gli **87,3 MILIONI MQ (+2,3%** sul **2021**) di cui **82,6 MILIONI MQ (+1%)** venduti sul mercato domestico. In volume, la quota di mercato coperta dalla produzione nazionale è salita dal **28,3%** al **28,9%**, decisamente più alta di quella dei Paesi esportatori: la **SPAGNA** detiene il **14,1%** del consumo **USA**, l'**ITALIA** il **12,3%**, il **MESSICO** l'**11,8%**.

In valore, le vendite di piastrelle *"Made in USA"* sul mercato domestico hanno generato ricavi pari a **1,48 MILIARDI DI DOLLARI (+8,6%** sul **2021**), il **33,4%** del valore totale del mercato ceramico americano, contro il **35,2%** del **2021**, un calo dovuto in parte all'aumento dei costi di trasporto dei materiali importati che, unito al generale rialzo dei listini dei principali fornitori, ha determinato un incremento del **17,5%** del valore totale dell'import.

Il prezzo medio di vendita del prodotto nazionale è salito dai **16,61 \$/mq** del **2021** ai **17,86 \$/mq** del **2022**.

In crescita anche le *ESPORTAZIONI STATUNITENSI DI PIASTRELLE*, salite a **4,7 MILIONI MQ** (+33,6% sul **2021**), il livello più alto mai registrato. **CANADA** e **MESSICO** si confermano le principali destinazioni, assorbendo rispettivamente il **70,5%** e il **19%** dell'export **USA**. In aumento del **30,1%** a **52,6 MILIONI DI DOLLARI** anche i ricavi generati dalle esportazioni.

Dopo aver toccato nel **2021** il livello più alto in **15 ANNI**, nel **2022** le *IMPORTAZIONI DI PIASTRELLE* negli **STATI UNITI** si sono fermate a **202,7 MILIONI MQ**, in flessione del **2,3%** sull'anno precedente, per un valore di **2,94 MILIARDI DI DOLLARI**, con un progresso del **17,5%** sul **2021**. Mentre tutti i maggiori fornitori europei (**SPAGNA, ITALIA E TURCHIA**) e sud americani (**BRASILE E PERÙ**) hanno registrato una contrazione delle loro esportazioni in volume, i più importanti esportatori asiatici - **INDIA, MALAYSIA E VIETNAM** - hanno segnato incrementi a doppia cifra.

Nonostante la flessione del **12,8%** a **40,2 MILIONI DI MQ**, la **SPAGNA** si è comunque confermata maggiore esportatore verso gli **USA** in volume, con una quota sull'import totale passata dal **22,2%** al **19,8%**. Secondo maggiore esportatore è l'**ITALIA**, con vendite pari a **35 MILIONI MQ** (-2,9% sul **2021**) e una quota del **17,3%** sull'import totale statunitense, rimasta sostanzialmente stabile rispetto al **17,4%** del **2021** e, al terzo posto, il **MESSICO**, con vendite in crescita dell'**1%** a **33,7 MILIONI MQ** e una quota sull'import totale in risalita al **16,6%**.

Nel **2022** l'**INDIA** è entrata nella rosa dei 5 maggiori esportatori in volume negli **STATI UNITI**, posizionandosi al quarto posto con **26,4 MILIONI MQ** (+30,4% sul **2021**) e una quota del **13%** dell'import totale **USA**. Segue la **TURCHIA** (**24,9 MILIONI MQ**, -11%), con una quota scesa dal **13,5%** al **12,3%** dell'import statunitense.

Maggiore esportatore in valore si è confermata ancora una volta l'**ITALIA** (**888,6 MILIONI DI DOLLARI**, +12,4%) con una quota del **30,2%** sul totale. Seguono la **SPAGNA** (**789 MILIONI DI DOLLARI**, +24,5%) con una quota del **26,8%**, e il **MESSICO** (**267 MILIONI DI DOLLARI**, +9%), con il **9,1%** dell'import totale.

Nel **2022** l'**INDIA** è entrata nella rosa dei 5 maggiori esportatori in volume negli **STATI UNITI**, posizionandosi al quarto posto con **26,4 MILIONI MQ** (+30,4% sul **2021**) e una quota del **13%** dell'import totale **USA**. Segue la **TURCHIA** (**24,9 MILIONI MQ**, -11%), con una quota scesa dal **13,5%** al **12,3%** dell'import statunitense.

Maggiore esportatore in valore si è confermata ancora una volta l'**ITALIA** (**888,6 MILIONI DI DOLLARI**, +12,4%) con una quota del **30,2%** sul totale. Seguono la **SPAGNA** (**789 MILIONI DI DOLLARI**, +24,5%) con una quota del **26,8%**, e il **MESSICO** (**267 MILIONI DI DOLLARI**, +9%), con il **9,1%** dell'import totale.

3. PRODOTTI METALLURGICI

Gennaio-Febbraio 2023	Per i PRODOTTI METALLURGICI nel PORTO DI RAVENNA , nei PRIMI 2 MESI DEL 2023 , sono state movimentate 842.036 TONNELLATE , in calo del 25,9% rispetto allo stesso periodo del 2022 .
Febbraio 2023	Dopo il forte calo di GENNAIO , anche FEBBRAIO – con una movimentazione pari a 402.916 TONNELLATE – ha registrato una nuova diminuzione (-27,2%) rispetto a FEBBRAIO 2022 .
Negativi gli sbarchi da Taranto	Gli sbarchi provenienti da TARANTO (<i>ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA</i>) nei PRIMI 2 MESI DEL 2023 , pari a 110.371 TONNELLATE , sono in aumento del 18,2% rispetto allo stesso periodo del 2022 .
Produzione Italiana in affanno anche a febbraio 2023	Dopo un GENNAIO difficile per la produzione italiana di acciaio, anche FEBBRAIO 2023 è in calo, come risulta dai dati di output diffusi da <i>FEDERACCAI</i> , con una produzione di quasi 1,9 MILIONI DI TONNELLATE (-7,3%) . Resta invece a doppia cifra (-10,8%) il calo del dato cumulato del primo bimestre, per quasi 3,45 MILIONI DI TONNELLATE di output, anche se occorre evidenziare che nei PRIMI DUE MESI DEL 2022 , sebbene i prezzi dell'energia fossero alti, non si faceva ancora sentire l'effetto del conflitto in UCRAINA . Prendendo in considerazione le categorie PIANI e LUNGHI , la produzione di ACCIAI PIANI a FEBBRAIO 2023 ha raggiunto le 805MILA TONNELLATE , il 10,7% in meno su base annua. Nello stesso lasso di tempo, l'output di ACCIAI LUNGHI è sceso del 7,1% , per 1,122 MILIONI DI TONNELLATE prodotte. Per quanto riguarda gli scambi con i PAESI COMUNITARI (-8,6% rispetto al 2022), i principali Paesi di riferimento sono stati la GERMANIA con quasi 85 MILA TONNELLATE (-27,9%) , la BELGIO con quasi 74 MILA TONNELLATE (+138,3%) e il FRANCIA che, con quasi 54 MILA TONNELLATE , segna un -26,2% . Per quanto riguarda i PAESI EXTRA-UE , l'arrivo/partenza di prodotti metallurgici, pari a 475.754 TONNELLATE (il 57% del totale), è in calo del 35,4% rispetto al 2022 .

