

Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



ANNO 2022



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale

a cura dell' **AREA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO (DIREZIONE OPERATIVA)**
dell'**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO**
SETTENTRIONALE (AdSP MACs)

Resp.le Vittoria Sbrighi

chiuso il 02.02.2023

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

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

SOMMARIO

I.	<i>Movimentazione complessiva anno 2022</i>	5
II.	<i>FOCUS principali Categorie Merceologiche</i>	10
1.	COMPARTO AGROALIMENTARE	11
2.	MATERIALI DA COSTRUZIONE	16
3.	PRODOTTI METALLURGICI	19
4.	ALTRE MERCEOLOGIE	23
5.	CROCIERE	31
6.	TRAFFICO FERROVIARIO	33

INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1	MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA - SERIE STORICA.....	5
FIGURA 2	SBARCHI E IMBARCHI MENSILI 2019-2022	6
FIGURA 3	NUMERO TOCCATE NAVI NEL PORTO DI RAVENNA: TRIENNIO 2019 - 2022.....	7
FIGURA 4	SERIE STORICA STAZZA NETTA MEDIA NAVI NEL PORTO DI RAVENNA 2007-2022	7
FIGURA 5	SERIE STORICA MERCI PER MODALITÀ DI CONDIZIONAMENTO	9
FIGURA 6	2022 - INCIDENZA CATEGORIE MERCEOLOGICHE SU TRAFFICO TOTALE.....	10
FIGURA 7	CONFRONTO PROGRESSIVI PER CATEGORIA MERCEOLOGICA.....	10
FIGURA 9	COMPARTO AGROALIMENTARE – SERIE STORICA	11
FIGURA 8	IMPORT DI CEREALI VIA FERROVIA – SERIE STORICA	13
FIGURA 10	MATERIALI DA COSTRUZIONE – SERIE STORICA.....	16
FIGURA 11	PRODOTTI METALLURGICI – SERIE STORICA	19
FIGURA 12	CONTENITORI – SERIE STORICA.....	25
FIGURA 13	TRAFFICO FERROVIARIO 2021 PER CATEGORIA MERCEOLOGICA.....	34
FIGURA 14	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

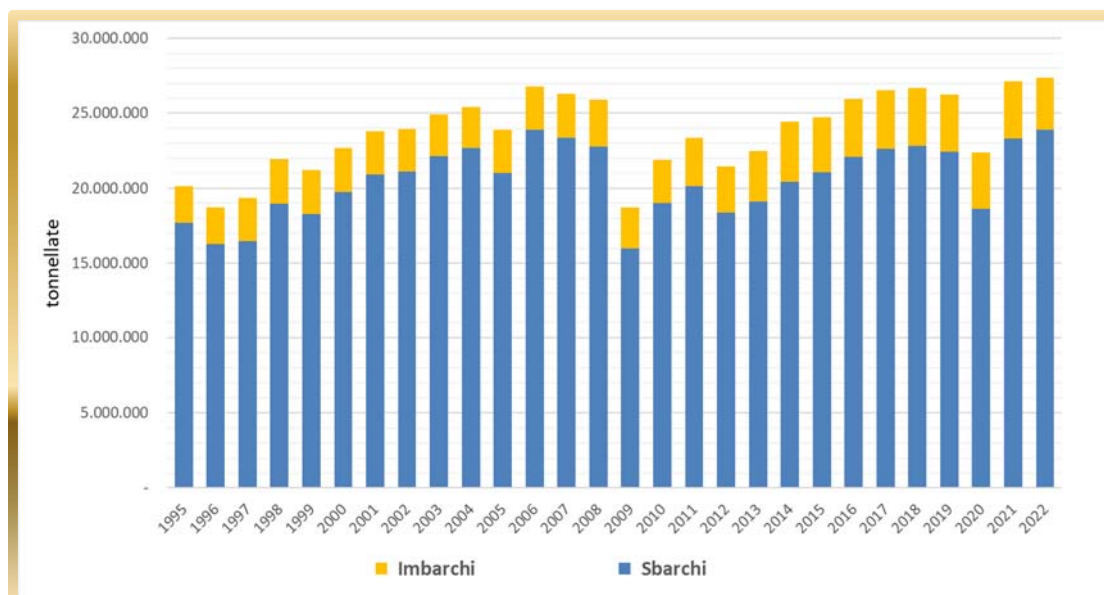
I. Movimentazione complessiva anno 2022

2022
Altro record
storico

Il **PORTO DI RAVENNA** nell'anno **2022** ha movimentato complessivamente **27.389.886 TONNELLATE**, in crescita dell'**1,1%** (**290 MILA TONNELLATE** in più) rispetto al **2021**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **23.900.337 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **3.489.549 TONNELLATE** (rispettivamente, **+2,6%** e **-8,3%** rispetto al **2021**).

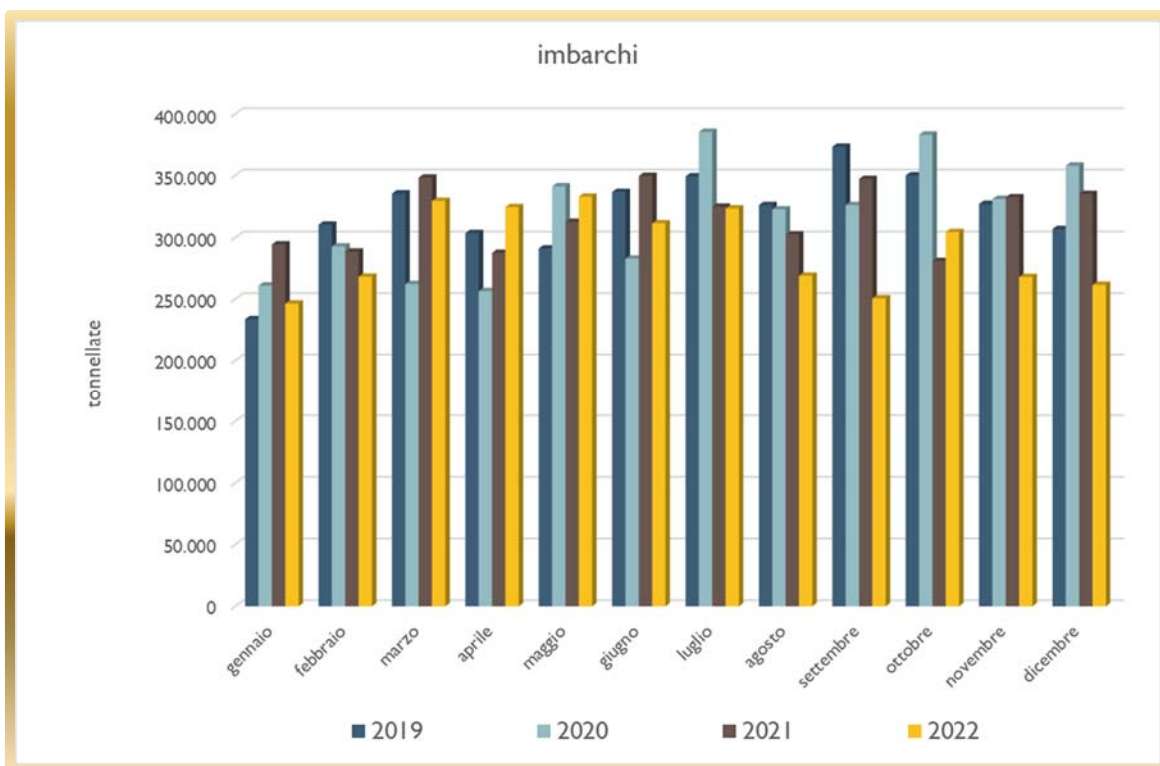
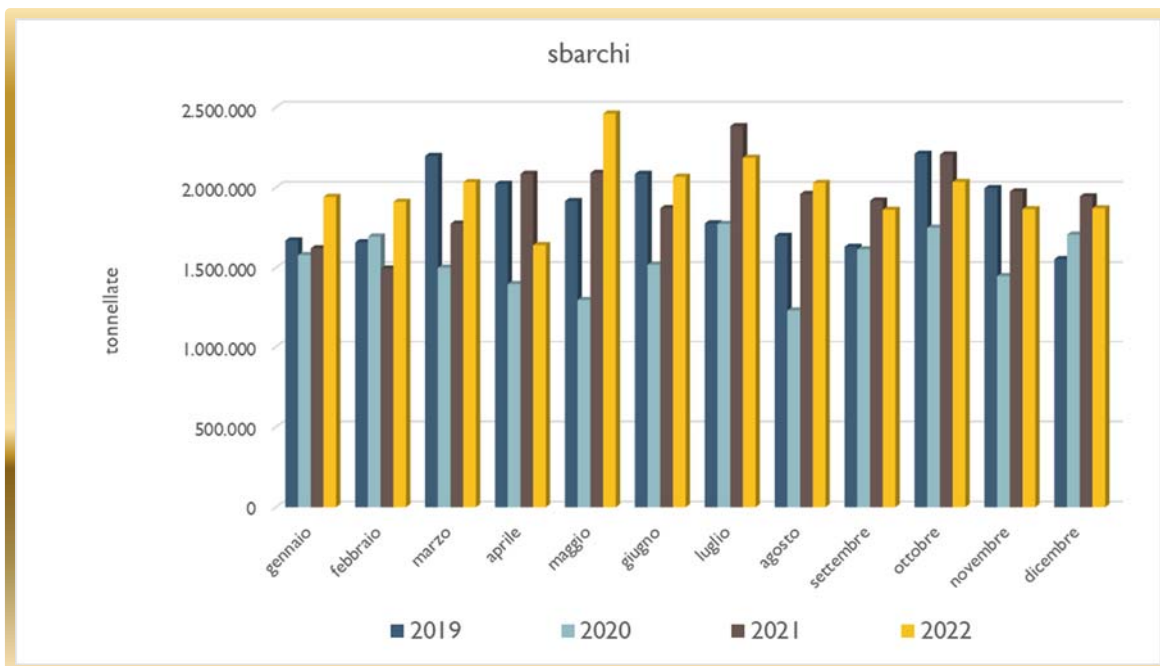
FIGURA 1 MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA - SERIE STORICA



Un **RECORD STORICO** raggiunto nonostante le pesanti ripercussioni sul traffico marittimo generate dalla guerra in **UCRAINA**; occorre, infatti, considerare che **RAVENNA** è da sempre un porto di riferimento dei Paesi che si affacciano sul **MAR NERO** e, in particolare dell'**UCRAINA**, da cui storicamente provengono grossi quantitativi di materie prime per l'industria ceramica del **DISTRETTO DI SASSUOLO** e di prodotti metallurgici, oltre a cereali, farine e oli vegetali.

Nel **2021** il **PORTO DI RAVENNA** aveva movimentato **4.276.198 TONNELLATE** complessive da/per i **PAESI DEL MAR NERO** (inclusi i porti turchie e russi qui affacciati), pari al **15,8%** del traffico complessivo, di cui **2.909.011 TONNELLATE** (il **10,7%** del traffico complessivo del Porto e il **39,6%** del traffico Ucraina-Italia) con l'**UCRAINA** e **774.742 TONNELLATE** (il **2,9%** del traffico complessivo del Porto) con la **RUSSIA**.

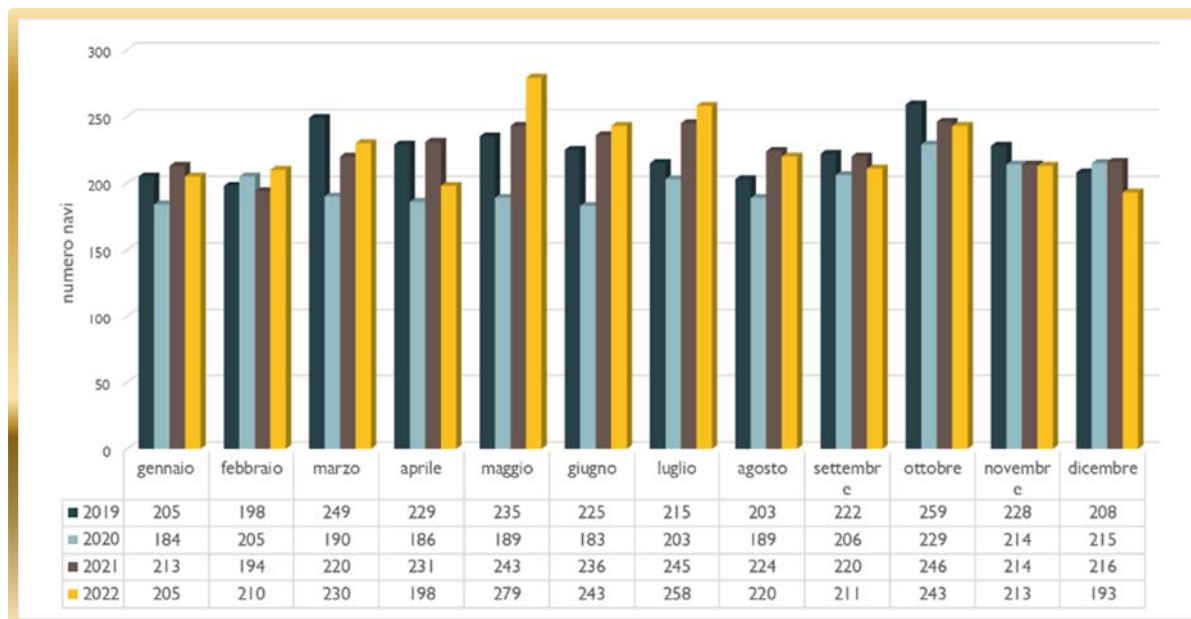
FIGURA 2 SBARCHI E IMBARCHI MENSILI 2019-2022



Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **2.703**, in linea con lo **SCORSO ANNO**.

Numero toccate e stazza netta media

FIGURA 3 NUMERO TOCCATE NAVI NEL PORTO DI RAVENNA: TRIENNIO 2019 - 2022



(CFR. IN ALLEGATO LA **Tabella n. 1: "RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE"**)

Significativo il dato relativo alla costante crescita registrata negli ultimi anni della **STAZZA NETTA MEDIA** delle navi che hanno toccato il Porto di Ravenna, in parte connesso all'**evoluzione dimensionale** della flotta e, in parte, all'effetto dell'aumento vertiginoso, negli ultimi tre anni, del **costo dei noli delle navi**, che ha comportato la necessità di utilizzare navi di maggiori dimensioni al fine di trasportare più merce con meno viaggi.

