

# Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



**GIUGNO 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 07/08/2024*

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, giugno 2024.



## SOMMARIO

<b>I.</b>	<b><i>Movimentazione complessiva</i></b> .....	<b>5</b>
<b>II.</b>	<b><i>FOCUS Categorie Merceologiche</i></b> .....	<b>8</b>
<b>1.</b>	<b>COMPARTO AGROALIMENTARE</b> .....	<b>9</b>
<b>2.</b>	<b>MATERIALI DA COSTRUZIONE</b> .....	<b>13</b>
<b>3.</b>	<b>PRODOTTI METALLURGICI</b> .....	<b>15</b>
<b>4.</b>	<b>ALTRE MERCEOLOGIE</b> .....	<b>18</b>
<b>5.</b>	<b>CROCIERE</b> .....	<b>27</b>
<b>6.</b>	<b>TRAFFICO FERROVIARIO</b> .....	<b>28</b>

## INDICE DELLE FIGURE

<b>FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA GENNAIO-GIUGNO E ANNO INTERO</b> .....	<b>5</b>
<b>FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE PER CATEGORIA MERCEOLOGICA: GENNAIO-GIUGNO 2024</b> .....	<b>8</b>
<b>FIGURA 3 - CONFRONTO GENNAIO-GIUGNO 2024 VS GENNAIO-GIUGNO 2023</b> .....	<b>8</b>

## INDICE DELLE TABELLE ALLEGATE

<b>TABELLA N. 1</b>	<b>RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE</b>
<b>TABELLA N. 2</b>	<b>MERCI (CATEGORIE MERCEOLOGICHE)</b>
<b>TABELLA N. 3</b>	<b>FOCUS PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE</b>
<b>TABELLA N. 4</b>	<b>CONTAINER</b>
<b>TABELLA N. 5</b>	<b>TRAILER E ROTABILI</b>
<b>TABELLA N. 6</b>	<b>PASSEGGERI</b>
<b>TABELLA N. 7</b>	<b>TRAFFICO FERROVIARIO</b>
<b>TABELLA ESPO</b>	



## I. Movimentazione complessiva

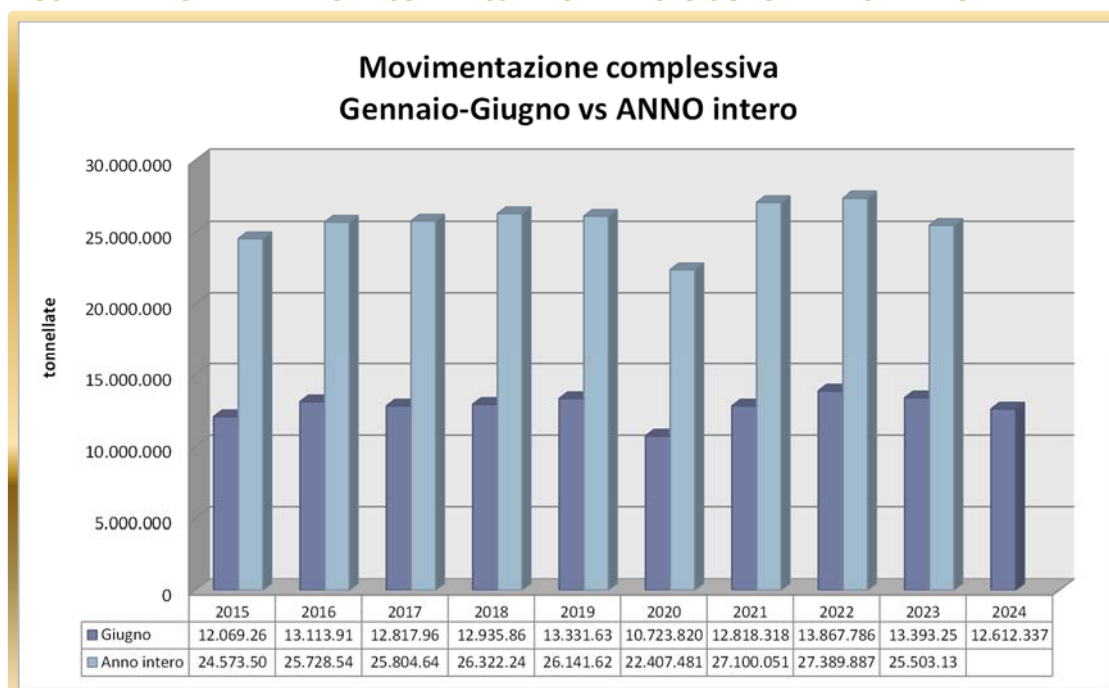
(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 1: "RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE"**)

**Gennaio-Giugno 2024** Il **PORTO DI RAVENNA** nel **PRIMO SEMESTRE** del **2024** ha movimentato complessivamente **12.612.337 TONNELLATE**, in calo del **5,8%** (quasi **781 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso periodo del **2023**.

Gli **SBARCHI** sono stati pari a **10.897.423 TONNELLATE** e gli **IMBARCHI** pari a **1.714.914 TONNELLATE** (rispettivamente, **-7,1%** e **+3,4%** rispetto ai **PRIMI 6 MESI** del **2023**).

**Numero di toccate** Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **NAVI** è stato pari a **1.273**, con **46** toccate in più (**+3,6%**) rispetto al **2023**.

**FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA GENNAIO-GIUGNO E ANNO INTERO**



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

**Giugno 2024** Il mese di **GIUGNO 2024** ha registrato una **MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA** di **2.179.109 TONNELLATE**, in calo del **5,5%** (oltre **126 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso mese del **2023**.

Gli **SBARCHI** e gli **IMBARCHI** sono stati, rispettivamente, pari a **1.846.344** e a **332.764 TONNELLATE** (**-8,6%** e **+16,1%** in confronto a **GIUGNO 2023**).

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO**, nel **PRIMO SEMESTRE 2024** si evince che le **MERCI SECCHHE** (*rinfuse solide, merci varie e unitizzate*) - con una movimentazione pari a **10.250.225 TONNELLATE** - sono diminuite del **7,6%** (**838 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso periodo del **2023**, mentre il mese di **GIUGNO**, con **1.779.960 TONNELLATE** movimentate, è in calo del **10,1%** rispetto a **GIUGNO 2023**.

### Merci per condizionamento

*Merci secche*

Nell'ambito delle stesse, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER**, con **1.181.468 TONNELLATE**, sono calate del **6,8%** rispetto ai **PRIMI 6 MESI DEL 2023**. Il mese di **GIUGNO**, che con **217.500 TONNELLATE** è in lieve diminuzione (**-0,2%**) rispetto allo stesso mese del **2023**.

In calo anche le **MERCI SU ROTABILI** (**-5,0%**) nel **PERIODO GENNAIO-GIUGNO 2024**, con **892.386 TONNELLATE** ma in recupero grazie al risultato positivo del mese di **GIUGNO 2024** con **157.797 TONNELLATE** movimentate (**+3,1%** rispetto al mese di **GIUGNO 2023**).

I **PRODOTTI LIQUIDI**, con una movimentazione di **2.362.112 TONNELLATE** nel periodo **GENNAIO-GIUGNO 2024**, sono aumentati del **2,5%** rispetto allo stesso periodo del **2023**. In crescita anche il mese di **GIUGNO 2024**, con **399.149 tonnellate** (**+22,8%** rispetto al mese di **GIUGNO 2023**).

*Prodotti liquidi*

Dai primi dati rilevati sul PCS, per il mese di **LUGLIO 2024**, si stima una movimentazione complessiva pari a quasi **2,3 MILIONI DI TONNELLATE**, in aumento di **87 MILA TONNELLATE** (**+4,0%**) rispetto allo stesso mese dello scorso anno.

### Prime stime per luglio 2024

Molto positivo il risultato degli **AGROALIMENTARI LIQUIDI**, in aumento di oltre il doppio (**+106,1%**) e dei **CHIMICI LIQUIDI**, in crescita di **16 MILA TONNELLATE** (**+36,7%**). Buono il risultato per i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** (**+35,6%**) e per i **PETROLIFERI** (**+26,2%**).

Le merceologie per le quali si riscontrano dati negativi, invece, sono gli **AGROALIMENTARI SOLIDI** (**-8,7%**), i **CONCIMI** (**-25,1%**) e i **METALLURGICI** (**-9,4%**).

In calo nel mese di **LUGLIO** la **MERCE IN CONTAINER** (**-14,1%**) e la **MERCE SU TRAILER** (**-9,5%**). In calo anche **IL NUMERO DI TRAILER** (**-13,6%**) e i **TEUS** (**-19,5%**).



I **PRIMI 7 MESI DEL 2024** dovrebbero chiudersi, in sintesi, con una **MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA** di quasi **14,9 MILIONI DI TONNELLATE**, in calo di circa il **4,4%** rispetto allo stesso periodo del **2023**.

Come progressivo, sono in crescita i **PRODOTTI CHIMICI LIQUIDI** (+7,7%), i **CONCIMI** (+5,8%) e i **PETROLIFERI** (+13,1%).

In calo, invece, del **5,0%** gli **AGROALIMENTARI LIQUIDI** e del **10%** gli **AGROALIMENTARI SOLIDI**. In diminuzione anche i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** (-7,3%), e i **METALLURGICI** (-8,2%).

Negativa la stima nei **PRIMI 7 MESI DEL 2024** per i **CONTAINER**, con **121 MILA TEUs** (oltre **11 MILA TEUs** in meno; **-8,6%** rispetto al **2023**) e la **MERCE IN CONTAINER** stimata in diminuzione del **7,7%** rispetto al **2023**.

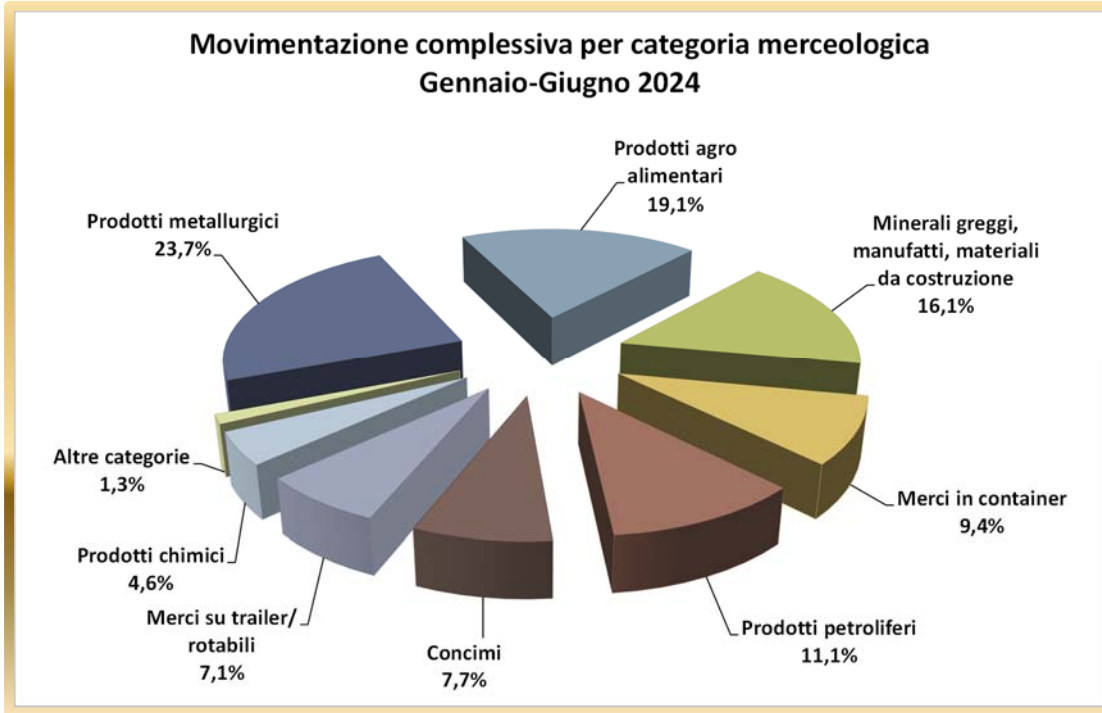
In calo anche il **NUMERO DEI TRAILER** che, per i **PRIMI 7 MESI DEL 2024** si stimano pari a **44.700 PEZZI**. La relativa **MERCE** dovrebbe essere in diminuzione del **4,8%** rispetto a quella movimentata nello stesso periodo del **2023**.

