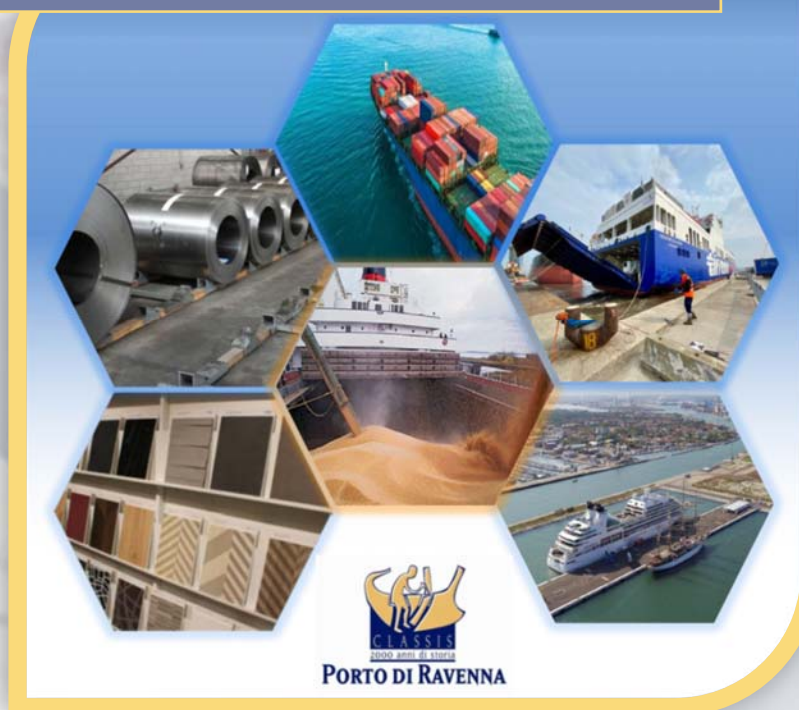


Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



Marzo 2022



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 (AdSP MACs)

chiuso l'11.05.2022

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 2022.

SOMMARIO

<i>I.</i>	<i>Movimentazione complessiva a tutto Marzo 2022</i>	5
<i>II.</i>	<i>FOCUS principali Categorie Merceologiche</i>	10
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE	11
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE	16
3.	PRODOTTI METALLURGICI	19
4.	ALTRE MERCEOLOGIE	22
5.	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	10
FIGURA 3 - CONFRONTO MARZO 2022 VS MARZO 2021	10
FIGURA 4 - IMPORT DI CEREALI VIA FERROVIA – SERIE STORICA	12

INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

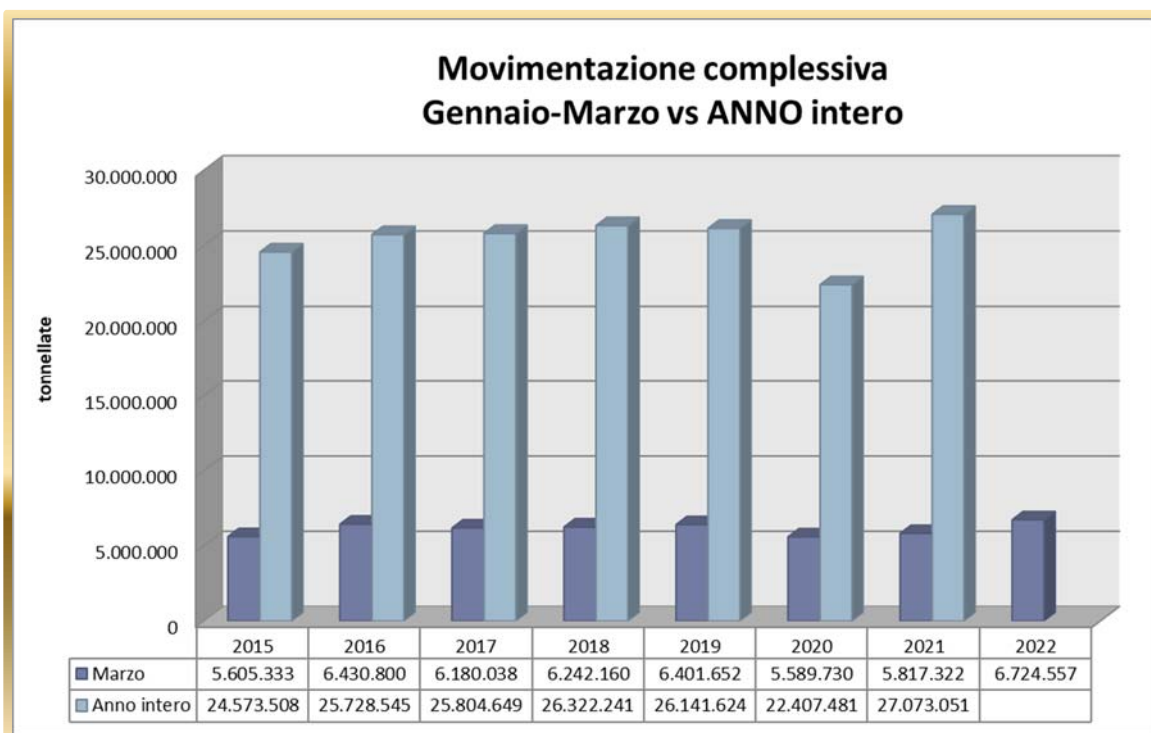
TABELLA N. 1	RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE
TABELLA N. 2	MERCI (CATEGORIE MERCEOLOGICHE)
TABELLA N. 3	FOCUS PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE
TABELLA N. 4	CONTAINER
TABELLA N. 5	TRAILER E ROTABILI
TABELLA N. 6	PASSEGGERI
TABELLA N. 7	TRAFFICO FERROVIARIO
TABELLA ESPO	

I. Movimentazione complessiva a tutto Marzo 2022

Primo trimestre 2022 Il **PORTO DI RAVENNA** nel **PRIMO TRIMESTRE 2022** ha movimentato complessivamente **6.724.557 TONNELLATE**, in crescita del **15,5%** (oltre **900 MILA TONNELLATE** in più) rispetto al **PRIMO TRIMESTRE 2021**, e superiore del **5,0%** rispetto allo stesso periodo del **2019 ante pandemia**.

Gli **SBARCHI** e gli **IMBARCHI** sono stati, rispettivamente, pari a **5.880.678 TONNELLATE** (+**20,3%** sul **2021** e +**6,4%** sul **2019**) e a **843.879 TONNELLATE** (-**9,4%** sul **2021** e -**4,0%** sul **2019**).

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



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

Numero di toccate Nel **PRIMO TRIMESTRE 2022** il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **644**, in crescita del **2,6%** (**17 navi** in più) rispetto ai **PRIMI 3 MESI DEL 2021**, e con **8 toccate** in meno rispetto al **2019**.

Il mese di **MARZO 2022** ha **MOVIMENTATO COMPLESSIVAMENTE 2.357.373 TONNELLATE**, in crescita dell'**11,0%** (**234.404 TONNELLATE** in più) rispetto al **2021** ma inferiore del **6,9%** a **MARZO 2019** (**-175.117 TONNELLATE**) *ante pandemia*. Gli **SBARCHI** e gli **IMBARCHI** sono stati, rispettivamente, pari a **2.028.057** e a **329.316 TONNELLATE** (**+14,3%** e **-5,5%** rispetto a **MARZO 2021**; **-7,7%** e **-1,8%** rispetto a **MARZO 2019**).

Marzo 2022

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nel **PRIMO TRIMESTRE 2022** le **MERCI SECCHIE** (*rinfuse solide e merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione pari a **5.610.696 TONNELLATE** - sono cresciute del **16,9%** rispetto a quello del **2021** e del **4,6%** rispetto a quello del **2019**.

Merci per condizionamento

Merci secche

Nel solo mese di **MARZO 2022**, le **MERCI SECCHIE** sono aumentate dell'**11,9%** rispetto a **MARZO 2021** (**1.954.664 TONNELLATE**), pur essendo inferiori del **4,5%** rispetto ai volumi di **MARZO 2019**.

Nell'ambito delle **MERCI SECCHIE**, nel **PRIMO TRIMESTRE 2022** le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER** (con **610.727 TONNELLATE DI MERCE**) sono aumentate del **5,0%** rispetto al primo trimestre del **2021** e dell'**1,2%** rispetto a quello del **2019**, mentre le **MERCI SU ROTABILI** (**456.195 TONNELLATE**) sono aumentate del **27,6%** rispetto al **2021** e del **15,1%** rispetto al **2019**.

Nel solo mese di **MARZO 2022**, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER**, pari a **245.884 TONNELLATE**, sono aumentate dell'**11,8%** rispetto a **MARZO 2021** e del **5,8%** rispetto allo stesso mese del **2019**, mentre le **MERCI SU ROTABILI**, pari a **201.845 TONNELLATE**, sono cresciute del **62,0%** rispetto a **MARZO 2021** e del **46,8%** rispetto allo stesso mese del **2019**.

I **PRODOTTI LIQUIDI** - con una movimentazione di **1.113.861 TONNELLATE** - nei **PRIMI TRE MESI DEL 2022** sono aumentati dell'**8,9%** rispetto al **PRIMO TRIMESTRE 2021** (**+7,1%** rispetto ai **PRIMI TRE MESI DEL 2019**).

Prodotti liquidi

Nel solo mese di **MARZO 2022** i **PRODOTTI LIQUIDI**, pari a **402.709 tonnellate**, sono cresciuti del **6,9%** rispetto a **MARZO 2021**, anche se calati del **17,2%** rispetto a **MARZO 2019**.

Il Porto di Ravenna e la guerra in Ucraina

RUSSIA e **UCRAINA** per la logistica italiana significano soprattutto **PORTO DI RAVENNA** e i dati di traffico del **2021** possono aiutare a capire i potenziali effetti sulla sua movimentazione dell'invasione dell'**UCRAINA** da parte della **RUSSIA** il **24 FEBBRAIO 2022** e della guerra in corso.

Traffici 2021 da/per il Mar Nero

Nel **2021** il traffico del **PORTO DI RAVENNA** con i paesi del **MAR NERO** ha raggiunto i **4,3 MILIONI DI TONNELLATE** (il **16%** del traffico complessivo), di cui **3 MILIONI DI TONNELLATE** con l'**UCRAINA** e **775 MILA TONNELLATE** con la **RUSSIA**.

Dal punto di vista delle categorie merceologiche interessate, nel **2021** il traffico del **PORTO DI RAVENNA** da e per i paesi del **MAR NERO** ha coinvolto **2 MILIONI DI TONNELLATE** di **MATERIE PRIME PER LE CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**; **1,3 MILIONI DI TONNELLATE** di **PRODOTTI AGROALIMENTARI (CEREALI, OLI VEGETALI, DERRATE ALIMENTARI E MANGIMI)**, circa **250 MILA TONNELLATE** di **CONCIMI** e circa **140 MILA TONNELLATE** di **COMBUSTIBILI MINERALI**.

Nel **2021** dal **MAR NERO** sono arrivate **446 NAVI** (il **16,5%** delle toccate totali nel porto), di cui **200 NAVI** riguardano i traffici con l'**UCRAINA** e **162 NAVI** quelli con la **RUSSIA**.

Traffici 1° Trimestre 2022 da/per il Mar Nero

Nel **PRIMO TRIMESTRE 2022** il traffico del **PORTO DI RAVENNA** con i paesi del **MAR NERO** è stato pari a **1.144.672 TONNELLATE** (il **17%** del traffico complessivo dello scalo), di cui **606.504 TONNELLATE** con l'**UCRAINA** e **274.397 TONNELLATE** con la **RUSSIA**.

