

Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



Marzo 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 il 10.05.2023

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

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

Citazione raccomandata in caso di utilizzo:

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

SOMMARIO

I.	<i>Movimentazione complessiva a tutto Marzo 2023</i>	5
II.	<i>FOCUS principali Categorie Merceologiche</i>	8
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE	9
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE	14
3.	PRODOTTI METALLURGICI	17
4.	ALTRE MERCEOLOGIE	22
5.	CROCIERE	28
6.	TRAFFICO FERROVIARIO	29

INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO E SUA INCIDENZA SU ANNO INTERO	5
FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA	8
FIGURA 3 - CONFRONTO GENNAIO-MARZO 2023 vs 2022	8
FIGURA 4 - TRAFFICO FERROVIARIO I TRIMESTRE 2023 PER CATEGORIA MERCEOLOGICA	29

INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

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

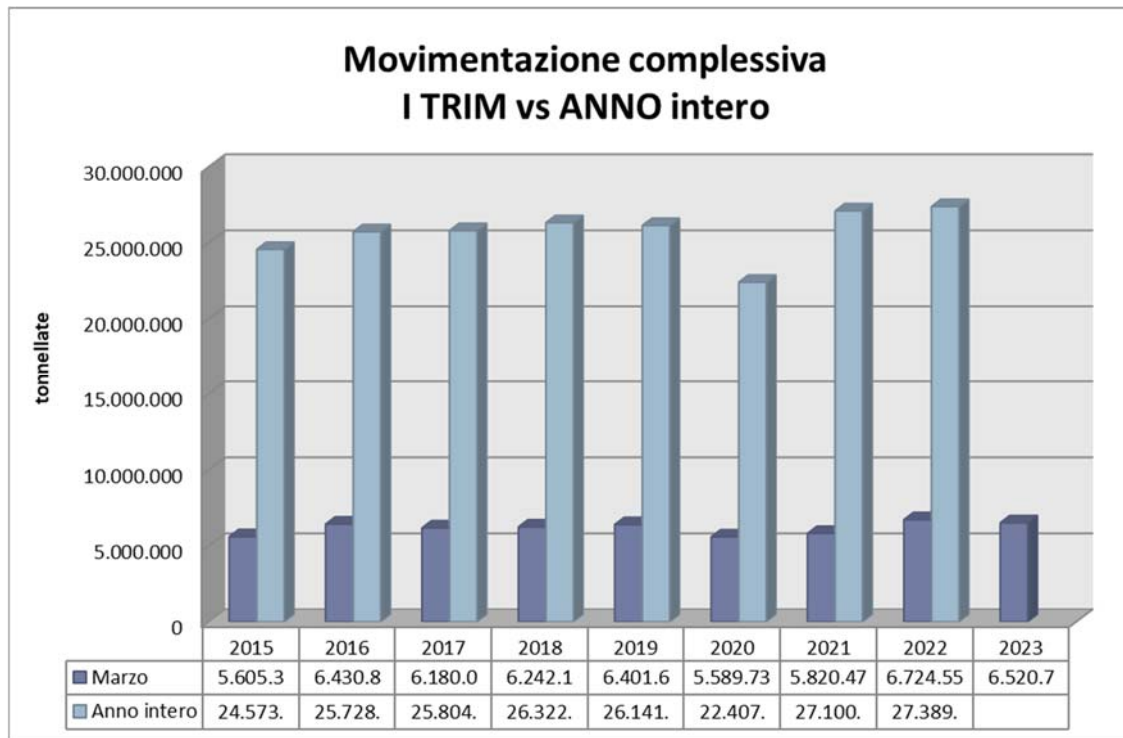
I. *Movimentazione complessiva a tutto Marzo 2023*

I TRIM 2023 Il **PORTO DI RAVENNA** nel **PRIMO TRIMESTRE** del **2023** ha movimentato complessivamente **6.520.731 TONNELLATE**, in calo del **3,1%** (quasi **210 MILA DI TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **5.670.374 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **850.358 TONNELLATE** (rispettivamente, **-3,7%** e **+0,8%** in confronto ai **PRIMI 3 MESI** del **2022**).

Numero di toccate Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **583**, con **62 toccate** in meno (**-10,6%**) rispetto al **2022**.

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



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

Marzo 2023 Nel mese di **MARZO** sono state movimentate **2.328.914 TONNELLATE**, in calo dell'**1,4%** (quasi **34 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso mese del **2022**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **1.984.674 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **344.240 TONNELLATE** (rispettivamente **-2,4%** e **+4,5%** in confronto a **MARZO 2022**).

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nel **PRIMO TRIMESTRE del 2023** le **MERCI SECCH**E (rinfuse solide e merci varie e unitizzate) - con una movimentazione di **5.318.380 TONNELLATE** - sono diminuite del **5,3%** rispetto al **PRIMO TRIMESTRE del 2022**, mentre il mese di **MARZO** risulta in calo dell'**1%** rispetto a **MARZO 2022**, con **1.939.647 TONNELLATE**.

Merci per condizionamento

Nell'ambito delle **MERCI SECCH**E, quelle **UNITIZZATE IN CONTAINER** (con **599.159 TONNELLATE** di merce) sono diminuite dell'**1,9%** rispetto al **PRIMO TRIMESTRE 2022**. Comunque positivo il contributo del mese di **MARZO**, che ha movimentato **251.655 TONNELLATE (+2,3%** rispetto lo stesso mese del **2022**).

Merci secche

Continua il buon andamento, nel **PRIMO TRIMESTRE DEL 2023**, per le **MERCI SU ROTABILI** (**484.825 TONNELLATE**), in crescita del **6,3%** rispetto al **2022**, anche se il mese di **MARZO 2023** risulta negativo (**-10,7%**) con **180.265 TONNELLATE** movimentate, contro le oltre **200 MILA TONNELLATE** del mese di **MARZO 2022**.

I **PRODOTTI LIQUIDI**, con una movimentazione di **1.202.351 TONNELLATE** nel **PRIMO TRIMESTRE 2023**, sono aumentati del **7,9%** rispetto allo stesso periodo del **2022** nonostante il contributo negativo del mese di **MARZO 2023**, con **389.267 TONNELLATE (-3,3%** rispetto al mese di **MARZO 2022**).

Prodotti liquidi

**Prime stime per
aprile 2023**

Se le prime stime alla chiusura degli ordinativi sul **PCS (PORT COMMUNITY SYSTEM)** saranno confermate, per il mese di **APRILE 2023** si prospetta una movimentazione di **2,1 MILIONI DI TONNELLATE**, con una crescita dell'**8,1%** rispetto ad **APRILE 2022**.

L'ottimo risultato di **APRILE 2023** lo si deve soprattutto al contributo degli **AGROALIMENTARI** (sia *liquidi* che *solidi*), in crescita di circa il **16,8%**, e dei **CONCIMI** che hanno visto triplicare i volumi di **APRILE 2022 (+176%)**.

Buono anche il risultato che si prospetta per i settori **METALLURGICO (+3,8%)** e **PETROLIFERO (+7,9%)**; stabile la movimentazione per i **CHIMICI (+0,2%)**.

In calo, invece, rispetto a **APRILE 2022** i **MATERIALI DA COSTRUZIONE (-10,4%)**, ma anche la **MERCE SU TRAILER (-4,9%)** e in **CONTAINER (-21,2%)**.

Grazie al contributo complessivamente positivo del mese di **APRILE 2023**, quindi, il **PRIMO QUADRIMESTRE 2023** dovrebbe chiudersi con una **MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA** di **8,6 MILIONI DI TONNELLATE**, in diminuzione dello **0,6%** rispetto allo stesso periodo del **2022** ma, comunque, in recupero rispetto al risultato del **PRIMO QUADRIMESTRE**.

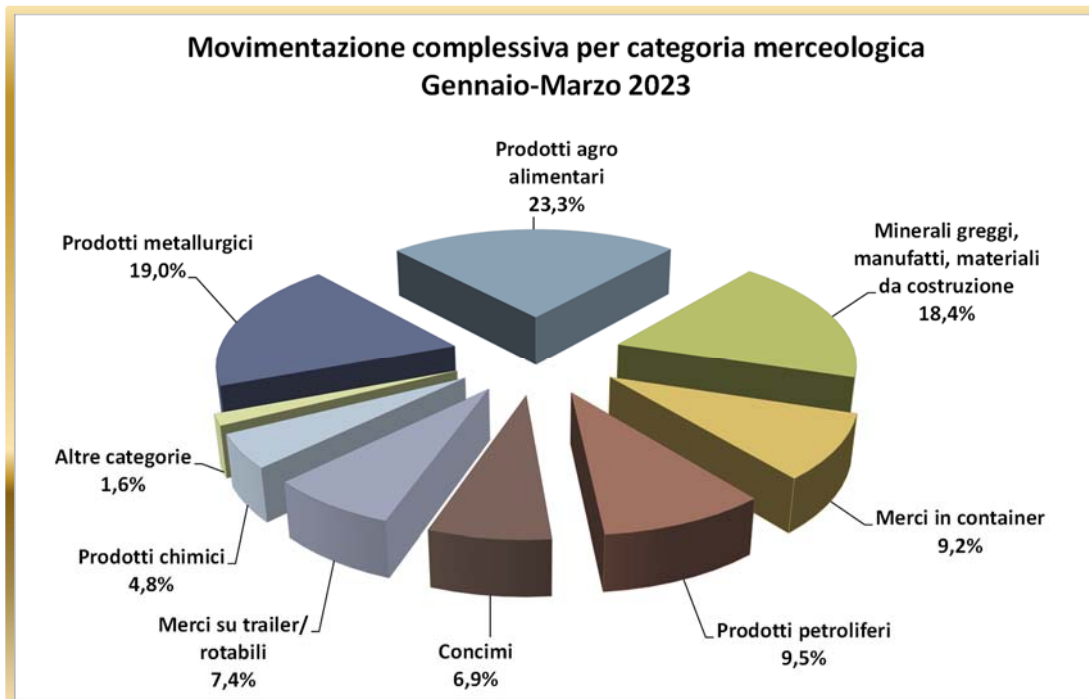
Stima negativa nei **PRIMI 4 MESI 2023** per i **CONTAINER**, pari a **75 MILA TEUs**, che calano del **3,7%** rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Dal punto di vista dei volumi movimentati, la **MERCE IN CONTAINER** è stimata in oltre **833 MILA TONNELLATE**, in diminuzione del **2,4%** rispetto al **PRIMO QUADRIMESTRE 2022**.

Per quanto riguarda i **TRAILER**, i semirimorchi movimentati nel **PRIMO QUADRIMESTRE 2023** dovrebbero raggiungere quota **26.760 PEZZI** (in linea con il **2022**) e la corrispondente **MERCE SU TRAILER** movimentata dovrebbe superare di quasi il **3,6%** quella movimentata fino ad **APRILE 2022**.

