

Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



Maggio 2026



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale

a cura del
SERVIZIO ANALISI E STATISTICA
AREA PIANIFICAZIONE E SVILUPPO, LOGISTICA E INTERMODALITÀ,
PROMOZIONE E POLITICHE EUROPEE
(Direzione Operativa)

chiuso il

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, maggio 2026.

SOMMARIO

I.	<i>Movimentazione complessiva</i>	5
II.	<i>FOCUS Categorie Merceologiche</i>	8
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE	9
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE	11
3.	PRODOTTI METALLURGICI	14
4.	ALTRE MERCEOLOGIE	17
5.	CROCIERE	24

INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA GENNAIO-MAGGIO E ANNO INTERO	5
FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE PER CATEGORIA MERCEOLOGICA: GENNAIO-MAGGIO 2026	8
FIGURA 3 - CONFRONTO GENNAIO-MAGGIO 2026 VS GENNAIO-MAGGIO 2025	8

INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

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

I. Movimentazione complessiva

(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 1: “RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE”**)

Gennaio-Maggio
2026

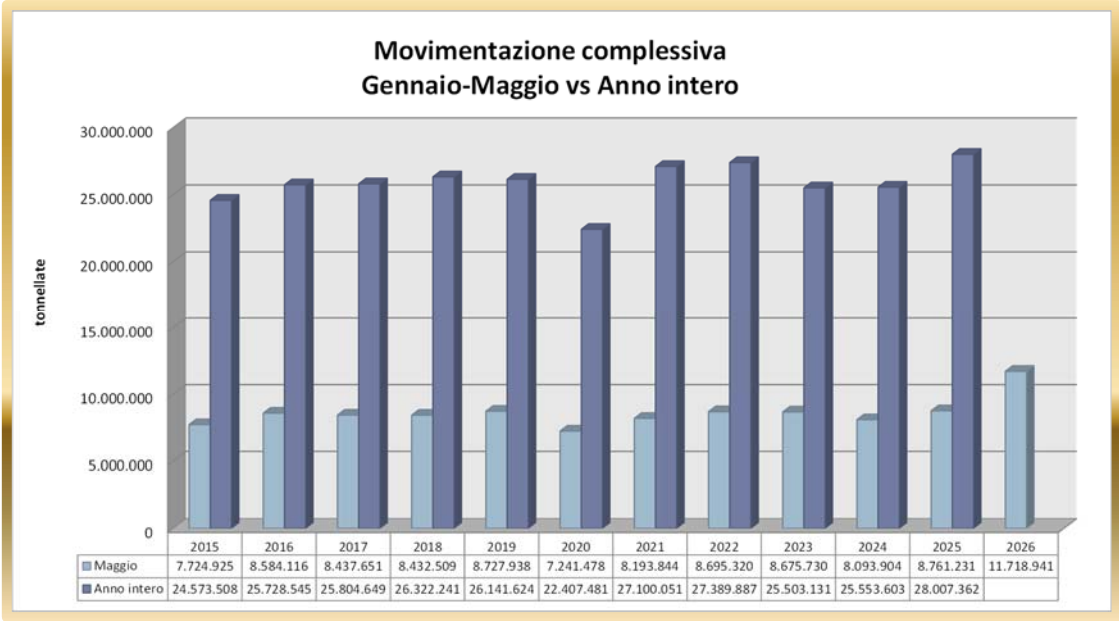
Il **PORTO DI RAVENNA** nei **PRIMI 5 MESI** del **2026** ha movimentato complessivamente **11.718.941 TONNELLATE**, in aumento del **5,3%** (quasi **587 MILA DI TONNELLATE** in più) rispetto allo stesso periodo del **2025**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **10.370.877 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **1.348.064 TONNELLATE** (rispettivamente, **+6,4%** e **-2,8%** confronto ai **PRIMI 5 MESI** del **2025**).

Numero di toccate

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **1.045**, **25 TOCCATE** in meno rispetto ai **PRIMI 5 MESI** del **2025**.

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA GENNAIO-MAGGIO E ANNO INTERO



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

Maggio 2026

Il mese di **MAGGIO 2026** ha registrato una **MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA** di **2.451.885 TONNELLATE**, in crescita del **3,4%** (**81 MILA TONNELLATE** in più) rispetto allo stesso mese del **2025**.

Gli **SBARCHI** e gli **IMBARCHI** sono stati, rispettivamente, pari a **2.147.237** e a **304.648 TONNELLATE** (**+3,3%** e **+4,5%** rispetto a **MAGGIO 2025**).

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nei **PRIMI 5 MESI** del **2026** si evince che le **MERCI SECCHIE** (*rinfuse solide, merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione pari a **9.278.463 TONNELLATE** - sono aumentate del **2,0%** (**184 MILA TONNELLATE** in più) rispetto allo stesso periodo del **2025**, mentre il mese di **MAGGIO**, con **1.866.342 TONNELLATE** movimentate, risulta in calo del **3,0%** rispetto a **MAGGIO 2025**.

**Merci per
condizionamento**

Nell'ambito delle stesse, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER**, con **1.058.976 TONNELLATE**, sono cresciute dell'**1,7%** rispetto ai **PRIMI 5 DEL 2025**. Negativo, invece, il mese di **MAGGIO**, in cui sono state movimentate **227.987 TONNELLATE** (**-7,2%** rispetto allo stesso mese del **2025**).

Merci secche

Positivo il risultato, nei **PRIMI 5 MESI DEL 2026**, per le **MERCI SU ROTABILI**, pari a **692.198 TONNELLATE**, in aumento del **5,4%** rispetto al **2025**. Segno meno per il mese di **MAGGIO** con **143.087 TONNELLATE** movimentate (**-1,6%** rispetto al mese di **MAGGIO 2025**).

I **PRODOTTI LIQUIDI**, con una movimentazione di **2.440.478 TONNELLATE** nel periodo **GENNAIO-MAGGIO 2026**, sono cresciuti del **19,8%** rispetto allo stesso periodo del **2025**. Positivo anche il mese di **MAGGIO 2026**, con **585.543 tonnellate** (**+30,8%** rispetto al mese di **MAGGIO 2025**).

Prodotti liquidi

Nel mese di **GIUGNO 2026**, sulla base dei primi dati rilevati dal PCS, la movimentazione complessiva è stimata in oltre **2,4 MILIONI DI TONNELLATE**, con un incremento di oltre **230 MILA TONNELLATE** (**+10,6%**) rispetto a **GIUGNO 2025**.

Stima di giugno 2026

In particolare, si evidenzia una crescita per gli agroalimentari solidi (**+18%**), per i prodotti metallurgici (**+18,1%**), per i materiali da costruzione (**+45,6%**) e per i concimi (**+5,8%**). In calo risultano invece i prodotti agroalimentari liquidi (**-42,5%**), i chimici liquidi (**-14,4%**), i chimici solidi (**-19,4%**) e i petroliferi (**-19,8%**).

Risulta stabile il traffico merce su trailer e in leggera crescita il numero dei trailer (**+0,7%**). Positiva la merce in container (**+9,4%**), mentre in calo il numero dei TEUs **-3,8%**.

Nel **PERIODO GENNAIO–GIUGNO 2026**, la movimentazione complessiva stimata è pari a **14,1 MILIONI DI TONNELLATE**, segnando un aumento del **6,1%** rispetto allo stesso periodo del 2025.

A livello merceologico, si stimano in crescita gli agroalimentari solidi **(+4,9%)**, i chimici solidi **(+9,1%)**, i prodotti petroliferi **(+27,7%)**, i materiali da costruzione **(+8,7%)** e i prodotti metallurgici **(+3,1%)**.

In calo invece gli agroalimentari liquidi **(-18,1%)**, i chimici liquidi **(-22,5%)** e i concimi **(-3,4%)**.