Le **NAVI** da / per il **MAR NERO** nello stesso periodo sono state **107** (il **16,6%** delle toccate totali nel porto), di cui **41** per traffici con l'**UCRAINA** e **42** per traffici con la **RUSSIA**.

I traffici del **PRIMO TRIMESTRE 2022**, in conclusione, non scontano appieno gli effetti della guerra in corso e anche gli indicatori di traffico sopra riportati da/per il **MAR NERO**, in termini di numero di navi e di tonnellate, sono in linea con quelli medi del **2021**.

Visto il protrarsi della guerra di aggressione della **RUSSIA** contro l'**UCRAINA**, l'**UNIONE EUROPEA** ha imposto un **QUINTO PACCHETTO DI SANZIONI** economiche nei confronti della **RUSSIA** –pubblicato sulla *G.U.C.E. L 111 dell'8.04.22* - volte a rafforzare la pressione sul governo e sull'economia russi e a limitare le risorse del Cremlino per l'aggressione.

Il pacchetto, secondo quanto previsto dal “*Regolamento (UE) 2022/576 del Consiglio dell'8 aprile 2022, che modifica il regolamento (UE) n. 833/2014 concernente misure restrittive in considerazione delle azioni della Russia che destabilizzano la situazione in Ucraina*”, include all’Art. 3 sexies bis, par.1, il divieto per le navi di bandiera russa e per le navi gestite da operatori russi di accedere ai porti dell'UE dopo il **16.04.22**.

In deroga a questo divieto, il par. 5 dello stesso articolo prevede che le autorità competenti possano autorizzare l’accesso ad un porto UE se si tratti di navi che trasportano PRODOTTI AGRICOLI E ALIMENTARI, FERTILIZZANTI, PRODOTTI MEDICO-FARMACEUTICI, AIUTI UMANITARI E PRODOTTI ENERGETICI (*GAS NATURALE, PETROLIO E DERIVATI*), TITANIO, ALLUMINIO, NICHEL, PALLADIO, MINERALI DI FERRO nonché TALUNI PRODOTTI CHIMICI E FERROSI. La deroga riguarda anche *CARBONE E ALTRI COMBUSTIBILI FOSSILI SOLIDI*, ma in questo caso solo fino al **10.08.22**.

Per quanto riguarda i potenziali effetti di queste sanzioni sul **PORTO DI RAVENNA**, a tutto **APRILE 2022** sono attraccate **30 NAVI** battenti bandiera Russa, di cui l’ultima il 4 aprile.

Prendendo a riferimento l’intero anno **2021**, le navi battenti bandiera Russa arrivate sono state **89** sul totale di **2.702** (il **3,3%**), per **384.791 TONNELLATE** (**1,4%** sul traffico totale del Porto). Di queste **89 NAVI**, **81** (per **336.586 TONNELLATE**, l’**1,2%** dei traffici totali del Porto) si riferiscono a categorie merceologiche esentate dal divieto (*CONCIMI, COMBUSTIBILI MINERALI, PRODOTTI AGRICOLI E ANIMALI, DERRATE ALIMENTARI/ MANGIMI/ OLEAGINOSI*) e solo le restanti **8 NAVI** (per **48.205 TONNELLATE**, lo **0,2%** del traffico totale del Porto) riguardano categorie colpite dalle sanzioni (*MINERALI GREGGI, MANUFATTI, MATERIALI DA COSTRUZIONE, PRODOTTI CHIMICI E PRODOTTI METALLURGICI*).

**5° pacchetto di sanzioni UE
contro la Russia.**

**Divieto di attracco navi russe,
potenziali effetti sul Porto di
Ravenna**

**Prime stime per
Aprile 2022**

Nonostante l'escalation bellica tra **RUSSIA** e **UCRAINA**, il **PORTO DI RAVENNA** nel mese di **MARZO 2022** non solo ha consolidato i traffici raggiunti, ma è cresciuto praticamente in tutti i settori, sia per categoria merceologica che per modalità di condizionamento, in un trend positivo di 13 mesi di crescita costante (da **MARZO 2021**) che sembra destinato a rallentare in **APRILE**, se le prime stime sulla movimentazione nel mese, formulate alla chiusura degli ordinativi sul *Port Community System*, saranno confermate.

Le percentuali di crescita consolidate nel **PRIMO TRIMESTRE 2022** dovrebbero, infatti, essere erose dal risultato di **APRILE**, in calo del **17,6%** rispetto allo stesso mese del **2021** e del **16,2%** rispetto a quello del **2019**.

Considerato, quindi, questo contributo marginale negativo – che risente in modo significativo della mancanza di traffico con i porti del **MAR NERO**- il **PRIMO QUADRIMESTRE 2022** dovrebbe chiudersi con una movimentazione complessiva di quasi **8,7 MILIONI DI TONNELLATE**, in aumento di circa il **6,0%** rispetto a **2021** e in calo dello **0,5%** rispetto ai primi quattro mesi del **2019**.

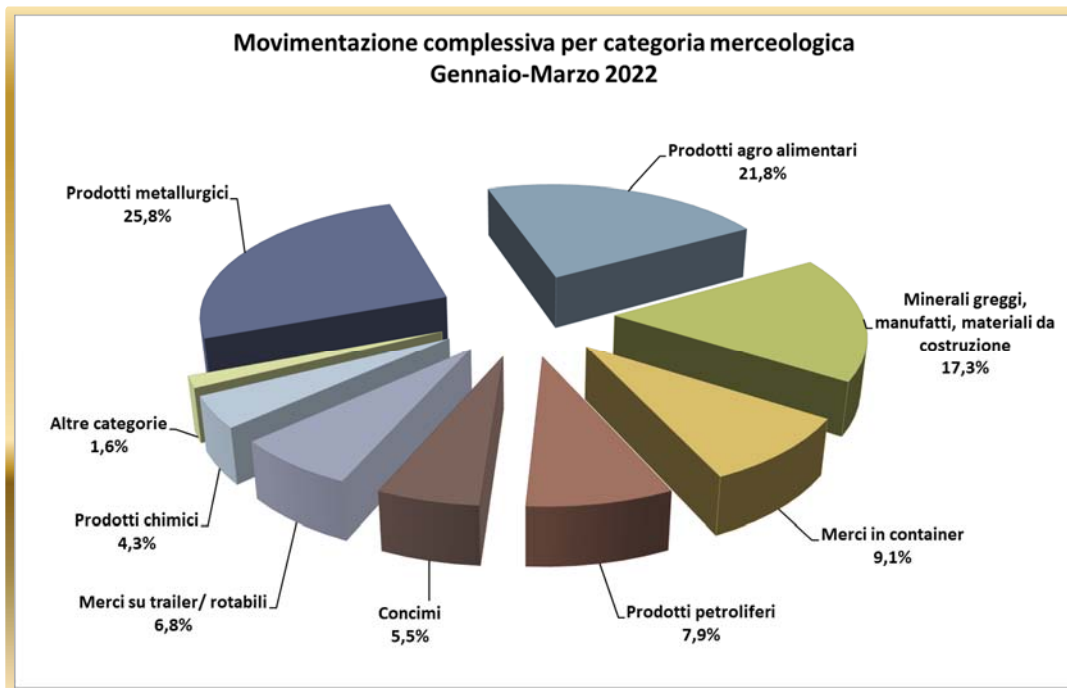
Tutte le più importanti categorie merceologiche, infatti dovrebbero registrare un saldo negativo abbastanza marcato rispetto al **PRIMO QUADRIMESTRE** sia del **2021** sia del **2019**; i prodotti che perderebbero di più sono proprio quelli provenienti dalle aree interessate dalle operazioni belliche, ovvero i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** (-12,5% sul **2021** e -2,0% sul **2019**) e i **CONCIMI** (-35,7% sul **2021** e -27% sul **2019**).

Positiva, invece, la stima sull'andamento del **PRIMO QUADRIMESTRE 2022** di **TRAILER** e **CONTAINER**, con i **TRAILER** che raggiungono i **26.300 PEZZI** (+16,5% sul **2021** e +27,3% sul **2019**) e le **590MILA TONNELLATE** (+24% rispetto al **2021** e +15% rispetto al **2019**) e i **CONTAINER** in crescita di oltre il **9,5%** rispetto al **2021**, con quasi **79.000 TEUs**.

In particolare, i **CONTAINER** nel solo **APRILE 2022** dovrebbero crescere di oltre il **30%** rispetto ad **APRILE 2021**, con raggiungendo i **22.500 TEUs**.

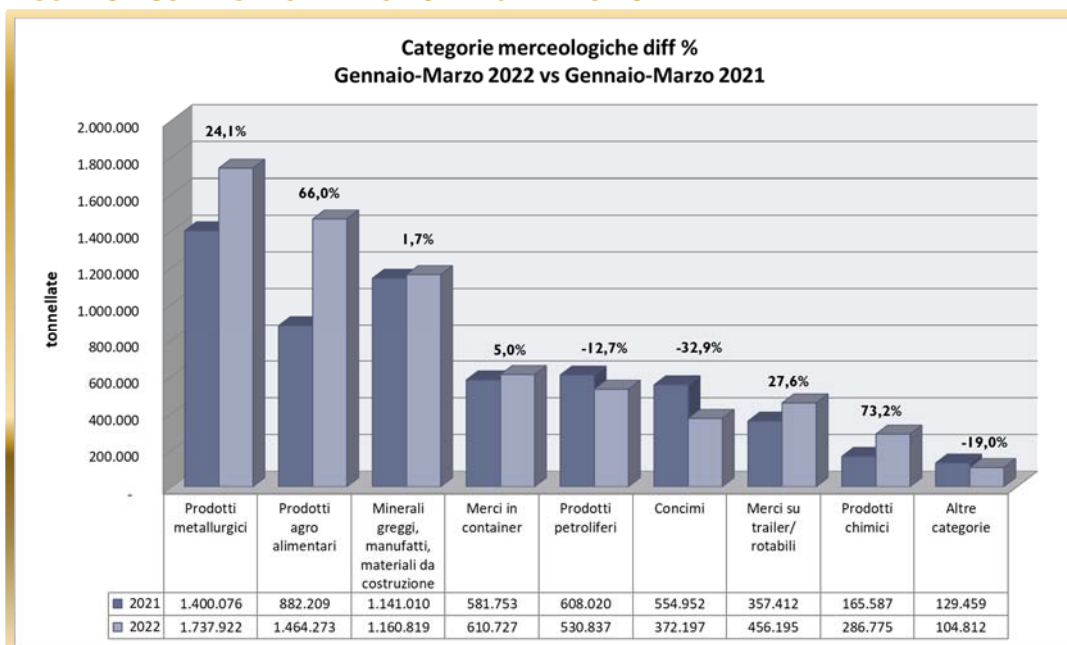
II. FOCUS principali Categorie Merceologiche

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



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

FIGURA 3 - CONFRONTO MARZO 2022 VS MARZO 2021



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

1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Conflitto in Ucraina. Per quanto riguarda l'esposizione del *PORTO DI RAVENNA* agli effetti del conflitto in *UCRAINA*, nel **2021** il traffico da/per i *PAESI DEL MAR NERO* aveva coinvolto **1.277.756 TONNELLATE** di *PRODOTTI AGROALIMENTARI* (cereali, oli vegetali, derrate alimentari e mangimi), il **27,1%** di quelli totali del Porto.

*Esposizione
del Porto di Ravenna*

**Primo trimestre
2022**

Nonostante tutto, il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (derrate alimentari e prodotti agricoli) ha registrato **1.464.273 TONNELLATE** di merce movimentata nei **PRIMI TRE MESI DEL 2022**, con un incremento di circa il **66,0%** (**582 MILA** tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **23,0%** rispetto allo stesso periodo del **2019**.

