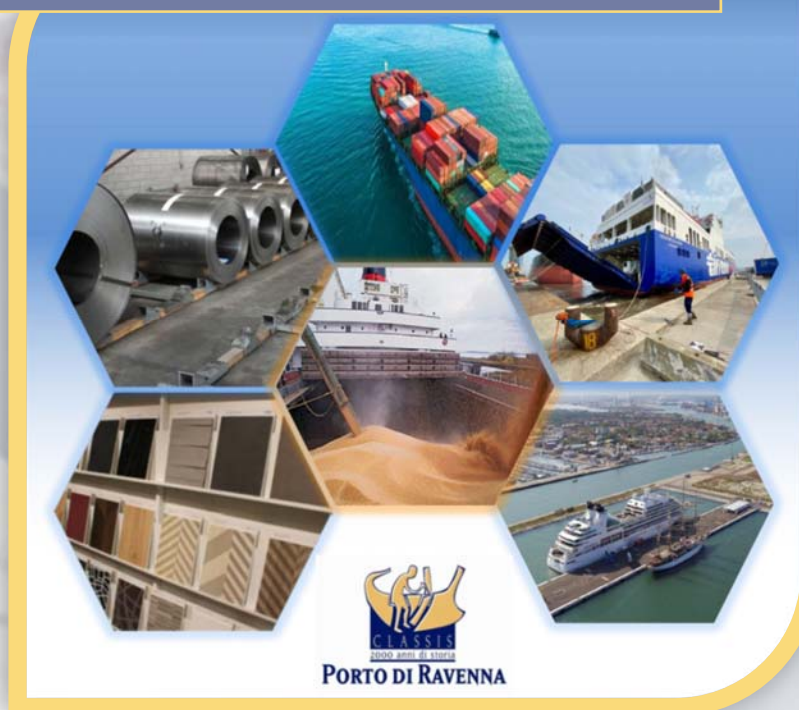


Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



Novembre 2022



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale

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

Resp.le Vittoria Sbrighi

chiuso il 12.01.23

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, Novembre 2022.

SOMMARIO

<i>I.</i>	<i>Movimentazione complessiva a tutto Novembre 2022</i>	5
<i>II.</i>	<i>FOCUS principali Categorie Merceologiche</i>	9
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE	10
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE	14
3.	PRODOTTI METALLURGICI	16
4.	ALTRE MERCEOLOGIE	18
5.	CROCIERE	27

INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO E SUA INCIDENZA SU ANNO INTERO	5
FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA	9
FIGURA 3 –CONFRONTO GENNAIO-NOVEMBRE 2022 VS 2021	9

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

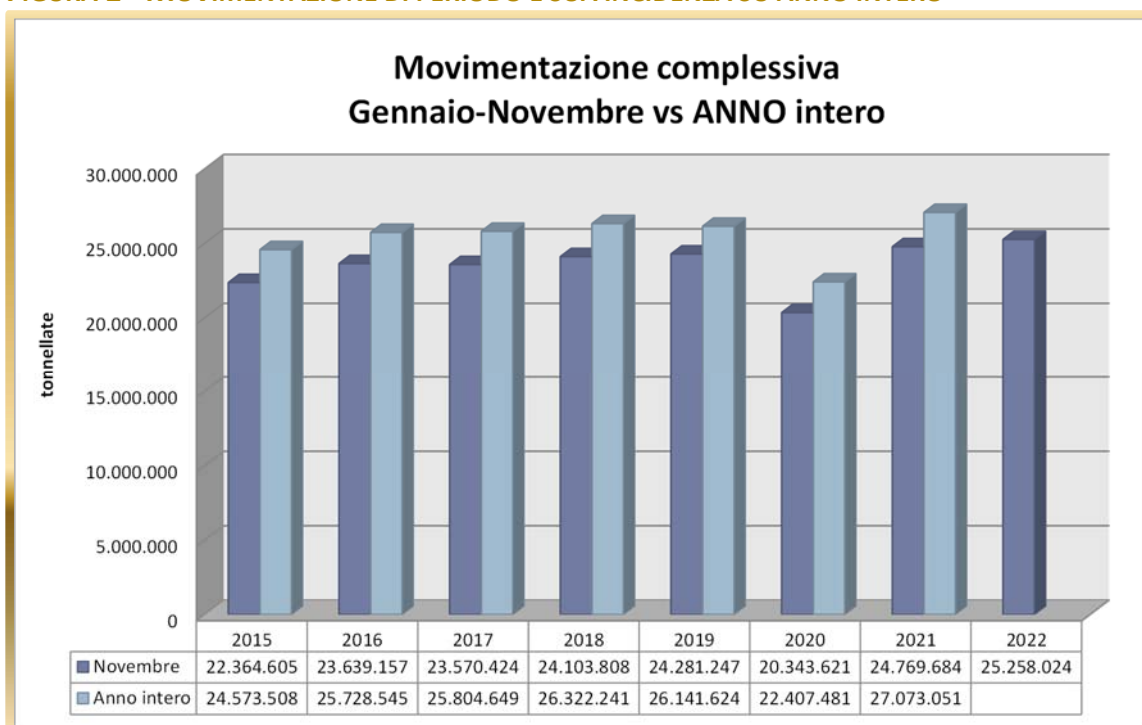
I. *Movimentazione complessiva a tutto Novembre 2022*

Gennaio-Novembre 2022 Il **PORTO DI RAVENNA** nel periodo **GENNAIO-NOVEMBRE 2022** ha movimentato complessivamente **25.258.023 TONNELLATE**, in crescita dell'**1,8%** (quasi **438 MILA DI TONNELLATE** in più) rispetto allo stesso periodo del **2021**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **22.030.063 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **3.227.960 TONNELLATE** (rispettivamente, **+3,2%** e **-6,9%** in confronto ai **PRIMI 11 MESI** del **2021**).

Numero di toccate Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **2.510**, con **24** toccate in più (**+1,0%**) rispetto ai **PRIMI 11 MESI** del **2021**.

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



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

Novembre 2022 A **NOVEMBRE 2022** sono state movimentate **2.133.151 TONNELLATE**, in calo del **7,6%** (quasi **175 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto **NOVEMBRE 2021**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **1.865.152 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **268.000 TONNELLATE** (rispettivamente **-5,6%** e **-19,3%** in confronto a **NOVEMBRE 2021**).

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nel periodo **GENNAIO-NOVEMBRE 2022** le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide e merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione pari a **20.835.401 TONNELLATE** - sono cresciute del **1,3%** rispetto al **2021**, nonostante un mese di **NOVEMBRE** in calo del **7,4%** rispetto al **2021**, con **1.759.034 TONNELLATE**.

Merci per condizionamento

Nell'ambito delle **MERCI SECCHHE**, quelle **UNITIZZATE IN CONTAINER** (con **2.253.809 TONNELLATE** di merce) sono aumentate dell'**8,1%** rispetto agli **UNDICI MESI DEL 2021**, nonostante il contributo negativo di novembre, con **172.760 TONNELLATE** (**-10%** rispetto lo stesso mese del **2021**).

Merci secche

Ottimo il risultato, negli **UNDICI MESI DEL 2022**, per le **MERCI SU ROTABILI** (**1.666.290 TONNELLATE**), in crescita del **27,3%** rispetto al **2021**, cui contribuiscono le **162.700 TONNELLATE** movimentate nel mese di **NOVEMBRE 2022** (**+17,2%** rispetto **NOVEMBRE 2021**).

I **PRODOTTI LIQUIDI**, con una movimentazione di **4.422.622 TONNELLATE** nel periodo **GENNAIO-NOVEMBRE 2022**, sono aumentati del **4,2%** rispetto allo stesso periodo del **2021**; negativo, tuttavia, il mese di **NOVEMBRE 2022**, con **374.117 tonnellate** (**-8,2%** rispetto al mese di **NOVEMBRE 2021**).

Prodotti liquidi

Dalle prime stime per il **2022** – formulate, per il mese di dicembre, in base alle comunicazioni preventive del *Port Community System* a chiusura ordinativi - per il **PORTO DI RAVENNA** si prospetta nel **2022** una movimentazione complessiva di circa **27,4 MILIONI** di **TONNELLATE**, in aumento dell'**1,1%** rispetto al **2021**.

Dal punto di vista delle principali categorie merceologiche, dovrebbero chiudere il **2022** in crescita di oltre il **21%** rispetto al **2021** i *prodotti agroalimentari*, sino a raggiungere i **5,7 MILIONI DI TONNELLATE**.

Stima positiva anche per i *prodotti chimici* (+ **29,5%**).

Prime stime:
2022, altro anno record

In calo, invece, gli sbarchi di *prodotti metallurgici* (**-14,6%** rispetto al **2021**), con un calo di oltre **1,1 MILIONI DI TONNELLATE**, spiegato principalmente dal rallentamento della produzione nello stabilimento ravennate del **GRUPPO MARCEGAGLIA** per la frenata del settore manifatturiero, in particolare del comparto automobilistico.