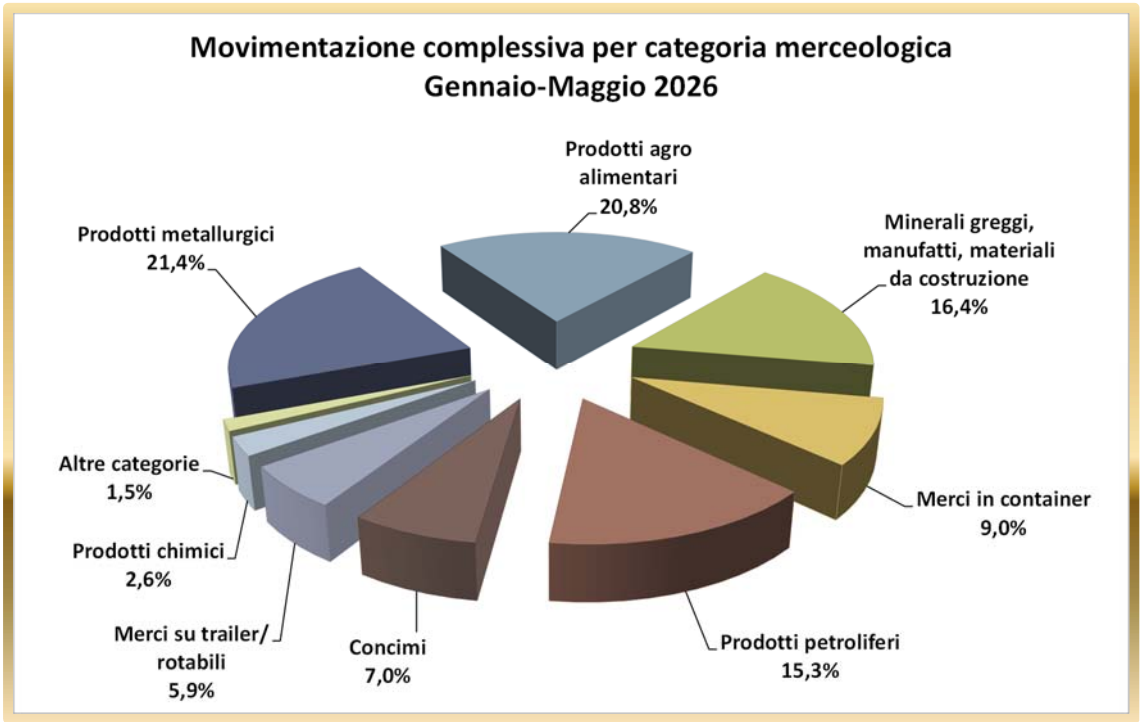
Nei 6 mesi risulta positivo il numero dei trailer, in aumento del **3,2%**, e la merce su trailer del **4,4%**. In crescita anche il traffico containerizzato, con un **+1,5%** nei TEU e un **+2.9%** nella merce.

Per quanto riguarda le *crociere* **NEI PRIMI SEI MESI DEL 2026** sono state registrate **47 TOCCATE** e oltre **123MILA PASSEGGERI (2.079 IN TRANSITO e 65.326 IN HOME PORT)**, mentre **NEI 6 MESI DEL 2025** si erano registrate **33 TOCCATE** e **88.090 CROCIERISTI**.

II. FOCUS Categorie Merceologiche

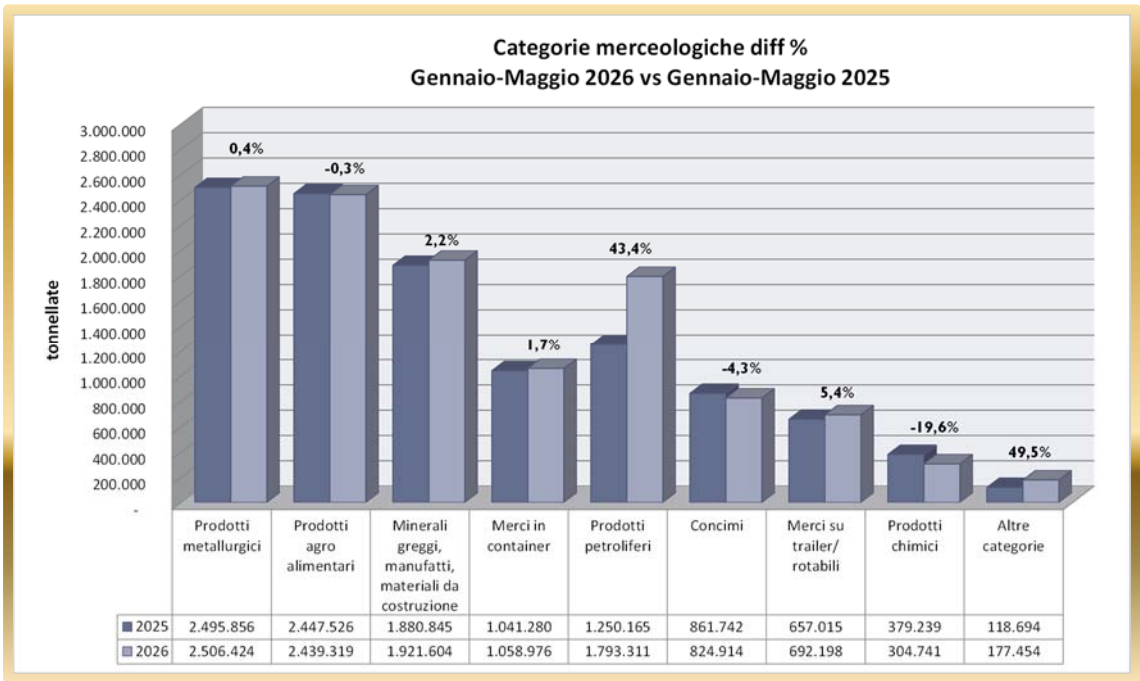
(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 2: “CATEGORIE MERCEOLOGICHE”**).

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE PER CATEGORIA MERCEOLOGICA: GENNAIO-MAGGIO 2026



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

FIGURA 3 - CONFRONTO GENNAIO-MAGGIO 2026 VS GENNAIO-MAGGIO 2025



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

1.COMPARTO AGROALIMENTARE

Gennaio-Maggio 2026 Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (derrate alimentari e prodotti agricoli), con **2.439.319 TONNELLATE** di merce, è sostanzialmente in linea con i **PRIMI 5 MESI DEL 2025**.

Maggio 2026 Positivo il mese di **MAGGIO**, con **514.066 TONNELLATE** di merce movimentata, dove si registra un calo dell'**1,6%** rispetto a **MAGGIO 2025**.

Cereali Analizzando l'andamento delle singole merceologie, nei **PRIMI 5 MESI DEL 2026** risulta in crescita la movimentazione dei **CEREALI**, con **1.076.891 TONNELLATE**, con un incremento del **5,5%** (**56 MILA TONNELLATE** in più) rispetto al **2025**. Nel mese di **MAGGIO**, invece, si è registrato un calo del **26,1%** rispetto a **MAGGIO 2025**.

Cereali: importazioni in calo ad inizio Nei **PRIMI DUE MESI DEL 2026** le **IMPORTAZIONI** in **ITALIA** nel settore dei cereali, semi oleosi e farine proteiche sono diminuite di **196.000 TONNELLATE (-4,5%)** e di **168,5 MILIONI DI EURO (-11%)**, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Lo sottolinea **Anacer, l'Associazione Nazionale Cerealisti**. La riduzione complessiva dell'import cerealicolo è dovuta soprattutto ai minori arrivi di grano duro (**-181.000 TONNELLATE**, pari a **-77,8 MIO/EURO**) ed in misura minore al grano tenero (**-21.000 TONNELLATE**, pari a **-35 MIO/EURO**), al mais (**-11.000 TONNELLATE**, **-18,3 MIO/EURO**) ed alle farine proteiche vegetali (**-48.000 TONNELLATE**, pari a **-30,5 MIO/EURO**). Si registra invece l'incremento delle importazioni orzo (**+13.500 TONNELLATE**, **+9,5%**), di riso (**+19.000 TONNELLATE**, **+50,8%**, considerato nel complesso tra risone, riso lavorato e semigreggio) e di semi e frutti oleosi (**+30.600 TONNELLATE**, **+7,9%**, di cui **+22.700 TONNELLATE** di semi di soia).

Le **ESPORTAZIONI** dall'**ITALIA** nei **PRIMI DUE MESI DEL 2026** diminuiscono nelle quantità di **60.000 TONNELLATE (-7,1%)** e nei valori di **46,2 MIO/EURO (-4,7%)**, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. La riduzione delle quantità esportate si deve in particolare ai prodotti trasformati, al riso ed alla pasta. Aumentano le vendite all'estero di farina di grano tenero (**+3.200 TONNELLATE**, pari a **+1,6 MILIONI DI EURO**) e di mangimi a base di cereali (**+2.800 TONNELLATE**, pari a **+4,8 MILIONI DI EURO**). I movimenti valutari relativi all'import/export del settore hanno comportato nei **PRIMI DUE MESI DEL 2026** un esborso di valuta pari a **1.368,9 MILIONI DI EURO (1.537,4 nel 2025)** ed introiti per **944,7 MILIONI DI EURO (990,8 nel 2025)**.

Per quanto riguarda le **FARINE**, nel **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2026** la **Farine** movimentazione, pari a **406.390 TONNELLATE**, è calata dell'**8,6%** rispetto al **2025** con un mese di **MAGGIO** negativo che, con **95.895 TONNELLATE**, registra un calo dell'**8,5%** rispetto a **MAGGIO 2025**.

Gli sbarchi dei **SEMI OLEOSI**, nei **PRIMI 5 MESI DEL 2026**, con **413.770 Semi oleosi TONNELLATE**, risultano in diminuzione del **11,5%** rispetto al **2025**. In aumento invece il mese di **MAGGIO** con **174.532 TONNELLATE** movimentate (**+64,0%** rispetto a **MAGGIO 2025**).