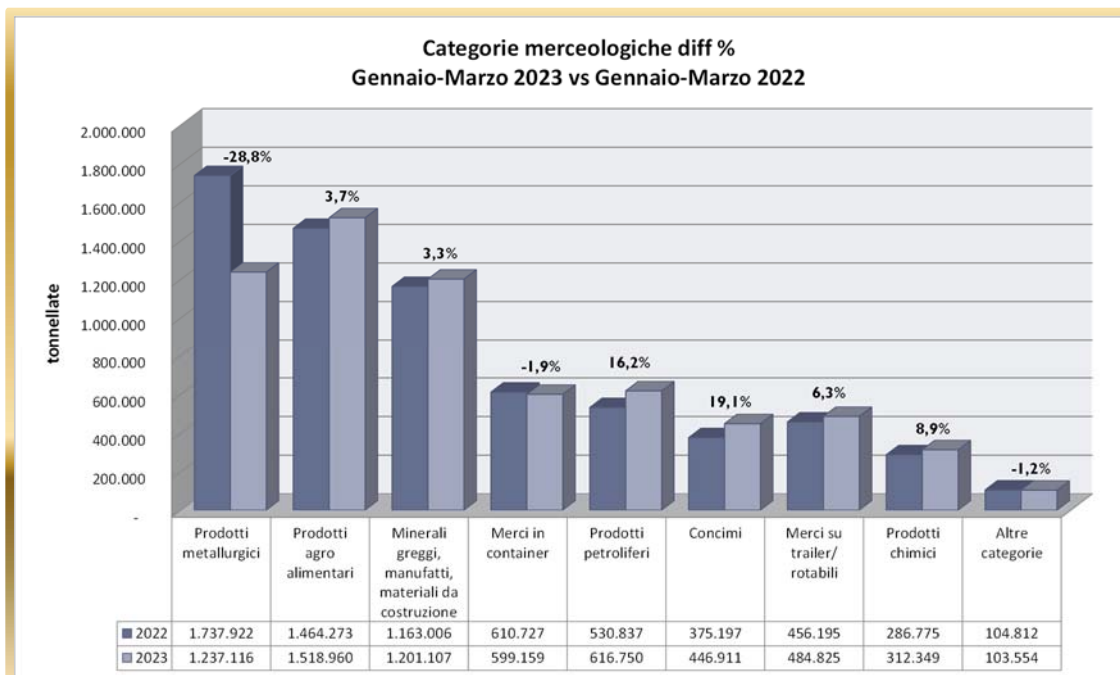
II. FOCUS principali Categorie Merceologiche

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



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

FIGURA 3 –CONFRONTO GENNAIO-MARZO 2023 vs 2022



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

1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Gennaio-Marzo 2023

Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*) nel **PRIMO TRIMESTRE 2023** ha movimentato complessivamente **1.518.960 TONNELLATE** di merce, in crescita del **3,7%** (quasi **55 MILA** tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Positivo anche il risultato nel mese di **MARZO**, con **464.521 TONNELLATE** di merce movimentata, in crescita del **9,7%** rispetto a **MARZO 2022**.

Cereali

Analizzando le singole merceologie, nel **PRIMO TRIMESTRE 2023** è ottimo l'andamento dei **CEREALI**, con **600.719 TONNELLATE** movimentate e in crescita del **34,3%** rispetto al **2022**, grazie anche al contributo significativo del mese di **MARZO**, con ben **164.620 TONNELLATE** di **CEREALI** (**+120%** rispetto a **MARZO 2022**, quando erano state movimentate solamente **74.821 TONNELLATE**).

Ucraina:
"no" di Bruxelles ai dazi, dalla
PAC altri 100 milioni

Proseguono le iniziative per superare la crisi provocata dal blocco delle importazioni agroalimentari dall'**UCRAINA** da parte di alcuni **PAESI DELL'EST EUROPA (POLONIA, UNGHERIA, ROMANIA, BULGARIA E SLOVACCHIA)**.

La *Presidente della Commissione Europea Von der Leyen* ha annunciato ulteriori sostegni finanziari agli agricoltori e misure più rigorose di monitoraggio e controllo sui flussi, pur escludendo il ripristino dei dazi doganali sui prodotti ucraini. I nuovi aiuti, da prelevare sulla riserva di crisi della Pac, dovrebbero ammontare complessivamente a **100 MILIONI DI EURO**, con la possibilità di aggiungere fondi nazionali fino al **200%** dell'importo assegnato da **BRUXELLES**.

A livello bilaterale, intanto, è stato annunciato l'accordo per la ripresa del transito in **POLONIA** dei prodotti ucraini purché i singoli carichi siano sigillati e monitorati, per «*evitare che le produzioni in arrivo dall'UCRAINA restino bloccate sul polacco*», come ha dichiarato il *MINISTERO DELL'AGRICOLTURA DI VARSAVIA*.

Attualmente, circa **4 MILIONI DI TONNELLATE** di grano ucraino sono stoccate in **POLONIA**.

Secondo un portavoce della *Commissione Europea*, «l'accordo raggiunto è un primo passo verso una soluzione che deve essere necessariamente raggiunta a livello dell'**UNIONE EUROPEA**».

«Il grano ha prezzi troppo fluttuanti e non è l'industria della pasta a determinare il prezzo del grano duro, a farlo è il mercato globale con meccanismi e quotazioni internazionali», commenta *RICCARDO FELICETTI, PRESIDENTE DEI PASTAI DI UNIONE ITALIANA FOOD* alla notizia diffusa nei giorni scorsi da *COLDIRETTI* sull'aumento del prezzo della pasta nonostante una diminuzione del costo del grano duro, facendo presumere politiche speculative dei pastai per ridurre il prezzo del grano italiano e favorire le importazioni di grano estero (canadese).

«Contrariamente a quanto viene spesso detto - ha aggiunto *FELICETTI* - il grano estero costa anche più di quello italiano (in media il **10%** in più), soprattutto in questo momento storico particolare».

I pastai italiani - hanno aggiunto ad *UNIONFOOD* - da sempre sostengono gli agricoltori italiani con i contratti di filiera per garantire il giusto prezzo, acquistando tutto il grano duro pastificabile disponibile in **ITALIA**; peraltro, la pasta che compriamo oggi è fatta col grano acquistato mesi e mesi fa a prezzi più alti.

Va, inoltre, considerato che la pasta è un alimento mono-ingrediente e, quindi, certamente il costo di approvvigionamento di grano duro e semola impatta in modo rilevante sul costo finale; ma si devono tenere presenti anche altre voci di costo come l'energia, i materiali ausiliari (imballaggi primari e secondari) e la logistica (trasporto locale e internazionale), tutti ambiti in cui i rincari sono ancora evidenti ed elevati. Nonostante tutto - concludono ad *UNIONFOOD* - la pasta continua a restare un alimento accessibile, perché con **MEZZO CHILO DI PASTA** e pochi altri ingredienti (legumi e un filo d'olio), si riesce a preparare un pasto gustoso, nutriente e bilanciato per una famiglia di **5 PERSONE**, con meno di **DUE EURO**.

Unionfood vs Coldiretti:
botta e risposta sul costo della pasta

ERBA MEDICA, SUL 2023 L'INCOGNITA DELLA SICCIÀ

(RAVENNA TODAY DEL 2 MAGGIO 2023)

“Le operazioni legate al primo taglio di erba medica sono iniziate nei giorni scorsi e i nostri associati, com'è normale che sia, si stanno interrogando sulle prospettive del mercato da qui ai prossimi mesi, consapevoli che le condizioni climatiche rappresenteranno una variabile molto importante insieme agli scenari geoeconomici internazionali”: così commenta **RICCARDO SEVERI, DIRETTORE DI AIFE/FILIERA ITALIANA FORAGGI**, l'associazione che da oltre sessant'anni rappresenta il **90%** della filiera italiana dei foraggi essiccati e disidratati, con una trentina di impianti associati per una produzione annua complessiva che sfiora **1 MILIONE DI TONNELLATE**, di cui più del **60%** destinato all'export.

*“Nonostante i ribassi di circa il **10%** sul prezzo del prodotto americano, pur diverso dal nostro, le previsioni per l'erba medica essiccata e disidratata italiana sono improntate ad un certo ottimismo – afferma **ALFEO CARLI, PRESIDENTE DEL GRUPPO CARLI** – La richiesta proveniente dal **MEDIO ORIENTE** è sostenuta e malgrado la recente introduzione negli **EMIRATI ARABI** di nuove regole, la domanda anche per il 2023 non deluderà le aspettative, anche se le quotazioni non raggiungeranno i valori dello scorso anno quando si arrivò anche a sfiorare i **400 EURO/TONNELLATE**, e non per effetto di una domanda superiore all'offerta, ma solo perché i prezzi delle materie prime come la soia, il mais e il grano avevano toccato picchi mai visti”*.

Più improntata al pessimismo è la previsione di **AGOSTINO MIGIANI, RESPONSABILE COMMERCIALE DEL GRUPPO AL DAHRA GLOBAL FORAGE** secondo il quale *“in tutte le parti del mondo dove esportiamo si registra un calo delle quotazioni, sulla scia di quanto sta avvenendo negli **USA**, dove i prezzi hanno già registrato una diminuzione di oltre **100 DOLLARI LA TONNELLATA**. Il trend che si sta delineando da 3-4 mesi è quindi orientato a un ribasso generalizzato e, contrariamente a quanto avveniva negli anni passati in questo stesso periodo, diversi contratti non sono ancora stati perfezionati perché i produttori preferiscono temporeggiare per vedere quale piega prenderà il mercato internazionale, dove noi siamo comunque meno competitivi rispetto ad altri Paesi. Non dimentichiamo poi che il fattore meteo rivestirà un ruolo primario e condizionerà la produzione, la qualità e inevitabilmente i prezzi e che il mercato calo delle quotazioni delle commodities come il mais, che dai **450 EURO/TONNELLATA** è precipitato a **260 EURO/TONNELLATA**, condizionerà inevitabilmente anche il prezzo dell'erba medica. Siamo in una fase molto interlocutoria e incerta in cui l'atteggiamento migliore è quello che gli americani identificano con la frase “wait and see: aspetta e guarda”*.

EMIRATI ARABI, MEDIO ORIENTE, MAGREB, NORD EUROPA sono le principali destinazioni dell'erba medica essiccata e disidratata prodotta in **ITALIA** a cui in questo momento non si può unire la **CINA** che deve smaltire ingenti quantitativi di prodotto stoccato.