Marzo 2022

Il solo mese di **MARZO**, con **423.598 TONNELLATE** di merce movimentata, risulta in crescita del **14,2%** sullo stesso mese del **2021** e in calo del **7,1%** rispetto a **MARZO 2019**.

Cereali

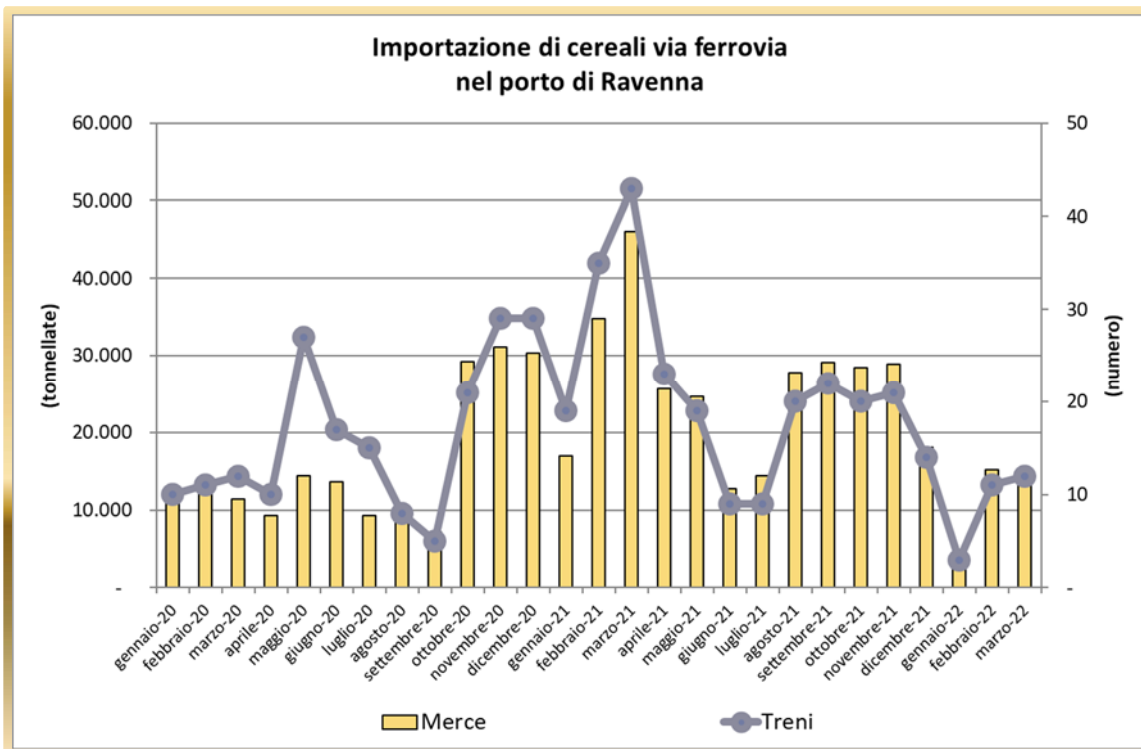
Analizzando l'andamento delle singole merceologie, spicca nel **PRIMO TRIMESTRE 2022** la ripresa della movimentazione dei *CEREALI*, che chiudono con **447.216 TONNELLATE**, in crescita di circa il **435%** rispetto al **2021** (quando erano state movimentate appena **83.612 TONNELLATE**) ma in crescita anche dell'**1,4%** rispetto al **PRIMO TRIMESTRE 2019**, *ante pandemia*.

Nel **MARZO 2022**, invece, si sono registrate **74.821 TONNELLATE** di *CEREALI*, superiori del **120,5%** rispetto al **2021** ma inferiori del **45,3%** rispetto al **MARZO 2019**.

**Arrivi di cereali
via treno**

Dopo aver assistito al calo degli *ARRIVI VIA TRENO* in **GENNAIO**, nei mesi di **FEBBRAIO E MARZO 2022** sono leggermente aumentati sia il *NUMERO DEI TRENI*, sia i *QUANTITATIVI* di *CEREALI* arrivati in porto dai *PAESI DELL'EST EUROPA*: nel mese di **MARZO 12 TRENI** e più di **14.000 TONNELLATE**.

I **PRIMI TRE MESI DEL 2022** chiudono così con l'arrivo di **26 TRENI** e **33.284 TONNELLATE** di *CEREALI*, valori molto inferiori rispetto a quelli del **2021** quando, nello stesso periodo, si erano registrati **97 TRENI** e quasi **98 MILA TONNELLATE** importate.

FIGURA 4 - IMPORT DI CEREALI VIA FERROVIA – SERIE STORICA

In forte espansione nel **PRIMO TRIMESTRE 2022** - grazie al *Farine* buon andamento in **FEBBRAIO** e **MARZO** - la movimentazione delle *FARINE*, in aumento del **60,0%** rispetto al **PRIMO TRIMESTRE 2021** e del **20,1%** rispetto a quello del **2019**.

In particolare **MARZO**, con una movimentazione di **77.437 TONNELLATE** (tutti sbarchi), ha registrato un aumento del **24,2%** (**15 MILA TONNELLATE** in più) rispetto a **MARZO 2021** e del **34,4%** rispetto a **MARZO 2019**.

Continua la crescita nel Porto di Ravenna dello sbarco dei *SEMI OLEOSI* che, nel **PRIMO TRIMESTRE 2022**, hanno movimentato **376.226 TONNELLATE**, in crescita del **39,3%** rispetto al **2021** e del **102,0%** rispetto al **2019**; il solo **MARZO 2022**, con **167.603 TONNELLATE**, è aumentato del **29,7%** rispetto al **2021** e dell'**88,5%** rispetto al **2019**.

Positivo nel progressivo del **PRIMO TRIMESTRE 2022** anche l'andamento degli *OLI ANIMALI E VEGETALI*, in crescita dell'**8,4%** rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **6,9%** rispetto a quello del **2019**, anche se il mese di **MARZO 2022**, con **59.278 TONNELLATE**, ha registrato un calo del **23,2%** rispetto al **2021** e del **34,3%** rispetto al **2019**.

CEREALI, KIEV RIPRENDE L'EXPORT

IL PRODOTTO C'È, MA IL PREZZO È PROIBITIVO.

(DAL IL SOLE 24 ORE)

L'invasione dell'**UCRAINA** da parte della **RUSSIA** ha sconvolto ma non inceppato il mercato internazionale dei cereali e dei semi oleosi.

Se è vero, infatti, che i primi giorni del conflitto hanno spinto i trader mondiali ad acquisti eccezionali nel timore di restare senza prodotto, provocando volatilità e forti impennate dei prezzi - **RUSSIA** e **UCRAINA** rappresentano assieme il **30%** delle esportazioni globali di *grano*, il **15%** di mais, più del **16%** di *colza*, il **77%** di *olio di girasole* e l'**80%** di *semi di girasole* - ora che i silos sono pieni e i flussi commerciali verso la quasi normalità, resta il nodo del prezzo, che si mantiene elevato rispetto alle campagne scorse.

Oltre all'**EUROPA**, le aree maggiormente interessate da questi flussi sono l'**AFRICA**, il **VICINO ORIENTE** e l'**ASIA**.

Come ha ricordato recentemente il vice direttore generale della **FAO**, **Maurizio Martina**, oltre cinquanta **PAESI DEL NORD AFRICA** dipendono per più del **30%** dalle importazioni da **UCRAINA** e **RUSSIA**. Particolarmente sensibili sono **EGITTO** (**40%** di *grano* dalla **RUSSIA**, **60%** dall'**UCRAINA**), **CONGO**, **SOMALIA**, **ERITREA**, **TUNISIA** e la preoccupazione è che un'interruzione delle esportazioni possa mettere alla fame milioni di persone nel continente africano - già afflitto da siccità, carestie e guerre - con il rischio di "*rivolte del pane*" come nelle passate primavere arabe.

Nei giorni scorsi il **MINISTERO UCRAINO DELL'AGRICOLTURA** ha comunicato la semina, nonostante la guerra, di **14,9 MILIONI DI ETTARI** a *colture primaverili* che, sommate ai **7,6 MILIONI DI ETTARI** a *semine invernali*, hanno consentito all'**UCRAINA** di coprire il **72%** dei propri seminativi, escludendo ovviamente le aree a Est oggetto del conflitto.

Ha, inoltre, annunciato l'operatività dell'accordo con la **ROMANIA** in base al quale al porto di **COSTANZA** sul **MAR NERO** (4° in **EUROPA** per volumi di traffico) arriveranno treni carichi di *commodities* partite dai centri di stoccaggio ucraini, in modo da consentire a **KIEV** di aggirare il blocco militare dei porti imposto dalla **RUSSIA** (in particolare **MARIUPOL** e **ODESSA**).

Infine, sempre utilizzando la modalità ferroviaria, **KIEV** ha iniziato a esportare *commodities* in **EUROPA** utilizzando la direttrice verso la **POLONIA**.

L'unico prodotto che l'**UCRAINA** non riesce ad esportare è l'*olio di girasole*, molto richiesto in **EUROPA** e in **ITALIA**, in quanto gli impianti di raffinazione sono stati chiusi e il personale inviato al fronte.

IL CASO RUSSO

Le sanzioni contro la **RUSSIA** hanno proiettato, nei primi giorni dell'invasione, l'idea di una nazione completamente chiusa al mondo ma poi le forti restrizioni valutarie e i blocchi commerciali imposti dalla comunità internazionale occidentale non hanno impedito alla **RUSSIA** di trovare, comunque, altre strade per le proprie esportazioni di *grano, orzo, mais e girasole*, oltre a quelle di *petrolio e carbone*, come ad esempio le **navi cargo** (che non battono bandiera russa ma trasportano derrate di provenienza russa) che stanno approdando nei porti della **TURCHIA** per poi prendere la strada del **NORD AFRICA**.

Oltre alla strada della **TURCHIA**, alcuni trader segnalano che per i cereali russi è in essere una sorta di triangolazione anche con **BIELORUSSIA, CINA E INDIA**.

LE PREVISIONI USA

L'8 aprile l'**USDA (UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURAL)** ha presentato le stime per la *campagna cerealicola, dei semi oleosi (soia, colza e girasole)* e dello *zucchero* - sia per gli **STATI UNITI** che per il **SUD AMERICA** - senza sensibili variazioni quantitative, sia nelle superfici seminate sia per i potenziali raccolti e gli stoccaggi, segnalando invece come «*significative incertezze*» siano le strozzature nelle catene di approvvigionamento che comportano una forte volatilità delle quotazioni, la quale rischia di perdurare fino a quando i trader dovranno liberare gli stocks per fare posto al nuovo raccolto, con il pericolo che la bolla speculativa scoppi.

Lo indica bene l'**indice Goi dei prezzi** elaborato dall'**IGC (INTERNATIONAL GRAIN COUNCIL)** volato del **33,2%**, tra marzo e febbraio, con punte del **55,6%** per il *grano*, del **56,6%** per l'*orzo* e del **40%** per il *mais*.

Con prezzi del genere - ritorna l'allarme **FAO** - nessun **PAESE DEL NORD AFRICA** potrà acquistare derrate nelle stesse quantità degli anni precedenti.

LA SITUAZIONE IN ITALIA

«Sarà una campagna agricola complicata», spiega **Gianluca Lelli**, amministratore delegato di **CAI, CONSORZI AGRARI D'ITALIA**, la più grande piattaforma per il collocamento delle produzioni agricole nazionali. «Per quanto riguarda l'**ITALIA**, la campagna di semina vede in leggera flessione il **grano duro**, sostanzialmente stabile il **tenero**, mentre c'è attenzione sul **mais**».