Le **CROCIERE** nei **PRIMI 7 MESI** dovrebbero avere portato oltre **142 MILA** passeggeri (in calo di circa il **14,3%** rispetto al **2023**), di cui quasi **120 MILA** in homeport. Nel solo mese di **LUGLIO** i passeggeri sono stati quasi **54 MILA** di cui **48 MILA** in homeport.

## II. FOCUS Categorie Merceologiche

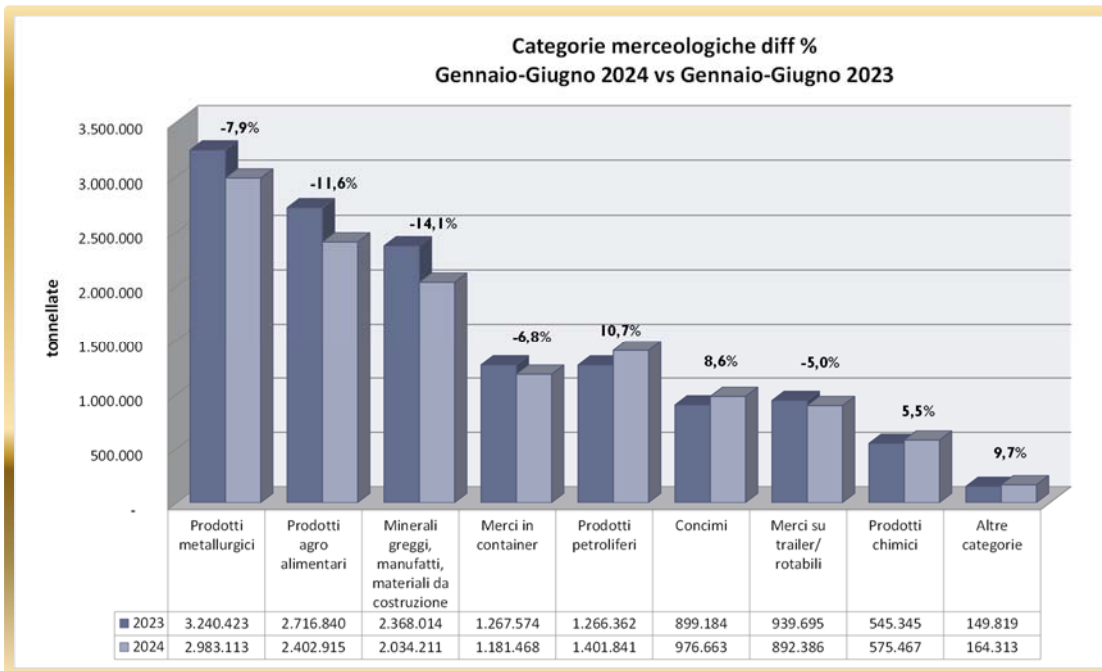
(CFR. IN ALLEGATO LA **TABELLA N. 2: "CATEGORIE MERCEOLOGICHE"**).

**FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE PER CATEGORIA MERCEOLOGICA: GENNAIO-GIUGNO 2024**



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

**FIGURA 3 - CONFRONTO GENNAIO-GIUGNO 2024 VS GENNAIO-GIUGNO 2023**



Fonte: Servizio Analisi e Statistiche AdSP MACs

## 1. COMPARTO AGROALIMENTARE

**Gennaio-Giugno 2024** Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*), con **2.402.875 TONNELLATE** di merce, ha registrato nei **PRIMI 6 MESI DEL 2024** un calo pari all'**11,6%** (quasi **314 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo stesso periodo del **2023**.

**Giugno 2024** Positivo invece il risultato nel mese di **GIUGNO**, con **401.031 TONNELLATE** di merce movimentata, in aumento del **28,2%** (oltre **88 MILA TONNELLATE** in più) rispetto a **GIUGNO 2023**.

**Cereali** Analizzando l'andamento delle singole merceologie, nel **PERIODO GENNAIO-GIUGNO 2024** la movimentazione dei **CEREALI** risulta ancora in calo e pari a **608.453 TONNELLATE**, in calo del **37,8%** (quasi **370 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto al **2023**. Per contro, il mese di **GIUGNO 2024**, con **80.151 TONNELLATE** di **CEREALI** movimentati, è in crescita del **34,4%** rispetto a **GIUGNO 2023**.

*Usda: in rialzo le stime sulle scorte globali di frumento* **L'Usda, il dipartimento dell'Agricoltura americano** Con la previsione di **LUGLIO**, ha ritoccato le stime sugli stock di fine stagione, prevedendo **5 MILIONI DI TONNELLATE** in più di rimanenze nel bilancio di previsione della campagna **2024-25**, cambiando la prospettiva sul collocamento del frumento a livello mondiale.

La reazione dei mercati è stata di impronta ribassista. Il dato più robusto sull'ending stock, la variabile più attenzionata nelle sale di contrattazione, ha fatto scattare le vendite speculative che hanno contribuito a deprimere i prezzi, già schiacciati dalle pressioni concorrenziali dei grani del **MAR NERO**.

Secondo l'**Usda**, resteranno in giacenza a fine stagione **257,2 MILIONI DI TONNELLATE**, contro **252,3 MILIONI** stimati a **GIUGNO**, a fronte di un'aspettativa degli analisti che si aggirava attorno ai **252-253 MILIONI DI TONNELLATE**. L'aumento degli stock di frumento incorpora una stima più generosa sui raccolti mondiali, previsti al livello record di **796,2 MILIONI DI TONNELLATE**, in crescita dello **0,9%** sulla scorsa campagna. La revisione al rialzo ha riguardato anche la previsione sui consumi, adesso attestata in prossimità di **800 MILIONI DI TONNELLATE**, ma si tratta di un divario di **2 MILIONI DI TONNELLATE** rispetto alle precedenti valutazioni, non sufficienti ad assorbire i quasi **6 MILIONI** di scarto tra le stime di produzione di **GIUGNO** e **LUGLIO**.

Buona parte di questo differenziale andrà a ingrossare il closing stock, considerato che negli ultimi prospetti dell'**Usda** è stata ritoccata al ribasso la stima sulle importazioni mondiali, ora indicate al di sotto dei **212,9 MILIONI DI TONNELLATE** (-4,9% sulla scorsa stagione).

Da rilevare che, nonostante il rialzo delle previsioni sulle scorte globali, le giacenze di frumento resteranno le più basse dal **2015-16**, scrivono gli analisti, in attesa di una flessione dell'**1,4%** su base annua.

Riguardo al dato di produzione, l'upgrade di **LUGLIO** riflette il miglioramento delle stime in **USA, CANADA, PAKISTAN e ARGENTINA**. Nell'**UE** la previsione sul nuovo raccolto di frumento è stata invece rivista la ribasso a **130 MILIONI DI TONNELLATE**, corrispondenti a una contrazione del **3%** sulla scorsa campagna. Nei Ventisette si stima un consumo di **109 MILIONI DI TONNELLATE**, in lieve calo su base annua. Più accentuata la flessione dell'export, a **34,5 MILIONI**, contro i **37 MILIONI** dell'ultima annata, con il primato che resterà saldamente nelle mani di **MOSCA** che all'estero dovrebbe spedire, nei 12 mesi che si chiuderanno a **GIUGNO 2025**, un quantitativo di **48 MILIONI DI TONNELLATE**.

Nel **2023**, il **74%** del grano duro esportato dalla **TURCHIA** verso l'**EUROPA** è arrivato in **ITALIA**. I numeri, elaborati da **Confagricoltura** su dati Istat, vedono il Bel Paese al primo posto tra i porti di approdo del prodotto turco. L'anno scorso l'**ITALIA** ha importato grano duro per un valore di **1,2 MILIARDI DI EURO**, corrispondente a **3 MILIONI DI TONNELLATE** (**1,1 MILIONI DI TONNELLATE** in più rispetto al **2022**). Il ruolo della **TURCHIA** come fornitore è sempre più rilevante: se nel **2020** rappresentava l'**1,4%** dell'import italiano, nel **2023** la percentuale è salita al **13,6%**. Tra i principali produttori di frumento, al primo posto per superficie c'è l'**INDIA**, con **30,3 MILIONI DI ETTARI**, seguita dalla **RUSSIA** con **29,3 MILIONI**, e dalla **CINA** con **23,5 MILIONI**. In questo scenario la **TURCHIA** ha registrato una notevole espansione nell'ultimo decennio: nel **2013** si trovava al 31esimo posto nel ranking dei Paesi esportatori, mentre nel **2023** ha raggiunto il 14esimo posto.

*Grano turco: il 74% esportato in Italia*

Nel **PRIMO SEMESTRE 2024** la movimentazione delle **FARINE**, pari a **634.013 TONNELLATE**, è cresciuta del **34,8%** rispetto al **2023** e il mese di **GIUGNO**, con **147.770 TONNELLATE**, registra un ottimo **+113,7%** rispetto a **GIUGNO 2023**.

*Farine*

Negativi gli sbarchi dei **SEMI OLEOSI** nel **PRIMO SEMESTRE 2024**, con **603.785 TONNELLATE**, in diminuzione del **5,0%** rispetto al **2023**, ma in recupero grazie

*Semi oleosi*

al buon andamento del mese di **GIUGNO** in cui sono state sbarcate **101.864 TONNELLATE (+10,5%** rispetto a **GIUGNO 2023)**.

*Oli animali e vegetali* Per quanto riguarda gli *OLI ANIMALI E VEGETALI*, con una movimentazione di **285.711 TONNELLATE** nei **PRIMI 6 MESI DEL 2024**, sono calati rispetto allo stesso periodo del **2023 (-15,6%)**. Negativo anche il mese di **GIUGNO 2024** dove sono stati movimentate **26.854 TONNELLATE (-6,4%** rispetto al mese di **GIUGNO 2023)**.