*“Le richieste non mancano – dichiara **VALENTINO OLIVA DEL GRUPPO PACI E PAGLIARI** – e testimoniano che dai Paesi esteri nostri acquirenti l’interesse per l’erba medica essiccata e disidratata italiana non registra cedimenti. L’andamento climatico però condizionerà enormemente il mercato nei prossimi mesi, e già ora l’**ITALIA** è divisa in due: al nord la siccità persiste e l’assenza di piogge ha in parte compromesso il primo taglio, mentre al Centro e al Sud, pur non sufficienti per far fronte al fabbisogno, le precipitazioni sono state più consistenti. A un iniziale stabilità, le quotazioni saranno destinate a modularsi in base alle condizioni meteo. E questo al netto degli scenari geopolitici ed economici internazionali che si determineranno”.*

*“Ritengo che dalle dichiarazioni di questi importanti esponenti del mondo della trasformazione dell’erba medica – sottolinea in conclusione il **RICCARDO SEVERI, DIRETTORE AIFE/FILIERA ITALIANA FORAGGI** – si possano trarre un paio di conclusioni. La prima riguarda le prospettive di vendita caratterizzate da un atteggiamento molto prudentiale che personalmente condivido, quantomeno in questa prima fase della stagione. La seconda investe la domanda e il giudizio non può che essere positivo, perché sia a livello nazionale che internazionale sappiamo che è particolarmente sostenuta. E questo non può che suggerire un cauto ma fondato ottimismo”.*

Nel **PRIMO TRIMESTRE 2023** la movimentazione delle **Farine** **FARINE**, pari a **241.087 TONNELLATE**, risulta in calo del **9,4%** rispetto al **2022**, nonostante una buona performance registrata nel mese di **MARZO** che, con **92.944 TONNELLATE**, è cresciuto del **20%** rispetto a **MARZO 2022**.

Calano anche gli sbarchi dei **SEMI OLEOSI**, che, con **319.009 TONNELLATE** perdono il **15,2%** rispetto al **2022**, con un mese di **MARZO** particolarmente negativo, in cui sono state sbarcate solamente **88.153 TONNELLATE (-47,4%** rispetto allo stesso mese del **2022)**.

In recupero la movimentazione nei **PRIMI 3 MESI DEL 2023** degli **Oli animali e vegetali** **OLI ANIMALI E VEGETALI**, pari a **194.480 TONNELLATE**, e comunque ancora negativa del **13,2%** rispetto allo stesso periodo del **2022**, grazie al buon andamento del mese di **MARZO 2023 (+26,7%**, per **15.830 TONNELLATE** in più rispetto allo stesso mese del **2022)**.

L'Ue bandirà i prodotti legati alla deforestazione

Il *PARLAMENTO EUROPEO* ha approvato una storica legge sulla deforestazione che proibirà l'importazione nell'**UE** dei prodotti di base collegati alla distruzione delle foreste mondiali: il regolamento è stato approvato con **552 VOTI** favorevoli, **44 VOTI** contrari e **43** astensioni, e ora attende solo l'ok formale del *CONSIGLIO UE* per entrare in vigore.

Tra i prodotti interessati dalla nuova normativa vi sono *capi di bestiame, cacao, caffè, olio di palma, soia e legno*, compresi i prodotti derivati da questi prodotti (ad esempio *cuoio, cioccolato e mobili*), e durante i negoziati, i deputati sono riusciti a far includere anche *gomma, carbone, prodotti di carta stampata e una serie di derivati dell'olio di palma*.

Le aziende che vendono prodotti nell'**UE** dovranno produrre una “*due diligence*” e informazioni “*verificabili*” che dimostrino che i loro prodotti non sono stati coltivati su terreni deforestati dopo il **2020**, a rischio di pesanti multe.

Entro 18 mesi dall'entrata in vigore del nuovo regolamento la *COMMISSIONE* classificherà i Paesi, o parti di essi, come a “*basso rischio*”, “*rischio standard*” o “*alto rischio*” sulla base di una valutazione obiettiva e trasparente. La percentuale dei controlli sugli operatori sarà in funzione del livello di rischio del Paese: **9%** alto rischio, **3%** rischio standard e **1%** basso rischio: per i prodotti provenienti da nazioni a basso rischio, in particolare, sarà prevista una *due diligence semplificata*.

Secondo una stima della *FAO*, l'organizzazione per l'alimentazione e l'agricoltura dell'*ONU*, tra **1990** e **2020** **420 MILIONI DI ETTARI** di foreste (un'area più grande dell'**UE**) sarebbero stati convertiti da foreste in terreni per uso agricolo; i consumi dell'**UE** sono responsabili di circa il **10%** di questa deforestazione globale, mentre ad **OLIO DI PALMA** e **SOIA** ne vanno imputati oltre **DUE TERZI**.

La legge non si rivolge a nessun Paese, ma ha incontrato le resistenze di quelli che probabilmente colpirà, come **INDONESIA** e **MALESIA**, i maggiori esportatori mondiali di olio di palma, che hanno accusato l'**UE** (il terzo importatore mondiale di olio di palma) di bloccare l'accesso al mercato per il loro prodotto.

La **MALESIA**, in particolare, in risposta alla nuova legge potrebbe interrompere le esportazioni verso l'**EUROPA**.

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

I **MATERIALI DA COSTRUZIONE** hanno movimentato complessivamente, nel **PRIMO TRIMESTRE 2023**, **1.201.107 TONNELLATE**, in leggero aumento (+3,3%) rispetto al **2022**.

I TRIMESTRE 2023

La movimentazione di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **1.106.825 TONNELLATE**, è cresciuta dell'**8,6%** rispetto al **PRIMO TRIMESTRE 2022**.

Positivo il mese di **MARZO**, con una movimentazione di **470.149 TONNELLATE** (+19,1% rispetto a **MARZO 2022**) a cui concorre in gran parte l'andamento delle **MATERIE PRIME CERAMICHE** che, con **431.660 TONNELLATE**, sono aumentate del **25,7%** rispetto a **MARZO 2022**.

Marzo 2023

Nonostante il calo nelle quotazioni del gas metano del mese di marzo, la crisi energetica sofferta dal settore nei mesi scorsi non è ancora archiviata. I pesanti costi sopportati hanno drenato risorse finanziarie indispensabili alla transizione ecologica, che per essere realmente sostenibile deve essere al tempo stesso ambientale, economica e sociale.

CONFINDUSTRIA CERAMICA:
*un appello per tutelare
competitività e occupazione*

In tal senso, comune deve essere lo sforzo di imprese e lavoratori su tutti i tavoli in cui si decide per tutelare competitività ed occupazione.

Questo l'appello lanciato dal **Presidente Giovanni Savorani** di **CONFINDUSTRIA CERAMICA** in occasione del Convegno "*Quali relazioni industriali per il futuro del distretto ceramico*" tenutosi lo scorso 30 marzo a Sassuolo.

Il settore ceramico conta quasi **19.000 ADDETTI DIRETTI** - di cui oltre **15.550** presenti nel distretto emiliano - che per il **98%** sono inquadrati con contratti a tempo indeterminato.

Sono molteplici le diverse iniziative poste in essere in termini di formazione professionale, di welfare aziendale e settoriale, di protocolli volti alla salvaguardia della salute dei lavoratori, azioni tutte finalizzate a migliorare la qualità della vita professionale e personale dei dipendenti.

*“In un momento storico molto complesso come quello attuale – ha commentato **Maurizio Stirpe, vice Presidente di CONFINDUSTRIA** con delega alle Relazioni industriali – le associazioni datoriali e le associazioni sindacali devono interrogarsi su quello che occorre e su quello che non ha funzionato in passato (...) per affrontare le gravi criticità ed emergenze che indubbiamente ci troviamo a gestire e che saremo chiamati ad affrontare in modo adeguato. Siamo quasi al centro di un movimento epocale che riguarda la transizione sia digitale che energetica: sta per finire un mondo e ne sta nascendo un altro (...). Ci vuole una cassetta degli attrezzi adeguata a fronteggiare le transizioni e intercettare quelle che saranno le nuove dimensioni del mondo industriale e dei mestieri, destinati a mutare. Lo Stato può fare tanto però dobbiamo essere noi, con il nostro esempio, a fare in modo che lo Stato prenda la direzione giusta, quella auspicata da tutti”.*

*Il **Segretario Confederale della CISL, Giorgio Graziani**, ha ricordato nel suo intervento quanto “le relazioni industriali partecipate rappresentino un fattore competitivo sia per l’aumento della produttività sia per attrarre nuovi investimenti ed insediamenti. Questo è vero oggi più di ieri di fronte ad un contesto ancora più difficile e complesso in cui l’alleanza tra imprese e lavoratori diventa imprescindibile, da implementare ulteriormente attraverso una legge per la partecipazione dei lavoratori alla gestione delle imprese, applicando l’articolo 46 della Costituzione. Il distretto ceramico è sempre stato un laboratorio di innovazione contrattuale, anticipando elementi di riconoscimento salariale di secondo livello e di welfare integrativo, in grado di cogliere le opportunità di crescita delle imprese ed i vantaggi fiscali e normativi di sostegno alla contrattazione, si auspica possano essere ulteriormente potenziati anche attraverso sgravi fiscali”.*

CERAMICA, SASSUOLO GUARDA AGLI USA

(SINTESE DA IL SOLE 24 ORE DEL 30 APRILE 2023)

«Arriviamo a **Coverings** dopo un periodo di fiacca sul mercato americano, soprattutto a causa degli altissimi costi dei container. Ora, proprio in concomitanza con la fiera, iniziamo a registrare progressi nell'export e una riduzione dei costi logistici. In più, il fatto che a poche ore dal taglio del nastro i distributori si siano già fatti vivi tutti, qui allo stand, ci fa pensare che questo salone segnerà la svolta per il Made in Italy negli **USA**» commenta **Vittorio Borelli**, past president di **Confindustria Ceramica** e **AD** del **gruppo Fincibec di Sassuolo**, all'avvio della 33^{ma} edizione della più importante manifestazione oltreoceano per la ceramica all'**ORANGE COUNTY CONVENTION CENTER DI ORLANDO**. I **60 MARCHI** della "**tile valley**" brillano nel **PADIGLIONE DI CERAMICS OF ITALY**, crocevia obbligato per gli oltre **20MILA** tra distributori, retailers, contractors e architetti attesi. Il mercato ceramico **USA** vale **889 MILIONI DI DOLLARI** per i produttori italiani, misura di una competitività "**made in Italy**" che resiste in uno scenario di raffreddamento globale dell'edilizia e di una concorrenza internazionale sempre più agguerrita da ogni parte del mondo negli **STATES**.

A queste minacce «possiamo rispondere solo proteggendoci a suon di investimenti, focalizzandoci su una vera internazionalizzazione che non si fermi all'export ma punti alla produzione locale, per offrire agli americani il prodotto e il servizio che cercano, con la matrice di gusto e sapienza italiana, con tempi e forniture certi e con organizzazioni distributive attente ai bisogni specifici del singolo dealer», spiega **CONFINDUSTRIA CERAMICA**.