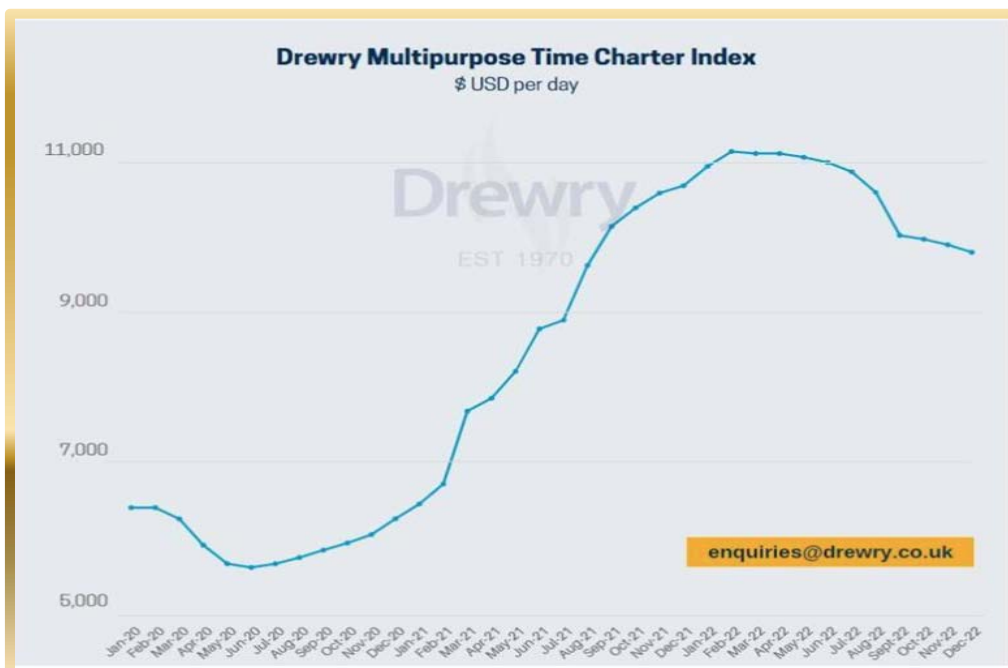
FIGURA 4 SERIE STORICA STAZZA NETTA MEDIA NAVI NEL PORTO DI RAVENNA 2007-2022



La **STAZZA NETTA MEDIA** è aumentata, nel **2019** (con **6.349 TONN**) del **2,4%** rispetto al 2018, nel **2020** (con **6.421 TONN**) dell'**1,2%** rispetto al 2019 e nel **2021** del **9,1%** rispetto al 2020.

Nel **2022**, la stazza media netta delle navi è cresciuta in modo ancora più rilevante (pari a **9.271 TONN**) registrando un incremento del **32,3%** rispetto al **2021**, ascrivibile principalmente all'utilizzo di **nuovi traghetti** (la cui stazza netta è pari a **41.147 TONNELLATE**) sulla **LINEA RAVENNA-CATANIA** operata da **GRIMALDI** e al significativo incremento degli arrivi di **navi da crociera** di cui, quasi la metà, con una stazza netta superiore alle **40.000 TONNELLATE**.

Per quanto riguarda, comunque, il **costo dei noli**, osservando il recente **DREWRY MULTIPURPOSE TIME CHARTER INDEX** - indice che analizza il livello medio del costo giornaliero dei noli delle navi multipurpose - si può notare un forte incremento dei prezzi a partire dal **2021** fino ai primi mesi del **2022**; poi, a partire da **MARZO 2022** si assiste al primo leggero calo dei noli, proseguito fino a **DICEMBRE 2022** ma nonostante ciò, i prezzi sono comunque rimasti alti.



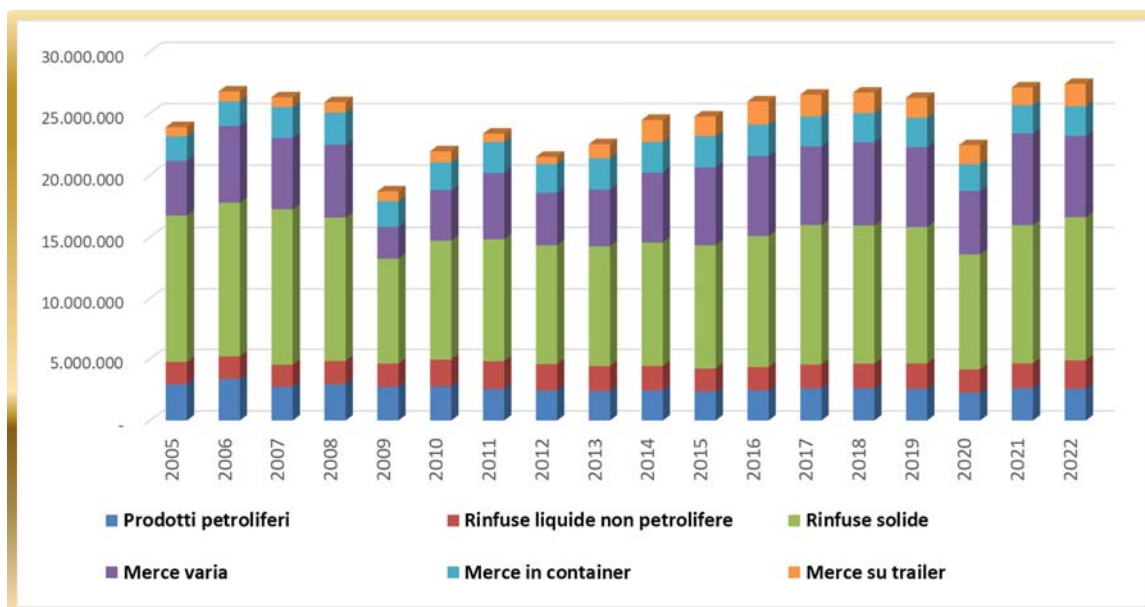
Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nel **2022**, rispetto al **2021**, le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide, merci varie e unitizzate*), con una movimentazione pari a **22.504.303 TONNELLATE**, sono cresciute dello **0,2%** (**55 MILA TONNELLATE** in più).

Merci per condizionamento

Merci secche Nell'ambito delle **MERCI SECCHHE**, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER** sono in aumento del **6,2%** (**2.421.391 TONNELLATE**, con **141 MILA** tonnellate in più) rispetto al **2021**, mentre le **MERCI SU ROTABILI** (**1.818.670 TONNELLATE**) sono in aumento del **25,7%** rispetto al **2021**.

Prodotti liquidi I **PRODOTTI LIQUIDI** - con una movimentazione pari a **4.885.583 TONNELLATE** - nel **2022** sono aumentati del **5,0%** rispetto al **2021**.

FIGURA 5 **SERIE STORICA MERCI PER MODALITÀ DI CONDIZIONAMENTO**



Prime stime per gennaio 2023 Dalle prime stime sulla movimentazione complessiva nel **PORTO DI RAVENNA** relative a **GENNAIO 2023**, i traffici sembrano in calo di circa l'**1%** rispetto a **GENNAIO 2022**.

Molto buono, tuttavia, il dato relativo ai **MATERIALI DA COSTRUZIONE** (**+21%** rispetto a **GENNAIO 2022**), dei **PETROLIFERI** (**+24%** su **GENNAIO 2022**) e degli **AGROALIMENTARI** (**+7%** sul **2022**).

Anche i **CONTAINER** a **GENNAIO** risulterebbero in crescita rispetto al **2022** del **10,4%** per numero **TEUs** e del **7,2%** per **TONNELLATE** di merce.

Un ottimo risultato si delinea anche per i **TRAILER**, che dovrebbero crescere rispetto al **GENNAIO 2022** di oltre il **23%** per numero di **PEZZI** e di quasi il **33%** per **TONNELLATE** di merce.

In calo invece, rispetto al **2022**, i **CONCIMI** (**-35%**), i **METALLURGICI** (**-29%**) e i **CHIMICI** (**-7%**).

II. FOCUS principali Categorie Merceologiche

FIGURA 6 2022: INCIDENZA CATEGORIE MERCEOLOGICHE SU TRAFFICO TOTALE

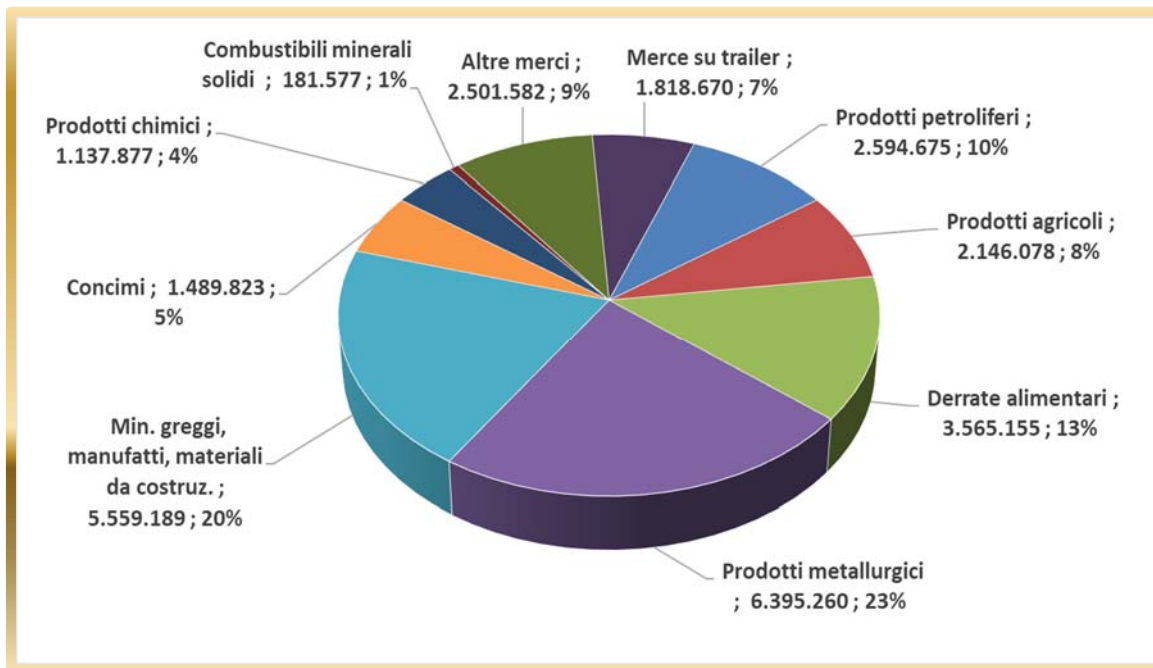
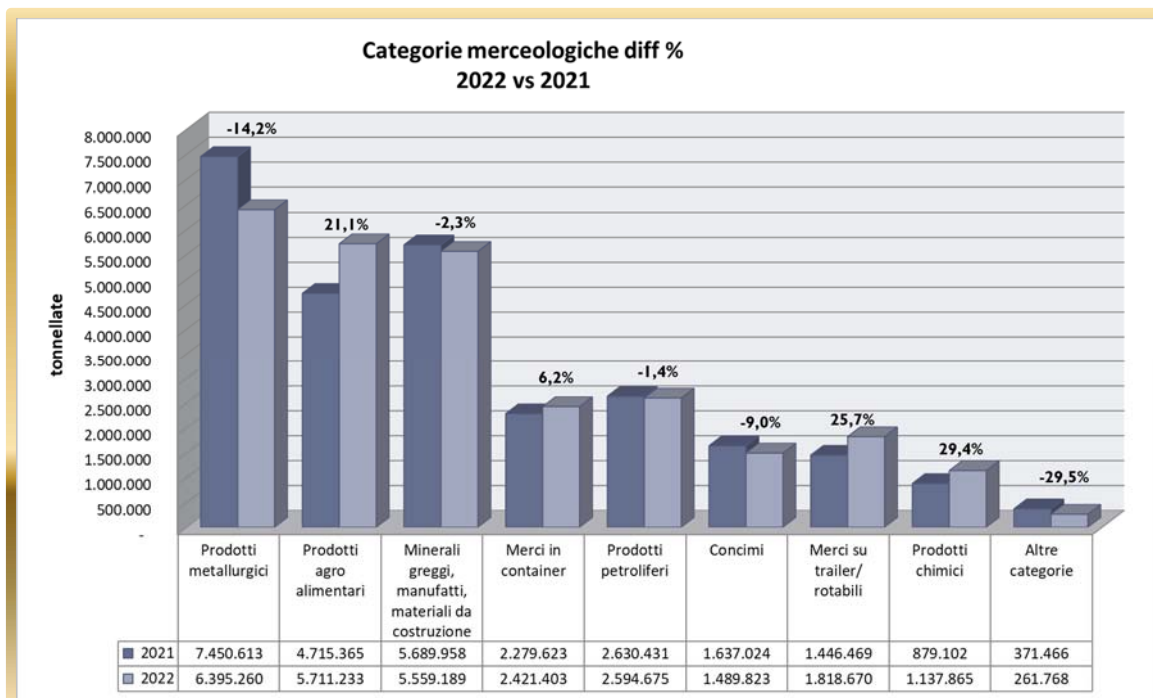


FIGURA 7 CONFRONTO PROGRESSIVI PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



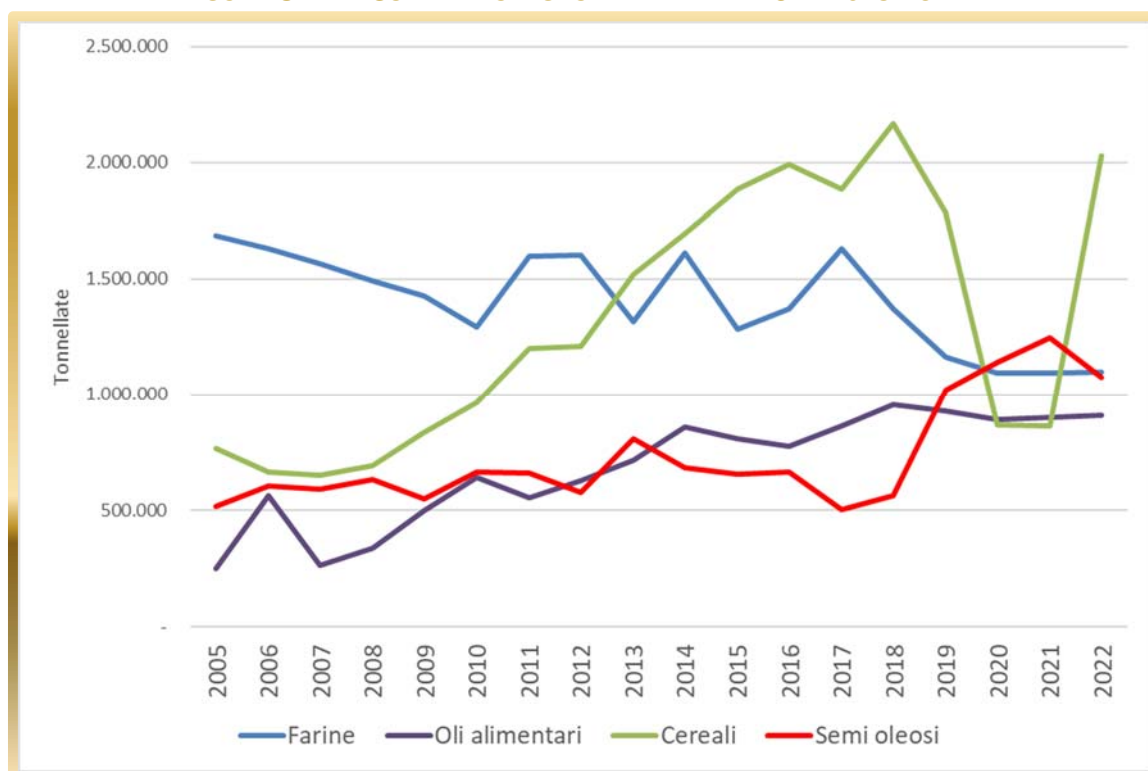
(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 3: "FOCUS PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE"**)

1.COMPARTO AGROALIMENTARE

Anno 2022 Nel **PORTO DI RAVENNA** il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*), con **5.711.233 TONNELLATE** di merce movimentata, ha registrato nel **2022** una crescita del **21,1%** rispetto al **2021**, il **RECORD STORICO** per questa categoria merceologica.