Nel **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2026** gli **OLI ANIMALI E VEGETALI**, con una **Oli animali e vegetali** movimentazione di **268.195 TONNELLATE**, sono diminuiti rispetto allo stesso periodo del **2025** (**-15,5%** e **49 MILA TONNELLATE** in meno). In calo anche il mese di **MAGGIO** che ha registrato **57.402 TONNELLATE** movimentate (**-36,5%** rispetto a **MAGGIO 2025**).

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

Gennaio-Maggio
2026

Nel **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2026** i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** hanno registrato una movimentazione complessiva di **1.921.604 TONNELLATE**, in rialzo del **2,2%** rispetto allo stesso periodo del **2025** (quasi **41 MILA TONNELLATE** in più).

In crescita anche le **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **1.687.270 TONNELLATE** movimentate (**+0,9%**, per **15 MILA TONNELLATE** in più).

Maggio 2026

In diminuzione invece il mese di **MAGGIO** che, con una movimentazione di **394.247 TONNELLATE**, registra un calo del **7,3%** rispetto a **MAGGIO 2025** con una performance negativa delle **MATERIE PRIME CERAMICHE** che hanno movimentato **355.319 TONNELLATE** (**-5,2%** rispetto a **MAGGIO 2025**).

Energia ed ETS
comprimono i
margini

In occasione dell'assemblea annuale **Confindustria Ceramica** ha presentato i consuntivi **2025** per tutti i settori dell'industria ceramica italiana - piastrelle e lastre, ceramica sanitaria, porcellana e stoviglieria, refrattari e laterizi. Un comparto composto da **242 IMPRESE** e **25.550 ADDETTI DIRETTI**, con un fatturato di **7,49 MILIARDI DI EURO** (**-1%** sul **2024**) di cui **5,34 MILIARDI** realizzati con esportazioni.

Nel complesso, la fotografia che emerge dai risultati attesta la resilienza di un comparto che si conferma tra le eccellenze della manifattura italiana, pur operando in un contesto estremamente sfidante sia sul fronte produttivo che di mercato. A pesare, i costi energetici e gli oneri ETS che si sommano al rallentamento della domanda su diversi mercati e ad una concorrenza internazionale sempre più agguerrita. Uno scenario in chiaroscuro che sta caratterizzando anche questo **2026**.

Settore trainante dell'industria ceramica italiana (vale oltre l'**80%** del fatturato totale), il comparto delle piastrelle e lastre ceramiche ha visto confermata la storica progressiva concentrazione della struttura industriale: a fine **2025** le aziende produttrici di piastrelle in **ITALIA** erano **117** (**5** in meno rispetto al **2024**) con circa **200 STABILIMENTI**; gli addetti diretti sono scesi a **17.676** (**333** in meno rispetto all'anno precedente).

Il settore ha chiuso il **2025** in crescita per quanto riguarda i volumi prodotti - **390,9 MILIONI MQ (+5,7% sul 2024)** - e quelli venduti, saliti a **386,9 MILIONI MQ (+2,3%)**. Le vendite hanno tenuto sia sul mercato italiano (**85,2 MILIONI MQ; +0,6%**), sia sui mercati esteri (**301,7 MILIONI MQ; +2,8%**). Tuttavia, come già l'anno prima, *"i volumi sono stati difesi solo sacrificando i prezzi medi, in calo del 2,5% rispetto al 2024"*, ha sottolineato il **presidente Ciarrocchi**. Il prezzo medio in **ITALIA** è sceso da **12,8 a 12,5 €/MQ**, quello all'esportazione è passato da **16,96 a 16,49 €/MQ**, confermandosi però il più alto tra tutti i maggiori paesi esportatori.

La flessione dei prezzi ha riguardato tutti i mercati di riferimento, dall'**UNIONE EUROPEA** che ha assorbito oltre la metà dei volumi esportati, agli **STATI UNITI**. Tra gli esempi citati da **Ciarrocchi**, la **GERMANIA**, dove le vendite sono cresciute del **3,6%** in volume e del **2,6%** in valore, e la **FRANCIA** che ha segnato un calo dell'**1,2%** in quantità e del **4%** in valore.

I ricavi totali del settore sono pertanto rimasti praticamente stabili a **6,04 MILIARDI DI EURO (-0,4%)**, di cui un miliardo generato sul mercato domestico (**-1,8%**) e **5 MILIARDI** da esportazioni (**-0,1%**), pari all'**82%** delle vendite totali in valore. A questi vanno aggiunti i **906 MILIONI DI EURO (+0,2%)** realizzati dalle **17 AZIENDE** controllate da gruppi ceramici italiani e attive con propri stabilimenti in **EUROPA** e **STATI UNITI**, che l'anno scorso hanno prodotto **75 MILIONI MQ**.

I **PRIMI MESI DEL 2026** non hanno mostrato alcuna inversione di tendenza, anzi. Il **PRIMO TRIMESTRE DELL'ANNO** ha registrato vendite in calo dello **0,5%** in volume e del **2%** in valore. L'elemento decisamente più preoccupante per gli imprenditori del settore è la forte pressione sulle marginalità, determinata non solo dalla contrazione dei prezzi di vendita, ma anche e soprattutto dagli aumenti dell'energia e dei costi diretti per l'ETS che hanno drenato **70 MILIONI DI EURO** l'anno. La conseguenza è un freno agli investimenti, scesi l'anno scorso a **321 MILIONI DI EURO (-16%)** dopo il già sensibile calo del **2024 (-19%)**. *"In due anni abbiamo perso 150 MILIONI DI EURO di investimenti"*, ha ricordato **Ciarrocchi**, aggiungendo che, nel caso la Commissione Europea non accetti di rivedere i benchmark per l'assegnazione delle quote gratuite per il periodo **2026-2030**, i costi diretti per l'ETS sostenuti dall'industria italiana delle piastrelle saliranno da **70 a 120 MILIONI DI EURO** l'anno. *"Si tratta di uno*

scenario che, se non modificato, rischia di compromettere in modo irreversibile l'esistenza dell'industria ceramica italiana e di migliaia di posti di lavoro", afferma il presidente. Non a caso, in questa delicatissima partita giocata a **BRUXELLES**, **Confindustria Ceramica** è supportata da tutto il sistema industriale e politico di riferimento - Regione Emilia-Romagna, Comuni del Distretto, Organizzazioni Sindacali di categoria e Acimac. *"Questo è un segnale di sistema straordinario, che ci dà fiducia – prosegue **Ciarrocchi** – anche perché in **LUGLIO** la Commissione europea presenterà la revisione complessiva della direttiva ETS che ridiscute l'intero impianto del sistema".* Un sistema che - come dimostrato anche dallo studio condotto dall'Università Bicocca di Milano – si è trasformato *"da strumento di decarbonizzazione a macchina di distruzione del valore industriale europeo, con la produzione che si sposta altrove, emissioni che rimangono uguali nel mondo ma escono dalla nostra contabilità, e comunità industriali - come la nostra - che pagano il prezzo più alto".*

3. PRODOTTI METALLURGICI

Nel **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2026**, sono state movimentate **2.506.424 TONNELLATE** di **PRODOTTI METALLURGICI**, in leggero aumento dello **0,4%** rispetto allo stesso periodo del **2025** (**10 MILA TONNELLATE** in più).

**Gennaio-Maggio
2026**

In rialzo anche il mese di **MAGGIO** che, con una movimentazione pari a **567.028 TONNELLATE**, è in crescita del **14,3%** rispetto a **MAGGIO 2025**.

Maggio 2026

I prodotti provenienti da **TARANTO** (**ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA**) nel **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2026**, pari a **255.999 TONNELLATE**, sono in diminuzione del **48,2%** rispetto allo stesso periodo del **2025**.

**Calano gli sbarchi
da Taranto**

Il futuro dell'ex Ilva di **TARANTO** rappresenta ancora oggi una delle questioni industriali più importanti per l'**ITALIA**. Negli ultimi anni, lo stabilimento ha attraversato una lunga crisi, caratterizzata da difficoltà economiche, problemi ambientali e sanitari, vicende giudiziarie e continui cambiamenti nella gestione. Pertanto, secondo **Michael Flacks**, fondatore del gruppo selezionato nell'ultima gara per il rilancio dell'azienda, la soluzione non consiste nel tentare di salvare il modello produttivo del passato, bensì nel costruire una nuova realtà siderurgica capace di competere a livello internazionale. La tesi sostenuta da **Flacks**, in un'intervista rilasciata all'inserito **MONETA** del quotidiano **IL GIORNALE**, è che il futuro dell'acciaieria non debba basarsi principalmente sulla quantità di acciaio prodotta, bensì sulla qualità e sul valore dei prodotti realizzati.