Ma il mercato ceramico americano è cresciuto molto rapidamente (+15%, sfiorando i **4,5 MILIARDI DI DOLLARI**), nonostante continui a preferire come materiali per pavimentazioni **MOQUETTE, VINILE E LEGNO** alle **PIASTRELLE DI ARGILLE E FELDSPATI**.

Nel **2022** **l'ITALIA** è riuscita a tenere il passo nella contesa piazza **USA**, con un incremento dell'export del **12,5%** in valore (ma **-2,9%** in volume) grazie a prezzi di piastrelle e lastre al mq saliti del **16%** e valori quasi doppi rispetto agli altri esportatori (**25,4 DOLLARI/MQ**, **6 DOLLARI** in più degli spagnoli e **11 DOLLARI** sopra la media).

«Restiamo il primo fornitore estero di piastrelle, con una quota del **30%** delle importazioni statunitensi in valore, davanti alla **SPAGNA** – aggiunge **MUSSINI** - e ai flussi di export va sommata la produzione che cinque gruppi ceramici italiani realizzano nei loro stabilimenti nella Sun Belt, oltre **MEZZO MILIARDO DI EURO** di fatturato lo scorso anno (**526 MILIONI** per l'esattezza), pari al **35,6%** di tutta la produzione sul suolo americano (gli **USA** importano i due terzi del materiale ceramico consumato)».

«Siamo cresciuti di un **10%** lo scorso anno qui negli Usa, con un fatturato local su local di circa **50 MILIONI DI EURO**. In **FLORIDA** la crescita del settore costruzioni è ancora impressionante, lo è però anche l'aumento dei costi: solo l'energia è rincarata meno che in **EUROPA**, ma logistica, manodopera e materie prime sono esplose e la disoccupazione al **3%** si traduce in un turnover di personale altissimo, il business cresce ma marginalità ed efficienza soffrono», racconta **PAOLO MULARONI**, alla guida del **GRUPPO DEL CONCA** e **PRESIDENTE DI DEL CONCA USA**, la sede americana aperta nel **2014**, arrivata a **6 MILIONI DI MQ** di capacità produttiva e **135 ADDETTI**.

Con **FLORIM, IRIS CERAMICA, PANARIA GROUP E ATLAS, DEL CONCA** è uno dei **CINQUE GRUPPI ITALIANI** che già servono la clientela oltreoceano con fabbriche in loco. «Una scelta vincente in epoca di deglobalizzazione in un mercato che accetta rialzi dei listini ma vuole certezze su tempi e forniture», precisa **MULARONI**

Nonostante l'inferiorità dei volumi prodotti ed esportati rispetto al distretto di **CASTELLON**, gli imprenditori di **SASSUOLO** sono meno preoccupati dei cugini spagnoli di fronte alle previsioni calanti per l'edilizia americana e all'avanzata degli indiani.

«Il nostro ottimismo è legato ai plus di design, qualità, servizio e soprattutto di sostenibilità che la nostra ceramica garantisce rispetto ai competitor e che gli americani iniziano a valorizzare, soprattutto nei grandi progetti», spiega **ARMANDO CAFIERO, DIRETTORE DI CONFINDUSTRIA CERAMICA** che organizza **Coverings** con gli omologhi spagnoli di **ASCER** e le associazioni americane di produttori, contractors, distributori di ceramica.

Una fiducia confermata dagli spazi già quasi esauriti di **Cersaie**, l'appuntamento clou per la comunità ceramica mondiale, che il prossimo **25 SETTEMBRE** festeggerà a **BOLOGNA** la 40esima edizione.

3. PRODOTTI METALLURGICI

Per i **PRODOTTI METALLURGICI** nel **PORTO DI RAVENNA** nel **PRIMO TRIMESTRE DEL 2023** sono state movimentate **1.237.116 TONNELLATE**, in calo del **28,8%** rispetto allo stesso periodo del **2022**.

I TRIMESTRE 2023

Anche nel mese di **MARZO**, infatti, per una movimentazione pari a **395.080 TONNELLATE**, è proseguito l'andamento negativo registrato nei **2 MESI PRECEDENTI**, con una nuova forte diminuzione (**-34,3%**) rispetto a **MARZO 2022**.

Marzo 2023

Gli sbarchi provenienti da **TARANTO** (**ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA**) nei **PRIMI 3 MESI DEL 2023**, pari a **156.371 TONNELLATE**, sono in aumento del **22,4%** rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Positivi gli sbarchi da Taranto

Per quanto riguarda gli scambi con i **PAESI COMUNITARI** (**-40,4%** rispetto al **2022**), i principali Paesi di riferimento sono stati la **GERMANIA** con quasi **85MILA TONNELLATE** (**-55,1%**), il **BELGIO** con quasi **85MILA TONNELLATE** (**+81,1%**) e la **FRANCIA** che, con quasi **79MILA TONNELLATE**, segna un **-32,6%**.

Per quanto riguarda i **PAESI EXTRA-UE**, l'arrivo/partenza di prodotti metallurgici, pari a **772.286 TONNELLATE** (il **62%** del totale), è in calo del **30,2%** rispetto al **2022**.

Cala l'import da Paesi Extra UE

I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono il **VIETNAM**, con quasi **161MILA TONNELLATE** (**+194,7%**), la **CINA** con **128MILA TONNELLATE** (**-38,4%**), la **COREA DEL SUD** con oltre **113MILA TONNELLATE** (**-7,3%**), il **GIAPPONE** con oltre **87MILA TONNELLATE** (**-44,7%**) e l'**INDIA** con quasi **74MILA TONNELLATE** (**+76,3%**).

Dopo un **GENNAIO** e un **FEBBRAIO** difficili per la produzione italiana di acciaio, il mese di **MARZO** ha visto l'output siderurgico nazionale, censito da **FEDERACCAI**, tornare a quota **2,18 MILIONI DI TONNELLATE MENSILI**, con un **+2,6%** rispetto allo stesso mese del **2022**.

Produzione Italiana in ripresa a marzo 2023

A migliorare i dati hanno contribuito soprattutto i **LUNGHI** con **1,3 MILIONI DI TONNELLATE**, per un **+3,3%** sul **2022**. Ancora in crisi i **PIANI** con **917MILA TONNELLATE**, il **7,1%** in meno rispetto a un anno prima.

Il dato trimestrale presenta però ancora un saldo negativo. I **5,63 MILIONI DI TONNELLATE** prodotti nel **2023** sono infatti inferiori del **6%** rispetto al **PRIMO TRIMESTRE 2022** e del **10,3%** rispetto allo stesso periodo **2021**.

Per trovare un dato positivo serve tornare all'anno pandemico **2020**, nei confronti del quale il saldo trimestrale è superiore del **6,5%**.

Acciaio: le norme mettono a rischio l'export

Con la riforma appena approvata dal Parlamento europeo, a valle dell'intesa di massima raggiunta dai relatori della proposta lo scorso **DICEMBRE**, l'industria dell'acciaio e degli altri comparti industriali che aderiscono allo schema **ETS** (il sistema ormai ventennale di scambio delle quote che governa le emissioni di CO2 delle principali industrie europee, attraverso la pre-determinazione di un tetto di emissioni per ciascun settore e azienda, con quote che possono essere scambiate a un determinato prezzo all'interno di un mercato) si prepara a dire addio alle quote gratuite per le emissioni in atmosfera.

E il prezzo da pagare per la sfida ambientale lanciata dalla **COMMISSIONE EUROPEA** - lamentano gli industriali - sarà di conseguenza la perdita di competitività nei confronti della concorrenza globale, con il rischio di perdere capacità in export fino a **6,6 MILIARDI DI EURO** all'anno per la filiera italiana (è il valore dell'export extra-Ue dell'acciaio domestico) e circa **45 MILIARDI** per l'intera industria siderurgica europea.

E la contropartita offerta dall'**UNIONE EUROPEA** con il **CBAM (CARBON BORDER ADJUSTED MECHANISM)** - il sistema in base al quale l'**UNIONE EUROPEA** chiederà ai Paesi terzi di sostenere una sorta di «tassa CO2», un extra costo per le importazioni, nel tentativo di allineare il virtuoso sistema di costi ambientali europeo a quello, più conciliante, delle normative applicate sugli altri mercati - non è giudicata altrettanto allettante.

La posizione di **FEDERACCIAI** sulla riforma europea degli **ETS** è fortemente critica e c'è scetticismo sulla possibilità che il **CBAM** possa compensare la perdita dei benefici garantiti dalle quote gratuite.

«La perdita di competitività dell'industria europea legata agli extra costi energetici ed ambientali è già un dato di fatto - commenta **FLAVIO BREGANT**, direttore generale di **FEDERACCIAI** -, con il tasso di penetrazione delle importazioni extraeuropee che sta crescendo negli ultimi anni. L'eliminazione delle quote gratuite è un ulteriore sovracosto per le imprese manifatturiere europee, chiamate ogni giorno a competere in un mercato globale dove la concorrenza non deve sostenere oneri di questo tipo (...) Il **CBAM** non è sostitutivo. In primo luogo si tratta di un sistema complesso da mettere a terra e comunque facilmente aggirabile» e, inoltre, potrebbe «funzionare da spinta per l'introduzione di sistemi analoghi nei Paesi terzi. L'**ITALIA**, che importa commodities ed esporta specialties è destinata a perdere competitività se non si mette mano a dei correttivi».

Dello stesso avviso anche **EUROFER**, l'associazione europea dei produttori di acciaio, secondo la quale il **CBAM** «comporta una delicata fase di transizione per le industrie ad alta intensità energetica per quanto riguarda la parità di condizioni con i Paesi terzi». La transizione verde del settore siderurgico, spiega una nota dell'associazione, «sarà possibile solo» con «l'accesso a energia competitiva a basse emissioni di carbonio, il sostegno finanziario per i progetti di decarbonizzazione, misure per la parità di condizioni per mantenere l'acciaio europeo competitivo a livello globale e incentivi a utilizzare l'acciaio green».

E, come sottolinea il **PRESIDENTE DI FEDERACCIAI, ANTONIO GOZZI**, nel corso dell'Assemblea Annuale dell'associazione a **MADE IN STEEL** (la fiera internazionale di Milano dedicata alla filiera dell'acciaio), i produttori italiani sono «i siderurgici più green d'**EUROPA**, e ciò consente all'**ITALIA** di essere il **PAESE UE** con la più alta percentuale di produzione di acciaio decarbonizzato (oltre l'80%) e di rivendicare ai tavoli europei con forza questo primato».

Un primato che nasce dalle intuizioni dei primi imprenditori del secondo dopoguerra e dalla loro capacità di trasformare debolezze in punti di forza, quando le esigenze della ricostruzione ponevano una straordinaria domanda di acciaio.