Per quanto riguarda i *materiali da costruzione* (in calo del **2,3%**) pesano il calo degli sbarchi di argilla proveniente dall'**UCRAINA** e i rincari per un settore al contempo energivoro e gasivoro.

In diminuzione anche i *concimi* (**-9,1%**), con un calo legato ai quantitativi che provenivano dall'**UCRAINA** e al calo degli ordinativi a fronte dei forti rincari dei costi di produzione nei settori utilizzatori.

Ottimo, invece, il risultato per i *container*, che dovrebbero arrivare a quasi **230 MILA TEUs**, in crescita di circa il **7,5%** rispetto al **2021**; dal punto di vista dei volumi movimentati, la merce in container è stimata in oltre **2,4 MILIONI DI TONNELLATE**, in aumento del **6,4%** rispetto al **2021**.

Molto buono anche il risultato per i *trailer* presso il terminal delle **AUTOSTRADE DEL MARE** sulla **Linea Ravenna-Brindisi-Catania** (e i conseguenti benefici ambientali), con i semirimorchi movimentati che nel **2022** dovrebbero superare gli **80.000 PEZZI** (quasi **5.000 PEZZI** in più rispetto al **2021**) e la corrispondente merce su trailer in crescita di oltre il **25%** quella movimentata nel **2021**.

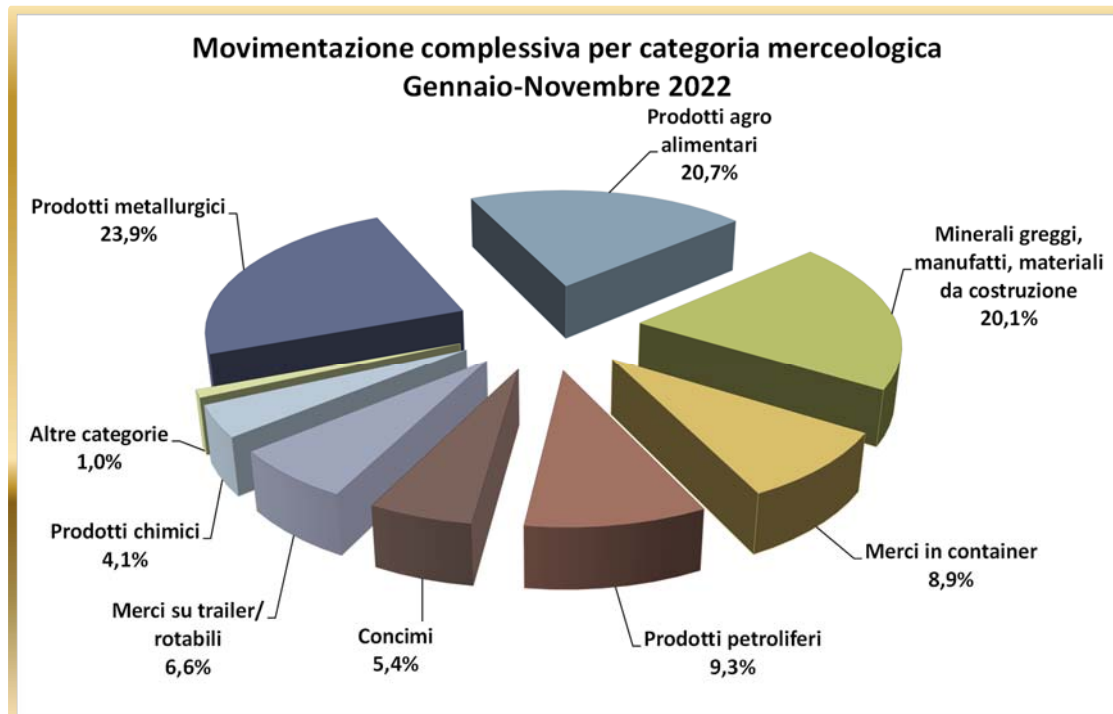
Per quanto riguarda il *traffico ferroviario*, il comprensorio portuale di Ravenna, in base alle prime stime per il **2022**, dovrebbe avere registrato circa **8.400 TRENI** (circa **400 TRENI** in meno rispetto al **2021**), per circa **3,8 MILIONI DI TONNELLATE** di merce, in calo del **2,8%** rispetto al **2021**.

In termini di TEUs, si è registrato un aumento di oltre **L'80%** (oltre **10 MILA TEUs** in più) rispetto al **2021**.

L'incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo dovrebbe assestarsi nel **2022** a circa il **14%** (nel **2021** era il **14,5%**).

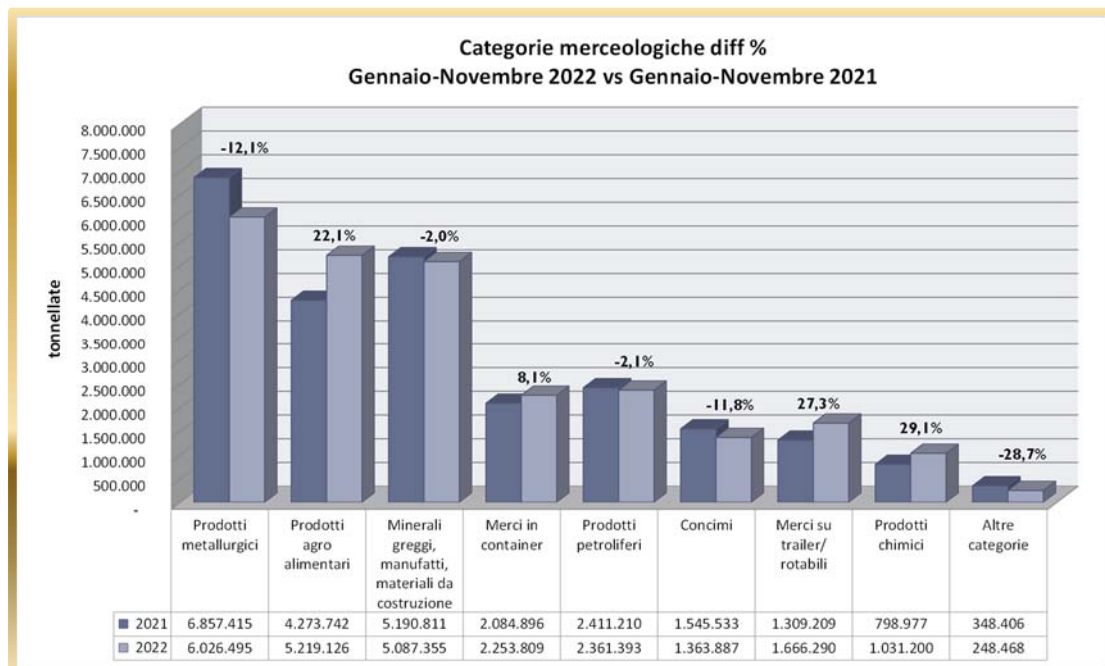
II. FOCUS principali *Categorie Merceologiche*

FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE DI PERIODO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



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

FIGURA 3 –CONFRONTO GENNAIO-NOVEMBRE 2022 vs 2021



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

1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*) nel periodo **GENNAIO-NOVEMBRE 2022** ha movimentato **5.219.126 TONNELLATE** di merce, in crescita del **22,1%** (oltre **945 MILA** tonnellate in più) rispetto allo stesso periodo del **2021**.

Gennaio-Novembre 2022

Ottimo, in particolare, anche il risultato nel mese di **NOVEMBRE**, con **522.773 TONNELLATE** di merce movimentata, in crescita del **17,3%** rispetto a **NOVEMBRE 2021**.

Analizzando l'andamento delle singole merceologie, nei **PRIMI 11 MESI DEL 2022** è stata consistente la ripresa nella movimentazione dei **CEREALI**, con **1.801.219 TONNELLATE**, in crescita del **160,2%** rispetto al **2021** (quando erano state movimentate appena **707.828 TONNELLATE**).

Cereali

Nel solo mese di **NOVEMBRE 2022** si sono registrate **213.180 TONNELLATE** di **CEREALI**, in crescita del **31,3%** rispetto a **NOVEMBRE 2021**, quando erano state movimentate **162.318 TONNELLATE**.

Il **CONSIGLIO EUROPEO** è tornato a prendere posizione sul rafforzamento della sicurezza alimentare globale a seguito dell'invasione dell'**UCRAINA**, sottolineando al riguardo «*l'importanza dei corridoi di solidarietà, di cui occorre sfruttare appieno le potenzialità*».

Consiglio Europeo: rafforzare i corridoi di solidarietà per l'export ucraino

I corridoi di solidarietà sono stati aperti in ambito europeo a partire dal mese di **MAGGIO** per dare un'alternativa terrestre e fluviale alle esportazioni via mare di prodotti agroalimentari dell'**UCRAINA**.