A preoccupare non è una carenza futura di prodotto ma, da una parte, la siccità e, dall'altra, i rincari delle materie prime e, quindi, dei costi a carico delle aziende: dai fertilizzanti all'energia gli aumenti sono stellari. E questo si rifletterà sulla capacità di tenuta delle aziende».

Intanto in **EUROPA** si parla sempre di più di **autarchia alimentare**.

I porti chiusi bloccano il 10% di export di grano e mais dall'Ucraina

Secondo quanto emerge dall'analisi di **COLDIRETTI** sugli effetti della decisione presa dalle autorità ucraine di sospendere l'attività dei porti occupati dalla **RUSSIA**, si assisterà al blocco di quasi **4,5 MILIONI DI TONNELLATE** di **CEREALI**, tra **GRANO** e **MAIS**. L'**UCRAINA** – sottolinea **COLDIRETTI** - è uno dei principali produttori ed esportatori di **CEREALI** e, nel mondo, esporta il **10%** del **FRUMENTO TENERO** destinato alla panificazione, per un totale di oltre **18 MILIONI DI TONNELLATE**, ma anche il **15%** del **MAIS**, per oltre **27 MILIONI DI TONNELLATE**.

Nasce "Granaio Italia"

Lo scenario internazionale e la crisi del grano generati dall'invasione russa in **UCRAINA** confermano la strategicità di uno strumento di monitoraggio dei quantitativi e delle tipologie di cereali sull'intero territorio europeo, per fronteggiare le possibili criticità negli approvvigionamenti e soprattutto la volatilità nei prezzi.

In tale logica, il **Ministro dell'Agricoltura Patuanelli**, in attuazione della Legge di bilancio, ha firmato il **29.03.22** il decreto che istituisce, nell'ambito del *Sistema informativo agricolo nazionale (SIAN)*, il *Registro telematico dei Cereali* (c.d. "**Granaio Italia**"), in cui devono essere annotate le operazioni di carico e scarico di **CEREALI** e **FARINE DI CEREALI** - effettuate a qualsiasi titolo dagli operatori delle filiere agroalimentari in ambito nazionale, dell'Unione europea o nei mercati internazionali per quantitativi del singolo cereale o farina superiori a **30 TONNELLATE ANNUE** – che consentirà l'accurato e costante monitoraggio delle produzioni cerealicole disponibili sul territorio nazionale.

Destinatari delle norme sono imprese agricole, cooperative, consorzi, imprese commerciali, imprese di importazione e, limitatamente alle operazioni di carico, le aziende della prima trasformazione, con alcune deroghe per la filiera sementiera e per il reimpiego aziendale.

La fase sperimentale, per verificare l'effettiva operatività dello strumento e apportare le eventuali integrazioni e modifiche, terminerà il **31.12.23**.

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

Nonostante la guerra in **UCRAINA**, nel **PORTO DI RAVENNA** i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** chiudono il **PRIMO TRIMESTRE 2022** con **1.160.819 TONNELLATE** movimentate, in leggero aumento (+ **1,7%**) rispetto allo stesso periodo del **2021** e rimanendo, comunque, ancora superiori del **7,0%** rispetto ai livelli del **2019**, *ante pandemia*.

**Primo trimestre
2022**

La movimentazione di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **1.019.378 TONNELLATE**, risulta stabile rispetto al **PRIMO TRIMESTRE** del **2021** e in crescita del **7,9%** rispetto al **2019**.

Il solo mese di **MARZO**, in particolare, ha registrato per i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** **392.508 TONNELLATE** movimentate, in aumento (+**7,0%**) rispetto allo stesso mese del **2021**, e superiori dell'**8,8%** rispetto allo stesso mese del **2019**.

Marzo 2022

Le **MATERIE PRIME CERAMICHE**, con **343.292 TONNELLATE** movimentate nel mese di **MARZO**, sono in aumento dell'**1,7%** rispetto al mese di **MARZO 2021** e del **17,4%** rispetto allo stesso mese del **2019**.

I quantitativi di **ARGILLA E FELDSPATO** che prima provenivano dal **MAR NERO** sono stati, infatti, praticamente tutti sostituiti da quelli provenienti dalla **TURCHIA** (circa **88.000 TONNELLATE** nel **PRIMO TRIMESTRE 2022**).

**Nuove Argille e
Feldspati dalla
Turchia**

Non si è verificata, così, la rottura di stock che gli imprenditori ceramici italiani temevano undici settimane fa, quando lo scoppio del conflitto in **UCRAINA** ha reso chiaro che al drammatico rincaro dei costi energetici si sarebbe sommato il problema di mancanza di argille, con il rischio di dover bloccare la **produzione di piastrelle Made in Italy**: le migliori argille si trovano infatti nelle cave del **DONBASS** e venivano imbarcate a **MARIUPOL** per arrivare al **PORTO DI RAVENNA**, **2 MILIONI DI TONNELLATE** l'anno, prima dell'invasione russa.

Ai primi di marzo, infatti, ha attraccato a **RAVENNA** la prima nave turca con **30.500 TONNELLATE** di **ARGILLA**, in sostituzione del materiale ucraino, *«ed è solo la prima nave di sei cariche di argille, caolini, feldspati che abbiamo programmato per i prossimi mesi e che arriveranno non solo dalla Turchia, ma anche dall'India, in maggio»*, spiega **Villiam Tioli**, titolare della **CAOLINO PANCIERA** di **FIORANO MODENESE**, il più grosso fornitore minerario del distretto, che sta riorganizzando tutti gli approvvigionamenti per sopperire al blocco del **DONBASS**, dove ha una nave carica ferma dallo scoppio del conflitto. *«Anche se la guerra finisse presto, per almeno un paio d'anni le argille ucraine non potranno più arrivare – aggiunge **Tioli** – perché i loro porti sono distrutti, così come ponti e ferrovie. Io ho anche uno stabilimento di piastrelle in Ucraina con 280 persone, fermo»*.

«Le scorte non sono esaurite e sta già arrivando dell'altra argilla non solo dalla Turchia, ma anche dalla Germania, dalla Francia, dalla Sardegna, qualcosa dal Piemonte», conferma **Mauro Pepoli**, Ad di **SAPIR**, il più grande terminal operator del **PORTO DI RAVENNA** (che non si occupa solo di carico e scarico ma miscela argille, caolini e feldspati in funzione delle formulazioni che servono ai clienti per produrre i diversi tipi di piastrelle e lastre) e ora è alle prese con la rivoluzione logistica dettata dalle nuove rotte dell'argilla e con le nuove ricette di materiali, messe a punto in tempi record dalle industrie ceramiche ora che mancano le polveri bianche ucraine.

DISTRETTO DI SASSUOLO IN CRISI SUI COSTI ENERGETICI MENTRE IN AMERICA SALE LA DOMANDA

Il presidente di CONFINDUSTRIA CERAMICA, **Giovanni Savorani**, aveva pronosticato a fine 2021 che con prezzi del gas schizzati al +600% e costo dei titoli ETS sulle emissioni di CO2 triplicati, il settore non sarebbe arrivato a primavera.

Poi è scoppiata la guerra e l'allarme approvvigionamenti, dopo quello delle bollette, ha portato 30 STABILIMENTI CERAMICI di **SASSUOLO** a chiedere Cig straordinaria per 4MILA PERSONE e una metà delle imprese del distretto a spegnere i forni per giorni. «E invece non solo oggi stiamo tutti lavorando a pieni giri e nessuno sta utilizzando gli ammortizzatori concessi, ma siamo stupiti per la risposta che arriva dai clienti: non abbiamo perso un ordine sebbene abbiamo aumentato i nostri listini dal 10 al 20%, per cercare di recuperare almeno in parte gli aggravii di costi», prosegue **Savorani** rientrando da **LAS VEGAS**, dove ha chiuso i battenti Coverings 2022, la seconda più importante fiera del settore ceramico in Occidente (dopo il Cersaie di Bologna).

Gli **STATI UNITI** sono il terzo mercato per importanza per le **piastrelle Made in Italy** (su circa 6 MILIARDI DI EURO di vendite complessive nel 2021, di cui l'85% export, gli Usa pesano oltre 730 MILIONI) e la domanda dei consumatori americani è aumentata del 14,8% nell'ultimo anno rispetto al 2020 (quasi il 10% sopra il livello del 2019). «Noi italiani abbiamo incrementato le vendite negli Usa a un ritmo quasi doppio (+26%) rispetto al trend del mercato, confermandoci il primo fornitore e recuperando quote sui competitor. Chi in questi anni ha investito sul suolo statunitense è ulteriormente premiato, perché lì il costo del gas è salito di appena l'11%».

Sono sei le imprese ceramiche italiane che hanno fabbriche oltreoceano e un'altra ventina quelle della filiera (dagli smalti alle tecnologie), in particolare nel **TENNESSEE**, dove l'abbondanza di argille e la facilità logistica (direttamente via fiume dal mare), sta portando a valutare di importare anche da lì materie prime di cui le imprese ceramiche hanno grande bisogno, essendo venuta meno l'**UCRAINA** che riforniva il 25% di argille e caolini usati a **SASSUOLO**. Anche per non far tornare indietro vuote le navi container partite con le piastrelle italiane, «a maggior ragione perché i noli marittimi costano oggi 9mila euro a container», precisa il presidente.

Non solo il **Made in Italy** non sta collassando, ma sta addirittura guadagnando competitività rispetto ai **CONCORRENTI SPAGNOLI**, alle prese con gli stessi problemi italiani di bollette impazzite e forniture di argille in bilico e a prezzi crescenti, ma che vendono le piastrelle a metà del prezzo rispetto a **SASSUOLO** (in media 7€ contro i 14€ degli italiani). «Per reggere i rincari gli spagnoli dovrebbero aumentare del 50% i loro listini, non è un caso se l'80% dei produttori di Castellón ha chiuso le fabbriche fino a fine mese», conclude **Savorani**.

E sollecita il Governo a dare una risposta in tempi rapidi alla richiesta di aumentare l'estrazione di gas italiano riservando la produzione a settori gasivori.

3. PRODOTTI METALLURGICI

1° trimestre 2022 Anche per i **PRODOTTI METALLURGICI**, nonostante la guerra, continua il trend positivo degli ultimi mesi.

Nel **PRIMO TRIMESTRE 2022**, con **1.737.922 TONNELLATE** movimentate, sono cresciuti del **24,1%** rispetto allo stesso periodo del **2021**, ma risultano inferiori del **2,1%** rispetto ai livelli del **2019**.

Marzo 2022 Il mese di **MARZO**, in particolare, ha registrato un aumento della movimentazione del **9,7%** rispetto a **MARZO 2021**, con **601.046 TONNELLATE** (**53 MILA TONNELLATE** in più), mentre, rispetto al mese di **MARZO 2019**, si è registrato un calo del **26,2%**.

Calano gli sbarchi da Taranto Gli sbarchi provenienti da **TARANTO** (**ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA**) nei **PRIMI TRE MESI DEL 2021**, pari a **127.732 TONNELLATE**, sono in calo del **59,0%** rispetto allo stesso periodo del **2021**.

Analizzando i singoli Paesi di scambio, l'arrivo/partenza di prodotti metallurgici da/per **PAESI EXTRA-UE**, pari a **1.106.740 TONNELLATE** (il **64,8%** del totale), è in aumento del **51,0%** rispetto allo stesso periodo del **2021**.

Calano gli scambi UE Per quanto riguarda gli scambi con i **PAESI COMUNITARI** (**-5,4%**), i principali Paesi di riferimento sono stati la **GERMANIA** con oltre **189 MILA TONNELLATE** (**+14,8%**) e la **FRANCIA** con **117 MILA TONNELLATE** (**+10,0%**).

