

# Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



*Ottobre 2023*



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico centro settentrionale



a cura della **DIREZIONE OPERATIVA**  
**AREA PIANIFICAZIONE, SVILUPPO, PROMOZIONE, PROGETTAZIONE UE**

*Capo Area Vittoria Sbrighi*

*chiuso il .....2023*

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

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

**Citazione raccomandata in caso di utilizzo:**

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



## SOMMARIO

<i>I.</i>	<i>Movimentazione complessiva a tutto Ottobre 2023</i> .....	5
<i>II.</i>	<i>Focus Categorie Merceologiche</i> .....	8
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE.....	9
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE .....	14
3.	PRODOTTI METALLURGICI.....	16
4.	ALTRE MERCEOLOGIE .....	21
5.	CROCIERE .....	32

## INDICE DELLE FIGURE

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

## INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

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



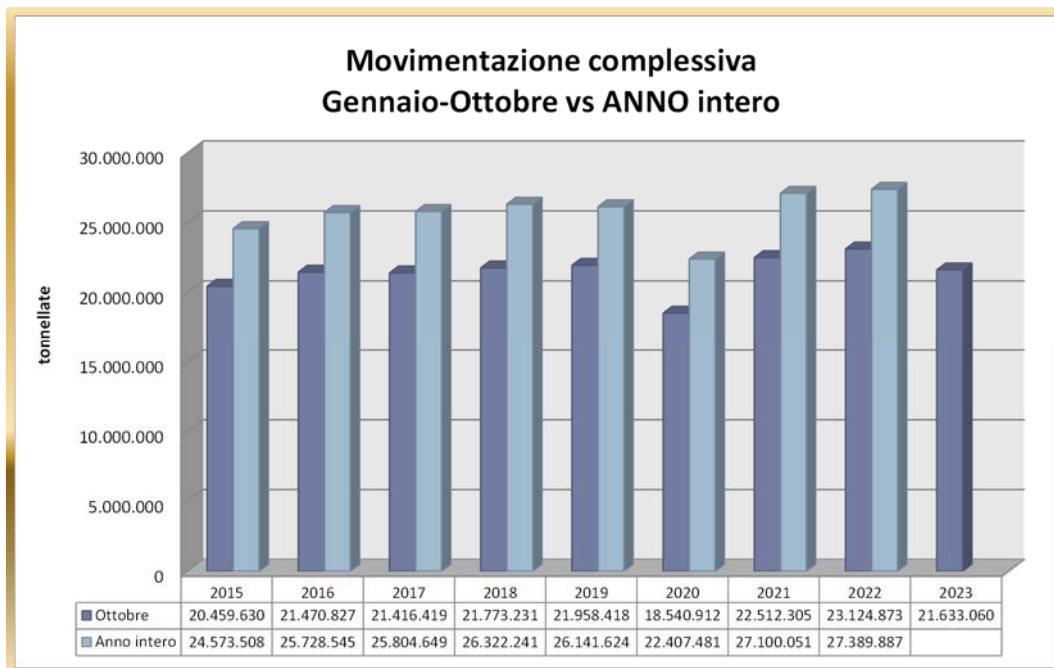
## I. *Movimentazione complessiva a tutto Ottobre 2023*

**Gennaio-Ottobre** Il **PORTO DI RAVENNA** nei **PRIMI 10 MESI DEL 2023** ha movimentato complessivamente **21.633.060 TONNELLATE**, in calo del **6,5%** (quasi **1,5 MILIONI DI TONNELLATE** in meno) rispetto l'anno precedente.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **18.785.007 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **2.848.053 TONNELLATE** (rispettivamente **-6,8%** e **-3,8%** in confronto ai **PRIMI 10 MESI del 2022**).

**Numero di toccate** Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **2.114, 183** toccate in meno (**-8,7%**) rispetto al **2022**.

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



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

**Ottobre 2023** Negativo l'andamento del mese di **OTTOBRE**, nel quale sono state movimentate **1.948.128 TONNELLATE**, in diminuzione del **16,7%** (**391 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso mese del **2022**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **1.622.980 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **325.148 TONNELLATE** (rispettivamente **-20,2%** e **+6,8%** in confronto a **OTTOBRE 2022**).

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, NEL PERIODO GENNAIO-OTTOBRE 2023 le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide e merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione di **17.747.652 TONNELLATE** - sono diminuite del **7,0%** rispetto allo stesso periodo del **2022**, mentre il mese di **OTTOBRE**, con **1.522.205 TONNELLATE**, è in calo del **20,6%** rispetto allo stesso mese del **2022**.

**Merci per condizionamento**

Nell'ambito delle **MERCI SECCHHE**, quelle **UNITIZZATE IN CONTAINER** (con **1.989.718 TONNELLATE**) sono diminuite del **4,4%** rispetto al **2022**, con un mese di **OTTOBRE** negativo, in cui sono state movimentate **187.228 TONNELLATE** (**-3,4%** rispetto ad **OTTOBRE 2022**).

**Merci secche**

Continua invece il buon andamento delle **MERCI SU ROTABILI** che chiudono i **PRIMI 10 MESI DEL 2023** in crescita del **2,6%** rispetto al **2022**, movimentando **1.542.440 TONNELLATE**, nonostante il mese di **OTTOBRE** sia in calo del **19,3%** (con quasi **144 MILA TONNELLATE** movimentate contro le **178 MILA TONNELLATE** del mese di **OTTOBRE 2022**).

Nei **PRIMI 10 MESI DEL 2023** i **PRODOTTI LIQUIDI**, con una movimentazione di **3.885.408 TONNELLATE**, sono in calo (**-4,0%**) rispetto allo stesso periodo del **2022**, ma comunque in recupero grazie al mese di **OTTOBRE 2023**, che ha chiuso con una leggera crescita a **425.923 TONNELLATE** (**+0,9%**).

**Prodotti liquidi**

In base alle comunicazioni preventive caricate sul **PORT COMMUNITY SYSTEM** alla chiusura degli ordinativi, per il mese di **NOVEMBRE 2023** si stima una movimentazione complessiva di quasi **1,8 MILIONI DI TONNELLATE**, con un calo del **7,3%** rispetto a **NOVEMBRE 2022**.

**Prime stime per novembre 2023**

Si stimano cali più o meno significativi per tutte le merceologie ad eccezione dei **METALLURGICI** che dovrebbero essere in aumento di quasi il **3%**. La peggior performance dovrebbe essere quella dei **CONCIMI** con un calo del **47%**. Male anche gli **AGROALIMENTARI SOLIDI**, in diminuzione di quasi il **46%**, i **CHIMICI LIQUIDI**, di quasi il **36%**, mentre i **SOLIDI** del **48%**, i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** del **24%** e gli **AGROALIMENTARI**



*LIQUIDI* del **17%**. Stabili invece i *PETROLIFERI* nonostante una leggera perdita stimata dello **0,5%**.

In aumento invece rispetto a **NOVEMBRE 2022** sia la *MERCE SU TRAILER* che la *MERCE IN CONTAINER* (rispettivamente **+10%** e **+1%**), mentre si stimano in calo il **NUMERO DI TRAILER** (**-6%**) e il **NUMERO DI TEUS** (**-2,5%**).

Il **PERIODO GENNAIO-NOVEMBRE 2023** dovrebbe chiudersi, in sintesi, con una *MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA* di poco più di **25,2 MILIONI DI TONNELLATE**, in calo di circa il **7%** rispetto al **2022**. Come progressivo, sono in crescita solamente i *CONCIMI* (**+6%**) e i *PETROLIFERI* (**+2,6%**). Stabili i *METALLURGICI* (**+0,2%**).

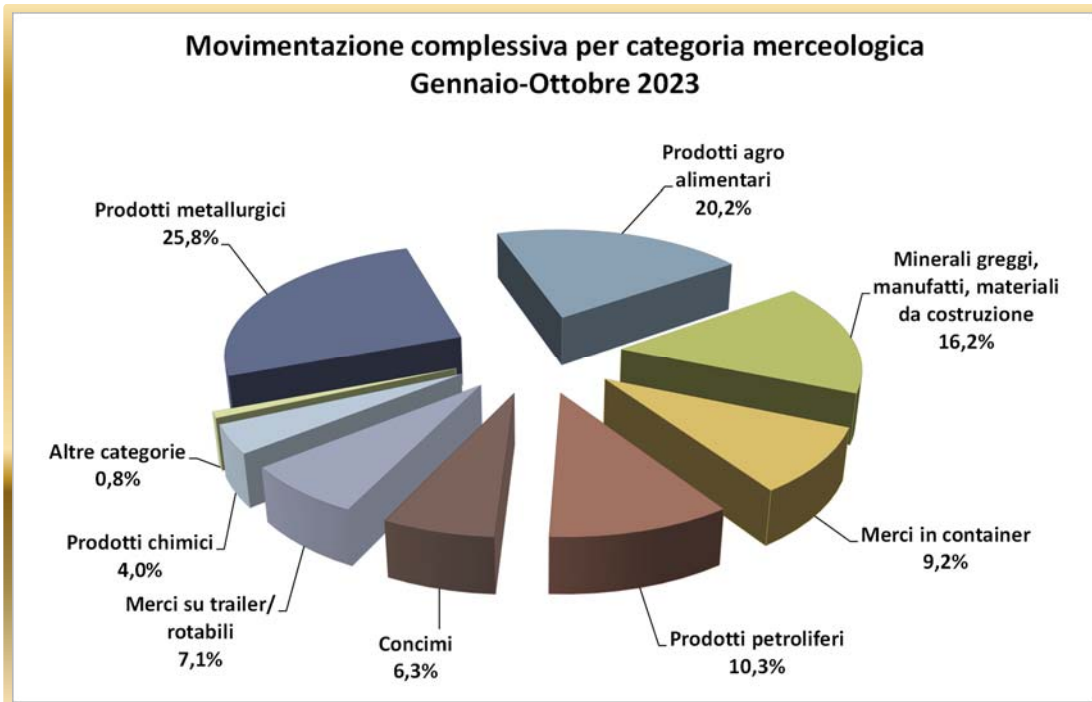
In calo di oltre il **25%**, invece, i *MATERIALI DA COSTRUZIONE* (quasi **3,85 MILIONI DI TONN.** movimentate), del **20%** i *CHIMICI SOLIDI* e dell'**8%** i *LIQUIDI*, di quasi il **17%** gli *AGROALIMENTARI LIQUIDI* (**913.000 TONN.** movimentate) e di quasi il **9%** quelli *SOLIDI* (quasi **3,8 MILIONI DI TONN.** movimentate).

Stima negativa nei **PRIMI 11 MESI DEL 2023**, ma comunque in ripresa, per i *CONTAINER*, con poco più di **198 MILA TEUS** (**-6,5%** rispetto al **2022**); dal punto di vista dei volumi movimentati, la *MERCE IN CONTAINER* è stimata in poco meno di **2,2 MILIONI DI TONNELLATE**, in diminuzione del **4%** rispetto al **2022**.

