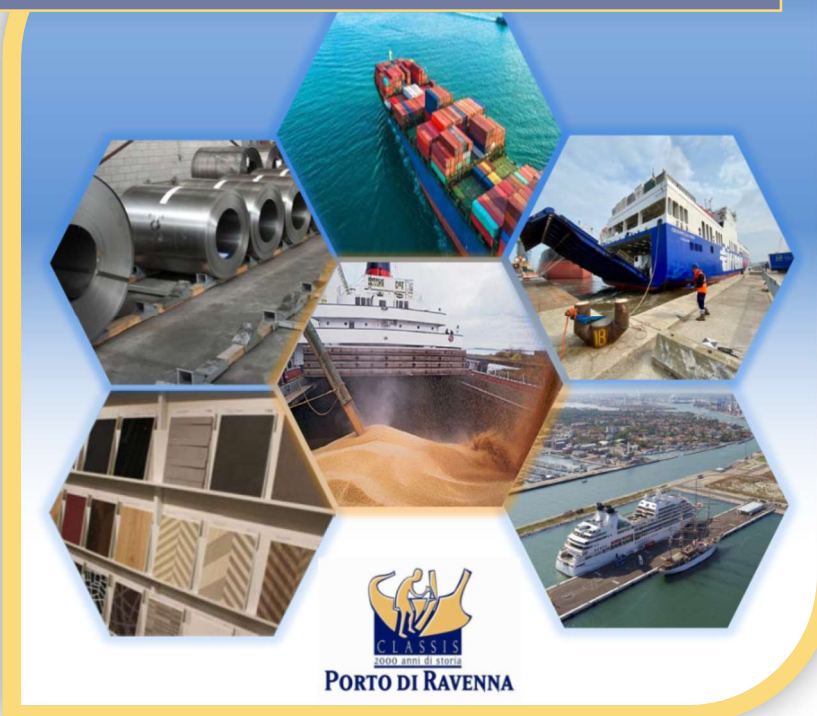


Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



ANNO 2024



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale

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

chiuso il 4 febbraio 2025

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, anno 2024.

SOMMARIO

I.	<i>Movimentazione complessiva</i>	5
II.	<i>FOCUS Categorie Merceologiche</i>	11
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE	12
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE	16
3.	PRODOTTI METALLURGICI	18
4.	ALTRE MERCEOLOGIE	23
5.	CROCIERE	31
6.	TRAFFICO FERROVIARIO	33

INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1	MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA PER MESE	5
FIGURA 2	MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA ANNO INTERO	6
FIGURA 3	MOVIMENTAZIONE PER CATEGORIA MERCEOLOGICA (2024).....	11
FIGURA 4	CONFRONTO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA 2024 vs 2023	11
FIGURA 5	PRODOTTI METALLURGICI PER PROVENIENZA	20
FIGURA 6	CROCIERE: PASSEGGERI E TOCCATE NAVI PER MESE	32
FIGURA 7	TRAFFICO FERROVIARIO: 2024 vs 2023	33
FIGURA 8	TRAFFICO FERROVIARIO 2024 (TONNELLATE) PER MERCEOLOGIA	34
FIGURA 9	INCIDENZA TRAFFICO FERROVIARIO/ PORTUALE – SERIE STORICA.....	34

INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

TABELLA N. 1	RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE
TABELLA N. 2	MERCI (CATEGORIE MERCEOLOGICHE)
TABELLA N. 3	FOCUS PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE
TABELLA N. 4	CONTAINER
TABELLA N. 5	TRAILER E ROTABILI
TABELLA N. 6	PASSEGGERI
TABELLA N. 7	TRAFFICO FERROVIARIO
TABELLA N. 8	TABELLA EXPO

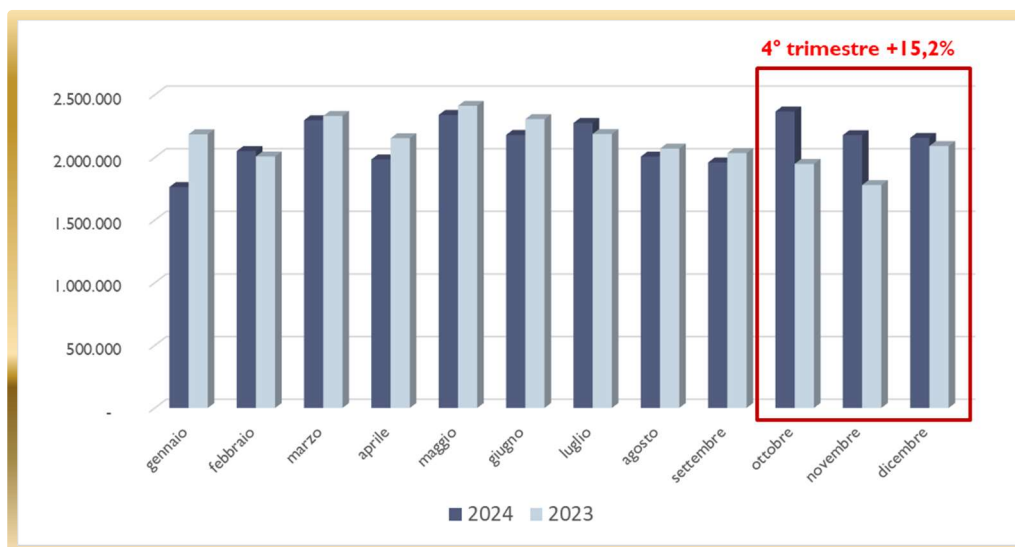
I. Movimentazione complessiva

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

2024 L'anno **2024** si chiude in positivo per il **PORTO DI RAVENNA** con una leggera crescita dei volumi movimentati rispetto all'anno precedente. Infatti, dopo i due anni record consecutivi (**2021** e **2022**) e dopo il calo del successivo (**2023**), lo scalo bizantino torna in positivo assestandosi a **25.553.603 TONNELLATE (+0,2%)**, recuperando nell'ultimo trimestre (**+15,2% RISPETTO AL 4° TRIMESTRE DEL 2023**) la movimentazione persa fino a settembre.

Al calo di traffico dovuto alla guerra in Ucraina, si è aggiunto quello causato dalla crisi di Suez e dal conflitto nell'area **ISRAELE/LIBANO**, mercati storicamente collegati allo scalo ravennate.

FIGURA 1 MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA PER MESE

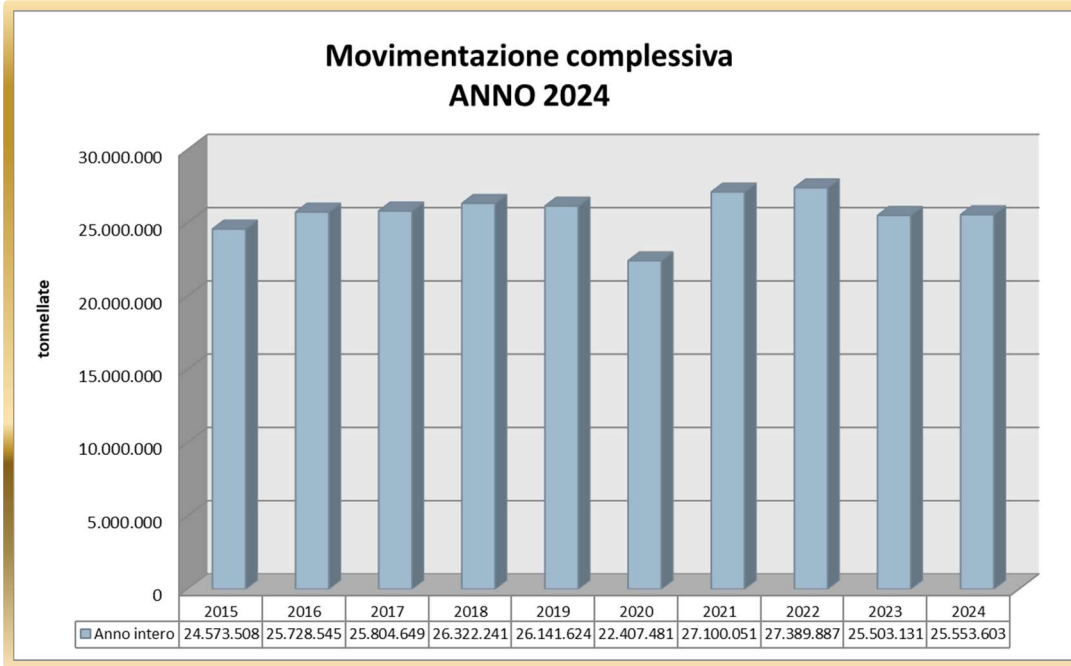


Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

Nel **2024** gli **SBARCHI** sono stati pari a **22.103.710 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **3.449.893 TONNELLATE** (rispettivamente, **-0,02%** e **+1,6%** rispetto al **2023**).

Numero di toccate Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **2.544, 11** in più (**+0,4%**) rispetto al **2023**.

FIGURA 2 MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA ANNO INTERO



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

Positivo il mese di **DICEMBRE 2024** con una **MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA** di **2.155.894 TONNELLATE**, in crescita del **3,1%** (**65 MILA TONNELLATE** in più) rispetto allo stesso mese del **2023**.

Dicembre 2024

Gli **SBARCHI** e gli **IMBARCHI** sono stati, rispettivamente, pari a **1.880.719** e a **275.175 TONNELLATE** (**+2,9%** e **+4,3%** rispetto a **DICEMBRE 2023**).

Il **2024** è stato un anno molto complicato, non solo per il **PORTO DI RAVENNA** ma per tutta l'**EUROPA** in ragione del perdurare di tensioni geopolitiche i cui effetti non solo hanno impattato pesantemente sulla crescita economica del nostro Paese ma hanno anche generato, in ragione dei rischi di nuovi rialzi dei prezzi legati ai rincari delle quotazioni delle materie prime, un clima di generale incertezza che, inevitabilmente, ha rallentato gli investimenti.

Contesto geopolitico

A causa dei gravi conflitti ancora in corso e dei cambiamenti climatici, che minacciano la consegna dei prodotti del commercio globale, il futuro per il trasporto di merci via mare è imprevedibile. Infatti secondo l'**agenzia delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo (Unctad)** il commercio marittimo nel **2024** si stima registri una crescita modesta pari al **2%**.

Si è visto come l'economia globale, la sicurezza alimentare e l'approvvigionamento energetico sono sempre più minacciati dalle

vulnerabilità delle principali rotte marittime. In particolare il **CANALE DI PANAMA**, il **MAR ROSSO**, il **CANALE DI SUEZ** e il **MAR NERO** hanno subito interruzioni significative, con conseguenti ritardi, dirottamento delle navi e costi più elevati. Il traffico attraverso il **CANALE DI PANAMA** è diminuito a causa del clima secco e del livello basso dell'acqua, mentre il calo del traffico nel **CANALE DI SUEZ**, è da imputare al conflitto in **MEDIO ORIENTE** e dal deciso aumento delle ostilità iniziate con gli attacchi dei ribelli Houthi alle navi di passaggio che ha mostrato conseguenze negative nel settore dei trasporti marittimi globali. Nei **PRIMI NOVE MESI DI QUEST'ANNO** il traffico navale nel **CANALE DI SUEZ** è stato di **10.071 NAVI**, con un calo del **-48,8%** sullo stesso periodo del **2023**, di cui **3.782 NAVI CISTERNA (-40,8%)** e **6.289 NAVI** di altro tipo (**-52,7%**), per un tonnellaggio complessivo di **407,1 MILIONI DI TONNELLATE (-65,4%)**.

A causa dell'incerto quadro geopolitico globale, che impone di aggiornare continuamente la situazione causa continui sviluppi e mancanza di stabilità, non è semplice immaginare quale futuro attenda l'area del **MEDITERRANEO** e, di conseguenza, quale ruolo potranno giocare nel nuovo contesto i porti affacciati sul Mare Nostrum. I conflitti in **UCRAINA** e in **MEDIO ORIENTE** che hanno condizionato pesantemente il **2024**, la crescente tensione tra **STATI UNITI** e **CINA**, con il possibile rafforzamento della politica protezionistica americana, e l'ascesa di un nuovo 'blocco' di Paesi - seppure molto eterogeneo - che si impernia sui **BRICS ALLARGATI**, sono tutti elementi che potrebbero portare possibile instabilità. Tali mutamenti stanno già modificando la natura del commercio internazionale, con l'avanzare della tendenza a privilegiare gli scambi tra nazioni che condividono valori e alleanze (friendshoring), e non possono che influenzare fortemente il mondo dello shipping e della portualità, ridisegnando le rotte delle navi e i traffici delle merci. Il dirottamento delle merci intorno al **CAPO DI BUONA SPERANZA**, per mantenere il flusso di merci, ha fatto aumentare considerevolmente i costi, i ritardi e le emissioni di carbonio. In particolare i noli marittimi verso il **MEDITERRANEO** sono incrementati del **44%**. Il cambiamento nelle rotte marittime ha avvantaggiato alcuni porti vicino allo **STRETTO DI GIBILTERRA**. Il terminal **Eurokai a TANGERI**, per esempio, ha visto un aumento del traffico del **26%**, mentre i porti spagnoli hanno sperimentato una crescita complessiva del **12,1%**. Nei porti italiani nei primi mesi del **2024** c'è stata una flessione dei traffici del **3,2%**, complicata ulteriormente da una performance sotto le aspettative del commercio internazionale nei primi mesi dell'anno. Inoltre il tasso di puntualità delle navi è sceso al **54,6%**, rispetto al **62,2%** dello stesso

periodo dell'anno precedente. Questi ritardi hanno effetti a catena su tutta la filiera logistica, impattando le scadenze di consegna e influenzando l'efficienza operativa complessiva.

