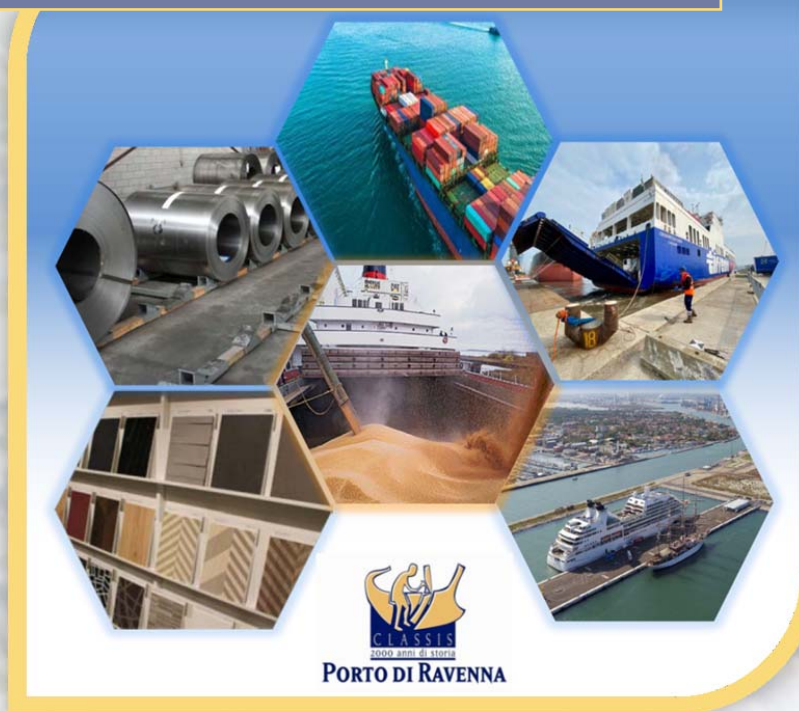


# Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



*Gennaio – Dicembre*  
**2020**



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico centro settentrionale



a cura dell'AREA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO

dell'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO  
SETTENTRIONALE (AdSP MACs)

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.</i>	<i>Movimentazione complessiva Gennaio - Dicembre 2020</i> .....	5
<i>II.</i>	<i>FOCUS principali Categorie Merceologiche</i> .....	12
	1. COMPARTO AGROALIMENTARE .....	12
	2. MATERIALI DA COSTRUZIONE .....	16
	3. PRODOTTI METALLURGICI .....	20
	4. ALTRE MERCEOLOGIE .....	23
	5. TRAFFICO FERROVIARIO .....	29

## INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA ANNI 2015-2020 .....	6
FIGURA 2 – MOVIMENTAZIONE: SERIE STORICA MENSILE E CONFRONTO 2020 VS 2019 .....	6
FIGURA 3 – SBARCHI: SERIE STORICA MENSILE E CONFRONTO 2020 VS 2019 .....	7
FIGURA 4 – IMBARCHI: SERIE STORICA MENSILE E CONFRONTO 2020 VS 2019 .....	7
FIGURA 5 – NUMERO TOCCATE NAVI: SERIE STORICA ULTIMI 3 ANNI.....	8
FIGURA 6 - MOVIMENTAZIONE PER CATEGORIA MERCEOLOGICA: ANNO 2020 .....	9
FIGURA 7 - CATEGORIE MERCEOLOGICHE: CONFRONTO TRA 2020 VS 2019 .....	12
FIGURA 8 - CEREALI IMPORTATI VIA FERROVIA: AGO 2019 - DIC 2020 .....	13

## 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 Gennaio - Dicembre 2020

**2020:**  
“THE WORST YEAR  
EVER”



Il **2020** - battezzato dal FMI-Fondo Monetario Internazionale come « *a year like no other* » e che il settimanale americano **TIME** ha messo in copertina come « *l'anno peggiore di sempre* » – si chiude per il Porto di Ravenna con un calo sotto la “soglia psicologica” del **-15%**, risultato “*meno peggiore del previsto*”, ricordando i foschi

scenari del **2° TRIMESTRE 2020**, con i Porti Europei che perdevano in media il **17%** e quelli italiani oltre il **40%** (*Eurostat, Gen 2021*).