Di questi **5,7 MILIONI**, oltre **2,2 MILIONI DI TONNELLATE**, soprattutto **FARINE** e **SEMI OLEOSI**, sono provenienti da Paesi del **SUDAMERICA** e del **CENTRO AMERICA** e **650 MILA TONNELLATE** dal **NORD AMERICA**.

FIGURA 8 COMPARTO AGROALIMENTARE – SERIE STORICA



Analizzando l'andamento delle singole merceologie, si segnala il dato relativo ai **PRODOTTI AGRICOLI** (**2.146.078 TONNELLATE** contro le **1.053.689** del **2021**; **+103,7%**) e, in particolare, alla movimentazione (quasi tutti sbarchi) dei **CEREALI**, che chiudono il **2022** con **2.030.952 TONNELLATE**: (**+134,9%** rispetto al **2021**).

Per quanto riguarda l'import di **CEREALI**, la somma dei cereali provenienti dai principali Paesi di riferimento risulta superiore di ben oltre **UN MILIONE DI TONNELLATE** rispetto al **2021**. I Paesi di provenienza sono stati l'**UCRAINA** con **664 MILA TONNELLATE (+195,4%)**, il **BRASILE** con **293 MILA TONNELLATE (+1377,5%)**, il **CANADA** con **248 MILA TONNELLATE (+74,6%)**, la **ROMANIA** con **241 MILA TONNELLATE (+147,8%)** e la **BULGARIA** con **172 MILA TONNELLATE (+192,7%)**.

Import di Cereali

	2021	2022	Diff. 2022 vs 201	Diff. %
UCRAINA	224.882	664.376	439.494	195,4%
BRASILE	19.862	293.461	273.599	1377,5%
CANADA	142.079	248.137	106.058	74,6%
ROMANIA	97.086	240.606	143.520	147,8%
BULGARIA	58.679	171.773	113.094	192,7%
Top 5 Paesi	542.588	1.618.353	1.075.765	198,3%
ALTRI PAESI	315.597	372.107	56.510	17,9%
Totale Cereali	858.185	1.990.460	1.132.275	131,9%

Colpisce il notevole aumento dell'import di cereali dall'**UCRAINA**, nonostante la guerra e il crollo del raccolto di **grano** nel **2022**, quando la produzione, a causa della guerra in corso, si è attestata a **64 MILIONI DI TONNELLATE**, il **40%** in meno sui livelli del **2021**.

Cereali dall'Ucraina

Le semine hanno, infatti, subito una netta riduzione (da **25** a **18 MILIONI DI ETTARI**) e le rese sono state nettamente inferiori alla media.

Anche i dati diffusi dal **MINISTERO DELL'AGRICOLTURA DI KIEV** indicano una contrazione dei raccolti: a fine dicembre le operazioni di raccolta risultavano completate sul **90%** delle superfici seminate, con una produzione complessiva di circa **46 MILIONI DI TONNELLATE**.

Nel **2022** la sicurezza alimentare globale è stata messa a rischio dal blocco delle esportazioni di prodotti agroalimentari dai porti dell'**UCRAINA**: va ricordato, infatti, che il **grano ucraino** incide per il **12%** sul commercio internazionale di grano mentre il **mais** rappresenta il **15%**.

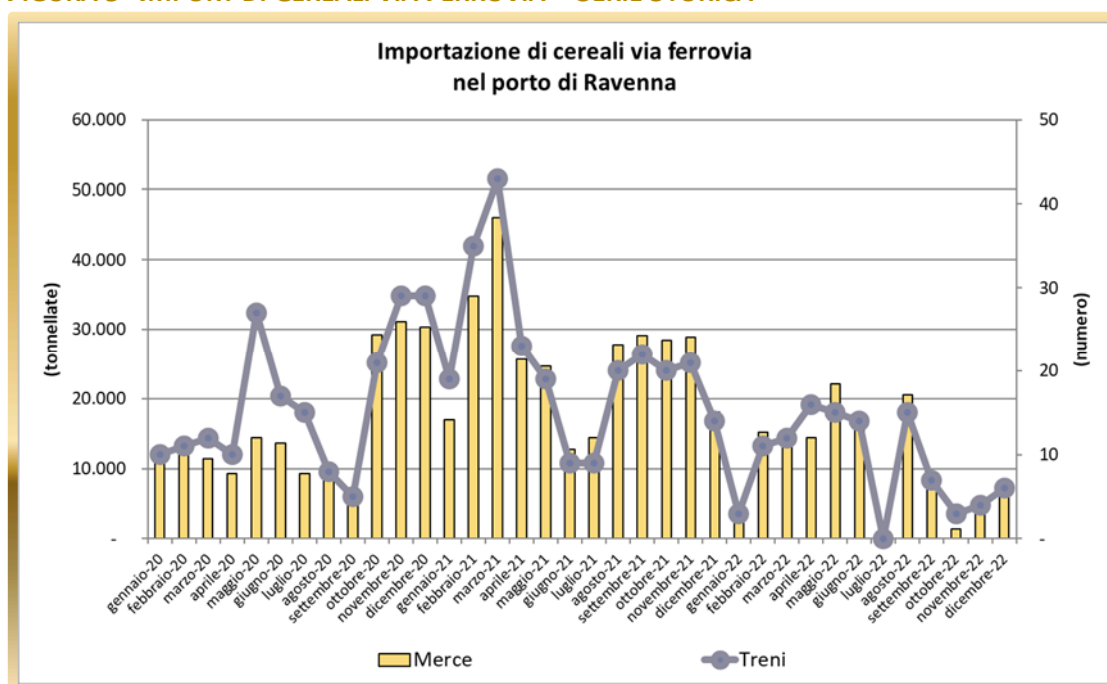
La situazione è sensibilmente migliorata nella seconda parte del **2022**, grazie all'accordo raggiunto con la mediazione della **NAZIONI UNITE** che ha consentito la ripresa delle esportazioni (finora di **15 MILIONI DI TONNELLATE** di cereali, secondo i dati più aggiornati del **MINISTERO DELL'AGRICOLTURA DI KIEV**).

Importante anche il ruolo svolto dai “**corridoi della solidarietà**” aperti dagli **STATI UE** confinanti con l’**UCRAINA**, un’alternativa terrestre e fluviale per l’export dei prodotti agroalimentari ucraini: con l’apertura di questi “**corridoio**”, il porto di Ravenna ha accolto la prima nave diretta in Italia (la nave *Rojen* arrivata 13 agosto) e, nei mesi successivi, gli arrivi sono proseguiti con regolarità.

Alla luce dei dati sui raccolti, come nel **2022** anche nel **2023** i mercati dovranno confrontarsi con una minore disponibilità di cereali ucraini e fondamentale per le forniture ai paesi più dipendenti dalle importazioni dall’**UCRAINA** sarà l’impegno dell’**UNIONE EUROPEA**.

Arrivi di cereali via treno Nel **2022** sono stati movimentati complessivamente **106 TRENI** e **128.924 TONNELLATE** di **CEREALI** in import, valori molto inferiori rispetto a quelli record del **2021**, quando si erano registrati **254 TRENI** e oltre **308 MILA TONNELLATE**.

FIGURA 9 IMPORT DI CEREALI VIA FERROVIA – SERIE STORICA



Semi oleosi Per quanto riguarda il traffico via mare delle **DERRATE ALIMENTARI** e, in particolare, dei **SEMI OLEOSI**, nel **2022**, sono state movimentate **1.074.381 TONNELLATE** rispetto alle **1.248.932** del **2021 (-14,0%)**.

Farine di semi e frutti oleosi Positivo, invece, nel **2022** il segno nella movimentazione delle **FARINE DI SEMI E FRUTTI OLEOSI**, con **1.100.038 TONNELLATE (+12,4% sul 2021)**.

In aumento anche gli **OLI ANIMALI E VEGETALI** che, con **909.042 TONNELLATE**, registrano nel **2022** un **+0,9%** rispetto al **2021**.

Oli animali e vegetali

Si sta assistendo ad una sorta di riabilitazione dell'**OLIO DI PALMA**, non più dannoso di altri grassi e addirittura migliore se prodotto in modo sostenibile: è quanto è emerso all'evento **Marca**, a **BOLOGNA** Fiere, con la presenza dell'**UNIONE ITALIANA PER L'OLIO DI PALMA SOSTENIBILE** e della **ROUNDTABLE ON SUSTAINABLE PALM OIL (RSPO)**, impegnate congiuntamente negli ultimi anni nel promuovere l'impiego esclusivo di olio di palma certificato sostenibile quale migliore e unica reale alternativa all'olio di palma, soprattutto in un momento di crisi del mercato degli oli vegetali e con una domanda di olio di palma in crescita.

Olio di palma: quello sostenibile è meglio

L'**ITALIA**, con **248** realtà associate a **RSPO** è al terzo posto in **EUROPA** ed al quinto nel mondo.

*«Sono molto soddisfatto del percorso fatto in questi anni e della crescente attenzione alla sostenibilità che ha portato l'**EUROPA** ad essere il principale utilizzatore di olio di palma sostenibile al mondo. E l'**ITALIA** è tra i paesi europei che maggiormente hanno contribuito a questo primato, con almeno il **95%** dell'olio di palma utilizzato nel food proveniente da fonti certificate. Ora che finalmente il clamore mediatico si è calmato e il dibattito è più equilibrato, molti utilizzatori di oli vegetali sono tornati o stanno iniziando ad utilizzare olio di palma»* ha dichiarato **MAURO FONTANA**, PRESIDENTE DELL'**UNIONE ITALIANA PER L'OLIO DI PALMA SOSTENIBILE**.

*«Tra il **2020** e il **2021**, abbiamo visto raddoppiare l'uso del marchio **RSPO** sui prodotti. Ciò segnala la disponibilità del mercato a comunicare gli sforzi per la sostenibilità di questa filiera»* ha aggiunto **FRANCESCA MORGANTE**, SENIOR MANAGER EUROPE **RSPO**.

«Un impegno che non sarà più solo un asset strategico e una leva di comunicazione verso i clienti e consumatori, sempre più attenti all'impatto ambientale ed etico dei loro acquisti, ma consentirà agli operatori di prepararsi in vista del regolamento UE per le catene di approvvigionamento a deforestazione zero ("deforestation-free") in via di approvazione, che punta a disciplinare l'importazione di materie prime e prodotti associati al rischio di deforestazione», conclude **FONTANA**.

Inflazione: stangata sugli alimentari (da Agrisole 17 gennaio 2023)

COLDIRETTI ha stilato la classifica degli aumenti sulla base dati Istat relativi all'inflazione a **DICEMBRE 2022**, che a livello generale fanno segnare nel **2022** l'aumento più ampio dal **1985**, trainati dal rincaro dei beni energetici legato alla guerra in **UCRAINA**.

Complessivamente le famiglie italiane hanno speso nel **2022 13 MILIARDI** in più per prodotti alimentari e bevande analcoliche, a causa di un aumento medio dell'inflazione del **9,1%**, con la classifica degli aumenti che è guidata da pane, pasta e cereali davanti a verdure e carni.

A causa dell'impennata dell'inflazione, infatti, gli italiani nel **2022** rispetto al **2021** hanno speso **2,6 MILIARDI** in più per il **PANE E LA PASTA**, **2,3 MILIARDI** in più per la **VERDURA** e **2,2 MILIARDI** in più per la **CARNE**.

Al quarto posto ci sono **LATTE, FORMAGGI** e **UOVA** con **1,8 MILIARDI** di esborso aggiuntivo che precedono il **PESCE**, rincarato di **UN MILIARDO** tondo, e la **FRUTTA (+0,9 MILIARDI)**.

Seguono **OLIO, BURRO** e **GRASSI (+0,8 MILIARDI)** - la categoria che nel **2022** ha visto correre maggiormente i prezzi - e le **BEVANDE ANALCOLICHE** (dal caffè alle acque minerali fino ai succhi) con un **+0,8 MILIARDI**.

Chiudono la classifica degli aumenti **ZUCCHERO, CONFETTURE, MIELE, CIOCCOLATO** e **DOLCI (+0,4 MILIARDI)** e **SALE, CONDIMENTI** e **ALIMENTI PER BAMBINI (+0,2 MILIARDI)**.

«La pandemia prima e la guerra poi hanno dimostrato che la globalizzazione spinta ha fallito e servono rimedi immediati e un rilancio degli strumenti europei e nazionali che assicurino la sovranità alimentare, riducano la dipendenza dall'estero e garantiscono un giusto prezzo degli alimenti per produttori e consumatori», afferma il **PRESIDENTE DELLA COLDIRETTI, ETTORE PRANDINI**. *«Occorre raddoppiare DA 5 A 10 MILIARDI le risorse destinate all'agroalimentare nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, spostando fondi da altri comparti per evitare di perdere i finanziamenti dell'Europa»,* prosegue.

«Nell'ambito del PNRR abbiamo presentato tra l'altro – precisa PRANDINI – progetti di filiera per investimenti dalla pasta alla carne, dal latte all'olio, dalla frutta alla verdura, con più di 50 PROPOSTE e migliaia di agricoltori, allevatori, imprese di trasformazione, università e centri di ricerca coinvolti. Un impegno che ha l'obiettivo di combattere la speculazione sui prezzi con una più equa distribuzione del valore lungo la filiera, per tutelare i consumatori ed il reddito degli agricoltori dalle pratiche sleali».