A **GINEVRA**, intanto, presso la sede dell'**UNCTAD**, la **CONFERENZA DELLE NAZIONI UNITE SUL COMMERCIO O LO SVILUPPO**, è stato fatto il punto sui risultati conseguiti grazie all'accordo sulle esportazioni ucraine dai porti sul **MAR NERO**, sottoscritto a **LUGLIO** dalle autorità di **KIEV** e **MOSCA** con la mediazione dell'**ONU** e rinnovato a **NOVEMBRE** per ulteriori quattro mesi.

«Le esportazioni di grano ucraino ammontano finora a 14 MILIONI DI TONNELLATE», ha dichiarato REBECA GRYNSPAN, SEGRETARIA GENERALE DELL'UNCTAD, secondo la quale il rinnovo dell'intesa «è alla base della diminuzione dei prezzi del grano che si registra da alcuni mesi sui mercati internazionali».

La leader dell'UNCTAD ha anche replicato alle critiche lanciate dalla **FEDERAZIONE RUSSA** sulla destinazione finale del grano ucraino, che sarebbe arrivato in prevalenza negli **STATI MEMBRI DELLA UE**, piuttosto che in quelli meno avanzati e più dipendenti dalle importazioni per coprire il fabbisogno interno.

«Occorre fare una differenza — ha sottolineato la GRYNSPAN — tra il grano per il consumo umano e i prodotti destinati, invece, all'alimentazione del bestiame. Dai dati risulta che ai paesi meno avanzati sono stati destinati i due terzi del grano per il consumo umano».

CEREALI E FERTILIZZANTI, PROROGATO L'ACCORDO PER IL TRANSITO SUL MAR NERO

[sintesi da *TERRA E VITA*, 17 NOVEMBRE]

Prorogato per altri **4 MESI**, grazie alla mediazione turca, l'accordo internazionale sull'export di cereali e fertilizzanti russi e ucraini attraverso il **MAR NERO** siglato lo scorso **22 LUGLIO** e scaduto il **19 NOVEMBRE**, a cui è stato aggiunto come porto di partenza per le merci anche quello di **MYKOLAIV**.

I mercati internazionali già da qualche giorno puntavano decisamente sul rinnovo dell'accordo e, infatti, sul mercato europeo **Euronext** i prezzi del **grano tenero** si sono attestati a **317 €/T**, scendendo sui livelli di **SETTEMBRE**; analogo andamento per il **mais** che è tornato sulle quotazioni di **AGOSTO (306 €/T)**.

Con il **9%** di prodotti agricoli importati dall'**UCRAINA** in **QUATTRO MESI**, l'**ITALIA** è tra i paesi che più hanno beneficiato dell'accordo, dietro **SPAGNA (19%)**, **TURCHIA (13%)** e **CINA (11%)**; dal **23 LUGLIO, INFATTI**, sono arrivate **157 MILA TONNELLATE** di **grano tenero (5%** sul totale partito dai porti ucraini), **624 MILA TONNELLATE** di **mais (14%)** e **46 MILA TONNELLATE** di **olio di girasole (7%)**.

Lo afferma il **CENTRO STUDI DIVULGA**, che traccia il primo bilancio dei dati delle rotte dei prodotti agricoli partiti dai porti di **CHORNOMORSK (41,4%** del totale), **YUZHNY (32,8%)** e **ODESSA (25,9%)**.

Il **41%** del grano, in particolare frumento tenero, ha raggiunto l'**AREA ASIATICA**, il **33%** l'**EUROPA** e il **26%** i **PAESI AFRICANI**. Nello specifico, il **25%** del grano ucraino ha raggiunto la **SPAGNA**, il **18%** la **TURCHIA**, il **9%** il **BANGLADESH**, il **5%** ciascuno per **ITALIA, TUNISIA, ALGERIA** e **INDONESIA**.

I **PAESI EUROPEI** sono i principali beneficiari anche delle esportazioni ucraine di mais: su **4,4 MILIONI DI TONNELLATE** di prodotto all'**UE** ne è stato destinato il **60%**, il **30%** ha raggiunto l'**ASIA** e il **10%** l'**AFRICA**.

La proroga dell'accordo significa per l'**ITALIA** il via libera all'arrivo dall'**UCRAINA** di quasi **1,2 MILIARDI DI CHILI** l'anno di **grano tenero, olio di girasole e mais** indispensabile per l'alimentazione degli animali negli allevamenti - commenta **COLDIRETTI** - in una situazione in cui i costi di produzione sono cresciuti del **57%** mettendo in ginocchio gli allevatori nazionali.

Segnala, quindi, il **PRESIDENTE PRANDINI** l'importanza di "*intervenire per contenere il caro energia e i costi di produzione con misure immediate per salvare aziende e stalle e strutturali per garantire in futuro la sovranità alimentare del Paese*".

L'**UCRAINA** infatti, con una quota di poco superiore al **13%** per un totale di **785 MILIONI DI CHILI** è il secondo fornitore di **mais** dell'**ITALIA**, costretta ad importare circa la metà del proprio fabbisogno per garantire l'alimentazione degli animali nelle stalle, a causa dei bassi compensi riconosciuti agli agricoltori che hanno dovuto ridurre di quasi 1/3 la produzione nazionale di mais negli ultimi 10 anni.

Farine Nei **PRIMI 11 MESI DEL 2022** la movimentazione delle **FARINE**, pari a **1.007.432 TONNELLATE**, risulta in crescita del **4,0%** rispetto al **2021** grazie anche all'ottima performance registrata nel mese di **NOVEMBRE** che, con **160.116 TONNELLATE**, ha segnato un aumento del **160,1%** rispetto a **NOVEMBRE 2021**.

Semi oleosi Gli sbarchi dei **SEMI OLEOSI**, invece, con **998.292 TONNELLATE** risultano in calo dell'**11,5%** rispetto al **2021**, anche a causa di un mese di **NOVEMBRE** negativo, in cui sono state sbarcate **44.887 TONNELLATE (-50,4%** rispetto al **2021)**.

Oli animali e vegetali Nel **PERIODO GENNAIO-NOVEMBRE 2022** gli **OLI ANIMALI E VEGETALI** risultano in linea rispetto allo stesso periodo del **2021 (-109 TONNELLATE; -0,01%)**, anche se il mese di **NOVEMBRE 2022**, con **51.719 TONNELLATE**, è calato del **23,4%** rispetto allo stesso mese del **2021**.

Siccità e raccolti a rischio in Argentina La siccità in **ARGENTINA** (il primo esportatore mondiale di **olio e farina di soia** trasformati e il terzo esportatore di **mais**) ha portato a bruschi tagli alle previsioni di raccolto di frumento e minaccia di far collassare anche la produzione di mais e soia, con lo scenario *peggiore degli ultimi 20 anni*.

Le previsioni meteorologiche non lasciano ben sperare, con poche piogge accompagnate da temperature elevate.

Il **ROSARIO GRAINS EXCHANGE** stima un raccolto di soia della **STAGIONE 2022 - 2023** pari a **48 MILIONI DI TONNELLATE**, anche se, molto probabilmente, la stima sarà rivista a ribasso a causa delle condizioni climatiche avverse; stessa sorte per il mais poiché, in assenza di precipitazioni, si ritiene che la superficie seminata sarà molto contenuta.

Anche l'attuale previsione di **11,8 MILIONI DI TONNELLATE** per il raccolto di frumento è passibile di ulteriori revisioni a ribasso in un contesto in cui la situazione si fa sempre più complicata e di difficile gestione.

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

I **MATERIALI DA COSTRUZIONE** hanno registrato nei **PRIMI 11 MESI 2022** una movimentazione complessiva di **5.066.425 TONNELLATE**, in leggero calo (-2,0%) rispetto al **2021**.

**Gennaio-Novembre
2022**

La movimentazione di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **4.638.587 TONNELLATE**, è diminuita dello **0,9%** rispetto ai **PRIMI 11 MESI 2021**.

Negativo il mese di **NOVEMBRE**, con una movimentazione di **377.185 TONNELLATE** (-20,4% rispetto a **NOVEMBRE 2021**) a cui concorre in gran parte l'andamento delle **MATERIE PRIME CERAMICHE** che, con **332.432 TONNELLATE**, sono in diminuzione del **24,9%** rispetto a **NOVEMBRE 2021**.

Novembre 2022

i dati emersi nell'ultimo *Osservatorio previsionale per l'industria delle piastrelle in ceramica*, realizzato da *Prometeia* e relativo al **2022**, descrivono chiaramente un rallentamento del mercato nel corso dell'anno, a causa non tanto dell'inevitabile flessione dopo un **2021** da record, quanto di un contesto internazionale dominato dalle conseguenze ancora tangibili della pandemia (in **ASIA** e in particolare in **CINA**) e della guerra tra **RUSSIA** e **UCRAINA**.

**La frenata dell'industria
ceramica**
L'analisi di Prometeia

A livello globale, i consumi di piastrelle si sono ridotti quest'anno del **3,1%** in termini di volumi (**15.539 MILIONI DI METRI QUADRATI COMPLESSIVI**), con significative differenze regionali: la domanda in **CINA** è crollata del **7,9%**, nelle **AMERICHE** è rimasta stabile, mentre in **EUROPA OCCIDENTALE** è cresciuta del **3,1%**.