*AdI, Flacks:
«Costruiremo
una nuova
realtà
siderurgica
competitiva»*

In un mercato globale sempre più competitivo, infatti, la produzione di acciai comuni garantisce margini economici limitati, mentre gli acciai speciali destinati a settori come l'automotive, l'energia, la difesa e la cantieristica possono generare maggiori profitti e assicurare una migliore sostenibilità economica. Per questo motivo, il nuovo piano industriale al quale sta lavorando il fondo americano punta a incrementare il valore di ogni tonnellata di acciaio prodotta. A sostegno di questa visione, **Flacks** propone una profonda modernizzazione degli impianti attraverso l'introduzione di tecnologie avanzate, come l'automazione, la digitalizzazione dei processi produttivi, la manutenzione predittiva e il miglioramento dell'efficienza energetica. Tali interventi permetterebbero non solo di aumentare la competitività dell'azienda, ma anche di ridurre l'impatto ambientale delle attività produttive, rispondendo così a una delle principali criticità che hanno segnato la storia dell'ex Ilva. Un ulteriore elemento a favore del progetto è

rappresentato dalle caratteristiche strategiche del sito di **TARANTO**. Il porto, le infrastrutture ferroviarie, la posizione geografica nel **MEDITERRANEO** e il patrimonio di competenze industriali costituiscono risorse che pochi stabilimenti europei possiedono. Secondo **Flacks**, valorizzare questi punti di forza potrebbe trasformare **TARANTO** da semplice grande acciaieria a uno dei principali poli siderurgici d'**EUROPA**. Tuttavia, il percorso verso il rilancio non appare privo di ostacoli. L'imprenditore evidenzia la lentezza delle decisioni istituzionali e l'incertezza che circonda il processo di vendita dell'azienda. Egli sostiene che, per attrarre investimenti e garantire il successo del progetto, sia necessario un quadro normativo e amministrativo chiaro e stabile. Inoltre, sottolinea il ruolo che lo Stato dovrebbe assumere nel sostenere un settore considerato strategico, seguendo l'esempio di altri Paesi industrializzati, come **STATI UNITI, REGNO UNITO, GERMANIA e FRANCIA**.

In conclusione, l'intervista mette in evidenza una visione del futuro dell'ex Ilva fondata sull'innovazione, sulla specializzazione produttiva e sulla valorizzazione delle risorse del territorio. Sebbene restino aperte numerose questioni legate alla gestione e alle decisioni politiche, il progetto proposto da **Flacks** suggerisce che il rilancio della siderurgia italiana possa passare non attraverso la riproposizione dei modelli del passato, ma attraverso un profondo processo di trasformazione orientato alla qualità, alla sostenibilità e alla competitività internazionale.

Analizzando i singoli Paesi di importazione, nel **PERIODO GENNAIO-APRILE 2026** l'arrivo di prodotti metallurgici da **PAESI EXTRA-UE**, pari a **1.601.061 TONNELLATE**, è in crescita del **17,8%** rispetto allo stesso periodo del **2025**.

I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono l'**INDONESIA** con **297 MILA TONNELLATE (+43,4%)**, la **COREA DEL SUD** con quasi **260 MILA TONNELLATE (-25,8%)**, il **VIETNAM** con oltre **220 MILA TONNELLATE** (non c'erano stati sbarchi nel **2025**), l'**INDIA** con quasi **183 MILA TONNELLATE** (non c'erano stati sbarchi nel **2025**), e la **TURCHIA** con oltre **178 MILA TONNELLATE (+2,8%)**.

Calano gli scambi UE

Per quanto riguarda gli scambi con i **PAESI COMUNITARI (-17,8%** rispetto al **2025)**, i principali Paesi di riferimento sono stati la **GERMANIA** con quasi **238 MILA TONNELLATE (+50,9%)**, la **FRANCIA** con quasi **176 MILA TONNELLATE (+183,8%)**, il **BELGIO** con oltre **80 MILA TONNELLATE (-19,1%)**, e l'**OLANDA** con oltre **50 MILA TONNELLATE (+70,1%)**.

Prosegue il trend negativo della produzione mondiale di acciaio. Infatti, secondo i dati diffusi dalla **World Steel Association (worldsteel)**, a **MAGGIO** le acciaierie dei **69 PAESI** monitorati hanno sfornato **157,9 MILIONI DI TONNELLATE**, con una contrazione dello **0,3%** tendenziale. Una variazione negativa che, tuttavia, risulta meno marcata rispetto a quella dei mesi precedenti (**-6,5%** di **GENNAIO**, **-2,2%** di **FEBBRAIO**, **-4,2%** di **MARZO** e **-1,9%** di **APRILE**), confermando quindi un rallentamento di questa decrescita.

*Acciaio: rallenta
la discesa della
produzione
mondiale*

Più marcata, invece, la flessione del cumulado produttivo dei **PRIMI CINQUE MESI 2026**, con un output di **773,1 MILIONI DI TONNELLATE** a **-1,5%** rispetto al periodo **GENNAIO-MAGGIO 2025**.

Guardando alle singole macroaree geografiche, quella dell'**ASIA** e **OCEANIA** ha prodotto **116,2 MILIONI DI TONNELLATE**, in calo dello **0,9%**. L'**UE-27** ha sfornato **11,4 MILIONI DI TONNELLATE**, evidenziando una contrazione dello **0,4%**, mentre l'output dell'**ALTRA EUROPA** si è attestato a **3,8 MILIONI DI TONNELLATE** a **+4,9%**. La produzione del **MEDIO ORIENTE** è ammontata a **3,9 MILIONI DI TONNELLATE**, in aumento del **19,4%**, e quella del **NORD AMERICA** ha raggiunto i **10,1 MILIONI DI TONNELLATE**, con una crescita del **15,6%**. La **RUSSIA E ALTRI PAESI DELLA CSI E UCRAINA** hanno prodotto **6,7 MILIONI DI TONNELLATE**, frenando del **4,8%**. Sono risultati in crescita il **SUD AMERICA** al **+3,7%** (**3,5 MILIONI DI TONNELLATE**) e l'**AFRICA** al **+10,3%** (**2,1 MILIONI DI TONNELLATE**).

Nella classifica dei primi dieci produttori, la **CINA** ha in buona sostanza confermato la frenata di aprile con un calo del **2,7%** a **MAGGIO**, attestandosi a quota **84,4 MILIONI DI TONNELLATE**. Lo scorso mese hanno proseguito la loro corsa l'**INDIA** (**14,1 MT** al **+1,9%**) e gli **STATI UNITI** (**7,5 MT** al **+9,2%**). Risultati positivi anche per il **GIAPPONE** (**7,0 MT**, **+1,7%**) e la **COREA DEL SUD** (**5,4 MT** a **+3,3%**), mentre la **RUSSIA** ha registrato un rallentamento anche a **MAGGIO** (**-5,4%** a **5,6 MT**). La **TURCHIA** è cresciuta dell'**8,9%** a **3,4 MT** e la **GERMANIA** si è mantenuta in territorio positivo con un **+7,3%** a **3,2 MT**. Infine, in crescita anche i dati del **BRASILE** (**+2,4%** a **2,8 MT**) e, soprattutto, del **VIETNAM**, che ha registrato un **+27,2%** a **2,6 MT**. Insegue l'**ITALIA**, che a **MAGGIO** ha raggiunto quota **2 MILIONI DI TONNELLATE** (**+3,1%**), secondo i dati di **Federacciai**.

4. ALTRE MERCEOLOGIE

Petroliferi e chimici

Nel **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2026**, per quanto riguarda i **PRODOTTI PETROLIFERI**, sono state movimentate **1.793.311 TONNELLATE** (di cui **600 MILA** arrivate al rigassificatore), **543 MILA TONNELLATE** in più rispetto allo stesso periodo del **2025 (+43,4%)**, e con un mese di **MAGGIO** molto positivo **(+66,1%)** rispetto allo stesso mese del **2025**.

Negativi invece, i **PRIMI 5 MESI DEL 2026**, per i **PRODOTTI CHIMICI (-19,6%)**, con **304.741 TONNELLATE**; in diminuzione anche il mese di **MAGGIO**, con **50.631 TONNELLATE** movimentate, che è calato dell'**1,4%** rispetto lo stesso mese del **2025**.

Hormuz non sarà più come prima

Fra le tante ambiguità dell'accordo che consolida la tregua nel **GOLFO PERSICO**, una appare una mina politica depositata sui fondali di **HORMUZ** e recita: il regime di **TEHERAN** discuterà con l'**OMAN** «*per definire la futura amministrazione e i servizi marittimi nello Stretto (...) in linea con il diritto internazionale e i diritti sovrani dei Paesi costieri*». È un riferimento a una mossa eseguita dall'**IRAN** in **MAGGIO**, quando gli osservatori internazionali guardavano soprattutto al prezzo del petrolio e ai negoziati con la Casa Bianca. In quel momento i guardiani della rivoluzione hanno creato un'entità chiamata «*AUTORITÀ DELLO STRETTO DEL GOLFO PERSICO*», con il compito di gestire il tratto di mare. Non è chiaro cosa ciò implichi esattamente, lo è invece che l'**IRAN** nel dopoguerra intende asserire il controllo su quel passaggio da cui fino a **GENNAIO** transitava un quinto dell'offerta mondiale di greggio, di gas liquido e quote sostanziali di fertilizzanti, elio o allumina.