Per quanto riguarda il **PORTO DI RAVENNA**, che è da sempre il porto di riferimento dei paesi che si affacciano sul **MAR NERO**, sono continuati gli effetti negativi della guerra tra **RUSSIA** e **UCRAINA**, in particolare per le materie storicamente provenienti dall'**UCRAINA**, ovvero materie prime per l'industria ceramica e prodotti metallurgici, oltre a cereali, farine e oli vegetali. Il distretto ceramico di **SASSUOLO** è quello che più ne ha risentito, con un'importazione di materie prime dall'**UCRAINA** praticamente azzerata e la necessità di ricercare nuove fonti di approvvigionamento alternative. Stessa sorte anche per i prodotti metallurgici.

È venuto poi ad impattare il problema della guerra israeliano palestinese con la conseguente crisi del **CANALE DI SUEZ**, dal quale passava il **12%** del traffico mondiale e quasi il **40%** di quello nazionale. La rotta alternativa utilizzata è stata la circumnavigazione dell'**AFRICA** dal **CAPO DI BUONA SPERANZA** e l'arrivo al **MEDITERRANEO** attraverso **GIBILTERRA**, con tempi più lunghi del **30%**, ovvero dai **10** ai **14 GIORNI** in più e l'impiego di portacontainer aggiuntive per trasportare la stessa quantità di merce (si stima una crescita delle emissioni per ogni nave in servizio del **42%** e una crescita del costo dei noli da **2 MILA** a **7 MILA DOLLARI** a container). In questa situazione i porti che sono stati più svantaggiati sono stati quelli dell'**ADRIATICO** con il rischio del dirottamento di importanti quote di traffico dal **MEDITERRANEO** verso il **NORD EUROPA** con la conseguente distruzione delle catene di fornitura di industrie come costruzioni, automotive, chimica e meccanica, oltre ai settori energia e sicurezza. Ritardi e cambi di rotta hanno coinvolto anche il **PORTO DI RAVENNA** che importa dal **MEDIO ED ESTREMO ORIENTE** soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretti con il **FAR EAST**, ha comunque collegamenti feeder con i maggiori Hub portuali situati nel **MEDITERRANEO**. Ma, nonostante tutto il **PORTO DI RAVENNA** è cresciuto, riuscendo a reagire trovando nuovi traffici che hanno permesso di compensare le perdite per il conflitto nell'area del **MAR NERO** e la crisi di **SUEZ**.

Merci per condizionamento

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nel **2024** si evince che le **MERCI SECHE** (*rinfuse solide, merci varie e unitizzate*) - con una

Merci secche

**Effetti sul porto
di Ravenna**

movimentazione pari a **20.776.650 TONNELLATE** - sono diminuite dello **0,6%** (**124 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto al **2023**, mentre il mese di **DICEMBRE**, con **1.736.616 TONNELLATE** movimentate, risulta in crescita del **2,4%** rispetto a **DICEMBRE 2023**.

Nell'ambito delle stesse, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER**, con **2.245.052 TONNELLATE**, sono in calo del **4,6%** rispetto al **2023**. Positivo invece il mese di **DICEMBRE**, che con **187.813 TONNELLATE** è in aumento (**+3,0%**) rispetto allo stesso mese del **2023**.

In calo anche le **MERCI SU ROTABILI** (**-4,3%**) sia nel **2024**, con **1.785.121 TONNELLATE**, sia nel mese di **DICEMBRE**, con **117.007 TONNELLATE** movimentate, in diminuzione del **19,0%** rispetto a **DICEMBRE 2023**.

Prodotti liquidi

I **PRODOTTI LIQUIDI**, con una movimentazione di **4.776.953 TONNELLATE** nel **2024**, sono aumentati del **3,8%** rispetto al **2023** grazie anche al contributo positivo del mese di **DICEMBRE**, che con **419.278 TONNELLATE**, è cresciuto del **6,2%** rispetto al mese di **DICEMBRE 2023**.

Prime stime per gennaio 2025

Dai primi dati rilevati sul PCS, per il mese di **GENNAIO 2025**, si stima una movimentazione complessiva pari a oltre **1,9 MILIONI DI TONNELLATE**, in aumento (**+12,9%**) rispetto allo stesso mese dello scorso anno.

Le merceologie che mostrano dati positivi dovrebbero essere i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** dovrebbero segnare una crescita del **98,9%** (quasi **180 MILA TONNELLATE IN PIÙ**), i **PRODOTTI METALLURGICI** (**+38,7%**) e gli **AGROALIMENTARI LIQUIDI** dovrebbero aumentare del **9,1%**.

Dovrebbero avere un risultato negativo, invece, gli **AGROALIMENTARI SOLIDI** (**-6,1%**), i **PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI** (**-13,9%**), quelli **SOLIDI** (**-37,6%**), i **CONCIMI** del **27,2%** e i **PRODOTTI PETROLIFERI** del **18,6%**.

Positiva la stima a **GENNAIO 2025** per i **CONTAINER**, con oltre **14.300 TEUs** (oltre **3.200 TEUs** in più; **+29,4%** rispetto a **GENNAIO 2024**) e per la **MERCE IN CONTAINER**, in crescita del **37,7%** rispetto a **GENNAIO 2024**.

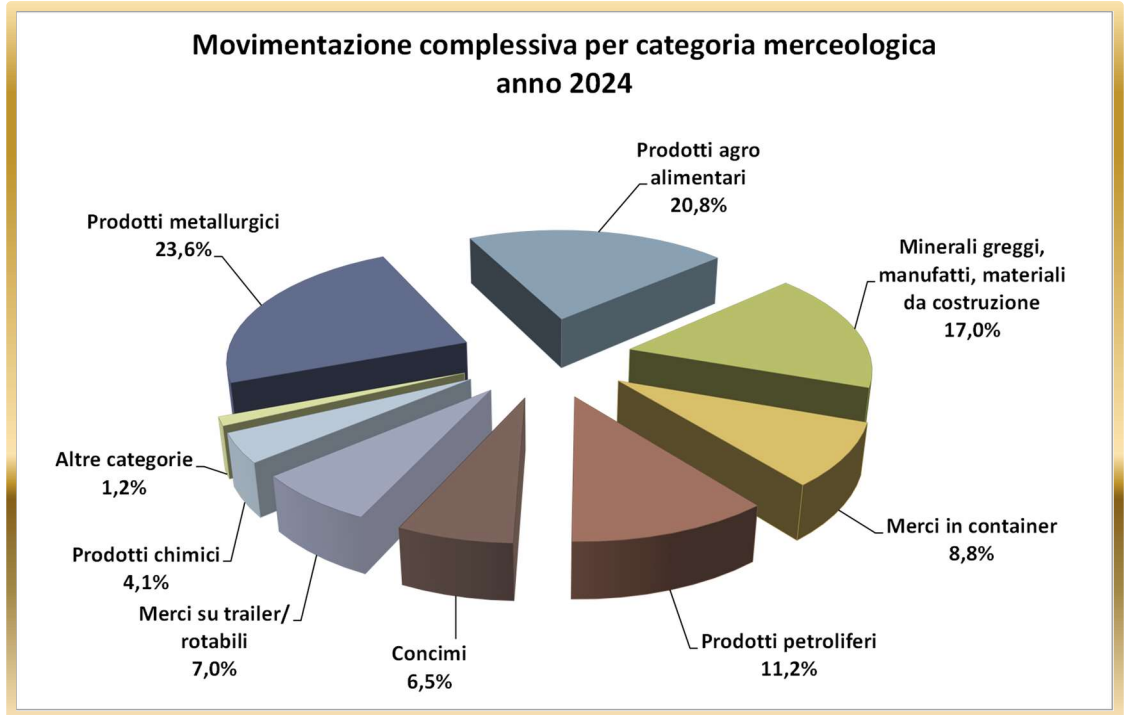
Leggermente negativi, nel mese di **GENNAIO**, i dati relativi alla **MERCE SU TRAILER** (**-1,6%**) mentre dovrebbe essere positivo il **NUMERO DI TRAILER E ALTRI VEICOLI** (**+2,2%**)

Le **CROCIERE** a **GENNAIO 2025** dovrebbero avere portato a Ravenna **96** passeggeri (in crescita di circa il **11,6%** rispetto a **GENNAIO 2024**) tutti in transito. Nel mese di **GENNAIO 2024** i passeggeri erano stati **86**, anche questi tutti in transito.

II. FOCUS Categorie Merceologiche

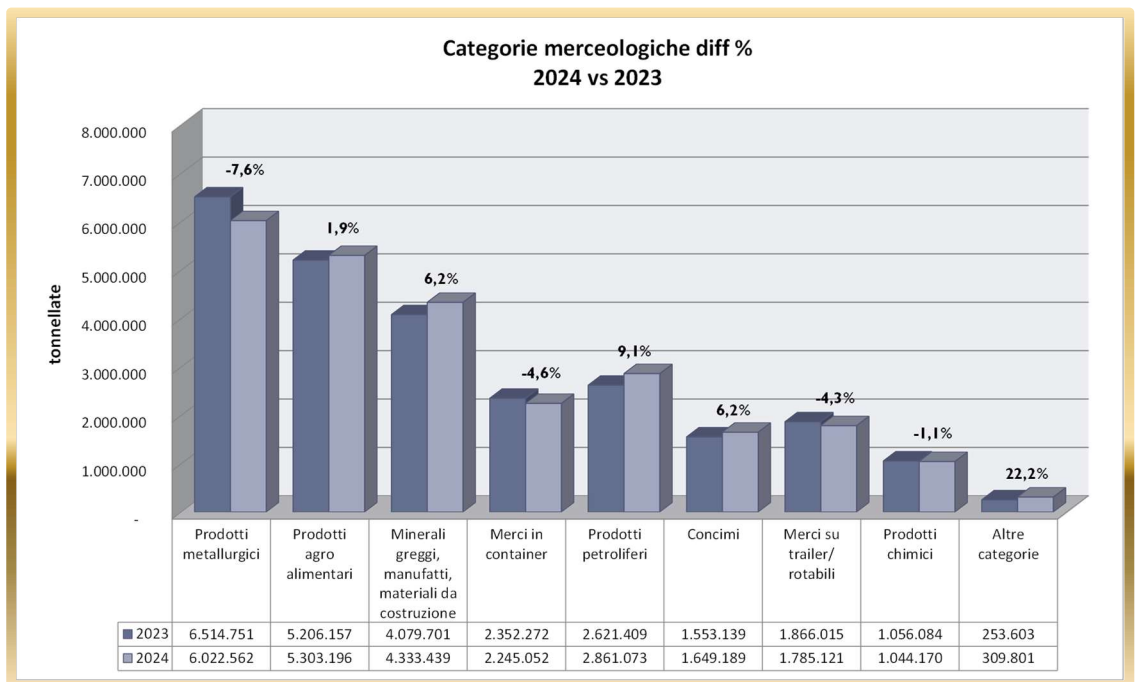
(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 2: "CATEGORIE MERCEOLOGICHE"**).

FIGURA 3 MOVIMENTAZIONE PER CATEGORIA MERCEOLOGICA (2024)



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

FIGURA 4 CONFRONTO PER CATEGORIA MERCEOLOGICA 2024 vs 2023



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*), con **5.303.196 TONNELLATE** di merce, ha registrato nel **2024** una crescita pari all'**1,9%** (**97 MILA TONNELLATE** in più) rispetto al **2023**.

Di questi **5,3 MILIONI**, quasi **1,7 MILIONI DI TONNELLATE**, soprattutto **SEMI** e **FARINA DI SOIA**, sono provenienti dal **BRASILE** e dall'**ARGENTINA**, oltre **1,2 MILIONI DI TONNELLATE**, soprattutto **CEREALI**, **FARINE** e **OLI** provenienti dall'**UCRAINA** mentre quasi **910 MILA TONNELLATE** sono importate dal **NORD AMERICA** (soprattutto **SEMI DI SOIA STATUNITENSI** e **GRANO CANADESE**).

Risultato positivo anche per il mese di **DICEMBRE** che, con una movimentazione di **546.815 TONNELLATE** di merce, registra un incremento dell'**1,6%** rispetto a **DICEMBRE 2023**.

Analizzando l'andamento delle singole merceologie, risulta un segno negativo per quanto riguarda i **PRODOTTI AGRICOLI** (**1.674.852 TONNELLATE** contro i **2.064.494** del **2023**; **-18,9%**) e, in particolare, per la movimentazione dei **CEREALI**, che chiudono il **2024** con **1.612.415 TONNELLATE** e un **-14,9%** rispetto al **2023**.

Per quanto riguarda **DICEMBRE**, l'*import* di **CEREALI**, risulta inferiore di quasi **300 MILA TONNELLATE** rispetto al **2023**. I principali Paesi di provenienza sono stati l'**UCRAINA** con **930 MILA TONNELLATE** (**+4,4%**), il **CANADA** con **338 MILA TONNELLATE** (**+53,6%**) e gli **STATI UNITI D'AMERICA** con **106 MILA TONNELLATE** (**-24,7%**).

Nel **2024** i porti ucraini hanno gestito un traffico merci marittimo per un volume record di **97,2 MILIONI DI TONNELLATE**, in crescita del **57%** su base annua. Di questi, circa **60 MILIONI DI TONNELLATE**, corrispondenti ad oltre il **60%** del flusso totale, sono riconducibili a movimentazione di prodotti agricoli, un risultato che conferma il ruolo chiave dei porti nelle esportazioni agroalimentari di **KIEV**. I dati, diffusi nei giorni scorsi dall'**Ukrainian Sea Ports Authority**, testimoniano la capacità del Paese di mantenere e sviluppare il proprio potenziale di esportazione anche in condizioni di emergenza dovute ai continui attacchi alle infrastrutture logistiche. Nel complesso, fa sapere il **Ministero dell'Agricoltura di Kiev**, le esportazioni agricole e alimentari ucraine hanno generato nel **2024** un giro d'affari di **24,5 MILIARDI DI DOLLARI** (**+14%**

2024

Dicembre 2024

Cereali

Ucraina: export record nel 2024

sul **2023**). Un bilancio più che soddisfacente, che conferma una significativa ripresa delle vendite all'estero, dopo il **-8%** del **2023**, tornate vicino ai livelli prebellici.