I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono il **VIETNAM**, con **136 MILA TONNELLATE (+369,8%)**, la **COREA DEL SUD** con oltre **71 MILA TONNELLATE (+1,6%)**, la **CINA** con oltre **67 MILA TONNELLATE (-58,7%)**, il **GIAPPONE** con oltre **57 MILA TONNELLATE (+30,8%)** e l'**INDIA** con **37 MILA TONNELLATE (+664,1%)**.

Cala l'import da Paesi Extra UE

L'**UE**, dopo la crisi del gas russo, si dota di un nuovo regolamento sulle materie prime strategiche, le cui percentuali chiave sono **65%**, **10%**, **40%**, puntando a limitare l'influenza della **CINA** che ormai detiene i diritti sul **90%** delle estrazioni di terre rare, sia per la ricchezza di miniere sul suo territorio, sia per essersi mossa per tempo per aggiudicarsi i migliori giacimenti mondiali.

Materie prime strategiche, arriva il nuovo regolamento dell'Ue

Per boro, cobalto, rame, gallio, litio, magnesio, nichel, manganese, silicio, titanio e tungsteno il nuovo strumento prevede, quindi, che se ne possa importare fino al massimo del **65%** del fabbisogno continentale da un solo Paese, il **10%** debba essere estratto nell'**UNIONE EUROPEA** e che entro il **2027** l'**UE** possa lavorare e trasformare autonomamente il **40%** del fabbisogno di materie critiche.

Sul tavolo della **COMMISSIONE UE** è arrivato anche il testo del **Net Zero Industry Act**, che descrive così: «*Si tratta di un cambio di politica radicale. Per anni, le regole europee hanno perseguito l'efficienza economica. Ma gli scossoni geopolitici lasciano il segno. Si tratta di contrastare eventuali nuove dipendenze, ma anche di proteggere la base industriale europea*».

EUROFER risponde tempestivamente ai nuovi provvedimenti della **COMMISSIONE UE**, chiedendo una politica industriale che fornisca una forte motivazione commerciale per gli investimenti verdi in **EUROPA**. I produttori di acciaio dell'**UE** hanno quindi presentato il proprio **Position Paper** in materia, un documento che condensa allo stesso tempo i benefici dell'acciaio per la transizione ecologica e le necessità per far sì che la siderurgia europea resti competitiva, per un'industria manifatturiera europea «*verde, decarbonizzata e prospera, tra cui energia e clima, ambiente e circolarità, investimenti, commercio, mercato interno e competenze*».

Eurofer presenta all'Ue un Position Paper sulla politica industriale

«Una politica industriale europea di successo richiede un approccio basato sulla catena del valore – ribadisce l'associazione dei produttori siderurgici - con l'acciaio come parte integrante del Net-Zero Industry Act. Per garantire che l'UE rimanga competitiva nella più grande trasformazione dell'industria verso la neutralità climatica, è essenziale adottare un pensiero “disruptive” e misure innovative per creare un ambiente più attraente per gli investimenti verdi, garantendo al contempo l'autonomia strategica dell'UE».

legge sull'industria a zero emissioni

Il **DIRETTORE GENERALE DI EUROFER AXEL EGGERT** in merito alla legge sull'industria a zero emissioni ha commentato: *«L'acciaio è essenziale per un'economia neutrale dal punto di vista climatico. Dalle energie rinnovabili ai veicoli elettrici, le catene del valore delle tecnologie pulite dipendono dall'acciaio: solo per raggiungere gli obiettivi dell'UE in materia di energie rinnovabili saranno necessari oltre 74 MILIONI DI TONNELLATE di produzione supplementare di acciaio. Per questo chiediamo una politica industriale dell'UE più completa, con un approccio più forte basato sulla catena del valore, che metta anche i produttori di acciaio nella posizione di investire nelle tecnologie verdi rimanendo competitivi a livello globale. Sebbene questo pacchetto rappresenti un primo passo per alcuni settori, si dovrebbe fare di più alla luce della massiccia sovraccapacità siderurgica globale che mette a rischio la transizione verde dell'UE, spingendo milioni di tonnellate di acciaio ad alta impronta di CO² sui mercati aperti come quello europeo. L'accordo globale UE-USA sull'acciaio e l'alluminio sostenibili, previsto DALLA PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE URSULA VON DER LEYEN E DAL PRESIDENTE DEGLI STATI UNITI JOE BIDEN, rappresenta un'opportunità unica per promuovere la decarbonizzazione dell'industria siderurgica mondiale e respingere la capacità siderurgica insostenibile accumulata in tutto il mondo. L'UE non deve fallire nel concludere un accordo efficace con gli STATI UNITI entro la scadenza dell'OTTOBRE 2023».*

pacchetto materie prime critiche

Passando al dibattito sul pacchetto materie prime critiche, **EGGERT** ha ribadito che *«il settore dell'acciaio - che è fondamentale per le applicazioni verdi, digitali, spaziali e di difesa - già oggi ricicla milioni di tonnellate di rottami ferrosi.*