Mohammed Bagher Galibaf, capo negoziatore di Teheran e presidente del parlamento, lo ha già detto: «*Lo STRETTO DI HORMUZ non tornerà mai alla situazione precedente*» e «*naturalmente, faremo pagare una commissione per i servizi che forniremo*». L'idea è che il prelievo non sia un pedaggio formale, ma un compenso in cambio di una presunta guida alla navigazione sicura o per il ripristino ambientale dell'area. Già ora i guardiani della rivoluzione pretendono di imporre alle navi l'obbligo di stipulare presso l'Autorità dello Stretto un'«assicurazione» (intanto gratuita per i **60 GIORNI** del negoziato in corso). Di qui gli scambi a fuoco di questi giorni: i pasdaran prendono di mira i vascelli che cercano di passare senza registrarsi, gli americani reagiscono colpendo le postazioni dei primi. È un campo minato, in senso politico oltre che letterale. A maggior ragione perché prima dell'attacco

americano all'**IRAN** i flussi in entrata e uscita dal **GOLFO** erano liberi, quindi un controllo di **TEHERAN** e l'esazione di un prelievo diventerebbero l'emblema della sconfitta di **WASHINGTON**.

Sullo status di **HORMUZ** si giocano la credibilità degli **STATI UNITI** (anche di fronte agli alleati del **GOLFO**), il principio della libertà di navigazione negli stretti più instabili e i costi degli scambi mondiali. Non sarà una partita facile, anche perché l'**IRAN** sta coinvolgendo in silenzio alcuni potenziali alleati in questa sfida: a partire dall'**OMAN**, che controlla la sponda sud dello Stretto a **33 CHILOMETRI** dalla costa iraniana. Nei giorni scorsi il governo di **MUSCAT** avrebbe avvertito alcuni rappresentanti europei che **HORMUZ** non tornerà alla situazione pre-bellica — secondo **Bloomberg** — perché le navi in transito potrebbero dover pagare delle commissioni di passaggio. Sempre il governo dell'**OMAN** ha fatto sapere ufficialmente che discuterà con **TEHERAN** su come gestire le acque dello Stretto e i relativi costi: la tentazione del piccolo regno sunnita di partecipare al prelievo con **TEHERAN**, potenzialmente per decine di miliardi di dollari l'anno, è sotto gli occhi di tutti. Oggi stesso il leader dell'**OMAN**, il **sultano Haitam bin Tariq**, ne parlerà a **PARIGI** con **Emmanuel Macron**. Di certo i governi europei, i principali Paesi sunniti del Golfo e i grandi gruppi globali di navigazione restano nettamente contrari al dazio su **HORMUZ**. Un precedente simile potrebbe innescare pretese dello stesso tipo per esempio di **MALESIA** e **INDONESIA** su **MALACCA**, della **CINA** sullo **STRETTO DI TAIWAN**, della **RUSSIA** su **BERING**. La globalizzazione diventerebbe più lenta e più costosa per tutti. Non è detto però che l'**IRAN** ottenga ciò che vuole, anzi rischia di restare accecato da una percezione esagerata del proprio potere. Se imponesse dazi su **HORMUZ**, i **PAESI DEL GOLFO** accelererebbero nella ricerca di alternative. **ABU DHABI** lavora già al raddoppio a **3,7 MILIONI DI BARILI** al giorno (entro il **2027**) dell'oleodotto che taglia fuori lo Stretto. Le compagnie di navigazione sperimentano il trasporto via camion fino ai porti fuori dal Golfo. L'arma del prelievo o della pretesa di controllo potrebbe rivelarsi spuntata, nota l'ex direttore per l'Iran dal National Security Council americano Nate Swanson in un saggio per Foreign Affairs. E credendo di aver vinto la guerra, l'**IRAN** potrebbe finire per perdere la pace.

In calo, nei **PRIMI 5 MESI DEL 2026** i **CONCIMI**, pari a **824.914 TONNELLATE** (-4,3% rispetto al **2025**, con quasi **37 MILA TONNELLATE** in meno). Performance molto negativa registrata nel mese di **MAGGIO** dove la movimentazione è stata pari a **64.360 TONNELLATE**, in diminuzione del **68,4%** rispetto a **MAGGIO 2025**.

Concimi

*Hormuz torna al
centro del mercato
dei fertilizzanti*

Lo **STRETTO DI HORMUZ** si conferma uno dei principali barometri della stabilità economica globale. Non solo per il traffico energetico che ogni giorno attraversa questo snodo strategico tra il **GOLFO PERSICO** e l'**OCEANO INDIANO**, ma anche per il ruolo crescente che svolge nelle catene di approvvigionamento di materie prime fondamentali per l'agricoltura mondiale.

Secondo l'analisi diffusa da **BIMCO**, dall'inizio della guerra che ha coinvolto l'**IRAN** le spedizioni globali di fertilizzanti hanno registrato una contrazione dell'**11%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Una flessione che riflette direttamente le difficoltà operative e logistiche generate dall'instabilità nell'area del **GOLFO PERSICO**, da cui proviene una quota rilevante dell'offerta mondiale di fertilizzanti. Le tensioni geopolitiche e i rischi per la navigazione hanno infatti limitato le esportazioni attraverso lo **STRETTO DI HORMUZ**, uno dei corridoi marittimi più importanti al mondo. La conseguenza immediata è stata una riduzione dell'offerta disponibile sui mercati internazionali, con inevitabili ripercussioni sui prezzi.

Per il settore agricolo globale si tratta di una variabile particolarmente sensibile. I fertilizzanti rappresentano infatti un input essenziale per la produttività agricola e ogni restrizione dell'offerta tende a trasferirsi rapidamente lungo la filiera, influenzando i costi di produzione e, in prospettiva, i prezzi alimentari.

In questo contesto, l'accordo di cessate il fuoco raggiunto tra **STATI UNITI** e **IRAN** apre uno scenario potenzialmente diverso. Secondo **BIMCO**, una stabilizzazione della situazione potrebbe favorire la ripresa dei flussi commerciali e consentire un graduale ritorno delle esportazioni provenienti dall'area del Golfo. L'eventuale normalizzazione del traffico marittimo attraverso **HORMUZ** avrebbe effetti che vanno oltre il comparto dei fertilizzanti. Una maggiore disponibilità di prodotto contribuirebbe infatti ad allentare le tensioni sui mercati internazionali, migliorando l'equilibrio tra domanda e offerta e riducendo le pressioni rialziste sui prezzi. Resta tuttavia elevata l'attenzione degli operatori logistici e dei mercati internazionali. Lo **STRETTO DI HORMUZ** continua a rappresentare un punto di osservazione privilegiato per misurare l'impatto delle dinamiche geopolitiche sugli scambi commerciali globali. In un'economia sempre più interconnessa, la sicurezza delle rotte marittime si conferma infatti un fattore decisivo non solo per l'energia, ma anche per la stabilità delle filiere industriali e agroalimentari.

mondiali. La possibile ripartenza delle spedizioni di fertilizzanti rappresenterebbe dunque uno dei primi effetti economici tangibili della tregua tra **WASHINGTON** e **TEHERAN**, offrendo un segnale di distensione a un mercato che nelle ultime settimane ha dovuto confrontarsi con nuove incertezze sulla continuità delle forniture.

Nel **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2026** i **CONTENITORI**, con **94.905 TEUs**, sono in aumento rispetto al **2025 (1.964 TEUs in più)**; in crescita i **TEUs PIENI**, pari a **72.781** (il **76%** del totale dei **TEUs**), in rialzo dell'**1,6%** rispetto al **2025 (1.153 TEUs PIENI in più)**, mentre i **TEUs VUOTI**, pari a **22.124**, sono in crescita del **3,8%** rispetto al **2025 (811 TEUs VUOTI in più)**.

In termini di **TONNELLATE**, la merce trasportata nel periodo, pari a **1.058.976 TONNELLATE**, è cresciuta dell'**1,7%** rispetto al **2025**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer** è stato pari a **188, 1** toccata in più rispetto al **2025**.

Negativo invece il mese di **MAGGIO** con **19.936 TEUs** movimentati (**-4,0%**), di cui **15.419** pieni (**-8,2%**) e **4.517** vuoti (**+14,0%**), per **227.987 TONNELLATE** mensili corrispondenti (**-7,2%** rispetto a **MAGGIO 2025**).