Cresce l'import da Paesi Extra UE I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono la **CINA** con **208 MILA TONNELLATE** (nel **2021** erano arrivati **SOLO 8 MILA TONNELLATE**), la **TURCHIA** con **196 MILA TONNELLATE** (**+18,8%**), il **GIAPPONE** con **158.383 TONNELLATE** (nel **2021** non erano arrivati prodotti da questo Paese); la **COREA DEL SUD** con oltre **122.478 MILA TONNELLATE** (**+27,0%**), la **RUSSIA** con oltre **70 MILA TONNELLATE** (**+56,4%**) e l'**INDONESIA** con **68 MILA TONNELLATE** (nel **2021** non erano arrivati prodotti da questo Paese).

Secondo i dati diffusi da **FEDERACCIAI**, la **produzione italiana di acciaio** nel **2022** non riesce ad abbandonare il segno negativo.

Andamento 1° trimestre secondo Federacciai

Il **PRIMO TRIMESTRE 2022** si ferma a un passo dai **6 MILIONI DI TONNELLATE** (-4,8% nei confronti del primo trimestre **2021**).

Il mese di marzo, infatti, ha sfornato **2,11 MILIONI DI TONNELLATE**, l'**8,1%** in meno del terzo mese del **2021**, complici le numerose fermate legate al caro energia che subito dopo lo scoppio del conflitto in **UCRAINA** ha toccato picchi insostenibili.

Se confrontiamo il dato trimestrale con il **2020** e il **2019** notiamo che rispetto al periodo più duro del **LOCKDOWN 2020** la produzione resta superiore di un **13,1%**; mentre rispetto all'anno pre-Covid paga un **5,1%**.

Spostando il focus nel dettaglio delle due principali tipologie di prodotti siderurgici, vediamo che i più penalizzati risultano i **LUNGI** con **1,25 MILIONI DI TONNELLATE** di produzione mensile per un **-0,7%** su **MARZO 2021**.

Saldo positivo invece per i **PIANI**, che con **969MILA TONNELLATE** migliorano di un **1,4%** il dato del terzo mese **2021**.

SHORTAGE DI COILS E LAMIERE SUL MERCATO

(FONTE: SOLE 24 ORE)

L'allarme di **UCIMU (INDUSTRIA ITALIANA DELLA MACCHINA UTENSILE)** rilancia il problema dello *shortage di coils e lamiere* sul mercato, una carenza legata sia alle limitazioni nella catena di approvvigionamento sia a fattori contingenti, come il rallentamento della produzione dell'**EX ILVA** rispetto al suo battente storico.

Nel **2021** il consumo apparente di laminati piani in Italia è cresciuto del **29%**, **17 MILIONI DI TONNELLATE** contro le poco più di **13** del 2020. E l'import intra-**UE** è cresciuto del **24%**, mentre quello **EXTRA UE** del **40%**.

A gennaio **2022**, secondo i dati elaborati da **FEDERACCIAI**, sono entrate nel paese **323.189 TONNELLATE** di coils da fornitori al di fuori dell'**UE**, il **5,5%** in più rispetto allo stock dello stesso mese del **2021**.

Ma per le lamiere gli incrementi sono stati a tripla cifra: l'import di lamiere freddo è cresciuto del **225,7%** e le lamiere zincate a caldo sono salite del **456,1%**. In generale, la quantità di prodotti piani in ingresso in **ITALIA** è salita dell'**81,6%**, da **475MILA** a **862MILA TONNELLATE**.

Corrono **TURCHIA, CINA** e **COREA DEL SUD**. A gennaio anche **UCRAINA** e **RUSSIA** erano nelle prime posizioni, mentre si affacciano sul mercato **TAIWAN** e **TUNISIA**.

L'industria ha fame di acciaio ma, per tutelare l'equilibrio del mercato interno, l'**UE** dal **2018** ha adottato un meccanismo di contingentamento dei flussi di importazione all'interno del continente, con quote assegnate paese per paese, a cadenza trimestrale ma che, prima con la ripresa del mercato e ora con l'aggravarsi del quadro geopolitico, viene da più parti messo in discussione.

La scorsa estate il dibattito si era acceso proprio in concomitanza con la decisione di **BRUXELLES** di prorogare per tre anni il provvedimento, che proprio a **GIUGNO 2021** era giunto al termine del suo primo ciclo triennale di sperimentazione: a stigmatizzare la posizione della Commissione europea era stata **ACEA**, l'associazione europea dei produttori di automobili, seguita nel **SETTEMBRE 2021** da **ANCE**, l'associazione dei costruttori, parlando di un «*paradosso inaccettabile*». Altre voci di protesta sono giunte dai produttori di elettrodomestici, di attrezzature da costruzione, di macchine agricole, di macchine elettroniche, dei fornitori automotive, dell'industria eolica, ma anche dei distributori di acciaio riuniti in **ASSOFERMET**.

Con l'invasione russa in **UCRAINA** la Commissione ha messo ancora mano al provvedimento, riassegnando le quote di **RUSSIA** e **BIELORUSSIA**.

L'**UCRAINA**, come **INDIA** e **TURCHIA**, è stato uno dei Paesi che più ha beneficiato dalla redistribuzione ma, con la siderurgia di Kiev fortemente penalizzata dalle conseguenze del conflitto, tale decisione è stata stigmatizzata da molti osservatori.

4. ALTRE MERCEOLOGIE

Nel **PRIMO TRIMESTRE 2022**, per quanto riguarda i **PRODOTTI PETROLIFERI**, sono state movimentate **530.837 TONNELLATE**, in calo del **12,7% (77 MILA TONNELLATE in meno)** rispetto allo stesso periodo del **2021** e del **5,8%** rispetto al **PRIMO TRIMESTRE 2019**.

Aumentano invece nei **PRIMI TRE MESI del 2022**, rispetto allo stesso periodo del **2021**, i **PRODOTTI CHIMICI (+75,1%)** che, con **263.094 TONNELLATE**, superano anche i volumi movimentati nello stesso periodo del **2019 (+32,6%)**.

Andamento che si conferma per le suddette categorie merceologiche nel mese di **MARZO 2022**: i **PRODOTTI PETROLIFERI** calano del **15,7%** rispetto al **2021** e del **23,3%** sul **2019**, mentre i **PRODOTTI CHIMICI** aumentano del **91,7%** sul **2021** e del **28,0%** sul **2019**.

PETROLIFERI E CHIMICI

Notizia recente è che una delle vie d'accesso per il gas alternativo a quello russo potrebbe passare da **RAVENNA**, dove porto e città si sono candidati per assolvere a questo compito inviando una lettera al **Ministro della Transizione ecologica Cingolani**.

Il porto di Ravenna via alternativa al gas russo

Anche se il percorso è ancora all'inizio, fonti governative confermano come "*molto plausibile*" l'evenienza che il **PORTO DI RAVENNA**, svolgendo questo compito nella gestione del **GAS LIQUEFATTO** e in grado di accogliere anche il gas promesso dagli **STATI UNITI**, possa essere uno degli strumenti per facilitare la corsa del governo italiano nella ricerca di alternative al gas russo.

*"Nel porto è presente un terminale marino lungo 340 metri per l'ormeggio di grosse navi rigassificatore - spiega il **Presidente Rossi** dell'**ADSP DI RAVENNA**.*

È a circa otto chilometri dalla riva ed è collegato a terra da due tubi che consentono l'immissione diretta nella rete nazionale del gas. È quindi una struttura già pronta che potrebbe ospitare navi da 80mila tonnellate".

Ma non è il solo aspetto interessante del **PORTO DI RAVENNA**, in questo momento delicato dal punto di vista energetico.

*"È anche uno dei pochi porti del Mediterraneo dov'è presente un impianto di stoccaggio e distribuzione del gas naturale liquefatto - aggiunge **Rossi** - Un impianto operativo da ottobre con serbatoi da 20mila metri cubi".*

Ed è per questo che l'**assessore della REGIONE EMILIA-ROMAGNA, Vincenzo Colla**, ha indicato **RAVENNA** come "un grande hub dell'energia", sottolineando anche che al deposito di stoccaggio della **SNAM** a **MINERBIO (BO)**, a poca distanza, è appena stata prorogata la concessione fino alla fine del **2026** e, quindi, potrebbe entrare nel gioco, consentendo grandi capacità di stoccaggio del gas in arrivo dal **PORTO DI RAVENNA** (mentre non è stato autorizzato lo stoccaggio in sovrappressione che suscitò tanti timori in passato).

Sempre nel porto, in tema di transizione energetica, ci sono anche i progetti del **PARCO EOLICO SUL MARE** e quello di un **IMPIANTO FOTOVOLTAICO** da 20 megawatt di potenza.

*"Ravenna ha caratteristiche uniche per ospitare le navi metaniere", conferma il **Sindaco di Ravenna, Michele De Pascale**, che rilancia anche l'ipotesi di aumentare l'estrazione del gas dall'Adriatico: "È più conveniente che comprarlo dall'altra parte del mondo".*

*"Ravenna e il suo scalo hanno esperienze, competenze e infrastrutture adeguate a giocare un ruolo chiave nel delicatissimo momento storico che stiamo vivendo", spiega il **Presidente di CONFINDUSTRIA ROMAGNA, Roberto Bozzi**, che tuttavia chiede di "consentire nuove esplorazioni. C'è ancora troppa cautela".*

CONCIMI Preoccupa il calo dei volumi di **CONCIMI** movimentati nel **PORTO DI RAVENNA** nei **PRIMI TRE MESI** del **2022 (-34,3%** rispetto allo stesso periodo del **2021)**, con **361.517 TONNELLATE**, inferiori del **29,6%** anche rispetto ai volumi dello stesso periodo del **2019**.

Il mese di **MARZO (-13,7%** su **MARZO 2021** e **-23,0%** su quello del **2019)** conferma le difficoltà che sta vivendo attualmente il settore.

Per quanto riguarda le importazioni di concimi, l'**ITALIA** nel **2021** ha importato dalla **RUSSIA** fertilizzanti per un valore di **65 MILIONI DI EURO**, ma adesso la **RUSSIA** ha prorogato le restrizioni all'export fino al **31 AGOSTO**.

Blocco delle importazioni di fertilizzanti dalla Russia

COLDIRETTI commenta che si tratta di un duro colpo per l'**ITALIA**, che importava questo tipo di prodotto anche dalla **BIELORUSSIA** per **20 MILIONI DI EURO** e per ben **55 MILIONI DI EURO** dall'**UCRAINA**.

La decisione è stata annunciata, peraltro, proprio in occasione delle semine primaverili di **MAIS, GIRASOLE E SOIA** per l'alimentazione degli animali, mentre in autunno le concimazioni serviranno per il **GRANO DURO** per la pasta e quello **TENERO** per la panificazione.

Nel **PRIMO TRIMESTRE 2022** i **CONTENITORI**, pari a **56.131 TEUs**, sono in crescita sia rispetto al **2021 (+5,2%)** che rispetto al **2019 (+7,6%)**. La crescita ha riguardato soprattutto per i **TEUs PIENI**, pari a **44.087** (il **78,5%** del totale dei **TEUs**), **+7,5%** rispetto al **2021** e **+1,7%** rispetto al **2019**.

CONTENITORI

In termini di tonnellate, la merce trasportata in contenitori nel **PRIMO TRIMESTRE 2022**, pari a **610.782 TONNELLATE**, è in aumento rispetto al **2021 (+5,0%)** e al **2019 (+1,2%)**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **106**, è in calo (**-7,8%**) rispetto alle **115** del **2021**, e alle **129** toccate del **2019 (-17,8%)**.