*«La nuova classe imprenditoriale che si affacciava sulla scena – prosegue il **PRESIDENTE GOZZI** - non aveva le risorse finanziarie per costruire grandi impianti siderurgici a ciclo integrale. E quindi la scelta del forno elettrico fu in qualche modo obbligata e favorita dai più contenuti investimenti in impianti e dalla grande disponibilità di rottame ferroso del dopoguerra. I salti d’acqua delle valli prealpine, e le centrali idroelettriche che tali salti sfruttavano per produrre energia elettrica, misero a disposizione di quei primi forni elettrici tutta l’energia di cui avevano bisogno. Quando **GRETA THUNBERG** era ancora nel mondo dei sogni e nessuno poteva pensare al climate change, i nostri padri mettevano in campo la più grande macchina di economia circolare mai vista in Europa e una produzione di acciaio già allora completamente decarbonizzata».*

Il ruolo di Ravenna per Marcegaglia Holding

Lo stabilimento del **GRUPPO MARCEGAGLIA** di via Baiona vale, da solo, circa la metà del colosso dell’acciaio. Come spiega **ALDO FIORINI**, direttore generale dell’impianto, **RAVENNA** lavora **4 MILIONI DI TONNELLATE** di acciaio sui **6,5** complessivi del Gruppo, fattura **3,3 MILIARDI** di fatturato degli **8,6** complessivi, conta **885 DIPENDENTI** diretti e **UN MIGLIAIO DI PERSONE** come indotto. *“Da **10 ANNI** togliamo camion dalla strada a favore del treno. Oggi abbiamo quotidianamente **175 MEZZI PESANTI** in meno in circolazione e facciamo viaggiare su ferrovia **2 MILIONI DI TONNELLATE** di acciaio”*

A fine anno sarà pronta la nuova banchina portuale che è *“un asset vincente”*

La sostenibilità è la parola d’ordine, così come decarbonizzazione *“Ma serve pragmatismo, senza approcci ideologici. Se passa il concetto che dal **2030** devono esserci solo auto elettriche si perderanno centinaia di migliaia di posti di lavoro. Si deve ragionare anche su altro, ad esempio, sugli e-fuels. Sono fermamente convinta che la vera forza di un’azienda è mettere al centro la persona”* afferma **EMMA MARCEGAGLIA**. *“Per noi decarbonizzazione significa quello che stiamo facendo a Ravenna: l’accordo con altre grandi industrie per la cattura della CO² e l’immissione nei pozzi non più utilizzati per il gas. Questo è un atto concreto”*.

4. ALTRE MERCEOLOGIE

Nel **PRIMO TRIMESTRE DEL 2023**, per quanto riguarda i **PRODOTTI PETROLIFERI**, nel **PORTO DI RAVENNA** sono state movimentate **616.750 TONNELLATE**, in aumento rispetto allo stesso periodo del **2022 (+16,2%)** nonostante un mese di **MARZO 2023** in calo del **12,3%** rispetto al **2022**.

PETROLIFERI E CHIMICI

Bene anche i **PRODOTTI CHIMICI (+8,9%)**, con **312.349 TONNELLATE**; il mese di **MARZO**, con **126.983 TONNELLATE** movimentate, è cresciuto dello **0,9%** rispetto lo stesso mese del **2022**.

VERSALIS si appresta a effettuare nuovi investimenti per lo sviluppo del sito industriale di **RAVENNA**, strategico nella filiera produttiva degli elastomeri, per il quale sono previsti investimenti per **120 MILIONI DI EURO**, tutti destinati al riassetto industriale.

Versalis investe 80 milioni nel sito di Ravenna

L'obiettivo è quello di ampliare ulteriormente il mix produttivo di elastomeri ad alto grado di specializzazione: in particolare, gomme termoplastiche, polibutadiene e SBR destinate al settore pneumatici e automotive in forte sviluppo e trasformazione.

Le autorizzazioni amministrative sono già state richieste al **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA** al fine di avviare la fase esecutiva del progetto, che prevede un investimento di circa **80 MILIONI DI EURO** entro il **2023**.

Il nuovo impianto produttivo verrà realizzato dalla ravennate **ROSETTI MARINO**.

*“Questo progetto di sviluppo – dichiara **ADRIANO ALFANI, AMMINISTRATORE DELEGATO DI VERSALIS** – si inquadra nella più ampia strategia di specializzazione del nostro portafoglio, accelera lo sviluppo di prodotti ad alta performance e per la mobilità sostenibile e rafforza la nostra presenza in un territorio virtuoso come **RAVENNA**”.*

Nel **2022** sono state effettuate circa **50 NUOVE ASSUNZIONI**, di cui l'**85%** proveniente da **RAVENNA** e provincia.

CONCIMI Positivi nel **PRIMO TRIMESTRE 2023** i volumi movimentati per i **CONCIMI**, pari a **446.911 TONNELLATE (+19,1%** rispetto al **2022)**.

Anche **MARZO**, come i 2 mesi precedenti, è stato particolarmente positivo, con la movimentazione che è stata pari a **204.850 TONNELLATE**, in crescita del **35,9%** rispetto a **MARZO 2022**.

Per i fertilizzanti prezzi in salita *«È chiaro che le nuove regole europee sui cosiddetti dazi verdi si scaricheranno sui prezzi di mercato dei fertilizzanti», dice GIANLUCA LELLI, CAPO AREA ECONOMIA DELLA COLDIRETTI. «L'industria dei fertilizzanti sta ancora facendo le sue valutazioni. Ma in un'analisi di impatto commissionata dal Ministero dell'Agricoltura francese, per esempio, si ipotizzano rincari del 10%».*

Niente confronto ai picchi raggiunti dai fertilizzanti nei primi mesi del conflitto tra **RUSSIA** e **UCRAINA**, quando l'urea aveva raggiunto la quotazione di **100 EURO AL QUINTALE**. *«Oggi i prezzi sono tornati tra i 43 e i 45 EURO, poco distanti da quelli pre-guerra ma non è detto che il metano, da cui l'urea deriva, non ricominci a salire».*

Gli agricoltori non sono di per sé contrari a questa svolta green dell'**EUROPA**, *«purché valga il principio della reciprocità - spiega il dirigente COLDIRETTI - se io devo pagare i concimi di più per fare in modo che questi, a tendere, inquinino meno, allora voglio anche che l'UNIONE EUROPEA lasci fuori il grano del CANADA, dove si utilizzano soglie di glifosato non consentite nei Paesi membri».*

Secondo **COLDIRETTI**, la nuova normativa europea è costruita per favorire i produttori nordeuropei, dove già si realizzano fertilizzanti con l'ammoniaca verde, prodotta cioè da fonti rinnovabili: se il costo dell'energia fossile scende, l'ammoniaca verde finirebbe con l'uscire dal mercato.

Con la riforma dell'Ets, invece, non si corre questo rischio.

Alla **YARA**, che in **ITALIA** ha in mano il **40%** del mercato dei fertilizzanti, si è solo cominciato a ragionare sul tema.

«È evidente che un incremento dei prezzi dei concimi ci sarà - spiega **GIUSEPPE PIEMONTESE, DIRETTORE DELL'IMPIANTO YARA DI FERRARA** - anche se per noi, qui a **FERRARA**, l'impatto sarà minimo, perché non importiamo molta materia prima extra-UE in quanto produciamo in casa i fertilizzanti azotati a partire dal metano che attingiamo dalla rete nazionale. Diverso è il caso dell'impianto di **RAVENNA**».

A preoccupare **PIEMONTESE**, al momento, è la decisione europea di ridurre, a partire dal **2026**, la quota di permessi gratuiti di emissioni di CO²: «Noi siamo un'industria alto inquinante - dice - i nuovi target ci spingono ad accelerare gli investimenti nei progetti di decarbonizzazione, in particolare quelli di cattura e stoccaggio dell'anidride carbonica».

Di stanziamenti finanziari veri e propri ancora non si parla, la **YARA** è in fase di studio. Ad oggi il progetto più avanzato è quello che porterà allo stoccaggio della CO² nei giacimenti di gas esauriti del **MAR ADRIATICO** davanti a **RAVENNA**, di cui è capofila l'**ENI** (c.d. progetto **CCS - CARBON CAPTURE AND STORAGE**)

Nel **PRIMO TRIMESTRE 2023** i **CONTENITORI**, con **54.606 TEUs**, sono diminuiti del **2,7%** rispetto al **2022**, un calo che ha riguardato i **TEUs PIENI**, pari a **41.562** (il **76,1%** del totale dei **TEUs**), con un segno meno del **5,7%** rispetto al **2022**, mentre sono aumentati i **TEUs VUOTI**, pari a **13.044**, in crescita del **8,3%** rispetto al **2022**.

CONTENITORI

In termini di **TONNELLATE**, la merce trasportata nel periodo, pari a **599.159 TONNELLATE**, è calata del **1,9%** rispetto al **2022**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **108**, è invece cresciuto rispetto alle **104** del **2022** (**4 TOCCATE** in più).

Nel mese di **MARZO** sono stati movimentati **22.636 TEUs**, di cui **17.284 pieni (-5,1% sul 2022)** e **5.352 vuoti (+2,1% sul 2022)**, per **251.655 TONNELLATE** mensili corrispondenti (**+2,3%** rispetto a **MARZO 2022**).

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

Portacontainer: *“Nonostante il crollo dei noli, gli armatori hanno ancora fame di portacontainer e il portafoglio ordini ha continuato a crescere, raggiungendo il livello record di **7,54 MILIONI DI TEU**. Un fatto che porterà a cambiamenti significativi nella flotta di container nei prossimi anni”*: lo sostiene **NIELS RASMUSSEN, CHIEF SHIPPING ANALYST DI BIMCO**.

Negli ultimi **10 TRIMESTRI** sono stati firmati contratti per un totale di **8,61 MILIONI DI TEU**, pari al tonnellaggio perso nei precedenti **30 TRIMESTRI**.

Anche il portafoglio ordini è cresciuto per dieci trimestri consecutivi, per un totale pari al **28,9%** della flotta esistente. *“L’ampio portafoglio ordini determinerà una crescita significativa della flotta. Le consegne programmate per il resto del **2023** e del **2024** sono attualmente pari a **5,03 MILIONI DI TEU**. Stimiamo che la rottamazione della flotta più vecchia raggiungerà quasi **1 MILIONE DI TEU** durante questo periodo, fino alla fine del **2024**, e di conseguenza la flotta potrebbe presto superare i **30 MILIONI DI TEU** per la prima volta nella sua storia, il che significa un aumento del **16%** rispetto al oggi”*, afferma **RASMUSSEN**.

La consegna delle nuove navi aumenterà anche i tipi di carburante utilizzati: il **57%** della capacità di TEU sul portafoglio ordini è, infatti, per navi pronte a utilizzare carburante alternativo rispetto al **10%** nella flotta attuale.

Le prime navi che utilizzano metanolo saranno consegnate e presto saranno varate anche le prime navi pronte per l’ammoniaca. In futuro si potrebbero utilizzare cinque diversi combustibili: olio combustibile a basso e ad alto tenore di zolfo, GNL, metanolo e ammoniaca.