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

Nell'anno in cui sono state ridefinite le alleanze container globali, il mercato dei trasporti via mare di box da e per l'**ITALIA** è tornato a muoversi. Nessuna rivoluzione, ma secondo l'ultima "**INDAGINE SUI TRASPORTI INTERNAZIONALI DI MERCI**" di **Banca d'Italia**, pubblicata nei giorni scorsi, nel **2025** le quote dei vettori attivi nei traffici con la Penisola sono nuovamente cambiate, andando peraltro nella direzione di una ulteriore concentrazione.

Msc torna a gestire oltre un terzo dei traffici container da e per l'Italia

Il primo posto, incontrastato, è ancora di **Msc**, che arriva ora a controllare oltre un terzo delle importazioni ed esportazioni dal paese (il **34,1%**) guadagnando dal **2024** oltre **5 PUNTI PERCENTUALI** (dal **29,8%**).

Un dato evidente è il ritorno al secondo posto di **Maersk**, che nel **2025** risulta essere salita a una quota del **15,8%** (con un balzo quindi ancora maggiore, **+ 7,4%**). La risalita del vettore danese si accompagna però a una perdita di peso del partner tedesco **Hapag Lloyd**, che si ferma al **7,8%** (dal **15%**, **- 7,2 PUNTI PERCENTUALI**). Cosicché, tra **2024** e **2025** la fetta che fa capo alle due shipping company, ora partner in **Gemini**, risulta praticamente immutata (dal

23,4% al **23,6%**). Dopo i due ex soci **Msc** e **Maersk**, il terzo posto è quindi della **FRANCIA** (**Cma Cgm**), che rinforza leggermente la sua posizione portandosi all'**11,2%** (dal **10,5%**). Interessante notare che i primi tre vettori della lista **2025** arrivino quindi a controllare una quota di mercato del **61,3%** (contro il **53,2%** del **2024**, in quel caso somma delle quote di **Msc**, **Hapag Lloyd** e **Cma Cgm**). Fetta che arriva a sfiorare il **70%** (precisamente il **69,1%**) considerando anche i traffici di quest'ultima, in quanto alleata dei danesi di **Maersk**.

Una certa fluidità si ritrova però tra i vettori minori, pure nel complesso in contrazione (nessuno arriva ora a superare una quota del **5%**). Si ferma ad esempio al **4,5%** la fetta di import ed export di container in mano alle compagnie italiane, riducendosi quindi rispetto al **5,4%** raggiunto nel **2024**. Un nuovo calo si osserva anche tra i vettori cinesi (**Cosco**), che scendono al **3,8%** (dal **5%**), mentre ancora più ampia è il calo delle shipping company giapponesi, riunite in **One**, che passano dal **6,2%** al **3,7%**. Significativa anche la flessione di traffici da e per l'**ITALIA** dei vettori di **HONG KONG** (quali **Oocl**), che dal **5%** calano al **2%**, mentre recuperano leggermente quota quelli taiwanesi (**Evergreen** e **Yang Ming**), che dal **2,4%** salgono al **3%**. In flessione poi i vettori sudcoreani come **Hmm** (dal **3,3%** al **2%**), mentre guadagna leggermente quota la compagine delle compagnie turche (**Arkas**, **Turkon**, **Medkon**), che dall'**1,4%** si porta all'**1,6%**. Piccola ma significativa infine anche la risalita della israeliana **Zim**, che tra **2024** e **2025**, dall'**1,2%** è arrivata a gestire il **2%** dei traffici container da e per l'**ITALIA**.

TRAILER E ROTABILI

In crescita il risultato complessivo del **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2026** per **TRAILER e ROTABILI**, in aumento del **34,8%** per numero di **PEZZI MOVIMENTATI** (**46.410 PEZZI**, **11.991** in più rispetto al **2025**) e del **5,4%** in termini di **MERCE MOVIMENTATA** (**692.198 TONNELLATE**).

Molto positivo anche il mese di **MAGGIO** dove si sono registrati **10.442 PEZZI MOVIMENTATI**, in rialzo di **3.930 PEZZI (+60,4%)** rispetto allo stesso mese del **2025**, mentre la merce movimentata (**143.087 TONNELLATE**) è calata dell'**1,6%**.

Andamento positivo anche per i **TRAILER** della linea Ravenna-Brindisi-Catania nei **PRIMI 5 MESI DEL 2026**, dove i pezzi movimentati, pari a **28.062**, sono aumenti del **3,3%** rispetto al **2025** (**897** pezzi in più). Segno meno invece per il mese di **MAGGIO**, dove i pezzi sono stati **5.862** (**74 PEZZI** in meno rispetto a **MAGGIO 2025**).

In forte aumento nei **PRIMI 5 MESI DEL 2026** le **AUTOMOTIVE**, con **13.244 PEZZI** movimentati, **8.634** in più rispetto allo stesso periodo del **2025**; positivo anche il mese di **MAGGIO**, con **3.500 PEZZI** movimentati (nello stesso mese del **2025** non c'erano stati movimenti).

AUTOMOTIVE

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

Continua la crescita del mercato europeo dell'auto, che a **MAGGIO** ha registrato il quarto segno più consecutivo da inizio anno. Secondo gli ultimi dati diffusi da **Acea** ed elaborati da **Anfia**, infatti, nel complesso dei **PAESI DELL'UE** lo scorso mese le immatricolazioni sono ammontate a **955.013 UNITÀ**, ovvero il **3,2%** in più rispetto a **MAGGIO 2025**. Pertanto, il cumulato dell'immatricolato da inizio anno ha raggiunto quota **4.748.801 VETTURE**, con una variazione positiva del **4%** rispetto ai **PRIMI CINQUE MESI DEL 2025**.

*Automotive,
crescita
moderata del
mercato Ue a
maggio*

Nonostante i numeri positivi, come sottolineato dal **presidente di Anfia, Roberto Vavassori**, «la transizione verso la mobilità a zero emissioni procede, intanto, con velocità differenti nei vari Paesi. In **ITALIA**, nonostante la crescita a doppia cifra delle immatricolazioni di vetture elettriche nel mese e nel progressivo da inizio anno, la quota delle vendite di BEV a **GENNAIO-MAGGIO 2026** non arriva al **9%**, ultima nel confronto con gli altri quattro major market, mentre le ibride tradizionali superano il **50%** di quota». Contemporaneamente, in **EUROPA** «continua il dibattito sul Pacchetto Automotive e sia il Parlamento che il Consiglio mostrano evidenti spaccature sull'adozione di un approccio condiviso. Anfia prosegue, in questo senso, la sua opera di sensibilizzazione per l'attuazione di un percorso pragmatico che tenga in debito conto le esigenze dei consumatori e la necessità di un rafforzamento competitivo della filiera automotive europea, che trovi espressione anche nella prossima definizione di requisiti di contenuto locale per valorizzare la produzione di autoveicoli sul territorio», ha concluso **Vavassori**.

Guardando, invece, al complesso dei **PAESI DELL'UNIONE EUROPEA ALLARGATA ALL'EFTA E AL REGNO UNITO**, a **MAGGIO** le immatricolazioni di auto sono ammontate a **1.152.523 UNITÀ** (**+3,6%** su **MAGGIO 2025**), con volumi di vendita nei **PRIMI CINQUE MESI DEL 2026** arrivati a **5.824.814 UNITÀ**

(+4,5% rispetto a **GENNAIO-MAGGIO 2025**). Nel quinto mese dell'anno, tre dei cinque major market, incluso il **REGNO UNITO**, hanno registrato una crescita: +7,6% l'**ITALIA**, +7,1% il **REGNO UNITO** e +3,7% la **FRANCIA**. Pressoché stabile, invece, la **GERMANIA** (+0,1%), mentre la **SPAGNA** si è attestata al -0,8%.

5. CROCIERE

Nel **PERIODO GENNAIO-MAGGIO 2026** si sono registrati al **TERMINAL CROCIERE DI RAVENNA 19 SCALI DI NAVI DA CROCIERA** (2 SCALI in più rispetto allo stesso periodo del **2025**), per un totale di **55.832 PASSEGGERI (+81,4%)**, di cui **53.564** in “home port” (+85,2%).

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

Prosegue il percorso di crescita del turismo via mare in **ADRIATICO**, sostenuto dalle buone performance attese nei comparti crocieristico e dei traghetti e dall'aumento complessivo dell'offerta nautica. È quanto emerge dalla nuova edizione di **ADRIATIC SEA TOURISM REPORT**, il rapporto di ricerca di riferimento per il turismo via mare in **ADRIATICO**, realizzato da **Risposte Turismo**, società di ricerca e consulenza specializzata nella macro-industria turistica e presentato recentemente a **VENEZIA** da **Francesco di Cesare – Presidente di Risposte Turismo**. Anche quest'anno il report analizza flussi, dimensioni, caratteristiche e direttrici dei movimenti turistici via mare nell'area adriatica, con un focus sui comparti delle crociere, dei traghetti e della nautica. L'obiettivo è offrire agli operatori dei sette Paesi che si affacciano sull'**ADRIATICO** una fotografia aggiornata del settore e alcuni spunti di riflessione utili a sostenere l'ulteriore sviluppo di un comparto che continua a esprimere importanti potenzialità di crescita.