**Gennaio –  
Dicembre 2020**

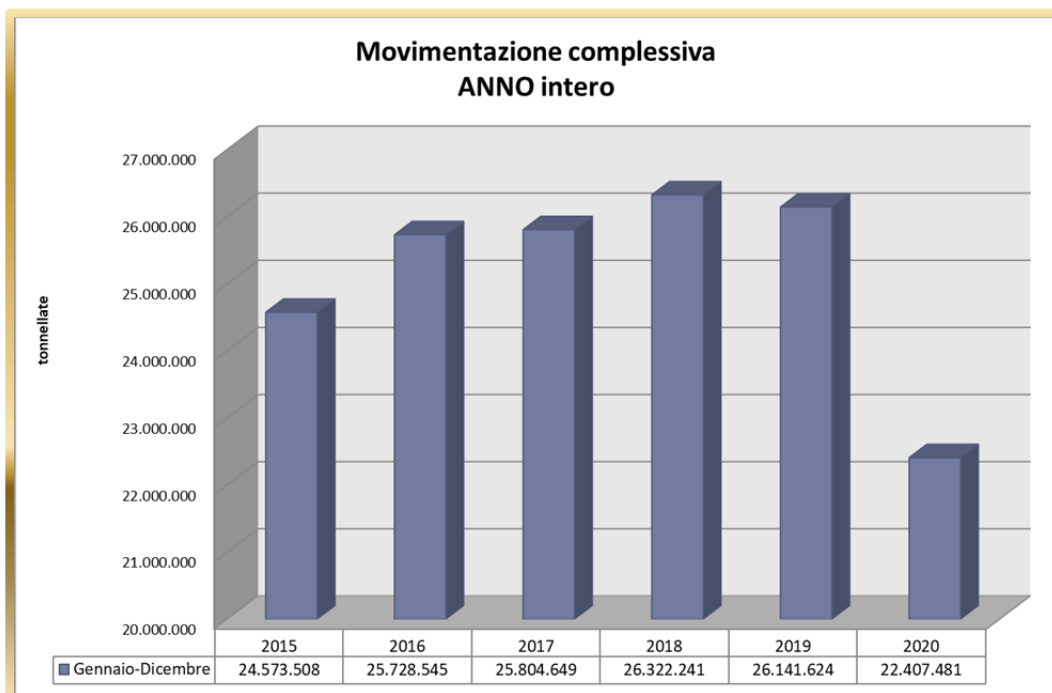
Nel **PERIODO GENNAIO-DICEMBRE 2020**, infatti, la movimentazione è stata pari a **22.407.481 TONNELLATE** di merce, in calo del **14,7%** (**3.848.767 tonnellate** in meno) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Gli **SBARCHI** e gli **IMBARCHI** sono stati, rispettivamente, pari a **18.605.004 (-17,0%)** e a **3.802.477 (-1,1%) TONNELLATE**.

**Dicembre 2020**

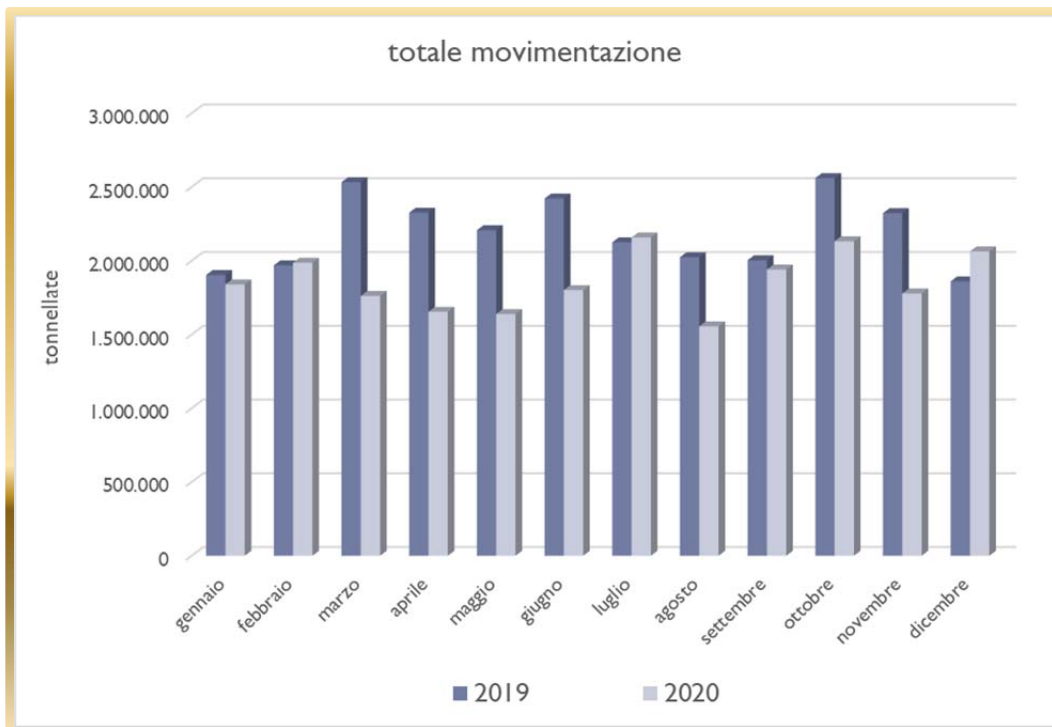
Il **MESE DI DICEMBRE**, in particolare, ha registrato una movimentazione particolarmente positiva, pari a **2.063.860 TONNELLATE**, in crescita del **10,9%** (**OLTRE 200 MILA TONNELLATE** in più) rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, con un importante recupero - il **primo, consistente segno di ripresa in era COVID**, dopo il timido accenno registrato a **LUGLIO 2020 (+ 1,5%)** – che non rappresenta una performance isolata, in quanto ci sono elementi concreti per ritenere che il trend positivo stia consolidandosi per i prossimi mesi.

**FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA ANNI 2015-2020**



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

**FIGURA 2 – MOVIMENTAZIONE: SERIE STORICA MENSILE E CONFRONTO 2020 VS 2019**

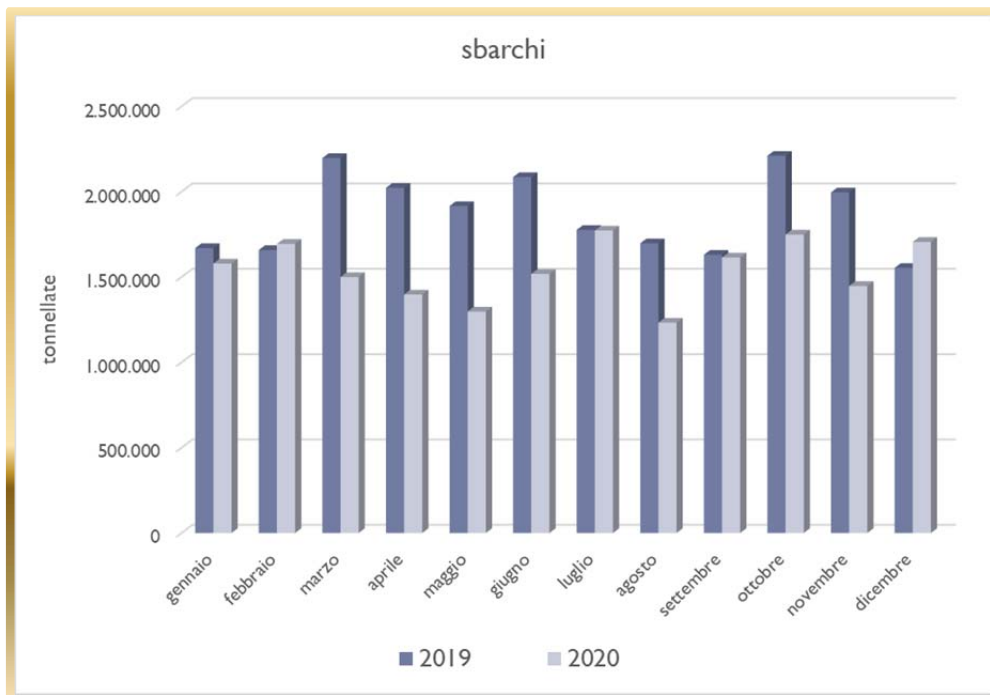




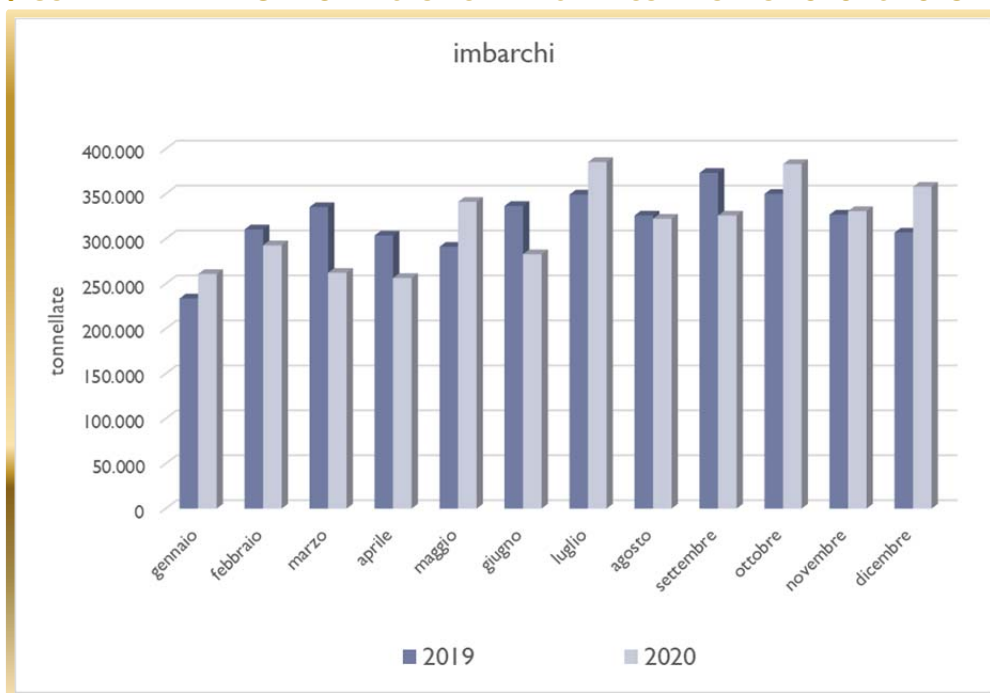
**L'impatto di COVID-19 sugli SBARCHI**

Valutando la serie storica della **MOVIMENTAZIONE MENSILE**, risulta evidente che le misure restrittive per fronteggiare la **pandemia da COVID-19** hanno penalizzato, nel periodo da marzo a giugno, soprattutto gli **SBARCHI**.