*Con la transizione all'acciaio verde, il nostro fabbisogno di rottami aumenterà drasticamente, con una carenza prevista entro il **2030**. Ecco perché anche i rottami dovrebbero essere inclusi nell'elenco delle materie prime critiche, così come tutti i prodotti a base di nichel. Favorire solo il nichel per batterie potrebbe avere un impatto sulla disponibilità complessiva di nichel, in particolare per il settore dell'acciaio inossidabile. L'inclusione del manganese, al contrario, è un piccolo passo avanti».*

Sulla proposta di una Banca dell'idrogeno *EGGERT* ha rimarcato come *«il solo settore siderurgico avrà bisogno di almeno 2 MILIONI DI TONNELLATE di idrogeno nei prossimi anni per la transizione. È fondamentale che la nuova Banca dell'idrogeno dia priorità alla fornitura e allo sviluppo delle infrastrutture in base al potenziale di abbattimento delle emissioni dei settori, favorendo le industrie difficili da abbattere con il più alto impatto nella riduzione delle emissioni di CO²».*

Banca dell'idrogeno

Infine, sulla direttiva sulle emissioni industriali *EUROFER* non ha nascosto la propria delusione: *«Siamo delusi dal fatto che nell'attuale testo del Consiglio non siano previste disposizioni per i settori in profonda trasformazione industriale. Inoltre, nonostante la mancanza di una chiara relazione favorevole tra benefici sociali e costi economici evidenziata dalla valutazione della Commissione, il campo di applicazione per la lavorazione dei metalli ferrosi è migliorato solo in misura limitata»* ha concluso *EGGERT*.

**Direttiva sulle
emissioni industriali**

4. ALTRE MERCEOLOGIE

PETROLIFERI E CHIMICI

Nei **PRIMI 2 MESI DEL 2023**, per quanto riguarda i **PRODOTTI PETROLIFERI**, nel **PORTO DI RAVENNA** sono state movimentate **451.424 TONNELLATE**, in aumento rispetto allo stesso periodo del **2022 (+31,9%)** anche grazie al contributo di un mese di **FEBBRAIO 2023** in crescita del **35,3%** rispetto allo stesso mese del **2022**.

Bene, nei **PRIMI 2 MESI DEL 2023**, i **PRODOTTI CHIMICI (+15,2%)**, con **185.366 TONNELLATE**; il mese di **FEBBRAIO**, con **81.946 TONNELLATE** movimentate, è cresciuto dello **0,9%** rispetto lo stesso mese del **2022**.

doppia transizione
ecologica e digitale per
l'industria chimica
europea

La **COMMISSIONE EUROPEA** ha pubblicato lo scorso **GENNAIO** il **Chemical Industry Transition Pathway**, una roadmap messa a punto con l'Industria chimica, le ONG e altri soggetti interessati, da attuarsi entro il **2050**, che identifica le oltre **150 AZIONI** e le condizioni necessarie per realizzare la transizione verde e digitale e migliorare la resilienza del settore.

La trasformazione da attuare nella chimica UE nei prossimi **30 ANNI** è la più grande mai affrontata e imporrà al settore investimenti nell'ordine delle decine di miliardi di euro.

L'industria chimica ha sempre giocato un ruolo di massima importanza all'interno dell'economia europea e rappresenta una delle industrie chiave per attuare concretamente la transizione ecologica: è la quarta in ordine di grandezza all'interno dell'**UE** e le sostanze da essa prodotte, presenti in circa il **95%** dei manufatti, sono alla base delle principali catene del valore in **EUROPA**.

Nello specifico, per le aziende del settore questo processo di trasformazione implicherà l'attuazione di azioni relative a quattro macroaree così identificate: diventare climaticamente neutrali, raggiungere una produzione circolare, implementare tecnologie digitali e sviluppare prodotti chimici sostenibili.

In ripresa nei **PRIMI 2 MESI DEL 2023** i volumi movimentati per i **CONCIMI**, pari a **242.061 TONNELLATE (+7,8%** rispetto al **2022**); per il mese di **FEBBRAIO**, particolarmente positivo, la movimentazione è stata pari a **159.528 TONNELLATE**, in crescita del **77,7%** rispetto a **FEBBRAIO 2022**.

Siglata un'intesa tra il **GOVERNO ITALIANO** ed **EGIZIANO** per intensificare la cooperazione bilaterale tra i due Paesi in campo agroalimentare.

Questo l'obiettivo della recente missione italiana al **CAIRO**, guidata dal Ministro degli Esteri, **ANTONIO TAJANI**, presenti anche il Segretario generale di **COLDIRETTI**, **VINCENZO GESMUNDO** e il Consigliere delegato di **FILIERA ITALIA**, **LUIGI SCORDAMAGLIA**, oltre a diverse aziende nazionali.

In base all'accordo, il nostro paese, con le aziende leader del *Made in Italy* rappresentate in **FILIERA ITALIA** e **COLDIRETTI**, si appresta a divenire un partner centrale con la fornitura di **MACCHINARI, TECNOLOGIA, SEMENTI E CONOSCENZE** ma anche prodotti alimentari di base, dal grano al couscous, per consentire all'**EGITTO** di sfamare la propria popolazione (nel **2022**, infatti, **RUSSIA** e **UCRAINA** garantivano l'**86%** delle importazioni egiziane di grano, ma anche una quota significativa di mais, soia e olio).

Quanto all'**ITALIA**, invece, il **CAIRO** garantisce **fertilizzanti azotati** il cui commercio è ostacolato dalla guerra in **UCRAINA** e le cui forniture dalla **RUSSIA**, prima del conflitto, garantivano il **90%** del fabbisogno nazionale.

CONCIMI

Collaborazione Italia e Egitto, Coldiretti: accordo grano, couscous e fertilizzanti

CLIMA E AUMENTO DEI COSTI

IN CRISI ANCHE I MANGIMIFICI ROMAGNOLI

[sintesi dal *CORRIERE ROMAGNA*, 29 MARZO]

È in atto una **rivoluzione nel settore della produzione dei mangimi**, dettata dai cambiamenti climatici e dal conseguente, inevitabile, ridisegno nelle catene delle forniture globali, che colpirà certamente il territorio romagnolo in particolare e quello emiliano-romagnolo in generale.