Tutto questo si è riflesso inevitabilmente sull'industria nazionale (circa **140** imprese per **6,2 MILIARDI DI EURO** di ricavi nel **2021**, di cui **5,2 MILIARDI** venduti all'estero), che sebbene abbia raggiunto risultati in linea o migliori dei principali competitor e su tutti i mercati, ha visto la dinamica dei mercati appiattirsi progressivamente.

Dopo una partenza sprint nel **PRIMO TRIMESTRE**, con crescita a doppia cifra sul **PRIMO TRIMESTRE DEL 2021**, il **2022** dovrebbe chiudersi secondo le stime di **PROMETEIA** con una sostanziale stabilità.

Le vendite complessive dovrebbero attestarsi a circa **458 MILIONI DI METRI QUADRATI (+0,7%** rispetto al **2021**), con **364 MILIONI DI METRI QUADRATI** diretti all'estero **(+0,2%)** e oltre **93 MILIONI** assorbiti dal mercato domestico **(+2,6%)**, ancora sostenuto dagli incentivi all'edilizia.

«Cresce l'incidenza complessiva del nostro Paese – osserva il PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA CERAMICA, GIOVANNI SAVORANI – ed è un aspetto significativo, se si considera che venivamo da 15 ANNI di diminuzioni continue, sebbene certamente questi valori siano ancora un po' forzati da misure come quella del Superbonus».

Crescono anche le quote di alcuni mercati extra-comunitari, come l'area del **GOLFO** e l'**ESTREMO ORIENTE**, mentre risultano le vendite verso l'**EUROPA OCCIDENTALE**, i **BALCANI** e l'**AMERICA LATINA**; in flessione invece l'**EUROPA ORIENTALE** e l'**AREA NAFTA**.

Il quadro, sebbene di sostanziale tenuta, preoccupa gli imprenditori, perché di fatto nella seconda parte dell'anno gli effetti della guerra – in particolare il costo del gas che mette a dura prova la competitività internazionale di aziende fortemente energivore come quelle della ceramica – hanno annullato i risultati della prima metà.

Il timore è che questo quadro possa peggiorare ulteriormente nel **2023**: molto dipenderà dall'evoluzione della guerra in **UCRAINA**, ma anche dalle decisioni politiche del nostro Governo, osserva **SAVORANI**, sottolineando l'urgenza di dare attuazione a misure strutturali, come la proposta di destinare una quota crescente di metano nazionale a favore dei settori gasivori, come appunto la ceramica.

Lo scorso anno la bolletta del gas è aumentata da **250 MILIONI DI EURO** a circa **UN MILIARDO**: *«Quest'anno rischiamo di superare i 2 MILIARDI DI EURO»*, afferma il presidente.

Alcune aziende hanno deciso di prolungare la pausa natalizia fino al **15 GENNAIO**, in modo da ridurre la produzione nel periodo più freddo dell'anno ed evitare al tempo stesso di ricorrere alla cassa integrazione, usando invece le ferie.

«È anche una scelta etica – osserva SAVORANI – per lasciare una maggiore quantità di gas alle abitazioni ora che la domanda non è particolarmente forte, nella speranza che nel corso del 2023 ci siano una ripresa del mercato e una stabilizzazione degli effetti energetici».

3. PRODOTTI METALLURGICI

Per i **PRODOTTI METALLURGICI** nei **PRIMI 11 MESI DEL 2022** sono state movimentate **6.026.495 TONNELLATE**, in calo del **12,1%** rispetto allo stesso periodo del **2021**.

Gennaio-Novembre 2022

I forti cali dei mesi scorsi sono continuati anche nel mese di **NOVEMBRE** che – con una movimentazione pari a **438.478 TONNELLATE** – ha registrato una nuova diminuzione pari a **-22,9%** rispetto a **NOVEMBRE 2021**.

Novembre 2022

Gli sbarchi provenienti da **TARANTO** (*ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA*) nei **PRIMI 11 MESI DEL 2022**, pari a **568.800 TONNELLATE**, sono in calo del **34,5%** rispetto allo stesso periodo del **2021**.

Negativi gli sbarchi da Taranto

Per quanto riguarda gli scambi con i **PAESI COMUNITARI** (**-6,7%** rispetto allo stesso periodo del **2021**), i principali Paesi di riferimento sono stati la **FRANCIA** con **508 MILA TONNELLATE (+61,2%)**, la **GERMANIA** con **496 MILA TONNELLATE (-38,6%)** e il **BELGIO** che, con **139 MILA TONNELLATE**, segna un **+291,3%**.

Per quanto riguarda i **PAESI EXTRA-UE**, l'arrivo/partenza di prodotti metallurgici, pari a **3.816.521 TONNELLATE** (il **63%** del totale), è in calo del **22,1%** rispetto al **2021**.

Cala l'import da Paesi Extra UE

I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono la **CINA**, con **732 MILA TONNELLATE (+53,3%)**, la **COREA DEL SUD** con oltre **547 MILA TONNELLATE (+20,7%)**, la **TURCHIA** con quasi **417 MILA TONNELLATE (-47,4%)**, il **VIETNAM** con **403 MILA TONNELLATE (+0,1%)** e il **GIAPPONE** con quasi **378 MILA TONNELLATE (+223,4%)**.

L'aggiornamento statistico della *WORLD STEEL ASSOCIATION* certifica l'output mondiale di **NOVEMBRE** a **139,1 MILIONI DI TONNELLATE** per un **-2,6%** rispetto al medesimo mese del **2021** mentre il dato cumulato dei **PRIMI UNDICI MESI** certifica invece una variazione del **-3,7%** per **1,691 MILIARDI DI TONNELLATE** prodotte, lasciando prevedere come il **2022** sarà un anno di recessione per l'acciaio mondiale, sulla spinta di sensibili cali tra i dieci maggiori produttori globali a partire dalla **CINA** che, dopo **UNDICI MESI**, segna un **-1,4%**.

Acciaio, produzione mondiale negativa anche a novembre

Entrando nello specifico, tra i Paesi produttori si può notare come la **CINA** sia impegnata nel cercare di recuperare il gap di output accumulato nei mesi scorsi, segnando a **NOVEMBRE** con **74,5 MILIONI DI TONNELLATE** di produzione un **+7,3%** sul **2021**; in **UNDICI MESI** l'output è stato di **935,1 MILIONI DI TONNELLATE** per un **-1,4%** sul medesimo periodo del **2021**.

Tra i maggiori produttori solo due Paesi si salvano dal segno negativo: l'**INDIA** con un **+5,7%** a **NOVEMBRE (10,4 MILIONI DI TONNELLATE)** e un **+6%** a **GENNAIO-NOVEMBRE (114,2 MILIONI DI TONNELLATE)** e l'**IRAN** con un **+3,9%** a **NOVEMBRE (2,9 MILIONI DI TONNELLATE)** e un **+8,5%** nei **PRIMI UNDICI MESI (27,9 MILIONI DI TONNELLATE)**.

Le peggiori performance sono invece della **TURCHIA**: **-30,7%** a **NOVEMBRE (2,4 MILIONI DI TONNELLATE)** e una flessione del **12,3%** nel periodo **GENNAIO-NOVEMBRE (32,5 MILIONI DI TONNELLATE)**.

MARCEGAGLIA-OUTOKUMPU, L'ANTITRUST UE DÀ L'OK

[DA SIDERWEB, 14 DICEMBRE]

Mentre si aspetta la pubblicazione sul portale UE della documentazione ufficiale sull'acquisizione da parte di **MARCEGAGLIA** della divisione lunghi di **OUTOKUMPU**, sia **MARCEGAGLIA** sia **OUTOKUMPU** hanno annunciato di aver ricevuto dall'Antitrust UE il nulla osta all'operazione senza che venissero richiesti dei remedies.

Una decisione in parte attesa alla luce delle valutazioni anticipate dalla Commissione Europea nei giorni scorsi: «*A seguito di un esame preliminare, la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nell'ambito di applicazione del regolamento sulle concentrazioni*».

L'Authority si era riservata la decisione solo per permettere agli eventuali soggetti interessati di presentare osservazioni; osservazioni che a questo punto non sarebbero arrivate, dal momento che il pronunciamento è arrivato in anticipo rispetto alla deadline.

Le due società hanno precisato di essere al lavoro per arrivare al closing definitivo dell'operazione da **228 MILIONI DI EURO** a inizio **GENNAIO**.

Dal **2023** quindi alzeranno bandiera italiana l'acciaieria elettrica per acciai speciali con impianto di laminazione di vergelle e uno di produzione di barre a **SHEFFIELD**, nel **REGNO UNITO**, a cui si aggiungono «*le attività di produzione di barre a RICHBURG, negli STATI UNITI, e lo stabilimento laminazione a caldo di vergelle e produzione di fili trafilati a FAGERSTA, in SVEZIA*».