In calo il numero dei *TRAILER* movimentati che nei **PRIMI 11 MESI DEL 2023** dovrebbero raggiungere poco più di **72.700 PEZZI** (circa **1.250 PEZZI** in meno, **-1,7%**) e con la *MERCE SU TRAILER* che dovrebbe attestarsi su **1,7 MILIONI DI TONNELLATE**, in aumento del **3%** rispetto a quella movimentata fino a **NOVEMBRE 2022**.

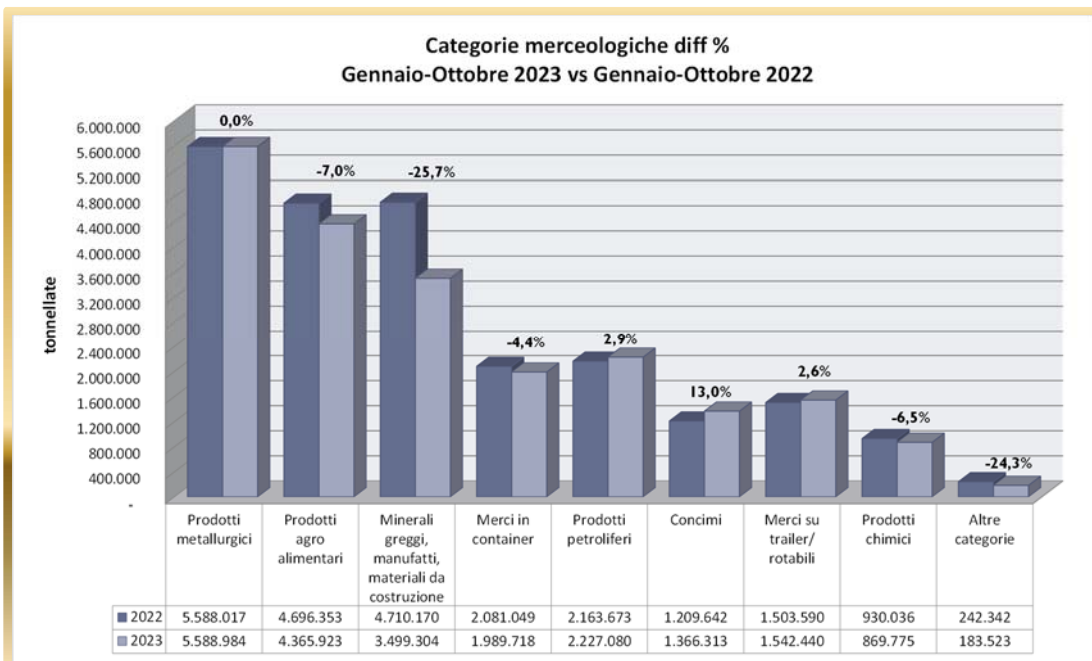
## II. Focus Categorie Merceologiche

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



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

FIGURA 3 – CONFRONTO PERIODO GENNAIO-OTTOBRE 2023 vs 2022



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

## 1. COMPARTO AGROALIMENTARE

**Gennaio-Ottobre 2023** Continua il trend negativo, iniziato lo scorso mese, per il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*) con una movimentazione complessiva dei **10 MESI DEL 2023** pari a **4.365.923 TONNELLATE** di merce, in calo del **7,0%** (**330 MILA** tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo del **2022**.

Risulta molto negativo l'andamento del mese di **OTTOBRE** che, con **410.362 TONNELLATE** di merce movimentata, è in diminuzione del **36,3%** (oltre **233 MILA** tonnellate in meno) rispetto a **OTTOBRE 2022**.

**Cereali** Analizzando le singole merceologie, nel **PERIODO GENNAIO-OTTOBRE DEL 2023** è negativo il risultato dei **CEREALI**, con **1.521.085 TONNELLATE** movimentate (**-6,6%** rispetto al **2022**), con un mese di **OTTOBRE** particolarmente negativo dove i **CEREALI** movimentati sono stati solamente **183.558 TONNELLATE** (contro le oltre **500 MILA** tonnellate di **OTTOBRE 2022**, che era stato un mese particolarmente positivo), in calo del **63,4%**.

**Russia: grano gratis ai paesi africani**

«Invieremo a titolo gratuito **200 MILA TONNELLATE** di grano ai paesi africani più dipendenti dalle importazioni». Lo ha reso noto nei giorni scorsi il **MINISTRO DELL'AGRICOLTURA DELLA FEDERAZIONE RUSSA, DMITRY PATRUSHEV**. Il programma, che sarà completato nei primi mesi del **2024**, è già in corso. **DUE NAVI**, con un totale di **50 MILA TONNELLATE** a bordo, sono già in viaggio verso **SOMALIA** e **BURKINA FASO**. Le forniture gratuite erano state annunciate dal presidente **PUTIN** in occasione dell'ultimo vertice russo-africano che si è svolto, a San Pietroburgo, a fine **LUGLIO**, come risposta all'accusa secondo la quale il mancato rinnovo dell'accordo con l'**UCRAINA** sul grano dal **MAR NERO** avrebbe fatto salire l'emergenza alimentare nei paesi meno avanzati.

Secondo il **PRESIDENTE DI CONFAGRICOLTURA, MASSIMILIANO GIANSAANTI**, «la **FEDERAZIONE RUSSA** continua ad usare i prodotti agricoli come un'arma e come strumento di influenza geostrategica». **GIANSAANTI** ha fatto anche riferimento alla sospensione delle esportazioni di grano duro russo che, a meno di novità, scatterà a **DICEMBRE** per assicurare adeguati

rifornimenti sul mercato interno. *«L'export di grano duro russo è limitato – ha rilevato il PRESIDENTE DI CONFAGRICOLTURA – ma il blocco è indice della grande condizione di incertezza esistente sui mercati internazionali».* In questo contesto, ha aggiunto, *«l'indipendenza alimentare della UE assume un crescente valore».*

Intanto, durante un incontro a inizio **NOVEMBRE** tra la *PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE EUROPEA VON DER LEYEN* e il leader ucraino *ZELENSKY*, è stato fatto il punto sul ruolo svolto dai **“corridoi di solidarietà”** aperti dalla **UE**, per dare un'alternativa alle esportazioni via mare dell'**UCRAINA**. *«Da quando sono stati attivati, sedici mesi fa, i “corridoi” hanno consentito l'esportazione di 100 MILIONI DI TONNELLATE di merci ucraine. I prodotti destinati all'alimentazione hanno inciso per oltre la metà sul totale»*, ha detto la *VON DER LEYEN*. La presidente dell'Esecutivo della **UE** ha anche sottolineato che i “corridoi” saranno rafforzati, *«grazie ad investimento già disponibile di un miliardo di euro. Ogni sforzo e ogni euro sono ben impiegati perché ancorano l'economia ucraina al nostro mercato unico».*

Nel periodo **GENNAIO-OTTOBRE DEL 2023** la movimentazione delle **FARINE**, pari a **777.835 TONNELLATE**, è diminuita dell'**8,2%** rispetto al **2022**, con un mese di **OTTOBRE** in ripresa che, con **61.641 TONNELLATE**, è cresciuto dell'**88,4%** rispetto ad **OTTOBRE 2022**.

**Farine**

Perde terreno il granaio **EMILIA-ROMAGNA**, con le superfici coltivate nel **2024** che passano da **250 a 220MILA ETTARI** complessivi. *CONFAGRICOLTURA EMILIA ROMAGNA* stima una flessione più accentuata per il grano duro rispetto al tenero, nell'ordine del **15-20%**, configurando uno scenario decisamente in controtendenza rispetto all'andamento degli ultimi anni. Il grano duro registra infatti una netta battuta d'arresto nella terza regione d'**ITALIA** per ettari investiti: una disaffezione dovuta sia alla carenza di seme certificato, sia all'elevata volatilità dei mercati nonché scarsa redditività della coltura. *“Bisogna sostenere il comparto produttivo e la filiera regionale di eccellenza della pasta made in Italy – avverte CONFAGRICOLTURA EMILIA ROMAGNA – potenziare il sistema dei contratti di filiera e promuovere strumenti di tutela del*

**Emilia Romagna:**  
*calano le superfici a grano duro, crescono soia e orticole*

*reddito. Sul fronte commerciale, potrebbe giocare a favore la diminuzione degli stock mondiali di grano duro, per via dell'eccesso di piogge in **EUROPA** e, al contempo, della grave siccità abbattutasi sul continente nordamericano".*

Nel **FERRARESE** il calo delle superfici a grano duro sarà probabilmente compensato da un incremento di terreni a soia e orticole. In **ROMAGNA** si prevede una crescita delle colture da seme (girasole, barbabietola, radicchio) e delle orticole come cipolle e patate visto il trend commerciale positivo della passata campagna. Nell'area che va da **BOLOGNA** a **MODENA** e **REGGIO EMILIA** si conferma in crescita la superficie coltivata a grano tenero di forza (varietà Rebelde e Bologna o simili), sulla spinta di quotazioni soddisfacenti tuttora in tendenziale rialzo. *"Ci attendiamo nel 2024 – precisa infine CONFAGRICOLTURA EMILIA ROMAGNA – un leggero balzo in avanti della superficie investita a erba medica un po' ovunque, su tutto il territorio regionale, in virtù del fatto che la coltura è in grado di garantire una buona redditività, trainata anche dalla domanda estera".*

**Semi oleosi** Aumentano gli sbarchi dei **SEMI OLEOSI (983.032 TONNELLATE)**, in crescita del **3,1%** rispetto al **2022** con un'ottima performance registrata nel mese di **OTTOBRE** in cui gli sbarchi sono pari a **45.612 TONNELLATE (+437,7%** rispetto allo stesso mese del **2022** quando le tonnellate movimentate erano state poco meno di **8.500**).

**Oli animali e vegetali** Segno negativo, ma in ripresa, nel **PERIODO GENNAIO-OTTOBRE 2023** per la movimentazione di **OLI ANIMALI E VEGETALI**, pari a **576.488 TONNELLATE (-23,3%** rispetto al **2022**), con un'inversione di tendenza registrata nel mese di **OTTOBRE 2023** dopo diversi mesi negativi (**75.969 tonnellate** movimentate; **+8,7%** rispetto ad **OTTOBRE 2022**).

**Indonesia: ettari di piantagioni potrebbero tornare a essere foreste**

Nel **2001** più della metà del territorio dell'**INDONESIA** era coperto da foreste primarie, le più preziose in termini sia di stoccaggio dell'anidride carbonica, sia di biodiversità. Stiamo parlando di qualcosa come **93,8 MILIONI DI ETTARI**. Da allora al **2022**, il paese ha perso **29,4 MILIONI DI ETTARI** della propria copertura arborea. Non ci sono dubbi su quale sia la prima

responsabile: l'industria dell'olio di palma. Ma non è detto che quelle foreste siano perse per sempre. Da qualche tempo il governo ha avviato un'imponente operazione di mappatura delle piantagioni illegali di palme da olio: se tutto andrà come previsto, circa **200MILA ETTARI** potranno ritornare foreste. L'**INDONESIA** è uno degli stati che hanno vissuto in modo più drammatico la deforestazione. Ma è anche uno di quelli che hanno scelto di reagire. Dopo gli incendi senza precedenti del **2015**, il governo ha introdotto una moratoria temporanea sulle licenze per le nuove piantagioni di palma da olio e una seconda moratoria, stavolta permanente, sulla conversione di foreste primarie e terreni torbosi. Il tasso di deforestazione dunque è sceso visibilmente, ma resta il problema di tutti gli appezzamenti che erano stati coltivati precedentemente. E di tutti quelli che sono sfuggiti ai controlli.