*Ravenna tra gli
scali protagonisti
in Adriatico*

Cresce la crocieristica in **ADRIATICO**: nel **2026** previsti circa **5,7 MILIONI DI PASSEGGERI** movimentati (+6% sul **2025**), un volume di traffico ancora inferiore al record del **2019**. Secondo le stime contenute nel Report, i **35 PORTI** dell'**ADRIATICO** chiuderanno l'anno complessivamente con circa **5,7 MILIONI DI PASSEGGERI** movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti), in crescita del **6%** rispetto al **2025**. Le toccate nave raggiungeranno quota **4.000** (+7,7% sul **2025**). L'aumento del traffico passeggeri, sostenuto principalmente dalla sponda orientale dell'**ADRIATICO**, consentirà al comparto di avvicinarsi ma non di superare i livelli record registrati nel **2019**. Nel confronto con le altre macroaree del **MEDITERRANEO**, l'**ADRIATICO** è l'unica ad aver registrato una flessione del traffico nel **PERIODO 2019-2025** (-8%, a fronte ad esempio di un +35% del **WEST COASTAL MED** o del +83% dell'**EASTERN MED**), conseguenza del divario tra infrastrutture e regolamenti

locali che non permettono ai porti di accogliere le navi più grandi. Per i ricercatori di **Risposte Turismo** il **2026** sarà un anno record per numero di navi accolte nei porti dell'**ADRIATICO** (**4.000** rispetto alle **3.700** del **2016**), a conferma di una crescente presenza di unità di dimensioni medio-piccole e di una minore incidenza dell'attività di homeporting nell'area rispetto al passato.

A livello nazionale, l'**ITALIA** si confermerà il primo Paese dell'**ADRIATICO** per traffico crocieristico, con oltre **2,1 MILIONI DI PASSEGGERI** movimentati previsti a fine anno (il **37,3%** del totale adriatico) e **1.075 ACCOSTI**. Seguono la **CROAZIA**, con **1,61 MILIONI DI PASSEGGERI** attesi, e la **GRECIA** che, per la prima volta, dovrebbe superare il milione di passeggeri movimentati. L'**ALBANIA**, pur restando ancora distante dai livelli record raggiunti nel **2017**, sarà il Paese che registrerà la crescita più marcata rispetto al **2025**, con un incremento del **15,9%** dei passeggeri movimentati e del **29,9%** delle toccate nave. Guardando ai singoli scali, **CORFÙ** si confermerà per il settimo anno consecutivo al vertice della classifica, raggiungendo per la prima volta la soglia di un milione di passeggeri movimentati (**+11,8%** sul **2025**), grazie a oltre **560 TOCCATE NAVE** (**+20,3%** sul **2025**). Alle sue spalle, **DUBROVNIK** manterrà il secondo posto, con **675 MILA PASSEGGERI** attesi (**+8%** sul **2025**), seguita da **KOTOR**, che con **615 MILA PASSEGGERI** (**+6%** sul **2025**) salirà al terzo posto della graduatoria. Completano le prime cinque posizioni **BARI**, con **559 MILA PASSEGGERI** previsti (**+1,5%** sul **2025**), e **VENEZIA** che, secondo le stime di **Risposte Turismo**, registrerà a fine anno una contrazione del **9,3%** rispetto al **2025**, attestandosi a circa **530 MILA PASSEGGERI** movimentati. Tra gli scali che registreranno la crescita più importante si segnalano **BAR**, dove sono attesi a fine **2026** circa **130 MILA PASSEGGERI** (**+78,5%** sul **2025**), e **RAVENNA**, che dovrebbe raggiungere quota **390 MILA PASSEGGERI** (**+57,2%** sul **2025**).

TABELLA 1
RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	maggio-25			maggio-26			Differenza maggio 2026 vs 2025	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			226			215	-11	-4,9%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	2.078.300	292.832	2.371.132	2.147.237	304.648	2.451.885	80.753	3,4%
Prodotti petroliferi	263.379	10.744	274.123	437.949	17.393	455.342	181.219	66,1%
Rinfuse liquide non petrolifere	155.912	17.500	173.412	114.439	15.762	130.201	-43.211	-24,9%
Rinfuse solide	990.558	40.965	1.031.523	854.573	55.953	910.526	-120.997	-11,7%
Merci varie	475.091	26.039	501.130	556.402	28.340	584.742	83.612	16,7%
Merci in container	139.465	106.096	245.561	129.349	98.638	227.987	-17.574	-7,2%
Merci su trailer/rotabili	53.895	91.488	145.383	54.525	88.562	143.087	-2.296	-1,6%
CONTAINER (TEU)	10.654	10.110	20.764	9.734	10.202	19.936	-828	-4,0%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE (pezzi) di cui:	2.957	3.555	6.512	6.453	3.989	10.442	3.930	60,4%
Trailer	2.881	3.055	5.936	2.880	2.982	5.862	-74	-1,2%
Automotive	0	0	0	3.500	0	3.500	3.500	n.d.
Altri veicoli	76	500	576	73	1.007	1.080	504	87,5%
PASSEGGERI (numero) di cui:	15	18	30.315	6	3	55.467	25.152	83,0%
su traghetti	15	18	33	6	3	9	-24	-72,7%
su navi da crociera			30.282			55.458	25.176	83,1%

PERIODO	gennaio-maggio 2025			gennaio-maggio 2026			Differenza gen. - mag. 2026 vs 2025	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			1.070			1.045	-25	-2,4%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	9.745.875	1.386.487	11.132.362	10.370.877	1.348.064	11.718.941	586.579	5,3%
Prodotti petroliferi	1.193.371	56.794	1.250.165	1.722.890	70.421	1.793.311	543.146	43,4%
Rinfuse liquide non petrolifere	682.881	104.731	787.612	600.105	47.062	647.167	-140.445	-17,8%
Rinfuse solide	4.689.792	177.228	4.867.020	4.729.012	210.792	4.939.804	72.784	1,5%
Merci varie	2.408.196	121.074	2.529.270	2.494.233	93.252	2.587.485	58.215	2,3%
Merci in container	532.355	508.925	1.041.280	570.887	488.089	1.058.976	17.696	1,7%
Merci su trailer/rotabili	239.280	417.735	657.015	253.750	438.448	692.198	35.183	5,4%
CONTAINER (TEU)	49.030	43.911	92.941	48.637	46.268	94.905	1.964	2,1%
Numero toccate navi portacontainer			187			188	1	0,5%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE (pezzi) di cui:	13.304	21.115	34.419	27.155	19.255	46.410	11.991	34,8%
Trailer	12.975	14.190	27.165	13.447	14.615	28.062	897	3,3%
Automotive	0	4.610	4.610	13.244	0	13.244	8.634	187,3%
Altri veicoli	329	2.315	2.644	464	4.640	5.104	2.460	93,0%
PASSEGGERI (numero) di cui:	62	62	30.896	44	32	55.908	25.012	81,0%
su traghetti	62	62	124	44	32	76	-48	-38,7%
su navi da crociera			30.772			55.832	25.060	81,4%

TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	maggio-25			maggio-26			Differenza maggio 2026 vs 2025	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	2.078.300	292.832	2.371.132	2.147.237	304.648	2.451.885	80.753	3,4%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	419.291	28.244	447.535	552.388	33.155	585.543	138.008	30,8%
Prodotti petroliferi	263.379	10.744	274.123	437.949	17.393	455.342	181.219	66,1%
Prodotti chimici	37.957	7.500	45.457	28.285	13.800	42.085	-3.372	-7,4%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	117.955	10.000	127.955	86.154	1.962	88.116	-39.839	-31,1%
Concimi	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	1.659.009	264.588	1.923.597	1.594.849	271.493	1.866.342	-57.255	-3,0%
Prodotti agricoli e animali	143.624	0	143.624	112.162	0	112.162	-31.462	-21,9%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	216.256	34.365	250.621	284.739	29.049	313.788	63.167	25,2%
Combustibili minerali	5.627	0	5.627	25.639	0	25.639	20.012	355,6%
Minerali e cascami per la metallurgia	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
Prodotti metallurgici	478.019	18.248	496.267	549.121	17.907	567.028	70.761	14,3%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	425.270	0	425.270	386.513	7.734	394.247	-31.023	-7,3%
Concimi	192.662	10.800	203.462	40.120	24.240	64.360	-139.102	-68,4%
Prodotti chimici	3.467	2.426	5.893	5.060	3.486	8.546	2.653	45,0%
Prodotti Diversi	724	1.165	1.889	7.621	1.877	9.498	7.609	402,8%
Merci in container	139.465	106.096	245.561	129.349	98.638	227.987	-17.574	-7,2%
Merci su trailer/rotabili	53.895	91.488	145.383	54.525	88.562	143.087	-2.296	-1,6%