Come dicono i numeri dell'ultimo annuario di **ASSALZOO** (*l'Associazione nazionale tra i produttori di alimenti zootecnici*), questa è la regione dove risiede il maggior numero di stabilimenti in Italia – ossia **101** su un totale di **417** – e dove si produce la quantità più cospicua di **MANGIMI COMPLETI E COMPLEMENTARI**, con **3,6 MILIONI DI TONNELLATE** nel **2021**, tra l'altro in aumento rispetto al **2016** dell'**8,2%**.

Già nel **2022** l'**INNALZAMENTO DEI COSTI DELLE MATERIE PRIME E DEI COSTI ENERGETICI** aveva generato forti tensioni nei mangimifici locali, costretti a rivedere al rialzo i prezzi ai propri clienti, al punto che proprio da **FORLÌ** gli allevatori di polli – settore su cui la **ROMAGNA** muove **2 MILIARDI DI EURO** di fatturato annuo – hanno chiesto aiuto al Governo centrale per far fronte ai rincari.

Oggi il problema si chiama invece "**SICCITÀ**", perché il cambiamento climatico sta impattando anno dopo anno sempre più pesantemente sul macrosistema dell'agri-food, mangimifici compresi. Secondo l'**ANBI** (*l'Associazione nazionale che riunisce i consorzi di bonifica*), nel **2022** la siccità è costata al sistema Italia **13 MILIARDI DI EURO**, di cui **6 MILIARDI** di mancata produzione agricola, e il **2023** non sarà da meno, con le previsioni che l'attestano già come la terza annata siccitosa consecutiva degli ultimi anni, e l'ottava degli ultimi venti.

Due sono, nel dettaglio, le colture alla base della produzione di mangimi che stanno mettendo in crisi il sistema: la **SOIA** (su cui pesa il clima particolarmente gravoso che si sta manifestando in **ARGENTINA**, dove la produzione di **FARINA DI SOIA** potrebbe far registrare una mancanza significativa) e il **MAIS** (il cui prezzo del mais quasi raddoppiato in un anno a causa di una coincidenza di problematiche sia interne che esterne).

Fino a due anni fa, infatti, la produzione nazionale di mais soddisfaceva il **50%** del fabbisogno nazionale, in particolare delle imprese romagnole, ma il caldo ha portato a un calo drastico, in quanto il mais, quando è messo sotto stress, rilascia delle sostanze potenzialmente dannose per la salute, il che porta a una riduzione nella sua possibilità di utilizzo per preclusioni di tipo sanitario.

In concomitanza vi è stata la guerra in **UCRAINA**, strategica nella produzione di mais.

Il tutto si è tradotto in una modifica in atto nella catena delle forniture per gli stabilimenti romagnoli.

In particolare, parlando della **SOIA**, il calo del prodotto argentino verrà più che coperto dalla iperproduzione registrata in **BRASILE** e, allo stesso tempo, come emerge da un dialogo con le aziende che risiedono tra **RAVENNA, RIMINI E FORLÌ-CESENA**, la produzione di **MANGIMI DA MAIS** dovrebbe subire una drastica riduzione (nonostante, anche in questo caso, la crescita di importazione sempre dal **BRASILE**), ma che verrà compensata da una ascesa negli alimenti per allevamenti realizzati con **ORZO E FRUMENTO** (la stagione per questi ultimi due sembra infatti essere andata bene).

Nel frattempo, si fanno largo le ipotesi per un'apertura a **FARINE ALTERNATIVE**, come quella di insetti ormai molto discussa ma che non potrà costituire una risposta a breve termine, perché su queste tipologie sono in corso ancora degli studi, tesi a validare i loro valori nutrizionali.

Nei **PRIMI 2 MESI DEL 2023** i **CONTENITORI**, con **31.970 TEUs**, nel **PORTO DI RAVENNA** sono diminuiti del **2,2%** rispetto al **2022**, con un calo che ha riguardato i **TEUs PIENI**, pari a **24.278** (il **75,9%** del totale dei **TEUs**), con un segno meno del **6,2%** rispetto al **2022**, mentre sono aumentati i **TEUs VUOTI**, pari a **7.692**, in crescita del **13,1%** rispetto al **2022**.

CONTENITORI

In termini di **TONNELLATE**, la merce trasportata nel periodo, pari a **347.504 TONNELLATE**, è calata del **4,8%** rispetto al **2022**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **71**, è cresciuto rispetto alle **67** del **2022** (**4 TOCCATE** in più).

Nel mese di **FEBBRAIO** sono stati movimentati **16.091 TEUs**, di cui **12.678 pieni** (**-9,6%** sul **2022**) e **3.413 vuoti** (**-9,4%** sul **2022**), per **178.224 TONNELLATE** mensili corrispondenti (**-11,0%** rispetto a **FEBBRAIO 2022**).

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

Domanda di trasporto container in aumento solo dell'1-2% nel 2023

L'associazione armatoriale *BIMCO (BAL TIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL)* ha rivisto le stime sull'andamento per il **2023** e per il **2024** del mercato del trasporto container via mare, mostrandosi più pessimista per l'anno in corso ma più ottimista per il prossimo rispetto alla precedente analisi. Nonostante un miglioramento dell'outlook economico globale, la previsione è infatti di un rallentamento della ripresa della domanda di trasporto via mare, che in sostanza porterà le rotte container "*in andata*" e di ambito regionale a crescere solo dell'**1-2%** (contro il **3-4%** stimato inizialmente) per il **2023**, mentre per il **2024** è atteso un recupero del **5-6%** (+ **2%** della precedente stima).

Più nel dettaglio, i volumi saranno negativi ancora per la prima parte del **2023**, per poi iniziare la risalita nella seconda metà ma nel **2024**, secondo uno scenario più pessimistico, è possibile che la domanda cresca solo del **2,5%--3,5%**.

Questa evoluzione si accompagnerà a un aumento della stiva per l'ingresso in mare di nuove navi (**4,9 MILIONI DI TEU** in arrivo nel **2023-2024**, a fronte di demolizioni che interesseranno capacità per **1 MILIONE**), che secondo *BIMCO* si attesterà al **+6,3%** per il **2023** e al **+8,1%** per il **2024**.