**FIGURA 3 – SBARCHI: SERIE STORICA MENSILE E CONFRONTO 2020 vs 2019**



**FIGURA 4 – IMBARCHI: SERIE STORICA MENSILE E CONFRONTO 2020 vs 2019**



Nel **2020** il **NUMERO DI TOCCATE DELLE NAVI** è stato pari a **2.393**, in calo del **10,6%** (**283** navi in meno) rispetto al 2019. Nel **2019** il calo nel numero delle toccate rispetto al **2018** era stato più importante (**450** navi in meno, - **15,83%**).

**Numero toccate e stazza netta**

La **STAZZA MEDIA DELLE NAVI**, invece, è aumentata nel corso degli ultimi anni: nel **2020** è cresciuta dell'**1,3%** rispetto alla media del **2019**, dopo che nel 2019 era cresciuta del **3,6%** rispetto la media del **2018**.

**FIGURA 5 – NUMERO TOCCATE NAVI: SERIE STORICA ULTIMI 3 ANNI**



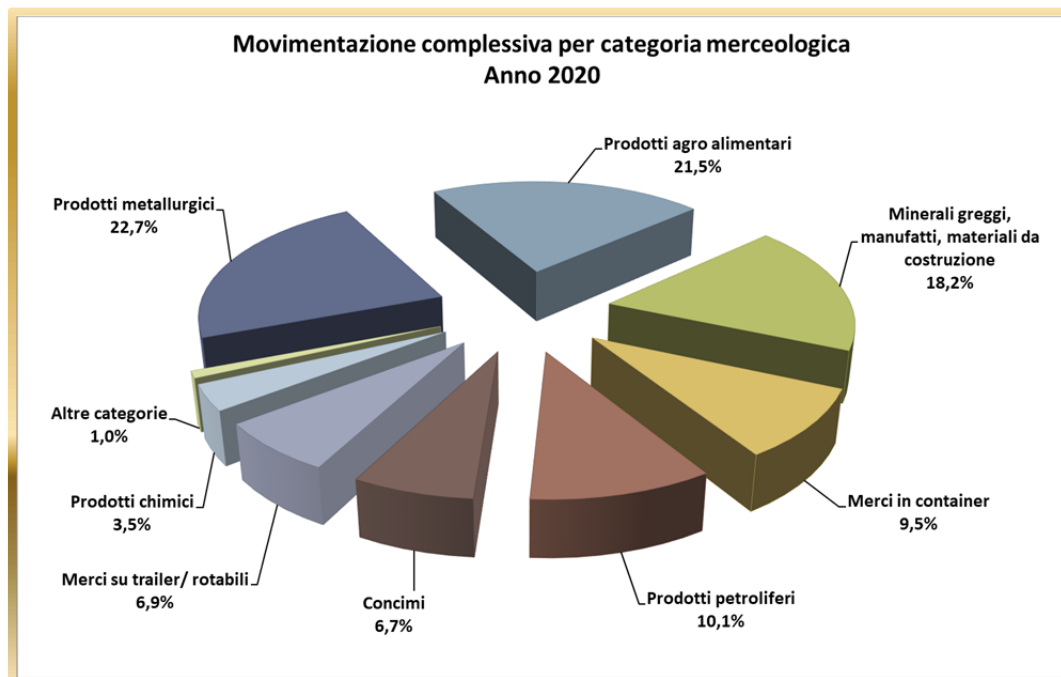
### Merci per condizionamento

Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO** si evince che, rispetto allo scorso anno, le **MERCI SECCHHE** (rinfuse solide, merci varie e unitizzate) - con una movimentazione pari a **18.253.199 TONNELLATE** - sono calate del **15,5%** (**3.360 MILA TONNELLATE** in meno) e, nell'ambito delle stesse, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER** presentano un calo del **10,9%** (**2.127.236 TONNELLATE**, con **261 MILA TONNELLATE** in meno) mentre le **MERCI SU ROTABILI** del **4,9%** (**1.551.575 TONNELLATE**, **79 MILA TONNELLATE** in meno).