## Canale di Suez, situazione cristallizzata che danneggia solo l'ortofrutta

(DA ITALIA FRUIT NEWS, 21 LUGLIO 2024)

Non ci sono particolari novità sulla situazione del **CANALE DI SUEZ**, con l'impasse che continua e che danneggia principalmente i deperibili, fra cui l'ortofrutta. *“La crisi in **MEDIO ORIENTE** si è cristallizzata e a pagarne il prezzo più alto è l'ortofrutta, perché allungare il transit-time di **15-20 GIORNI** per un contenitore ortofruccicolo è complesso, molto di più rispetto ad altre categorie merceologiche: per intenderci una lavatrice che impiega **15 GIORNI** di transito in più non subisce lo stesso effetto di deterioramento qualitativo dell'uva o delle mele. Quello che temiamo è che si creino dinamiche speculative: per esempio, il costo di un contenitore da 40 piedi dall'**ASIA** verso l'**ITALIA** è attualmente di **7.500 DOLLARI** circa, quando a **NOVEMBRE** costava circa **3.000 DOLLARI**, che significa che è più che raddoppiato. Non vorremmo che la chiusura del **CANALE DI SUEZ** inneschi meccanismi di innalzamento incontrollato dei noli, già attuati durante il periodo Covid. Solo per le compagnie che si occupano di ortofrutta diventa complessa una situazione simile, per altre realtà, invece, sta diventando estremamente vantaggioso se si pensa che su **100 CONTENITORI** su di una nave, percentualmente solo **1 o 2** sono di ortofrutta. La speranza è di tornare a navigare in modo regolare ma purtroppo ci troviamo di nuovo a commentare costi alti”* afferma **Massimo Delpozzo, direttore commerciale di Nord Ovest**. *“In generale per l'ortofrutta si presentano diversi scenari alterati, e questo riguarda molte aree di produzione a livello mondiale: per esempio l'uva indiana ha faticato ad arrivare in **EUROPA** e anche il mercato delle arance egiziane ha subito danni, non potendo raggiungere l'**ASIA**. Questi sono solo alcuni scenari causati dalla crisi”*. Prosegue **Delpozzo**: *“L'export dell'ortofrutta italiana sta per ripartire a pieno regime: inizieremo con i primi contenitori di uva da tavola la prossima settimana dal **SUD ITALIA**, per **ARABIA SAUDITA** e **CENTRO AMERICA**. Purtroppo, sarà più complicato raggiungere il resto del **MEDIO ORIENTE**, considerando l'elevato tempo di transito, a meno che non si decida di proseguire dal porto arabo di **KING ABDULLAH** con il contenitore direttamente verso le altre destinazioni mediorientali, ma i costi in questo caso aumenterebbero ulteriormente. Dopo ferragosto si ripartirà con le mele che, avendo una shelf-life più lunga, potranno sopportare transiti più lunghi, e arrivare su mercati più lontani”*. *“Vorrei concludere - continua **Delpozzo** - che in alcuni casi anche la situazione dei porti in **ITALIA** non aiuta; per esempio l'addizionale che i trasportatori stanno cercando di addebitare quando si decide di imbarcare a **GENOVA** oltre a problematiche legate alle attese lunghissime, sicuramente non aiutano il comparto; è evidente, in questo caso, che i trasportatori cercano di recuperare l'inefficienza del sistema addebitando i costi sulla merce. Così non si risolve il problema, ma semplicemente si mette una pezza pagando di più”*.

## 2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

**Gennaio-Giugno 2024** Nel **PRIMO SEMESTRE DEL 2024** i **MATERIALI DA COSTRUZIONE** hanno registrato una movimentazione complessiva di **2.034.211 TONNELLATE**, in diminuzione del **14,1%** rispetto al **2023** (quasi **334 MILA TONNELLATE** in meno).

In calo, in particolare, le **MATERIE PRIME PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del **DISTRETTO DI SASSUOLO**, con **1.820.023 TONNELLATE** (**-16,2%**, e **352 MILA TONNELLATE** in meno).

**Giugno 2024** Il mese di **GIUGNO 2024**, con una movimentazione di **330.507 TONNELLATE**, fa segnare una diminuzione del **27,8%** rispetto a **GIUGNO 2023**, da ricondurre al risultato negativo delle **MATERIE PRIME CERAMICHE** che, con **307.349 TONNELLATE**, sono calate del **30,0%** rispetto a **GIUGNO 2023**.

*Macchine per la ceramica: il settore tiene*

Secondo i dati del **Centro Studi Mecs – Acimac** nella 32<sup>a</sup> Indagine Statistica Nazionale, che ogni anno fotografa l'andamento di un comparto composto da **138 IMPRESE** e **7.281 ADDETTI**, il settore dei costruttori italiani di macchine e attrezzature per ceramica chiude il **2023** ritoccando al rialzo il fatturato del **2022** e di fatto segnando un nuovo record.

Il comparto ha infatti consolidato la sua posizione a quota **2 MILIARDI**, attestandosi a **2.373 MILIONI DI EURO**. Il rialzo è stato solo di un punto percentuale (**+0,9%**), segnando un marcato peggioramento del ritmo di crescita (nel **2021** era stato del **+39%**, nel **2022** del **+14%**). Il giro d'affari complessivo è in realtà il combinato disposto di una maggiore crescita (**+1,8%**) delle vendite all'estero e di una lieve flessione del fatturato nazionale (**-1,2%**). Il risultato è andato oltre le aspettative, infrangendo anche la stima dei preconsuntivi di **2,31 MILIARDI**.

L'Indagine ha anche rilevato le aspettative delle imprese del settore per l'anno in corso, caratterizzato da una generale incertezza sui mercati internazionali. Ne emerge che il **28,3%** delle aziende stima comunque una crescita del business, contro un **31%** che prevede risultati stabili sul **2023** ed un **40%** di imprenditori pessimisti che prevedono un calo dell'attività. *“Sostanzialmente i dati consolidati 2023 hanno confermato l'idea dei preconsuntivi: siamo sì di fronte a un altro record all time, ma non possiamo brindare vista la brusca frenata della curva della crescita del settore – dichiara il **Presidente di Acimac Paolo Lamberti** –. La fotografia del **2023** sembra quella*

*dell'anticamera di una riduzione del giro d'affari, che stiamo verificando in questo **2024**. Tuttavia, va anche segnalata la grande flessibilità del nostro settore, vista la compensazione arrivata nel **2023** sia sul fronte dell'export, con alcune aree che hanno compensato altre andate male, sia sul fronte dei settori clienti, con crescite interessanti venute da laterizi e sanitari, che hanno di fatto compensato in pieno la frenata del settore Tile. Il perdurare del conflitto alle porte dell'**EUROPA** aumenta le incertezze geopolitiche ed il fardello dei tassi dell'interesse è ancora gravoso, non solo per le imprese Acimac, ma anche per i loro clienti. Il **2024** sarà duro, ma non arretriamo, confidando sempre nel ruolo di leadership tecnologica che continuano a riconoscerci tutti e a tecnologie sempre più avanzate al servizio dell'intera industria mondiale della ceramica".*



### 3. PRODOTTI METALLURGICI

**Gennaio-Giugno 2024** Nel **PORTO DI RAVENNA**, nel **PRIMO SEMESTRE DEL 2024**, sono state movimentate **2.983.113 TONNELLATE** di **PRODOTTI METALLURGICI** in diminuzione del **7,9%** rispetto allo stesso periodo del **2023** (oltre **257 MILA TONNELLATE** in meno).

**Giugno 2024** Dopo la frenata della movimentazione dei mesi scorsi, il mese di **GIUGNO**, con **547.149 TONNELLATE**, ha registrato un ulteriore pesante calo del **33,4%** rispetto a **GIUGNO 2023**.

**Calo negli sbarchi da Taranto** I prodotti provenienti da **TARANTO** (**ACCIAIERIE D'ITALIA, EX ILVA**) nel **PERIODO GENNAIO-GIUGNO 2024**, pari a **269.199 TONNELLATE**, sono in calo del **19,5%** rispetto allo stesso periodo del **2023**.

*Ex Ilva: bando di gara a breve* A proposito della situazione dell'**ex Ilva**, in occasione dell'inaugurazione della "Casa del Made in Italy" di **TARANTO**, il **Ministro Urso** ha detto:

*«Sia chiaro a tutti che grazie al clima di coesione istituzionale e al clima di coesione sociale siamo riusciti a realizzare questa difficilissima operazione prima di commissariamento e ora di rilancio del principale sito produttivo siderurgico italiano a livello europeo». E ancora, ha nominato il consenso sul piano di rilancio produttivo ricevuto da parte della Commissione Europea attraverso il prestito ponte. Ciò per il Ministro significa che la Commissione ha certificato che il piano industriale finanziario per il lancio produttivo del sito di **TARANTO** è sostenibile sul piano produttivo e finanziario sino al punto da garantire la restituzione del prestito ad un tasso d'interesse dell'**11,6%** annuo. Per **Urso** questa è la soglia più bassa tra quelle che solitamente la Commissione concede. «D'altra parte, si è conclusa positivamente la trattativa con tutte le organizzazioni sindacali sulla cassa integrazione. Questo dimostra che siamo sulla strada giusta. Da una parte ce lo dice la Commissione Europea e dall'altra il consenso delle organizzazioni sindacali e questo è il clima giusto affinché gli investitori internazionali scommettano sull'ex Ilva». Il bando per la cessione dell'ex Ilva sarà pubblicato a breve ha poi confermato il ministro a margine dell'inaugurazione. «Allo stato hanno manifestato interesse alcuni gruppi internazionali, due dei quali ho incontrato nelle ultime ore. Come voi sapete un importante player ucraino (**METINVEST**), quindi europeo, e un importante canadese (**STELCO**), due altrettanto significative imprese indiane che opereranno insieme (**STEEL MONT** e **VULCAN GREEN STEEL**) e poi allo stato hanno visitato gli impianti due imprese italiane,*

tra cui **MARCEGAGLIA**, che è uno dei gruppi più significativi. La gara e la procedura internazionale devono ancora iniziare, abbiamo presentato l'altro giorno a Palazzo Chigi ai sindacati gli indirizzi e gli obiettivi del bando di gara internazionale che sarà attivo alla fine di questo mese, come avevo sempre annunciato». Sulla base di questo bando saranno poi presentate le manifestazioni d'interesse da parte di coloro che riterranno di farlo, probabilmente coloro che loro già lo hanno informalmente fatto e forse altri attori internazionali» ha spiegato il ministro.

Analizzando i singoli Paesi di importazione, nel **PRIMO SEMESTRE 2024** frena l'arrivo di prodotti metallurgici da **PAESI EXTRA-UE**, pari a **2.039.900 TONNELLATE**, segnando un calo del **9,3%** rispetto allo stesso periodo del **2023**.

**Cresce l'import extra-UE**

I Paesi dai quali l'import è stato più significativo sono l'**INDIA** con quasi **508 MILA TONNELLATE (+13,9%)**, il **VIETNAM** con oltre **444 MILA TONNELLATE** (in sostanziale pareggio), la **COREA DEL SUD** con quasi **296 MILA TONNELLATE (-8,3%)**, **TAIWAN** con quasi **201 MILA TONNELLATE (+25,6%)**, e la **TURCHIA** con oltre **163 MILA TONNELLATE (+50,8%)**.

Per quanto riguarda gli scambi con i **PAESI COMUNITARI (-7,6%** rispetto al **2023**), i principali Paesi di riferimento sono stati la **FRANCIA** con quasi **234 MILA TONNELLATE (+80,8%)**, la **GERMANIA** con quasi **162 MILA TONNELLATE (-5,1%)** e il **BELGIO** con quasi **65 MILA TONNELLATE (-55,6%)**.

**Calano gli scambi UE**

Notizia di questi giorni è che la **Marcegaglia Steel** e **Manni Group** hanno siglato un accordo per una joint venture nel settore dei pannelli coibentati e dei pannelli per i portoni sezionali. Dalla collaborazione tra questi due gruppi, nasce una realtà industriale che punta a ritagliarsi un ruolo da protagonista non solo sul mercato interno, ma anche a livello internazionale, grazie a un portafoglio clienti esteso a più di settanta Paesi nel mondo. L'obiettivo è creare il polo italiano dei pannelli in acciaio, con dimensioni tali da qualificarlo come il secondo player sul mercato continentale.