Diversi report indipendenti sottolineano la presenza di vaste sacche di illegalità nel settore. La coalizione di ONG "*EYES ON THE FOREST*" per esempio si è concentrata nella **PROVINCIA DI RIAU**, fulcro della produzione di olio di palma nel paese. Gli ettari tappezzati di palme da olio sono **5,41 MILIONI**: di questi, **2,52** (il **47%**) sono all'interno delle foreste. C'è da dire che si tratta soprattutto di foreste designate per le attività produttive; l'**8,7%** si trova all'interno di aree protette. Sui quasi **17 MILIONI DI ETTARI** coltivati a palme da olio in **INDONESIA**, circa **3,3 MILIONI** si trovano nelle foreste. Ma lo stato è a conoscenza dei proprietari soltanto di **1,67 MILIONI DI ETTARI** di tali piantagioni. Ignora chi siano tutti gli altri. Nel **2020**, come riportato da *REUTERS*, il governo ha quindi emanato nuove norme per rimettere ordine nel settore. Le aziende hanno dovuto presentare una serie di documenti. Se da questi emergerà che le piantagioni sono all'interno di foreste designate per le attività produttive, allora i proprietari potranno continuare a coltivare, a fronte del pagamento di alcune sanzioni. I campi di palme da olio che risiedono all'interno di aree protette, invece, dovranno tornare al loro stadio originale di foreste. Il *SEGRETARIO GENERALE DEL MINISTERO DELLE FORESTE, BAMBANG HENDROYONO*, stima che circa **200MILA ETTARI** saranno riconsegnati alla natura. Un'area grande all'incirca quanto la provincia di **BENEVENTO**.

## DISTRETTI AGROALIMENTARI, EXPORT IN CRESCITA NEL PRIMO SEMESTRE (+5,3%)

(DA AGRISOLE, 16 NOVEMBRE 2023)

Le esportazioni complessive dei distretti agro-alimentari italiani mostrano un trend positivo nel **PRIMO SEMESTRE DEL 2023** (+5,3% tendenziale), a fronte di oltre **13 MILIARDI DI EURO** di esportazioni. Il dato emerge dal **“Monitor dei distretti agro-alimentari italiani”** al **30 GIUGNO 2023**, curato dalla *DIREZIONE STUDI E RICERCHE DI INTESA SANPAOLO*. Questo risultato include tuttavia anche un significativo effetto prezzo (+9% circa l'incremento dei prezzi all'export stimato per gli oltre **50** distretti monitorati).

La prima filiera per valori esportati è quella del **VINO**, a circa **3,3 MILIARDI DI EURO** nel **PRIMO SEMESTRE 2023** (+1,4% tendenziale). La filiera della **PASTA E DOLCI** supera i **2,1 MILIARDI DI EURO** nel semestre (+10,1% tendenziale), risultato ancora spinto dalla dinamica dei prezzi (+8,4% l'indice dei prezzi alla produzione sui mercati esteri per l'industria della pasta nei **PRIMI SEI MESI DEL 2023**). La filiera dei **DISTRETTI AGRICOLI** chiude in leggero calo il **PRIMO SEMESTRE 2023**, sfiorando i **2 MILIARDI DI EURO** (-2,8%) a causa sia della riduzione dei consumi per l'aumento dell'inflazione, sia per gli effetti degli eventi climatici avversi che compromettono i raccolti. Buon risultato della filiera delle **CONSERVE**, che raggiunge **1,5 MILIARDI DI EURO** nel primo semestre (+15,4%). Dinamica positiva anche per la filiera delle **CARNI E DEI SALUMI**, con oltre **1,2 MILIARDI DI EURO** di esportazioni (+10% rispetto al **PRIMO SEMESTRE DEL 2021**) e dell'**OLIO**, in incremento del **4,1%**. Rallenta la filiera del **LATTIERO-CASEARIO**, ma resta in positivo sfiorando **1,2 MILIARDI DI EURO** di esportazioni (+4%). La **GERMANIA** si conferma il primo partner commerciale per i prodotti dei distretti agroalimentari, seppur in rallentamento (+7,9%).

*«I segnali che arrivano dall'agroalimentare italiano sono positivi e confermano che la qualità del made in Italy è apprezzata a livello internazionale. Il sostegno di Intesa Sanpaolo verso l'intera filiera, che va dall'agricoltura alle relative aziende di trasformazione, in questi mesi si svolge su più fronti: dagli strumenti finanziari più tipici, fino a quelli straordinari per governare in maniera prioritaria la transizione green»,* commenta *MASSIMILIANO CATTOZZI, RESPONSABILE DIREZIONE AGRIBUSINESS INTESA SANPAOLO*. *«In parallelo per l'emergenza climatica abbiamo concesso in questi anni 4,5 MILIARDI DI EURO nell'ambito del credito di calamità dedicati a supportare gli operatori del comparto da eventi climatici avversi».*

## 2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

Negativo l'andamento dei **MATERIALI DA COSTRUZIONE** nei **10 MESI DEL 2023**, con una movimentazione complessiva di **3.499.304 TONNELLATE**, in calo (-25,7%) rispetto allo stesso periodo del **2022**. **Gennaio-Ottobre 2023**

La movimentazione di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **3.152.342 TONNELLATE**, è anch'essa in diminuzione del **27,1%** rispetto ai **PRIMI 10 MESI DEL 2022**.

Per i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** continua il trend negativo anche nel mese di **OTTOBRE**, con una movimentazione di solo **170.704 TONNELLATE** (-58,0% rispetto ad **OTTOBRE 2022**), da ricondurre soprattutto all'andamento particolarmente negativo delle **MATERIE PRIME CERAMICHE** che, con **147.080 TONNELLATE**, sono in calo del **60,1%** rispetto ad **OTTOBRE 2022**. **Ottobre 2023**

### "TERZO PONTE SUL SECCHIA, TRAFFICO PIÙ FLUIDO"

(DA IL RESTO DEL CARLINO, 22 NOVEMBRE 2023)

L'ipotesi – un terzo ponte sul **SECCHIA** – è futuribile, ma alle province di **MODENA** e **REGGIO EMILIA** non dispiacerebbe darvi concretezza. E sembra avere una certa fretta, da questo punto di vista, anche **CONFINDUSTRIA CERAMICA**, che dopo averlo annunciato a **maggio**, ha recentemente presentato uno studio di fattibilità sull'infrastruttura che ne prevede le possibili collocazioni, ne elenca le ricadute sul territorio e ne stima i costi.

Ha bisogno di infrastrutture il distretto ceramico, e forse anche scottata dalle recenti polemiche sulla Bretella in Consiglio Comunale a **MODENA**, **CONFINDUSTRIA CERAMICA** rilancia.

Finanziando lo studio e ricordando che anche dal miglioramento della logistica e della viabilità passa "la competitività del più importante distretto ceramico europeo, sempre che – ha detto ancora **SAVORANI** – si voglia mantenere qui questa eccellenza del *Made in Italy* e il lavoro di qualità che esso ha assicurato in tutti questi anni al territorio".



Due le ipotesi previste dal piano: la prima collega la sponda modenese all'altezza di via dei Moli con quella reggiana a ridosso della cosiddetta rotonda "Frascari", la seconda collocherebbe invece l'infrastruttura appena più a sud, affacciandola su **TRESSANO**. In entrambi i casi si ragiona di un passaggio di vetture, sul terzo ponte, di una **TRENTINA DI VEICOLI AL MINUTO** nelle ore di punta, ad alleggerire il transito sui ponti oggi esistenti e in entrambi i casi, al di là di costi importanti (**15 MILIONI** per la prima ipotesi, **18** per la seconda) i costi cosiddetti sociali (ovvero il tempo perso in coda, l'inquinamento, l'usura delle strutture esistenti) si ridurrebbero dai **9,6** ai **12,8 MILIONI DI EURO**. Permettendo di ripagare l'investimento fatto per realizzare il ponte in un lasso di tempo tra i **16** e i **19 MESI**.

*"Ripensare l'assetto infrastrutturale del bacino del **SECCHIA** è fondamentale per lo sviluppo e la crescita di questo territorio, che vede ancora aziende fare investimenti significativi e offrire opportunità di lavoro", ha dichiarato FABIO BRAGLIA, PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI MODENA, trovando agevolmente sponda, fuor di metafora, nelle dichiarazioni di GIORGIO ZANNI, PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI REGGIO EMILIA E SINDACO DI CASTELLARANO.*

Alle due ipotesi in esame si accompagna peraltro, evidentemente, la necessità di raddoppiare anche il tratto sassolese della Pedemontana oggi a due corsie (**6,5 MILIONI**, il costo stimato) e non è un caso che il raddoppio sia, ovviamente, considerato nello studio. *"Grazie al quale – ha detto ancora ZANNI - abbiamo la conferma, con evidenze scientifiche, di ciò che pensavamo da tempo: solo realizzando il terzo ponte e adeguando a due corsie il tratto di **SASSUOLO** della pedemontana potremo dare soluzione al problema del traffico nel distretto ceramico. Davanti a questi dati è tempo che tutte le amministrazioni esprimano pubblicamente le loro volontà, senza ambiguità o perdite di tempo. Tutte le amministrazioni saranno chiamate nei prossimi mesi ad approvare i nuovi piani urbanistici generali: inserire entrambe le opere nei rispettivi strumenti di pianificazione è il primo passaggio necessario per il reperimento delle risorse indispensabili per la realizzazione dell'opera".*

### 3. PRODOTTI METALLURGICI

Stabili i **PRODOTTI METALLURGICI** nel **PORTO DI RAVENNA**, nei **10 MESI DEL 2023**, dove sono state movimentate **5.588.984 TONNELLATE**, in calo di **967 tonnellate** rispetto allo stesso periodo del **2022**.

**Gennaio-Ottobre 2023**

Buona, tuttavia, la performance del mese di **OTTOBRE** con una movimentazione di **562.675 TONNELLATE**, in crescita del **25,9%** rispetto ad **OTTOBRE 2022**.

**Ottobre 2023**

Gli sbarchi provenienti da **TARANTO** (**ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA**) nei **PRIMI 10 MESI DEL 2023**, pari a **582.058 TONNELLATE**, sono in aumento del **9,7%** rispetto al **2022**.