Nel solo mese di **MARZO** sono stati movimentati **23.449 TEUs**, di cui **18.206 pieni (+13,6% sul 2021)** e **5.243 vuoti (+9,7% sul 2021)**, in crescita rispetto a quelli di **MARZO 2021 (+12,7%)** e a quelli di **MARZO 2019 (+20,6%)**.

Sono **245.883** le tonnellate mensili corrispondenti, in crescita dell'**11,7%** rispetto a **MARZO 2021** e del **5,8%** rispetto **MARZO 2019**.

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

KALYPSO (RIF LINE):
*primo servizio diretto tra
 Bangladesh (Chattogram)
 ed Europa (Ravenna)*

È un periodo di forte dinamismo nel mercato internazionale di container, caratterizzato da problematiche di *disruption*, ma anche da ritorni record per i liner che utilizzano le risorse per investire in nuovo tonnellaggio e potenziare l'offerta.

Su questa scia, è stata inaugurata il **28 FEBBRAIO** la rotta con servizio diretto da **CHATTOGRAM (BANGLADESH)** a **RAVENNA** (primo collegamento navale commerciale diretto tra **BANGLADESH** ed **EUROPA**), con l'arrivo al **TERMINAL CONTAINER RAVENNA** (società partecipata da **SAPIR** e **CONTSHIP**) della nave **Songa Cheetah** della compagnia di navigazione italiana **KALYPSO** (appartenente al gruppo **RIF LINE**).

Il servizio ha richiamato grande interesse per l'importazione ma anche per l'esportazione di tipologie di prodotti in ambito chimico, della meccanica, dei semilavorati, dei materiali autoadesivi e dei componenti elettronici e anche del settore tessile e abbigliamento.

In appena due mesi, in effetti, il collegamento che di fatto avvicina l'**ORIENTE** all'**ITALIA** non solo si è consolidato, ma si è intensificato con due navi che così offrono un servizio regolare da e per il **BANGLADESH** e che rende il **PORTO DI RAVENNA** il primo scalo italiano con il **BANGLADESH**: l'**11 MAGGIO** scorso è arrivata, infatti, al **TERMINAL CONTAINER RAVENNA** una seconda nave della compagnia di navigazione **KALYPSO**, la **Cape Flores**, che ha potenziato la linea diretta da **CHATTOGRAM** a **RAVENNA**, affiancandosi alla nave **Songa Cheetah**.

*“Questa nuova connessione ha stimolato l'interesse delle aziende del nord Europa, oltre a quelle del territorio nazionale – spiega **Alessandro Battolini, Business development Manager** di **T.C.R.** – Il crescente interesse delle aziende si spiega a fronte del transit time molto competitivo di soli 20 giorni (quando per la stessa tratta, negli altri porti collegati occorre il doppio del tempo), ma anche per l'alto standard di servizi a valore aggiunto, per il retroporto strutturato e le ampie soluzioni logistiche offerte dal porto di Ravenna (...).*

E, infine, la posizione geocentrica del porto di Ravenna assicura la migliore logistica di scambi con il nord Europa e con Mediterraneo”.

Buono il risultato del **PRIMO TRIMESTRE 2022** per **TRAILER e ROTABILI**, in aumento dell'**8,3%** per numero di **pezzi movimentati (23.266 PEZZI, 1.775** in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e in aumento del **27,6%**, in termini di **merce movimentata (456.195 TONNELLATE)** rispetto allo stesso periodo del **2021**.

Trailer e rotabili

Inoltre, i pezzi movimentati hanno superato del **20,6%** i volumi del **PRIMO TRIMESTRE 2019**, mentre per la merce si è registrato un aumento dell'**15,1%**.

Ottimo, in particolare, il risultato del mese di **MARZO 2022** con **9.607 PEZZI MOVIMENTATI (+25,4%** rispetto allo stesso mese del **2021**) mentre, in termini di merce movimentata (**201.845 TONNELLATE**) la crescita è stata addirittura del **62,0%**.

Il merito va all'andamento molto positivo dei **TRAILER** della linea **RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**.

Nel **PRIMO TRIMESTRE 2022**, infatti, i pezzi movimentati, pari a **20.464**, sono in crescita del **21,6%** rispetto al **2021 (3.634** pezzi in più in soli tre mesi) e, nel solo mese di **MARZO**, i pezzi sono stati **9.020** pezzi, **3.171** in più rispetto a **MARZO 2021 (+54,2%)** e addirittura **5.458 (+65,3%)** in più rispetto allo stesso mese del **2019**.

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

Negativo nel **PRIMO TRIMESTRE 2022** il risultato nel **PORTO DI RAVENNA** per le **AUTOMOTIVE** che hanno movimentato **2.206 pezzi**, in calo (**-47,3%**) rispetto ai **4.184** dello stesso periodo del **2021** e del **33,9%** rispetto ai **3.335 PEZZI** del **PRIMO TRIMESTRE 2019**.

AUTOMOTIVE

Incide in modo significativo il risultato negativo del mese di **MARZO 2022**, con **233 PEZZI** movimentati (a **MARZO 2021** erano arrivati **1.636** pezzi e a **MARZO 2019 1.753** pezzi).

Pesano su questo risultato le conseguenze della guerra Russia-Ucraina.

**la guerra Russo-Ucraina
manda in panne
l'automotive**

Il settore **AUTOMOTIVE** più di tanti altri, negli ultimi 24 mesi, ha scontato i lockdown, gli stop alla produzione per Covid, la carenza di materie prime e semiconduttori, la necessità di riconvertire in fretta e furia gli stabilimenti per le norme sulla mobilità sostenibile e, ora, anche la guerra tra **RUSSIA e UCRAINA**, di cui sarà proprio l'automotive, secondo le prime stime, a subire i contraccolpi peggiori.

S&P GLOBAL MOBILITY ha appena rivisto al ribasso le stime sulla produzione automobilistica globale e, secondo le stesse, nel **2022** si dovrebbero produrre **81,6 MILIONI DI VEICOLI** e nel **2023 88,5 MILIONI**, con un calo, in entrambi i casi, di **2,6 MILIONI** rispetto alle precedenti stime a causa all'assenza di materiali dall'**UCRAINA** e da eventuali peggioramenti sul fronte dei chip, senza considerare eventuali colpi di coda del Covid-19.

L'imbutto per l'automotive è, ovviamente, la guerra tra **RUSSIA e UCRAINA**.

Soltanto in **EUROPA**, il calo sarà di **1,7 MILIONI DI UNITÀ** nel **2022**, limitatamente alla perdita di domanda di **RUSSIA e UCRAINA** per embarghi, sanzioni o economie da ricostruire.

Gli **USA**, invece, supereranno meglio la mareggiata, con una flessione di **480 MILA VEICOLI** prodotti per il **2022** e **549 MILA** per il **2023**.

Il "tesoro" Ucraino

S&P GLOBAL MOBILITY ribadisce i timori per la carenza di gas neon, la difficoltà di riuscire a trovare alternative nelle forniture di componentistica ai fornitori ucraini (nel 2019 si stima che l'industria europea dell'auto - principalmente in **GERMANIA, POLONIA E ROMANIA** - abbia importato dall'**UCRAINA** cavi isolanti e altri conduttori elettrici per circa **1 MILIARDO DI DOLLARI**), e affronta il tema del palladio russo (il 40% sul mercato proviene da **MOSCA**), utilizzato anche nella lavorazione dei semiconduttori ma, soprattutto, nei convertitori catalitici per il trattamento dei gas di scarico.

E poi ci sono tutti i metalli estratti in **UCRAINA**, con cui l'**EUROPA** aveva un interscambio fortissimo.

Al **9° POSTO** per produzione d'acciaio, tra i **PRIMI DIECI** per produzione ed esportazione di metalli pregiati, l'**UCRAINA** vanta l'unico deposito europeo di sabbie minerali, giacimenti di zirconio (sesto produttore mondiale), ingenti risorse di uranio, caolino, argille plastiche ed argille refrattarie che costituivano il 70% delle riserve dell'ex **UNIONE SOVIETICA**.

Tutti questi motivi spiegano l'andamento negativo delle immatricolazioni di autovetture nell'**UNIONE EUROPEA**, come risulta dai dati di **ACEA (L'ASSOCIAZIONE CONTINENTALE DEI PRODUTTORI)**, che nel mese di **MARZO 2022** hanno continuato a diminuire (-20,5%), con **844.187 UNITÀ VENDUTE**.

ACEA:

Andamento negativo delle immatricolazioni di auto nuove in Europa

Di conseguenza, la maggior parte dei Paesi europei ha registrato cali delle vendite a due cifre, compresi i quattro mercati chiave: **SPAGNA (-30,2%), ITALIA (-29,7%), FRANCIA (-19,5%)** e **GERMANIA (-17,5%)**.

Nel **PRIMO TRIMESTRE 2022**, sempre in base ai dati **ACEA**, e immatricolazioni di nuove auto sono diminuite del **12,3%** rispetto al **PRIMO TRIMESTRE 2021**, contando **2.245.976 NUOVE AUTOVETTURE** in totale.

Tutti e quattro i principali mercati dell'UE hanno registrato una diminuzione: **ITALIA (-24,4%), FRANCIA (-17,3%), SPAGNA (-11,6%)** e **GERMANIA (-4,6%)»**.

5. TRAFFICO FERROVIARIO

**In crescita
tonnellate di merce
e numero di carri**

Il **TRAFFICO FERROVIARIO** nel **PORTO DI RAVENNA**, con **948.338 TONNELLATE** movimentate nel **1° TRIMESTRE 2022**, è in aumento del **9,7%** (+84 MILA TONNELLATE) rispetto allo stesso periodo del **2021**; il **NUMERO DEI CARRI**, pari a **17.475**, è in aumento del **11,8%**.

Rispetto allo stesso periodo del **2019**, nel **1° TRIMESTRE 2022** in termini di **TONNELLATE** si è registrato un **+5,1%**, mentre per il **NUMERO DEI CARRI** un **+10,5%**.

**In crescita
anche il numero di treni**

Il **NUMERO DEI TRENI (2036)** nel **1° TRIMESTRE 2022** è calato del **4,2%** rispetto allo stesso periodo del **2021** (un anno record) ma resta superiore del **15,3%** rispetto allo stesso periodo del **2019**.

**Dettaglio per
categoria
merceologica**

Per quanto riguarda le merceologie, **CEREALI E SFARINATI** sono diminuiti nel **1° TRIMESTRE 2022** in modo significativo, quasi dimezzati rispetto al **2021**, soprattutto quelli dall'**EST EUROPA (84.289 TONNELLATE; -49,1% sul 2020 e +28,1% sul 2019)**, (si veda l'approfondimento al **P.TO ERRORE. L'ORIGINE RIFERIMENTO NON È STATA TROVATA.**, con la **FIGURA 4) TRASPORTO FERROVIARIO DI CEREALI – SERIE STORICA**).

In calo anche i **PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI (-5,9% sul 2021 e +48,5% sul 2019)**

Molto buono il dato della **MERCE IN CONTAINER**, pari a **61.185 TONNELLATE (+90,5% sul 2021 e +42,0% sul 2019)**.

Buono anche il dato dei **METALLURGICI**, pari a **568.693 TONNELLATE**, aumentati del **19,9%** sul **2021** e del **3,8%** sul **2019**; degli **INERTI**, pari a **155.231 TONNELLATE (+39,3% sul 2021 e -21,6% sul 2019)**, e dei **FERTILIZZANTI**, pari a **7.957 TONNELLATE (+25,9% sul 2021)**.