4. ALTRE MERCEOLOGIE

Nei **PRIMI 11 MESI DEL 2022**, per quanto riguarda i **PRODOTTI PETROLIFERI**, sono state movimentate **2.361.393 TONNELLATE**, in leggero calo rispetto allo stesso periodo del **2021 (-2,1%)** anche per il contributo di un mese di **NOVEMBRE** in calo del **9,2%** rispetto al **2021**.

Bene, invece, nei **PRIMI 11 MESI DEL 2022** i **PRODOTTI CHIMICI (+29,1%)**, con **1.031.200 TONNELLATE**; il mese di **NOVEMBRE**, **CON 101.164 TONNELLATE** movimentate, è cresciuto del **7,03%** rispetto lo stesso mese del **2021**.

Uno dei tanti effetti collaterali dell'embargo europeo al petrolio russo, che è entrato in vigore recentemente ma che già da mesi sta provocando forti ripercussioni nel settore dei trasporti marittimi, è quello delle *"petroliere fantasma"* e delle *"petroliere rottame"*: navi insicure, destinate alla demolizione, che invece vengono mantenute in servizio e impiegate anche in aree ad alto rischio di incidenti, come sulle rotte dell'**ARTICO**, dove un naufragio comporterebbe danni ambientali difficili da arginare.

Le rotte di rifornimento sono cambiate, allungando le distanze e i tempi di viaggio, e le petroliere disponibili sono diventate più scarse e dunque più costose. I noli marittimi hanno superato **100MILA DOLLARI AL GIORNO** sul mercato spot, spingendosi ai massimi da quasi vent'anni: un costo aggiuntivo pesante, soprattutto per i raffinatori del Vecchio continente, oggi costretti a rivolgersi anche a fornitori ben più lontani della **RUSSIA** – gli **STATI UNITI** ad esempio – per sostituire i barili diventati off limits.

Il **DIRTY TANKER INDEX**, che riflette i noli per il trasporto di greggio su **12 ROTTE INTERNAZIONALI**, è quasi **QUADRUPPLICATO** da inizio anno al **BALTIC EXCHANGE**, e il rally rischia di contagiare sempre di più il segmento delle navi cisterna dedicate ai prodotti raffinati.: nel **2023** anche per questi in **EUROPA** scatterà il divieto di importare dalla **RUSSIA**, e i noli potrebbero salire a **150MILA DOLLARI**, forse anche **200MILA DOLLARI AL GIORNO**, prevede **OMAR NOKTA**, analista di **JEFFERIES**.

PETROLIFERI E CHIMICI

Mancano petroliere: vola il prezzo dei noli, tornano le navi rottame

Il problema non si risolverà rapidamente, anche perché non ci sono molte nuove petroliere in costruzione, e quelle già esistenti vengono usate per viaggi più lunghi di un tempo, mediamente del **6%**, stima *CLARKSON RESEARCH*.

Da un lato l'**EUROPA** aumenta la dipendenza dagli **USA**, dal **MEDIO ORIENTE**, dall'**AFRICA** e, dall'altro, **CINA** e **INDIA** comprano di più dalla **RUSSIA**: carichi super scontati, ma che per arrivare impiegano – nella migliore delle ipotesi, non sempre praticabile – **TRE SETTIMANE DI VIAGGIO**.

A livello globale l'impiego delle flotte di petroliere è tutt'altro che efficiente e, per l'anno prossimo, *CLARKSON* prevede un ulteriore aumento del **9,5%** delle tonnellate per miglia, parametro chiave per valutare l'adeguatezza della flotta: sarebbe il maggiore incremento annuale dal **1993**.

due sistemi di trasporto paralleli

Ormai da anni ci sono due sistemi di trasporto paralleli: uno "ufficiale", con armatori che operano alla luce del sole e nel rispetto delle regole (comprese quelle di sicurezza e tutela dell'ambiente), e un secondo circuito – sempre più grande – in cui invece si opera nell'ombra, in modo illegale o semi legale, al servizio di Paesi colpiti da sanzioni.

Le cosiddette "navi fantasma", o nascoste alle rilevazioni satellitari o che compiono trasferimenti di carichi in alto mare per dissimularne la provenienza, e con la **RUSSIA** in blacklist, la flotta clandestina si sta sviluppando tanto e in fretta, con l'inclusione di navi che talvolta sono rottami galleggianti.

MOSCA si prepara da mesi a difendersi dall'embargo petrolifero **UE** e soprattutto dalle misure associate, ancora più pericolose, perché le impediscono di servirsi di società europee per qualunque servizio associato all'export, compresi i trasporti e le polizze assicurative, a meno che non accetti di piegarsi al "price cap" (fissato solo all'ultimo minuto a **60 DOLLARI AL BARILE**).

Da mesi è partita una vera e propria caccia a procurarsi navi cisterna usate: società di nuova istituzione o comunque semi sconosciute ne hanno comprate quasi **400** da quando è iniziata la guerra in **UCRAINA**, stima *BRAEMAR*, il **40%** del totale delle compravendite.

Il più ricercato è l'usato nella classe "Aframax", con una capienza di **500-800 BARILI**, la più versatile per accedere ai porti russi, in cui le valutazioni di petroliere con **VENT'ANNI DI SERVIZIO** (tanti rispetto alla vita media, che di solito è intorno a **15 ANNI**) sono raddoppiate da inizio anno, fino a sfiorare **23 MILIONI DI DOLLARI** secondo stime di *VESSELSVALUE*. Se si allarga lo sguardo a tutte le petroliere, di ogni classe e di ogni età, il mercato di seconda mano non è mai stato così fiorente come quest'anno, osserva *CLARCKSON*, attirando l'attenzione sul picco record di **78** compravendite ad **OTTOBRE**.

Ancora consistente nel **PERIODO GENNAIO-NOVEMBRE 2022** il calo dei volumi movimentati nel **PORTO DI RAVENNA** per i **CONCIMI**, pari a **1.332.085 TONNELLATE** (-12,8% rispetto allo stesso periodo del **2021**); per il mese di **NOVEMBRE**, in particolare, la movimentazione è stata pari a **154.245 TONNELLATE**, in calo dell'**8,3%** rispetto a **NOVEMBRE 2021**.

CONCIMI

L'*UNCTAD*, la *CONFERENZA DELLE NAZIONI UNITE SUL COMMERCIO O LO SVILUPPO*, ha lanciato l'allarme sulla crisi in atto per quanto riguarda i fertilizzanti: oltre ai prezzi che hanno raggiunto livelli senza precedenti, si registra una carenza di prodotto che mette a rischio i prossimi raccolti in termini di quantità e qualità.

L'allarme dell'UNCTAD

Secondo le autorità di **MOSCA** la carenza è la diretta conseguenza delle sanzioni imposte dall'**UNIONE EUROPEA**.

E dall'Assemblea di *CONFAGRICOLTURA* a **ROMA** emerge la proposta di un **fondo unico europeo per l'acquisto centralizzato dei fertilizzanti**, una sorta di "equivalente agricolo" del tetto al prezzo del gas in grado di calmierare i prezzi nel settore dei mezzi tecnici per l'agricoltura, fermando la corsa all'accaparramento che si è scatenata sul mercato mondiale dei prodotti chimici per l'agricoltura, che a breve potrebbe penalizzare per prime le aree meno sviluppate del mondo ma, in prospettiva, potrebbe provocare difficoltà ad ampio raggio a causa di una minore produzione agroalimentare

Confagricoltura:
«Fondo europeo per i fertilizzanti»

« Bisogna correre ai ripari con un meccanismo, come appunto un fondo unico europeo per l'acquisto centralizzato dei fertilizzanti, che potrebbe garantire un maggior potere contrattuale agli acquirenti calmierando i prezzi e, in secondo luogo, assicurare una più equilibrata distribuzione geografica dei prodotti – ha spiegato il PRESIDENTE DI CONFAGRICOLTURA, MASSIMILIANO GIANSAANTI – Siamo ancora immersi in uno scenario eccezionale condizionato dalla guerra, occorre mettere in campo strumenti straordinari per fronteggiare le relative criticità».

«Il vero faro che deve orientare le scelte di politica economica – ha commentato il PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA, CARLO BONONI – deve essere la crescita. La crescita della nostra economia. E anche in agricoltura occorre adottare misure che vadano nel senso della crescita. Nella legge di Bilancio tutto ciò che non è dedicato alla compensazione dei costi energetici va dirottato sulla crescita delle imprese industriali come di quelle agricole. Solo con la crescita è infatti possibile creare ricchezza poi successivamente da redistribuire».

D'altro canto, il tema della scarsità dei fertilizzanti a livello globale, con possibili conseguenze negative sia sui volumi di produzione agroalimentare globale che sulla qualità degli alimenti era stato al centro del recente vertice G7 in **INDONESIA**.

Il Ministro Lollobrigida:
dalla *food safety* alla
food security

«La guerra – ha aggiunto il MINISTRO DELL'AGRICOLTURA, FRANCESCO LOLLOBRIGIDA - ci ha costretto a prendere coscienza di alcuni aspetti che davamo per scontati. E cioè dei rischi di delegare ad altri alcune produzioni sensibili come quella energetica, in primo luogo, ma anche quella di fertilizzanti o di materie prime agricole come i cereali. Nessuno è favorevole in linea di principio alla chimica in agricoltura. Ma bisogna fare i conti con la realtà e cioè che al momento, in assenza di alternative, i fertilizzanti sono l'unico strumento in grado di assicurare la produttività di cui abbiamo bisogno».