**Positivi gli sbarchi da Taranto**

Nulla di fatto per l'assemblea di **ACCIAIERIE D'ITALIA**, che gestisce gli impianti dell'ex Ilva. La società, partecipata dallo Stato tramite **INVITALIA** e dal gruppo indiano **ARCELORMITTAL**, è in grave difficoltà finanziaria e i due soci avrebbero dovuto decidere una ricapitalizzazione per assicurare la continuità aziendale. L'assemblea si è chiusa con «*la indisponibilità del socio privato a fare la sua parte*», ovvero a finanziare in quota parte, per il **62%** che detiene di **ACCIAIERIE D'ITALIA**, quanto serve all'**EX ILVA** per scongiurare lo stop alla produzione e la messa in liquidazione della società. Fonti qualificate parlano di un «*muro contro muro*» tra azionisti. La multinazionale franco-indiana non ha alcuna intenzione di seguire l'indicazione del **MINISTRO GIANCARLO GIORGETTI**, che aveva sottolineato come l'azionista pubblico fosse pronto a fare la sua parte, a condizione che il privato facesse altrettanto. I **320 MILIONI** che servono a non spegnere gli altiforni avrebbero dovuto essere versati per il **38%** da **INVITALIA** e per il **62%** da **ARCELORMITTAL**. Ma la multinazionale non è disponibile e questa volta lo avrebbe detto chiaro e tondo in assemblea. «*Ad ARCELORMITTAL non interessa mantenere il controllo di ACCIAIERIE D'ITALIA. Il governo se ne faccia una ragione e salga in maggioranza, come già può fare*». A suggerire a **INVITALIA** di convertire in capitale i **680 MILIONI** di prestito obbligazionario erogati la primavera scorsa pare sia stata la stessa multinazionale. **ARCELORMITTAL** ha tuttavia chiesto la convocazione di una nuova assemblea «*forse come ultimo tentativo di negoziato, anche se la posizione è chiara*». Una posizione peraltro coerente con

**Ex Ilva: accordo in fumo fra i due soci**

le ultime scelte del socio indiano: ritiro del management straniero dall'*ITALIA*, deconsolidamento della società italiana del gruppo, partecipazione virtuale all'ultimo prestito obbligazionario, quando *ARCELORMITTAL* si è limitata a convertire crediti per **70 MILIONI** mentre lo Stato italiano iniettava **680 MILIONI** cash.

Ora che succede? Lo Stato già possiede gli strumenti per intervenire: l'ultimo decreto salva *EX ILVA* prevede che il socio pubblico possa convertire in capitale i **680 MILIONI** di prestito obbligazionario e assumere il controllo di *ACCIAIERIE D'ITALIA* in qualsiasi momento. Il *MINISTRO PER LE IMPRESE ADOLFO URSO* si era detto pronto a farlo, poi il dossier gli è stato sfilato per essere assegnato al *MINISTRO FITTO*. E lì è cominciata la narrazione di una trattativa che procede da mesi, senza risultato. O meglio: i risultati non sembrano positivi. L'*EX ILVA* chiuderà il **2023** con circa **3 MILIONI DI TONNELLATE** di acciaio prodotti a fronte dei **4 MILIONI** promessi, l'uso della cassa integrazione è costante e ampio, lo stato degli impianti è, come denunciano i sindacati, non solo in abbandono ma pure pericoloso, come dimostrano i **55 INCIDENTI** denunciati dalla RSU dello stabilimento di *GENOVA*. I sindacati sono furenti. Fonti tecniche spiegano che, senza sostegno finanziario, *ACCIAIERIE D'ITALIA* sarà costretta a ridurre ulteriormente la produzione per ridurre l'acquisto di materie prime: «Oggi *TARANTO* produce **8.000 TONNELLATE** al giorno con due altiforni, può scendere a un forno solo, producendo **5.000 TONNELLATE**, ma sotto le **4.000 TONNELLATE** un altoforno non può scendere».

**Marcegaglia:**  
*chiudere Acciaierie  
d'Italia sarebbe una  
follia*

L'ennesimo rinvio dell'assemblea di *ACCIAIERIE D'ITALIA* lascia in sospeso il nodo chiave della ricapitalizzazione e mette in allerta il territorio e l'industria. «Noi siamo i più grandi clienti di *ACCIAIERIE D'ITALIA*. Per noi, ma per tutto il paese, l'acciaio è fondamentale. Perdere l'*Ilva* sarebbe follia. Io non ci posso credere. Queste assemblee rimangono aperte, un'ultima parola negativa non c'è ancora stata. Mi auguro che si arrivi a una conclusione che permetta all'acciaieria di continuare a produrre, anzi, alzare la produzione», ha commentato *EMMA MARCEGAGLIA*. «Le potenzialità di *ACCIAIERIE D'ITALIA* sono molto maggiori di quello che sta facendo ora: meno di **3 MILIONI DI TONNELLATE**, potrebbe farne **6, 7 o 8** - ha aggiunto *MARCEGAGLIA*

- *Quando succedono queste cose vuol dire che ci sono stati errori da tutte le parti. Ricorderete gli scudi penali, i contratti cambiati, poi la congiuntura negativa. Tenere aperte le assemblee mi fa sperare però che qualche possibilità ancora ci sia». Il PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA CARLO BONOMI ha detto: «Questo Paese deve decidere se vuole l'acciaio o no. Io credo sia fondamentale averlo, perciò spero in una soluzione».*

Per quanto riguarda gli scambi con i **PAESI COMUNITARI** (-19,8% rispetto al **2022**), i principali Paesi di riferimento del **PORTO DI RAVENNA** sono stati la **GERMANIA** con quasi **362MILA TONNELLATE** (-23,5%), la **FRANCIA** con oltre **216MILA TONNELLATE** (-53,6%) e il **BELGIO** con oltre **215MILA TONNELLATE** (+76,4%).

**Porto di Ravenna:**  
*origine e destinazione  
della merce*

Per quanto riguarda i **PAESI EXTRA-UE**, l'arrivo/partenza di prodotti metallurgici, pari a **3.936.443 TONNELLATE** (il **70%** del totale), è in crescita dell'**11,6%** rispetto al **2022**.

I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono il **VIETNAM** con quasi **954MILA TONNELLATE** (+159,4%), l'**INDIA** con quasi **595MILA TONNELLATE** (+95,2%), la **COREA DEL SUD** con **575MILA TONNELLATE** (+15,4%), il **GIAPPONE** con **325MILA TONNELLATE** (-13,7%) e la **CINA** con quasi **313MILA TONNELLATE** (-52,7%).

**WORLD STEEL ASSOCIATION** ha reso noto recentemente che la produzione di acciaio grezzo a livello mondiale è ammontata a **150 MILIONI DI TONNELLATE** ad **OTTOBRE** di quest'anno, facendo registrare un incremento dello **0,6%** rispetto allo stesso mese del **2022**, ma una contrazione dello **0,3%** su base mensile. Il cumulato dei **PRIMI DIECI MESI DEL 2023** si è attestato a **1,57 MILIARDI DI TONNELLATE**, risultando pressoché stabile (**+0,2%**) rispetto al dato del corrispondente periodo del **2022**.

**Acciaio: produzione  
mondiale quasi stabile  
a ottobre**

Prendendo in considerazione le diverse macroaree, in **ASIA** e **OCEANIA** l'output di acciaio grezzo ad **OTTOBRE 2023** è ammontato a **108,8 MILIONI DI TONNELLATE**, crescendo dello **0,8%** rispetto a **OTTOBRE 2022**. La **CINA** da sola ha prodotto circa **79,1 MILIONI DI TONNELLATE** (-1,8%), mentre **7,5 MILIONI**

DI TONNELLATE sono stati prodotti dal **GIAPPONE (+2,6%)**, **12,1** dall'**INDIA (+15,1%)** e **5,5** dalla **COREA DEL SUD (+6,5%)**.

Negativa invece la produzione dell'**UE-27**, che ha prodotto **10,6 MILIONI DI TONNELLATE** di acciaio grezzo, il **7,1%** in meno su base annua. **2,9 MILIONI DI TONNELLATE** sono stati prodotti dalla **GERMANIA (-8,8%)**, mentre l'**ITALIA**, secondo i dati di **FEDERACCAI**, ha sfornato **1,93 MILIONI DI TONNELLATE (-4,4%)**. L'**AREA CSI** ha prodotto acciaio per **7,4 MILIONI DI TONNELLATE (+12,9%)**, dei quali si stima che **6,3 MILIONI** siano stati prodotti in **RUSSIA (+9,5%)**.

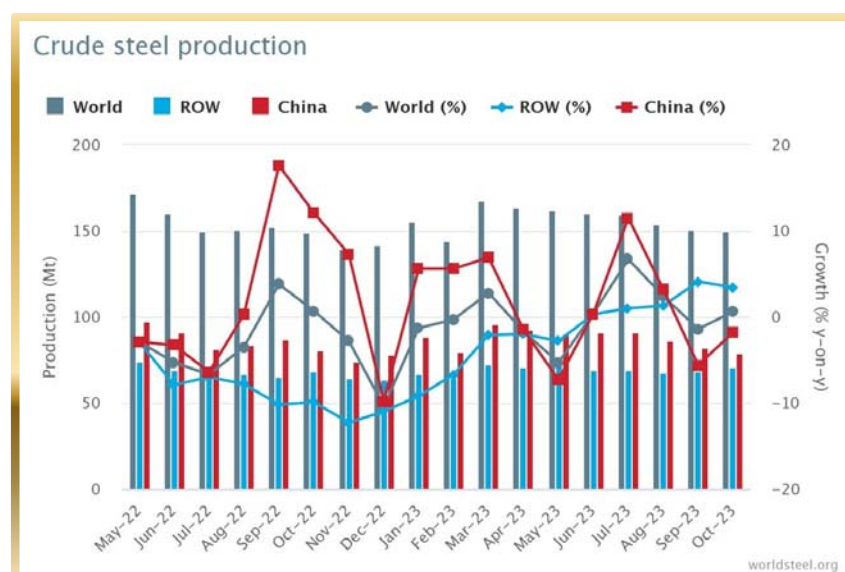
In **NORD AMERICA** la produzione di acciaio grezzo è stata pari a **9,3 MILIONI DI TONNELLATE**, risultando stabile su base annua, con gli **USA** che hanno prodotto **6,8 MILIONI DI TONNELLATE (+3,4%)**.

L'output in **SUD AMERICA** è ammontato a **3,3 MILIONI DI TONNELLATE (-8,7%)**, con il **BRASILE** che da solo ha contribuito per **2,6 MILIONI DI TONNELLATE (-10,2%)**.

In **AFRICA** sono stati prodotti **1,9 MILIONI DI TONNELLATE** di acciaio grezzo, il **3,5%** in più su base annua.

In **MEDIO ORIENTE**, l'output si è attestato a **5 MILIONI DI TONNELLATE (+5%)**, con l'**IRAN** che ha prodotto **3,1 MILIONI DI TONNELLATE (+3,5%)**.

La **TURCHIA**, infine, ha sfornato **3 MILIONI DI TONNELLATE** di acciaio grezzo **(+4,2%)**.



Nel mercato europeo dei *COILS*, le offerte da parte dei produttori europei sono rimaste stabili nell'ultimo periodo, ossia tra i **650** e i **680 €/TONN.** per le consegne di **GENNAIO 2024**. Ciononostante, sembra ci sia l'intenzione da parte delle acciaierie di alzare ulteriormente i prezzi per il **PRIMO TRIMESTRE 2024**, sulla scorta degli elevati costi, dei tagli di produzione e della conseguente riduzione dei volumi disponibili.