### Prodotti liquidi

I **PRODOTTI LIQUIDI** - con una movimentazione pari a **4.154.282 TONNELLATE** - hanno registrato una diminuzione del **10,5%** (circa **489 MILA TONNELLATE** in meno).

**FIGURA 6 - MOVIMENTAZIONE PER CATEGORIA MERCEOLOGICA: ANNO 2020**



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

## **2020: I PORTI E LA LOGISTICA NON SI FERMANO,**

Il forte impatto della pandemia sul Pil e sul commercio mondiale ha fatto registrare un **2020** caratterizzato da un considerevole rallentamento nell'import/export e con relative conseguenze sullo shipping mondiale. Questa crisi ha colpito in pieno tutto il **CLUSTER MARITTIMO**, colpendo duro – ma senza travolgerle - compagnie di navigazione, porti, terminal e l'intera catena logistica.

Dopo la prima fase della pandemia, caratterizzata più su come organizzare i servizi portuali relativi al calo delle quantità di merci sbarcate /imbarcate e a garantire i livelli occupazionali, le **VARIE ADSP** della portualità italiana sono state impegnate sui problemi infrastrutturali, finanziari e fiscali e su come aiutare le imprese di navigazione e portuali.

Se è vero che molte delle le navi da crociera sono ancora ferme, e i traghetti stanno viaggiando solo per garantire la continuità territoriale delle isole e il traffico merci indispensabile al rifornimento del Paese, è vero anche che, nella fase più acuta della pandemia, **LA LOGISTICA E I TRASPORTI NON SI SONO MAI FERMATI**, portando le merci, anche del paniere primario dei beni e di prima necessità, alla destinazione finale.

Come ben sottolinea lo **SPOT IN ONDA** sulle reti televisive in questi giorni, a cura del **MIT**, con il quale si esprime un doveroso grazie a tutti gli attori della catena, la logistica portuale e i correlati trasporti marittimi rappresentano l'asset di sviluppo economico principale del nostro Paese almeno nel breve e medio periodo, ed è in questo scenario che vanno analizzati i numeri concernenti il calo dei traffici marittimi nei vari porti italiani.

## LE PREVISIONI DEL FMI PER IL 2021 E IL 2022

*(Annual Report 2020; World Economic Outlook Update, Jan 2021)*

Secondo il FMI, l'**ECONOMIA MONDIALE** viaggia a una velocità superiore alle attese, dopo essersi contratta nel 2020 del **3,5%** (*meno del 4,4% previsto in ottobre*). Il PIL crescerà nel **2021** del **5,5%**, (*0,3% più rispetto alle stime precedenti*) e, per il **2022**, il Fondo conferma una crescita del **4,2%** (*invariata rispetto alle stime precedenti*). La ripresa, avverte comunque il FMI è "*incompleta*", con l'attività economica che "*resta ben al di sotto dei livelli pre-pandemia*" e soggetta a una forte "*incertezza*".

Il Pil di **EUROLANDIA** crescerà nel **2021** meno delle attese, segnando un **+4,2%**, (*1% in meno rispetto alle previsioni di ottobre*), mentre per il **2022** la crescita è stata rivista al rialzo di 0,5 punti, al **3,6%**.

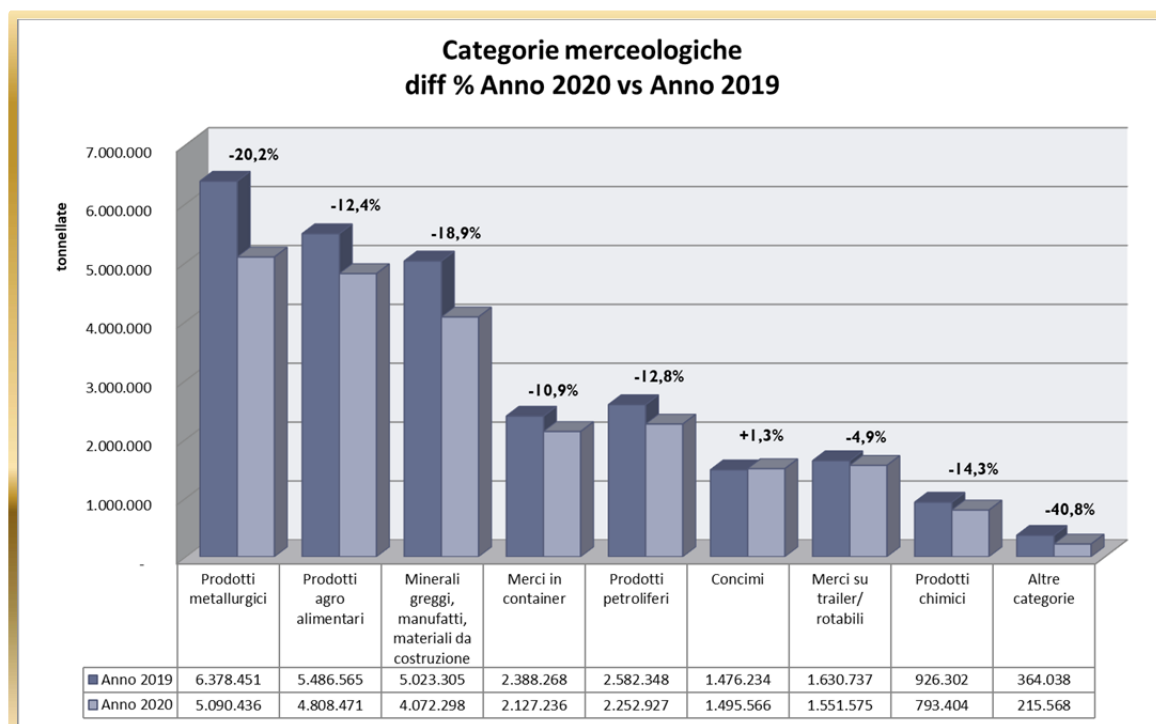
Il FMI ha rivisto al ribasso la stime di crescita per l'**ITALIA** nel **2021**, con una economia che quest'anno crescerà del **3,0%** (*2,2 punti percentuali in meno delle previsioni precedenti*), ma nel **2022** è stimato crescere del **3,6%** (*l'1,0% in più alle stime di ottobre*).