Il **65%** della crescita della flotta globale di portacontainer sarà dovuto alla consegna di unità da oltre **15MILA TEU** di capacità (le fasce da **3-8MILA** e da **8-15MILA** peseranno invece ognuna per il **18%**), con il riversamento di navi più grandi su rotte ora battute da unità più piccole. Parallelamente, la congestione portuale si attenuerà, trattenendo solo il **6%** della capacità globale nel **2023** e lo **0%** nel **2024**. Insieme i due fenomeni porteranno l'offerta di capacità di trasporto in TEU a eccedere del **11,3%** quest'anno i valori del **2022**.

Alcuni fattori sposteranno certamente in un senso o nell'altro il rapporto tra domanda e offerta (ad esempio le cancellazioni di ordini di nuove navi o i ritardi nelle relative consegne o ancora, in senso opposto, il mancato concretizzarsi dei rallentamenti di velocità di navigazione già annunciati dagli operatori) ma, allo stesso tempo, è possibile che le revisioni dei servizi da parte dei *liner* possano in futuro riequilibrare i rapporti tra domanda e offerta.

Il portafoglio ordini di navi portacontainer che sono alimentate con carburanti alternativi ha raggiunto il **40%** del tonnellaggio in costruzione, visto che negli ultimi sei mesi le compagnie hanno deciso di cambiare indirizzo rispetto ai combustibili tradizionali.

Crescono gli ordini per le navi alimentate con carburanti green

L'ultimo rapporto di *ALPHALINER* svela che ora ci sono **198 ORDINI** per portacontainer a doppia alimentazione a GNL, pari a **2,31 MILIONI DI TEU**, ovvero il **30%** del portafoglio ordini, rispetto al **25%** di un anno fa.

In questo scenario, le unità alimentate a metanolo stanno guadagnando posizioni: ci sono **68 UNITÀ** in costruzione per un totale di **930.000 TEU**, ovvero il **12%** del portafoglio ordini con un notevole balzo rispetto l'**1%** di un anno fa.

Commesse significative sono arrivate a **FEBBRAIO**, quando HMM ha ordinato a HYUNDAI SAMHO HEAVY INDUSTRIES (HSHI) e HJ HEAVY INDUSTRIES **NOVE NAVI** a doppia alimentazione a metanolo da **9.000 TEU**, mentre CMA CGM ha prenotato, sempre a *HSHI*, una **DOZZINA DI NAVI** a doppia alimentazione a metanolo da **13.000 TEU**.

*“Le cifre mostrano che la rivoluzione green nel trasporto di container sta funzionando con i vettori che investono le loro risorse per rinnovare le loro flotte con l’obiettivo di affrontare la fase della transizione energetica. Infatti solo il **14%** della capacità ordinata nella seconda metà del **2022** era alimentata a olio combustibile”, spiega ALPHALINER.*

Dall’inizio dell’anno, dei **380.000 TEU** ordinati finora, solo l'**8%** è alimentato da olio combustibile convenzionale.

MAERSK LINE sta guidando gli ordini per le nuove costruzioni alimentate a metanolo con quasi **300.000 TEU** di capacità dual-fuel di metanolo in ordine, pari all'**80%** del suo tonnellaggio di nuove costruzioni a contratto: il vettore danese ha recentemente effettuato ordini per **SEI UNITÀ** da **17.000 TEU** presso *HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES* nell'**OTTOBRE 2022**, con consegna a **DICEMBRE 2025**.

TRAILER E ROTABILI Negativo il risultato complessivo del **PORTO DI RAVENNA** nei **PRIMI 2 MESI DEL 2023** per **TRAILER e ROTABILI**, in diminuzione del **2,4%** per numero di **PEZZI MOVIMENTATI (13.329 PEZZI, 330 in meno rispetto al 2022)** ma in aumento del **19,7%** in termini di **MERCE MOVIMENTATA (304.560 TONNELLATE)**.

Nel mese di **FEBBRAIO 2023** si sono registrati **6.659 PEZZI MOVIMENTATI**, un calo di **373 PEZZI (-5,3%)** rispetto allo stesso mese del **2022**, mentre la merce movimentata (**152.270 TONNELLATE**) è cresciuta del **9,1%**.

Linea RAVENNA – BRINDISI – CATANIA

Continua il buon andamento della linea **TRAILER RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**.

Nel **PRIMO BIMESTRE DEL 2023**, infatti, i pezzi movimentati, pari a **13.210**, sono cresciuti del **15,4%** rispetto al **2022 (1.766 pezzi in più)**; nel mese di **FEBBRAIO**, i pezzi sono stati **6.647**, con **527 PEZZI** in più rispetto a **FEBBRAIO 2022**.

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

Mancano marittimi e autisti, l'allarme degli armatori

La carenza dei marittimi continua a colpire il trasporto via mare e le recenti questioni legate al grave conflitto militare in **UCRAINA e RUSSIA** non ha fatto che peggiorare la situazione.

Il Presidente dell'*INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING, EMANUELE GRIMALDI*, in una delle recenti uscite pubbliche ha lanciato l'allarme e individuato le principali cause di un fenomeno che sta mettendo in ginocchio il comparto, spiegando nel merito che *"c'è una carenza di 250MILA MARITTIMI; esisteva una carenza di 100MILA MARITTIMI già alcuni anni fa, adesso solo tra RUSSIA e UCRAINA, due dei Paesi che hanno più marittimi (300MILA tra i due paesi), ne sono venuti a mancare in buona parte. L'altro problema è che l'EUROPA ha messo in discussione i marittimi filippini, sono 400MILA. Come associazione degli armatori ci vedremo con il sindacato mondiale e il sindacato marittimi filippini a MANILA a giugno, ci auguriamo di risolvere il problema"*.

Per risolvere la carenza di personale marittimo e dei trasporti in un settore in forte difficoltà occorrerà agire su stipendi, condizioni di vita, sicurezza delle cure e nuovo appeal.