Nei **PRIMI 11 MESI DEL 2022** i **CONTENITORI**, con **212.423 TEUs**, sono cresciuti del **10,1%** rispetto al **2021**, con una crescita che ha riguardato sia i **TEUs PIENI**, pari a **164.918** (il **77,6%** del totale dei **TEUs**), in crescita del **11,1%** rispetto al **2021**, sia i **TEUs VUOTI**, pari a **47.505**, in crescita del **6,6%** rispetto al **2021**.

CONTENITORI

In termini di **TONNELLATE**, la merce trasportata nel periodo, pari a **2.253.809 TONNELLATE**, è cresciuta del **8,1%** rispetto al **2021**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **469**, è cresciuto rispetto alle **433** del **2021** (**36 TOCCATE** in più).

Nel mese di **NOVEMBRE** sono stati movimentati **16.498 TEUs**, di cui **12.332** pieni (**-10,1%** sul **2021**) e **4.166** vuoti (**-7,4%** sul **2021**), per **172.760 TONNELLATE** mensili corrispondenti (**-10,0%** rispetto a **OTTOBRE 2021**).

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

Al **PRIMO DICEMBRE 2022** sono quaranta le settimane consecutive di calo dei noli marittimi dei container rilevato dal *DREWRY'S WORLD CONTAINER INDEX*, l'indice che segue i noli dei viaggi spot e mostra una media globale di **2.404 DOLLARI PER UNITÀ DA 40 PIEDI**, il **7%** in meno rispetto alla settimana precedente.

Noli container Cina-Europa scendono sotto i 2.000 dollari

Considerando il valore della rotta tra **SHANGHAI** a **ROTTERDAM**, il nolo scende a **1.965 DOLLARI**, ben il **10%** in meno della settimana precedente e l'**85% IN** meno della stessa settimana del **2021**. Resta invece sopra la soglia dei **3.000 DOLLARI** il nolo tra **SHANGHAI** e **GENOVA**: **3.085 DOLLARI**, con un calo settimanale del **4%** e annuale del **75%**.

Se i noli spot sono quelli più volatili, tuttavia anche quelli che riguardano i contratti mostrano segnali negativi, come rileva lo *XENETA SHIPPING INDEX*, secondo cui a **NOVEMBRE 2022** hanno subito un forte calo rispetto al mese precedente, pari al **5,7%**.

È la terza riduzione consecutiva e la maggiore da quando *XENETA* rileva questo dato, ossia il **2019**. Secondo la società d'analisi, i noli a contratto sono trascinati in basso dall'andamento di quelli spot, ma anche dalla riduzione della domanda di trasporto e dall'incertezza economica.

Il dato di **NOVEMBRE** è “*un segnale inequivocabile del cambiamento dei fondamentali del mercato*” e si prevedono “*acque tempestose*” per il **2023**, anche se comunque questa discesa avviene da una posizione elevata e rispetto a **NOVEMBRE 2021** i noli a contratto restano mediamente superiori del **67,2%**.

La domanda ora è per quanto continueranno a scendere.

La crisi svuota le navi portacontainer

Il drastico calo del volume del carico trasportato dalle navi portacontainer, soprattutto sulla rotta **ASIA-EUROPA**, ha iniziato a diventare particolarmente visibile negli ultimi tempi.

Nel **MARZO 2022**, la nave megamax **Ever Aim** era arrivata a **ROTTERDAM** senza scalo dal porto di **TANJUNG PEPELAS** con un carico quasi pieno. All'inizio di **DICEMBRE 2022**, la nave di dimensioni simili **Ever Atop** è arrivata nello stesso porto con **SOLO CINQUE FILE DI CONTAINER SUL PONTE**.



ALPHALINER stima la differenza di carico tra le due navi a **6.500 TEU O PIÙ**.

Ottimo il risultato complessivo del **PERIODO GENNAIO-NOVEMBRE 2022** per **TRAILER e ROTABILI**, in aumento del **4,1%** per numero di **PEZZI MOVIMENTATI (83.019 PEZZI, 3.276** in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e del **27,3%** in termini di **MERCE MOVIMENTATA (1.666.290 TONNELLATE)** rispetto allo stesso periodo del **2021**.

TRAILER E ROTABILI

Nel mese di **NOVEMBRE 2022** si sono registrati **8.002 PEZZI MOVIMENTATI**, un calo di **1.266 PEZZI (-13,7%)** rispetto allo stesso mese del **2021**, mentre la merce movimentata (**162.700 TONNELLATE**) è cresciuta del **17,2%**.

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

Linea RAVENNA – BRINDISI – CATANIA

Nel **PERIODO GENNAIO-NOVEMBRE 2022**, infatti, i pezzi movimentati, pari a **74.007**, sono cresciuti del **7,2%** rispetto al **2021 (4.943 pezzi in più)**; nel mese di **NOVEMBRE**, i pezzi sono stati **7.365**, con **255 PEZZI** in meno rispetto a **NOVEMBRE 2021**.

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

I numeri parlano da soli: **5,5 MILIONI DI CAMION** in meno sulle strade, più di **5 MILIONI DI TONNELLATE** di emissioni di **CO²** evitate e aumenti di efficienza per **6,8 MILIARDI DI EURO**, di cui oltre **5 MILIARDI DI EURO** sotto forma di risparmi sui beni al consumo per le famiglie.

Grimaldi (Alis):
"Aumentare il Marebonus"

Sono questi i risultati dell'intermodalità marittima e ferroviaria, nel **2022**, in **ITALIA**, emersi nel corso dell'assemblea di **ALIS, L'ASSOCIAZIONE LOGISTICA DELL'INTERMODALITÀ SOSTENIBILE**.

"Siamo l'unica scelta di trasporto sostenibile oggi disponibile – spiega il presidente GUIDO GRIMALDI – I veicoli elettrici non sono ancora in grado di coprire lunghe distanze e le tecnologie alternative come il gnl hanno costi elevatissimi".

ALIS chiede perciò una defiscalizzazione, la rapida attuazione degli investimenti del Pnrr e incentivi per rendere più attraente il settore.

A partire dal **MAREBONUS**, che va portato – chiede *GRIMALDI* – da **20 MILIONI** a **100 MILIONI** all'anno. La misura, secondo uno studio dell'*ENEA* citato durante l'assemblea, si è dimostrata **DIECI VOLTE PIÙ EFFICACE** del superbonus edilizio, portando allo stesso risparmio energetico (quasi **191MILA TONNELLATE** equivalenti di petrolio nel **2019**) con costi, però, pari a un decimo per lo Stato.

ALIS insiste, poi su un altro punto: evitare le nuove tasse sul settore previste dal pacchetto europeo "*FIT FOR 55*", con l'applicazione alle compagnie armatoriali dell'ETS, il sistema di scambio delle emissioni. *ALIS* chiede di esentare le linee di *Autostrade del Mare* e quelle di cabotaggio insulare.

La misura, secondo l'associazione, avrebbe, infatti, un effetto "*paradossale*": il ritorno di milioni di camion sulle autostrade italiane ed europee e un balzo delle emissioni di CO² del **70%**.

AUTOMOTIVE

Risultato negativo nel **PERIODO GENNAIO-NOVEMBRE**, invece, per le **AUTOMOTIVE** che hanno movimentato **7.121 PEZZI**, con **1.947 PEZZI IN MENO (-21,5%)** rispetto ai **9.068 PEZZI** del **2021**; molto male il mese di **NOVEMBRE**, con lo sbarco di **546 PEZZI (957 PEZZI IN MENO)**, un calo del **63,7%** rispetto allo stesso mese del **2021**.

Auto: ripresa autunnale in crescita

Il mercato dell'auto in **ITALIA** recupera terreno e chiude il mese di **NOVEMBRE** con il **14,7%** di immatricolazioni in più, un'inversione di tendenza rispetto al primo semestre dell'anno, tanto che da inizio anno la contrazione dei volumi rispetto al **2021** si è dimezzata, passando dal **-20,3%** di **GENNAIO-LUGLIO** al **-11,6%** di **GENNAIO-NOVEMBRE**.

Resta pesante, invece, il gap rispetto al **2019**, che si attesta intorno al **30%**.

A spiegare la ripresa è soprattutto l'attenuarsi del fenomeno dello shortage di semiconduttori. «*Se la crisi dell'offerta sembra in via di superamento, sul mercato incombono ancora una serie di fattori di incertezza legati al post pandemia, alla guerra tra **RUSSIA** e **UCRAINA** e alla dinamica inflattiva*» evidenzia *GIAN PRIMO QUAGLIANO, PRESIDENTE DEL CENTRO STUDI PROMOTOR*.