Un altro cambiamento riguarda la quota della flotta di proprietà privata delle compagnie di navigazione di linee regolari, che continuerà ad aumentare.

Dieci anni fa, la quota della flotta di navi di linea di proprietà privata era del **50%**, ma da allora è salita al **61%**. Questa quota aumenterà ulteriormente nei prossimi anni perché il **65%** della capacità del portafoglio ordini è controllato da armatori di linea.

Negativo il risultato complessivo del **PORTO DI RAVENNA** nel **PRIMO TRIMESTRE 2023** per **TRAILER e ROTABILI**, in diminuzione del **7,6%** per numero di **PEZZI MOVIMENTATI** (**21.501 PEZZI**, **1.765** in meno rispetto al **2022**) seppure in aumento del **6,3%** in termini di **MERCE MOVIMENTATA** (**484.825 TONNELLATE**).

TRAILER E ROTABILI

Nel mese di **MARZO 2023** si sono registrati **8.172 PEZZI MOVIMENTATI**, un calo di **1.453 PEZZI (-14,9%)** rispetto allo stesso mese del **2022**, mentre la merce movimentata (**180.265 TONNELLATE**) è diminuita del **10,7%**.

Nonostante numeri molto bassi registrati nel mese di **MARZO**, rimane positivo l'andamento della linea **TRAILER RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**.

Linea RAVENNA – BRINDISI – CATANIA

Nel **PRIMO TRIMESTRE DEL 2023**, infatti, i pezzi movimentati, pari a **20.926**, sono cresciuti del **2,3%** rispetto al **2022** (**462** pezzi in più); nel mese di **MARZO** però, i pezzi sono stati **7.716** (contro i **9.020 PEZZI**) con **1.304 PEZZI** in meno rispetto a **MARZO 2022**.

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

Risultato ancora molto negativo nei **PRIMI 3 MESI DEL 2023** per le **AUTOMOTIVE** che hanno movimentato solamente **322 PEZZI**, con **1.884 PEZZI IN MENO (-85,4%)** rispetto ai **2.206 PEZZI** del **2022**; nel mese di **MARZO 2023**, la movimentazione è stata comunque positiva (**282 PEZZI**) segnando un **+21%**.

AUTOMOTIVE

*"A **MARZO 2023** il mercato auto europeo si mantiene in rialzo a doppia cifra, con l'ottava crescita consecutiva (+26,1%) anche grazie al confronto con la pesante flessione di **MARZO 2022** (-18,8%) impattato dalle interruzioni lungo la catena di fornitura di materie prime e componenti - sottolinea **PAOLO SCUDIERI, PRESIDENTE DELL'ANFIA** - In **ITALIA** entro fine **APRILE** è previsto il rifinanziamento delle misure di incentivazione per l'acquisto di vetture a zero e a bassissime emissioni e, in quest'occasione, sarà fondamentale prevedere una rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore, soprattutto per spingere una più ampia diffusione delle vetture elettriche".*

Anfia: necessario intervenire anche sull'offerta di auto

*"Nel contesto delle sfide normative in atto per raggiungere gli obiettivi del **GREEN DEAL UE** – osserva **SCUDIERI** - servono, sia a livello europeo che a livello nazionale, misure che intervengano non solo sulla domanda, ma anche sull'offerta, mettendo in campo tutti gli interventi utili ad accelerare la transizione energetica e a rafforzare la competitività dell'industria automotive europea secondo gli intenti del piano industriale del **GREEN DEAL**. Per esempio, in tema di sostegno agli investimenti, rinegoziando a **BRUXELLES** uno strumento diverso dal contratto di sviluppo".*

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**, e toccate 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 così 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**.

Il **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, alla new company **ASIA S.R.L. (ALTMANN SAPIR INTERMODAL AUTOTERMINAL)** con la mission della 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**.

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 concreta alternativa 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**.

5. CROCIERE

È partita a **MARZO** la stagione crocieristica **2023**, facendo registrare a **RAVENNA 2 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **91 PASSEGGERI**.

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

La prima nave ad inaugurare la stagione turistica del **TERMINAL PASSEGGERI DI PORTO CORSINI** è stata il **22 MARZO SCORSO**, l'**ARTEMIS**, un vettore dedicato a turisti americani appassionati delle crociere di lusso, con **25 CABINE** e una **CINQUANTINA DI PASSEGGERI** a bordo.

**Le crociere
riempiono Ravenna**

La stagione vera e propria è iniziata soltanto ad **APRILE**, con l'arrivo della prima grande nave, l'**ISLAND PRINCESS**, capace di trasportare circa **2.400 PASSEGGERI** che hanno riempito il centro di Ravenna.

Complessivamente la stagione crocierista ravennate "*vale*" circa **300MILA PERSONE**, dislocate su **104 NAVI**, ed entrerà nel vivo a partire dal mese di **MAGGIO** - quando comincerà ad esserci almeno una nave ogni weekend e, in diverse occasioni, ce ne saranno due in contemporanea – per concludersi solo a **NOVEMBRE** inoltrato.

Si tratta, quindi, di un turismo che vivacizzerà in maniera particolare anche l'autunno del centro storico; lo scorso anno, quando le regole anti pandemia ancora limitavano il settore, i turisti del mare erano stati circa centomila in meno.

RAVENNA ha fatto il salto di qualità sul fronte delle crociere con lo sbarco in città di **ROYAL CARIBBEAN**: il colosso del settore ha investito direttamente sulla stazione marittima che, secondo i piani, dovrebbe vedere i lavori avviati nel **2023**. Nel frattempo una tensostruttura ne svolge le funzioni in maniera valida.

Vincente, per il turismo locale, è stata soprattutto la scelta di non fare di **RAVENNA** solo uno scalo di transito ma un homeport: ciò significa che le crociere arrivano e terminano qui il loro viaggio, perciò i turisti – quasi tutti stranieri – pernottano in città una o due notti prima di partire, approfittandone per una visita.

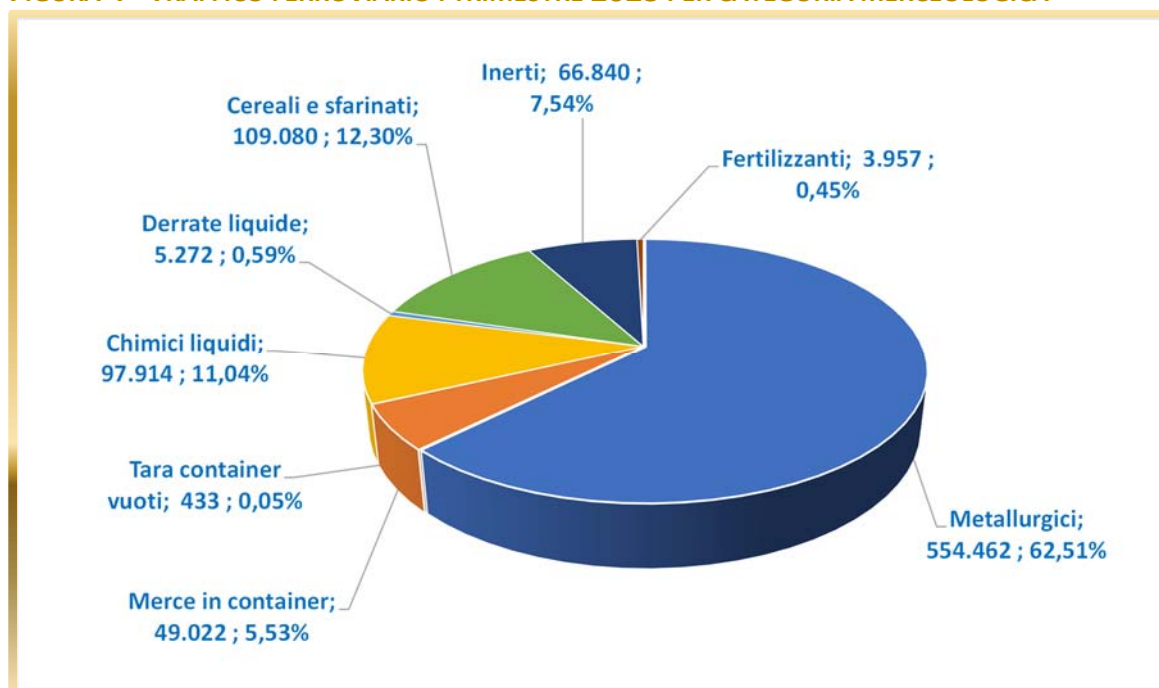
6. TRAFFICO FERROVIARIO

Nel **COMPENSORIO PORTUALE DI RAVENNA** il traffico ferroviario nel **PRIMO TRIMESTRE 2023** ha registrato **1.846 TRENI**, **190 TRENI** in meno (-9,3%) rispetto al **2022**.

Sono state trasportate via treno **886.979 TONNELLATE** di merce, in calo del **6,5%** rispetto al **2022**, mentre il **NUMERO DI CARRI**, pari a **16.984**, è calato dello **2,8%** rispetto ai **PRIMI 3 MESI DEL 2022**.

L'incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo ha raggiunto nel **TERZO TRIMESTRE 2022** il **13,6%**.

FIGURA 4 - TRAFFICO FERROVIARIO I TRIMESTRE 2023 PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



(DATI IN TONNELLATE)

Gli incrementi più significativi sono stati quelli dei **PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI** (97.914 TONNELLATE; +38,9% sul **2022**) e quelli dei **CEREALI E SFARINATI** (109.080 TONNELLATE; +29,4% sul **2022**).

In diminuzione tutte le altre merceologie, con il calo più significativo registrato da parte degli **INERTI**, sia in termini assoluti che percentuali, che con **66.840 TONNELLATE** movimentate, sono calati del **56,9%** (-88 MILA TONNELLATE) rispetto al **TERZO TRIMESTRE 2022**.

Negativi anche i **METALLURGICI** che, rispetto al **2022**, hanno perso oltre **14 MILA TONNELLATE (-2,5%)**, la **MERCE IN CONTAINER (-19,9%)** e i **FERTILIZZANTI (-50,3%)**.

In termini di **TEUs**, si è registrata una diminuzione del **27,7%** (ovvero **1.647 TEUs** in meno) rispetto al **PRIMO TRIMESTRE 2022** con tutti i servizi intermodali che risultano con un segno negativo.

(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 7: "TRAFFICO FERROVIARIO"**)

La **COMMISSIONE EUROPEA** ha dato il suo benestare all'attivazione dal **2023** al **2027** del **FERROBONUS**, nota misura italiana volta a favorire lo shift modale da strada a ferrovia che, nella nuova edizione, avrà una dotazione di **22 MILIONI** l'anno, per **110 MILIONI** complessivi.