In termini di **TEUs**, si è registrato un traffico di **5.945 TEUs** in aumento del **+113,8%** rispetto al **1° TRIMESTRE 2021** e del **+49,3%** rispetto al **1° TRIMESTRE 2019**.

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

Nel **2022** l'**ADSP** e **RFI** sottoscriveranno un **Protocollo d'Intesa** per la costituzione di un **Gestore Comprensoriale Unico (GCU)** all'interno del *Compensorio ferroviario del Porto di Ravenna*:

Questo nuovo assetto garantirà una più semplice interlocuzione con **RFI** per la gestione del sistema dei raccordi ferroviari e, soprattutto, minori oneri e minori vincoli operativi per le imprese portuali raccordate

Costituzione di un Gestore Comprensoriale Unico (GCU)

Nel **PORTO DI RAVENNA** è in corso di aggiudicazione la procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento in **concessione del servizio di manovra ferroviaria** in tutto lo scalo portuale, individuato dall'**ADSP** come **servizio di interesse generale** da appaltarsi ad un unico operatore, sulla scorta della regolamentazione "*comprensoriale*" varata nel **2019** dall'**AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI (ART)**.

Il nuovo servizio di Manovra ferroviaria nello scalo portuale

La durata della Concessione sarà di **5 ANNI**.

E' prevista, inoltre, la facoltà dell'**ADSP** di rinnovare per un periodo di ulteriori **3 ANNI** la durata della concessione, in ragione ed in occasione dei lavori che **RFI** eseguirà per il potenziamento delle infrastrutture del *Compensorio ferroviario di Ravenna* nonché degli ulteriori investimenti richiesti al **Gestore Unico** in corso di esecuzione del rapporto.

Il valore presunto complessivo della concessione è stimato in **€ 37,9 MILIONI**, di cui **€ 21,6 MILIONI** per la gestione quinquennale del servizio, **€ 14 MILIONI** in caso di rinnovo per i successivi 3 anni, oltre che a **€ 2,4 MILIONI** per eventuale proroga tecnica

Il Servizio che sarà affidato sarà gestito **h 24 - 7 giorni su 7**, dalle ore 22:00 della Domenica fino alle ore 22:00 del Sabato, esclusi i festivi (Domenica e festivi su richiesta con preavviso).

L'interoperabilità con il sistema «**PCS RAIL**» consentirà il miglioramento delle interconnessioni tecnologiche informatiche tra il Gestore unico di manovra, i Terminalisti e le Imprese ferroviarie.

Le **operazioni di manovra Principali** che saranno affidate prevedono la **TERMINALIZZAZIONE A TRENO COMPLETO** (Sx e Dx Canale Candiano) e la **TERMINALIZZAZIONE CON SCOMPOSIZIONE/RICOMPOSIZIONE DEL TRENO** (Sx e Dx Canale Candiano).

Le **operazioni di manovra Ausiliarie**, invece, riguarderanno:

- *sgancio/aggancio locomotore treno;*
- *Immobilizzazione/messa a disposizione dell'IF di staffe fermacarri*
- *rimozioni/applicazione segnali di coda*
- *scarto (oppure aggiunta) carro o gruppo di carri contigui*
- *pilotaggio locomotore treno*
- *traino locomotore treno*
- *traslazione tra fasci o scali*
- *scomposizioni/composizioni particolari*



TABELLA 1
RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	marzo-21			marzo-22			Differenza MAR. 2022 vs MAR. 2021	
	Mese di:	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE
Numero toccate			220			229	9	4,1%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.774.674	348.294	2.122.968	2.028.057	329.316	2.357.373	234.405	11,0%
Prodotti petroliferi	215.676	7.907	223.583	183.911	4.600	188.511	-35.072	-15,7%
Rinfuse liquide non petrolifere	140.234	13.000	153.234	190.898	23.300	214.198	60.964	39,8%
Rinfuse solide	780.217	68.554	848.771	857.611	34.151	891.762	42.991	5,1%
Merci varie	498.032	54.691	552.723	583.891	31.282	615.173	62.450	11,3%
Merci in container	100.965	119.082	220.047	123.941	121.943	245.884	25.837	11,7%
Merci su trailer/rotabili	39.550	85.060	124.610	87.805	114.040	201.845	77.235	62,0%
CONTAINER (TEU)	10.685	10.122	20.807	12.964	10.485	23.449	2.642	12,7%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	4.356	3.307	7.663	4.621	4.986	9.607	1.944	25,4%
Trailer	2.716	3.133	5.849	4.383	4.637	9.020	3.171	54,2%
Automotive	1.636	0	1.636	233	0	233	-1.403	-85,8%
Auto e altri veicoli	4	174	178	5	349	354	176	98,9%
PASSEGGGERI (numero) di cui:	11	35	46	17	27	69	23	50,0%
su traghetti	11	35	46	17	27	44	-2	-4,3%
su navi da crociera			0			25	25	n.d.

PERIODO	gennaio-marzo 2021			gennaio-marzo 2022			Differenza GEN- MAR. 2022 vs GEN- MAR. 2021	
		IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE
Numero toccate			627			644	17	2,6%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	4.889.105	931.373	5.820.478	5.880.678	843.879	6.724.557	904.079	15,5%
Prodotti petroliferi	586.213	21.807	608.020	524.851	5.986	530.837	-77.183	-12,7%
Rinfuse liquide non petrolifere	356.946	57.565	414.511	518.024	65.000	583.024	168.513	40,7%
Rinfuse solide	2.239.007	199.232	2.438.239	2.681.266	90.278	2.771.544	333.305	13,7%
Merci varie	1.323.911	96.632	1.420.543	1.665.009	107.221	1.772.230	351.687	24,8%
Merci in container	263.555	318.198	581.753	299.243	311.484	610.727	28.974	5,0%
Merci su trailer/rotabili	119.473	237.939	357.412	192.285	263.910	456.195	98.783	27,6%
CONTAINER (TEU)	27.155	26.199	53.354	30.364	25.767	56.131	2.777	5,2%
Numero toccate navi portacontainer			115			106	-9	-7,8%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	12.136	9.355	21.491	12.013	11.253	23.266	1.775	8,3%
Trailer	7.933	8.897	16.830	9.724	10.740	20.464	3.634	21,6%
Automotive	4.184	0	4.184	2.206	0	2.206	-1.978	-47,3%
Auto e altri veicoli	19	458	477	83	513	596	119	24,9%
PASSEGGGERI (numero) di cui:	45	69	114	33	52	110	-4	-3,5%
su traghetti	45	69	114	33	52	85	-29	-25,4%
su navi da crociera			0			25	25	n.d.



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	marzo-21			marzo-22			Differenza MAR. 2022 vs MAR. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.774.674	348.294	2.122.968	2.028.057	329.316	2.357.373	234.405	11,0%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	355.910	20.907	376.817	374.809	27.900	402.709	25.892	6,9%
Prodotti petroliferi	215.676	7.907	223.583	183.911	4.600	188.511	-35.072	-15,7%
Prodotti chimici	60.108	0	60.108	91.925	23.300	115.225	55.117	91,7%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	80.126	13.000	93.126	92.773	0	92.773	-353	-0,4%
Concimi	0	0	0	6.200	0	6.200	6.200	n.d.
MERCI SECCHHE (tonnellate) di cui:	1.418.764	327.387	1.746.151	1.653.248	301.416	1.954.664	208.513	11,9%
Prodotti agricoli e animali	45.732	0	45.732	68.034	9.692	77.726	31.994	70,0%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	195.752	36.327	232.079	245.040	8.059	253.099	21.020	9,1%
Combustibili minerali	36.572	0	36.572	20.691	0	20.691	-15.881	-43,4%
Minerali e cascami per la metallurgia	7.581	0	7.581	8.942	0	8.942	1.361	18,0%
Prodotti metallurgici	493.996	53.705	547.701	575.628	25.418	601.046	53.345	9,7%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	349.103	17.727	366.830	392.508	0	392.508	25.678	7,0%
Concimi	149.513	14.500	164.013	122.888	18.600	141.488	-22.525	-13,7%
Prodotti chimici	0	0	0	7.596	3.000	10.596	10.596	n.d.
Prodotti Diversi	0	986	986	175	664	839	-147	-14,9%
Merci in container	100.965	119.082	220.047	123.941	121.943	245.884	25.837	11,7%
Merci su trailer/rotabili	39.550	85.060	124.610	87.805	114.040	201.845	77.235	62,0%

PERIODO	gennaio-marzo 2021			gennaio-marzo 2022			Differenza GEN-MAR. 2022 vs GEN-MAR. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	4.889.105	931.373	5.820.478	5.880.678	843.879	6.724.557	904.079	15,5%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	943.159	79.372	1.022.531	1.042.875	70.986	1.113.861	91.330	8,9%
Prodotti petroliferi	586.213	21.807	608.020	524.851	5.986	530.837	-77.183	-12,7%
Prodotti chimici	124.666	25.580	150.246	202.594	60.500	263.094	112.848	75,1%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	227.431	31.985	259.416	304.750	4.500	309.250	49.834	19,2%
Concimi	4.849	0	4.849	10.680	0	10.680	5.831	120,3%
MERCI SECCHHE (tonnellate) di cui:	3.945.946	852.001	4.797.947	4.837.803	772.893	5.610.696	812.749	16,9%
Prodotti agricoli e animali	101.953	3.000	104.953	460.214	9.692	469.906	364.953	347,7%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	436.575	81.265	517.840	669.926	15.191	685.117	167.277	32,3%
Combustibili minerali	99.372	0	99.372	84.525	0	84.525	-14.847	-14,9%
Minerali e cascami per la metallurgia	22.041	0	22.041	17.927	0	17.927	-4.114	-18,7%
Prodotti metallurgici	1.315.561	84.515	1.400.076	1.642.265	95.657	1.737.922	337.846	24,1%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	1.101.991	39.019	1.141.010	1.144.889	15.930	1.160.819	19.809	1,7%
Concimi	466.375	83.728	550.103	307.553	53.964	361.517	-188.586	-34,3%
Prodotti chimici	15.341	0	15.341	17.881	5.800	23.681	8.340	54,4%
Prodotti Diversi	3.709	4.337	8.046	1.095	1.265	2.360	-5.686	-70,7%
Merci in container	263.555	318.198	581.753	299.243	311.484	610.727	28.974	5,0%
Merci su trailer/rotabili	119.473	237.939	357.412	192.285	263.910	456.195	98.783	27,6%



TABELLA 3
FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	marzo-21			marzo-22			Differenza MAR. 2022 vs MAR. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	45.732	0	45.732	68.034	9.692	77.726	31.994	70,0%
Cereali	33.936	0	33.936	65.129	9.692	74.821	40.885	120,5%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	275.878	49.327	325.205	337.813	8.059	345.872	20.667	6,4%
Farine di semi e frutti oleosi	58.123	4.205	62.328	77.437	0	77.437	15.109	24,2%
Semi e frutti oleosi	129.180	0	129.180	167.603	0	167.603	38.423	29,7%
Oli e grassi animali e vegetali	64.166	13.000	77.166	59.278	0	59.278	-17.888	-23,2%
Prodotti metallurgici di cui:	493.996	53.705	547.701	575.628	25.418	601.046	53.345	9,7%
Coils	471.773	35.596	507.369	549.381	12.533	561.914	54.545	10,8%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	349.103	17.727	366.830	392.508	0	392.508	25.678	7,0%
Materie prime per l'industria ceramica	330.315	7.100	337.415	343.292	0	343.292	5.877	1,7%
Clinker	0	10.627	10.627	0	0	0	-10.627	-100,0%