PERIODO	gennaio-maggio 2025			gennaio-maggio 2026			Differenza gen. - mag. 2026 vs 2025	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	9.745.875	1.386.487	11.132.362	10.370.877	1.348.064	11.718.941	586.579	5,3%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	1.876.252	161.525	2.037.777	2.322.995	117.483	2.440.478	402.701	19,8%
Prodotti petroliferi	1.193.371	56.794	1.250.165	1.722.890	70.421	1.793.311	543.146	43,4%
Prodotti chimici	293.231	49.900	343.131	225.891	34.600	260.491	-82.640	-24,1%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	381.124	54.831	435.955	365.407	12.462	377.869	-58.086	-13,3%
Concimi	8.526	0	8.526	8.807	0	8.807	281	3,3%
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	7.869.623	1.224.962	9.094.585	8.047.882	1.230.581	9.278.463	183.878	2,0%
Prodotti agricoli e animali	1.019.689	7.050	1.026.739	1.114.183	0	1.114.183	87.444	8,5%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	912.769	72.063	984.832	845.635	101.632	947.267	-37.565	-3,8%
Combustibili minerali	61.150	0	61.150	71.356	0	71.356	10.206	16,7%
Minerali e cascami per la metallurgia	53.683	0	53.683	57.260	0	57.260	3.577	6,7%
Prodotti metallurgici	2.400.413	95.443	2.495.856	2.457.261	49.163	2.506.424	10.568	0,4%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	1.880.845	0	1.880.845	1.905.281	16.323	1.921.604	40.759	2,2%
Concimi	739.264	113.952	853.216	701.450	114.657	816.107	-37.109	-4,3%
Prodotti chimici	28.783	7.325	36.108	36.224	8.026	44.250	8.142	22,5%
Prodotti Diversi	1.392	2.469	3.861	34.595	14.243	48.838	44.977	1164,9%
Merci in container	532.355	508.925	1.041.280	570.887	488.089	1.058.976	17.696	1,7%
Merci su trailer/rotabili	239.280	417.735	657.015	253.750	438.448	692.198	35.183	5,4%

TABELLA 3

FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	maggio-25			maggio-26			Differenza maggio 2026 vs 2025	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	143.624	0	143.624	112.162	0	112.162	-31.462	-21,9%
Cereali	143.624	0	143.624	106.182	0	106.182	-37.442	-26,1%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	334.211	44.365	378.576	370.893	31.011	401.904	23.328	6,2%
Farine di semi e frutti oleosi	104.832	0	104.832	95.895	0	95.895	-8.937	-8,5%
Semi e frutti oleosi	106.424	0	106.424	174.532	0	174.532	68.108	64,0%
Oli e grassi animali e vegetali	80.434	10.000	90.434	57.402	0	57.402	-33.032	-36,5%
Prodotti metallurgici di cui:	478.019	18.248	496.267	549.121	17.907	567.028	70.761	14,3%
Coils	446.354	15.194	461.548	529.297	12.050	541.347	79.799	17,3%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	425.270	0	425.270	386.513	7.734	394.247	-31.023	-7,3%
Materie prime per l'industria ceramica	374.852	0	374.852	347.585	7.734	355.319	-19.533	-5,2%
Clinker	0	0	0	0	0	0	0	n.d.

PERIODO	gennaio-maggio 2025			gennaio-maggio 2026			Differenza gen. - mag. 2026 vs 2025	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	1.019.689	7.050	1.026.739	1.114.183	0	1.114.183	87.444	8,5%
Cereali	1.013.964	7.050	1.021.014	1.076.891	0	1.076.891	55.877	5,5%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	1.293.893	126.894	1.420.787	1.211.042	114.094	1.325.136	-95.651	-6,7%
Farine di semi e frutti oleosi	432.439	12.253	444.692	401.690	4.700	406.390	-38.302	-8,6%
Semi e frutti oleosi	467.576	0	467.576	413.770	0	413.770	-53.806	-11,5%
Oli e grassi animali e vegetali	264.405	52.850	317.255	257.695	10.500	268.195	-49.060	-15,5%
Prodotti metallurgici di cui:	2.400.413	95.443	2.495.856	2.457.261	49.163	2.506.424	10.568	0,4%
Coils	2.248.696	64.770	2.313.466	2.395.785	37.621	2.433.406	119.940	5,2%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	1.880.845	0	1.880.845	1.905.281	16.323	1.921.604	40.759	2,2%
Materie prime per l'industria ceramica	1.671.874	0	1.671.874	1.670.947	16.323	1.687.270	15.396	0,9%
Clinker	0	0	0	0	0	0	0	n.d.

TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	maggio-25	maggio-26	Differenza maggio 2026 vs 2025	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	10.654	9.734	-920	-8,6%
pieni	9.094	8.550	-544	-6,0%
vuoti	1.560	1.184	-376	-24,1%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	10.110	10.202	92	0,9%
pieni	7.706	6.869	-837	-10,9%
vuoti	2.404	3.333	929	38,6%
CONTAINER TOTALI di cui:	20.764	19.936	-828	-4,0%
pieni	16.800	15.419	-1.381	-8,2%
vuoti	3.964	4.517	553	14,0%

PERIODO	gennaio-maggio 2025	gennaio-maggio 2026	Differenza gen. - mag. 2026 vs 2025	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	49.030	48.637	-393	-0,8%
pieni	34.078	37.110	3.032	8,9%
vuoti	14.952	11.527	-3.425	-22,9%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	43.911	46.268	2.357	5,4%
pieni	37.550	35.671	-1.879	-5,0%
vuoti	6.361	10.597	4.236	66,6%
CONTAINER TOTALI di cui:	92.941	94.905	1.964	2,1%
pieni	71.628	72.781	1.153	1,6%
vuoti	21.313	22.124	811	3,8%



TABELLA 5
TRAILER, ROTABILI E AUTOMOTIVE

PERIODO	maggio-25 (PEZZI)	maggio-26 (PEZZI)	Differenza maggio 2026 vs 2025	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE SBARCATI di cui:	2.957	6.453	3.496	118,2%
Trailer	2.881	2.880	-1	0,0%
Automotive	0	3.500	3.500	n.d.
Altri veicoli	76	73	-3	-3,9%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE IMBARCATI di cui:	3.555	3.989	434	12,2%
Trailer	3.055	2.982	-73	-2,4%
Automotive	0	0	0	n.d.
Altri veicoli	500	1.007	507	101,4%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE TOTALI di cui:	6.512	10.442	3.930	60,4%
Trailer	5.936	5.862	-74	-1,2%
Automotive	0	3.500	3.500	n.d.
Altri veicoli	576	1.080	504	87,5%

PERIODO	gennaio-maggio 2025 (PEZZI)	gennaio-maggio 2026 (PEZZI)	Differenza gen. - mag. 2026 vs 2025	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE SBARCATI di cui:	13.304	27.155	13.851	104,1%
Trailer	12.975	13.447	472	3,6%
Automotive	0	13.244	13.244	n.d.
Altri veicoli	329	464	135	41,0%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE IMBARCATI di cui:	21.115	19.255	-1.860	-8,8%
Trailer	14.190	14.615	425	3,0%
Automotive	4.610	0	-4.610	-100,0%
Altri veicoli	2.315	4.640	2.325	100,4%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE TOTALI di cui:	34.419	46.410	11.991	34,8%
Trailer	27.165	28.062	897	3,3%
Automotive	4.610	13.244	8.634	187,3%
Altri veicoli	2.644	5.104	2.460	93,0%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	maggio-25 (NUMERO)	maggio-26 (NUMERO)	Differenza maggio 2026 vs 2025	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	33	9	-24	-72,7%
in sbarco	15	6	-9	-60,0%
in imbarco	18	3	-15	-83,3%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	30.282	55.458	25.176	83,1%
in transito	1.348	1.894	546	40,5%
in sbarco/imbarco	10	0	-10	-100,0%
homeport	28.924	53.564	24.640	85,2%
Numero toccate navi da crociera	7	11	4	57,1%
TOTALE PASSEGGERI	30.315	55.467	25.152	83,0%

PERIODO	gennaio-maggio 2025 (NUMERO)	gennaio-maggio 2026 (NUMERO)	Differenza gen. - mag. 2026 vs 2025	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	124	76	-48	-38,7%
in sbarco	62	44	-18	-29,0%
in imbarco	62	32	-30	-48,4%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	30.772	55.832	25.060	81,4%
in transito	1.838	2.268	430	23,4%
in sbarco/imbarco	10	0	-10	-100,0%
homeport	28.924	53.564	24.640	85,2%
Numero toccate navi da crociera	17	19	2	11,8%
TOTALE PASSEGGERI	30.896	55.908	25.012	81,0%