Gli operatori continuano però a chiedere un adeguamento della politica sugli incentivi alla luce di un fatto: in **ITALIA** la quota di auto “*alla spina*” resta bassa. Le *elettriche* pure si attestano al **4,2%** nel mese (**3,7%** nel cumulato) le *plug-in* salgono al **5,5%** (**5,1%** nel cumulato), sotto la media europea.

Secondo la rilevazione periodica di *ACEA*, da **GENNAIO** a **SETTEMBRE** le auto *full electric* hanno superato la soglia di **UN MILIONE DI UNITÀ**, in crescita del **25%**, mentre le *plug-in* hanno perso l'**11%** dei volumi. Nel cumulato sono stati immatricolati prevalentemente modelli elettrificati, con il **20,4%** di quota di mercato per le ricaricabili – il **12,1%** *full electric* e l'**8,3%** per le *ibride plug-in* – accanto ad un **23,7%** per le *ibride tradizionali*.

«Al nuovo esecutivo – sottolinea *MICHELE CRISCI, PRESIDENTE DELL'UNRAE* – chiederemo interventi urgenti su tre punti: uno stimolo robusto al rinnovo di un parco circolante molto anziano e alla diffusione della mobilità a zero e bassissime emissioni; infrastrutturazione di punti di ricarica pubblici e privati, infine una revisione strutturale della fiscalità privata e aziendale sull'auto».

PAOLO SCUDIERI, PRESIDENTE DELL'ANFIA, ribadisce «l'urgenza di dare attuazione alla misura di incentivazione per le infrastrutture di ricarica private e nei condomini, fattore indispensabile di stimolo al canale dei privati verso scelte d'acquisto orientate ai veicoli elettrificati».

5. CROCIERE

**Stagione crocieristica
2022:
record storico passeggeri**

Sino a tutto **NOVEMBRE 2022** si sono registrati a **RAVENNA** **106 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **193.462 PASSEGGERI**, di cui **154.690** in “home port” (**77.865** sbarcati e **76.825** imbarcati) e **38.319** “in transito”.

Considerato che, con l’approdo dell’**AIDA BLU** del **16 NOVEMBRE SCORSO** (**1.864 CROCIERISTI** “in transito”), si conclude la stagione crocieristica di quest’anno, si tratta del record storico di passeggeri movimentati presso il Terminal di Porto Corsini fin dalla sua costruzione nel **2011**.

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

**Per il 2023 previsti
300mila passeggeri**

Partiranno a **INIZIO 2023** i lavori per la **NUOVA STAZIONE MARITTIMA DI PORTO CORSINI**, con un investimento (**26 MILIONI DI EURO: 20** di **ROYAL CARIBBEAN** e **6** dell’**AUTORITÀ PORTUALE**) in project financing (Partenariato Pubblico Privato) che consentirà di realizzare la nuova stazione oltre a varie migliorie ambientali.

Con ogni probabilità nel corso del **2023** **ROYAL CARIBBEAN** supererà i **300MILA PASSEGGERI**, un obiettivo inizialmente prefissato per il **2024**, con importanti ricadute economiche dirette e indirette sul territorio.

I passeggeri in partenza da **RAVENNA** (che fungerà quindi anche da *home port*) arriveranno utilizzando gli scali di **BOLOGNA, FORLÌ** e **RIMINI** per raggiungere poi direttamente la città bizantina via bus.

“Con il nuovo gestore del terminal e la sua scelta di fare di Ravenna il proprio home port, si apre una nuova fase che può avere sviluppi importanti per la comunità commerciale” dice RICCARDO RICCI PETITONI, REFERENTE PER CONFESERCENTI – CENTRO STORICO “su questo ci sono certamente grandi aspettative, ma dobbiamo prenderci anche il tempo per capire come si muoveranno i flussi di passeggeri, e dare il tempo alle compagnie ed ai tour operator di conoscere la città e le sue proposte, per questo sarà un’annualità propedeutica per sviluppare appieno le politiche di accoglienza per gli anni che verranno.

Dobbiamo comunque dare il meglio per presentare Ravenna nel migliore dei modi, e studiare strategie per estendere la visita alla città per chi ci raggiunge per imbarcarci.

È un mercato nuovo che dobbiamo imparare a conoscere e ad analizzare, per cui non è scontato che ad accosti di grosse navi corrispondano necessariamente grandi flussi di passeggeri verso il centro storico, ma non per questo dovremo lesinare l'entusiasmo, ed anzi di ogni esperienza dovrà esser fatto tesoro in chiave futura".



TABELLA 1
RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	novembre-21			novembre-22			Differenza novembre 2022 vs 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Mese di:								
Numero toccate			214			213	-1	-0,5%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.975.625	332.269	2.307.894	1.865.152	268.000	2.133.152	-174.742	-7,6%
Prodotti petroliferi	213.040	4.600	217.640	181.611	16.109	197.720	-19.920	-9,2%
Rinfuse liquide non petrolifere	170.545	19.250	189.795	154.054	22.343	176.397	-13.398	-7,1%
Rinfuse solide	929.190	64.174	993.364	952.603	22.274	974.877	-18.487	-1,9%
Merci varie	521.378	55.001	576.379	424.300	24.397	448.697	-127.682	-22,2%
Merci in container	86.332	105.542	191.874	81.819	90.942	172.761	-19.113	-10,0%
Merci su trailer/rotabili	55.140	83.702	138.842	70.765	91.935	162.700	23.858	17,2%
CONTAINER (TEU)	9.784	8.435	18.219	8.880	7.618	16.498	-1.721	-9,4%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	5.274	3.994	9.268	4.057	3.945	8.002	-1.266	-13,7%
Trailer	3.761	3.859	7.620	3.494	3.871	7.365	-255	-3,3%
Automotive	1.503	0	1.503	546	0	546	-957	-63,7%
Auto e altri veicoli	10	135	145	17	74	91	-54	-37,2%
PASSEGGERI (numero) di cui:	15	6	68	23	16	1.909	1.841	2707,4%
su traghetti	15	6	21	23	16	39	18	85,7%
su navi da crociera			47			1.870	1.823	3878,7%

PERIODO	gennaio-novembre 2021			gennaio-novembre 2022			Differenza gen. - nov. 2022 vs 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			2.486			2.510	24	1,0%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	21.351.265	3.468.934	24.820.199	22.030.063	3.227.960	25.258.023	437.824	1,8%
Prodotti petroliferi	2.284.216	126.994	2.411.210	2.245.554	115.839	2.361.393	-49.817	-2,1%
Rinfuse liquide non petrolifere	1.588.964	245.270	1.834.234	1.806.835	254.394	2.061.229	226.995	12,4%
Rinfuse solide	9.725.349	639.611	10.364.960	10.359.469	391.377	10.750.846	385.886	3,7%
Merci varie	6.308.112	507.578	6.815.690	5.806.248	358.208	6.164.456	-651.234	-9,6%
Merci in container	966.386	1.118.510	2.084.896	1.112.742	1.141.067	2.253.809	168.913	8,1%
Merci su trailer/rotabili	478.238	830.971	1.309.209	699.215	967.075	1.666.290	357.081	27,3%
CONTAINER (TEU)	99.699	93.250	192.949	112.113	100.310	212.423	19.474	10,1%
Numero toccate navi portacontainer			433			469	36	8,3%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	42.102	37.641	79.743	42.676	40.343	83.019	3.276	4,1%
Trailer	32.912	36.152	69.064	35.384	38.623	74.007	4.943	7,2%
Automotive	9.068	0	9.068	7.121	0	7.121	-1.947	-21,5%
Auto e altri veicoli	122	1.489	1.611	171	1.720	1.891	280	17,4%
PASSEGGERI (numero) di cui:	179	200	1.938	158	184	193.462	191.524	9882,6%
su traghetti	179	200	379	158	184	342	-37	-9,8%
su navi da crociera			1.559			193.120	191.561	12287,4%



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	novembre-21			novembre-22			Differenza novembre 2022 vs 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.975.625	332.269	2.307.894	1.865.152	268.000	2.133.152	-174.742	-7,6%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	383.585	23.850	407.435	335.665	38.452	374.117	-33.318	-8,2%
Prodotti petroliferi	213.040	4.600	217.640	181.611	16.109	197.720	-19.920	-9,2%
Prodotti chimici	70.660	19.250	89.910	66.642	22.343	88.985	-925	-1,0%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	99.885	0	99.885	87.412	0	87.412	-12.473	-12,5%
Concimi	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	1.592.040	308.419	1.900.459	1.529.487	229.548	1.759.035	-141.424	-7,4%
Prodotti agricoli e animali	176.613	3.900	180.513	221.713	0	221.713	41.200	22,8%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	158.712	6.674	165.386	201.774	11.874	213.648	48.262	29,2%
Combustibili minerali	0	2.750	2.750	5.144	0	5.144	2.394	87,1%
Minerali e cascami per la metallurgia	4.874	0	4.874	0	0	0	-4.874	-100,0%
Prodotti metallurgici	519.211	49.190	568.401	419.960	18.518	438.478	-129.923	-22,9%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	474.097	0	474.097	377.185	0	377.185	-96.912	-20,4%
Concimi	112.436	55.803	168.239	141.745	12.500	154.245	-13.994	-8,3%
Prodotti chimici	4.606	0	4.606	9.382	2.797	12.179	7.573	164,4%
Prodotti Diversi	19	858	877	0	982	982	105	12,0%
Merci in container	86.332	105.542	191.874	81.819	90.942	172.761	-19.113	-10,0%
Merci su trailer/rotabili	55.140	83.702	138.842	70.765	91.935	162.700	23.858	17,2%