Quello del **2024** rappresenta infatti il secondo valore più alto di sempre, dopo il record di **27,7 MILIARDI DI DOLLARI** toccato nel **2021**. L'**UCRAINA**, considerando le rotte marittime, fluviali e terrestri, ha spedito oltre confine negli ultimi dodici mesi **78,3 MILIONI DI TONNELLATE** di prodotti dell'agrifood, tra cui cereali, semi oleosi e oli e farine di girasole, essenziali per soddisfare i fabbisogni alimentari di diversi paesi africani e asiatici. Il grosso del fatturato è in quota agli oli di girasole e al mais con vendite per circa **10 MILIARDI DI DOLLARI** equamente ripartiti. Il grano copre un altro **15%** di incidenza, con **3,7 MILIARDI**. Tra le altre esportazioni degne di nota si segnalano vendite per **1,8 MILIARDI DI DOLLARI** di colza e per **1,3 MILIARDI** di soia. I prodotti a base di carne e pollame hanno rappresentato un altro **4%** (**958 MILIONI DI DOLLARI**), mentre orzo e zucchero hanno generato incassi per **557** e **418 MILIONI**. Nonostante i ripetuti tentativi di **MOSCA** di bloccare i transiti nel **MAR NERO**, l'**UCRAINA** ha riaperto un corridoio commerciale marittimo già nel **2023**, garantendo un flusso continuo di esportazioni agricole.

Il governo ha anche introdotto dallo scorso **DICEMBRE** un nuovo sistema per l'esportazione di beni agricoli essenziali, inclusi i cereali, che impone il divieto di vendita all'estero a prezzi inferiori a quelli stabiliti mensilmente dal ministero dell'Agricoltura. Il meccanismo garantisce che i prodotti siano venduti a prezzi che riflettano il loro reale valore di mercato, tutelando gli interessi del mondo agricolo e limitando i fenomeni di elusione ed evasione fiscale. Il sistema ha permesso anche di semplificare le procedure di esportazione, abolendo le licenze individuali per ogni operazione sostituite da una registrazione unica dell'impresa in un registro agricolo speciale.

*L'Argentina
taglia le tasse
all'export di soia
e cereali*

Il mercato del frumento è in fibrillazione dopo l'annuncio a sorpresa dell'**ARGENTINA** di ridurre le tasse sulle esportazioni. Una mossa tanto strategica quanto controversa, quella del governo argentino, che ha deciso di ridurre temporaneamente i dazi sull'export, provocando uno scivolone all'Euronext di **PARIGI**. La notizia è arrivata in un contesto già teso, con l'**EUROPA** che sui mercati internazionali sta subendo da tempo il pressing dei grani russi e sudamericani, favoriti sul piano competitivo. Quello di **PARIGI** non è stato peraltro l'unico scossone: anche **CHICAGO** ha chiuso con ribassi,

alimentati non solo dall'effetto **ARGENTINA**, ma anche dalla debolezza delle vendite settimanali di grano americano, ben al di sotto delle aspettative.

La misura di **BUENOS AIRES**, ufficialmente in vigore dal **27 GENNAIO** fino a tutto il mese di **GIUGNO**, prevede tagli alle tasse sull'export di frumento (oltre a mais, orzo e sorgo) dal **12%** al **9,5%** e di soia dal **33%** al **26%** (dal **31%** scendono al **24,5%** i dazi sulle esportazioni di derivati delle oleaginose). I produttori locali, schiacciati da una siccità devastante e dal crollo dei prezzi delle materie prime, hanno accolto con entusiasmo la decisione, considerata una boccata d'ossigeno per un settore in crisi conclamata ormai da molti mesi. Il grano argentino è già tra i più economici al mondo, con prezzi che si aggirano intorno ai **226-227 DOLLARI PER TONNELLATA**, persino più bassi di quelli russi. Quotazioni particolarmente attraenti per i paesi importatori, in particolare per i mercati nordafricani e asiatici, tradizionalmente molto sensibili al prezzo. Anche la **RUSSIA**, con valori che si sono stabilizzati attorno ai **228-230 DOLLARI**, mantiene un ruolo dominante, nonostante gli sforzi di **MOSCA** messi in campo per rallentare le vendite all'estero. A giudizio dei trader europei, la concorrenza, alle attuali condizioni, appare insostenibile, tanto più in un momento in cui l'euro, in ripresa sul dollaro, sta rendendo il grano europeo ancora meno competitivo.

Rumor di mercato riferiscono che dietro la decisione del governo argentino ci sia, più che un impegno verso gli agricoltori, l'esigenza di accelerare le liquidazioni in dollari e di aumentare in generale gli ingressi di valuta estera, in considerazione della crisi che sta attanagliando il Paese, con riserve ormai al lumicino. Intanto, a **PARIGI** anche i prezzi del mais, per solidarietà con quelli del grano, hanno perso marginalmente terreno, ma la commodity foraggera appare in questa fase meno volatile, in un contesto internazionale influenzato dalle difficoltà climatiche in **SUDAMERICA** e dai bilanci statunitensi più "rigidi" rispetto a quanto inizialmente preventivato.

Ottima performance per le **FARINE DI SEMI E FRUTTI OLEOSI** che, con **1.350.454 TONNELLATE**, aumentano del **44,7%** sul **2023**. Crescono, anche se in misura minore, gli sbarchi dei **SEMI OLEOSI** (**1.138.144 TONNELLATE**; **+4,3%** rispetto al **2023**).

*Farine e
semi oleosi*

Decisivo il contributo del mese di **DICEMBRE 2024**, sia per i **SEMI OLEOSI**, che con **133.725 TONNELLATE**, sono in aumento del **77,7%** sullo stesso mese del **2023**, sia per le **FARINE** che sono cresciute di ben il **181,5%** rispetto ai volumi di **DICEMBRE 2023**.

*Oli animali e
vegetali*

Per quanto riguarda gli **OLI ANIMALI E VEGETALI**, con una movimentazione di **697.792 TONNELLATE** nel **2024**, sono cresciuti rispetto allo stesso periodo del **2023 (+3,2%)**, con una buona performance rilevata nel mese di **DICEMBRE 2024** con **89.377 TONNELLATE** movimentate (**+65,4%** rispetto al mese di **DICEMBRE 2023**).

*L'Indonesia
vuole rilanciare
l'olio di palma*

L'**INDONESIA** autorizza nuove piantagioni di palme da olio dopo una sospensione durata **13 ANNI**. Il nuovo **presidente indonesiano Prabowo Subianto** ha annunciato l'intenzione di rilanciare queste piantagioni che sono state duramente contestate dagli ambientalisti per il loro impatto ecologico e umano.

Secondo quanto riportato dal quotidiano *THE JAKARTA POST*, il proposito presidenziale dimostra la volontà di tornare indietro rispetto alla moratoria sull'espansione di questa coltura intensiva stabilita 13 anni fa. L'**INDONESIA** è il più grande produttore di olio di palma del mondo, con una produzione totale annuale che si aggira sui **55 MILIONI DI TONNELLATE** di prodotto (più della metà del mercato mondiale).

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

Il Porto di Ravenna nel **2024** ha movimentato **4.333.439 TONNELLATE** di **MATERIALI DA COSTRUZIONE**, in aumento del **6,2%** rispetto allo stesso periodo del **2023**.

2024

Le importazioni di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO** sono state pari a **3.900.455 TONNELLATE** (+**6,4%** e quasi **235 MILA TONNELLATE** in più).

Buon risultato registrato nel il mese di **DICEMBRE**, che con una movimentazione di **340.719 TONNELLATE**, fa segnare un aumento del **17,8%** rispetto a **DICEMBRE 2023**, questo grazie al risultato positivo delle **MATERIE PRIME PER LE CERAMICHE** che, con **314.412 TONNELLATE**, sono cresciute del **23,9%** rispetto allo stesso mese del **2023**.

Dicembre 2024

Il quadro che emerge dall'indagine presentata nel corso della **98ESIMA CONFERENZA EUROCONSTRUCT** svoltasi a **MILANO** a dicembre scorso è di un mercato europeo delle costruzioni che continua ad attraversare un periodo complicato: da un lato, per effetto di fattori esterni (il persistere della guerra in **UCRAINA**, ad esempio, o anche i possibili effetti del cambio di amministrazione **USA**); dall'altro, a causa di fattori interni (alti tassi di interesse, elevati costi energetici e aumento del costo del lavoro) che continuano a pesare sulle condizioni finanziarie e che, di fatto, stanno ostacolando l'attività edilizia e i programmi di investimento.

*Costruzioni Europa:
moderata ripresa
nel 2025*

Dopo un primo calo nel **2023**, il **2024** è stato l'anno più difficile per il settore dal **2020**. Ciò nonostante, le previsioni indicano una positiva inversione di tendenza già a partire dal **2025**.

Stando alle ultime stime, l'attività edilizia nei **19** paesi Euroconstruct dovrebbe diminuire del **2,4%** nel **2024**, mentre è prevista una leggera ripresa nel **2025** con una crescita di appena lo **0,6%**, destinata a guadagnare slancio nei successivi due anni. Questa previsione rappresenta una modesta revisione al rialzo per il **2024** di **0,3 PUNTI PERCENTUALI** rispetto alle stime precedenti, sebbene la crescita nel **2025** sia leggermente più debole di quanto inizialmente previsto. A caratterizzare in negativo il mercato europeo delle costruzioni nel **2024** è stata la sensibile contrazione dell'edilizia residenziale, già peraltro in flessione nel **2023**, ostacolata da prezzi elevati degli immobili,

tassi di interesse ancora alti (seppure in calo) e alti costi di costruzione. Tuttavia, si prevede che il settore si stabilizzerà nel corso del **2025**, accelerando la crescita negli anni seguenti. Anche il mercato delle ristrutturazioni residenziali è in contrazione, con un piccolo calo nel **2024** e un'ulteriore diminuzione prevista nel **2025**. Un miglioramento nel segmento residenziale è quindi atteso dal **2026** in poi, in ragione di fattori demografici, condizioni economiche e regimi di incentivi più favorevoli per le ristrutturazioni.

Quanto al settore delle costruzioni non residenziali, il **2024** è atteso confermare il segno negativo già registrato nel **2023**. Il comparto dovrebbe riprendere a crescere a partire da quest'anno, sia con le nuove costruzioni sia con le ristrutturazioni. I nuovi investimenti saranno interessanti in particolare per i segmenti di mercato finanziati con fondi pubblici, mentre gli incentivi mirati agli "obiettivi green" creeranno una spinta costante per le attività di ristrutturazione di tutto il settore.

L'ingegneria civile rimane un driver per tutto il settore, spinta dall'esigenza di migliorare le infrastrutture energetiche e la rete dei trasporti. Gli investimenti in queste aree sono fondamentali per soddisfare le nuove richieste e gli obiettivi politici. I nuovi progetti di ingegneria civile, dopo un debole **2024**, dovrebbero crescere in modo significativo nel **BIENNIO 2025-2026**.

3. PRODOTTI METALLURGICI

Nel **PORTO DI RAVENNA**, nel **2024**, sono state movimentate **6.022.562 TONNELLATE** di **PRODOTTI METALLURGICI** in diminuzione del **7,6%** rispetto al **2023** (**492 MILA TONNELLATE** in meno).

2024

Dopo la positiva performance del mese di **NOVEMBRE**, anche il mese di **DICEMBRE** con **488.011 TONNELLATE**, ha registrato una movimentazione in crescita del **5,1%** rispetto allo stesso mese del **2023**.

Dicembre 2024

Da registrare però che i prodotti provenienti da **TARANTO** (**ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA**) nel **2024**, pari a **544.064 TONNELLATE**, sono calati del **22,6%** rispetto al **2023**.

Calo negli sbarchi da Taranto

Il Consiglio dei ministri, su proposta della premier Giorgia Meloni, del Ministro delle imprese e del Made in Italy Adolfo Urso e del Ministro dell'economia e delle finanze Giancarlo Giorgetti, ha approvato un decreto-legge che introduce misure urgenti per assicurare la continuità produttiva ed occupazionale degli impianti **ex Ilva**.

Ex-Ilva: il governo approva una nuova iniezione di liquidità

Nelle more della procedura di gara finalizzata alla definitiva cessione a terzi del compendio aziendale, le norme introdotte ampliano da **150 a 400 MILIONI DI EURO** la facoltà di utilizzo a fini di continuità produttiva del patrimonio già destinato a finalità di ripristino ambientale per le così dette **18** aree escluse. Si tratta dunque di altre risorse che vengono attinte dalla dotazione finanziaria in capo all'ex Ilva.

È la seconda iniezione di liquidità nelle casse di **Acciaierie d'Italia in Amministrazione Straordinaria** nel giro di poche settimane. A fine **DICEMBRE**, infatti, all'interno del decreto Milleproroghe era stata inserita una norma che ha previsto che il MEF (ministero dell'Economia e delle Finanze), per supportare la continuità produttiva e aziendale degli impianti siderurgici dell'**ex Ilva**, possa concedere alle società che gestiscono gli impianti ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria uno o più finanziamenti a titolo oneroso della durata massima di **5 ANNI**, nel limite massimo di **320 MILIONI DI EURO** per l'anno **2024** portandolo a **420 MILIONI**.