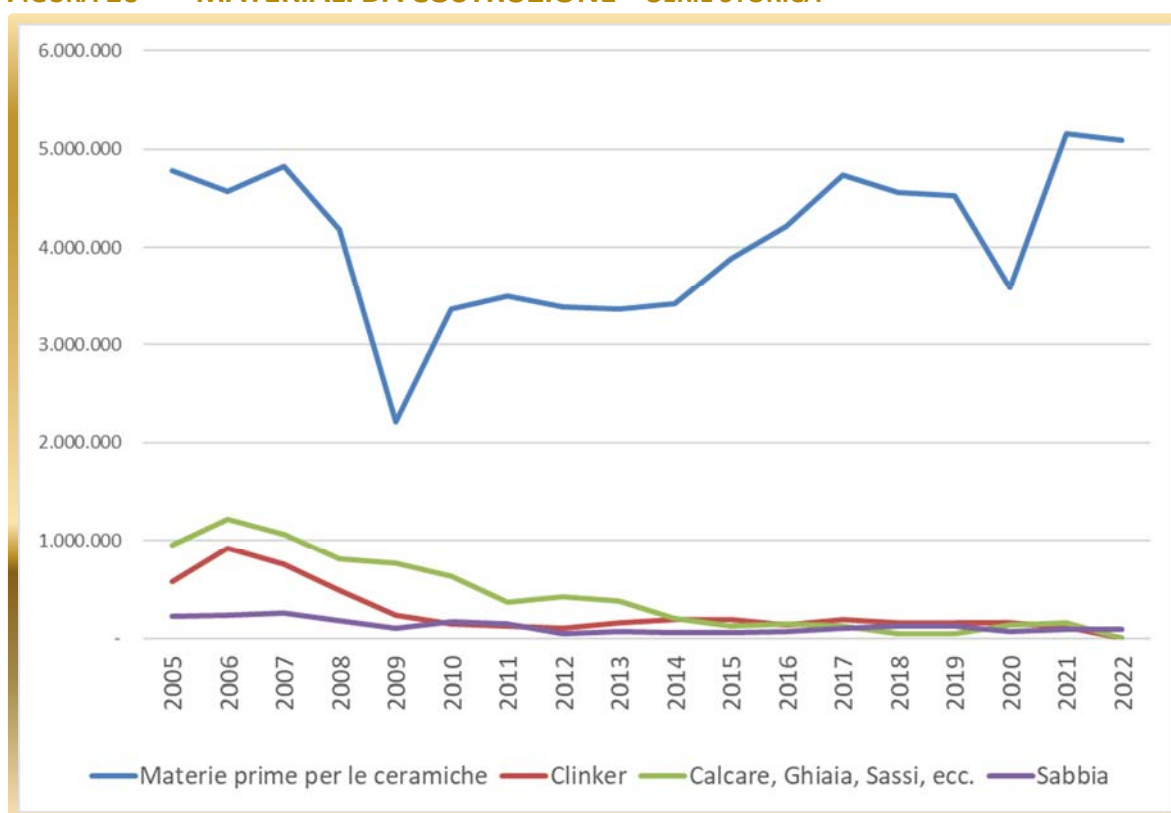
2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

I **MATERIALI DA COSTRUZIONE** nel **2022**, con **5.559.189 TONNELLATE** movimentate, sono in calo del **2,3%** rispetto allo stesso periodo del **2021**.

Anno 2022

Le importazioni di **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, sono state pari a **5.086.612 TONNELLATE** (-1,4% in meno sul **2021**)

FIGURA 10 MATERIALI DA COSTRUZIONE – SERIE STORICA



L'industria italiana della ceramica, che ha il suo cuore a **SASSUOLO**, è stata tra quelle più colpite, sul fronte degli approvvigionamenti, dalla guerra in **UCRAINA**. Secondo una analisi del **MINISTERO DEGLI ESTERI ITALIANO** la dipendenza del comparto dall'argilla e dal caolino della regione del **DONBASS** raggiungeva l'**89%**.

Lo stesso dicastero, nell'ambito della sua attività di *'diplomazia economica'*, nei mesi scorsi ha promosso lo sviluppo di canali alternativi, individuando in particolare fornitori spagnoli e indiani, ma è anche dal Brasile che sono giunti nuovi traffici per il Porto di Ravenna.

Porto di Ravenna:
nuovi traffici dal
Brasile

I rappresentanti di alcune aziende italiane della ceramica hanno infatti incontrato i vertici della **PORT AUTHORITY** di **RIO GRANDE DO SUL**, nell'estremo sud del **BRASILE**, per discutere della logistica connessa a un incremento delle operazioni nello scalo.

Nel **2022**, il porto di **RIO GRANDE** ha infatti visto transitare in export **29.366 TONNELLATE** di questo prodotto interamente destinate all'**ITALIA** e, più precisamente, nel **PORTO DI RAVENNA**.

Nei mesi scorsi è stato siglato un accordo tra alcune aziende italiane e l'azienda **COLORMINAS** della stessa regione del **RIO GRANDE DO SUL**, che ha portato appunto lo scorso anno all'esportazione "*di circa 30MILA TONNELLATE di argilla*" (quindi l'intera quantità uscita in export dallo scalo verso la Penisola).

Un passaggio descritto dal management aziendale come una pietra miliare per la stessa **COLORMINAS**, che fino a quel momento aveva fornito i suoi prodotti solo a clienti del sud, sud-est e nord-est del **BRASILE**. Ad avere convinto i produttori italiani sarebbe stata la qualità del prodotto, "*argilla plastica, simile per standard tecnici a quello ucraina*".

Pur non avendo ancora un quadro preciso delle quantità che potranno essere esportate verso l'**ITALIA**, l'azienda ha investito in nuovo equipment per il suo deposito di **PÂNTANO GRANDE**.

2022
le stime di
CONFINDUSTRIA
CERAMICA

Secondo l'analisi di **CONFINDUSTRIA CERAMICA** l'industria italiana delle piastrelle in ceramica ha chiuso il **2022** con una sostanziale conferma dei volumi di produzione, vendite ed export registrati lo scorso anno.

La domanda di *ceramica made in Italy*, proveniente da tutti i Paesi del mondo, ha registrato un progressivo rallentamento durante l'anno, principalmente a causa dei fortissimi rialzi nel costo dell'energia che, per la sola componente termica, hanno determinato un aggravio superiore a **1 MILIARDO DI EURO**.

In un panorama eccezionale, segnato dalla guerra, da forti sbilanciamenti sui mercati, da scelte politiche di indipendenza dal gas russo, l'assenza di una chiara politica energetica europea ha lasciato il campo a interventi disallineati dei singoli Stati membri, che introdurranno gravi squilibri competitivi all'interno dell'industria europea.

E poiché il costo del gas non è cresciuto in tutto il mondo come in **EUROPA**, si è anche allargato il differenziale competitivo delle nostre industrie rispetto a quelle extra europee.

Al fine di recuperare competitività internazionale, risulta quindi indispensabile l'avvio dell'estrazione del gas nazionale, grazie all'emanazione dei decreti attuativi, da destinare ai settori più esposti al costo del metano, tra cui la ceramica.

Il preconsuntivo **2022** elaborato da *PROMETEIA* evidenzia, per l'industria italiana delle piastrelle di ceramica, volumi di vendita intorno ai **458 MILIONI DI METRI QUADRATI (+0,7%** rispetto al **2021**), derivanti da esportazioni di **364 MILIONI DI METRI QUADRATI (+0,2%)** e vendite sul mercato domestico superiori ai **93 MILIONI DI METRI QUADRATI (+2,6%)**.

La crescita ha interessato l'area del **GOLFO** ed il **FAR EAST**, mentre stabili sono risultate le vendite in **EUROPA OCCIDENTALE**, **BALCANI** ed **AMERICA LATINA**; in flessione i mercati di **EUROPA ORIENTALE** e **NAFTA**.

Le forti oscillazioni della domanda e dei costi produttivi registrati nel corso dell'anno richiedono una particolare attenzione nel valutare il dato di preconsuntivo della produzione, stimato da *PROMETEIA* in crescita del **3%** a **448 MILIONI DI METRI QUADRATI**.

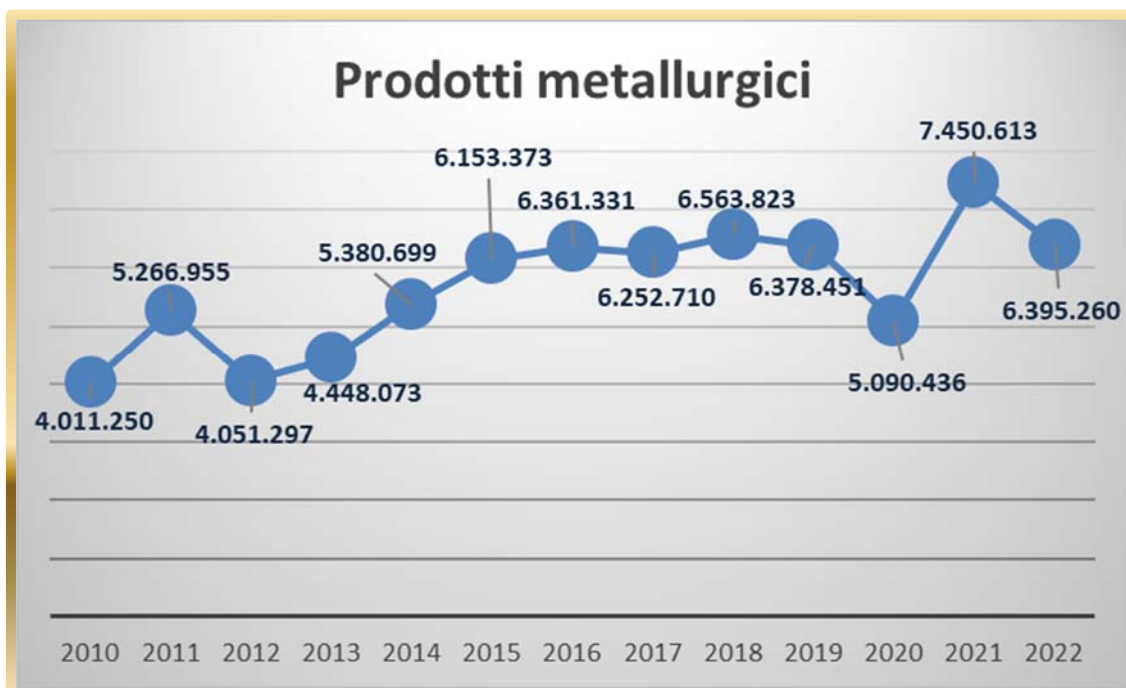
Commenta il *PRESIDENTE SAVORANI* «*In termini di quote, l'ITALIA raggiunge il 20% (un 48% è destinato ai mercati comunitari ed il restante 32% ai mercati extracomunitari). La domanda di ceramica, ravvivata dopo il lockdown e rafforzata dalla volontà di riqualificare gli spazi abitativi ad ogni latitudine, si basa sulle riconosciute peculiarità del materiale – in termini di salubrità, resistenza, durevolezza, tra le altre – e sulle crescenti destinazioni di impiego del prodotto, sia in ambito edilizio che nell'arredo. L'andamento della domanda, soprattutto nella prima parte dell'anno, ci consentirà di chiudere i bilanci con una crescita nei fatturati, ma non possiamo assolutamente rallegrarci.*

L'impressionante aumento nei costi di tutti i fattori produttivi, a partire dal gas naturale, sta mettendo a dura prova la competitività presente e futura delle nostre imprese. Le quotazioni sul mercato TTF, guidate dall'emergenza e dalla speculazione, avevano fatto lievitare la bolletta del gas dello scorso anno DA 250 MILIONI DI EURO AL MILIARDO: in questo 2022 si sono registrati nuovi picchi, che nel mese di agosto hanno raggiunto anche 16 VOLTE la media storica di lungo periodo.»

3. PRODOTTI METALLURGICI

Anno 2022 Per i **PRODOTTI METALLURGICI**, nel **2022**, si è registrato un calo del **14,2%** rispetto al **2021**, con **6.395.260 TONNELLATE** movimentate (**1 MILIONE DI TONNELLATE** in meno).

FIGURA 11 PRODOTTI METALLURGICI – SERIE STORICA



Nel **PORTO DI RAVENNA** gli sbarchi provenienti da **TARANTO** (ex **ILVA**) nel **2022** sono stati pari a **624.777 TONNELLATE**, in calo del **6,3%** rispetto al **2021**.

Acciaierie d'Italia:
sbloccati 680 milioni
di euro

Il **MINISTERO DELL'ECONOMIA** ha rilasciato il nulla osta a **INVITALIA** per il trasferimento di **680 MILIONI DI EURO** ad **ACCIAIERIE D'ITALIA (ADI)**, sbloccando di fatto l'impasse finanziaria legata ai debiti pregressi, contratti nella fase di stallo del mercato.

Queste risorse che aiuteranno l'azienda a riaprire i canali di finanziamento con le banche, per ottenere nuove linee di credito e prestiti che serviranno anche a saldare i debiti con le aziende fornitrici di gas, il cui aumento è stato esorbitante (dai **280 MILIONI** nel **2021** agli **1,6 MILIARDI** del **2022**).

ADI ha poi confermato un aumento della produzione pari al **10-15%**, portandola dai **3,6 MILIONI** del **2022** ai **4 MILIONI** del **2023**, con la possibilità di raggiungere i **5 MILIONI** nel **2024**.

Quasi raddoppiato, invece, nel **2021** l'import di prodotti metallurgici del PORTO DI RAVENNA da **PAESI EXTRA-UE**, pari a **3.828.901 TONNELLATE** (il **63%** del totale).

I Paesi dai quali l'import è cresciuto in modo più significativo sono la **CINA** con **740 MILA TONNELLATE (+54,9%)**, la **COREA DEL SUD** con **585 MILA TONNELLATE (-29,0%)**, il **GIAPPONE** con **447 MILA TONNELLATE (+282,1%)**, la **TURCHIA** con **430 MILA TONNELLATE (-45,7%)**, l'**INDIA** con **403 MILA TONNELLATE (+0,1%)**.

Considerevole l'aumento per l'**AUSTRALIA**, da cui sono arrivati, complessivamente, **142 MILA TONNELLATE** di prodotti metallurgici (contro le **25 MILA** del **2021**).

Cresciuto anche l'import dai **PAESI COMUNITARI**, principalmente dalla **FRANCIA** con **565 MILA TONNELLATE (+79,4%; +250 MILA TONNELLATE)** e dalla **GERMANIA** con **496 MILA TONNELLATE (-38,6%; -312 MILA TONNELLATE)**.