*Marcegaglia: joint venture con Manni*

I siti produttivi coinvolti nell'operazione sono collocati innanzitutto in **ITALIA**, nello specifico in **PIEMONTE** a **POZZOLO FORMIGARO**, in **VENETO** a **TREVENZUOLO** e nel **LAZIO** a **PATRICA**. All'estero le unità produttive sono in **SPAGNA**, **ROMANIA**, **POLONIA** e in **MESSICO**, da cui viene servito il mercato del **NORD AMERICA**. Come spiegato in una nota, l'operazione prevede, da un lato, il conferimento da parte di **Marcegaglia Steel** delle attività produttive italiane, controllate da **Marcegaglia Buildtech**, e delle attività produttive polacche, controllate da **Marcegaglia Poland**, in **Isopan**, realtà che fa capo a **Manni**

**Group**; dall'altro, si procederà con l'acquisto da parte di **Marcegaglia Steel** di un numero di azioni tale da salire al **50%** del capitale di **Isopan**; analoga quota (vale a dire il **50%**) verrà detenuta da **Manni Group**.

La joint venture può contare su di un fatturato potenziale aggregato di circa **500 MILIONI DI EURO** e su un totale di quasi **700 DIPENDENTI**. L'obiettivo della joint venture, spiegano i due gruppi, è «*mettere a fattore comune competenze, piattaforme industriali e reti di contatti in modo da promuovere lo sviluppo dell'edilizia off-site, dove i componenti vengono progettati e costruiti in fabbrica e poi portati in cantiere per l'assemblaggio finale, migliorando l'efficienza, la qualità costruttiva, la sicurezza e la tutela dell'ambiente*». Grazie al potenziamento degli investimenti in R&S, infine, **Marcegaglia Steel** e **Manni Group** puntano a generare un impatto concreto, soprattutto in chiave di innovazione e di sostenibilità, per offrire sistemi costruttivi altamente tecnologici che garantiscano costi certi e minori sprechi, così da rispondere, e superare, i requisiti del Green Deal europeo.

## 4. ALTRE MERCEOLOGIE

Nel **PRIMO SEMESTRE DEL 2024**, per quanto riguarda i **PRODOTTI PETROLIFERI**, sono state movimentate **1.401.841 TONNELLATE**, oltre **135 MILA TONNELLATE** in più rispetto allo stesso periodo del **2023 (+10,7%)**. **Petroliferi e chimici**

Molto positivo il mese di **GIUGNO 2024** con **264.046 TONNELLATE** movimentate rispetto alle **189.897 TONNELLATE** dello stesso mese del **2023**.

Continua il trend positivo, nei **PRIMI 6 MESI DEL 2024**, per i **PRODOTTI CHIMICI (+5,5%)**, con **575.467 TONNELLATE** (di cui **529.875 TONNELLATE** di **CHIMICI LIQUIDI**), grazie anche al buon risultato del mese di **GIUGNO**, che con **99.102 TONNELLATE** movimentate, è aumentato del **20,6%** rispetto allo stesso mese del **2023**.

Il CdA di **ENI** ha recentemente approvato i risultati consolidati del **SECONDO TRIMESTRE** e del **PRIMO SEMESTRE 2024**, che, anche se superiori alle attese a livello di gruppo - **1,5 MILIARDI DI EURO** di profitti netti adjusted tra **APRILE** e **GIUGNO** -, non lo sono altrettanto per quanto concerne le attività nella chimica presidiate da **Versalis**, che hanno registrato nel **TRIMESTRE** una perdita di **220 MILIONI DI EURO**, contro un rosso di **70 MILIONI DI EURO** dello stesso periodo dell'anno scorso.

*Versalis: cresce la perdita nel secondo trimestre*

Su base semestrale, la perdita di **Versalis** sale così a **390 MILIONI DI EURO**, quasi raddoppiata rispetto ai **179 MILIONI** della prima parte del **2023**, riflettendo - spiega **ENI** in una nota - "*condizioni di mercato eccezionalmente avverse*". In particolare, il risultato sconta "*il calo della domanda in tutti i segmenti di business dovuto al rallentamento macroeconomico e ai maggiori costi di produzione in EUROPA che hanno ridotto la competitività delle produzioni di Versalis rispetto ai competitors americani ed asiatici in un contesto di eccesso di offerta*". In volume, le vendite di prodotti chimici sono state pari, nel **SECONDO TRIMESTRE**, a **760.000 TONNELLATE** contro le **820.000 TONNELLATE** del **2023 (-7%)**, mentre sono leggermente aumentate nel semestre **(+2%)**, raggiungendo **1,62 MILIONI DI TONNELLATE**. Il tasso di utilizzo degli impianti, nei **PRIMI SEI MESI DEL 2024**, è invece migliorato, passando dal **51%** al **54%**.

Notizia di questi giorni è che **Edison** ha portato a termine il rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL) nel porto di **TRIESTE**. L'operazione di bunkeraggio da nave a nave è la prima avvenuta nel **MAR ADRIATICO** ed è la prima eseguita da **Edison** tramite l'impiego della nave metaniera **RAVENNA KNUITSEN**, che dal

*Prima operazione di bunkeraggio GNL in Adriatico*

**2021** approvvigiona il deposito costiero GNL di **RAVENNA** (DIG), parte della catena logistica integrata del Gruppo, e contribuisce alla decarbonizzazione dei trasporti stradali e marittimi. L'operazione appena conclusa dà avvio a più operazioni di bunkeraggio ship-to-ship nel porto di **TRIESTE** per la stagione estiva **2024**.

**Fabrizio Mattana, Executive Vice President Gas Assets di Edison**, ha dichiarato «Siamo orgogliosi di supportare i nostri clienti nel loro percorso di decarbonizzazione e di annunciare il primo rifornimento ship-to-ship di GNL nel **MARE ADRIATICO**. Per questo desidero ringraziare tutte le autorità e in particolare la Capitaneria di Porto di Trieste, che hanno reso possibile raggiungere questo importante traguardo. Dopo l'avvio del deposito costiero di **RAVENNA**, che è diventato il riferimento in **ITALIA** per l'approvvigionamento di GNL nel trasporto stradale, grazie all'operazione di oggi **Edison** si posiziona per prima nel mercato del rifornimento GNL per il segmento marittimo. È un settore con un elevato potenziale di abbattimento delle proprie emissioni e il GNL è la soluzione oggi disponibile e competitiva. Per consolidare la nostra presenza di mercato stiamo sviluppando anche un secondo deposito costiero di GNL nel **SUD ITALIA** e una seconda nave pronta per il bunkeraggio. Tanti passi concreti che confermano il nostro impegno per la mobilità sostenibile in **ITALIA** e nel **MAR MEDITERRANEO**».

La nave **RAVENNA KNUtSEN** è una nave metaniera di piccola taglia, nella disponibilità di **Edison** in virtù di un contratto con l'armatore norvegese **Knutsen OAS Shipping**. Può trasportare fino a **30.000 mc** di GNL tramite **3 SERBATOI** in acciaio ad alto contenuto di nichel e opportunamente isolati, per resistere a temperature criogeniche.

Il GNL è un combustibile alternativo in linea con gli impegni di transizione energetica europei e internazionali, che consente di conseguire un abbattimento notevole di diversi fattori emissivi, con l'azzeramento degli ossidi di zolfo e delle polveri di particolato (PM) e la riduzione delle emissioni di azoto e di quelle di anidride carbonica. Consente il rispetto dei limiti imposti dall'International Maritime Organization per il transito delle imbarcazioni in aree a controllo di emissioni di zolfo (aree Seca), di cui il **MEDITERRANEO** entrerà a far parte dal **1° MAGGIO 2025**.

Torna positivo il trend dei **CONCIMI** nel **PERIODO GENNAIO-GIUGNO 2024**, **Concimi** con una movimentazione pari a **976.663 TONNELLATE (+8,6%** rispetto al **2023**), da imputare all'ottima performance registrata nel mese di **GIUGNO 2024** che, con **127.035 TONNELLATE** movimentate, segna una crescita del **273,0%** rispetto a **GIUGNO 2023** (quasi **93 MILA TONNELLATE** in più).

A proposito di concimi, lo scorso **22 LUGLIO**, il **Consiglio dell'Unione europea** ha adottato un regolamento riguardante l'etichettatura digitale dei prodotti fertilizzanti. Tale regolamento approvato promuove l'uso di etichette digitali sui prodotti fertilizzanti dell'**UE**, mantenendo nel contempo le etichette fisiche laddove siano necessarie. Migliora inoltre la leggibilità delle etichette e semplifica gli obblighi di etichettatura per i fornitori. Il nuovo regolamento incoraggia l'adozione dell'etichettatura digitale con l'obiettivo di diminuire i costi, ridurre la burocrazia e minimizzare l'impatto ambientale per i produttori. Le etichette digitali, una volta applicate, resteranno valide per un periodo minimo di **10 ANNI** dopo che un prodotto è stato introdotto sul mercato. Inoltre, il regolamento assicura che le informazioni sui prodotti siano disponibili anche in forma cartacea, per tutelare sia i consumatori vulnerabili sia coloro che possiedono limitate abilità nell'uso delle tecnologie digitali.

*Via libera  
all'etichettatura  
digitale per i  
fertilizzanti*

Nel **PRIMO SEMESTRE DEL 2024** i **CONTENITORI**, con **107.505 TEUs**, **CONTENITORI** sono diminuiti del **7,0%** rispetto al **2023** (**8.055 TEUs** in meno), un calo che ha riguardato sia i **TEUs PIENI**, pari a **82.167** (il **76%** del totale dei **TEUs**), in calo del **6,8%** rispetto al **2023** (**6.002 TEUs PIENI** in meno), sia i **TEUs VUOTI**, pari a **25.338**, in calo del **7,5%** rispetto al **2023** (**2.053 TEUs VUOTI** in meno).

In termini di **TONNELLATE**, la merce trasportata nel periodo, pari a **1.181.468 TONNELLATE**, è calata del **6,8%** rispetto al **2023**.

Il **NUMERO DI TOCCATE** delle **navi portacontainer**, pari a **229**, è di **1 TOCCATE** in più rispetto al **2023**.

Negativo anche il mese di **GIUGNO** con **19.388 TEUs** movimentati, di cui **14.807 pieni (-1,4%)** e **4.581 vuoti (-2,3%)**, per **217.500 TONNELLATE** mensili corrispondenti (**-0,2%** rispetto a **GIUGNO 2023**).

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

*Msc supera i sei milioni di teu*

A poca distanza dall'ultima rilevazione di **Alphaliner** di inizio luglio, c'è stato il balzo in avanti di *Msc* che ha superato la soglia dei **6 MILIONI DI TEU** confermandosi sempre di più al primo posto nella speciale classifica. Un blitz reso possibile da una strategia ben precisa con l'arrivo nella flotta di navi acquistate sul mercato dell'usato ma anche nuove costruzioni come la *Msc JULIETTE* da **16.616 TEU**, consegnata dal cantiere *GUANGZHOU SHIPYARD INTERNATIONAL* lo scorso 18 luglio, diventando così la diciassettesima post-panamax di grandi dimensioni che è entrata a far parte della famiglia *Msc*. Dunque secondo **Alphaliner**, società di ricerca e analisi specializzata nel settore dello shipping, un quinto della capacità di stiva delle navi portacontainer a livello mondiale fa capo all'armatore svizzero con sede a **GINEVRA**. Da segnalare poi la performance di *ZIM* che ha deciso di puntare sulle navi a noleggio a lungo termine, una mossa che ha permesso al vettore israeliano di superare la *YANG MING* di **TAIWAN** nella classifica, posizionandosi al nono posto, mentre *YANG MING* è scesa al decimo. La flotta di *ZIM* è cresciuta di quasi il **18%** rispetto allo scorso anno, raggiungendo quasi i **735 MILA TEU**. Nell'ultimo periodo ha preso in consegna **3 NAVI** da **15.250 TEU**, **7 NAVI** da **7.800-7.900 TEU** e **8 NAVI** da **5.300-5.500 TEU**. Nel frattempo, *MAERSK*, superata in cima alla classifica da *Msc* nel **2022**, è destinata a retrocedere al terzo posto visto che i francesi di *CMA CGM* sono ai primi posti per i nuovi ordini.