PERIODO	gennaio-novembre 2021			gennaio-novembre 2022			Differenza gen. - nov. 2022 vs 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	21.351.265	3.468.934	24.820.199	22.030.063	3.227.960	25.258.023	437.824	1,8%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	3.873.180	372.264	4.245.444	4.052.389	370.233	4.422.622	177.178	4,2%
Prodotti petroliferi	2.284.216	126.994	2.411.210	2.245.554	115.839	2.361.393	-49.817	-2,1%
Prodotti chimici	557.330	177.651	734.981	740.739	194.029	934.768	199.787	27,2%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.014.096	67.619	1.081.715	1.034.294	60.365	1.094.659	12.944	1,2%
Concimi	17.538	0	17.538	31.802	0	31.802	14.264	81,3%
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	17.478.085	3.096.670	20.574.755	17.977.674	2.857.727	20.835.401	260.646	1,3%
Prodotti agricoli e animali	868.558	9.400	877.958	1.908.648	40.492	1.949.140	1.071.182	122,0%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	2.130.324	183.745	2.314.069	2.055.142	120.185	2.175.327	-138.742	-6,0%
Combustibili minerali	243.225	2.750	245.975	181.577	0	181.577	-64.398	-26,2%
Minerali e cascami per la metallurgia	73.373	0	73.373	50.266	0	50.266	-23.107	-31,5%
Prodotti metallurgici	6.389.334	468.081	6.857.415	5.718.233	308.262	6.026.495	-830.920	-12,1%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	5.056.136	134.675	5.190.811	5.066.425	20.930	5.087.355	-103.456	-2,0%
Concimi	1.199.374	328.621	1.527.995	1.103.508	228.577	1.332.085	-195.910	-12,8%
Prodotti chimici	63.996	0	63.996	77.007	19.425	96.432	32.436	50,7%
Prodotti Diversi	9.141	19.917	29.058	4.911	11.714	16.625	-12.433	-42,8%
Merci in container	966.386	1.118.510	2.084.896	1.112.742	1.141.067	2.253.809	168.913	8,1%
Merci su trailer/rotabili	478.238	830.971	1.309.209	699.215	967.075	1.666.290	357.081	27,3%



TABELLA 3

FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	novembre-21			novembre-22			Differenza novembre 2022 vs 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	176.613	3.900	180.513	221.713	0	221.713	41.200	22,8%
Cereali	158.418	3.900	162.318	213.180	0	213.180	50.862	31,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	258.597	6.674	265.271	289.186	11.874	301.060	35.789	13,5%
Farine di semi e frutti oleosi	61.559	0	61.559	153.611	6.505	160.116	98.557	160,1%
Semi e frutti oleosi	90.553	0	90.553	44.887	0	44.887	-45.666	-50,4%
Oli e grassi animali e vegetali	67.554	0	67.554	51.719	0	51.719	-15.835	-23,4%
Prodotti metallurgici di cui:	519.211	49.190	568.401	419.960	18.518	438.478	-129.923	-22,9%
Coils	503.686	31.854	535.540	359.106	4.207	363.313	-172.227	-32,2%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	474.097	0	474.097	377.185	0	377.185	-96.912	-20,4%
Materie prime per l'industria ceramica	442.401	0	442.401	332.432	0	332.432	-109.969	-24,9%
Clinker	0	0	0	0	0	0	0	n.d.

PERIODO	gennaio-novembre 2021			gennaio-novembre 2022			Differenza gen. - nov. 2022 vs 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	868.558	9.400	877.958	1.908.648	40.492	1.949.140	1.071.182	122,0%
Cereali	701.428	6.400	707.828	1.801.219	40.492	1.841.711	1.133.883	160,2%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	3.144.420	251.364	3.395.784	3.089.436	180.550	3.269.986	-125.798	-3,7%
Farine di semi e frutti oleosi	942.242	26.181	968.423	1.000.927	6.505	1.007.432	39.009	4,0%
Semi e frutti oleosi	1.115.304	13.200	1.128.504	998.292	0	998.292	-130.212	-11,5%
Oli e grassi animali e vegetali	742.149	60.835	802.984	742.510	60.365	802.875	-109	0,0%
Prodotti metallurgici di cui:	6.389.334	468.081	6.857.415	5.718.233	308.262	6.026.495	-830.920	-12,1%
Coils	5.865.746	326.392	6.192.138	5.330.580	156.432	5.487.012	-705.126	-11,4%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	5.056.136	134.675	5.190.811	5.066.425	20.930	5.087.355	-103.456	-2,0%
Materie prime per l'industria ceramica	4.677.434	17.449	4.694.883	4.638.587	15.130	4.653.717	-41.166	-0,9%
Clinker	0	110.086	110.086	0	5.800	5.800	-104.286	-94,7%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	novembre-21	novembre-22	Differenza novembre 2022 vs 2021	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	9.784	8.880	-904	-9,2%
pieni	5.659	5.148	-511	-9,0%
vuoti	4.125	3.732	-393	-9,5%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	8.435	7.618	-817	-9,7%
pieni	8.063	7.184	-879	-10,9%
vuoti	372	434	62	16,7%
CONTAINER TOTALI di cui:	18.219	16.498	-1.721	-9,4%
pieni	13.722	12.332	-1.390	-10,1%
vuoti	4.497	4.166	-331	-7,4%

PERIODO	gennaio-novembre 2021	gennaio-novembre 2022	Differenza gen. - nov. 2022 vs 2021	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	99.699	112.113	12.414	12,5%
pieni	62.740	77.457	14.717	23,5%
vuoti	36.959	34.656	-2.303	-6,2%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	93.250	100.310	7.060	7,6%
pieni	85.637	87.461	1.824	2,1%
vuoti	7.613	12.849	5.236	68,8%
CONTAINER TOTALI di cui:	192.949	212.423	19.474	10,1%
pieni	148.377	164.918	16.541	11,1%
vuoti	44.572	47.505	2.933	6,6%



TABELLA 5
TRAILER E ROTABILI

PERIODO	novembre-21	novembre-22	Differenza novembre 2022 vs 2021	
	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	5.274	4.057	-1.217	-23,1%
Trailer	3.761	3.494	-267	-7,1%
Automotive	1.503	546	-957	-63,7%
Auto e altri veicoli	10	17	7	70,0%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	3.994	3.945	-49	-1,2%
Trailer	3.859	3.871	12	0,3%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	135	74	-61	-45,2%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	9.268	8.002	-1.266	-13,7%
Trailer	7.620	7.365	-255	-3,3%
Automotive	1.503	546	-957	-63,7%
Auto e altri veicoli	145	91	-54	-37,2%

PERIODO	gennaio- novembre 2021	gennaio- novembre 2022	Differenza gen. - nov. 2022 vs 2021	
	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	42.102	42.676	574	1,4%
Trailer	32.912	35.384	2.472	7,5%
Automotive	9.068	7.121	-1.947	-21,5%
Auto e altri veicoli	122	171	49	40,2%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	37.641	40.343	2.702	7,2%
Trailer	36.152	38.623	2.471	6,8%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	1.489	1.720	231	15,5%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	79.743	83.019	3.276	4,1%
Trailer	69.064	74.007	4.943	7,2%
Automotive	9.068	7.121	-1.947	-21,5%
Auto e altri veicoli	1.611	1.891	280	17,4%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	novembre-21	novembre-22	Differenza novembre 2022 vs 2021	
	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	21	39	18	85,7%
in sbarco	15	23	8	53,3%
in imbarco	6	16	10	166,7%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	47	1.870	1.823	3878,7%
in transito	0	1.864	1.864	n.d.
in sbarco/imbarco	47	6	-41	-87,2%
homeport	0	0	0	n.d.
Numero toccate navi da crociera	1	1	0	0,0%
TOTALE PASSEGGERI	68	1.909	1.841	2707,4%

PERIODO	gennaio-novembre 2021	gennaio-novembre 2022	Differenza gen. - nov. 2022 vs 2021	
	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	379	342	-37	-9,8%
in sbarco	179	158	-21	-11,7%
in imbarco	200	184	-16	-8,0%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	1.559	193.120	191.561	12287,4%
in transito	1.497	38.319	36.822	2459,7%
in sbarco/imbarco	62	111	49	79,0%
homeport	0	154.690	154.690	n.d.
Numero toccate navi da crociera	8	106	98	1225,0%
TOTALE PASSEGGERI	1.938	193.462	191.524	9882,6%