Il Governo ha quindi deciso di immettere altri fondi nelle casse della società, che nel **2024** ha registrato il suo minimo storico in termini di produzione, attestandosi al di sotto delle **2,3 MILIONI DI TONNELLATE** d'acciaio prodotte. Prelevando altre risorse dal patrimonio destinato (che inizialmente superava

il miliardo di euro e proveniva dalle casse del gruppo Riva), dopo che a **LUGLIO** all'interno del decreto Agricoltura prevedeva la possibilità per l'amministrazione straordinaria di Ilva s.p.a. di aumentare le risorse da trasferire all'amministrazione straordinaria della società Acciaierie d'Italia s.p.a., fino a un massimo di **150 MILIONI DI EURO**. *“Le somme che sono confiscate o che comunque sono giunte allo Stato in via definitiva all’esito di procedimenti penali pendenti nei confronti di azionisti e amministratori di società del gruppo Ilva per fatti anteriori al suo commissariamento, possono essere destinate anche all’attuazione degli interventi volti a garantire la continuità operativa degli stabilimenti industriali di interesse strategico nazionale e la tutela dell’ambiente, della salute e della sicurezza dei lavoratori degli stabilimenti”* si leggeva nel testo del decreto. Stessa iniziativa venne attuata, nel **2022**, dal governo Draghi, che aveva dirottato altri **150 MILIONI DI EURO** del patrimonio destinato alle bonifiche ai progetti di «*decarbonizzazione del ciclo produttivo dell'acciaio*». Una nuova, ennesima immissione di liquidità nelle casse dell'azienda necessaria e ineludibile per consentirle di proseguire la sua già ridotta attività produttiva, a cui ne seguiranno sicuramente altre almeno per la prima metà del **2025** se non per tutto l'anno corrente, visto che la trattativa di vendita sarà molto lunga e complessa e dai risvolti imprevedibili.

**Calo scambi
Extra UE**

Diminuisce nel **2024** l'import di prodotti metallurgici del **PORTO DI RAVENNA** da **PAESI EXTRA-UE**, pari a **3.773.660 TONNELLATE** (il **63%** del totale) segnando un calo del **13,2%** rispetto al **2023**.

I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono il **VIETNAM** con **680 MILA TONNELLATE (-38,6%)**, la **COREA DEL SUD** con **568 MILA TONNELLATE (-13,4%)**, l'**INDIA** con quasi **577 MILA TONNELLATE (-4,4%)**, la **TURCHIA** con quasi **484 MILA TONNELLATE (+168,7%)** e la **CINA** con **361 MILA TONNELLATE (-11,2%)**.

**Aumento degli
scambi UE**

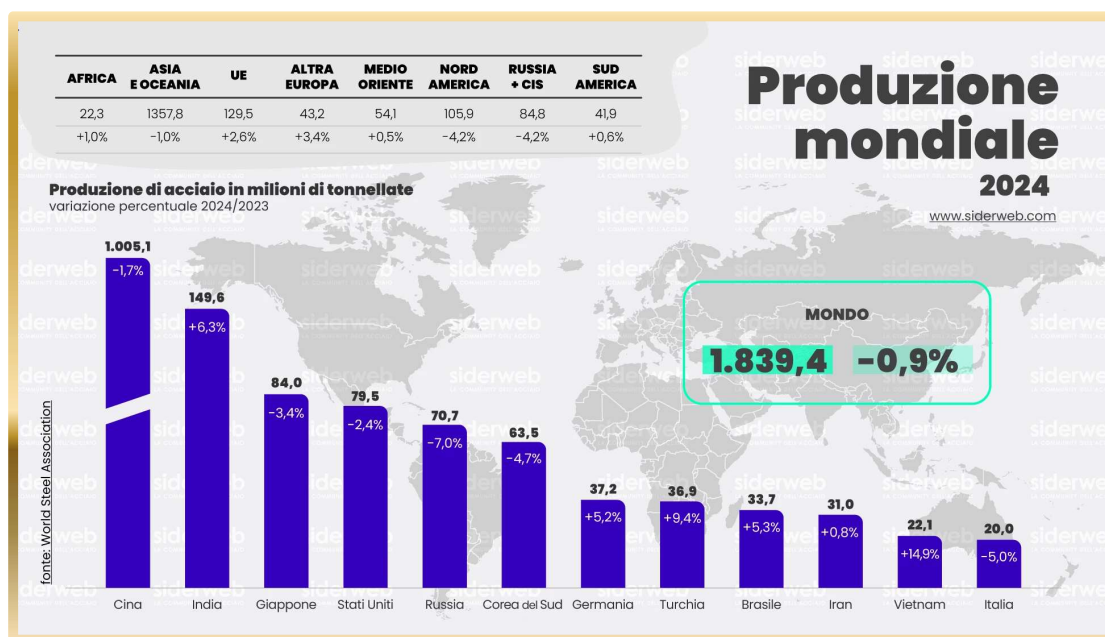
Per quanto riguarda gli scambi con i **PAESI COMUNITARI (+2,7%** rispetto al **2023)**, i principali Paesi di riferimento sono stati la **GERMANIA** con quasi **485 MILA TONNELLATE (+25,4%)** la **FRANCIA** con quasi **451 MILA TONNELLATE (+35,3%)**, il **BELGIO** con quasi **172 MILA TONNELLATE (-23,9%)** e la **SLOVENIA** con **118 MILA TONNELLATE (+227,3%)**.

FIGURA 5 PRODOTTI METALLURGICI PER PROVENIENZA

Paesi di provenienza	sbarchi 2024	differenza % vs 2023	incidenza %
Totale sbarchi	5.730.281	-8,4%	
Paesi UE	1.956.621	2,4%	34,1%
Paesi extra-UE	3.773.660	-13,2%	65,9%
VIETNAM	679.677	-38,6%	11,9%
INDIA	576.670	-4,4%	10,1%
COREA DEL SUD	568.437	-13,4%	9,9%
ITALIA	544.064	-22,6%	9,5%
GERMANIA	484.867	25,4%	8,5%
TURCHIA	483.750	168,7%	8,4%
FRANCIA	450.770	35,3%	7,9%
CINA	361.300	-11,2%	6,3%
TAIWAN	307.364	1,1%	5,4%
ALTRI PAESI	1.273.382	-19,3%	22,2%

L'anno si chiude in aumento per le acciaierie globali. A **DICEMBRE 2024**, infatti, sono state sfornate **144,5 MILIONI DI TONNELLATE** di acciaio nel mondo, il **5,6%** in più rispetto all'ultimo mese del **2023**, mentre la produzione mondiale di acciaio è stata pari a **1.839,4 MILIONI DI TONNELLATE** di acciaio, lo **0,9%** in meno rispetto al dato cumulato del **2023**.

Produzione siderurgica mondiale 2024



Sono 3 le aree che nel **2024** hanno visto il proprio output siderurgico ridursi: **NORD AMERICA (-4,2%)**, **RUSSIA ED ALTRE CIS + UCRAINA (-4,2%)** e **ASIA E OCEANIA (-1,0%)**. In aumento, invece, **ALTRI PAESI EUROPEI (3,4%)**, **UNIONE EUROPEA (+2,6%)**, **AFRICA (+1,0%)**, **SUD AMERICA (+0,6%)** e **MEDIO ORIENTE (+0,5%)**.

Analizzando la produzione per singolo paese, si delinea una top ten ormai consolidata. Al primo posto si trova la **CINA** con un output di **1,005 MILIARDI DI TONNELLATE**, l'**1,7%** in meno rispetto ai volumi del **2023**. Segue l'**INDIA** con **149,6 MILIONI DI TONNELLATE**, in deciso aumento al **+6,3%**. Al terzo posto il **GIAPPONE** con un volume totale di acciaio di **84 MILIONI DI TONNELLATE (-3,4%)**, seguito da **STATI UNITI (-2,4% a 79,5 MILIONI DI TONNELLATE)**, **RUSSIA (-7,0% a 70,7 MILIONI DI TONNELLATE)**, **COREA DEL SUD (-4,7% a 63,5 MILIONI DI TONNELLATE)**, **GERMANIA (+5,2% a 37,2 MILIONI DI TONNELLATE)**, **TURCHIA (+9,4% a 36,9 MILIONI DI TONNELLATE)**, **BRASILE (+5,3% a 33,7 MILIONI DI TONNELLATE)** e **IRAN (+0,8% a 31,0 MILIONI DI TONNELLATE)**. Fuori dalla top ten si posizionano il **VIETNAM**, all'undicesimo posto con una produzione annua di **22,1 MILIONI DI TONNELLATE (+14,9%)**, e l'**ITALIA** che nel **2024** ha prodotto **20 MILIONI DI TONNELLATE**, per un calo su base annua del **5,0%**.

Eurofer: il Cbam necessita di miglioramenti

L'associazione dei siderurgici europei **Eurofer** sostiene che il *MECCANISMO DI AGGIUSTAMENTO DEL CARBONIO ALLE FRONTIERE (CBAM)* necessita di «importanti miglioramenti» prima della sua entrata in vigore nel **2026**. Il rischio, altrimenti, è quello di «un'ulteriore erosione della competitività dell'industria siderurgica europea». **Eurofer**, che in una nota descrive la misura come «unica nel suo genere», ma non priva di «rischi significativi, in particolare per un settore complesso come quello dell'acciaio, caratterizzato da numerosi prodotti utilizzati in molte catene del valore, diverse tecnologie di produzione con varie intensità di carbonio e flussi commerciali globali che coinvolgono più partner commerciali».

L'associazione dei siderurgici europei evidenzia nello specifico la necessità di: introdurre «una soluzione strutturale per preservare le esportazioni europee, garantendo che rimangano competitive a livello globale»; implementare «regole più severe contro le pratiche di elusione»; estendere il campo di applicazione del *CBAM* ai settori a valle ad alta intensità di acciaio.

Inoltre, aggiunge l'associazione, «*altri elementi di progettazione - come valori di default rigorosi e l'aggiustamento dell'allocazione gratuita - devono garantire l'integrità ambientale del meccanismo. Senza questi aggiustamenti, la combinazione del CBAM e della prevista eliminazione graduale delle quote di emissione gratuite non riuscirà a fornire un'adeguata protezione contro la rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e incentiverà ulteriormente la delocalizzazione della produzione in Paesi terzi, con ripercussioni sia sul settore siderurgico che su quello a valle*». Cambiamenti che, per **Eurofer**, «*devono essere attuati già quest'anno*». Un altro aspetto cruciale, secondo **Eurofer**, consiste nel ridurre al minimo l'onere amministrativo per gli operatori. Per esempio, l'obbligo di presentazione delle dichiarazioni CBAM «*non dovrebbero applicarsi ai prodotti europei esportati al di fuori dell'UE, trasformati all'estero e successivamente reimportati nell' UE come merci CBAM*». Inoltre, «*l'attuale soglia de minimis di 150 EURO dovrebbe essere convertita in un'unità di peso e aumentata, ad esempio, a 1 TONNELLATA del prodotto CBAM in questione, per evitare inutili segnalazioni per le piccole spedizioni*». Tuttavia, «*la semplificazione non dovrebbe andare a scapito dell'efficacia del CBAM. Per esempio, un'ampia esenzione per le piccole imprese, non collegata alle dimensioni delle loro spedizioni, comprometterebbe l'intero scopo del meccanismo*».

4. ALTRE MERCEOLOGIE

Petroliferi e chimici Nel **2024** il **PORTO DI RAVENNA** ha registrato un calo dell'**1,1%** rispetto al **2023** per i **PRODOTTI CHIMICI**, con **1.044.170 TONNELLATE**.

I **PRODOTTI PETROLIFERI**, invece, sono cresciuti nel **2024** del **9,1%**, con **2.861.073 TONNELLATE** e un aumento di quasi **240 MILA TONNELLATE**.

Per quanto riguarda **DICEMBRE 2024** si chiude in negativo (**-6,9%**) la movimentazione di dei **PRODOTTI CHIMICI** rispetto allo stesso mese del **2023**, mentre in aumento quella dei **PRODOTTI PETROLIFERI** (**+5,5%**) rispetto a **DICEMBRE 2023**.

Eni smantella la chimica di base al Sud

«La scelta di **Eni-Versalis** mette una pietra tombale sulle produzioni della chimica di base e condanna il paese a un'ulteriore drammatica dipendenza da altri». Con queste parole si apre il comunicato della **Filctem-Cgil** in relazione ai piani di dismissione del colosso chimico nazionale al sud, che avrebbero inevitabili ricadute negative anche sugli impianti “periferici” di **MANTOVA**, **FERRARA**, **RAVENNA**, **PORTO TORRES** e **PORTO MARGHERA** per una sorta di effetto domino.

Filctem sostiene che la politica aziendale, per le parti sociali, sia censurata a monte e pertanto invita il governo a sanare quella che si profila come un'operazione di smantellamento dell'intero settore: «Si sta decidendo di distruggere una parte strategica dell'industria del nostro paese: l'**80%** dei prodotti della chimica viene utilizzato da altri settori industriali. Si rischia di mettere in ginocchio l'intera industria del paese mentre in **EUROPA**, a partire dai contenuti del documento Draghi, si afferma la centralità dell'industria per la sopravvivenza economica dell'**EUROPA** stessa».

Le conseguenze non riguarderebbero solo la **SICILIA** e la **PUGLIA**, come si evince dai piani industriali dell'**Eni**, ma anzi, considerata la caratteristica principale dell'industria chimica che è quella di avere “produzioni fortemente integrate”, il rischio successivo riguarderebbe tutti gli altri siti di **Versalis** pregiudicandone le attività e la tenuta occupazionale, con **MANTOVA** ovviamente in prima linea. Nell'incontro tenutosi recentemente per l'impianto di **BRINDISI**, secondo tavolo tecnico dopo quello di **DICEMBRE**, il ministero ha proposto a **Eni-Versalis** di “riflettere” e prevedere la continuità produttiva mantenendo in marcia il cracking di **BRINDISI**. Ma la risposta della azienda è stata negativa. «Come sindacato – conclude la nota della **Cgil**, che

guarda al risvolto occupazionale di **20MILA PERSONE** – *consideriamo la proposta avanzata dal ministero percorribile anche se parziale*», e chiede all'azienda di modificare i propri piani.