Rank	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	Mediterranean Shg Co	6,025,243	20.0%		
2	Maersk	4,367,742	14.5%		
3	CMA CGM Group	3,765,342	12.5%		
4	COSCO Group	3,243,666	10.8%		
5	Hapag-Lloyd	2,168,812	7.2%		
6	ONE (Ocean Network Express)	1,914,153	6.4%		
7	Evergreen Line	1,690,840	5.6%		
8	HMM Co Ltd	827,860	2.8%		
9	Zim	734,079	2.4%		
10	Yang Ming Marine Transport Corp.	695,108	2.3%		
11	Wan Hai Lines	511,118	1.7%		

*il tappo al Capo di Buona Speranza*

La rotta del **CAPO DI BUONA SPERANZA** è rimasta completamente interdetta per tre giorni consecutivi, alle navi portacontainer, per il semplice fatto che onde alte **10 METRI** e raffiche di vento oltre i **130 ALL'ORA** ne impedivano del tutto la navigazione. Chi si è avventurato, ha pagato pegno: una nave della compagnia francese *CMA CGM*, la "*BENJAMIN FRANKLIN*", **18 MILA CONTAINER** da 20 piedi di capacità, **400 METRI** di lunghezza, che quando uscì dal cantiere nel **2015** era una delle unità più grandi del mondo, ha perso in acqua **44 CASSONI**. Ancora peggio è andata per i membri dell'equipaggio della "*ULTRA GALAXY*",

che hanno dovuto abbandonare la loro piccola rinfusiera sopraffatta dalla tempesta, quando questa si è piegata su un fianco ed è affondata.

Ora il traffico è ripreso, ma si guardano le previsioni del tempo per capire quando sulla rotta del Capo imperverserà una nuova sfuriata del cattivo tempo. L'allungamento del tragitto fra i porti dell'**ORIENTE** e quelli dell'**OCCIDENTE** è uno dei fattori che sta tenendo alti i noli per il trasporto marittimo, che da **MAGGIO** a oggi sono quasi raddoppiati, a livelli che non si registravano cioè da **NOVEMBRE 2022**, quando si stava sgonfiando la bolla creata dagli squilibri nella catena logistica globale creati dal Covid. Per molti analisti il prezzo si dovrebbe stabilizzare, ma gli ultimi tempi hanno dimostrato che ogni previsione può essere del tutto aleatoria: se l'inverno di **BUONA SPERANZA** infatti è destinato a uscire dalla sua fase peggiore, è altrettanto vero che un intensificarsi degli attacchi Houthi, o il paventato sciopero dei portuali previsto in autunno sulla costa orientale degli **STATI UNITI** potranno determinare una nuova ondata di aumenti.

Questi elementi di indeterminatezza si affiancano a una domanda di mercato robusta: il risultato è che le aziende prenotano spazi in anticipo a bordo delle navi per il timore di non trovarne alla fine dell'estate in vista delle scorte di magazzino per Natale. Già in questi mesi, per recuperare tempo, diverse navi hanno ridotto gli scali, tagliando città anche importanti, specialmente nel loro rientro nel **MEDITERRANEO**. **GENOVA** non è stata esclusa da questo fenomeno. Peggio è andata agli scali minori dell'**ALTO TIRRENO**. Gli esperti di **Xeneta** ricordano che a **MAGGIO** si è registrata una domanda record di stiva, cosicché le compagnie di navigazione noleggiavano capacità aggiuntiva, ma a costi enormi. Non solo: da **Drewry** sostengono che il rialzo dei noli rimarrà sostenuto anche perché in molti porti in **ORIENTE** si sta registrando un forte congestionamento e una certa difficoltà a trovare container vuoti per il trasporto della merce. Il vero elemento in grado di regolarizzare la situazione, su questo concordano gli esperti, è essenzialmente uno: cioè la possibilità di poter tornare a utilizzare il **CANALE DI SUEZ** senza incidenti o il rischio di sequestri.



## Houthi e sanzioni complicano gli obiettivi green: emissioni navali in aumento del 6%

(DA SHIPMAG, 24 LUGLIO 2024)

Secondo l'agenzia **Bloomberg**, le emissioni di carbonio derivanti dal trasporto marittimo sono aumentate di **23 MILIONI DI TONNELLATE** nella prima metà di quest'anno, in parte perché le navi hanno percorso rotte più lunghe per evitare attacchi nel **MAR ROSSO**.

L'aumento del **6%** rispetto all'anno precedente – equivalente alla quantità annuale emessa da sei centrali elettriche a carbone – ha portato le emissioni del settore a circa **450 MILIONI DI TONNELLATE**, secondo i dati di **Marine Benchmark**, che utilizza i dati di monitoraggio delle navi per calcolare queste cifre. L'incremento è stato maggiore tra le navi portacontainer, che nello stesso periodo hanno emesso circa il **15%** in più.

I dati evidenziano ancora una volta quanto sarà difficile per le navi raggiungere gli obiettivi di emissioni fissati dall'**Organizzazione marittima mondiale (Imo)**. Sebbene il settore abbia ripetutamente espresso il desiderio di essere più sostenibile, il dato diffuso da **Bloomberg** aumenta lo scetticismo di molti addetti ai lavori.

Uno dei fattori che hanno contribuito all'incremento delle emissioni inquinanti è rappresentato dagli attacchi degli Houthi alle navi nella zona del **MAR ROSSO**. Una situazione di costante pericolo che ha costretto gli armatori a navigare intorno all'**AFRICA** anziché attraverso il **CANALE DI SUEZ**, aggiungendo migliaia di miglia ai loro itinerari.

Ma anche le sanzioni imposte alla **RUSSIA** per la sua invasione dell'**UCRAINA** hanno costretto diversi armatori a percorrere itinerari più lunghi rispetto alla normalità. Enormi volumi di petrolio greggio e carburante 'made in Russia' che storicamente venivano spediti verso l'**UNIONE EUROPEA** vengono ora trasportati molto più lontano, verso paesi ancora disposti a ricevere tali forniture, come **INDIA, CINA e BRASILE**.

L'**Imo** ha fissato l'obiettivo (non vincolante per il settore) di raggiungere zero emissioni nette di gas serra entro la metà del secolo. Ma raggiungere questo target richiederà una profonda trasformazione di un settore che rimane fortemente dipendente dai combustibili fossili.

Le emissioni annuali di CO<sub>2</sub> derivanti dal trasporto marittimo nel **2018** erano pari oltre **1 MILIARDO DI TONNELLATE**.

Positivo il risultato complessivo nei **PRIMI 6 MESI DEL 2023** per **TRAILER e ROTABILI E AUTOMOTIVE**, in aumento del **12,0%** per numero di **PEZZI MOVIMENTATI (49.587 PEZZI, 5.302 in più rispetto al 2023)** ma in diminuzione del **5,0%** in termini di **MERCE MOVIMENTATA (892.386 TONNELLATE)**.

**TRAILER E ROTABILI  
E AUTOMOTIVE**

Bene anche il mese di **GIUGNO 2024** in cui si sono registrati **8.950 PEZZI MOVIMENTATI**, con una crescita di **1.515 PEZZI (+20,4%)** rispetto allo stesso mese del **2023**, mentre la merce movimentata (**157.797 TONNELLATE**) è aumentata del **3,1%**.

In particolare, prosegue l'ottimo risultato registrato per il traffico di **AUTOMOTIVE** che, nel **PRIMO SEMESTRE DEL 2024** con **11.632 PEZZI, 8.970 PEZZI IN PIÙ** rispetto allo stesso periodo del **2023**, sempre grazie al traffico di **VETTURE BMW** dirette verso i mercati dell'**ASIA ORIENTALE**.

**AUTOMOTIVE**

Anche il mese di **GIUGNO 2024** è stato molto positivo, con **1.675 PEZZI MOVIMENTATI** (la movimentazione di **GIUGNO 2023** era stata di **392 PEZZI**).

Per i **TRAILER E ALTRI VEICOLI**, quasi tutti movimentati sulla linea Ravenna-Brindisi-Catania, nel **PERIODO GENNAIO-GIUGNO 2024**, i pezzi movimentati, pari a **37.955**, sono calati dell'**8,8%** rispetto al **2023 (3.668 pezzi in meno)**; nel mese di **GIUGNO**, i pezzi sono stati **7.275**, per **232 PEZZI** in più rispetto a **GIUGNO 2023 (+3,3%)**.

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

**Il presidente di Alis Guido Grimaldi**, in chiusura dell'evento "L'Italia protagonista dello sviluppo euro-mediterraneo" organizzato da Alis parla con un chiaro riferimento alle normative Ets e Fuel Eu Maritime che dall'inizio del 2024 andranno a 'colpire' il settore marittimo con nuove tasse.

*Alis: "Risorse Ets devono essere destinate al settore marittimo"*

*"In **ITALIA** il trasporto e la logistica, valgono circa il **10%** del Pil nazionale ma rispetto alla crescita competitiva del nostro Paese intervengono tuttavia alcuni fattori che rappresentano seri ostacoli, tra cui la iper-tassazione derivante dalle normative europee in materia di sostenibilità". "Si stima - ha spiegato **Grimaldi** - che l'Ets avrà un impatto economico sul naviglio a livello europeo pari a oltre **3 MILIARDI DI EURO nel 2024** ed oltre **7 MILIARDI DI EURO a partire dal 2026** (quando l'applicazione sarà al **100%**), mentre il Fuel Eu Maritime, che richiede l'utilizzo di bio-carburanti non ancora disponibili e*

*penalizzerà ancor di più il settore marittimo ed in particolare le navi ro-ro e ro-pax impiegate nei servizi di Autostrade del Mare e di cabotaggio insulare, avrà un impatto economico a livello europeo pari ad oltre 1,5 MILIARDI DI EURO dal 2025 (quinquennio 2025-2030) e pari ad oltre 65 MILIARDI DI EURO al 2050, in quanto saranno necessari gli e-fuels da energie totalmente rinnovabili. Riteniamo quindi fondamentale porre la dovuta attenzione sul futuro utilizzo delle risorse finanziarie derivanti dall'Ets affinché siano destinate interamente al trasporto marittimo, ed in particolare alle Autostrade del Mare, attraverso incentivi virtuosi da almeno 100 MILIONI DI EURO annui per l'intermodalità marittima, aumentando quindi la dotazione del Sea Modal Shift, specialmente ora che tale settore è fortemente penalizzato nonché maggiori investimenti in formazione, ricerca e sviluppo per creare le nuove competenze richieste dal settore ed incentivare la transizione energetica e la produzione dei carburanti green da utilizzare nel settore".*

*Automotive:  
primo semestre in  
crescita per il  
mercato europeo*

Ha chiuso con il segno più il **PRIMO SEMESTRE 2024** il mercato europeo dell'auto. Secondo i dati diffusi da **Acea** ed analizzati da **Anfia**, nel mese di **GIUGNO** le immatricolazioni sono ammontate a **1.310.989 UNITÀ**, con un **+3,6%** rispetto allo stesso mese del **2023**. Volumi che hanno portato il cumulato dei **PRIMI SEI MESI** dell'anno ad ammontare a **6.879.438 UNITÀ**, segnando un **+4,4%** rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Numeri positivi che, tuttavia, l'**Associazione Nazionale della Filiera Industria Automobilistica** definisce «*non entusiasmante*».