Con la ripresa dell'attività economica, dovrebbe ripartire anche il **COMMERCIO**, che si stima crescerà circa dell'**8%** nel 2021, anche se per ritornare ai livelli pre pandemia, ci vorrà però tempo: anche con la ripresa, gli output gap non dovrebbero chiudersi fino a dopo il 2022.

La **CINA** fa storia a sé e, malgrado la pandemia, sarà l'unica grande economia a salvarsi dalla recessione nel **2020**, con una crescita stimata al **2,3%** e una accelerazione all'**8,1%** nel **2021**. Nel **2020** i porti marittimi cinesi hanno movimentato, infatti, un totale di **9,48 MILIARDI DI TONNELLATE DI MERCI**, con una crescita del **+3,2%** sul **2019**, aumento che ha registrato un'attenuazione alla fine del 2020, in particolare relativamente al traffico delle merci con l'estero, che si è attestato a **4,00 MILIARDI DI TONNELLATE (+3,9%)**.

## II. FOCUS principali Categorie Merceologiche

FIGURA 7 - CATEGORIE MERCEOLOGICHE: CONFRONTO TRA 2020 VS 2019



(CFR. TABELLA N. 3: "FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE")

### 1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (*derrate alimentari e prodotti agricoli*), con **4.808.471 TONNELLATE** di merce, ha registrato nel **PERIODO GENNAIO-DICEMBRE 2020** un calo del **12,4%** (**678 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto allo scorso anno.

**Gennaio-Dicembre 2020**

Significativa è la contrazione dei **CEREALI SBARCATI**, categoria merceologica che sta registrando quest'anno il maggior calo nel porto di Ravenna (**-54,2%**, **PARI A OLTRE UN MILIONE DI TONNELLATE**), nonostante si sia registrato un calo della produzione nazionale di grano duro (arrivato ad un 20% in meno, secondo ANACER), con conseguente necessità per l'industria alimentare nazionale di importare dall'estero la differenza per compensare la scarsità di produzione interna.

**Il calo dei cereali**

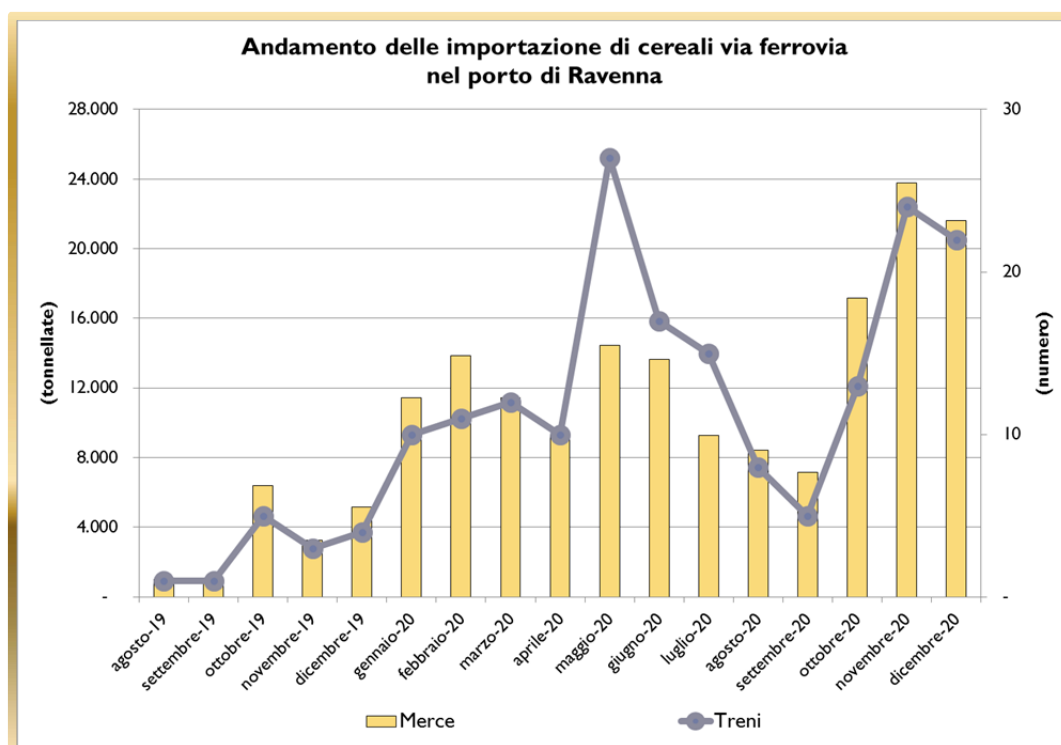
### Misure di contenimento della pandemia da COVID-19