In aumento i **CONCIMI** nel **2024**, con una movimentazione pari a **1.649.189 TONNELLATE (+6,2%** rispetto al **2023**); buona performance registrata nel mese di **DICEMBRE 2024** che, con **140.563 TONNELLATE** movimentate, segna una crescita del **21,5%** rispetto a **DICEMBRE 2023**.

Concimi

È di nuovo allarme per il caro-fertilizzanti. Le tensioni sui listini dei prodotti energetici hanno avuto immediate ripercussioni sui prezzi dei concimi, che hanno ripreso a correre dopo una discesa protrattasi per diversi mesi. A riaccendere la miccia dei rincari è stata la combinazione di diversi fattori. Innanzitutto, i colli di bottiglia nelle catene di approvvigionamento del gas naturale, impiegato per la produzione industriale dell'urea, il fertilizzante azotato più utilizzato e diffuso in agricoltura. Strozzature dovute alle temperature più rigide e all'interruzione dei flussi di gas russo attraverso l'**UCRAINA**, dopo il mancato rinnovo da parte di **KIEV** del contratto di transito quinquennale con **Gazprom**, scaduto a fine **2024**. In **EUROPA**, nonostante le rotte alternative, i prezzi del gas naturale hanno superato i **50 EURO PER MW/ORA**, un livello che non si vedeva da **OTTOBRE 2023**.

Allarme caro fertilizzanti

Ma a spingere in alto le quotazioni dell'urea, che hanno rimesso in moto anche i prezzi dei potassici e delle miscele, è stata, oltre alla correlazione con l'oil & gas, la stagionale ripresa della domanda agricola di fertilizzanti, soprattutto dall'**INDIA** e dalle regioni limitrofe. In **ITALIA** l'urea ha spuntato in sole tre settimane un rincaro del **9%** (da **440 EURO/TON** a **480 EURO/TON**), che ha spinto il fixing alla Borsa merci di Torino ai massimi dallo scorso **FEBBRAIO**. In tensione anche il cloruro potassico e il nitrato ammonico.

Ma a preoccupare è la prospettiva di ulteriori rincari, con possibili nuove tensioni sui prezzi del gas naturale dovute a variabili geopolitiche e climatiche difficilmente prevedibili. A detta di alcuni analisti i prezzi dell'urea continueranno a crescere a livello globale, sostenuti dalle attività agricole invernali e dalle persistenti limitazioni nell'offerta. Il paradosso è che il riferimento del prezzo del gas naturale in **EUROPA**, quello che muove tutta la filiera dell'ammoniacca e dei fertilizzanti azotati, nonché le bollette delle famiglie, è il **TTF**, hub virtuale olandese. Si tratta di uno dei più importanti

mercati a livello mondiale per il trading su questa commodity, soggetto però ad alta volatilità per l'interferenza massiccia nelle contrattazioni degli hedge fund e dei fondi di investimento, i cui acquisti o vendite, come noto, sono dettati esclusivamente da scopi speculativi.

*Nuovi dazi
sull'import di
fertilizzanti*

Nuovi dazi in arrivo. Non sono però quelli degli **USA** ai danni dell'**EUROPA** tanto temuti a **BRUXELLES**, ma le nuove tariffe che la Commissione europea vuole applicare ai prodotti agricoli e ai fertilizzanti da **RUSSIA** e **BIELORUSSIA** rimasti fuori dalle precedenti sanzioni. Una proposta che ha subito provocato l'opposizione delle organizzazioni agricole già costrette a un notevole surplus dei costi per acquistare fertilizzanti sui mercati alternativi, **NORD AFRICA** in primis, mentre quelli russi vengono già venduti a un prezzo inferiore ai competitor degli agricoltori europei.

La proposta adottata formalmente dalla Commissione europea prevede l'imposizione di dazi su una serie di prodotti agricoli provenienti da **RUSSIA** e **BIELORUSSIA**, nonché su alcuni fertilizzanti a base di azoto. I prodotti agricoli interessati dai nuovi dazi coprono il **15%** delle importazioni agricole dalla **RUSSIA** che non erano ancora state oggetto di un aumento dei dazi. Se la proposta dovesse passare, con l'ok (non scontato) del Parlamento europeo e del Consiglio, tutte le importazioni agricole dalla **RUSSIA** sarebbero quindi soggette ai dazi **UE**. L'obiettivo della proposta, sottolinea una nota dell'esecutivo europeo, è ridurre la dipendenza dalle importazioni da **RUSSIA** e **BIELORUSSIA**: «*Tali importazioni, in particolare di fertilizzanti, rendono l'UE vulnerabile a potenziali azioni coercitive da parte della RUSSIA e rappresentano quindi un rischio per la sicurezza alimentare dell'UE*».

Analogamente, secondo la Commissione, «*i dazi sosterranno la crescita della produzione interna e dell'industria dei fertilizzanti dell'UE, che ha sofferto durante la crisi energetica. Consentiranno inoltre di diversificare l'approvvigionamento dai paesi terzi. Ciò contribuirà a garantire un approvvigionamento costante di fertilizzanti e, soprattutto, a garantire che i fertilizzanti rimangano disponibili per gli agricoltori dell'UE a un prezzo accessibile*». La proposta comprende misure di attenuazione nel caso in cui gli agricoltori dell'**UE** dovessero registrare «*un aumento sostanziale*» dei prezzi dei fertilizzanti. La base da cui si parte però, rilevano le associazioni, sconta forti già rincari rispetto al periodo pre-crisi.

Bruxelles prevede inoltre che i dazi avranno un impatto negativo sui proventi delle esportazioni russe, incidendo così sulla capacità della **RUSSIA** di condurre la sua guerra di aggressione nei confronti dell'**UCRAINA**.

Nel **PORTO DI RAVENNA** i **CONTENITORI**, pari a **201.776 TEUs** nel **2024**, sono calati del **7,0%** rispetto al **2023**.

In termini di tonnellate, la merce trasportata in contenitori nel **2024** (**2.245.052 TONNELLATE**) è diminuita del **4,6%** rispetto al **2023**.

I **TEUs PIENI** sono stati **157.135** (il **78%** del totale), in calo del **4,8%** rispetto al **2023** mentre quelli **vuoti** sono stati **44.641**, in diminuzione del **14,1%** rispetto al **2023**.

Il numero di toccate delle navi portacontainer, pari a **454**, è in leggera diminuzione (**3 TOCCATE IN MENO, -0,7%**) rispetto alle **457** del **2023**.

Positivo, comunque, il mese di **DICEMBRE** con **17.723 TEUs** movimentati, di cui **13.223 pieni (+0,8%)** e **4.500 vuoti (+3,4%)**, per **187.813 TONNELLATE** mensili corrispondenti (**+3,0%** rispetto a **DICEMBRE 2023**).

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

In merito ai servizi container ci sono delle novità per Ravenna.

È partito da **ANTALYA** poco prima di Natale il nuovo **BORA MED SERVICE**, una linea feeder organizzata da **Cma Cgm** per collegare il **MEDITERRANEO ORIENTALE** e la **TURCHIA** all'**ALTO ADRIATICO**. Si tratta di un servizio operato in solitaria da **Cma Cgm**, con **6 NAVI** da **2.500 TEUs** sulla base di una rotazione settimanale. Fulcro del collegamento sarà il **MALTA MED HUB**, toccato sia in eastbound che in westbound. Dopo **MALTA** le navi saliranno ad **ANCONA, RAVENNA, VENEZIA** e **TRIESTE** per poi passare a **KOPER, RIJEKA, BAR** e **TARANTO** prima di tornare a **MALTA** e di lì verso **LIMASSOL, ALESSANDRIA D'EGITTO, BEIRUT** e di nuovo i sei porti turchi del loop, che durerà **42 GIORNI**.

CONTENITORI

Nuovo feeder di Cma Cgm in Adriatico

A **FEBBRAIO** partirà il servizio **EMA** di **Medkon Line** che mette in relazione vari porti italiani dell'**ADRIATICO** con **ISRAELE** e sarà ottimizzato con l'eliminazione della toccata intermedia ad **ALESSANDRIA D'EGITTO**. La rotazione diventerà pertanto: **RAVENNA – VENEZIA – HAIFA – ASHDOD**, andando a concentrarsi quindi solo sulle relazioni tra l'**ITALIA** e lo stato ebraico. Una modifica che permetterà al collegamento di assumere una regolare cadenza settimanale e migliorando i transit time con l'**ITALIA**, che diventeranno di circa **4-5 GIORNI** da **ISRAELE** in luogo degli attuali **10-12 GIORNI**. La maggior regolarità e i minori tempi di viaggio permetteranno al servizio di **EMA** di poter essere

Ottimizzato il servizio Ema di Medkon

maggiormente sfruttato anche per carichi reefer. Attualmente la linea, su cui sono impiegate le due navi *Medkon Mersin* e *Medkon Çanakkale*, entrambe con capacità di **750 TEU**, vede trasportate in export dall'**ITALIA** soprattutto macchinari e ceramiche, e in import prodotti chimici e dell'agroalimentare.

L'esclusione dalla linea con l'**ADRIATICO**, non significherà però che il porto di **ALESSANDRIA D'EGITTO** non sarà più collegato all'**ITALIA** da **Medkon**. La compagnia sta infatti lavorando all'attivazione di una nuova linea verso i porti italiani del **TIRRENO**, sia settentrionali che meridionali (ancora da vedere quali), che includerà una toccata nello scalo egiziano. Il suo avvio è previsto già entro il mese di **FEBBRAIO**.

*Nuovo servizio
Cosco*

Inoltre **Cosco** avvierà un nuovo servizio tra **ADRIATICO**, **GRECIA** e in generale il **MEDITERRANEO ORIENTALE** che toccherà anche in Italia **VENEZIA** e **RAVENNA**. La compagnia cinese **Cosco** conferma la scelta di non puntare su **TRIESTE** nel proprio servizio transhipment dedicato al **MEDITERRANEO ORIENTALE**.

La linea sarà gestita impiegando feeder con capacità da **1.900 TEU**. Come riportato da **Alphaliner**, il nuovo servizio *AGE (ADRIATIC, GREECE, EAST MED)* seguirà la seguente rotazione: **PIREO, LIMASSOL, ALESSANDRIA, MERSIN, PIREO, VENEZIA, KOPER, RAVENNA, PIREO**. Il collegamento container sostituisce il servizio *AGX*, gestito da **Cosco** nell'ambito della **Ocean Alliance** con **Cma Cgm** ed **Evergreen**.

**TRAILER E ROTABILI
E AUTOMOTIVE**

Nel **PORTO DI RAVENNA** i **TRAILER, ROTABILI ED AUTOMOTIVE** hanno raggiunto complessivamente, nel **2024**, i **97.173 PEZZI MOVIMENTATI**, con **587 PEZZI IN PIÙ (+0,6%)** rispetto al **2023**.

Per quanto riguarda i **TRAILER E ALTRI VEICOLI**, quasi tutti movimentati sulla linea **RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**, il **2024** si chiude invece con un risultato negativo in quanto i **PEZZI MOVIMENTATI**, pari a **77.036**, sono calati del **4,9%** (**3.996 pezzi in meno**) e la **MERCE MOVIMENTATA (1.785.121 TONNELLATE)** del **4,3%** rispetto al **2023**.

Negativo il contributo del mese di **DICEMBRE**, con **5.166 pezzi movimentati** (contro i **5.655 PEZZI** di **DICEMBRE 2023**) in diminuzione dell'**8,6%** rispetto allo stesso mese del **2023**.

*Il mercato dei
rimorchi chiude in
perdita nel 2024*

Il **Centro Studi e Statistiche dell'UNRAE** - sulla base dei dati di immatricolazione forniti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) - ha effettuato

una stima del mercato dei veicoli rimorchiati per il mese di **DICEMBRE 2024** rispetto allo stesso mese del **2023**. Il mercato di rimorchi e semirimorchi chiude in perdita il **2024**, consolidando un disavanzo annuale del **13,5%** rispetto allo scorso anno e una perdita in volume di oltre **2.100 UNITÀ**, complice un calo delle immatricolazioni registrato in dieci dei dodici mesi appena passati, a fronte di un **2023** già in flessione rispetto all'anno precedente. Il dato di **DICEMBRE** registra un leggero avanzo, con **896 UNITÀ** immatricolate contro le **849** dell'anno precedente (**+5,5%**), sebbene lo stesso mese fosse stato il peggiore in volume dal **2014**.