A **GIUGNO**, quattro dei cinque major market (incluso **UK**) realizzano performance positive: cresce a doppia cifra l'**ITALIA (+15,1%)**, seguita da **GERMANIA (+6,1%)**, **SPAGNA (+2,2%)** e **REGNO UNITO (+1,1%)**. In flessione, invece, la **FRANCIA (-4,8%)**. Nonostante l'andamento altalenante, il **PRIMO SEMESTRE 2024** chiude con segno positivo (**+4,4%**). Mentre negli altri Paesi la quota di vetture elettriche pure (BEV) è pari al **15,9%** e supera quelle diesel ferma all'**11,1%**, in **ITALIA** la situazione è diversa. Come sottolinea **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**, da noi «*l'immatricolato diesel pesa per il 13% delle vendite nel mese, contro l'8,4% delle BEV, quota in netto miglioramento rispetto al 3,6% di MAGGIO grazie all'impatto positivo del nuovo ecobonus. A proposito di ecobonus, si potrebbe valutare di rifinanziare il fondo per le auto elettriche andato esaurito in sole 8 ore, motivo per cui molti utenti potenzialmente interessati non hanno potuto usufruirne.*»



## 5. CROCIERE

Nel mese di **GIUGNO** si sono registrati al **TERMINAL CROCIERE DI RAVENNA** **14 SCALI DI NAVI DA CROCIERA**, per un totale di **57.796 PASSEGGERI** (-4,4%), di cui **49.511** in "home port" (-9,5%).

Nel **PRIMO SEMESTRE 2024** si sono registrati **33 SCALI DI NAVI DA CROCIERA** (contro i **29 SCALI** dello stesso periodo del **2023**), per un totale di **88.090 PASSEGGERI** (-2,6%), di cui **71.273** in "home port".

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

*Entro il 2036  
entreranno in  
servizio altre  
62 navi*

Boom di ordini per le navi da crociera, saranno infatti **62** le nuove unità che entreranno in servizio entro il **2036**. È quanto emerge dal report pubblicato da **Cruise Industry News**. Dopo la maxi commessa di *NORWEGIAN CRUISE LINE HOLDINGS* ad **APRILE**, anche *VIKING* a **MAGGIO** ha aggiunto due nuovi ordini. Le nuove navi da **998 OSPITI**, che saranno consegnate nel **2029**, saranno costruite da *FINCANTIERI*. Complessivamente *VIKING* amplierà la sua flotta con altre **8** nuove navi nei prossimi cinque anni.

Ad inizio **2024** *CARNIVAL CORPORATION* ha annunciato **2 NAVI** che saranno costruite presso il cantiere *MEYER WERFT* in **GERMANIA**: faranno parte della serie Excel ed entreranno in servizio per *CARNIVAL CRUISE LINE*. Così il colosso americano avrà altre **3 UNITÀ** entro il **2028**. A **MARZO** è toccato al gruppo *ROYAL CARIBBEAN* con l'accordo per una nuova nave di classe Oasis per *ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL*. La nave da **5.714 OSPITI** sarà costruita presso il cantiere *MEYER TURKU* in **FINLANDIA** arricchendo con altre **9 NAVI** la sua flotta entro il **2028**. Come detto sopra, *NORWEGIAN CRUISE LINE HOLDINGS* si sta ritagliando un ruolo da protagonista nel mercato con **8** commesse fino al **2036**: considerando i suoi tre marchi, la compagnia crocieristica riceverà **13 NAVI** nei prossimi **12 ANNI**. Saranno **8**, invece, quelle ordinate da *Msc CROCIERE* entro il **2028**.

## 6. TRAFFICO FERROVIARIO

Nel comprensorio portuale di Ravenna il traffico ferroviario nel **PRIMO SEMESTRE DEL 2024** ha registrato **4.074 TRENI**, **724 TRENI** in più (+**21,6%**) rispetto allo stesso periodo del **2023**.

Sono state trasportate via treno **1.829.536 TONNELLATE** di merce, in aumento del **16,3%** rispetto al **2023**, mentre il **NUMERO DI CARRI**, pari a **37.300**, è cresciuto del **21,2%** rispetto ai **PRIMI 6 MESI DEL 2023**.

*L'incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo* nei **6 MESI** risulta il **14,5%**.

Analizzando le varie merceologie, si nota che l'unico segno negativo è quello delle **DERRATE ALIMENTARI LIQUIDE** (**2.046 TONNELLATE** in meno; **-24,0%**) mentre risultano crescita i **CEREALI E SFARINATI** (**+54.506 TONNELLATE**; **+26,9%** sul **2023**), i **METALLURGICI** (**+138.908 TONNELLATE**; **+14,3%** sul **2023**), gli **INERTI** (**+14.575 TONNELLATE**; **+12,9%** sul **2023**) i **FERTILIZZANTI** (**+4.062 TONNELLATE**; **+62,7%** sul **2023**) e i **CHIMICI LIQUIDI** (**+9.025 TONNELLATE**; **+5,2%** sul **2023**).

Ottima performance anche delle **MERCI IN CONTAINER** (**+19.714 TONNELLATE**; **+21,7%** sul **2023**) e dei **TEUs**, **+44,6%** (ovvero **3.662 TEUs** in più) rispetto allo **STESSO PERIODO DEL 2023**; in particolare il risultato positivo del collegamento intermodale con l'interporto di **RIVALTA SCRIVIA**.

Nota positiva anche per il traffico ferroviario che trasferisce dalla **GERMANIA** al porto ravennate le **AUTOVETTURE** fabbricate dal **gruppo Bmw**. Nel **PRIMO SEMESTRE 2024** sono stati movimentati ben **9.630 PEZZI** (**8.472 PEZZI** in più rispetto allo stesso periodo del **2023**).

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

Il comparto del trasporto ferroviario merci lancia un allarme. Nel **2024**, per l'attuazione delle opere del PNRR, sarà interrotto circa il **60%** delle linee ferroviarie, corrispondenti a circa **4.100 GIORNI** di non disponibilità. La perdita di competitività del trasporto ferroviario rispetto ad altre modalità di trasporto, è pari al **3,2%** rispetto all'anno precedente ed è destinata ad aumentare.

*Ferrovie: a rischio il 60% delle linee*

Il **presidente di Fermerci, Clemente Carta**, chiede un fondo complementare fino al completamento dei lavori per consentire agli operatori del trasporto

*Fermerci chiede un fondo per la competitività*

ferroviario merci di traguardare la fine lavori del **2026**. L'appello è stato lanciato nel corso della presentazione del 2° rapporto annuale di Fermerci sullo stato del trasporto ferroviario merci in **ITALIA**.

A livello europeo, l'**ITALIA** detiene la quarta rete ferroviaria più estesa, posizionandosi dietro a **GERMANIA, FRANCIA e POLONIA**. La rete italiana è così composta:

- **17.000 km** di linee ferroviarie di proprietà statale gestite da RFI;
- **3.000 km** di linee secondarie, di proprietà regionale e gestite da diverse società sia pubbliche che private.

Il rapporto mostra che il trasporto ferroviario delle merci in **ITALIA** ha manifestato una ripresa a partire dal **2010**, con una parziale tenuta anche di fronte al Covid-19. Nell'ultimo triennio, tuttavia, sono stati registrati ulteriori segnali di regressione. E ora la tenuta del comparto è minacciata dai nuovi scenari geopolitici e in particolare dalle interruzioni per lavori. Il quadro complica anche il raggiungimento degli obiettivi ambientali fissati per il **2030**. In **ITALIA**, solo il **73%** della rete nazionale è elettrificata e solamente il **46%** è a doppio binario. Inoltre, è poi esposta ai danneggiamenti causati da frane ed eventi alluvionali. Sotto il profilo energetico e quello ambientale, inoltre, è stato calcolato che un treno merci equivale a togliere **50 MEZZI PESANTI** dalle strade a lunga percorrenza, permettendo di ottenere circa l'**80%** di consumi in meno.

**Carta** ha spiegato che nonostante questo, il settore del trasporto ferroviario merci si caratterizza per volumi di traffico che si discostano notevolmente dalla media europea, infatti se la media continentale è pari al **17%**, la quota dell'**ITALIA** è del **12,6%**, con un'offerta ferroviaria prevalentemente concentrata nelle regioni settentrionali. *“Il nostro settore è nel pieno di una transizione infrastrutturale e per fronteggiare le nuove sfide chiediamo una strategia forte e coerente”* ha affermato **Carta**. Occorre aumentare la quota di shift modale gomma/ferro per incentivare il trasporto ferroviario merci e raggiungere gli obiettivi climatici fissati dall'**UNIONE EUROPEA**. Ad oggi le risorse stanziare sono ridotte: tra il **2020** e il **2021** l'**ITALIA** ha registrato l'esiguo aumento dello **0,8%** sulla quota modale ferroviaria.

**Il Polo Logistica del Gruppo FS e l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale** hanno siglato il primo protocollo d’intesa per promuovere l’integrazione digitale tra il **Port Community System dell’AdSP e i sistemi tecnologici delle società del Polo**. L’accordo è stato firmato dall’**Amministratore Delegato di Mercitalia Logistics Sabrina De Filippis e dal Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale Daniele Rossi**. L’intesa permetterà di avviare uno scambio informatico di dati relativi ai principali processi dedicati ai servizi di trasporto ferroviari che si originano o arrivano nel porto di Ravenna. La comunicazione tra i sistemi informativi e digitali delle due realtà permetterà una migliore programmazione e gestione delle operazioni ferroviarie dei vari attori coinvolti nella filiera, velocizzando i processi sia operativi, come manovre o operazioni di carico e scarico, sia commerciali dedicati alle spedizioni, come le lettere di vettura.

*Polo Logistica FS E AdSp MACS firmano protocollo d’intesa per l’integrazione digitale*

Il tutto a vantaggio di una maggiore competitività del trasporto ferroviario ed intermodale da/per il porto di Ravenna. Un porto in cui ogni giorno il Polo Logistica da un lato, **movimenta con Mercitalia Shunting & Terminal, in RTI con Dinazzano Po Spa**, il traffico ferroviario in ingresso e in uscita, mentre dall’altro, opera attraverso i collegamenti giornalieri di Mercitalia Rail. Tutto questo traffico oggi comporta la gestione di informazioni e documenti in modalità tradizionale e l’integrazione dei sistemi digitali consentirà di risparmiare enormemente sulle procedure e di migliorare la qualità complessiva dei servizi.

L’obiettivo è quello di favorire, attraverso soluzioni innovative, la massima collaborazione e connessione tra i diversi segmenti del trasporto, a beneficio di un importante efficientamento dei processi e dei servizi offerti, unica chiave per generare valore per l’industria e per i territori.

*“Il Polo Logistica del Gruppo FS sta portando avanti importanti progetti digitali per promuovere e sviluppare l’intermodalità tra ferro e mare – ha dichiarato Sabrina De Filippis, Amministratore Delegato di Mercitalia Logistics. – I protocolli che stiamo firmando con le Autorità Portuali ne sono un esempio concreto, permettendo di velocizzare le operazioni di cambio modale delle merci dai nostri porti verso la rete nazionale e i corridoi ferroviari europei”.*

*“Questo Protocollo – ha affermato **Daniele Rossi**, Presidente dell’Autorità Portuale di Ravenna – si colloca nell’ambito delle azioni che l’Autorità Portuale sta mettendo in campo per garantire servizi ferroviari più rapidi ed*



*efficienti. Il porto di Ravenna ha raggiunto il numero di 9.000 treni all'anno e avere la possibilità di uno scambio di dati relativi al trasporto ferroviario è indispensabile per la gestione ottimale di questo traffico. Siamo il secondo porto italiano per numero di treni ed è una modalità di trasporto nella quale crediamo e vogliamo crescere ulteriormente nei prossimi anni per il valore che rappresenta in termini di sostenibilità e competitività del nostro scalo"*

L'Intesa rientra nell'alveo delle iniziative che concorrono alla più ampia attività promossa dal Governo italiano per la creazione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), coordinata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso la società *in house* RAM, con lo scopo di digitalizzare il comparto della Logistica.