L'importazione di cereali ha risentito, infatti, sia della **MINORE DOMANDA** causata dai vari lockdown e dalle varie misure di contenimento introdotte dal Governo per contenere la diffusione dei contagi da **COVID-19** e dal conseguente calo prolungato dei consumi nel **CIRCUITO HORECA** (*Hotellerie-Restaurant-Café/Catering*), principalmente a causa dell'assenza di turisti, e nelle mense aziendali (molti dipendenti lavorano ancora da casa), sia dell'**ACCUMULO DI SCORTE** dalla fine dello scorso anno, con il sistema produttivo che non riesce ancora a riprendere la piena operatività ai ritmi precedenti.

### La concorrenza del treno

Vale la pena, inoltre, rilevare come nel 2020 gli scarsi arrivi via nave siano stati, in parte, compensati dagli arrivi via **treno** dai Paesi dell'est Europa), risultato molto competitivo (accanto al camion) rispetto al trasporto marittimo grazie a politiche di sostegno al ferroviario e a politiche daziarie.

**FIGURA 8 - CEREALI IMPORTATI VIA FERROVIA: AGO 2019 - DIC 2020**



Nel 2020, infatti, i quantitativi di cereali arrivati in porto via treno dai Paesi dell'est Europa (principalmente da Ungheria e Croazia) sono stati pari a **190 MILA TONNELLATE (PER 194 TRENI)**, mentre lo scorso anno erano state **17 MILA (PER 14 TRENI)** e, per quanto riguarda le partenze, si sono registrate **238 MILA TONNELLATE** di cereali, **345 TRENI** e **4.876 CARRI**, in lieve aumento (**9,0%**) rispetto alle **218 MILA TONNELLATE** del 2019 e ai corrispondenti **220 TRENI** e **4.000 CARRI**.

Il trend negativo del **COMPARTO AGROALIMENTARE**, purtroppo, è destinato a protrarsi almeno sino a Giugno 2021, quando l'auspicato piano vaccinale sarà pienamente avviato e si saranno potute restringere le pesanti misure restrittive per il contrasto della Pandemia da COVID-19.

Negativa anche la movimentazione delle **FARINE DI SEMI E FRUTTI OLEOSI** che è risultata in calo del **6,0%** sul progressivo dell'anno.

**In calo farine di semi e frutti oleosi**

Le misure di contenimento imposte dalla pandemia da COVID-19, in particolare il fermo del circuito HORECA, hanno penalizzato i **CONSUMI DI CARNI PREGIATE**, impattando negativamente sull'intera filiera e sulla produzione mangimistica europea; a ridimensionare l'impiego di mangimi industriali ha contribuito, inoltre, la **MAGGIORE DISPONIBILITÀ DI FORAGGI**, al netto delle perdite registrate nell'Europa orientale a causa della siccità.

Un **MIX DI ELEMENTI** che ha ridotto del **2,9%** la **PRODUZIONE EUROPEA DI MANGIMI** destinati al bestiame bovino, in un'annata che - sia per ragioni contingenti che per fattori strutturali - ha chiuso con il segno negativo anche nel comparto suino.

In aumento negli ultimi **DUE MESI** gli **OLI ANIMALI E VEGETALI** che hanno contribuito al recupero sul calo progressivo dei mesi precedenti, consentendo di chiudendo l'anno con un - **4,0%**.

**In recupero Oli animali e vegetali**



**In crescita**  
**Semi e Frutti oleosi** Positivo il dato dei **SEMI E FRUTTI OLEOSI** sia nel mese di Dicembre **(+52%)** che nel progressivo annuale, che si chiude a **1.140.746 TONNELLATE (+25,8%)**, grazie al progressivo avvio, sino all'entrata a pieno regime, del ciclo industriale di uno stabilimento attivo del Porto di Ravenna.