*Coils: prezzi sostenuti da minor offerta e ricostituzione scorte*

A ciò si aggiunge il fatto che la distribuzione è tornata all'acquisto di recente, con l'obiettivo di ricostituire le scorte, e questo ha portato a un lento incremento dei prezzi di transazione, fino a un livello di circa **630-650 €/TONN.** franco produttore. La domanda reale resta però debole, motivo per cui, secondo diversi operatori, il trend rialzista potrebbe non essere sostenibile nei primi mesi del prossimo anno.

Nel frattempo, le offerte da Paesi terzi, in particolare asiatici, appaiono scarsamente competitive a fronte del previsto esaurimento delle quote di Salvaguardia del **PRIMO TRIMESTRE 2024**, che implicherebbe lo sdoganamento della merce ordinata oggi soltanto nel secondo trimestre.

Di recente, sono stati registrati tuttavia alcuni scambi relativi a materiale turco e indiano, in ragione dei minori tempi di consegna e del fatto che le quote specifiche per questi Paesi sono ancora ampiamente disponibili per il trimestre in corso.

## 4. ALTRE MERCEOLOGIE

### CHIMICI e PETROLIFERI

Nei **PRIMI 10 MESI DEL 2023** nel **PORTO DI RAVENNA**, per quanto riguarda i **PRODOTTI CHIMICI**, sono state movimentate **869.775 TONNELLATE** (-6,5% rispetto allo stesso periodo del **2022**), con un mese di **OTTOBRE** particolarmente negativo e in diminuzione del **37,7%** rispetto allo stesso mese del **2022**.

Per quanto riguarda, invece, i **PRODOTTI PETROLIFERI**, sono state movimentate **2.227.080 TONNELLATE**, in aumento rispetto ai **PRIMI 10 MESI DEL 2022** (+2,9%) e con un mese di **OTTOBRE 2023** molto positivo (+20,2%).

### Mercato del petrolio equilibrato nel 2024

*“Si prevede che i mercati petroliferi globali saranno abbastanza equilibrati, con un leggero surplus l'anno prossimo poiché la crescita della domanda e dell'offerta **NON OPEC** supererà le aspettative”* questo il commento dei vertici di **VITOL**, società che si propone come il più grande commerciante di petrolio indipendente su base globale.

La domanda di petrolio a livello globale ha superato i livelli del **2019** e si prevede che continuerà a crescere poiché l'intensità del petrolio – il volume di petrolio consumato per unità di PIL – per la maggior parte delle economie è tornata ai livelli pre-pandemia tranne che negli **STATI UNITI**, ha affermato **GIOVANNI SERIO**, DIRIGENTE DI **VITOL**. L'offerta, d'altro canto, risulta limitata a causa degli ulteriori tagli da parte dei principali produttori come l'**ARABIA SAUDITA**, nonostante i bassi investimenti negli ultimi anni ed anche la crescita della produzione dei paesi **NON OPEC** ha superato i massimi precedenti e continua a crescere, mentre la produzione della **NIGERIA** ha sorpreso al rialzo: *“La domanda è di **2,3 MILIONI DI BARILI al giorno in più rispetto al 2019** e i sauditi devono intervenire producendo **9 MILIONI DI BARILI al giorno al fine di bilanciare il mercato**”*, ha aggiunto **SERIO**. Il prezzo del petrolio Brent si è indebolito fino a poco sopra gli **82 DOLLARI AL BARILE** rispetto al massimo del **2023** registrato a **SETTEMBRE**, vicino ai **98 DOLLARI**, con la preoccupazione per la crescita economica e la domanda che hanno esercitato pressioni sui prezzi, nonostante il sostegno

derivante dai tagli all'offerta da parte dell'**OPEC+** e il conflitto in **MEDIO ORIENTE**.

Nella passata settimana, l'**AGENZIA INTERNAZIONALE PER L'ENERGIA (IEA)** ha rivisto a rialzo le previsioni di crescita della domanda di petrolio per quest'anno e il prossimo, nonostante il rallentamento della crescita economica in quasi tutte le principali economie. Il settore della raffinazione sta *“vivendo un periodo di crescita potenzialmente ultimo e potrebbe attraversare un periodo di debolezza l'anno prossimo, ma la capacità potrebbe ridursi nuovamente nel **2028-2035** a causa dei bassi investimenti”* ha affermato **SERIO** che, in riferimento ai carburanti raffinati, spiega come sia prematuro parlare del raggiungimento di un picco nella domanda di benzina in **CINA** in quanto le vendite di auto alimentate con tale carburante risultano stabili; nel frattempo, ha poi aggiunto **SERIO**, la domanda di bunkeraggio, o carburante marittimo, è in declino a causa del miglioramento dell'efficienza delle navi e del crescente utilizzo di combustibili alternativi.

Si mantiene positivo il risultato nel **PERIODO GENNAIO-OTTOBRE DEL 2023** per i **CONCIMI E FERTILIZZANTI**, con una movimentazione pari a **1.366.313 TONNELLATE (+13,0%** rispetto al **2022**), nonostante una performance negativa nel mese di **OTTOBRE**, con **123.308 TONNELLATE (-2,2%** rispetto al **2022**).

**CONCIMI e  
FERTILIZZANTI**

Dal **2024** gli operatori che immettono sul mercato prodotti fitosanitari e fertilizzanti di sintesi saranno tenuti al versamento di un contributo annuo per la sicurezza alimentare. Lo prevede un recente decreto ministeriale che ha fornito tutte le indicazioni necessarie per consentire l'operatività del nuovo sistema di riscossione. Il tributo è in funzione dall'anno **2000**, inizialmente con una percentuale dello **0,5%**, poi aumentata al **2%** del fatturato.

**Al via la tassa  
su fitofarmaci  
e fertilizzanti**

A decorrere dal prossimo **1° GENNAIO 2024**, i soggetti interessati sono tenuti a inserire sul portale informatico del **Sian** i dati relativi al bilancio registrato nell'anno precedente e una dichiarazione sostitutiva che attesti la quota di fatturato



relativa ai prodotti oggetto del contributo annuale per la sicurezza alimentare. Le risorse recuperate attraverso questa tassa verranno utilizzate per iniziative a favore dello sviluppo della produzione biologica nazionale, comprese quelle destinate alla realizzazione e promozione del marchio biologico italiano e ai programmi di ricerca e innovazione. Si stima così di raccogliere alcune **DECINE DI MILIONI DI EURO** per anno, riscuotendo tali risorse dagli operatori attivi nel mercato dei mezzi tecnici, ma con un possibile caricamento dell'onere sulle spalle degli agricoltori acquirenti.

**Yara: stop  
agli impianti**

**YARA**, l'azienda leader nella produzione di fertilizzanti e ammoniaca insediata al Petrolchimico di **FERRARA**, è costretta nuovamente a fermare gli impianti. La prospettiva delineata dall'azienda nel recente confronto con i sindacati è che l'ennesima fermata possa durare almeno un paio di mesi. Uno stop graduale tra inizio **DICEMBRE** e la ripartenza, indicativamente, a **FEBBRAIO 2024**. E questo, chiaramente, ha messo in allarme le parti sociali che si dicono preoccupate non tanto per la situazione contingente, bensì per quella in prospettiva.

Era il **4 OTTOBRE DEL 2021** quando **YARA** aveva annunciato la necessità di fermare gli impianti. E il motivo era legato all'impennata registrata sui prezzi delle forniture energetiche. Ora come allora: il problema è l'elevatissimo costo del metano. In sostanza, per tenere accesi i forni con i quali si avvia il ciclo produttivo di ammoniaca e urea (prodotti fondamentali per la filiera agricola), l'azienda si vedeva erosa la marginalità. Di qui la decisione di allora di interrompere la produzione. Oggi, due anni dopo, si ripropone lo stesso scenario. È il terzo stop, in ordine cronologico, che **YARA** dispone da quando è iniziata la grande crisi di materie prime e costi energetici. Il *SEGRETARIO REGIONALE DELLA UILTEC, VITTORIO CALEFFI* lancia l'allarme. *"Ci troviamo – spiega il sindacalista – in una situazione di mercato piuttosto complessa. Assistiamo infatti al terzo stop, nel giro di poco tempo, di un impianto molto importante del Petrolchimico, costretto allo stop per via dei rincari. Al momento non prevedo ripercussioni sui lavoratori in termini di accesso agli ammortizzatori sociali. Tuttavia, occorre immaginare una soluzione di prospettiva"*. E,

in questo senso, *CALEFFI* pensa immediatamente al gas release. *"Sarebbe auspicabile – sostiene CALEFFI – un atto governativo che autorizzasse la vendita del gas che viene prodotto nell'ADRIATICO, venduto a un prezzo controllato. Cioè a una tariffa che permette alle imprese di tenere gli impianti in marcia e di mantenere comunque una marginalità"*. Un'operazione che sopperisse alla *"mancanza di un'indicazione strategica per sostenere il comparto della chimica e non solo, nella manovra finanziaria"*. Nel frattempo, allargando lo sguardo oltre il perimetro dei confini nazionali, la multinazionale per via del caro energetico si è vista costretta a chiudere un impianto in **FRANCIA**. Insomma la situazione è seria. Specie perché, il tema dei rincari energetici – esattamente come è stato ne **2021** all'indomani dello scoppio della guerra in **UCRAINA** – è piuttosto trasversale. Pesa in maniera oppressiva in particolare sulle imprese energivore e, tra queste, a essere letteralmente falcidiate sono tutte quelle del settore ceramico. Un asset strategico della nostra Regione.

La dinamica tendenziale dei prezzi dei fertilizzanti ha registrato su base annua una contrazione del **35%** fino a tutto il mese di **SETTEMBRE**. Il dato positivo, elaborato dalla *BANCA MONDIALE*, riflette il trend al ribasso dei prezzi internazionali dei prodotti energetici, in particolare del gas naturale che, nonostante la maggiore volatilità seguita allo scoppio del conflitto in **MEDIO ORIENTE**, dovrebbe chiudere il **2023** con una flessione annua molto significativa, del **67,8%** in **EUROPA** e del **57,6%** sull'altra sponda dell'**ATLANTICO**.

**Listini in calo  
anche nel 2024**

La tendenza alla riduzione dei prezzi dei fertilizzanti dovrebbe proseguire anche nel **2024**, in previsione di una flessione di altri **15 PUNTI PERCENTUALI** su base annua relazionata a un rafforzamento delle forniture e degli stock globali. Nonostante ciò, l'indice dei prezzi dei fertilizzanti elaborato mensilmente dalla *BANCA MONDIALE* – che considera gli andamenti delle quotazioni di **urea, fosfato biammonico (Dap) e cloruro di potassio (Mop)** – seppure in calo del **35%** su base annua, mantiene uno scarto positivo del **2,4%** rispetto al **2021** e di oltre l'**88%** se rapportato alla media del quinquennio **2015-2019**.