“Vanno migliorate le condizioni di vita, dobbiamo far capire che quella dei marittimi, dell’autista del camion, sono mestieri ben pagati che permettono anche una bella carriera. Devono poter vedere la partita della squadra del cuore anche in alto mare o fermando il camion e parlare agevolmente con le loro famiglie. In questo senso la pandemia ha colpito duramente la categoria isolandola sulle navi e discriminandola spesso addirittura nelle cure, dove avrebbe dovuto essere agevolata perché ha reso possibile la continuità dei rifornimenti di tutte le merci essenziali per la vita e per la cura”.

Con l’obiettivo di reperire nuova forza lavoro soprattutto in **ITALIA**, gli armatori (principalmente **GRIMALDI GROUP**) hanno creato un’academy per formare migliaia di marittimi e di autotrasportatori che rispondano al fabbisogno del mercato. Mestieri pagati dai **2MILA EURO NETTI** in su, ma che di fatto impongono pesanti sacrifici.

All’academy sono stati invitati tutti gli **ITS d’ITALIA** con **50MILA GIOVANI** e contestualmente si stanno creando uffici di recruitment.

Risultato molto negativo nei **PRIMI 2 MESI DEL 2023** per le **AUTOMOTIVE** che hanno movimentato solamente **40 PEZZI**, con **1.933 PEZZI IN MENO (-98,0%)** rispetto ai **1.973 PEZZI** del **2022**; basti pensare che, nel mese di **FEBBRAIO**, la movimentazione è stata nulla.

AUTOMOTIVE

Nel mese di **FEBBRAIO** le immatricolazioni di autovetture in **ITALIA** hanno registrato un incremento del **17,5%** rispetto allo stesso periodo del **2022**, per un totale di oltre **130 MILA UNITÀ**. Nel **PRIMO BIMESTRE**, le immatricolazioni hanno raggiunto le **259 MILA UNITÀ**, segnando un aumento del **18,2%** rispetto all’anno precedente.

Riparte a febbraio il mercato dell’auto

Secondo i dati che emergono dal focus di approfondimento realizzato dall’**AREA STUDI E STATISTICHE DI ANFIA**, il segnale più significativo è la netta crescita delle auto ad alimentazione alternativa che a **FEBBRAIO** hanno registrato un’impennata del **24,3%**, rappresentando il **54,9%** del mercato.

Guardando ai dati aggregati dei **PRIMI DUE MESI DEL 2023**, le **AUTO AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA** hanno segnato un **+22,2%**.

Tra queste, le **AUTO ELETTRICHE** rappresentano il **44,7%** del mercato di febbraio e il **44,3%** nel **BIMESTRE**. Le **IBRIDE MILD E FULL** rappresentano invece il **36,6%** del mercato nel mese e il **36,7%** nel cumulato, in crescita del **24,3%**.

Le immatricolazioni di **AUTOVETTURE RICARICABILI** sono aumentate del **23,3%** nel mese, con una quota di mercato dell'**8,0%**, e del **12,9%** nel cumulato.

In crescita del **16,3%** le **AUTO A BENZINA** a **FEBBRAIO** (**26,4%** del totale), mentre le **AUTO DIESEL** sono aumentate del **2,2%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, ma con una quota di mercato del **18,7%**.

IL GRUPPO SAPIR HUB LOGISTICO DELLE VETTURE BMW

[SINTESI DA PORTORAVENNANEWS, 29 MARZO]

Le auto tedesche arriveranno direttamente da **MONACO** su treni **INRAIL** capaci di trasportare fino a **200 PEZZI**, verranno quindi stoccate nei piazzali di **TERMINAL CONTAINER RAVENNA (TCR)** fino a raggiungere il numero di **1.500 VETTURE**, per poi partire in nave con destinazione **COREA DEL SUD**.

RAVENNA si è quindi aggiudicata un traffico che prima veniva gestito dai porti del **NORD EUROPA**, con un'importante ricaduta lavorativa: ogni treno in arrivo richiederà l'attività dai **70** agli **80 LAVORATORI** della **COMPAGNIA PORTUALE**.

Nella mattinata del **29 MARZO U.S.** l'operatore terminalistico del porto di **RAVENNA SAPIR S.P.A.** dava vita con il gruppo tedesco **ARS ALTMANN**, leader logistico nell'automotive, ad una nuova società, la new company **ASIA S.R.L. (ALTMANN SAPIR INTERMODAL AUTOTERMINAL)** che avrà come mission la fornitura di servizi logistici e terminalistici ai grandi brand del settore auto.

L'azienda è già operativa: il giorno stesso della costituzione, al **TERMINAL CONTAINER RAVENNA (TCR)** controllato da **SAPIR**, è infatti arrivato il primo treno dedicato al trasporto di vetture, uno dei tanti della flotta **ALTMANN**.

Va detto che l'operazione è partita due anni fa, con le prime visite al porto proprio di **ALTMANN** e con l'impegno diretto dell'**AdSP** che ha lavorato a fondo per consentire l'arrivo a **RAVENNA** del nuovo traffico.

TCR sarà funzionale alla prima fase di sperimentazione e messa a punto delle attività, in attesa che venga costruita l'ultima parte della dorsale ferroviaria di Trattaroli e completata la banchina nella stessa penisola.

L'individuazione di **RAVENNA** ha un significato strategico per il partner tedesco, in piena sintonia con le linee guida del **PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA** in quanto intercetta i flussi delle vetture attraverso un sistema intermodale mare/ferro e potrebbe consentire al **PORTO DI RAVENNA** di essere una valida e concreta alternativa rispetto ai porti del **NORD EUROPA** nelle rotte intramed per tutti i flussi con origine/destinazione nei Paesi dell'**EUROPA CONTINENTALE** verso la **PENISOLA ARABICA, INDIA E FAR EAST**.

Le vetture giunte a **RAVENNA**, non a caso, sono destinate alla **COREA DEL SUD**.