*“Numeri alla mano, è evidente che il **2024** sia stato un anno negativo per il mercato dei trainati. Nel corso degli ultimi 12 mesi si sono registrate **13.453** immatricolazioni in un mercato che, solo due anni prima, aveva sfiorato le **17.000 UNITÀ**. Date queste premesse, crediamo che il trend di flessione del mercato non si arresterà nel **2025** senza interventi mirati da parte del Governo”, commenta Michele Mastagni, Coordinatore del Gruppo Rimorchi, Semirimorchi e Allestimenti di UNRAE.*

Mastagni individua diverse cause alla base della contrazione del mercato: *“Innanzitutto, è importante sottolineare che il nostro settore è strettamente legato all'economia produttiva, che attualmente sta subendo un forte rallentamento che si riverbera sulla logistica e sul trasporto merci. A ciò si aggiungono le incertezze economiche e geopolitiche, che spingono le aziende a mantenere un approccio prudente negli investimenti, concentrandosi solo su quelli indispensabili. Infine, non vanno dimenticate le difficoltà che le imprese riscontrano nell'accesso al credito”*. Per rilanciare il mercato e favorire l'innovazione tecnologica, **Mastagni** ribadisce l'urgenza di una serie di misure improrogabili: *“In primo luogo, chiediamo soluzioni concrete che impediscano la circolazione di veicoli trainati estremamente vetusti, perché agganciare semirimorchi con quasi vent'anni di età a trattori di ultima generazione è inefficiente e pericoloso. È poi essenziale attivare una politica di incentivi strutturata e programmata, con una dotazione di almeno **70 MILIONI DI EURO** nei prossimi quattro anni, per supportare fattivamente le imprese nel rinnovo del parco circolante. Oggi, con appena **7,5 MILIONI DI EURO** stanziati, troppe aziende restano escluse dai benefici: lo dimostra il tasso di prenotazione del **249,5%** registrato nell'ultima finestra di incentivi. Infine, è fondamentale colmare la lacuna normativa che attualmente impedisce la circolazione in **ITALIA** degli **EUROTRAILER**, veicoli più lunghi e tecnologicamente avanzati. Questi mezzi porterebbero vantaggi significativi, tra cui una*

riduzione delle emissioni, un minore congestionamento stradale, una distribuzione più efficiente dei carichi e una maggiore competitività per l'autotrasporto nazionale” conclude Mastagni.

*Autotrasporto
siciliano in
agitazione per l'Ets*

Continua l'allarme degli autotrasportatori siciliani per l'impatto che la normativa ETS rischia di avere sul settore. *“Con l'inizio del nuovo anno si aggravano i problemi degli autotrasportatori siciliani. La scorsa settimana l'Italkali – uno dei principali committenti siciliani – ha reso noto che non intende sobbarcarsi il maggior costo dei noli nave dovuto all'ETS in quanto dovrebbe procedere a fare lievitare il prezzo del prodotto al consumatore finale e ciò condurrebbe il prodotto fuori mercato, a tutto vantaggio dei competitor europei”* ha riportato una nota dell'associazione di categoria **Aitras**. Il **presidente dell'Aitras, Salvatore Bella**, ha spiegato che *“i nostri mercati di destinazione sono in **NORD EUROPA**, per cui diverse altre nazioni europee (produttrici di sale) si trovano più avvantaggiate geograficamente a raggiungere tali mercati via strada”*. Secondo **Aitras** quello delle saline sarebbe il secondo grande comparto dell'export isolano a essere travolto dall'introduzione del contributo dopo l'ortofruitticolo: *“E non si è ancora toccato il fondo: le quote di ETS sono gradualmente e al momento non hanno raggiunto l'importo massimo che, a regime, comporterà un maggior costo di **700 EURO**, in aggiunta al costo normale del traghettamento”* ha proseguito la nota, precisando come fra **2024** e **2026** *“il costo aggiuntivo in un viaggio di un autoarticolato fra **PALERMO** e **GENOVA** passerà da **116** a **186 EURO**”*. Uno scenario critico, in cui il tutto strada non rappresenta più un'alternativa o la rappresenta molto parzialmente: *“È una soluzione non più praticabile perché il **90%** delle aziende di autotrasporto siciliane ha investito sull'intermodalità, con sedi secondarie delle aziende in prossimità di diversi porti e numero di trattori stradali non sufficienti ad agganciare tutti i semirimorchi, per un rapporto di circa **1:10**”*. Da qui l'appello alle istituzioni: *“La politica regionale aveva promesso di intervenire sia col Governo nazionale che con **BRUXELLES**, attivando tavoli permanenti per intraprendere e sollecitare azioni risolutive, ma ad oggi non ha fatto nulla. Intanto abbiamo chiesto che venga convocata la Consulta Regionale per l'Autotrasporto”*.

Buona il risultato per le **AUTOMOTIVE** che, nel **2024**, **AUTOMOTIVE** movimentato **20.137 PEZZI**, con **4.583** in più (**+29,5%**) rispetto ai **15.554** del **2023**, un risultato da imputare principalmente al traffico acquisito nel

corso del **2023** dal **PORTO DI RAVENNA** (in particolare dal *GRUPPO SAPIR* diventato hub logistico per le *VEETURE BMW*, in partenza con destinazione verso i mercati dell'**ASIA ORIENTALE**).

Trendo positivo che si è consolidato a **DICEMBRE** in cui sono stati movimentati **3.056 PEZZI**, pari a **1.198 PEZZI** in più (**+64,5%**) rispetto allo stesso mese del **2023**.

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

Chiude con una lieve crescita il **2024** il mercato dell'auto nel complesso dei Paesi dell'**UE ALLARGATA DALL'EFTA E AL REGNO UNITO**. Secondo i dati diffusi da **Acea** e analizzata da **Anfia**, infatti, nonostante un **DICEMBRE** chiuso con **1.091.131 IMMATRICOLAZIONI** a **+4,1%** rispetto allo stesso mese del **2023**, il cumulato dei dodici mesi risulta di **12.963.614 UNITÀ**, in crescita solamente dello **0,9%** tendenziale. Un risultato che, allo stesso tempo, indica un passo indietro di quasi **3 MILIONI** di veicoli rispetto all'immatricolato **2019**, ovvero ai livelli pre-Covid19.

*Mercato auto:
immatricolazioni
+0,9% nel 2024*

Guardando ai principali mercati, a **DICEMBRE**, soltanto due dei cinque major market (incluso **UK**) registrano una crescita: a doppia cifra in **SPAGNA** (**+28,8%**) e più contenuta in **FRANCIA** (**+1,5%**) mentre mantengono il segno meno la **GERMANIA** (**-7,1%**) e l'**ITALIA** (**-4,9%**). Rimane pressoché stabile il **REGNO UNITO** (**-0,2%**).

Chiuso un **2024** complesso e con un mercato caratterizzato per diversi mesi dal segno meno, il **presidente di Anfia Roberto Vavassori** vede il **2025** come «un anno ancora sfidante per l'industria automotive europea, che conta oltre **13 MILIONI** di posti di lavoro nell'**UE** e contribuisce a circa il **7%** del suo Pil, e si trova ora a dover fronteggiare profondi cambiamenti strutturali e tecnologici, quali il percorso di decarbonizzazione, la digitalizzazione, nuovi competitor e un contesto geopolitico in evoluzione. È importante intervenire quanto prima per stimolare un'inversione di tendenza ed evitare perdite sostanziali a livello di occupazione e di creazione di valore, così da preservare la competitività europea e al tempo stesso raggiungere gli obiettivi climatici garantendo una transizione equa per lavoratori ed aziende».

5. CROCIERE

Nel mese di **DICEMBRE** si sono registrati al **TERMINAL CROCIERE DI RAVENNA 2 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **93 PASSEGGERI (+12,0%)** “in transito”.

Nel **2024** si sono registrati a **RAVENNA 86 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **272.219 PASSEGGERI**, di cui **222.353** in “home port” e **49.464** “in transito”, con un calo del **17,7%** rispetto al **2023**.

In questo caso il calo era preventivato rispetto all’anno record del 2023 a seguito della minore capacità di accoglienza del terminal causata dal cantiere per la costruzione della nuova stazione marittima, che si concluderà nel 2026.

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

Sono in corso i lavori della nuova stazione marittima a **PORTO CORSINI**, un progetto di circa **50 MILIONI DI EURO** totali su un’area di **18 ETTARI** con il gestore del terminal, **Ravenna Civitas Cruise Port**, che investirà **40 MILIONI DI EURO** e l’**Autorità di Sistema portuale** che realizzerà il **PARCO DELLE DUNE, 12 ETTARI** di verde con una spesa di **10 MILIONI DI EURO** di cui **1,5** di contributo dalla **Regione Emilia-Romagna** per un **2026** che si prospetta da record.

Stagione 2

Ad oggi è partita la stagione crocieristica **2025**, il cui calendario prevede al terminal di **PORTO CORSINI** circa **86 ATTRACCHI**, di cui **53** “in transito” e **33** in “home port”. Come negli anni scorsi, è stata **ARTEMIS**, della compagnia **GRAND CIRCLE** ad aprire il **4 GENNAIO** il calendario, una nave con **45** ospiti che torna altre **20** volte fino a **DICEMBRE**. La prima nave importante arriverà il **5 MAGGIO**. È **CELEBRITY COSTELLATION, 2.145 PASSEGGERI**, e a seguire, tra le altre, il **17 MAGGIO EXPLORER OF THE SEAS** della **ROYAL CARIBBEAN** con **3.282** turisti a bordo. Da segnalare il ritorno per cinque volte di **EXPLORA**, che può imbarcare fino a **900** persone.

La flessione registrata nel **2024** è dovuta al cantiere per i lavori per la costruzione della nuova stazione marittima, che sarà completata per l’avvio della stagione **2026**, quando gli arrivi riprenderanno a pieno regime.

FIGURA 6 CROCIERE: PASSEGGERI E TOCCATE NAVI PER MESE

<i>mese</i>	<i>toccate (num.)</i>	<i>Pax totali</i>	<i>di cui home port</i>	<i>di cui in transito</i>
gennaio	2	86	0	86
febbraio	3	140	0	140
marzo	3	142	0	142
aprile	2	93	0	93
maggio	9	29.833	21.762	8.017
giugno	14	57.796	49.511	8.210
luglio	12	53.879	47.464	6.337
agosto	10	52.029	42.699	9.249
settembre	12	47.398	41.719	5.657
ottobre	12	30.102	19.198	10.837
novembre	5	628	0	603
dicembre	2	93	0	93
Anno 2024	86	272.219	222.353	49.464
	<i>toccate (num.)</i>	<i>Pax totali</i>	<i>di cui in home port</i>	<i>di cui in transito</i>
Previsioni anno 2025	86	231.027	40.773	190.254

N.B.: i pax 2025 sono stimati secondo le previsioni di accosto delle navi per il 2025 pubblicate da RCCP e considerata la capacità massima delle navi

6. TRAFFICO FERROVIARIO

Nel **COMPENSORIO PORTUALE DI RAVENNA** il traffico ferroviario nel **2024** è cresciuto, sia in termini di **TONNELLATE DI MERCE** che per **NUMERO DI TRENI**, confermando **RAVENNA** tra primi porti italiani per movimentazione merci ferroviaria.

I **TRENI** che sono arrivati e partiti sono stati **7.750 (518 TRENI in più del 2023)** con un incremento del **7,2%** e sono state trasportate via treno **3.555.010 TONNELLATE** di merce (**139.829 TONNELLATE in più**) con un incremento del **4,1%**.

Il **NUMERO DI CARRI**, pari a **71.209**, è risultato in crescita del **6,8%** rispetto al **2023**.

Anche per quanto riguarda i contenitori si è registrato un significativo aumento di traffico, **24.196 TEUs**, **8.265 in più** rispetto ai **15.931** del **2023 (+51,9%)**.

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

FIGURA 7 TRAFFICO FERROVIARIO: 2024 vs 2023

anno	2024	2023	differenza con 2023
TRENI (numero)	7.750	7.232	7,2%
CARRI (numero)	71.209	66.644	6,8%
MERCE (tonnellate)	3.555.010	3.415.181	4,1%
CONTAINER (unità)	15.960	10.759	48,3%
CONTAINER (TEU)	24.196	15.931	51,9%
CASSE x INERTI (unità)	8.824	9.844	-10,4%
AUTOMOTIVE (unità)	17.469	9.208	89,7%

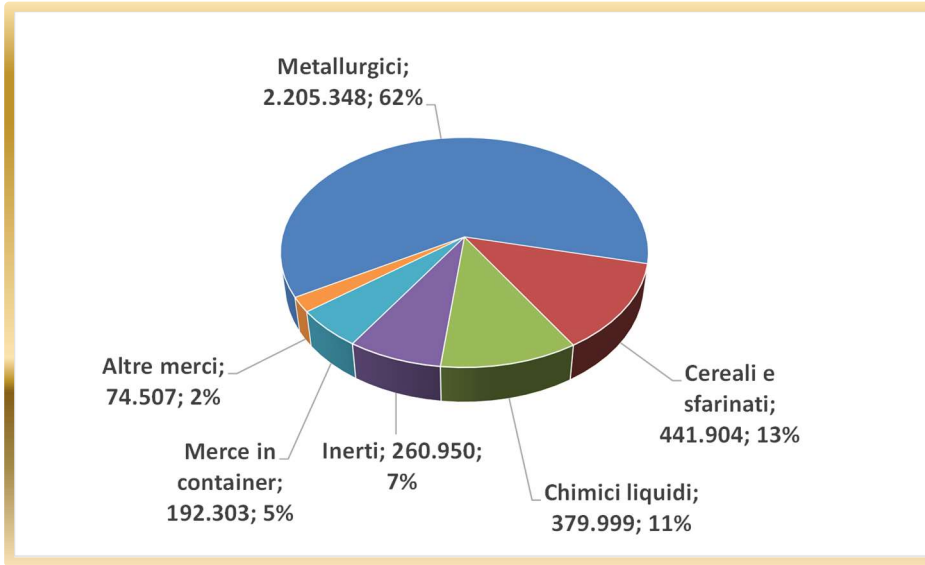
Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

Le principali categorie merceologiche movimentate sono state:

- i **METALLURGICI**, che rappresentano il **62%** del totale (**+6,0%** sul **2023**),
- i **CEREALI E SFARINATI**, che costituiscono il **12,4%** del totale (**-3,4%** sul **2023**),
- i **CHIMICI LIQUIDI**, ovvero il **10,7%** del totale (**+5,3%** sul **2023**)

- gli **INERTI**, in prevalenza argilla e feldspato, che rappresentano il **7,3%** del totale (**-10,5%** sul **2023**),
- la **MERCE IN CONTAINER**, ovvero il **5,4%** del totale (**+11,4%** sul **2023**)