**CONTENITORI**

Nei **PRIMI 10 MESI DEL 2023** i **CONTENITORI**, con **182.606 TEUs**, sono diminuiti del **6,8%** rispetto al **2022**, un calo che continua a riguardare i **TEUs PIENI**, pari a **139.246** (il **76%** del totale dei **TEUs**), in calo dell'**8,7%** rispetto al **2022**, mentre sono in recupero i **TEUs VUOTI**, pari a **43.360**, e in sostanziale pareggio (un leggero aumento di **21 TEUs**) rispetto al **2022**.

In termini di **TONNELLATE**, la merce trasportata nel periodo, pari a **1.989.718 TONNELLATE**, è calata del **4,4%** rispetto ai **PRIMI 10 MESI DEL 2022**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **382**, è diminuito rispetto alle **427** del **2022** (**45 TOCCATE** in meno).

Performance positiva, invece, nel mese di **OTTOBRE** dove sono stati movimentati **17.536 TEUs (+1,6%)**, di cui **13.272 pieni (-7,5% sul 2022)** e **4.264 vuoti (+46,2% sul 2022)**, per **187.228 TONNELLATE** mensili corrispondenti (**-3,4%** rispetto ad **OTTOBRE 2022**).

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

*Noli: in flessione,  
mercato incerto e blank  
sailing in aumento*

Secondo un'analisi di **DREWRY**, i viaggi cancellati dalle compagnie di navigazione per le prossime settimane raggiungeranno quota **54 "blank sailing"** su un totale di **650** partenze annunciate.

**DREWRY** ha indicato che tra la settimana 47 (dal **20** al **26 NOVEMBRE**) e la settimana 51 (dal **18** al **24 DICEMBRE**), le rotte principali (Transpacifico, Transatlantico, Asia-Nord Europa e Mediterraneo), accumuleranno una cancellazione pari all'**8%** del totale delle partenze. In questo periodo, il **43%** dei viaggi vuoti sarà effettuato sulla rotta transpacifica in direzione est, il **37%** sull'Asia-Nord Europa e Mediterraneo, il **20%** sulla transatlantica in direzione ovest. In questo contesto, per le prossime cinque settimane **OCEAN ALLIANCE** ha annunciato **21 CANCELLAZIONI**, seguita da **THE ALLIANCE** e **2M** rispettivamente con **11** e **5**. Nello stesso periodo sono attese altre **17 blank sailing** nell'ambito di servizi che non appartengono ad alcuna alleanza. *"Come anticipato, la ripresa dei noli nelle ultime due settimane è stata di breve durata, con l'indice Drewry Global Container Composite che è sceso del 2%*

*a 1.469 DOLLARI la scorsa settimana”, ha affermato DREWRY. “Con il ritorno sul mercato di capacità aggiuntiva, l’aumento dei noli in seguito ai GRI di novembre (il General Rate Increase è il supplemento con cui i vettori marittimi aumentano le loro tariffe standard sulla base di linee specifiche, generalmente come risultato di un aumento della domanda) ha causato una battuta d’arresto costringendo i vettori a ridurre le tariffe a metà mese. È probabile che questa scelta possa compromettere i tagli di capacità precedentemente effettuati aumentando significativamente la pressione sui noli. Resta incerto se le compagnie di navigazione concorrenti, che lottano per guadagnare quote di mercato, eserciteranno una policy di capacità sufficiente per mantenere i loro GRI previsti per il mese prossimo”, ha concluso DREWRY.*

Il divorzio è lento e, nei piani degli ex partner, dovrà essere pure indolore. Per questo motivo *MSC* e *MARSK* continuano nella loro opera di mitigazione dei danni in vista dell’addio all’alleanza *2M* che entrerà in vigore a **GENNAIO 2025**.

Dopo essere intervenuti sulla rotta **ASIA-EUROPA**, gli armatori si stanno concentrando ora sulle rotazioni transatlantiche che collegano il nord del continente e la costa orientale degli **STATI UNITI**. Il progressivo smantellamento dell’alleanza *2M* avviene in un momento turbolento per il mercato internazionale del traffico container, travolto dall’improvviso e impetuoso calo nei noli nel terzo trimestre “a causa dei tentativi di *Maersk* di recuperare quote di mercato”, secondo la società di consulenza *LINERLYTICA*.

*Msc* e *MARSK*, prima e seconda compagnia di navigazione nel traffico di linea container nel mondo, “si stanno così allontanando sempre più dai servizi forniti con una flotta mista di navi di proprietà di entrambi i gruppi a favore di circuiti congiunti gestiti solo da uno dei due ex partner del consorzio”, spiega, da parte sua, *ALPHALINER* che stima inoltre che l’accordo di condivisione delle navi “si concluderà senza problemi nel 2025”, poiché i due partner “evitano sempre più operazioni miste su itinerari congiunti”.

Il progressivo scioglimento del gruppo *2M*, dopo i successi del **2021** e del **2022**, si sviluppa in un mercato in cui i noli sono

diminuiti drasticamente, raggiungendo livelli pre-Covid, a causa di un eccesso di capacità e una domanda stagnante. Per la società di consulenza *LINERLYTICA*, uno dei principali colpevoli di questa situazione di prezzi bassi è proprio l'armatore con sede a **COPENAGHEN**: *“L'aggressiva riduzione dei noli da parte di Maersk è stata una delle ragioni principali del drastico calo delle tariffe del mercato nel terzo trimestre dell'anno”*, afferma l'analista. *“Ma, visti i conti dell'armatore nel terzo trimestre dell'anno, Maersk sembra avere pagato a caro prezzo la sua strategia di taglio dei noli per recuperare parte della torta”*. In questo periodo, la società guidata da *VINCENT CLERC* ha registrato una perdita operativa di **27 MILIONI DI DOLLARI**: *“Invece di eliminare il tonnellaggio in eccesso, Maersk ha attivamente aggiunto più capacità riducendo drasticamente i noli per riconquistare quote di mercato”*, sottolinea *LINERLYTICA*. Pesante anche il calo in Borsa delle azioni *MAERSK*. Al contrario, il titolo della *HAPAG-LLOYD*, che ha presentato recentemente i risultati del terzo trimestre, *“è rimasto stabile”*, poiché l'armatore tedesco *“ha mantenuto il nolo medio più alto”* rispetto ai suoi concorrenti. In effetti, ha registrato *“un risultato operativo positivo di 223,7 MILIONI DI DOLLARI”*, come spiega l'analista della *DREWRY ADITI NIRANJAN*. I noli medi di *MAERSK* sono scesi del **14%** su base trimestrale nonostante il **68%** dei suoi volumi totali fosse affidato a contratti fissi, evidenziando *“l'aggressività della sua strategia”*.

L'*AUTORITÀ DEL CANALE DI SUEZ* ha annunciato che le tariffe per il transito nel **CANALE DI SUEZ** aumenteranno del **15%** per la maggior parte dei tipi di navi a partire dal **15 GENNAIO 2024**, con alcune esenzioni per le navi portacontainer in partenza dai porti del **NORD EUROPA**; nel dettaglio, le tariffe per le portacontainer, navi cisterna per greggio, prodotti chimici e prodotti chimici e per le navi gasiere vedranno tutte un aumento del **15%**, mentre alle navi portarinfuse e a quelle ro-ro ci sarà un aumento del **5%** in più.

Un'ulteriore circolare ha precisato che le navi portacontainer dirette verso le destinazioni dell'**ESTREMO ORIENTE** dall'**EUROPA NORDOCCIDENTALE** saranno esentate dall'aumento delle tariffe.

Dalla stessa data sarà in vigore anche l'esenzione dalle tasse per le navi portacontainer che salpano direttamente in **ESTREMO ORIENTE**, ma questa scadrà il **30 GIUGNO 2024** e non è chiaro però se a quel punto ci sarà una proroga.

Positivo nel **PERIODO GENNAIO-OTTOBRE 2023** il risultato complessivo per **TRAILER e ROTABILI**, in aumento del **6,0%** per numero di **PEZZI MOVIMENTATI (79.532 PEZZI, 4.515** in più rispetto al **2022**) e del **2,6%** in termini di **MERCE MOVIMENTATA (1.542.440 TONNELLATE)**.

## TRAILER E ROTABILI

Buona la performance del mese di **OTTOBRE 2023**, che ha registrato ben **10.984 PEZZI MOVIMENTATI**, una crescita di **2.078 PEZZI (+23,3%)** rispetto allo stesso mese del **2022**. Per contro la merce movimentata (**143.825 TONNELLATE**) è diminuita del **19,3%**.

## Linea RAVENNA – BRINDISI – CATANIA

Leggermente negativi i numeri relativi alla linea **RO-RO RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**, con i pezzi movimentati, pari a **65.856**, in calo dell'**1,2%** rispetto ai **PRIMI 10 MESI DEL 2022 (786 pezzi in meno)**. Negativo anche il risultato di **OTTOBRE**, quando i pezzi movimentati sono stati **6.011** (contro i **7.636 PEZZI DEL 2022**), per **1.625 PEZZI** in meno e un calo del **21,3%**.

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

*"L'Ets è una nuova ipertassazione che partirà dal **PRIMO GENNAIO 2024** e che andrà a gravare sugli armatori che poi dovranno a loro volta farla ricadere sui cittadini italiani e sulle imprese che utilizzeranno le vie del mare".* Lo ha detto il **PRESIDENTE DI ALIS, GUIDO GRIMALDI**, in occasione dell'assemblea generale dell'associazione a **ROMA**. *"Questo non è un aspetto positivo",* continua **GRIMALDI**, *"Questa ipertassazione, che è fatta al fine di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, oggi viene fatto solo al mondo marittimo, creando una distorsione della concorrenza modale. Chiediamo che ci sia più trasparenza sulle decisioni europee. Noi abbiamo fatto della sostenibilità il nostro cavallo di battaglia e dobbiamo lavorare per una transazione ambientale, ma non si può pensare di danneggiare le imprese e cittadini che andranno a pagare*

**Grimaldi: "L'Ets è una distorsione del mercato"**

*questa tassa in un momento in cui non ci sono le tecnologie che permettono una totale decarbonizzazione”.*

*”In materia di incentivi per il settore, vorremmo rivolgere un ringraziamento al ministro Salvini per l’attenzione rivolta all’intero comparto con l’annuncio del nuovo programma **”Sea Modal Shift”** destinato ad incentivare l’intermodalità marittima per le annualità dal **2022** al **2026**, recuperando così anche quelle somme non ancora erogate per il **2022**. Ci auguriamo che il governo possa inoltre intervenire prevedendo l’aumento della dotazione finanziaria per il **”Sea modal shift”** e per il **Ferrobonus** con uno stanziamento di **100 MILIONI DI EURO** annui per ciascuna misura. Ma ad oggi ringraziamo il Ministero per quanto fatto per il settore ed esprimiamo profondo orgoglio per il grande risultato a beneficio del Paese e dell’intera collettività”* ha detto GRIMALDI. *“Ad ulteriore dimostrazione di quanto questi incentivi per l’intermodalità marittima siano necessari a supporto delle imprese e a beneficio dell’ambiente e dell’intera collettività evidenziamo che nel **2022**, anno in cui appunto non era stato erogato l’incentivo Marebonus, si è assistito ad un incremento del traffico dei camion su rete Anas del **+4%** rispetto al **2019**, come riportato dall’Osservatorio sulle tendenze della mobilità del Mit”,* ha aggiunto l’armatore napoletano.