TABELLA 1

RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	giugno-23			giugno-24			Differenza giugno 2024 vs 2023	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			224			224	0	0,0%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	2.019.154	286.624	2.305.778	1.846.345	332.764	2.179.109	-126.669	-5,5%
Prodotti petroliferi	177.347	12.550	189.897	253.946	10.100	264.046	74.149	39,0%
Rinfuse liquide non petrolifere	110.391	24.700	135.091	111.200	23.903	135.103	12	0,0%
Rinfuse solide	752.436	27.123	779.559	773.045	77.488	850.533	70.974	9,1%
Merci varie	802.446	27.811	830.257	540.131	13.999	554.130	-276.127	-33,3%
Merci in container	117.574	100.305	217.879	110.058	107.442	217.500	-379	-0,2%
Merci su trailer/rotabili	58.960	94.135	153.095	57.965	99.832	157.797	4.702	3,1%
CONTAINER (TEU)	9.489	10.225	19.714	9.359	10.029	19.388	-326	-1,7%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE (pezzi) di cui:	3.719	3.716	7.435	3.043	5.907	8.950	1.515	20,4%
Trailer	3.314	3.369	6.683	2.961	3.359	6.320	-363	-5,4%
Automotive	392	0	392	0	1.675	1.675	1.283	327,3%
Altri veicoli	13	347	360	82	873	955	595	165,3%
PASSEGGERI (numero) di cui:	42	16	60.519	19	11	57.826	-2.693	-4,4%
su traghetti	42	16	58	19	11	30	-28	-48,3%
su navi da crociera			60.461			57.796	-2.665	-4,4%

PERIODO	gennaio-giugno 2023			gennaio-giugno 2024			Differenza gen. - giu. 2024 vs 2023	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			1.227			1.273	46	3,6%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	11.734.911	1.658.345	13.393.256	10.897.423	1.714.914	12.612.337	-780.919	-5,8%
Prodotti petroliferi	1.189.221	77.141	1.266.362	1.343.285	58.556	1.401.841	135.479	10,7%
Rinfuse liquide non petrolifere	895.366	143.689	1.039.055	825.811	134.460	960.271	-78.784	-7,6%
Rinfuse solide	5.400.759	159.757	5.560.516	4.859.709	286.742	5.146.451	-414.065	-7,4%
Merci varie	3.159.994	160.060	3.320.054	2.870.074	159.846	3.029.920	-290.134	-8,7%
Merci in container	699.366	568.208	1.267.574	629.045	552.423	1.181.468	-86.106	-6,8%
Merci su trailer/rotabili	390.205	549.490	939.695	369.499	522.887	892.386	-47.309	-5,0%
CONTAINER (TEU)	59.067	56.493	115.560	55.587	51.918	107.505	-8.055	-7,0%
Numero toccate navi portacontainer			228			229	1	0,4%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE (pezzi) di cui:	21.146	23.139	44.285	17.753	31.834	49.587	5.302	12,0%
Trailer	19.587	20.948	40.535	16.613	18.412	35.025	-5.510	-13,6%
Automotive	1.484	1.178	2.662	758	10.874	11.632	8.970	337,0%
Altri veicoli	75	1.013	1.088	382	2.548	2.930	1.842	169,3%
PASSEGGERI (numero) di cui:	96	69	90.583	141	68	88.299	-2.284	-2,5%
su traghetti	96	69	165	141	68	209	44	26,7%
su navi da crociera			90.418			88.090	-2.328	-2,6%



## TABELLA 2

### MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	giugno-23			giugno-24			Differenza giugno 2024 vs 2023	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>2.019.154</b>	<b>286.624</b>	<b>2.305.778</b>	<b>1.846.345</b>	<b>332.764</b>	<b>2.179.109</b>	<b>-126.669</b>	<b>-5,5%</b>
<b>RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:</b>	<b>287.738</b>	<b>37.250</b>	<b>324.988</b>	<b>365.146</b>	<b>34.003</b>	<b>399.149</b>	<b>74.161</b>	<b>22,8%</b>
Prodotti petroliferi	177.347	12.550	189.897	253.946	10.100	264.046	74.149	39,0%
Prodotti chimici	57.157	16.700	73.857	66.343	23.903	90.246	16.389	22,2%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	53.234	8.000	61.234	44.857	0	44.857	-16.377	-26,7%
Concimi	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
<b>MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:</b>	<b>1.731.416</b>	<b>249.374</b>	<b>1.980.790</b>	<b>1.481.199</b>	<b>298.761</b>	<b>1.779.960</b>	<b>-200.830</b>	<b>-10,1%</b>
Prodotti agricoli e animali	70.914	0	70.914	80.151	0	80.151	9.237	13,0%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	173.699	6.923	180.622	263.193	12.830	276.023	95.401	52,8%
Combustibili minerali	27.800	0	27.800	0	0	0	-27.800	-100,0%
Minerali e cascami per la metallurgia	8.250	0	8.250	34.296	0	34.296	26.046	315,7%
Prodotti metallurgici	800.032	21.248	821.280	539.924	7.225	547.149	-274.131	-33,4%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	457.583	216	457.799	327.507	3.000	330.507	-127.292	-27,8%
Concimi	11.357	22.700	34.057	62.377	64.658	127.035	92.978	273,0%
Prodotti chimici	4.832	3.497	8.329	5.728	3.128	8.856	527	6,3%
Prodotti Diversi	415	350	765	0	646	646	-119	-15,6%
Merci in container	117.574	100.305	217.879	110.058	107.442	217.500	-379	-0,2%
Merci su trailer/rotabili	58.960	94.135	153.095	57.965	99.832	157.797	4.702	3,1%

PERIODO	gennaio-giugno 2023			gennaio-giugno 2024			Differenza gen. - giu. 2024 vs 2023	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>11.734.911</b>	<b>1.658.345</b>	<b>13.393.256</b>	<b>10.897.423</b>	<b>1.714.914</b>	<b>12.612.337</b>	<b>-780.919</b>	<b>-5,8%</b>
<b>RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:</b>	<b>2.084.587</b>	<b>220.830</b>	<b>2.305.417</b>	<b>2.169.096</b>	<b>193.016</b>	<b>2.362.112</b>	<b>56.695</b>	<b>2,5%</b>
Prodotti petroliferi	1.189.221	77.141	1.266.362	1.343.285	58.556	1.401.841	135.479	10,7%
Prodotti chimici	387.050	116.989	504.039	395.415	134.460	529.875	25.836	5,1%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	489.729	26.700	516.429	425.911	0	425.911	-90.518	-17,5%
Concimi	18.587	0	18.587	4.485	0	4.485	-14.102	-75,9%
<b>MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:</b>	<b>9.650.324</b>	<b>1.437.515</b>	<b>11.087.839</b>	<b>8.728.327</b>	<b>1.521.898</b>	<b>10.250.225</b>	<b>-837.614</b>	<b>-7,6%</b>
Prodotti agricoli e animali	1.040.300	0	1.040.300	610.436	10.457	620.893	-419.407	-40,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.138.426	21.685	1.160.111	1.275.755	80.316	1.356.071	195.960	16,9%
Combustibili minerali	118.672	0	118.672	109.491	0	109.491	-9.181	-7,7%
Minerali e cascami per la metallurgia	24.537	0	24.537	50.390	0	50.390	25.853	105,4%
Prodotti metallurgici	3.114.690	125.733	3.240.423	2.859.244	123.869	2.983.113	-257.310	-7,9%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	2.364.958	3.056	2.368.014	2.028.320	5.891	2.034.211	-333.803	-14,1%
Concimi	725.968	154.629	880.597	760.188	211.990	972.178	91.581	10,4%
Prodotti chimici	31.395	9.911	41.306	35.733	9.859	45.592	4.286	10,4%
Prodotti Diversi	1.807	4.803	6.610	226	4.206	4.432	-2.178	-33,0%
Merci in container	699.366	568.208	1.267.574	629.045	552.423	1.181.468	-86.106	-6,8%
Merci su trailer/rotabili	390.205	549.490	939.695	369.499	522.887	892.386	-47.309	-5,0%



TABELLA 3

FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	giugno-23			giugno-24			Differenza giugno 2024 vs 2023	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	70.914	0	70.914	80.151	0	80.151	9.237	13,0%
Cereali	59.616	0	59.616	80.151	0	80.151	20.535	34,4%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	226.933	14.923	241.856	308.050	12.830	320.880	79.024	32,7%
Farine di semi e frutti oleosi	69.138	0	69.138	147.770	0	147.770	78.632	113,7%
Semi e frutti oleosi	92.187	0	92.187	101.864	0	101.864	9.677	10,5%
Oli e grassi animali e vegetali	20.701	8.000	28.701	26.854	0	26.854	-1.847	-6,4%
Prodotti metallurgici di cui:	800.032	21.248	821.280	539.924	7.225	547.149	-274.131	-33,4%
Coils	741.774	16.258	758.032	503.135	5.335	508.470	-249.562	-32,9%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	457.583	216	457.799	327.507	3.000	330.507	-127.292	-27,8%
Materie prime per l'industria ceramica	438.542	216	438.758	307.349	0	307.349	-131.409	-30,0%
Clinker	0	0	0	0	0	0	0	n.d.

PERIODO	gennaio-giugno 2023			gennaio-giugno 2024			Differenza gen. - giu. 2024 vs 2023	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Prodotti agricoli e animali di cui:	1.040.300	0	1.040.300	610.436	10.457	620.893	-419.407	-40,3%
Cereali	977.660	0	977.660	597.996	10.457	608.453	-369.207	-37,8%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	1.628.155	48.385	1.676.540	1.701.666	80.316	1.781.982	105.442	6,3%
Farine di semi e frutti oleosi	470.322	0	470.322	630.784	3.229	634.013	163.691	34,8%
Semi e frutti oleosi	635.276	0	635.276	603.785	0	603.785	-31.491	-5,0%
Oli e grassi animali e vegetali	311.764	26.700	338.464	285.711	0	285.711	-52.753	-15,6%
Prodotti metallurgici di cui:	3.114.690	125.733	3.240.423	2.859.244	123.869	2.983.113	-257.310	-7,9%
Coils	2.914.176	75.964	2.990.140	2.732.250	47.666	2.779.916	-210.224	-7,0%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	2.364.958	3.056	2.368.014	2.028.320	5.891	2.034.211	-333.803	-14,1%
Materie prime per l'industria ceramica	2.169.888	2.516	2.172.404	1.817.132	2.891	1.820.023	-352.381	-16,2%
Clinker	0	540	540	0	0	0	-540	-100,0%



**TABELLA 4**  
**CONTAINER**

PERIODO	giugno-23	giugno-24	Differenza giugno 2024 vs 2023	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	9.489	9.359	-130	-1,4%
pieni	7.644	7.385	-259	-3,4%
vuoti	1.845	1.974	129	7,0%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	10.225	10.029	-196	-1,9%
pieni	7.380	7.422	42	0,6%
vuoti	2.845	2.607	-238	-8,4%
<b>CONTAINER TOTALI di cui:</b>	<b>19.714</b>	<b>19.388</b>	<b>-326</b>	<b>-1,7%</b>
pieni	15.024	14.807	-217	-1,4%
vuoti	4.690	4.581	-109	-2,3%