**Ferrobonus italiano
2023 – 2027**

Secondo le stime delle autorità italiane, potrà così garantire un supporto di **2,5 EURO PER TRENO/KM**, un importo "**DI MOLTO INFERIORE**" al **30%** del costo differenziale del trasporto ferroviario (rispetto a quello su strada), che le stesse dicono di stimare per difetto intorno ai **20 EURO PER TRENO/KM**.

Dal documento con cui **BRUXELLES** ha garantito il suo benestare, emergono inoltre alcuni dati relativi all'attuazione della misura negli anni in cui è stata attiva finora.

Secondo la rendicontazione presentata alla **COMMISSIONE**, infatti, nel primo anno (**31 AGOSTO 2017 – 30 AGOSTO 2018**) questa ha coperto la percorrenza di **25.886.324 TRENI/KM**, andando a favore di **56 BENEFICIARI**, con una elargizione di circa **17,773 MILIONI DI EURO** e un contributo per treno/km di **0,687 EURO**.

Numeri quasi tutti cresciuti progressivamente nelle annualità seguenti, con l'intervallo **2018-2019** che ha totalizzato **27.459.960 TRENI/KM**, **58 BENEFICIARI**, stanziamenti per **35.046.664 EURO**, importo unitario di **1,276 EURO TRENO/KM**, e quello **2019-2020** che ha visto le percorrenze coperte a **29.025.238 TRENI/KM**, **70** beneficiari, importi per **33.790.000 EURO** e contributi per **1,164 EURO PER TRENO/KM**.

Per quel che riguarda, infine, il periodo di incentivazione **31 AGOSTO 2020- 30 AGOSTO 2021**, questo si è chiuso con **33.755.761 TRENI/KM** di percorrenze coperte dal **Ferrobonus**, ancora **70 BENEFICIARI**, contributi per **49.452.024 MILIONI DI EURO** e unitari per **1,472 EURO PER TRENO/KM**, mentre il periodo compreso tra l'**AGOSTO 2021** e lo stesso mese del **2022** viene solo comunicato che gli incentivi, garantiti ancora a **70 SOGGETTI**, sono stati pari a **46.414.363 MILIONI DI EURO**.



TABELLA 1

RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	marzo-22			marzo-23			Differenza marzo 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			230			213	-17	-7,4%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	2.033.244	329.316	2.362.560	1.984.674	344.240	2.328.914	-33.646	-1,4%
Prodotti petroliferi	183.911	4.600	188.511	162.382	2.944	165.326	-23.185	-12,3%
Rinfuse liquide non petrolifere	190.898	23.300	214.198	195.452	28.489	223.941	9.743	4,5%
Rinfuse solide	862.798	34.151	896.949	1.023.769	48.746	1.072.515	175.566	19,6%
Merci varie	583.891	31.282	615.173	394.451	40.761	435.212	-179.961	-29,3%
Merci in container	123.941	121.943	245.884	132.050	119.605	251.655	5.771	2,3%
Merci su trailer/rotabili	87.805	114.040	201.845	76.570	103.695	180.265	-21.580	-10,7%
CONTAINER (TEU)	12.964	10.485	23.449	11.776	10.860	22.636	-813	-3,5%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	4.621	4.986	9.607	3.961	4.211	8.172	-1.435	-14,9%
Trailer	4.383	4.637	9.020	3.664	4.052	7.716	-1.304	-14,5%
Automotive	233	0	233	282	0	282	49	21,0%
Auto e altri veicoli	5	349	354	15	159	174	-180	-50,8%
PASSEGGERI (numero) di cui:	17	27	69	10	10	111	42	60,9%
su traghetti	17	27	44	10	10	20	-24	-54,5%
su navi da crociera			25			91	66	264,0%

PERIODO	gennaio-marzo 2022			gennaio-marzo 2023			Differenza gen. - mar. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			645			583	-62	-10,6%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	5.885.865	843.879	6.729.744	5.670.373	850.358	6.520.731	-209.013	-3,1%
Prodotti petroliferi	524.851	5.986	530.837	576.706	40.044	616.750	85.913	16,2%
Rinfuse liquide non petrolifere	518.024	65.000	583.024	514.112	71.489	585.601	2.577	0,4%
Rinfuse solide	2.686.453	90.278	2.776.731	2.841.426	102.484	2.943.910	167.179	6,0%
Merci varie	1.665.009	107.221	1.772.230	1.205.478	85.008	1.290.486	-481.744	-27,2%
Merci in container	299.243	311.484	610.727	321.406	277.753	599.159	-11.568	-1,9%
Merci su trailer/rotabili	192.285	263.910	456.195	211.245	273.580	484.825	28.630	6,3%
CONTAINER (TEU)	30.364	25.767	56.131	28.686	25.920	54.606	-1.525	-2,7%
Numero toccate navi portacontainer			104			108	4	3,8%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	12.013	11.253	23.266	10.554	10.947	21.501	-1.765	-7,6%
Trailer	9.724	10.740	20.464	10.194	10.732	20.926	462	2,3%
Automotive	2.206	0	2.206	302	20	322	-1.884	-85,4%
Auto e altri veicoli	83	513	596	58	195	253	-343	-57,6%
PASSEGGERI (numero) di cui:	33	52	110	27	29	147	37	33,6%
su traghetti	33	52	85	27	29	56	-29	-34,1%
su navi da crociera			25			91	66	264,0%



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	marzo-22			marzo-23			Differenza marzo 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	2.033.244	329.316	2.362.560	1.984.674	344.240	2.328.914	-33.646	-1,4%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	374.809	27.900	402.709	357.834	31.433	389.267	-13.442	-3,3%
Prodotti petroliferi	183.911	4.600	188.511	162.382	2.944	165.326	-23.185	-12,3%
Prodotti chimici	91.925	23.300	115.225	90.329	28.489	118.818	3.593	3,1%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	92.773	0	92.773	99.100	0	99.100	6.327	6,8%
Concimi	6.200	0	6.200	6.023	0	6.023	-177	-2,9%
MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:	1.658.435	301.416	1.959.851	1.626.840	312.807	1.939.647	-20.204	-1,0%
Prodotti agricoli e animali	68.034	9.692	77.726	175.931	0	175.931	98.205	126,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	245.040	8.059	253.099	183.984	5.506	189.490	-63.609	-25,1%
Combustibili minerali	20.691	0	20.691	67.705	0	67.705	47.014	227,2%
Minerali e cascami per la metallurgia	8.942	0	8.942	0	0	0	-8.942	-100,0%
Prodotti metallurgici	575.628	25.418	601.046	360.648	34.432	395.080	-205.966	-34,3%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	394.695	0	394.695	469.609	540	470.149	75.454	19,1%
Concimi	125.888	18.600	144.488	151.728	47.099	198.827	54.339	37,6%
Prodotti chimici	7.596	3.000	10.596	8.165	0	8.165	-2.431	-22,9%
Prodotti Diversi	175	664	839	450	1.930	2.380	1.541	183,7%
Merci in container	123.941	121.943	245.884	132.050	119.605	251.655	5.771	2,3%
Merci su trailer/rotabili	87.805	114.040	201.845	76.570	103.695	180.265	-21.580	-10,7%

PERIODO	gennaio-marzo 2022			gennaio-marzo 2023			Differenza gen. - mar. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	5.885.865	843.879	6.729.744	5.670.373	850.358	6.520.731	-209.013	-3,1%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	1.042.875	70.986	1.113.861	1.090.818	111.533	1.202.351	88.490	7,9%
Prodotti petroliferi	524.851	5.986	530.837	576.706	40.044	616.750	85.913	16,2%
Prodotti chimici	202.594	60.500	263.094	216.191	71.489	287.680	24.586	9,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	304.750	4.500	309.250	289.818	0	289.818	-19.432	-6,3%
Concimi	10.680	0	10.680	8.103	0	8.103	-2.577	-24,1%
MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:	4.842.990	772.893	5.615.883	4.579.555	738.825	5.318.380	-297.503	-5,3%
Prodotti agricoli e animali	460.214	9.692	469.906	642.087	0	642.087	172.181	36,6%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	669.926	15.191	685.117	572.293	14.762	587.055	-98.062	-14,3%
Combustibili minerali	84.525	0	84.525	90.872	0	90.872	6.347	7,5%
Minerali e cascami per la metallurgia	17.927	0	17.927	8.731	0	8.731	-9.196	-51,3%
Prodotti metallurgici	1.642.265	95.657	1.737.922	1.171.489	65.627	1.237.116	-500.806	-28,8%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	1.147.076	15.930	1.163.006	1.200.267	840	1.201.107	38.101	3,3%
Concimi	310.553	53.964	364.517	338.329	100.479	438.808	74.291	20,4%
Prodotti chimici	17.881	5.800	23.681	21.444	3.225	24.669	988	4,2%
Prodotti Diversi	1.095	1.265	2.360	1.392	2.559	3.951	1.591	67,4%
Merci in container	299.243	311.484	610.727	321.406	277.753	599.159	-11.568	-1,9%
Merci su trailer/rotabili	192.285	263.910	456.195	211.245	273.580	484.825	28.630	6,3%



TABELLA 3
FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	marzo-22			marzo-23			Differenza marzo 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	68.034	9.692	77.726	175.931	0	175.931	98.205	126,3%
Cereali	65.129	9.692	74.821	164.620	0	164.620	89.799	120,0%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	337.813	8.059	345.872	283.084	5.506	288.590	-57.282	-16,6%
Farine di semi e frutti oleosi	77.437	0	77.437	92.944	0	92.944	15.507	20,0%
Semi e frutti oleosi	167.603	0	167.603	88.153	0	88.153	-79.450	-47,4%
Oli e grassi animali e vegetali	59.278	0	59.278	75.108	0	75.108	15.830	26,7%
Prodotti metallurgici di cui:	575.628	25.418	601.046	360.648	34.432	395.080	-205.966	-34,3%
Coils	549.381	12.533	561.914	309.116	14.872	323.988	-237.926	-42,3%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	394.695	0	394.695	469.609	540	470.149	75.454	19,1%
Materie prime per l'industria ceramica	343.292	0	343.292	431.660	0	431.660	88.368	25,7%
Clinker	0	0	0	0	540	540	540	n.d.