## IL MIT STABILISCE COME SARÀ EROGATO IL NUOVO MAREBONUS

(DA TRASPORTOEUROPA, 22 NOVEMBRE 2023)

Il contributo al trasporto combinato strada-mare passa – in ambito lessicale – dalla denominazione italo-latina di “**Marebonus**” a quella inglese di “**Sea Modal Shift**”. Ma resta lo scopo d’incentivare la collaborazione tra camion nave nei trasporti sulle lunghe distanze, che ora beneficia di **39 MILIONI** per il **2022** e di **21,5 MILIONI DI EURO** l’anno dal **2023** al **2026**. Per erogare tali fondi, il *MINISTERO DEI TRASPORTI* ha redatto il Decreto numero 166 dell’11 ottobre 2023, diventato Legge il 21 novembre con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale numero 272 (l’effettiva entrata in vigore sarà il **6 DICEMBRE 2023**).

Il Decreto riporta il regolamento per individuare i beneficiari del contributo, per stabilire il valore degli aiuti e per erogarli. L’articolo 4 stabilisce che *“possono beneficiare dei contributi di cui al presente regolamento le imprese che imbarchino su navi ro-ro e ro-pax veicoli o casse mobili, accompagnati o meno dai relativi autisti, al fine di percorrere le tratte marittime individuate e indicate nell’Allegato A al presente regolamento”*.

Il contributo vale per l’imbarco di veicoli con massa complessiva superiore a **3,5 TONNELLATE** e la sua entità sarà proporzionale al percorso stradale evitato con l’imbarco. In tutti i casi, *“l’importo del contributo unitario chilometrico non può superare il 50% del differenziale fra i costi esterni prodotti dal trasporto stradale e quello via mare. Il contributo unitario massimo, ai sensi del comma 2, è quantificato in 30 CENTESIMI DI EURO per veicolo per chilometro di percorso stradale evitato”*.

L’Allegato A del Decreto elenca i collegamenti marittimi autorizzati per il contributo, riportando per ciascuno i chilometri sottratti alla strada. Sono comprese anche rotte internazionali per la **GRECIA** e la **SPAGNA**. Per ottenere il contributo, le imprese dovranno presentare un’apposita domanda, che sarà valutata, secondo l’ordine cronologico di presentazione. I richiedenti dovranno elencare la tratta marittima usata, l’importo pagato per l’imbarco e il numero di viaggi. Se l’impresa riceverà altri benefici analoghi, la somma potrà subire una riduzione.



**AUTOMOTIVE**

In crescita l'andamento delle **AUTOMOTIVE** nel **PERIODO GENNAIO-OTTOBRE 2023**, con **11.145 PEZZI** movimentati, per **4.570 PEZZI** in più **(+69,5%)** rispetto ai **6.575 PEZZI** del **2022**.

Ottimo il contributo del mese di **OTTOBRE** in cui sono stati movimentati **4.546 PEZZI**, pari a **3.420 PEZZI** in più **(+303,7%)** rispetto allo stesso mese del **2022**. Quest'ottimo risultato è da imputare all'imbarco di **4.467** auto BMW su due navi dirette in estremo oriente.

**Immatricolazione nuove auto: +14,6% ad ottobre**

Ad **OTTOBRE 2023**, il mercato automobilistico dell'**UE** ha registrato un'espansione significativa, con un'impennata delle nuove immatricolazioni del **14,6%** a **855.484 UNITÀ**. È quanto si legge nei dati dell'*ASSOCIAZIONE DEI COSTRUTTORI EUROPEI DI AUTO (ACEA)* secondo cui si tratta del quindicesimo mese consecutivo di crescita, con aumenti percentuali a due cifre in tre dei mercati più importanti: **FRANCIA (+21,9%)**, **ITALIA (+20%)** e **SPAGNA (+18,1%)**. Tuttavia, il mercato automobilistico tedesco ha registrato un aumento più modesto del **4,9%** su base annua.

A **DIECI MESI DAL 2023**, le immatricolazioni di auto nuove sono aumentate del **16,7%**, per un totale di quasi **NOVE MILIONI DI UNITÀ**. Tutti i mercati sono cresciuti in questo periodo, tranne l'**UNGHERIA**. In particolare, i quattro mercati più grandi: **ITALIA (+20,4%)**, **SPAGNA (+18,5%)**, **FRANCIA (+16,5%)** e **GERMANIA (+13,5%)** hanno contribuito a questo trend positivo.

Ad **OTTOBRE 2023**, la quota di mercato delle auto elettriche è salita al **14,2%**, rispetto al **12%** dello stesso mese dell'anno scorso. La quota su base annua è ora del **14%**, superando per la prima volta la quota cumulativa del diesel. Le auto ibride-elettriche si sono assicurate il secondo posto con quasi il **29%** di quota di mercato, mentre le auto a benzina hanno mantenuto il loro vantaggio, anche se in calo al **33,4%** in **OTTOBRE**.

## 5. CROCIERE

Nel mese di **OTTOBRE** si sono registrati al **TERMINAL CROCIERE DI RAVENNA** **17 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **56.618 PASSEGGERI (+38,7%)**, di cui **45.713** in “home port”.

Complessivamente nei **10 MESI DEL 2023** si sono registrati **93 SCALI DI NAVI DA CROCIERA** (contro i **105 SCALI** dello stesso periodo del **2022**), per un totale di **330.155 PASSEGGERI (+72,6%)**, di cui **281.192** in “home port”.

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

Si è concluso con l’approvazione del Ministero dell’Ambiente l’iter per l’avvio dei lavori di realizzazione del Parco delle Dune e della nuova stazione marittima a **PORTO CORSINI**. Mancava solo un tassello al complesso mosaico delle autorizzazioni necessarie per poter partire con la gara per i lavori dei due interventi previsti nella località di **PORTO CORSINI**: la costruzione della nuova stazione marittima, tecnologica e sostenibile, e del Parco delle Dune, **10 ETTARI** circa di verde pubblico. Un nuovo grande polmone verde per **PORTO CORSINI**, in prossimità del terminal passeggeri.

**Parco delle Dune e Terminal Crociere:**  
*c’è il sì del ministero*



**TABELLA 1**

**RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE**

PERIODO	ottobre-22			ottobre-23			Differenza ottobre 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			243			218	-25	-10,3%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>2.035.074</b>	<b>304.501</b>	<b>2.339.575</b>	<b>1.622.980</b>	<b>325.148</b>	<b>1.948.128</b>	<b>-391.447</b>	<b>-16,7%</b>
Prodotti petroliferi	225.046	15.100	240.146	277.889	10.800	288.689	48.543	20,2%
Rinfuse liquide non petrolifere	167.629	14.166	181.795	114.734	22.500	137.234	-44.561	-24,5%
Rinfuse solide	1.050.684	34.234	1.084.918	560.865	60.300	621.165	-463.753	-42,7%
Merci varie	428.297	32.356	460.653	537.831	32.156	569.987	109.334	23,7%
Merci in container	86.738	107.165	193.903	79.241	107.987	187.228	-6.675	-3,4%
Merci su trailer/rotabili	76.680	101.480	178.160	52.420	91.405	143.825	-34.335	-19,3%
<b>CONTAINER (TEU)</b>	<b>8.517</b>	<b>8.742</b>	<b>17.259</b>	<b>8.817</b>	<b>8.719</b>	<b>17.536</b>	<b>277</b>	<b>1,6%</b>
<b>TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:</b>	<b>4.806</b>	<b>4.100</b>	<b>8.906</b>	<b>2.832</b>	<b>8.152</b>	<b>10.984</b>	<b>2.078</b>	<b>23,3%</b>
Trailer	3.670	3.966	7.636	2.741	3.270	6.011	-1.625	-21,3%
Automotive	1.126	0	1.126	79	4.467	4.546	3.420	303,7%
Auto e altri veicoli	10	134	144	12	415	427	283	196,5%
<b>PASSEGGERI (numero) di cui:</b>	<b>10</b>	<b>24</b>	<b>40.846</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>56.663</b>	<b>15.817</b>	<b>38,7%</b>
su traghetti	10	24	34	23	22	45	11	32,4%
su navi da crociera			40.812			56.618	15.806	38,7%
	1.642.399	275.235	1.917.634	1.230.357	291.848	1.522.205	-395.429	-20,6%
	392.675	29.266	421.941	392.623	33.300	425.923	3.982	0,9%

PERIODO	gennaio-ottobre 2022			gennaio-ottobre 2023			Differenza gen. - ott. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			2.297			2.114	-183	-8,7%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>20.164.911</b>	<b>2.959.961</b>	<b>23.124.872</b>	<b>18.785.007</b>	<b>2.848.053</b>	<b>21.633.060</b>	<b>-1.491.812</b>	<b>-6,5%</b>
Prodotti petroliferi	2.063.943	99.730	2.163.673	2.097.759	129.321	2.227.080	63.407	2,9%
Rinfuse liquide non petrolifere	1.652.781	232.051	1.884.832	1.429.139	229.189	1.658.328	-226.504	-12,0%
Rinfuse solide	9.406.866	369.103	9.775.969	8.178.643	348.524	8.527.167	-1.248.802	-12,8%
Merci varie	5.381.948	333.811	5.715.759	5.433.445	254.882	5.688.327	-27.432	-0,5%
Merci in container	1.030.923	1.050.126	2.081.049	1.023.341	966.377	1.989.718	-91.331	-4,4%
Merci su trailer/rotabili	628.450	875.140	1.503.590	622.680	919.760	1.542.440	38.850	2,6%
<b>CONTAINER (TEU)</b>	<b>103.233</b>	<b>92.692</b>	<b>195.925</b>	<b>92.349</b>	<b>90.257</b>	<b>182.606</b>	<b>-13.319</b>	<b>-6,8%</b>
Numero toccate navi portacontainer			427			382	-45	-10,5%
<b>TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:</b>	<b>38.619</b>	<b>36.398</b>	<b>75.017</b>	<b>36.400</b>	<b>43.132</b>	<b>79.532</b>	<b>4.515</b>	<b>6,0%</b>
Trailer	31.890	34.752	66.642	31.643	34.213	65.856	-786	-1,2%
Automotive	6.575	0	6.575	4.626	6.519	11.145	4.570	69,5%
Auto e altri veicoli	154	1.646	1.800	131	2.400	2.531	731	40,6%
<b>PASSEGGERI (numero) di cui:</b>	<b>135</b>	<b>168</b>	<b>191.553</b>	<b>179</b>	<b>130</b>	<b>330.464</b>	<b>138.911</b>	<b>72,5%</b>
su traghetti	135	168	303	179	130	309	6	2,0%
su navi da crociera			191.250			330.155	138.905	72,6%