PERIODO	gennaio-marzo 2021			gennaio-marzo 2022			Differenza GEN-MAR. 2022 vs GEN-MAR. 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	101.953	3.000	104.953	460.214	9.692	469.906	364.953	347,7%
Cereali	83.612	0	83.612	437.524	9.692	447.216	363.604	434,9%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	664.006	113.250	777.256	974.676	19.691	994.367	217.111	27,9%
Farine di semi e frutti oleosi	154.958	11.231	166.189	265.984	0	265.984	99.795	60,0%
Semi e frutti oleosi	270.024	0	270.024	376.226	0	376.226	106.202	39,3%
Oli e grassi animali e vegetali	174.781	31.985	206.766	219.655	4.500	224.155	17.389	8,4%
Prodotti metallurgici di cui:	1.315.561	84.515	1.400.076	1.642.265	95.657	1.737.922	337.846	24,1%
Coils	1.281.993	55.066	1.337.059	1.567.871	50.571	1.618.442	281.383	21,0%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	1.101.991	39.019	1.141.010	1.144.889	15.930	1.160.819	19.809	1,7%
Materie prime per l'industria ceramica	1.015.322	7.100	1.022.422	1.009.248	10.130	1.019.378	-3.044	-0,3%
Clinker	0	31.919	31.919	0	5.800	5.800	-26.119	-81,8%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	marzo-21	marzo-22	Differenza MAR. 2022 vs MAR. 2021	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	10.685	12.964	2.279	21,3%
pieni	6.672	8.772	2.100	31,5%
vuoti	4.013	4.192	179	4,5%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	10.122	10.485	363	3,6%
pieni	9.357	9.434	77	0,8%
vuoti	765	1.051	286	37,4%
CONTAINER TOTALI di cui:	20.807	23.449	2.642	12,7%
pieni	16.029	18.206	2.177	13,6%
vuoti	4.778	5.243	465	9,7%

PERIODO	gennaio-marzo 2021	gennaio-marzo 2022	Differenza GEN-MAR. 2022 vs GEN-MAR. 2021	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	27.155	30.364	3.209	11,8%
pieni	17.435	20.359	2.924	16,8%
vuoti	9.720	10.005	285	2,9%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	26.199	25.767	-432	-1,6%
pieni	23.595	23.728	133	0,6%
vuoti	2.604	2.039	-565	-21,7%
CONTAINER TOTALI di cui:	53.354	56.131	2.777	5,2%
pieni	41.030	44.087	3.057	7,5%
vuoti	12.324	12.044	-280	-2,3%



TABELLA 5
TRAILER E ROTABILI

PERIODO	marzo-21 (PEZZI)	marzo-22 (PEZZI)	Differenza MAR. 2022 vs MAR. 2021	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	4.356	4.621	265	6,1%
Trailer	2.716	4.383	1.667	61,4%
Automotive	1.636	233	-1.403	-85,8%
Auto e altri veicoli	4	5	1	25,0%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	3.307	4.986	1.679	50,8%
Trailer	3.133	4.637	1.504	48,0%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	174	349	175	100,6%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	7.663	9.607	1.944	25,4%
Trailer	5.849	9.020	3.171	54,2%
Automotive	1.636	233	-1.403	-85,8%
Auto e altri veicoli	178	354	176	98,9%

PERIODO	gennaio-marzo 2021 (PEZZI)	gennaio-marzo 2022 (PEZZI)	Differenza GEN-MAR. 2022 vs GEN-MAR. 2021	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	12.136	12.013	-123	-1,0%
Trailer	7.933	9.724	1.791	22,6%
Automotive	4.184	2.206	-1.978	-47,3%
Auto e altri veicoli	19	83	64	336,8%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	9.355	11.253	1.898	20,3%
Trailer	8.897	10.740	1.843	20,7%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	458	513	55	12,0%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	21.491	23.266	1.775	8,3%
Trailer	16.830	20.464	3.634	21,6%
Automotive	4.184	2.206	-1.978	-47,3%
Auto e altri veicoli	477	596	119	24,9%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	marzo-21 (NUMERO)	marzo-22 (NUMERO)	Differenza MAR. 2022 vs MAR. 2021	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	46	44	-2	-4,3%
in sbarco	11	17	6	54,5%
in imbarco	35	27	-8	-22,9%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	0	25	25	n.d.
in transito	0	24	24	n.d.
in sbarco/imbarco	0	0	0	n.d.
homeport	0	1	1	n.d.
Numero toccate navi da crociera	0	1	1	n.d.
TOTALE PASSEGGERI	46	69	23	50,0%

PERIODO	gennaio- marzo 2021 (NUMERO)	gennaio- marzo 2022 (NUMERO)	Differenza GEN-MAR. 2022 vs GEN-MAR. 2021	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	114	85	-29	-25,4%
in sbarco	45	33	-12	-26,7%
in imbarco	69	52	-17	-24,6%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	0	25	25	n.d.
in transito	0	24	24	n.d.
in sbarco/imbarco	0	0	0	n.d.
homeport	0	1	1	n.d.
Numero toccate navi da crociera	0	1	1	n.d.
TOTALE PASSEGGERI	114	110	-4	-3,5%



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)
2022	2.036	17.475	948.338	4.085	5.945	5.140
2021	2.126	15.628	864.590	1.850	2.780	3.544
2019	1.766	15.821	902.259	2.612	3.982	5.924
<i>differenza con 2021</i>	<i>-90</i>	<i>1.847</i>	<i>83.748</i>	<i>2.235</i>	<i>3.165</i>	<i>1.596</i>
<i>differenza % con 2021</i>	<i>-4,2%</i>	<i>11,8%</i>	<i>9,7%</i>	<i>120,8%</i>	<i>113,8%</i>	<i>45,0%</i>
<i>differenza con 2019</i>	<i>270</i>	<i>1.654</i>	<i>46.079</i>	<i>1.473</i>	<i>1.963</i>	<i>-784</i>
<i>differenza % con 2019</i>	<i>15,3%</i>	<i>10,5%</i>	<i>5,1%</i>	<i>56,4%</i>	<i>49,3%</i>	<i>-13,2%</i>

CATEGORIE MERCEOLOGICHE (tonnellate)	Gen. - Mar. 2022	Gen. - Mar. 2021	diff.	diff%	Gen. - Mar. 2019	diff.	diff%
Metallurgici	568.693	474.236	94.457	19,9%	547.874	20.819	3,8%
Merce in container	61.185	32.110	29.075	90,5%	43.097	18.088	42,0%
Tara container vuoti	500	-	500	n.d.	-	500	n.d.
Chimici liquidi	70.483	74.912	-4.429	-5,9%	47.478	23.005	48,5%
Cereali e sfarinati	84.289	165.558	-81.269	-49,1%	65.816	18.473	28,1%
Inerti	155.231	111.454	43.777	39,3%	197.994	-42.763	-21,6%
Fertilizzanti	7.957	6.319	1.638	25,9%	-	7.957	n.d.
Tot. TRAFFICO FERROVIARIO	948.338	864.589	83.749	9,7%	902.259	46.079	5,1%

TRAFFICO CONTAINER (TEU)	Gen. - Mar. 2022	Gen. - Mar. 2021	diff.	diff%	Gen. - Mar. 2019	diff.	diff%
Marzaglia	2.147	-	2.147	n.d.	-	2.147	n.d.
Melzo	913	813	100	12,3%	3.092	-2.179	-70,5%
Dinazzano	-	-	0	n.d.	890	-890	-100,0%
Segrate	2.635	1.967	668	34,0%	-	2.635	n.d.
Rubiera	58	-	58	n.d.	-	58	n.d.
Bologna	192	-	192	n.d.	-	192	n.d.
Tot. FERROVIARIO CONTAINER	5.945	2.780	3.165	113,8%	3.982	1.963	49,3%



TABELLA ESPO

Porto: RAVENNA									
ANNO PERIODO DA/A	2021 GENNAIO-MARZO			2022 GENNAIO-MARZO			Differenza		
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%	
A1	TOTALE TONNELLATE (A2+A3+A4)	4.889.105	931.373	5.820.478	5.880.678	843.879	6.724.557	904.079	15,5%
	Indicare l'unità di misura utilizzata: Tonnellate o migliaia di tonnellate								
A2	RINFUSE LIQUIDE	943.159	79.372	1.022.531	1.042.875	70.986	1.113.861	91.330	8,9%
	di cui:								
A21	Petrolio greggio	21.500	0	21.500	11.000	0	11.000	-10.500	-48,8%
A22	Prodotti (petroliferi) raffinati	458.313	21.807	480.120	396.295	5.986	402.281	-77.839	-16,2%
A23	Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	106.400	0	106.400	117.556	0	117.556	11.156	10,5%
A24	Prodotti chimici	124.666	25.580	150.246	202.594	60.500	263.094	112.848	75,1%
A25	Altre rinfuse liquide	232.280	31.985	264.265	315.430	4.500	319.930	55.665	21,1%
A3	RINFUSE SOLIDE	2.239.007	199.232	2.438.239	2.681.266	90.278	2.771.544	333.305	13,7%
	di cui:								
A31	Cereali	83.612	0	83.612	432.774	9.692	442.466	358.854	429,2%
A32	Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	436.575	81.265	517.840	668.920	15.191	684.111	166.271	32,1%
A33	Carboni fossili e ligniti	99.372	0	99.372	84.525	0	84.525	-14.847	-14,9%
A34	Minerali/cementi/calci	1.093.257	39.019	1.132.276	1.131.575	15.930	1.147.505	15.229	1,3%
A35	Prodotti metallurgici	30.645	0	30.645	20.478	0	20.478	-10.167	-33,2%
A36	Prodotti chimici	13.830	0	13.830	15.962	0	15.962	2.132	15,4%
A37	Altre rinfuse solide	481.716	78.948	560.664	327.032	49.465	376.497	-184.167	-32,8%
A4	MERCI VARIE IN COLLI	1.706.939	652.769	2.359.708	2.156.537	682.615	2.839.152	479.444	20,3%
	di cui:								
A41	In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro)	263.555	318.198	581.753	299.243	311.484	610.727	28.974	5,0%
A42	Ro-Ro (contenitori esclusi)	119.473	237.939	357.412	192.285	263.910	456.195	98.783	27,6%
A43	Altre merci varie	1.323.911	96.632	1.420.543	1.665.009	107.221	1.772.230	351.687	24,8%
	ALTRE INFORMAZIONI								
	(numero)								
B1	Numero toccate			627			644	17	2,7%
B12	Stazza lorda			8.581.241			10.204.033	1.622.792	18,9%
B2	Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B2)	45	69	114	33	52	85	-29	-25,4%
	di cui:								
B21	Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia)	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
B22	Passeggeri traghetti	45	69	114	33	52	85	-29	-25,4%
B3	Numero di passeggeri crociere	0	0	0	1	0	25	25	n.d.
	di cui:								
B31	"Home Port"	0	0	0	1	0	1	1	n.d.
B32	"Transiti" (da contarsi una sola volta)			0			24	24	n.d.
B4	Numero di container in TEU (B41+B42)	27.155	26.199	53.354	30.364	25.767	56.131	2.777	5,2%
	di cui:								
B41	"Hinterland" (B411+B412)	27.155	26.199	53.354	30.364	25.767	56.131	2.777	5,2%
	di cui:								
B411	Vuoti	9.720	2.604	12.324	10.005	2.039	12.044	-280	-2,3%
B412	Pieni	17.435	23.595	41.030	20.359	23.728	44.087	3.057	7,5%
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	7.933	8.897	16.830	9.724	10.740	20.464	3.634	21,6%
B52	Numero veicoli privati	19	458	477	83	513	596	119	24,9%
B53	Numero veicoli commerciali	4.184	0	4.184	2.206	0	2.206	-1.978	-47,3%