Crescono gli scambi UE

Paesi di provenienza	sbarchi 2022	differenza % vs 2021	incidenza su totale metallurgici
Totale complessivo	6.051.128	-13,0%	
Paesi UE	2.222.227	-6,3%	36,7%
Paesi extra-UE	3.828.901	-16,5%	63,3%
CINA	740.314	54,9%	12,2%
ITALIA	624.777	-29,9%	10,3%
COREA DEL SUD	584.615	29,0%	9,7%
FRANCIA	565.023	79,4%	9,3%
GERMANIA	496.107	-38,6%	8,2%
GIAPPONE	446.895	282,1%	7,4%
TURCHIA	430.460	-45,7%	7,1%
VIETNAM	402.841	0,1%	6,7%
INDIA	304.787	-61,8%	5,0%
INDONESIA	192.241	-23,8%	3,2%
TAIWAN	181.244	13,3%	3,0%
EGITTO	159.279	-44,4%	2,6%
BELGIO	143.329	304,3%	2,4%
AUSTRALIA	142.352	463,2%	2,4%
RUSSIA	111.309	-70,1%	1,8%

Andamento 2022 industria italiana dell'acciaio

La performance del **PORTO DI RAVENNA** è in linea con l'andamento dell'industria italiana dell'acciaio, che chiuderà il **2022** – secondo i dati diffusi da *FEDERACCAI, L'ASSOCIAZIONE NAZIONALE DEI PRODUTTORI D'ACCIAIO* – con una produzione di **21,617 MILIONI DI TONNELLATE** di acciaio grezzo, facendo segnare un calo dell'**11,5%** rispetto al **2021**.

Nel **2022** sono stati prodotti in **ITALIA** circa **12 MILIONI DI TONNELLATE** di acciai lunghi, in calo del **12%** rispetto all'anno precedente, e **9,5 MILIONI DI TONNELLATE** di acciai piani, il **13,8%** in meno.

Il gap rispetto ai volumi di produzione del **2021** ha iniziato ad accentuarsi a partire da metà del **2022**, complici il rallentamento della domanda e l'impennata dei costi energetici.

Dopo che a **NOVEMBRE** la produzione era ammontata a circa **1,85 MILIONI DI TONNELLATE (-15,1%** su base annua), a **DICEMBRE** l'output di acciaio grezzo è diminuito a **1,265 MILIONI DI TONNELLATE (15,6%)**, per il nono mese consecutivo, ammontando. L'output di acciai lunghi a **DICEMBRE** è ammontato a **660 MILA TONNELLATE (-22,4%** rispetto a **DICEMBRE 2021**), mentre la produzione di piani si è attestata a **642 MILA TONNELLATE (-17,6%)**.

Secondo il presidente di *FEDERACCAI, ANTONIO GOZZI*, «*più della metà del calo di produzione del 2022 è imputabile alla caduta di produzione dell'ex Ilva (...) Mediamente, tra fermate estive e invernali, la siderurgia italiana ha lavorato non più di dieci mesi*» e il prolungamento delle interruzioni è derivato da «*una reazione congiunturale tattica in relazione al prezzo dell'energia*».

Marcegaglia diventa ufficialmente produttore di acciaio.

Da **GENNAIO 2023** il *GRUPPO MARCEGAGLIA* è entrato ufficialmente nella categoria dei produttori di acciaio, dopo avere chiuso l'operazione - del valore di circa **228 MILIONI DI EURO** - di acquisto del **100%** delle principali società della divisione prodotti lunghi in acciaio inossidabile di *OUTOKUMPU*.

Sono passati al gruppo *MARCEGAGLIA* **CINQUE IMPIANTI**, distribuiti tra **EUROPA** e **STATI UNITI**, inclusa un'acciaiera a forno elettrico per acciai speciali a **SHEFFIELD (UK)**, dove si trovano l'impianto di laminazione di vergelle e l'impianto di produzione di barre, cui si aggiungono l'impianto per la produzione di barre a **RICHBURG (USA)**, l'impianto di laminazione a caldo di vergelle e l'impianto di produzione di fili trafilati a **FAGERSTA (SVEZIA)**.

Unità che hanno chiuso il **2022** con un fatturato complessivo di quasi **1 MILIARDO E 300 MILIONI DI EURO** e che contano circa **650 DIPENDENTI**.

«È la più grande operazione di acquisizione fatta finora nella nostra storia – commentano ANTONIO ED EMMA MARCEGAGLIA, rispettivamente presidente e vicepresidente del Gruppo – che ci consente di realizzare importanti sinergie industriali e di proseguire nel percorso di sviluppo di prodotti sempre più sostenibili e competitivi, rafforzando ulteriormente il nostro business nel mercato dei piani e irrobustendo il nostro portafoglio di acciai inossidabili con i prodotti lunghi, in cui avevano una piccola presenza e nel quale invece ora, in EUROPA, diventiamo un player significativo. E poi, chiudiamo un cerchio, coronando il sogno di nostro padre Steno che ambiva a investire nella produzione primaria di acciaio».

India: export di acciaio verso l'UE a -42% (Siderweb 23 gennaio 2023)

Le esportazioni di acciaio dall'**INDIA** in tutto il **2022** sono ammontate a **10,45 MILIONI DI TONNELLATE** secondo gli ultimi dati ufficiali, crollando di oltre il **43%** rispetto ai **18,5 MILIONI** dell'anno precedente.

Il forte calo è dovuto principalmente all'imposizione lo **SCORSO MAGGIO**, da parte del governo di **NUOVA DELHI**, di dazi sulle esportazioni di acciaio, nonché a un rallentamento della domanda nei principali mercati di sbocco, misure revocate lo **SCORSO 19 NOVEMBRE**, ma con effetti sulle spedizioni all'estero fino a **DICEMBRE**, quando l'export indiano di acciaio si è attestato a **660MILA TONNELLATE (-40%** rispetto a **DICEMBRE 2021**, nonostante il **+53%** rispetto a **NOVEMBRE 2022**).

Nel **2022** le esportazioni di acciaio dall'**INDIA** verso l'**UE** sono diminuite del **42%** rispetto al **2021**, fermandosi a quota **2,54 MILIONI DI TONNELLATE**; allo stesso tempo il **VIETNAM**, che nel **2021** era stato tra i principali importatori di acciaio indiano, ha ridotto gli acquisti del **28%**, a **1,16 MILIONI DI TONNELLATE**.

Con la revoca dei dazi, le esportazioni indiane di acciaio dovrebbero aumentare nei prossimi mesi.

In particolare, i compratori europei sarebbero tornati ad ordinare nell'ultimo mese, complice la necessità di ricostituire le scorte dopo mesi di destoccaggi, ed «è probabile che l'**INDIA** sollevi la questione delle quote di importazione di acciaio dell'**UE** e delle sue tariffe elevate durante i negoziati di libero scambio», ha rivelato un funzionario del governo indiano a **REUTERS**.

L'**INDIA** e l'**UE** hanno rilanciato i negoziati per un accordo di libero scambio a metà dello scorso anno, con l'obiettivo di concluderli entro la fine del **2023**.

4. ALTRE MERCEOLOGIE

Petroliferi e prodotti chimici In crescita nel **2022** i **PRODOTTI PETROLIFERI (+5,0%)**, con **2.594.675 TONNELLATE** e con un aumento di **235 MILA TONNELLATE**.

Aumentano significativamente nel **2022**, rispetto al **2021**, anche i **PRODOTTI CHIMICI (+29,4%)**, con **1.137.865 TONNELLATE**.

Concimi In calo, invece, i volumi di **CONCIMI** movimentati nel **2022**, **-10,3%** rispetto al **2021**, con **1.452.023 TONNELLATE**.

Sullo sfondo del gas costoso e delle sanzioni antirusse, i prezzi dei fertilizzanti sono aumentati vertiginosamente e ce ne è una grave carenza. In un mercato globale diventato ancora più piccolo, le previsioni della *BANCA MONDIALE* si sono avverate, prevedendo un aumento dei prezzi del **70%**, un record da 70 anni.

Molti impianti chimici in **EUROPA** hanno chiuso a causa dei costi dell'energia.

carenza di fertilizzanti e aumenti del costo del gas come lievitano i profitti della Russia

La produzione di ammoniaca, elemento chiave nei fertilizzanti azotati, è diminuita e, pertanto, il leader di mercato, la norvegese *YARA INTERNATIONAL*, ha dovuto ridurre la capacità del **40%**. La britannica *CF INDUSTRIES* ha chiuso due stabilimenti e anche la tedesca *BASF* si è parzialmente fermata. Secondo il gruppo industriale *FERTILIZERS EUROPE*, l'**80%** dei costi in questo segmento industriale è rappresentato dal gas.

Inoltre, i prezzi del cloruro di potassio sono saliti alle stelle a causa delle sanzioni occidentali contro la **BIELORUSSIA**, uno dei principali produttori di nutrienti per le colture.

La **CINA** ha introdotto una quota per l'esportazione di prodotti agrochimici per garantire il mercato interno e la sicurezza alimentare.

Allo stesso tempo, le esportazioni russe di fertilizzanti a base di azoto, fosfato e potassio sono diminuite, riducendo le scorte globali del **15%**, mentre i prodotti agricoli sono diventati più costosi.

Nel **2022** le entrate di **Mosca** dalla vendita di prodotti agrochimici sono aumentate del **70%**, nonostante il calo dei volumi. Invece che nell'**UE**, le materie prime più importanti ora finiscono in altre regioni.

Lo **SCORSO SETTEMBRE** l'**UE** ha revocato il divieto sui fertilizzanti dalla **RUSSIA**.

«Questa è una situazione così difficile quando non ci sono sanzioni dirette, ma ci sono restrizioni relative alla logistica, al noleggio della nave, al trasferimento di denaro, all'assicurazione», ha commentato **VLADIMIR PUTIN** su questa decisione all'epoca.

Nel contesto delle sanzioni contro azionisti e capi di società chimiche russe, la fornitura di fertilizzanti minerali all'**EUROPA** è diminuita del **10%**, ma i ricavi sono aumentati del **70%** a **16,7 MILIARDI DI DOLLARI** (dati relativi al periodo gennaio-ottobre).

«Ovviamente, paesi come l'**INDIA** sono stati i principali beneficiari», ha affermato **JOSEF SCHMIDHUBER**, portavoce dell'**ORGANIZZAZIONE DELLE NAZIONI UNITE PER L'ALIMENTAZIONE E L'AGRICOLTURA (FAO)** e gli agricoltori europei hanno sofferto carenze e pagato prezzi esorbitanti.

Le vendite sono state riorientate verso l'**ASIA: CINA, INDIA, TURCHIA, VIETNAM**, oltre che in **BANGLADESH, THAILANDIA, BIRMANIA, CAMBOGIA, INDONESIA**.

Nonostante il parziale sollievo dalle restrizioni occidentali, **MOSCA** continua a cercare acquirenti alternativi anche se, secondo il **FINANCIAL TIMES**, è improbabile che la **RUSSIA** «continui a beneficiari di prezzi elevati» anche nel **2023**, in quanto «Il recente calo dei prezzi del gas in Europa a causa del clima caldo ha ridotto il prezzo dei fertilizzanti».

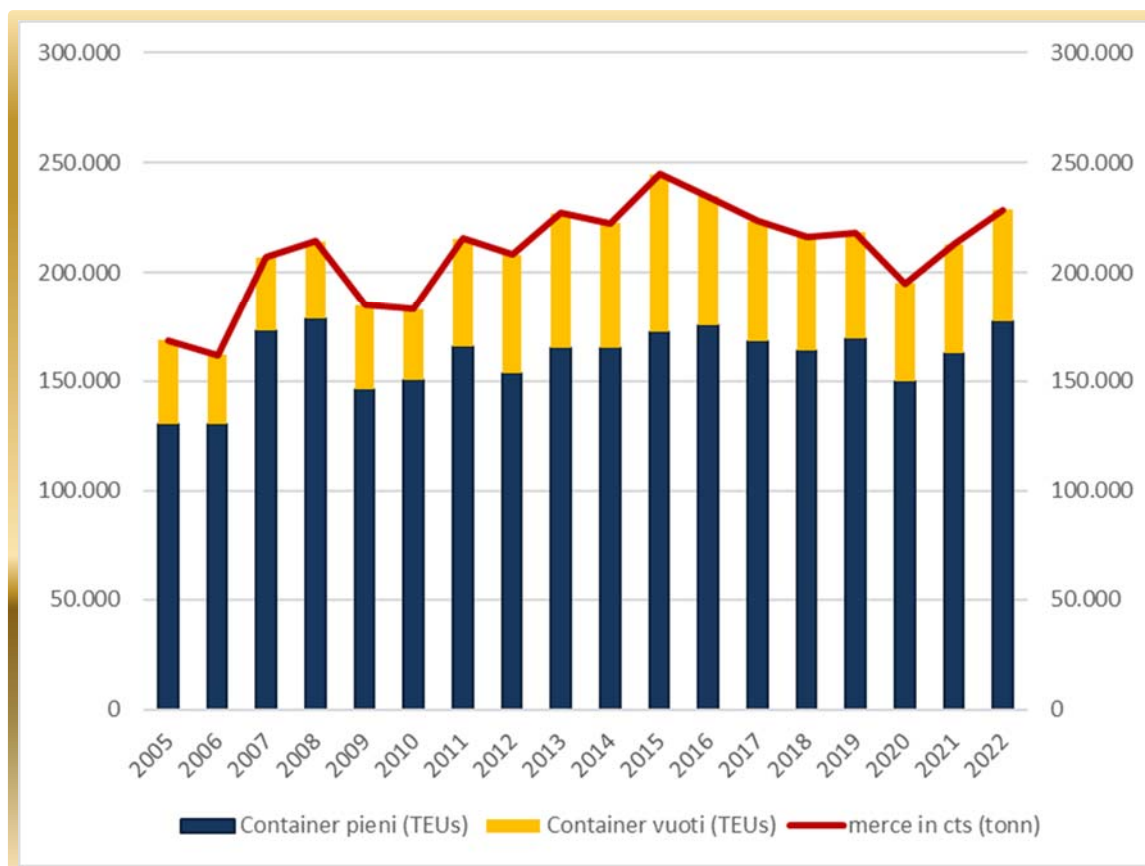
I **CONTENITORI**, per **228.435 TEUs** nel **2022**, sono cresciuti del **7,3%** rispetto al **2021**. **Contenitori**

In termini di tonnellate, la merce trasportata in contenitori nel **2022** è cresciuta del **6,2%** rispetto al **2021 (2.421.391 TONNELLATE)**.

I **TEUs PIENI** sono stati **177.167** (il **77,6%** del totale), in crescita del **9,0%** rispetto al **2021** e quelli **VUOTI** sono stati **51.268**, in crescita dell'**1,8%** rispetto al **2021**

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **509**, è in aumento (**500 TOCCATE IN PIÙ, +10,9%**) rispetto alle **459** del **2021**.