TABELLA 1

RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	febbraio-22			febbraio-23			Differenza febbraio 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			210			176	-34	-16,2%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.910.900	268.191	2.179.091	1.735.330	271.734	2.007.064	-172.027	-7,9%
Prodotti petroliferi	167.258	1.386	168.644	217.399	10.800	228.199	59.555	35,3%
Rinfuse liquide non petrolifere	169.134	18.600	187.734	164.399	15.500	179.899	-7.835	-4,2%
Rinfuse solide	888.527	26.032	914.559	819.373	38.733	858.106	-56.453	-6,2%
Merci varie	534.735	33.547	568.282	376.100	34.266	410.366	-157.916	-27,8%
Merci in container	95.576	104.736	200.312	94.229	83.995	178.224	-22.088	-11,0%
Merci su trailer/rotabili	55.670	83.890	139.560	63.830	88.440	152.270	12.710	9,1%
CONTAINER (TEU)	9.583	8.211	17.794	7.958	8.133	16.091	-1.703	-9,6%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	3.608	3.424	7.032	3.183	3.476	6.659	-373	-5,3%
Trailer	2.759	3.361	6.120	3.179	3.468	6.647	527	8,6%
Automotive	844	0	844	0	0	0	-844	-100,0%
Auto e altri veicoli	5	63	68	4	8	12	-56	-82,4%
PASSEGGERI (numero) di cui:	7	18	25	11	9	20	-5	-20,0%
su traghetti	7	18	25	11	9	20	-5	-20,0%
su navi da crociera			0			0	0	n.d.

PERIODO	gennaio-febbraio 2022			gennaio-febbraio 2023			Differenza gen. - feb. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			415			370	-45	-12,2%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	3.852.622	514.562	4.367.184	3.685.700	506.117	4.191.817	-175.367	-4,0%
Prodotti petroliferi	340.940	1.386	342.326	414.324	37.100	451.424	109.098	31,9%
Rinfuse liquide non petrolifere	327.126	41.700	368.826	318.660	43.000	361.660	-7.166	-1,9%
Rinfuse solide	1.823.655	56.127	1.879.782	1.817.657	53.738	1.871.395	-8.387	-0,4%
Merci varie	1.081.118	75.939	1.157.057	811.027	44.247	855.274	-301.783	-26,1%
Merci in container	175.303	189.540	364.843	189.357	158.147	347.504	-17.339	-4,8%
Merci su trailer/rotabili	104.480	149.870	254.350	134.675	169.885	304.560	50.210	19,7%
CONTAINER (TEU)	17.400	15.282	32.682	16.910	15.060	31.970	-712	-2,2%
Numero toccate navi portacontainer			67			71	4	6,0%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	7.392	6.267	13.659	6.593	6.736	13.329	-330	-2,4%
Trailer	5.341	6.103	11.444	6.530	6.680	13.210	1.766	15,4%
Automotive	1.973	0	1.973	20	20	40	-1.933	-98,0%
Auto e altri veicoli	78	164	242	43	36	79	-163	-67,4%
PASSEGGERI (numero) di cui:	16	25	41	17	19	36	-5	-12,2%
su traghetti	16	25	41	17	19	36	-5	-12,2%
su navi da crociera			0			0	0	n.d.



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	febbraio-22			febbraio-23			Differenza febbraio 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.910.900	268.191	2.179.091	1.735.330	271.734	2.007.064	-172.027	-7,9%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	336.392	19.986	356.378	381.798	26.300	408.098	51.720	14,5%
Prodotti petroliferi	167.258	1.386	168.644	217.399	10.800	228.199	59.555	35,3%
Prodotti chimici	54.023	18.600	72.623	63.221	15.500	78.721	6.098	8,4%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	115.111	0	115.111	99.098	0	99.098	-16.013	-13,9%
Concimi	0	0	0	2.080	0	2.080	2.080	n.d.
MERCI SECCHHE (tonnellate) di cui:	1.574.508	248.205	1.822.713	1.353.532	245.434	1.598.966	-223.747	-12,3%
Prodotti agricoli e animali	155.607	0	155.607	214.195	0	214.195	58.588	37,7%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	244.117	7.132	251.249	171.165	2.701	173.866	-77.383	-30,8%
Combustibili minerali	36.629	0	36.629	5.616	0	5.616	-31.013	-84,7%
Minerali e cascami per la metallurgia	7.385	0	7.385	7.131	0	7.131	-254	-3,4%
Prodotti metallurgici	525.558	28.086	553.644	377.273	25.643	402.916	-150.728	-27,2%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	371.644	7.900	379.544	303.738	300	304.038	-75.506	-19,9%
Concimi	76.463	13.299	89.762	116.318	41.130	157.448	67.686	75,4%
Prodotti chimici	5.785	2.800	8.585	0	3.225	3.225	-5.360	-62,4%
Prodotti Diversi	74	362	436	37	0	37	-399	-91,5%
Merci in container	95.576	104.736	200.312	94.229	83.995	178.224	-22.088	-11,0%
Merci su trailer/rotabili	55.670	83.890	139.560	63.830	88.440	152.270	12.710	9,1%

PERIODO	gennaio-febbraio 2022			gennaio-febbraio 2023			Differenza gen. - feb. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	3.852.622	514.562	4.367.184	3.685.700	506.117	4.191.817	-175.367	-4,0%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	668.066	43.086	711.152	732.984	80.100	813.084	101.932	14,3%
Prodotti petroliferi	340.940	1.386	342.326	414.324	37.100	451.424	109.098	31,9%
Prodotti chimici	110.669	37.200	147.869	125.862	43.000	168.862	20.993	14,2%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	211.977	4.500	216.477	190.718	0	190.718	-25.759	-11,9%
Concimi	4.480	0	4.480	2.080	0	2.080	-2.400	-53,6%
MERCI SECCHHE (tonnellate) di cui:	3.184.556	471.476	3.656.032	2.952.716	426.017	3.378.733	-277.299	-7,6%
Prodotti agricoli e animali	392.180	0	392.180	466.156	0	466.156	73.976	18,9%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	424.886	7.132	432.018	388.309	9.256	397.565	-34.453	-8,0%
Combustibili minerali	63.834	0	63.834	23.167	0	23.167	-40.667	-63,7%
Minerali e cascami per la metallurgia	8.985	0	8.985	8.731	0	8.731	-254	-2,8%
Prodotti metallurgici	1.066.637	70.239	1.136.876	810.841	31.195	842.036	-294.840	-25,9%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	752.381	15.930	768.311	730.658	300	730.958	-37.353	-4,9%
Concimi	184.665	35.364	220.029	186.601	53.380	239.981	19.952	9,1%
Prodotti chimici	10.285	2.800	13.085	13.279	3.225	16.504	3.419	26,1%
Prodotti Diversi	920	601	1.521	942	629	1.571	50	3,3%
Merci in container	175.303	189.540	364.843	189.357	158.147	347.504	-17.339	-4,8%
Merci su trailer/rotabili	104.480	149.870	254.350	134.675	169.885	304.560	50.210	19,7%