PERIODO	gennaio-giugno 2023	gennaio-giugno 2024	Differenza gen. - giu. 2024 vs 2023	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
CONTAINER SBARCATI di cui:	59.067	55.587	-3.480	-5,9%
pieni	45.777	40.937	-4.840	-10,6%
vuoti	13.290	14.650	1.360	10,2%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	56.493	51.918	-4.575	-8,1%
pieni	42.392	41.230	-1.162	-2,7%
vuoti	14.101	10.688	-3.413	-24,2%
<b>CONTAINER TOTALI di cui:</b>	<b>115.560</b>	<b>107.505</b>	<b>-8.055</b>	<b>-7,0%</b>
pieni	88.169	82.167	-6.002	-6,8%
vuoti	27.391	25.338	-2.053	-7,5%



**TABELLA 5**  
**TRAILER, ROTABILI E AUTOMOTIVE**

PERIODO	giugno-23 (PEZZI)	giugno-24 (PEZZI)	Differenza giugno 2024 vs 2023	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE SBARCATI di cui:	3.719	3.043	-676	-18,2%
Trailer	3.314	2.961	-353	-10,7%
Automotive	392	0	-392	-100,0%
Altri veicoli	13	82	69	530,8%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE IMBARCATI di cui:	3.716	5.907	2.191	59,0%
Trailer	3.369	3.359	-10	-0,3%
Automotive	0	1.675	1.675	n.d.
Altri veicoli	347	873	526	151,6%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE TOTALI di cui:	7.435	8.950	1.515	20,4%
Trailer	6.683	6.320	-363	-5,4%
Automotive	392	1.675	1.283	327,3%
Altri veicoli	360	955	595	165,3%

PERIODO	gennaio-giugno 2023 (PEZZI)	gennaio-giugno 2024 (PEZZI)	Differenza gen. - giu. 2024 vs 2023	
			(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE SBARCATI di cui:	21.146	17.753	-3.393	-16,0%
Trailer	19.587	16.613	-2.974	-15,2%
Automotive	1.484	758	-726	-48,9%
Altri veicoli	75	382	307	409,3%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE IMBARCATI di cui:	23.139	31.834	8.695	37,6%
Trailer	20.948	18.412	-2.536	-12,1%
Automotive	1.178	10.874	9.696	823,1%
Altri veicoli	1.013	2.548	1.535	151,5%
TRAILER/ROTABILI/AUTOMOTIVE TOTALI di cui:	44.285	49.587	5.302	12,0%
Trailer	40.535	35.025	-5.510	-13,6%
Automotive	2.662	11.632	8.970	337,0%
Altri veicoli	1.088	2.930	1.842	169,3%



**TABELLA 6**  
**PASSEGGERI**

PERIODO	giugno-23 (NUMERO)	giugno-24 (NUMERO)	Differenza giugno 2024 vs 2023	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	58	30	-28	-48,3%
in sbarco	42	19	-23	-54,8%
in imbarco	16	11	-5	-31,3%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	60.461	57.796	-2.665	-4,4%
in transito	5.734	8.210	2.476	43,2%
in sbarco/imbarco	11	75	64	581,8%
homeport	54.716	49.511	-5.205	-9,5%
Numero toccate navi da crociera	17	14	-3	-17,6%
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>60.519</b>	<b>57.826</b>	<b>-2.693</b>	<b>-4,4%</b>

PERIODO	gennaio-giugno 2023 (NUMERO)	gennaio-giugno 2024 (NUMERO)	Differenza gen. - giu. 2024 vs 2023	
			(NUMERO)	%
su TRAGHETTI di cui:	165	209	44	26,7%
in sbarco	96	141	45	46,9%
in imbarco	69	68	-1	-1,4%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	90.418	88.090	-2.328	-2,6%
in transito	11.348	16.688	5.340	47,1%
in sbarco/imbarco	87	129	42	48,3%
homeport	78.983	71.273	-7.710	-9,8%
Numero toccate navi da crociera	29	33	4	13,8%
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>90.583</b>	<b>88.299</b>	<b>-2.284</b>	<b>-2,5%</b>



## TABELLA 7 TRAFFICO FERROVIARIO

Fonte: Terminalisti raccordati

MOVIMENTAZIONE PERIODO gennaio-giugno	TRENI (numero)	CARRI (numero)	MERCE (tonnellate)	CONTAINER (unità)*	CONTAINER (TEU)*	CASSE x INERTI (unità)	AUTOMOTIVE (unità)
<b>2024</b>	4.074	37.300	1.829.536	7.903	11.875	4.282	9.630
<b>2023</b>	3.350	30.772	1.573.161	5.370	8.213	3.836	1.158
<i>differenza con 2023 (tonn.)</i>	724	6.528	256.375	2.533	3.662	446	8.472
<i>differenza con 2023 (+-%)</i>	<b>21,6%</b>	<b>21,2%</b>	<b>16,3%</b>	<b>47,2%</b>	<b>44,6%</b>	<b>11,6%</b>	<b>731,6%</b>

CATEGORIE MERCEOLOGICHE (tonnellate)	Gen. - Giu. 2024	Gen. - Giu. 2023	Differenza II TRIM. 2024 vs II TRIM. 2023	
			Tonn.	%
Metallurgici	1.112.783	973.875	138.908	14,3%
Merce in container	110.533	90.819	19.714	21,7%
Tara container vuoti	1.095	533	562	105,4%
Chimici liquidi	183.405	174.380	9.025	5,2%
Derrate liquide	6.479	8.525	-2.046	-24,0%
Cereali e sfarinati	257.330	202.824	54.506	26,9%
Inerti	127.408	112.833	14.575	12,9%
Fertilizzanti	10.540	6.478	4.062	62,7%
Automotive	19.963	2.895	17.068	589,6%
<b>Tot. TRAFFICO FERROVIARIO</b>	<b>1.829.536</b>	<b>1.573.161</b>	<b>256.374</b>	<b>16,3%</b>

TRAFFICO CONTAINER (TEU)	Gen. - Giu. 2024 *	Gen. - Giu. 2023 *	Differenza II TRIM. 2024 vs II TRIM. 2023	
			TEU	%
Marzaglia	3.465	2.751	714	26,0%
Melzo	2.968	1.619	1.349	83,3%
Segrate	2.019	3.715	-1.696	-45,7%
Rubiera	459	128	331	258,6%
Rivalta Scrivia	2.964		2.964	
<b>Tot. FERROVIARIO CONTAINER</b>	<b>11.875</b>	<b>8.213</b>	<b>3.662</b>	<b>44,6%</b>

\* DI CUI N. 438 CONTAINER VUOTI PARI A 459 TEUs NEL 2024

\* DI CUI N. 111 CONTAINER VUOTI PARI A 128 TEUs NEL 2023





TABELLA ESPO

Porto: RAVENNA									
ANNO PERIODO DA/A	2023 GENNAIO-GIUGNO			2024 GENNAIO-GIUGNO			Differenza		
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%	
A1	<b>TOTALE TONNELLATE (A2+A3+A4)</b>	<b>11.734.911</b>	<b>1.658.345</b>	<b>13.393.256</b>	<b>10.897.423</b>	<b>1.714.914</b>	<b>12.612.337</b>	<b>-780.919</b>	<b>-5,8%</b>
	Indicare l'unità di misura utilizzata: Tonnellate o migliaia di tonnellate								
A2	<b>RINFUSE LIQUIDE</b>	<b>2.084.587</b>	<b>220.830</b>	<b>2.305.417</b>	<b>2.169.096</b>	<b>193.016</b>	<b>2.362.112</b>	<b>56.695</b>	<b>2,5%</b>
	di cui:								
A21	Petrolio greggio	41.450	0	41.450	72.033	0	72.033	30.583	73,8%
A22	Prodotti (petroliferi) raffinati	877.429	77.141	954.570	994.500	58.556	1.053.056	98.486	10,3%
A23	Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	270.342	0	270.342	276.752	0	276.752	6.410	2,4%
A24	Prodotti chimici	387.050	116.989	504.039	395.415	134.460	529.875	25.836	5,1%
A25	Altre rinfuse liquide	508.316	26.700	535.016	430.396	0	430.396	-104.620	-19,6%
A3	<b>RINFUSE SOLIDE</b>	<b>5.400.759</b>	<b>159.757</b>	<b>5.560.516</b>	<b>4.859.709</b>	<b>286.742</b>	<b>5.146.451</b>	<b>-414.065</b>	<b>-7,4%</b>
	di cui:								
A31	Cereali	977.660	0	977.660	597.996	10.457	608.453	-369.207	-37,8%
A32	Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.130.169	21.685	1.151.854	1.275.755	80.316	1.356.071	204.217	17,7%
A33	Carboni fossili e ligniti	118.672	0	118.672	109.491	0	109.491	-9.181	-7,7%
A34	Minerali/cementi/calci	2.320.318	2.540	2.322.858	2.010.259	2.891	2.013.150	-309.708	-13,3%
A35	Prodotti metallurgici	33.937	0	33.937	58.248	8.248	66.496	32.559	95,9%
A36	Prodotti chimici	31.395	0	31.395	35.332	0	35.332	3.937	12,5%
A37	Altre rinfuse solide	788.608	135.532	924.140	772.628	184.830	957.458	33.318	3,6%
A4	<b>MERCI VARIE IN COLLI</b>	<b>4.249.565</b>	<b>1.277.758</b>	<b>5.527.323</b>	<b>3.868.618</b>	<b>1.235.156</b>	<b>5.103.774</b>	<b>-423.549</b>	<b>-7,7%</b>
	di cui:								
A41	In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro)	699.366	568.208	1.267.574	629.045	552.423	1.181.468	-86.106	-6,8%
A42	Ro-Ro (contenitori esclusi)	390.205	549.490	939.695	369.499	522.887	892.386	-47.309	-5,0%
A43	Altre merci varie	3.159.994	160.060	3.320.054	2.870.074	159.846	3.029.920	-290.134	-8,7%
	<b>ALTRE INFORMAZIONI</b>								
	(numero)								
B1	Numero toccate			1.227			1.273	46	3,7%
B12	Stazza lorda			22.761.454			22.020.830	-740.624	-3,3%
B2	<b>Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22)</b>	<b>96</b>	<b>69</b>	<b>165</b>	<b>141</b>	<b>68</b>	<b>209</b>	<b>44</b>	<b>26,7%</b>
	di cui:								
B21	Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia)	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
B22	Passeggeri traghetti	96	69	165	141	68	209	44	26,7%
B3	<b>Numero di passeggeri crociere</b>	<b>39.416</b>	<b>39.654</b>	<b>90.418</b>	<b>34.743</b>	<b>36.659</b>	<b>88.090</b>	<b>-2.328</b>	<b>-2,6%</b>
B31	"Home Port"	39.416	39.654	79.070	34.743	36.659	71.402	-7.668	-9,7%
B32	"Transiti" (da contarsi una sola volta)			11.348			16.688	5.340	47,1%
B4	<b>Numero di container in TEU (B41+B42)</b>	<b>59.067</b>	<b>56.493</b>	<b>115.560</b>	<b>55.587</b>	<b>51.918</b>	<b>107.505</b>	<b>-8.055</b>	<b>-7,0%</b>
	di cui:								
B41	"Hinterland" (B411+B412)	59.067	56.493	115.560	55.587	51.918	107.505	-8.055	-7,0%
	di cui:								
B411	Vuoti	13.290	14.101	27.391	14.650	10.688	25.338	-2.053	-7,5%
B412	Pieni	45.777	42.392	88.169	40.937	41.230	82.167	-6.002	-6,8%
B42	"Transshipped" (B421+B422)	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
	di cui:								
B421	Vuoti	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
B422	Pieni	0	0	0	0	0	0	0	n.d.
B5									
B51	Numero unità Ro-Ro	19.587	20.948	40.535	16.613	18.412	35.025	-5.510	-13,6%
B52	Numero veicoli privati	75	1.013	1.088	382	2.548	2.930	1.842	169,3%
B53	Numero veicoli commerciali	1.484	1.178	2.662	758	10.874	11.632	8.970	337,0%