FIGURA 12 CONTENITORI – SERIE STORICA



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

Divorzio fra Msc e Maersk

Le compagnie di navigazione *MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (Msc)* e *MAERSK* hanno deciso di interrompere, con effetto dal **GENNAIO 2025**, la collaborazione operativa nota come *ALLEANZA 2M*, nata nel **2015** per la condivisione delle navi (*vessel sharing agreement*) allo scopo di "garantire operazioni competitive ed efficienti in termini di costi sulle rotte **ASIA-EUROPA, TRANSATLANTICHE E TRANSPACIFICHE**".

Una scelta destinata a modificare a cascata l'intero settore del trasporto container via mare, anche se i due liner garantiscono che l'annuncio non avrà alcun impatto immediato sui servizi di trasporto marittimo di linea forniti ai caricatori.

Secondo l'analista di mercato *LARS JENSEN* questo passo sarà infatti "solo l'inizio di una riorganizzazione delle alleanze e dei *vessel sharing agreement*, soprattutto sulle principali rotte est-ovest. Cambierà le dinamiche competitive sui principali trade est-ovest per tutti i maggiori vettori marittimi e chiaramente tutti guarderanno con attenzione alle minacce e alle opportunità che ne deriveranno".

In altre parole, la separazione tra *MSC* e *MAERSK* potrebbe essere la prima e altre potrebbero seguire nei prossimi **1-2 ANNI**. In aggiunta *JENSEN* si è spinto a dire che, sebbene la *2M* formalmente durerà fino a **GENNAIO 2025**, è prevedibile che i network dei due carrier “cominceranno ad allontanarsi ancora di più già nel **2023** grazie a diversi accordi *Vsa* e *slot charter*”.

L'ipotesi di un allontanamento tra le due compagnie marittime era iniziata a circolare già da qualche tempo, sulla base delle scelte diametralmente opposte compiute dai due operatori in termini di sviluppo della propria capacità container: se *MAERSK*, infatti, sta tuttora adottando una politica estremamente prudente al riguardo, *MSC* (che nel frattempo ha anche sorpassato la collega-rivale nella relativa classifica mondiale) ha dato vita a una aggressiva campagna acquisti affiancandole anche numerosi ordini per nuove unità.

Più in generale, e al netto delle decisioni dei singoli membri, la sopravvivenza delle alleanze operative nel trasporto marittimo di container (consentite dall'*EUROPA* nell'ambito della *Block Exemption Regulation*) sembra essere più che mai a rischio anche a seguito della decisa opposizione delle associazioni di categoria che rappresentano gli spedizionieri e i caricatori.

L'ultimo rinnovo di questa deroga alle regole antitrust risale al **2020** (la prima era del **2009** seguita da una proroga nel **2014**) ma *BRUXELLES* già da tempo ha invitato gli stakeholder a esprimere per tempo le proprie osservazioni prima del prossimo (eventuale) rinnovo in programma ad aprile del **2024**.

Ammesso che effettivamente le altre alleanze (*THE ALLIANCE* e *OCEAN ALLIANCE*) vogliano continuare a esistere, il peggioramento qualitativo del servizio di trasporto marittimo (affidabilità e puntualità in primis) del **BIENNIO 2020-2022** e il contestuale aumento dei noli marittimi non aiuterà le compagnie armatoriali nella contrattazione per continuare a mantenerle in vita.

Container: le previsioni a tinte fosche di Xeneta per il 2023

Lo *XENETA SHIPPING INDEX (XSI)* – basato sui dati raccolti dai principali armatori attivi nel settore a livello globale – ha registrato il più consistente declino mensile della sua storia. In particolare, secondo l'indice, a **GENNAIO 2023** la rate dei contratti a lungo termine sono calate mediamente del **13,3%** rispetto a **DICEMBRE 2022**, accusando una contrazione per il quinto mese consecutivo in un contesto che – secondo *XENETA* – presenta ben pochi segnali di una potenziale inversione di tendenza.

Il crollo di **GENNAIO** costituisce un significativo peggioramento della situazione, ma non del tutto inattesa: *“La domanda è sensibilmente diminuita e per contro l'offerta di stiva, con la riduzione della congestione portuale a livello globale, è di fatto aumentata, mentre la situazione internazionale in termini sia economici sia geopolitici resta quantomeno complessa”* ha spiegato il CEO DI *XENETA*, *PATRIK BERGLUND*. *“In conseguenza di questi fondamentali di mercato i noli spot hanno imboccato fin dalla scorsa estate una spirale discendente, ma almeno fino ad ora i carrier erano riusciti a limitare l'impatto di questa congiuntura sui contratti di lungo termine”*.

Con l'inizio del **2023**, però, molti dei contratti negoziati nel **2022** sono scaduti, *“e ora i caricatori, ben consapevoli delle dinamiche di mercato in atto, stanno pressando i liner per ottenere una riduzione delle tariffe. Quello che abbiamo visto a gennaio, quando i primi contratti del nuovo ‘corso’ sono entrati in vigore, è l'effetto di questa situazione, ma per gli armatori il peggio deve ancora venire. Con un mercato così depresso l'impatto negativo dell'eccesso di stiva si farà sempre più forte. L'unico modo per arginare l'erosione dei noli sarebbe quello di rimuovere dal mercato la capacità in eccesso alla stessa velocità con cui diminuirà la domanda di trasporto”*.

In **EUROPA**, in media i noli per l'import sono diminuiti del **9,6%** rispetto a **DICEMBRE 2022**, con la tratta **FAR EAST-NORD EUROPA** a **-17%** e quella **FAR EAST-MEDITERRANEO** a **-15%**.

“Quindi, se è vero che ora i valori sono in calo, è anche perché prima erano saliti con tassi inimmaginabili. Al momento quindi la situazione non è certo drammatica, anche se – ha concluso BERGLUND – potrebbe davvero diventare tale nei prossimi mesi”.

Quel che è certo, comunque, è che il periodo d'oro vissuto dagli armatori del settore container a valle della pandemia di coronavirus, è inequivocabilmente giunto al termine.

Nel **2022 TRAILER e ROTABILI**, rispetto al **2021**, sono cresciuti complessivamente del **3,6%** per numero di **pezzi movimentati (90.725 PEZZI)** e del **25,7%**, in termini di **merce movimentata (1.818.670 TONNELLATE)**.

Trailer e Rotabili

Per quanto riguarda i **TRAILER**, il **2022** si chiude con l'ottimo risultato della linea **RAVENNA – BRINDISI – CATANIA**.

TRAILER

Nel **2022**, infatti, i pezzi movimentati, pari a **80.595**, sono cresciuti del **6,4%** (**4.814** pezzi in più) e la **merce movimentata (1.818.670 TONNELLATE)** è cresciuta del **25,7%** rispetto al **2021**.

Il gruppo armatoriale partenopeo **GRIMALDI** ha inserito sulla rotta **RAVENNA - BRINDISI – CATANIA** le nuove ro-ro **ECO CATANIA** ed **ECO LIVORNO** (ultimate nel primo semestre del 2021 dal **CANTIERE NAVALE JINLING DI NANJING**), che da inizio **NOVEMBRE 2021** hanno sostituito nel servizio le unità **EUROCARGO SICILIA** ed **EUROCARGO CATANIA**.

Grimaldi immette le nuove ro-ro ecologiche

Le nuove ro-ro, progettate per ridurre le emissioni inquinanti nei porti, utilizzano per le attività di bordo l'energia elettrica fornita da mega batterie al litio (con una potenza totale di **5 MWH**) che si ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e a **350 METRI QUADRI** di pannelli solari. Inoltre, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.

La **ECO CATANIA** e la **ECO LIVORNO**, di bandiera italiana, sono larghe 34 metri, hanno una stazza lorda di **64.000 TONNELLATE** e sono in grado di trasportare oltre **7.800 METRI LINEARI** di merci rotabili ciascuna, pari a circa **500 TRAILER** (oltre a 180 automobili) rispetto ai **250 SEMIRIMORCHI** trasportati dalle navi utilizzate per il servizio in precedenza.

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

Grimaldi: altre cinque navi per il trasporto *(Il Sole 24 Ore 14 gennaio 2023)*

Il **2023** si apre con un nuovo ordine del *GRUPPO GRIMALDI*, che porta a **1,58 MILIARDI DI EURO** gli investimenti dell'azienda italiana tra **OTTOBRE 2022** e **GENNAIO 2023**.

La compagnia partenopea ha commissionato ai cantieri della *CHINA STATE SHIPBUILDING CORPORATION* la costruzione di **5 nuove navi Pure Car & Truck Carrier (Pctc)**, con l'opzione per **DUE** ulteriori unità, che porterebbero l'investimento complessivo a oltre **630 MILIONI DI DOLLARI** (pari a circa **583 MILIONI DI EURO**).

Un segno, spiegano i vertici del gruppo, *«della fiducia che la compagnia ripone nella crescita del mercato internazionale delle auto, con particolare riferimento al segmento delle auto elettriche»*.

Le cinque navi appena commissionate – che avranno una lunghezza di **200 METRI**, una larghezza di **38 METRI** e una capacità di carico di **9MILA CEU (CAR EQUIVALENT UNIT)** – sono state progettate, appunto, per il trasporto di veicoli elettrici (automobili, Suv, furgoni, e così via) oltre che per mezzi alimentati da combustibili fossili, ma anche per caricare altre tipologie di merci rotabili pesanti, fino a **250 TONNELLATE**.

Saranno, sottolineano i tecnici dell'azienda, *«tra le prime navi equipaggiate con una nuova versione di motore elettronico, caratterizzato da consumi tra i più bassi della categoria. Dotate di sistemi di abbattimento delle emissioni, le nuove unità saranno conformi ai più stringenti limiti stabiliti a livello internazionale per le emissioni di anidride carbonica, ossidi di azoto e ossidi di zolfo»*.

In più, avranno la notazione di classe ammonia ready del *RINA* (nella sua veste di Registro italiano navale), la quale certifica che potranno essere convertite, in una fase successiva, all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo, a zero emissioni di carbonio, e saranno predisposte per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio (cold ironing), il che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa green al consumo di carburanti fossili durante le soste in porto.

Oltre a totalizzare un sensibile incremento di capacità, le nuove unità, grazie alle innovazioni progettuali e a motori e impianti di ultima generazione, saranno caratterizzate da un indice di emissioni di CO², per carico trasportato, più basso del **27%** rispetto a quello delle Pctc della precedente generazione.

Dopo la consegna da parte dei cantieri, prevista tra il **2025** ed il **2026**, le nuove navi saranno impiegate per potenziare i servizi del *GRUPPO GRIMALDI* tra **L'EUROPA, IL NORD AFRICA, E L'ORIENTE**.

Negativo il risultato per le **AUTOMOTIVE** che, nel **2022**, hanno movimentato **8.023 PEZZI**, in calo **(-19,6%)** rispetto ai **9.977** dello stesso periodo del **2021**.

AUTOMOTIVE

A **DICEMBRE**, secondo i dati pubblicati dall'**ACEA**, le nuove immatricolazioni di auto nell'**UE** sono aumentate del **12,8%**, segnando il quinto mese consecutivo di crescita quest'anno.

**Andamento
in Europa**

I mercati automobilistici tedesco e italiano hanno avuto un andamento estremamente positivo, chiudendo il **2022**, con incrementi a doppia cifra rispettivamente del **38,1%** e del **21,0%**.

La **SPAGNA**, ha invece subito un calo consistente **(-14,1%)**, mentre la **FRANCIA** è rimasta stabile **(-0,1%)**.

Complessivamente nel **2022** il mercato delle autovetture dell'**UNIONE EUROPEA** si è contratto del **4,6%**, principalmente a causa all'impatto delle carenze di componenti nella prima metà dell'anno.

Nonostante il mercato sia migliorato da **AGOSTO A DICEMBRE 2022**, i volumi cumulati si attestano a **9,3 MILIONI** di unità, il livello più basso dal **1993**, quando furono immatricolate **9,2 MILIONI DI UNITÀ**.

Tra i quattro maggiori mercati dell'**UE**, solo la **GERMANIA** è riuscita a registrare una crescita nel **2022 (+1,1%)**, aiutata dall'ottimo risultato a dicembre.

Gli altri tre principali mercati hanno tutti ottenuto risultati peggiori rispetto al **2021**: **L'ITALIA** registra il calo più marcato **(-9,7%)**, seguita da **FRANCIA (-7,8%)** e **SPAGNA (-5,4%)**.

5. CROCIERE

Stagione crocieristica 2022: record storico passeggeri Nel **2022** si sono registrati a **RAVENNA 106 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **193.120 PASSEGGERI**, di cui **154.690** in “home port” (**77.865** sbarcati e **76.825** imbarcati) e **38.319** “in transito”.
(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 6: “PASSEGGERI”**)

Realizzazione nuova Stazione marittima Le limitazioni su **VENEZIA** che hanno chiuso il traffico crocieristico nel bacino San Marco alle navi di grandi dimensioni, hanno messo il **PORTO DI RAVENNA** al centro di politiche di sviluppo da parte dei maggiori operatori del settore, che hanno portato al recupero e rilancio della funzione crocieristica del porto.

Infatti, mentre altre compagnie hanno rivolto i propri interessi su **TRIESTE**, il gruppo **ROYAL CARRIBEAN** (uno dei principali operatori mondiale del settore) ha scelto **RAVENNA**.

Nel **DICEMBRE 2021** si è conclusa, con l’affidamento del contratto di concessione per **33 ANNI** (per un valore della concessione di **€/MIO 199**) la procedura ad evidenza pubblica attivata a seguito di una proposta di PPP presentata dalla società **RAVENNA CIVITAS CRUISE PORT SRL**, ai sensi dell’art. 183, co. 15, d. lgs n. 50/2016, per l’assentimento della concessione, dal **2022**, del servizio di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima nel **PORTO DI RAVENNA**, compresi aree e beni strumentali e/o accessori, nonché delle aree per la realizzazione e gestione della nuova Stazione Marittima e degli altri beni strumentali e/o complementari alla prestazione del suddetto servizio.

L’investimento calcolato è di **€ 25.685.000**, di cui **€ 19.685.000** da parte del privato ed **€ 6.000.000** a carico dell’AdSP e, dal punto di vista del traffico crocieristico, sono previsti **300MILA PASSEGGERI** a pieno regime.

Il terminal è stato scelto come home port (quindi con l’arrivo dei turisti già nelle giornate precedenti alla partenza e quelle successive allo sbarco) vede il coinvolgimento degli aeroporti regionali.

La **NUOVA STAZIONE MARITTIMA** occuperà **10.000 m²** e sarà realizzata su due piani: il secondo ospiterà la grande passerella per il trasferimento dei passeggeri dalla nave al terminal.

Punto qualificante del progetto è la sostenibilità ambientale che sarà garantita sia dall'investimento sul sistema di **COLD IRONING** (alimentazione elettrica delle navi ormeggiate) che da una perfetta integrazione con il contesto cittadino locale con la realizzazione del **PARCO DELLE DUNE**.