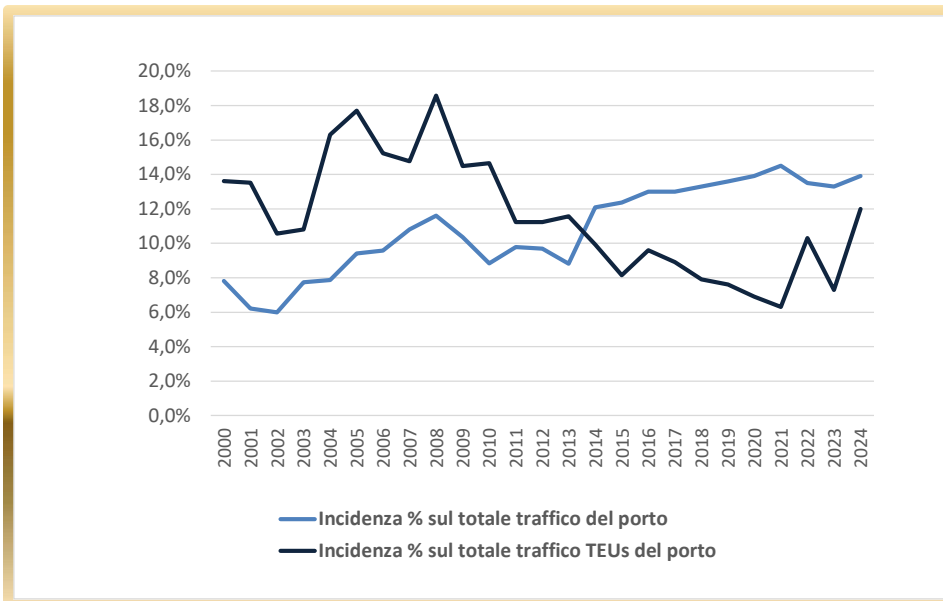
FIGURA 8 TRAFFICO FERROVIARIO 2024 (TONNELLATE) PER MERCEOLOGIA



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

In aumento anche l'**incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo**, che nel **2024** risulta il **13,9%**, mentre lo scorso anno era il **13,4%**.

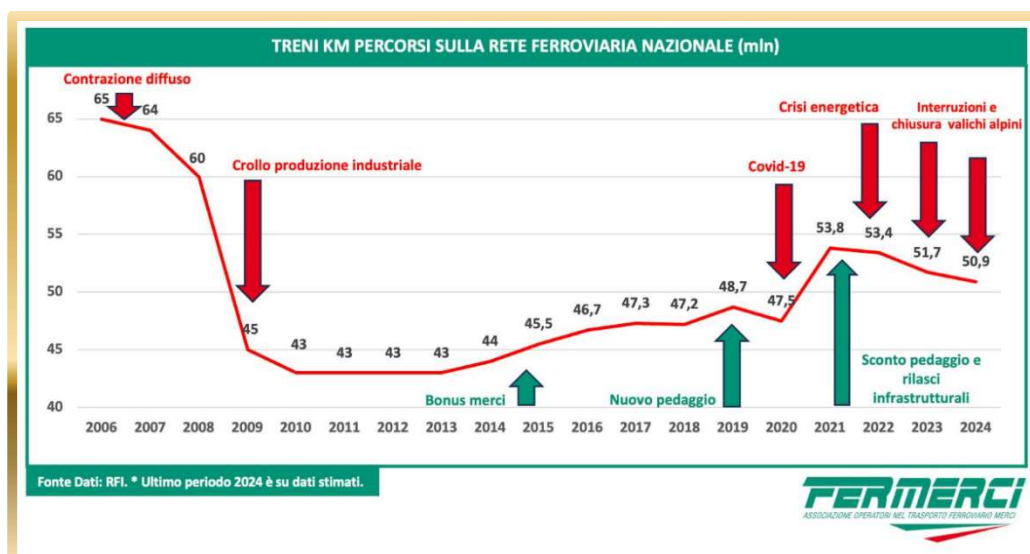
FIGURA 9 INCIDENZA TRAFFICO FERROVIARIO/ PORTUALE – SERIE STORICA



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

Nel 2024 perso 1 milione di treni/km

“Il trasporto ferroviario merci ha concluso un **2024** complesso e segnato da significative difficoltà. I primi dati stimati di fine anno confermano una perdita di circa **1 MILIONE DI TRENI-CHILOMETRO** rispetto al **2023**”. A segnalarlo è stato **Giuseppe Rizzi, direttore generale dell’associazione Fermerci**, affermando che “La riduzione complessiva, rispetto al **2021** – l’anno di ripresa post-pandemica – è arrivata così al **5,5%**. Da allora, sono stati persi circa **3 MILIONI DI TRENI-CHILOMETRO**, a testimonianza di una progressiva contrazione del settore”.



Nonostante le difficoltà, secondo **Rizzi**, due azioni politiche introdotte dal Governo a fine **2024** offrono segnali di incoraggiamento per le imprese del comparto: l’incremento del contributo Ferrobonus per il **PERIODO 2025-2027**, “una misura che punta a sostenere l’utilizzo del trasporto ferroviario merci come alternativa sostenibile al solo trasporto su gomma”, e l’incentivo alle manovre ferroviarie nei porti nazionali, “norma che consente alle Autorità di Sistema Portuale di introdurre incentivi a sostegno dalle manovre ferroviarie nei porti nazionali, aumentando la competitività del sistema portuale nazionale”.

“Le previsioni per il **2025** – ha proseguito **Rizzi** – indicano ancora interruzioni ferroviarie per realizzare le opere previste dal Pnrr. Inoltre, l’andamento dei costi energetici, in base alle ultime stime, mostra ulteriori aumenti, e il contesto economico europeo rimane instabile. Le imprese di logistica ferroviaria operano in un mercato caratterizzato da incertezza e sfiducia, aggravata dal taglio dell’incentivo loco e carri nella legge di bilancio”. A

suggello di quest'ultima criticità, **Rizzi** ha sottolineato che *“i dati relativi agli investimenti effettuati nel **PERIODO 2021-2023** mostrano cifre importanti: circa **700 MILIONI DI EURO** destinati all'acquisto di **196 NUOVE LOCOMOTIVE**. Questi investimenti destinati a potenziare il parco mezzi del trasporto ferroviario merci rischiano di subire un freno a causa di un taglio di circa **70 MILIONI DI EURO** all'incentivo Locomotive e Carri, con un impatto economico potenzialmente devastante per le imprese del settore che avevano già sostenuto investimenti”*.

Da qui la richiesta d'un supporto ulteriore al comparto: *“Per garantire un rilancio stabile e duraturo è fondamentale investire in modo strutturale sulle infrastrutture e sui servizi logistici, sostenendo chi ha scelto di puntare sull'innovazione e sulla sostenibilità. Il trasporto ferroviario merci può e deve essere una leva per la crescita economica nazionale ed europea”*.



TABELLA 1

RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	dicembre-23			dicembre-24			Differenza dicembre 2024 vs 2023	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			223			194	-29	-13,0%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.827.110	263.705	2.090.815	1.880.719	275.175	2.155.894	65.079	3,1%
Prodotti petroliferi	207.996	15.573	223.569	208.412	27.388	235.800	12.231	5,5%
Rinfuse liquide non petrolifere	153.317	18.000	171.317	170.378	13.100	183.478	12.161	7,1%
Rinfuse solide	881.971	17.508	899.479	917.926	13.720	931.646	32.167	3,6%
Merci varie	438.718	30.796	469.514	463.501	36.649	500.150	30.636	6,5%
Merci in container	79.863	102.543	182.406	77.507	110.306	187.813	5.407	3,0%
Merci su trailer/rotabili	65.245	79.285	144.530	42.995	74.012	117.007	-27.523	-19,0%
CONTAINER (TEU)	8.474	8.998	17.472	8.390	9.333	17.723	251	1,4%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE (pezzi) di cui:	2.678	4.835	7.513	2.424	5.798	8.222	709	9,4%
Trailer	2.671	2.869	5.540	2.368	2.436	4.804	-736	-13,3%
Automotive	0	1.858	1.858	0	3.056	3.056	1.198	64,5%
Altri veicoli	7	108	115	56	306	362	247	214,8%
PASSEGGERI (numero) di cui:	7	8	98	8	9	110	12	12,2%
su traghetti	7	8	15	8	9	17	2	13,3%
su navi da crociera			83			93	10	12,0%

PERIODO	2023			2024			Differenza 2024 vs 2023	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			2.533			2.544	11	0,4%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	22.108.488	3.394.643	25.503.131	22.103.710	3.449.893	25.553.603	50.472	0,2%
Prodotti petroliferi	2.464.371	157.038	2.621.409	2.702.176	158.897	2.861.073	239.664	9,1%
Rinfuse liquide non petrolifere	1.701.321	279.632	1.980.953	1.664.381	251.499	1.915.880	-65.073	-3,3%
Rinfuse solide	9.682.711	384.828	10.067.539	10.129.331	479.253	10.608.584	541.045	5,4%
Merci varie	6.305.107	309.836	6.614.943	5.774.580	363.313	6.137.893	-477.050	-7,2%
Merci in container	1.190.453	1.161.819	2.352.272	1.128.411	1.116.641	2.245.052	-107.220	-4,6%
Merci su trailer/rotabili	764.525	1.101.490	1.866.015	704.831	1.080.290	1.785.121	-80.894	-4,3%
CONTAINER (TEU)	109.894	107.087	216.981	103.327	98.449	201.776	-15.205	-7,0%
Numero toccate navi portacontainer			457			454	-3	-0,7%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE (pezzi) di cui:	42.566	54.020	96.586	35.211	61.962	97.173	587	0,6%
Trailer	37.518	40.780	78.298	33.595	36.863	70.458	-7.840	-10,0%
Automotive	4.906	10.648	15.554	758	19.379	20.137	4.583	29,5%
Altri veicoli	142	2.592	2.734	858	5.720	6.578	3.844	140,6%
PASSEGGERI (numero) di cui:	223	163	331.338	240	139	272.598	-58.740	-17,7%
su traghetti	223	163	386	240	139	379	-7	-1,8%
su navi da crociera			330.952			272.219	-58.733	-17,7%



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	dicembre-23			dicembre-24			Differenza dicembre 2024 vs 2023	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.827.110	263.705	2.090.815	1.880.719	275.175	2.155.894	65.079	3,1%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	361.313	33.573	394.886	378.790	40.488	419.278	24.392	6,2%
Prodotti petroliferi	207.996	15.573	223.569	208.412	27.388	235.800	12.231	5,5%
Prodotti chimici	73.345	18.000	91.345	81.502	3.100	84.602	-6.743	-7,4%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	75.879	0	75.879	88.876	10.000	98.876	22.997	30,3%
Concimi	4.093	0	4.093	0	0	0	-4.093	-100,0%
MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:	1.465.797	230.132	1.695.929	1.501.929	234.687	1.736.616	40.687	2,4%
Prodotti agricoli e animali	296.806	0	296.806	99.376	0	99.376	-197.430	-66,5%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	151.602	13.706	165.308	341.063	7.500	348.563	183.255	110,9%
Combustibili minerali	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
Minerali e cascami per la metallurgia	33.250	0	33.250	7.052	0	7.052	-26.198	-78,8%
Prodotti metallurgici	436.138	28.297	464.435	457.018	30.993	488.011	23.576	5,1%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	289.159	0	289.159	340.719	0	340.719	51.560	17,8%
Concimi	109.399	2.200	111.599	132.143	8.420	140.563	28.964	26,0%
Prodotti chimici	4.007	3.193	7.200	4.056	3.056	7.112	-88	-1,2%
Prodotti Diversi	328	908	1.236	0	400	400	-836	-67,6%
Merchi in container	79.863	102.543	182.406	77.507	110.306	187.813	5.407	3,0%
Merchi su trailer/rotabili	65.245	79.285	144.530	42.995	74.012	117.007	-27.523	-19,0%

PERIODO	2023			2024			Differenza 2024 vs 2023	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	22.108.488	3.394.643	25.503.131	22.103.710	3.449.893	25.553.603	50.472	0,2%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	4.165.692	436.670	4.602.362	4.366.557	410.396	4.776.953	174.591	3,8%
Prodotti petroliferi	2.464.371	157.038	2.621.409	2.702.176	158.897	2.861.073	239.664	9,1%
Prodotti chimici	738.825	232.932	971.757	738.229	223.499	961.728	-10.029	-1,0%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	939.816	46.700	986.516	913.000	28.000	941.000	-45.516	-4,6%
Concimi	22.680	0	22.680	13.152	0	13.152	-9.528	-42,0%
MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:	17.942.796	2.957.973	20.900.769	17.737.153	3.039.497	20.776.650	-124.119	-0,6%
Prodotti agricoli e animali	2.064.494	0	2.064.494	1.657.937	16.915	1.674.852	-389.642	-18,9%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	2.077.408	77.739	2.155.147	2.537.838	149.506	2.687.344	532.197	24,7%
Combustibili minerali	172.799	0	172.799	168.510	0	168.510	-4.289	-2,5%
Minerali e cascami per la metallurgia	66.387	0	66.387	133.319	0	133.319	66.932	100,8%
Prodotti metallurgici	6.257.797	256.954	6.514.751	5.730.281	292.281	6.022.562	-492.189	-7,6%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	4.066.073	13.628	4.079.701	4.324.268	9.171	4.333.439	253.738	6,2%
Concimi	1.215.786	314.673	1.530.459	1.288.404	347.633	1.636.037	105.578	6,9%
Prodotti chimici	64.823	19.504	84.327	62.077	20.365	82.442	-1.885	-2,2%
Prodotti Diversi	2.251	12.166	14.417	1.277	6.695	7.972	-6.445	-44,7%
Merchi in container	1.190.453	1.161.819	2.352.272	1.128.411	1.116.641	2.245.052	-107.220	-4,6%
Merchi su trailer/rotabili	764.525	1.101.490	1.866.015	704.831	1.080.290	1.785.121	-80.894	-4,3%



TABELLA 3
FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	dicembre-23			dicembre-24			Differenza dicembre 2024 vs 2023	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	296.806	0	296.806	99.376	0	99.376	-197.430	-66,5%
Cereali	280.415	0	280.415	89.536	0	89.536	-190.879	-68,1%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	227.481	13.706	241.187	429.939	17.500	447.439	206.252	85,5%
Farine di semi e frutti oleosi	73.313	0	73.313	201.846	4.500	206.346	133.033	181,5%
Semi e frutti oleosi	75.235	0	75.235	133.725	0	133.725	58.490	77,7%
Oli e grassi animali e vegetali	54.025	0	54.025	79.377	10.000	89.377	35.352	65,4%
Prodotti metallurgici di cui:	436.138	28.297	464.435	457.018	30.993	488.011	23.576	5,1%
Coils	408.336	21.100	429.436	413.099	26.790	439.889	10.453	2,4%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	289.159	0	289.159	340.719	0	340.719	51.560	17,8%
Materie prime per l'industria ceramica	253.791	0	253.791	314.412	0	314.412	60.621	23,9%
Clinker	0	0	0	0	0	0	0	n.d.