PERIODO	gennaio-marzo 2022			gennaio-marzo 2023			Differenza gen. - mar. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	460.214	9.692	469.906	642.087	0	642.087	172.181	36,6%
Cereali	437.524	9.692	447.216	600.719	0	600.719	153.503	34,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	974.676	19.691	994.367	862.111	14.762	876.873	-117.494	-11,8%
Farine di semi e frutti oleosi	265.984	0	265.984	241.087	0	241.087	-24.897	-9,4%
Semi e frutti oleosi	376.226	0	376.226	319.009	0	319.009	-57.217	-15,2%
Oli e grassi animali e vegetali	219.655	4.500	224.155	194.480	0	194.480	-29.675	-13,2%
Prodotti metallurgici di cui:	1.642.265	95.657	1.737.922	1.171.489	65.627	1.237.116	-500.806	-28,8%
Coils	1.567.871	50.571	1.618.442	1.060.001	25.677	1.085.678	-532.764	-32,9%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	1.147.076	15.930	1.163.006	1.200.267	840	1.201.107	38.101	3,3%
Materie prime per l'industria ceramica	1.009.248	10.130	1.019.378	1.106.525	300	1.106.825	87.447	8,6%
Clinker	0	5.800	5.800	0	540	540	-5.260	-90,7%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	marzo-22	marzo-23	Differenza marzo 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	12.964	11.776	-1.188	-9,2%
pieni	8.772	8.437	-335	-3,8%
vuoti	4.192	3.339	-853	-20,3%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	10.485	10.860	375	3,6%
pieni	9.434	8.847	-587	-6,2%
vuoti	1.051	2.013	962	91,5%
CONTAINER TOTALI di cui:	23.449	22.636	-813	-3,5%
pieni	18.206	17.284	-922	-5,1%
vuoti	5.243	5.352	109	2,1%

PERIODO	gennaio-marzo 2022	gennaio-marzo 2023	Differenza gen. - mar. 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	30.364	28.686	-1.678	-5,5%
pieni	20.359	20.837	478	2,3%
vuoti	10.005	7.849	-2.156	-21,5%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	25.767	25.920	153	0,6%
pieni	23.728	20.725	-3.003	-12,7%
vuoti	2.039	5.195	3.156	154,8%
CONTAINER TOTALI di cui:	56.131	54.606	-1.525	-2,7%
pieni	44.087	41.562	-2.525	-5,7%
vuoti	12.044	13.044	1.000	8,3%



TABELLA 5
TRAILER E ROTABILI

PERIODO	marzo-22 (PEZZI)	marzo-23 (PEZZI)	Differenza marzo 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	4.621	3.961	-660	-14,3%
Trailer	4.383	3.664	-719	-16,4%
Automotive	233	282	49	21,0%
Auto e altri veicoli	5	15	10	200,0%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	4.986	4.211	-775	-15,5%
Trailer	4.637	4.052	-585	-12,6%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	349	159	-190	-54,4%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	9.607	8.172	-1.435	-14,9%
Trailer	9.020	7.716	-1.304	-14,5%
Automotive	233	282	49	21,0%
Auto e altri veicoli	354	174	-180	-50,8%

PERIODO	gennaio-marzo 2022 (PEZZI)	gennaio-marzo 2023 (PEZZI)	Differenza gen. - mar. 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	12.013	10.554	-1.459	-12,1%
Trailer	9.724	10.194	470	4,8%
Automotive	2.206	302	-1.904	-86,3%
Auto e altri veicoli	83	58	-25	-30,1%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	11.253	10.947	-306	-2,7%
Trailer	10.740	10.732	-8	-0,1%
Automotive	0	20	20	n.d.
Auto e altri veicoli	513	195	-318	-62,0%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	23.266	21.501	-1.765	-7,6%
Trailer	20.464	20.926	462	2,3%
Automotive	2.206	322	-1.884	-85,4%
Auto e altri veicoli	596	253	-343	-57,6%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	marzo-22 (NUMERO)	marzo-23 (NUMERO)	Differenza marzo 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	44	20	-24	-54,5%
in sbarco	17	10	-7	-41,2%
in imbarco	27	10	-17	-63,0%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	25	91	66	264,0%
in transito	24	91	67	279,2%
in sbarco/imbarco	0	0	0	n.d.
homeport	1	0	-1	-100,0%
Numero toccate navi da crociera	1	2	1	100,0%
TOTALE PASSEGGERI	69	111	42	60,9%

PERIODO	gennaio-marzo 2022 (NUMERO)	gennaio-marzo 2023 (NUMERO)	Differenza gen. - mar. 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	85	56	-29	-34,1%
in sbarco	33	27	-6	-18,2%
in imbarco	52	29	-23	-44,2%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	25	91	66	264,0%
in transito	24	91	67	279,2%
in sbarco/imbarco	0	0	0	n.d.
homeport	1	0	-1	-100,0%
Numero toccate navi da crociera	1	2	1	100,0%
TOTALE PASSEGGERI	110	147	37	33,6%



TABELLA 7 TRAFFICO FERROVIARIO

Fonte: Terminalisti raccordati

MOVIMENTAZIONE PERIODO gennaio-marzo	TRENI (numero)	CARRI (numero)	MERCE (tonnellate)	CONTAINER (unità)*	CONTAINER (TEU)*	CASSE x INERTI (unità)
2023	1.846	16.984	886.979	2.796	4.298	2.272
2022	2.036	17.475	948.338	4.085	5.945	5.140
<i>differenza con 2022 (tonn.)</i>	<i>-190</i>	<i>-491</i>	<i>-61.359</i>	<i>-1.289</i>	<i>-1.647</i>	<i>-2.868</i>
<i>differenza con 2022 (+-%)</i>	<i>-9,3%</i>	<i>-2,8%</i>	<i>-6,5%</i>	<i>-31,6%</i>	<i>-27,7%</i>	<i>-55,8%</i>

CATEGORIE MERCEOLOGICHE (tonnellate)	Gen. - Mar. 2023	Gen. - Mar. 2022	Differenza I TRIM. 2023 vs I TRIM. 2022	
			Tonn.	%
Metallurgici	554.462	568.693	-14.231	-2,5%
Merce in container	49.022	61.185	-12.163	-19,9%
Tara container vuoti	433	500	-67	-13,4%
Chimici liquidi	97.914	70.483	27.430	38,9%
Derrate liquide	5.272	-	5.272	n.d.
Cereali e sfarinati	109.080	84.289	24.791	29,4%
Inerti	66.840	155.231	-88.392	-56,9%
Fertilizzanti	3.957	7.957	-4.000	-50,3%
Tot. TRAFFICO FERROVIARIO	886.979	948.338	-61.359	-6,5%

TRAFFICO CONTAINER (TEU)	Gen. - Mar. 2023 *	Gen. - Mar. 2022	Differenza I TRIM. 2023 vs I TRIM. 2022	
			Tonn.	%
Marzaglia	1.456	2.147	-691	-32,2%
Melzo	745	913	-168	-18,4%
Dinazzano			0	n.d.
Segrate	2.005	2.635	-630	-23,9%
Rubiera	92	58	34	58,6%
Bologna		192	-192	-100,0%
Rivalta Scrivia			0	n.d.
Tot. FERROVIARIO CONTAINER	4.298	5.945	-1.647	-27,7%

* DI CUI N. 78 CONTAINER VUOTI PARI A 92 TEUs NEL 2023

* DI CUI N. 167 CONTAINER VUOTI PARI A 250 TEUs NEL 2022



TABELLA ESPO

Porto: RAVENNA									
ANNO PERIODO DA/A	2022 GENNAIO-MARZO			2023 GENNAIO-MARZO			Differenza		
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%	
A1	TOTALE TONNELLATE (A2+A3+A4)	5.885.865	843.879	6.729.744	5.670.373	850.358	6.520.731	-209.013	-3,1%
	Indicare l'unità di misura utilizzata: Tonnellate o migliaia di tonnellate								
A2	RINFUSE LIQUIDE	1.042.875	70.986	1.113.861	1.090.818	111.533	1.202.351	88.490	7,9%
	di cui:								
A21	Petrolio greggio	11.000	0	11.000	21.500	0	21.500	10.500	95,5%
A22	Prodotti (petroliferi) raffinati	396.295	5.986	402.281	425.332	40.044	465.376	63.095	15,7%
A23	Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	117.556	0	117.556	129.874	0	129.874	12.318	10,5%
A24	Prodotti chimici	202.594	60.500	263.094	216.191	71.489	287.680	24.586	9,3%
A25	Altre rinfuse liquide	315.430	4.500	319.930	297.921	0	297.921	-22.009	-6,9%
A3	RINFUSE SOLIDE	2.686.453	90.278	2.776.731	2.841.426	102.484	2.943.910	167.179	6,0%
	di cui:								
A31	Cereali	432.774	9.692	442.466	600.719	0	600.719	158.253	35,8%
A32	Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	668.920	15.191	684.111	572.293	14.762	587.055	-97.056	-14,2%
A33	Carboni fossili e ligniti	84.525	0	84.525	90.872	0	90.872	6.347	7,5%
A34	Minerali/cementi/calci	1.133.762	15.930	1.149.692	1.164.870	540	1.165.410	15.718	1,4%
A35	Prodotti metallurgici	20.478	0	20.478	11.531	0	11.531	-8.947	-43,7%
A36	Prodotti chimici	15.962	0	15.962	21.444	0	21.444	5.482	34,3%
A37	Altre rinfuse solide	330.032	49.465	379.497	379.697	87.182	466.879	87.382	23,0%
A4	MERCI VARIE IN COLLI	2.156.537	682.615	2.839.152	1.738.129	636.341	2.374.470	-464.682	-16,4%
	di cui:								
A41	In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro)	299.243	311.484	610.727	321.406	277.753	599.159	-11.568	-1,9%
A42	Ro-Ro (contenitori esclusi)	192.285	263.910	456.195	211.245	273.580	484.825	28.630	6,3%
A43	Altre merci varie	1.665.009	107.221	1.772.230	1.205.478	85.008	1.290.486	-481.744	-27,2%
	ALTRE INFORMAZIONI								
	(numero)								
B1	Numero toccate			645			583	-62	-9,6%
B12	Stazza lorda			10.204.033			10.153.703	-50.330	-0,5%
B2	Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22)	33	52	85	27	29	56	-29	-34,1%
	di cui:								
B21	Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia)	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
B22	Passeggeri traghetti	33	52	85	27	29	56	-29	-34,1%
B3	Numero di passeggeri crociere	0	0	25	0	0	91	66	264,0%
B31	"Home Port"	0	0	1		0	0	-1	-100,0%
B32	"Transiti" (da contarsi una sola volta)			24			91	67	279,2%
B4	Numero di container in TEU (B41+B42)	30.364	25.767	56.131	28.686	25.920	54.606	-1.525	-2,7%
B41	"Hinterland" (B411+B412)	30.364	25.767	56.131	28.686	25.920	54.606	-1.525	-2,7%
	di cui:								
B411	Vuoti	10.005	2.039	12.044	7.849	5.195	13.044	1.000	8,3%
B412	Pieni	20.359	23.728	44.087	20.837	20.725	41.562	-2.525	-5,7%
B42	"Transshipped" (B421+B422)	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
	di cui:								
B421	Vuoti			0			0	0	n.d.
B422	Pieni			0			0	0	n.d.
B5									
B51	Numero unità Ro-Ro	9.724	10.740	20.464	10.194	10.732	20.926	462	2,3%
B52	Numero veicoli privati	83	513	596	58	195	253	-343	-57,6%
B53	Numero veicoli commerciali	2.206	0	2.206	302	20	322	-1.884	-85,4%