Il progetto, che sarà realizzato in località Porto Corsini, interessa complessivamente una superficie di circa **182.000 m²** suddiviso in due sub-aree: la prima che riguarda i servizi all'area del terminal crociere, pari a circa **62.000 m²**, la seconda che riguarda il verde e le attrezzature turistico ricettive, pari a circa **120.000 m²** con la realizzazione del **PARCO DELLE DUNE**.

La prima stagione crocieristica **2022** della nuova gestione (con una tensostruttura provvisoria) ha visto l'arrivo a Ravenna di oltre **193.000 PASSEGGERI** (di cui **155.000** in home port).

Risultato che ha quasi raddoppiato la previsione di traffico prevista per il primo anno di gestione del concessionario.

Nel **2023** sono prenotate navi per circa **280.000 PASSEGGERI** di cui **240.000 PASSEGGERI** in home port.

6. TRAFFICO FERROVIARIO

Nel comprensorio portuale di Ravenna, che conta oggi **35 km** totali di binari e **n° 10** società raccordate alla ferrovia, il traffico ferroviario nel **2022** è calato, in termini di merce e di numero di treni, rispettivamente del **5,7%** e del **9,8%** rispetto al **2021**.

Sono state trasportate via treno **3.709.023 TONNELLATE** di merce, per **8.136 TRENI**.

Il **NUMERO DI CARRI**, pari a **68.934**, è in calo del **4,9%** rispetto al **2021**.

I principali motivi del calo del traffico ferroviario nel **2022** sono imputabili alla diminuzione dei treni dall'**EST EUROPA** carichi di cereali e ai rallentamenti che ha subito il traffico sulla Dorsale destra del porto canale a seguito del ripristino della linea danneggiata a causa di un incidente in prossimità di un passaggio a livello.

In termini di **TEUs**, si è registrato invece un significativo aumento rispetto al **2021**, ovvero sono stati movimentati **23.563 TEUs**, contro i **13.347 (+76,5%)**.

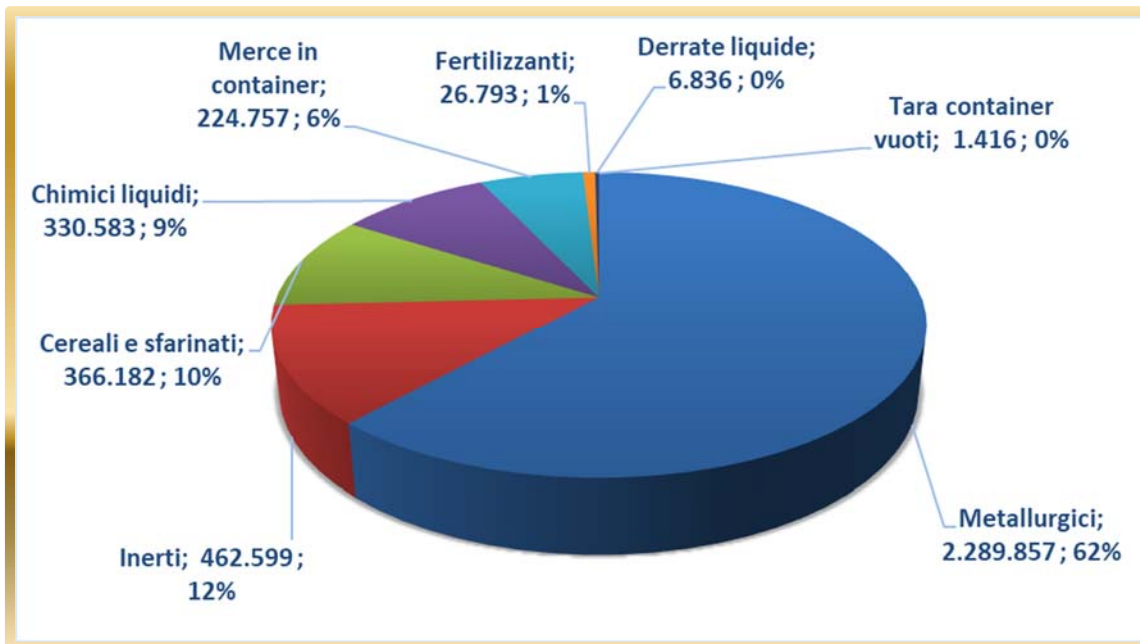
L'aumento di maggior rilievo (circa **10.976 TEUs**) è per il servizio intermodale su **SEGRATE** di **MEDLOG** (attivo da aprile 2020) e la partenza del nuovo collegamento intermodale (**7.352 TEUs**) che collega **MARZAGLIA** e il **TERMINAL CONTAINER RAVENNA** (attivo da fine aprile 2021).

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

Le principali categorie merceologiche movimentate sono:

- i **METALLURGICI**, che rappresentano il **62%** del totale (**-1,5%** sul **2021**),
- gli **INERTI**, in prevalenza argilla e feldspato, che rappresentano il **12,5%** del totale (**-19,5%** sul **2021**),
- i **CEREALI E SFARINATI**, che costituiscono il **9,9%** del totale (**-35,5%** sul **2021**) (si veda l'approfondimento al **P.TO 1**, con la **FIGURA 4) TRASPORTO FERROVIARIO DI CEREALI – SERIE STORICA**);
- i **CHIMICI LIQUIDI**, ovvero l'**8,9%** del totale (**+17,9%** sul **2021**)
- la **MERCE IN CONTAINER**, ovvero il **6,1%** del totale (**+44,7%** sul **2021**)

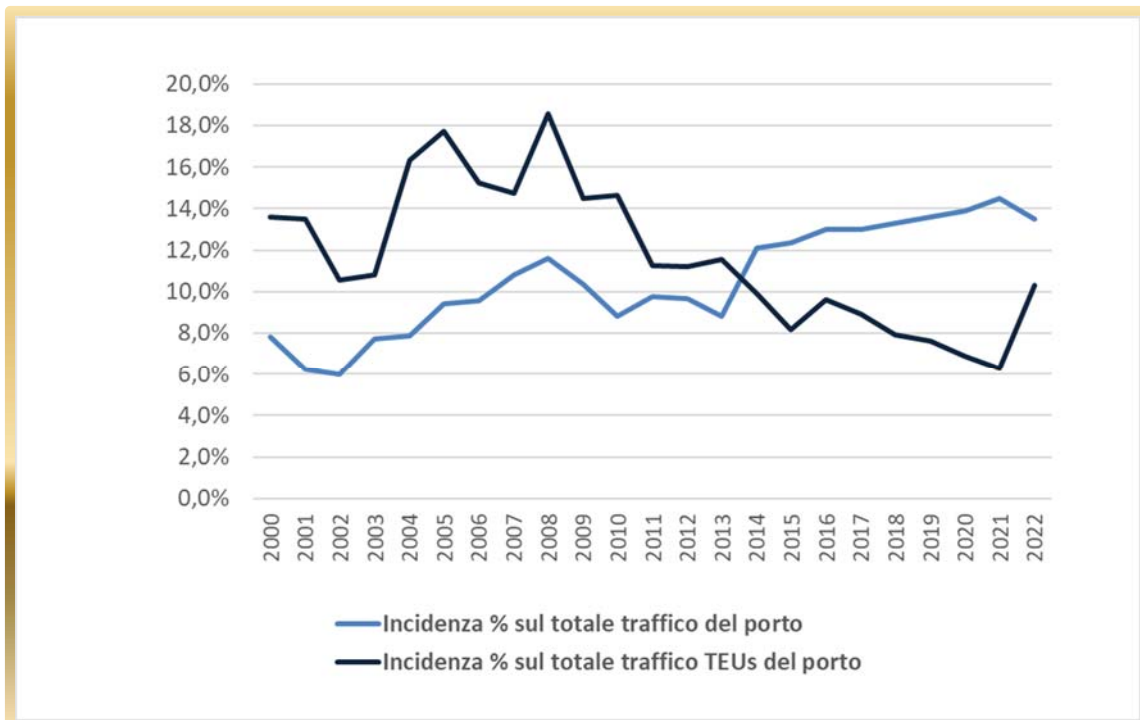
FIGURA 13 TRAFFICO FERROVIARIO 2022 PER CATEGORIA MERCEOLOGICA



(DATI IN TONNELLATE)

In calo anche l'incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo, che nel **2022** è il **13,5%**, mentre lo scorso anno era il **14,5%**.

FIGURA 14 INCIDENZA TRAFFICO FERROVIARIO/ PORTUALE – SERIE STORICA



LTE ITALIA ha recentemente avviato il suo primo collegamento ferroviario merci regolare nella Penisola, un treno che collega il terminal di **TARVISIO** con il **PORTO DI RAVENNA** via **UDINE, TREVISO, ROVIGO, FERRARA, BOLOGNA** e **LUGO**.

Nata nel 2021, *LTE ITALIA*, che ha sede a Trieste, offre trasporti ferroviari e intermodali ed è la filiale tricolore del gruppo austriaco *LTE LOGISTICS & TRANSPORT*, che oggi opera in **DODICI** Paesi europei con una flotta di **75** **LOCOMOTORI** e **700** **CARRI**, impiegando oltre **500** **DIPENDENTI**.

L'azienda movimentata nel complesso più di **8** **MILIONI DI TONNELLATE** di merci all'anno in diversi settori merceologici (materie prime, automotive, prodotti agricoli ecc).



TABELLA 1
RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	dicembre-21			dicembre-22			Differenza dicembre 2022 vs 2021	
	Mese di:	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE
Numero toccate			216			193	-23	-10,6%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.944.916	334.936	2.279.852	1.870.274	261.589	2.131.863	-147.989	-6,5%
Prodotti petroliferi	200.139	19.082	219.221	220.035	13.247	233.282	14.061	6,4%
Rinfuse liquide non petrolifere	150.067	35.995	186.062	211.729	17.950	229.679	43.617	23,4%
Rinfuse solide	894.333	47.915	942.248	965.448	5.580	971.028	28.780	3,1%
Merci varie	568.400	31.934	600.334	339.401	38.511	377.912	-222.422	-37,0%
Merci in container	75.357	119.370	194.727	65.331	102.251	167.582	-27.145	-13,9%
Merci su trailer/rotabili	56.620	80.640	137.260	68.330	84.050	152.380	15.120	11,0%
CONTAINER (TEU)	10.308	9.669	19.977	6.868	9.144	16.012	-3.965	-19,8%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	4.147	3.676	7.823	4.050	3.656	7.706	-117	-1,5%
Trailer	3.233	3.484	6.717	3.142	3.446	6.588	-129	-1,9%
Automotive	909	0	909	902	0	902	-7	-0,8%
Auto e altri veicoli	5	192	197	6	210	216	19	9,6%
PASSEGGERI (numero) di cui:	4	4	8	16	19	35	27	337,5%
su traghetti	4	4	8	16	19	35	27	337,5%
su navi da crociera			0			0	0	n.d.

PERIODO	2021			2022			Differenza 2022 vs 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			2.702			2.703	1	0,0%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	23.296.181	3.803.870	27.100.051	23.900.337	3.489.549	27.389.886	289.835	1,1%
Prodotti petroliferi	2.484.355	146.076	2.630.431	2.465.589	129.086	2.594.675	-35.756	-1,4%
Rinfuse liquide non petrolifere	1.739.031	281.265	2.020.296	2.018.564	272.344	2.290.908	270.612	13,4%
Rinfuse solide	10.619.682	687.526	11.307.208	11.324.917	396.957	11.721.874	414.666	3,7%
Merci varie	6.876.512	539.512	7.416.024	6.145.649	396.719	6.542.368	-873.656	-11,8%
Merci in container	1.041.743	1.237.880	2.279.623	1.178.073	1.243.318	2.421.391	141.768	6,2%
Merci su trailer/rotabili	534.858	911.611	1.446.469	767.545	1.051.125	1.818.670	372.201	25,7%
CONTAINER (TEU)	110.007	102.919	212.926	118.981	109.454	228.435	15.509	7,3%
Numero toccate navi portacontainer			459			509	50	10,9%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	46.249	41.317	87.566	46.726	43.999	90.725	3.159	3,6%
Trailer	36.145	39.636	75.781	38.526	42.069	80.595	4.814	6,4%
Automotive	9.977	0	9.977	8.023	0	8.023	-1.954	-19,6%
Auto e altri veicoli	127	1.681	1.808	177	1.930	2.107	299	16,5%
PASSEGGERI (numero) di cui:	183	204	1.946	174	203	193.497	191.551	9843,3%
su traghetti	183	204	387	174	203	377	-10	-2,6%
su navi da crociera			1.559			193.120	191.561	12287,4%



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	dicembre-21			dicembre-22			Differenza dicembre 2022 vs 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	1.944.916	334.936	2.279.852	1.870.274	261.589	2.131.863	-147.989	-6,5%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	350.206	55.077	405.283	431.764	31.197	462.961	57.678	14,2%
Prodotti petroliferi	200.139	19.082	219.221	220.035	13.247	233.282	14.061	6,4%
Prodotti chimici	39.512	30.995	70.507	86.189	17.950	104.139	33.632	47,7%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	110.555	5.000	115.555	119.542	0	119.542	3.987	3,5%
Concimi	0	0	0	5.998	0	5.998	5.998	n.d.
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	1.594.710	279.859	1.874.569	1.438.510	230.392	1.668.902	-205.667	-11,0%
Prodotti agricoli e animali	175.731	0	175.731	196.938	0	196.938	21.207	12,1%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	129.262	21.075	150.337	172.222	3.405	175.627	25.290	16,8%
Combustibili minerali	14.520	0	14.520	0	0	0	-14.520	-100,0%
Minerali e cascami per la metallurgia	7.507	0	7.507	12.887	0	12.887	5.380	71,7%
Prodotti metallurgici	567.879	25.319	593.198	332.907	35.870	368.777	-224.421	-37,8%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	496.307	2.840	499.147	471.834	0	471.834	-27.313	-5,5%
Concimi	64.492	26.999	91.491	117.763	2.175	119.938	28.447	31,1%
Prodotti chimici	7.028	2.590	9.618	0	2.526	2.526	-7.092	-73,7%
Prodotti Diversi	7	1.026	1.033	298	115	413	-620	-60,0%
Merci in container	75.357	119.370	194.727	65.331	102.251	167.582	-27.145	-13,9%
Merci su trailer/rotabili	56.620	80.640	137.260	68.330	84.050	152.380	15.120	11,0%