## TABELLA 2

### MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	ottobre-22			ottobre-23			Differenza ottobre 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>2.035.074</b>	<b>304.501</b>	<b>2.339.575</b>	<b>1.622.980</b>	<b>325.148</b>	<b>1.948.128</b>	<b>-391.447</b>	<b>-16,7%</b>
<b>RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:</b>	<b>392.675</b>	<b>29.266</b>	<b>421.941</b>	<b>392.623</b>	<b>33.300</b>	<b>425.923</b>	<b>3.982</b>	<b>0,9%</b>
Prodotti petroliferi	225.046	15.100	240.146	277.889	10.800	288.689	48.543	20,2%
Prodotti chimici	79.865	14.166	94.031	28.061	18.500	46.561	-47.470	-50,5%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	87.764	0	87.764	86.673	4.000	90.673	2.909	3,3%
Concimi	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
<b>MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:</b>	<b>1.642.399</b>	<b>275.235</b>	<b>1.917.634</b>	<b>1.230.357</b>	<b>291.848</b>	<b>1.522.205</b>	<b>-395.429</b>	<b>-20,6%</b>
Prodotti agricoli e animali	506.947	0	506.947	197.586	0	197.586	-309.361	-61,0%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	46.121	3.014	49.135	107.253	14.850	122.103	72.968	148,5%
Combustibili minerali	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
Minerali e cascami per la metallurgia	7.040	0	7.040	0	0	0	-7.040	-100,0%
Prodotti metallurgici	415.428	31.570	446.998	538.925	23.750	562.675	115.677	25,9%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	401.371	5.000	406.371	170.704	0	170.704	-235.667	-58,0%
Concimi	100.115	25.926	126.041	74.858	48.450	123.308	-2.733	-2,2%
Prodotti chimici	1.300	0	1.300	9.370	3.500	12.870	11.570	890,0%
Prodotti Diversi	659	1.080	1.739	0	1.906	1.906	167	9,6%
Merci in container	86.738	107.165	193.903	79.241	107.987	187.228	-6.675	-3,4%
Merci su trailer/rotabili	76.680	101.480	178.160	52.420	91.405	143.825	-34.335	-19,3%
	640.832	3.014	643.846	391.512	18.850	410.362	-233484	-36,3%

PERIODO	gennaio-ottobre 2022			gennaio-ottobre 2023			Differenza gen. - ott. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>20.164.911</b>	<b>2.959.961</b>	<b>23.124.872</b>	<b>18.785.007</b>	<b>2.848.053</b>	<b>21.633.060</b>	<b>-1.491.812</b>	<b>-6,5%</b>
<b>RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:</b>	<b>3.716.724</b>	<b>331.781</b>	<b>4.048.505</b>	<b>3.526.898</b>	<b>358.510</b>	<b>3.885.408</b>	<b>-163.097</b>	<b>-4,0%</b>
Prodotti petroliferi	2.063.943	99.730	2.163.673	2.097.759	129.321	2.227.080	63.407	2,9%
Prodotti chimici	674.097	171.686	845.783	616.454	182.489	798.943	-46.840	-5,5%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	946.882	60.365	1.007.247	794.098	46.700	840.798	-166.449	-16,5%
Concimi	31.802	0	31.802	18.587	0	18.587	-13.215	-41,6%
<b>MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:</b>	<b>16.448.187</b>	<b>2.628.180</b>	<b>19.076.367</b>	<b>15.258.109</b>	<b>2.489.543</b>	<b>17.747.652</b>	<b>-1.328.715</b>	<b>-7,0%</b>
Prodotti agricoli e animali	1.686.935	40.492	1.727.427	1.655.811	0	1.655.811	-71.616	-4,1%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.853.368	108.311	1.961.679	1.805.281	64.033	1.869.314	-92.365	-4,7%
Combustibili minerali	176.433	0	176.433	138.678	0	138.678	-37.755	-21,4%
Minerali e cascami per la metallurgia	50.266	0	50.266	33.137	0	33.137	-17.129	-34,1%
Prodotti metallurgici	5.298.273	289.744	5.588.017	5.387.327	201.657	5.588.984	967	0,0%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	4.689.240	20.930	4.710.170	3.491.248	8.056	3.499.304	-1.210.866	-25,7%
Concimi	961.763	216.077	1.177.840	1.044.278	303.448	1.347.726	169.886	14,4%
Prodotti chimici	67.625	16.628	84.253	54.521	16.311	70.832	-13.421	-15,9%
Prodotti Diversi	4.911	10.732	15.643	1.807	9.901	11.708	-3.935	-25,2%
Merci in container	1.030.923	1.050.126	2.081.049	1.023.341	966.377	1.989.718	-91.331	-4,4%
Merci su trailer/rotabili	628.450	875.140	1.503.590	622.680	919.760	1.542.440	38.850	2,6%



TABELLA 3

FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	ottobre-22			ottobre-23			Differenza ottobre 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	506.947	0	506.947	197.586	0	197.586	-309.361	-61,0%
Cereali	501.766	0	501.766	183.558	0	183.558	-318.208	-63,4%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	133.885	3.014	136.899	193.926	18.850	212.776	75.877	55,4%
Farine di semi e frutti oleosi	32.725	0	32.725	61.641	0	61.641	28.916	88,4%
Semi e frutti oleosi	8.483	0	8.483	45.612	0	45.612	37.129	437,7%
Oli e grassi animali e vegetali	69.872	0	69.872	71.969	4.000	75.969	6.097	8,7%
Prodotti metallurgici di cui:	415.428	31.570	446.998	538.925	23.750	562.675	115.677	25,9%
Coils	379.618	12.700	392.318	523.966	3.442	527.408	135.090	34,4%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	401.371	5.000	406.371	170.704	0	170.704	-235.667	-58,0%
Materie prime per l'industria ceramica	363.172	5.000	368.172	147.080	0	147.080	-221.092	-60,1%
Clinker	0	0	0	0	0	0	0	n.d.

PERIODO	gennaio-ottobre 2022			gennaio-ottobre 2023			Differenza gen. - ott. 2023 vs 2022	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	1.686.935	40.492	1.727.427	1.655.811	0	1.655.811	-71.616	-4,1%
Cereali	1.588.039	40.492	1.628.531	1.521.085	0	1.521.085	-107.446	-6,6%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	2.800.250	168.676	2.968.926	2.599.379	110.733	2.710.112	-258.814	-8,7%
Farine di semi e frutti oleosi	847.316	0	847.316	777.835	0	777.835	-69.481	-8,2%
Semi e frutti oleosi	953.405	0	953.405	983.032	0	983.032	29.627	3,1%
Oli e grassi animali e vegetali	690.791	60.365	751.156	529.788	46.700	576.488	-174.668	-23,3%
Prodotti metallurgici di cui:	5.298.273	289.744	5.588.017	5.387.327	201.657	5.588.984	967	0,0%
Coils	4.971.474	152.225	5.123.699	5.056.056	112.765	5.168.821	45.122	0,9%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	4.689.240	20.930	4.710.170	3.491.248	8.056	3.499.304	-1.210.866	-25,7%
Materie prime per l'industria ceramica	4.306.155	15.130	4.321.285	3.144.826	7.516	3.152.342	-1.168.943	-27,1%
Clinker	0	5.800	5.800	0	540	540	-5.260	-90,7%



**TABELLA 4**  
**CONTAINER**

PERIODO	ottobre-22	ottobre-23	Differenza ottobre 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	8.517	8.817	300	3,5%
pieni	6.005	4.985	-1.020	-17,0%
vuoti	2.512	3.832	1.320	52,5%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	8.742	8.719	-23	-0,3%
pieni	8.338	8.287	-51	-0,6%
vuoti	404	432	28	6,9%
<b>CONTAINER TOTALI di cui:</b>	<b>17.259</b>	<b>17.536</b>	<b>277</b>	<b>1,6%</b>
pieni	14.343	13.272	-1.071	-7,5%
vuoti	2.916	4.264	1.348	46,2%

PERIODO	gennaio-ottobre 2022	gennaio-ottobre 2023	Differenza gen. - ott. 2023 vs 2022	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	103.233	92.349	-10.884	-10,5%
pieni	72.309	66.004	-6.305	-8,7%
vuoti	30.924	26.345	-4.579	-14,8%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	92.692	90.257	-2.435	-2,6%
pieni	80.277	73.242	-7.035	-8,8%
vuoti	12.415	17.015	4.600	37,1%
<b>CONTAINER TOTALI di cui:</b>	<b>195.925</b>	<b>182.606</b>	<b>-13.319</b>	<b>-6,8%</b>
pieni	152.586	139.246	-13.340	-8,7%
vuoti	43.339	43.360	21	0,0%



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

PERIODO	ottobre-22 (PEZZI)	ottobre-23 (PEZZI)	Differenza ottobre 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	4.806	2.832	-1.974	-41,1%
Trailer	3.670	2.741	-929	-25,3%
Automotive	1.126	79	-1.047	-93,0%
Auto e altri veicoli	10	12	2	20,0%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	4.100	8.152	4.052	98,8%
Trailer	3.966	3.270	-696	-17,5%
Automotive	0	4.467	4.467	n.d.
Auto e altri veicoli	134	415	281	209,7%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	8.906	10.984	2.078	23,3%
Trailer	7.636	6.011	-1.625	-21,3%
Automotive	1.126	4.546	3.420	303,7%
Auto e altri veicoli	144	427	283	196,5%

PERIODO	gennaio-ottobre 2022 (PEZZI)	gennaio-ottobre 2023 (PEZZI)	Differenza gen. - ott. 2023 vs 2022	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	38.619	36.400	-2.219	-5,7%
Trailer	31.890	31.643	-247	-0,8%
Automotive	6.575	4.626	-1.949	-29,6%
Auto e altri veicoli	154	131	-23	-14,9%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	36.398	43.132	6.734	18,5%
Trailer	34.752	34.213	-539	-1,6%
Automotive	0	6.519	6.519	n.d.
Auto e altri veicoli	1.646	2.400	754	45,8%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	75.017	79.532	4.515	6,0%
Trailer	66.642	65.856	-786	-1,2%
Automotive	6.575	11.145	4.570	69,5%
Auto e altri veicoli	1.800	2.531	731	40,6%



**TABELLA 6**  
**PASSEGGERI**

PERIODO	ottobre-22 (NUMERO)	ottobre-23 (NUMERO)	Differenza ottobre 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	34	45	11	32,4%
in sbarco	10	23	13	130,0%
in imbarco	24	22	-2	-8,3%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	40.812	56.618	15.806	38,7%
in transito	9.994	10.877	883	8,8%
in sbarco/imbarco	12	28	16	133,3%
homeport	30.806	45.713	14.907	48,4%
Numero toccate navi da crociera	19	17	-2	-10,5%
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>40.846</b>	<b>56.663</b>	<b>15.817</b>	<b>38,7%</b>

PERIODO	gennaio-ottobre 2022 (NUMERO)	gennaio-ottobre 2023 (NUMERO)	Differenza gen. - ott. 2023 vs 2022	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	303	309	6	2,0%
in sbarco	135	179	44	32,6%
in imbarco	168	130	-38	-22,6%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	191.250	330.155	138.905	72,6%
in transito	36.455	48.797	12.342	33,9%
in sbarco/imbarco	105	166	61	58,1%
homeport	154.690	281.192	126.502	81,8%
Numero toccate navi da crociera	105	93	-12	-11,4%
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>191.553</b>	<b>330.464</b>	<b>138.911</b>	<b>72,5%</b>