PERIODO	2023			2024			Differenza 2024 vs 2023	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	2.064.494	0	2.064.494	1.657.937	16.915	1.674.852	-389.642	-18,9%
Cereali	1.895.436	0	1.895.436	1.595.500	16.915	1.612.415	-283.021	-14,9%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	3.017.224	124.439	3.141.663	3.450.838	177.506	3.628.344	486.681	15,5%
Farine di semi e frutti oleosi	933.265	0	933.265	1.338.078	12.376	1.350.454	417.189	44,7%
Semi e frutti oleosi	1.091.201	0	1.091.201	1.138.144	0	1.138.144	46.943	4,3%
Oli e grassi animali e vegetali	629.272	46.700	675.972	669.792	28.000	697.792	21.820	3,2%
Prodotti metallurgici di cui:	6.257.797	256.954	6.514.751	5.730.281	292.281	6.022.562	-492.189	-7,6%
Coils	5.871.500	137.569	6.009.069	5.330.716	145.251	5.475.967	-533.102	-8,9%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	4.066.073	13.628	4.079.701	4.324.268	9.171	4.333.439	253.738	6,2%
Materie prime per l'industria ceramica	3.652.782	13.088	3.665.870	3.894.284	6.171	3.900.455	234.585	6,4%
Clinker	0	540	540	0	0	0	-540	-100,0%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	dicembre-23	dicembre-24	Differenza dicembre 2024 vs 2023	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	8.474	8.390	-84	-1,0%
pieni	5.141	4.816	-325	-6,3%
vuoti	3.333	3.574	241	7,2%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	8.998	9.333	335	3,7%
pieni	7.979	8.407	428	5,4%
vuoti	1.019	926	-93	-9,1%
CONTAINER TOTALI di cui:	17.472	17.723	251	1,4%
pieni	13.120	13.223	103	0,8%
vuoti	4.352	4.500	148	3,4%

PERIODO	2023	2024	Differenza 2024 vs 2023	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	109.894	103.327	-6.567	-6,0%
pieni	76.592	73.492	-3.100	-4,0%
vuoti	33.302	29.835	-3.467	-10,4%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	107.087	98.449	-8.638	-8,1%
pieni	88.433	83.643	-4.790	-5,4%
vuoti	18.654	14.806	-3.848	-20,6%
CONTAINER TOTALI di cui:	216.981	201.776	-15.205	-7,0%
pieni	165.025	157.135	-7.890	-4,8%
vuoti	51.956	44.641	-7.315	-14,1%



TABELLA 5
TRAILER, ROTABILI E AUTOMOTIVE

PERIODO	dicembre-23	dicembre-24	Differenza dicembre 2024 vs 2023	
	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE SBARCATI di cui:	2.678	2.424	-254	-9,5%
Trailer	2.671	2.368	-303	-11,3%
Automotive	0	0	0	n.d.
Altri veicoli	7	56	49	700,0%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE IMBARCATI di cui:	4.835	5.798	963	19,9%
Trailer	2.869	2.436	-433	-15,1%
Automotive	1.858	3.056	1.198	64,5%
Altri veicoli	108	306	198	183,3%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE TOTALI di cui:	7.513	8.222	709	9,4%
Trailer	5.540	4.804	-736	-13,3%
Automotive	1.858	3.056	1.198	64,5%
Altri veicoli	115	362	247	214,8%

PERIODO	2023	2024	Differenza 2024 vs 2023	
	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE SBARCATI di cui:	42.566	35.211	-7.355	-17,3%
Trailer	37.518	33.595	-3.923	-10,5%
Automotive	4.906	758	-4.148	-84,5%
Altri veicoli	142	858	716	504,2%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE IMBARCATI di cui:	54.020	61.962	7.942	14,7%
Trailer	40.780	36.863	-3.917	-9,6%
Automotive	10.648	19.379	8.731	82,0%
Altri veicoli	2.592	5.720	3.128	120,7%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE TOTALI di cui:	96.586	97.173	587	0,6%
Trailer	78.298	70.458	-7.840	-10,0%
Automotive	15.554	20.137	4.583	29,5%
Altri veicoli	2.734	6.578	3.844	140,6%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	dicembre-23 (NUMERO)	dicembre-24 (NUMERO)	Differenza dicembre 2024 vs 2023	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	15	17	2	13,3%
in sbarco	7	8	1	14,3%
in imbarco	8	9	1	12,5%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	83	93	10	12,0%
in transito	83	93	10	12,0%
in sbarco/imbarco	0	0	0	n.d.
homeport	0	0	0	n.d.
Numero toccate navi da crociera	2	2	0	0,0%
TOTALE PASSEGGERI	98	110	12	12,2%

PERIODO	2023 (NUMERO)	2024 (NUMERO)	Differenza 2024 vs 2023	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	386	379	-7	-1,8%
in sbarco	223	240	17	7,6%
in imbarco	163	139	-24	-14,7%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	330.952	272.219	-58.733	-17,7%
in transito	49.510	49.464	-46	-0,1%
in sbarco/imbarco	250	402	152	60,8%
homeport	281.192	222.353	-58.839	-20,9%
Numero toccate navi da crociera	99	86	-13	-13,1%
TOTALE PASSEGGERI	331.338	272.598	-58.740	-17,7%



TABELLA 7 TRAFFICO FERROVIARIO

Fonte: Terminalisti raccordati

MOVIMENTAZIONE PERIODO gennaio-settembre	TRENI (numero)	CARRI (numero)	MERCE (tonnellate)	CONTAINER (unità)*	CONTAINER (TEU)*	CASSE x INERTI (unità)	AUTOMOTIV E (unità)
2024	7.750	71.209	3.555.010	15.960	24.196	8.824	17.469
2023	7.232	66.644	3.415.181	10.759	15.931	9.844	9.208
<i>differenza con 2023 (tonn.)</i>	<i>518</i>	<i>4.565</i>	<i>139.829</i>	<i>5.201</i>	<i>8.265</i>	<i>-1.020</i>	<i>8.261</i>
<i>differenza con 2023 (+-%)</i>	<i>7,2%</i>	<i>6,8%</i>	<i>4,1%</i>	<i>48,3%</i>	<i>51,9%</i>	<i>-10,4%</i>	<i>89,7%</i>

CATEGORIE MERCEOLOGICHE (tonnellate)	2024	2023	Differenza 2024 vs 2023	
			Tonn.	%
Metallurgici	2.205.348	2.080.011	125.337	6,0%
Merce in container	192.303	172.551	19.752	11,4%
Tara container vuoti	3.077	1.239	1.838	148,3%
Chimici liquidi	379.999	360.860	19.138	5,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	13.997	12.477	1.520	12,2%
Cereali e sfarinati	441.904	457.650	-15.746	-3,4%
Inerti	260.950	291.587	-30.637	-10,5%
Fertilizzanti	21.478	15.785	5.693	36,1%
Automotive	35.955	23.020	12.935	56,2%
Tot. TRAFFICO FERROVIARIO	3.555.010	3.415.181	139.830	4,1%

TRAFFICO CONTAINER (TEU)	2024	2023	Differenza 2024 vs 2023	
			Tonn.	%
Marzaglia	7.350	5.564	1.786	32,1%
Melzo	7.426	2.913	4.513	154,9%
Segrate	2.019	6.956	-4.937	-71,0%
Rubiera	562	498	64	12,9%
Rivalta Scrivia	6.839	-	6.839	n.d.
Tot. FERROVIARIO CONTAINER	24.196	15.931	8.265	51,9%

* DI CUI N. 580 CONTAINER VUOTI PARI A 623 TEUs NEL 2024

* DI CUI N. 446 CONTAINER VUOTI PARI A 498 TEUs NEL 2023



TABELLA ESPO

Porto: RAVENNA									
ANNO PERIODO DA/A	2023			2024			Differenza		
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%	
A1	TOTALE TONNELLATE (A2+A3+A4)	22.108.488	3.394.643	25.503.131	22.103.710	3.449.893	25.553.603	50.472	0,2%
	Indicare l'unità di misura utilizzata: Tonnellate o migliaia di tonnellate								
A2	RINFUSE LIQUIDE	4.165.692	436.670	4.602.362	4.366.557	410.396	4.776.953	174.591	3,8%
	di cui:								
A21	Petrolio greggio	107.950	0	107.950	147.033	0	147.033	39.083	36,2%
A22	Prodotti (petroliferi) raffinati	1.849.208	150.138	1.999.346	2.006.625	154.797	2.161.422	162.076	8,1%
A23	Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	507.213	6.900	514.113	548.518	4.100	552.618	38.505	7,5%
A24	Prodotti chimici	738.825	232.932	971.757	738.229	223.499	961.728	-10.029	-1,0%
A25	Altre rinfuse liquide	962.496	46.700	1.009.196	926.152	28.000	954.152	-55.044	-5,5%
A3	RINFUSE SOLIDE	9.682.711	384.828	10.067.539	10.129.331	479.253	10.608.584	541.045	5,4%
	di cui:								
A31	Cereali	1.895.436	0	1.895.436	1.595.500	16.915	1.612.415	-283.021	-14,9%
A32	Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	2.069.151	77.739	2.146.890	2.527.940	149.506	2.677.446	530.556	24,7%
A33	Carboni fossili e ligniti	172.799	0	172.799	168.510	0	168.510	-4.289	-2,5%
A34	Minerali/cementi/calci	4.008.575	13.112	4.021.687	4.284.774	5.911	4.290.685	268.998	6,7%
A35	Prodotti metallurgici	87.083	8.001	95.084	152.631	8.248	160.879	65.795	69,2%
A36	Prodotti chimici	64.823	0	64.823	61.676	0	61.676	-3.147	-4,9%
A37	Altre rinfuse solide	1.384.844	285.976	1.670.820	1.338.300	298.673	1.636.973	-33.847	-2,0%
A4	MERCI VARIE IN COLLI	8.260.085	2.573.145	10.833.230	7.607.822	2.560.244	10.168.066	-665.164	-6,1%
	di cui:								
A41	In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro)	1.190.453	1.161.819	2.352.272	1.128.411	1.116.641	2.245.052	-107.220	-4,6%
A42	Ro-Ro (contenitori esclusi)	764.525	1.101.490	1.866.015	704.831	1.080.290	1.785.121	-80.894	-4,3%
A43	Altre merci varie	6.305.107	309.836	6.614.943	5.774.580	363.313	6.137.893	-477.050	-7,2%
	ALTRE INFORMAZIONI								
	(numero)								
B1	Numero toccate			2.533			2.544	11	0,4%
B12	Stazza lorda			47.383.832			46.056.622	-1.327.210	-2,8%
B2	Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22)	223	163	386	240	139	379	-7	-1,8%
	di cui:								
B21	Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia)	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
B22	Passeggeri traghetti	223	163	386	240	139	379	-7	-1,8%
B3	Numero di passeggeri crociere	141.032	140.410	330.952	110.777	111.978	272.219	-58.733	-17,7%
B31	"Home Port"	141.032	140.410	281.442	110.777	111.978	222.755	-58.687	-20,9%
B32	"Transiti" (da contarsi una sola volta)			49.510			49.464	-46	-0,1%
B4	Numero di container in TEU (B41+B42)	109.894	107.087	216.981	103.327	98.449	201.776	-15.205	-7,0%
B41	"Hinterland" (B411+B412)	108.973	106.178	215.151	101.456	96.531	197.987	-17.164	-8,0%
	di cui:								
B411	Vuoti	33.278	18.630	51.908	29.142	14.113	43.255	-8.653	-16,7%
B412	Pieni	75.695	87.548	163.243	72.314	82.418	154.732	-8.511	-5,2%
B42	"Transshipped" (B421+B422)	921	909	1.830	1.871	1.918	3.789	1.959	107,0%
	di cui:								
B421	Vuoti	24	24	48	693	693	1.386	1.338	2787,5%
B422	Pieni	897	885	1.782	1.178	1.225	2.403	621	34,8%
B5									
B51	Numero unità Ro-Ro	37.518	40.780	78.298	33.595	36.863	70.458	-7.840	-10,0%
B52	Numero veicoli privati	142	2.592	2.734	858	5.720	6.578	3.844	140,6%
B53	Numero veicoli commerciali	4.906	10.648	15.554	758	19.379	20.137	4.583	29,5%