PERIODO	2021			2022			Differenza 2022 vs 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	23.296.181	3.803.870	27.100.051	23.900.337	3.489.549	27.389.886	289.835	1,1%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	4.223.386	427.341	4.650.727	4.484.153	401.430	4.885.583	234.856	5,0%
Prodotti petroliferi	2.484.355	146.076	2.630.431	2.465.589	129.086	2.594.675	-35.756	-1,4%
Prodotti chimici	596.842	208.646	805.488	826.928	211.979	1.038.907	233.419	29,0%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.124.651	72.619	1.197.270	1.153.836	60.365	1.214.201	16.931	1,4%
Concimi	17.538	0	17.538	37.800	0	37.800	20.262	115,5%
MERCI SECCHE (tonnellate) di cui:	19.072.795	3.376.529	22.449.324	19.416.184	3.088.119	22.504.303	54.979	0,2%
Prodotti agricoli e animali	1.044.289	9.400	1.053.689	2.105.586	40.492	2.146.078	1.092.389	103,7%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	2.259.586	204.820	2.464.406	2.227.364	123.590	2.350.954	-113.452	-4,6%
Combustibili minerali	257.745	2.750	260.495	181.577	0	181.577	-78.918	-30,3%
Minerali e cascami per la metallurgia	80.880	0	80.880	63.153	0	63.153	-17.727	-21,9%
Prodotti metallurgici	6.957.213	493.400	7.450.613	6.051.128	344.132	6.395.260	-1.055.353	-14,2%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	5.552.443	137.515	5.689.958	5.538.259	20.930	5.559.189	-130.769	-2,3%
Concimi	1.263.866	355.620	1.619.486	1.221.271	230.752	1.452.023	-167.463	-10,3%
Prodotti chimici	71.024	2.590	73.614	77.019	21.951	98.970	25.356	34,4%
Prodotti Diversi	9.148	20.943	30.091	5.209	11.829	17.038	-13.053	-43,4%
Merci in container	1.041.743	1.237.880	2.279.623	1.178.073	1.243.318	2.421.391	141.768	6,2%
Merci su trailer/rotabili	534.858	911.611	1.446.469	767.545	1.051.125	1.818.670	372.201	25,7%



TABELLA 3
FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	dicembre-21			dicembre-22			Differenza dicembre 2022 vs 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	175.731	0	175.731	196.938	0	196.938	21.207	12,1%
Cereali	156.757	0	156.757	189.241	0	189.241	32.484	20,7%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	239.817	26.075	265.892	291.764	3.405	295.169	29.277	11,0%
Farine di semi e frutti oleosi	5.820	4.383	10.203	92.606	0	92.606	82.403	807,6%
Semi e frutti oleosi	120.428	0	120.428	76.089	0	76.089	-44.339	-36,8%
Oli e grassi animali e vegetali	93.350	5.000	98.350	106.167	0	106.167	7.817	7,9%
Prodotti metallurgici di cui:	567.879	25.319	593.198	332.907	35.870	368.777	-224.421	-37,8%
Coils	548.318	11.434	559.752	316.643	14.922	331.565	-228.187	-40,8%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	496.307	2.840	499.147	471.834	0	471.834	-27.313	-5,5%
Materie prime per l'industria ceramica	465.560	0	465.560	432.895	0	432.895	-32.665	-7,0%
Clinker	0	2.840	2.840	0	0	0	-2.840	-100,0%

PERIODO	2021			2022			Differenza 2022 vs 2021	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	1.044.289	9.400	1.053.689	2.105.586	40.492	2.146.078	1.092.389	103,7%
Cereali	858.185	6.400	864.585	1.990.460	40.492	2.030.952	1.166.367	134,9%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	3.384.237	277.439	3.661.676	3.381.200	183.955	3.565.155	-96.521	-2,6%
Farine di semi e frutti oleosi	948.062	30.564	978.626	1.093.533	6.505	1.100.038	121.412	12,4%
Semi e frutti oleosi	1.235.732	13.200	1.248.932	1.074.381	0	1.074.381	-174.551	-14,0%
Oli e grassi animali e vegetali	835.499	65.835	901.334	848.677	60.365	909.042	7.708	0,9%
Prodotti metallurgici di cui:	6.957.213	493.400	7.450.613	6.051.128	344.132	6.395.260	-1.055.353	-14,2%
Coils	6.414.064	337.826	6.751.890	5.647.223	171.354	5.818.577	-933.313	-13,8%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	5.552.443	137.515	5.689.958	5.538.259	20.930	5.559.189	-130.769	-2,3%
Materie prime per l'industria ceramica	5.142.994	17.449	5.160.443	5.071.482	15.130	5.086.612	-73.831	-1,4%
Clinker	0	112.926	112.926	0	5.800	5.800	-107.126	-94,9%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	dicembre-21	dicembre-22	Differenza dicembre 2022 vs 2021	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	10.308	6.868	-3.440	-33,4%
pieni	4.914	4.192	-722	-14,7%
vuoti	5.394	2.676	-2.718	-50,4%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	9.669	9.144	-525	-5,4%
pieni	9.261	8.057	-1.204	-13,0%
vuoti	408	1.087	679	166,4%
CONTAINER TOTALI di cui:	19.977	16.012	-3.965	-19,8%
pieni	14.175	12.249	-1.926	-13,6%
vuoti	5.802	3.763	-2.039	-35,1%

PERIODO	2021	2022	Differenza 2022 vs 2021	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	110.007	118.981	8.974	8,2%
pieni	67.654	81.649	13.995	20,7%
vuoti	42.353	37.332	-5.021	-11,9%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	102.919	109.454	6.535	6,3%
pieni	94.898	95.518	620	0,7%
vuoti	8.021	13.936	5.915	73,7%
CONTAINER TOTALI di cui:	212.926	228.435	15.509	7,3%
pieni	162.552	177.167	14.615	9,0%
vuoti	50.374	51.268	894	1,8%



TABELLA 5
TRAILER E ROTABILI

PERIODO	dicembre-21	dicembre-22	Differenza dicembre 2022 vs 2021	
	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	4.147	4.050	-97	-2,3%
Trailer	3.233	3.142	-91	-2,8%
Automotive	909	902	-7	-0,8%
Auto e altri veicoli	5	6	1	20,0%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	3.676	3.656	-20	-0,5%
Trailer	3.484	3.446	-38	-1,1%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	192	210	18	9,4%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	7.823	7.706	-117	-1,5%
Trailer	6.717	6.588	-129	-1,9%
Automotive	909	902	-7	-0,8%
Auto e altri veicoli	197	216	19	9,6%

PERIODO	2021	2022	Differenza 2022 vs 2021	
	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	46.249	46.726	477	1,0%
Trailer	36.145	38.526	2.381	6,6%
Automotive	9.977	8.023	-1.954	-19,6%
Auto e altri veicoli	127	177	50	39,4%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	41.317	43.999	2.682	6,5%
Trailer	39.636	42.069	2.433	6,1%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	1.681	1.930	249	14,8%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	87.566	90.725	3.159	3,6%
Trailer	75.781	80.595	4.814	6,4%
Automotive	9.977	8.023	-1.954	-19,6%
Auto e altri veicoli	1.808	2.107	299	16,5%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	dicembre-21	dicembre-22	Differenza dicembre 2022 vs 2021	
	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	8	35	27	337,5%
in sbarco	4	16	12	300,0%
in imbarco	4	19	15	375,0%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	0	0	0	n.d.
in transito	0	0	0	n.d.
in sbarco/imbarco	0	0	0	n.d.
homeport	0	0	0	n.d.
Numero toccate navi da crociera	0	0	0	n.d.
TOTALE PASSEGGERI	8	35	27	337,5%

PERIODO	2021	2022	Differenza 2022 vs 2021	
	(NUMERO)	(NUMERO)	(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	387	377	-10	-2,6%
in sbarco	183	174	-9	-4,9%
in imbarco	204	203	-1	-0,5%
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	1.946	193.497	191.551	9843,3%



TABELLA 7 TRAFFICO FERROVIARIO

Fonte: Terminalisti raccordati

MOVIMENTAZIONE PERIODO gennaio-dicembre	TRENI (numero)	CARRI (numero)	MERCE (tonnellate)	CONTAINER (unità)*	CONTAINER (TEU)*	CASSE x INERTI (unità)
2022	8.136	68.934	3.709.023	15.378	23.563	15.666
2021	9.022	72.509	3.931.486	9.280	13.347	18.876
<i>differenza con 2021 (tonn.)</i>	<i>-886</i>	<i>-3.575</i>	<i>-222.463</i>	<i>6.098</i>	<i>10.216</i>	<i>-3.210</i>
<i>differenza con 2021 (+-%)</i>	<i>-9,8%</i>	<i>-4,9%</i>	<i>-5,7%</i>	<i>65,7%</i>	<i>76,5%</i>	<i>-17,0%</i>

CATEGORIE MERCEOLOGICHE (tonnellate)	2022	2021	Differenza 2022 vs 2021	
			Tonn.	%
Metallurgici	2.289.857	2.325.637	<i>-35.780</i>	<i>-1,5%</i>
Merce in container	224.757	155.335	<i>69.422</i>	<i>44,7%</i>
Tara container vuoti	1.416	-	<i>1.416</i>	<i>n.d.</i>
Chimici liquidi	330.583	280.495	<i>50.088</i>	<i>17,9%</i>
Derrate liquide	6.836	-	<i>6.836</i>	<i>n.d.</i>
Cereali e sfarinati	366.182	568.098	<i>-201.916</i>	<i>-35,5%</i>
Inerti	462.599	574.626	<i>-112.027</i>	<i>-19,5%</i>
Fertilizzanti	26.793	27.295	<i>-502</i>	<i>-1,8%</i>
Tot. TRAFFICO FERROVIARIO	3.709.023	3.931.486	<i>-222.463</i>	<i>-5,7%</i>

TRAFFICO CONTAINER (TEU)	2022*	2021	Differenza 2022 vs 2021	
			Tonn.	%
Marzaglia	7.352	2.659	<i>4.693</i>	<i>176,5%</i>
Melzo	4.035	3.121	<i>914</i>	<i>29,3%</i>
Dinazzano	-	-	<i>0</i>	<i>n.d.</i>
Segrate	10.976	7.392	<i>3.584</i>	<i>48,5%</i>
Rubiera	516	175	<i>341</i>	<i>194,9%</i>
Bologna	192	-	<i>192</i>	<i>n.d.</i>
Rivalta Scrivia	492	-	<i>492</i>	<i>n.d.</i>
Tot. FERROVIARIO CONTAINER	23.563	13.347	<i>10.216</i>	<i>76,5%</i>

* DI CUI N. 567 CONTAINER VUOTI PARI A 708 TEUS



TABELLA ESPO

Porto: RAVENNA									
ANNO PERIODO DA/A	2021			2022			Differenza		
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%	
A1	TOTALE TONNELLATE (A2+A3+A4)	23.296.181	3.803.870	27.100.051	23.900.337	3.489.549	27.389.886	289.835	1,1%
	Indicare l'unità di misura utilizzata: Tonnellate o migliaia di tonnellate								
A2	RINFUSE LIQUIDE	4.223.386	427.341	4.650.727	4.484.153	401.430	4.885.583	234.856	5,0%
	di cui:								
A21	Petrolio greggio	159.300	0	159.300	116.000	0	116.000	-43.300	-27,2%
A22	Prodotti (petroliferi) raffinati	1.898.611	145.376	2.043.987	1.888.468	124.686	2.013.154	-30.833	-1,5%
A23	Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	426.444	700	427.144	461.121	4.400	465.521	38.377	9,0%
A24	Prodotti chimici	596.842	208.646	805.488	826.928	211.979	1.038.907	233.419	29,0%
A25	Altre rinfuse liquide	1.142.189	72.619	1.214.808	1.191.636	60.365	1.252.001	37.193	3,1%
A3	RINFUSE SOLIDE	10.619.682	687.526	11.307.208	11.324.917	396.957	11.721.874	414.666	3,7%
	di cui:								
A31	Cereali	858.185	6.400	864.585	1.966.327	40.492	2.006.819	1.142.234	132,1%
A32	Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	2.256.101	204.820	2.460.921	2.226.358	123.590	2.349.948	-110.973	-4,5%
A33	Carboni fossili e ligniti	257.745	2.750	260.495	181.577	0	181.577	-78.918	-30,3%
A34	Minerali/cementi/calci	5.505.256	137.515	5.642.771	5.485.087	20.930	5.506.017	-136.754	-2,4%
A35	Prodotti metallurgici	241.160	0	241.160	66.836	2.990	69.826	-171.334	-71,0%
A36	Prodotti chimici	65.797	0	65.797	65.546	0	65.546	-251	-0,4%
A37	Altre rinfuse solide	1.435.438	336.041	1.771.479	1.333.186	208.955	1.542.141	-229.338	-12,9%
A4	MERCI VARIE IN COLLI	8.453.113	2.689.003	11.142.116	8.091.267	2.691.162	10.782.429	-359.687	-3,2%
	di cui:								
A41	In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro)	1.041.743	1.237.880	2.279.623	1.178.085	1.243.318	2.421.403	141.780	6,2%
A42	Ro-Ro (contenitori esclusi)	534.858	911.611	1.446.469	767.545	1.051.125	1.818.670	372.201	25,7%
A43	Altre merci varie	6.876.512	539.512	7.416.024	6.145.637	396.719	6.542.356	-873.668	-11,8%
	ALTRE INFORMAZIONI								
	(numero)								
B1	Numero toccate			2.702			2.703	1	0,0%
B12	Stazza lorda			40.161.124			49.228.086	9.066.962	22,6%
B2	Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22)	183	204	387	174	203	377	-10	-2,6%
	di cui:								
B21	Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia)	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
B22	Passeggeri traghetti	183	204	387	174	203	377	-10	-2,6%
B3	Numero di passeggeri crociere	54	8	1.559	77.937	76.864	193.120	191.561	12287,4%
B31	"Home Port"	54	8	62	77.937	76.864	154.801	154.739	249579,0%
B32	"Transiti" (da contarsi una sola volta)			1.497			38.319	36.822	2459,7%
B4	Numero di container in TEU (B41+B42)	110.007	102.919	212.926	118.981	109.454	228.435	15.509	7,3%
B41	"Hinterland" (B411+B412)	108.949	101.820	210.769	117.943	108.415	226.358	15.589	7,4%
	di cui:								
B411	Vuoti	42.329	7.963	50.292	37.297	13.899	51.196	904	1,8%
B412	Pieni	66.620	93.857	160.477	80.646	94.516	175.162	14.685	9,2%
B42	"Transhipped" (B421+B422)	1.058	1.099	2.157	1.038	1.039	2.077	-80	n.d.
	di cui:								
B421	Vuoti	24	58	82	35	37	72	-10	n.d.
B422	Pieni	1.034	1.041	2.075	1.003	1.002	2.005	-70	n.d.
B5									
B51	Numero unità Ro-Ro	36.145	39.636	75.781	38.526	42.069	80.595	4.814	6,4%
B52	Numero veicoli privati	127	1.681	1.808	177	1.930	2.107	299	16,5%
B53	Numero veicoli commerciali	9.977	0	9.977	8.023	0	8.023	-1.954	-19,6%