TABELLA 3
FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	febbraio-22			febbraio-23			Differenza febbraio 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	155.607	0	155.607	214.195	0	214.195	58.588	37,7%
Cereali	148.299	0	148.299	199.902	0	199.902	51.603	34,8%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	359.228	7.132	366.360	270.263	2.701	272.964	-93.396	-25,5%
Farine di semi e frutti oleosi	93.948	0	93.948	48.415	0	48.415	-45.533	-48,5%
Semi e frutti oleosi	134.144	0	134.144	113.440	0	113.440	-20.704	-15,4%
Oli e grassi animali e vegetali	93.662	0	93.662	61.883	0	61.883	-31.779	-33,9%
Prodotti metallurgici di cui:	525.558	28.086	553.644	377.273	25.643	402.916	-150.728	-27,2%
Coils	500.660	13.315	513.975	360.144	5.253	365.397	-148.578	-28,9%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	371.644	7.900	379.544	303.738	300	304.038	-75.506	-19,9%
Materie prime per l'industria ceramica	325.902	5.000	330.902	273.136	300	273.436	-57.466	-17,4%
Clinker	0	2.900	2.900	0	0	0	-2.900	-100,0%

PERIODO	gennaio-febbraio 2022			gennaio-febbraio 2023			Differenza gen. - feb. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	392.180	0	392.180	466.156	0	466.156	73.976	18,9%
Cereali	372.395	0	372.395	436.099	0	436.099	63.704	17,1%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	636.863	11.632	648.495	579.027	9.256	588.283	-60.212	-9,3%
Farine di semi e frutti oleosi	188.547	0	188.547	148.143	0	148.143	-40.404	-21,4%
Semi e frutti oleosi	208.623	0	208.623	230.856	0	230.856	22.233	10,7%
Oli e grassi animali e vegetali	160.377	4.500	164.877	119.372	0	119.372	-45.505	-27,6%
Prodotti metallurgici di cui:	1.066.637	70.239	1.136.876	810.841	31.195	842.036	-294.840	-25,9%
Coils	1.018.490	38.038	1.056.528	750.885	10.805	761.690	-294.838	-27,9%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	752.381	15.930	768.311	730.658	300	730.958	-37.353	-4,9%
Materie prime per l'industria ceramica	665.956	10.130	676.086	674.865	300	675.165	-921	-0,1%
Clinker	0	5.800	5.800	0	0	0	-5.800	-100,0%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	febbraio-22	febbraio-23	Differenza febbraio 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	9.583	7.958	-1.625	-17,0%
pieni	6.273	6.402	129	2,1%
vuoti	3.310	1.556	-1.754	-53,0%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	8.211	8.133	-78	-0,9%
pieni	7.754	6.276	-1.478	-19,1%
vuoti	457	1.857	1.400	306,3%
CONTAINER TOTALI di cui:	17.794	16.091	-1.703	-9,6%
pieni	14.027	12.678	-1.349	-9,6%
vuoti	3.767	3.413	-354	-9,4%

PERIODO	gennaio-febbraio 2022	gennaio-febbraio 2023	Differenza gen. - feb. 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	17.400	16.910	-490	-2,8%
pieni	11.587	12.400	813	7,0%
vuoti	5.813	4.510	-1.303	-22,4%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	15.282	15.060	-222	-1,5%
pieni	14.294	11.878	-2.416	-16,9%
vuoti	988	3.182	2.194	222,1%
CONTAINER TOTALI di cui:	32.682	31.970	-712	-2,2%
pieni	25.881	24.278	-1.603	-6,2%
vuoti	6.801	7.692	891	13,1%



TABELLA 5
TRAILER E ROTABILI

PERIODO	febbraio-22 (PEZZI)	febbraio-23 (PEZZI)	Differenza febbraio 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	3.608	3.183	-425	-11,8%
Trailer	2.759	3.179	420	15,2%
Automotive	844	0	-844	-100,0%
Auto e altri veicoli	5	4	-1	-20,0%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	3.424	3.476	52	1,5%
Trailer	3.361	3.468	107	3,2%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	63	8	-55	-87,3%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	7.032	6.659	-373	-5,3%
Trailer	6.120	6.647	527	8,6%
Automotive	844	0	-844	-100,0%
Auto e altri veicoli	68	12	-56	-82,4%

PERIODO	gennaio-febbraio 2022 (PEZZI)	gennaio-febbraio 2023 (PEZZI)	Differenza gen. - feb. 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	7.392	6.593	-799	-10,8%
Trailer	5.341	6.530	1.189	22,3%
Automotive	1.973	20	-1.953	-99,0%
Auto e altri veicoli	78	43	-35	-44,9%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	6.267	6.736	469	7,5%
Trailer	6.103	6.680	577	9,5%
Automotive	0	20	20	n.d.
Auto e altri veicoli	164	36	-128	-78,0%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	13.659	13.329	-330	-2,4%
Trailer	11.444	13.210	1.766	15,4%
Automotive	1.973	40	-1.933	-98,0%
Auto e altri veicoli	242	79	-163	-67,4%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	febbraio-22 (NUMERO)	febbraio-23 (NUMERO)	Differenza febbraio 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	25	20	-5	-20,0%
in sbarco	7	11	4	57,1%
in imbarco	18	9	-9	-50,0%
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	25	20	-5	-20,0%

PERIODO	gennaio-febbraio 2022 (NUMERO)	gennaio-febbraio 2023 (NUMERO)	Differenza gen. - feb. 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	41	36	-5	-12,2%
in sbarco	16	17	1	6,3%
in imbarco	25	19	-6	-24,0%
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	41	36	-5	-12,2%