### SOIA AI MASSIMI DA SEI ANNI - IMPORTAZIONI RECORD IN CINA

Il 2020 si chiude con un vero e proprio boom di acquisti di **SOIA** che ha innescato una spettacolare ripresa delle quotazioni internazionali dei semi.

Il principale fattore di traino dei prezzi, secondo gli analisti, è la **CINA** - che assorbe oltre il 60% delle esportazioni mondiali di soia – che da mesi sta importando enormi quantità di soia, dagli Usa e non solo, sino a toccare nel complesso **100 MILIONI DI TONNELLATE** nel 2020, un record storico.

C'è la **pandemia da Covid**, che ha spinto il Governo a rafforzare le scorte alimentari (non solo di soia ma anche di cereali) per prevenire possibili carenze o difficoltà di approvvigionamento. Inoltre, il fabbisogno cinese di soia è aumentato con la **fine dell'emergenza negli allevamenti di maiali**, il cui numero di capi era stato dimezzato dalla febbre suina africana, che si era diffusa da agosto 2018, ma oggi ha recuperato già al 90% secondo il ministero dell'Agricoltura.

Il ritmo degli acquisti dagli Usa colpisce comunque in modo particolare, dopo che il commercio si era quasi azzerato all'apice della **guerra dei dazi**.

Il mese scorso Pechino ha importato **6,04 MILIONI DI TONNELLATE** di soia americana, un aumento del **136%** rispetto a novembre 2019, e non è solo un tema di stagionalità: gli Usa in questo periodo sono favoriti rispetto ai fornitori sudamericani, ma Pechino secondo fonti Bloomberg sta continuando a ordinare soia «made in Usa», anche per consegna febbraio, mese in cui l'export dal Brasile tornerà ad essere abbondante.

## 2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

I **MATERIALI DA COSTRUZIONE**, con **4.072.298 TONNELLATE** movimentate, hanno registrato un **CALO DEL 18,9% NEL CORSO DEL 2020**, con oltre **950 MILA TONNELLATE IN MENO** rispetto alla medesima movimentazione dello scorso anno, da imputarsi principalmente al calo delle importazioni di **MATERIE PRIME (-20,9%) PER LA PRODUZIONE DI CERAMICHE** del distretto di Sassuolo, pari a **3.580.634 TONNELLATE** (circa **948 MILA TONNELLATE IN MENO** rispetto al 2019).

Occorre segnalare che la movimentazione per il **MESE DI DICEMBRE**, invece, è risultata positiva, con i materiali da costruzione che risultano in aumento del **5,4%** e le materie prime ceramiche che hanno visto una movimentazione in crescita del **5,0%**.

**PAOLO MONGARDI**, Presidente di **ACIMAC**, *l'Associazione Costruttori Italiani Macchine e Attrezzature per Ceramica*, in una recente intervista, afferma che *“Sebbene la prudenza sia d’obbligo, riteniamo che dopo due anni di investimenti modesti da parte dei clienti, la fine dell’emergenza Covid potrebbe coincidere con la fisiologica ripresa del settore macchine per ceramica. Questo è sicuramente il nostro auspicio per il 2021”*.

Una previsione supportata, peraltro, da diverse evidenze: *in primis*, il netto miglioramento della situazione dell’industria ceramica in tutto il mondo dal secondo semestre 2020, con una domanda di piastrelle ceramiche che è rimasta sostenuta, a cui si è fatto fronte in molti casi con un forte alleggerimento dei magazzini.

Non solo sono definitivamente ripartiti colossi come **CINA**, **INDIA** e **BRASILE**, ma anche **ITALIA** e **SPAGNA** stanno per chiudere un **2020** con risultati sorprendentemente positivi rispetto alle previsioni della scorsa primavera.

**Mese di Dicembre 2020 in recupero**

**L’auspicata ripartenza per il 2021**

**2020:  
l'anno della  
resilienza** I dati di produzione, vendita ed export 2020 dell'industria italiana delle piastrelle di ceramica risentono della pandemia globale, seppure in miglioramento rispetto al primo lockdown nazionale.

Dopo un primo semestre in cui le vendite sul mercato italiano flettevano in modo considerevole e le esportazioni registravano una diminuzione nell'ordine di venti punti percentuali, si è avviato un percorso di progressiva ripresa dell'attività, che consente di chiudere l'anno con un calo più contenuto nei volumi di vendita complessivi.

Secondo il preconsuntivo 2020 elaborato da **PROMETEIA** sui dati di settore, a fronte di una produzione di piastrelle intorno ai **330 MILIONI DI METRI QUADRATI**, in calo nel **2020** di oltre il **10%** rispetto al **2019**, si stima che le vendite in volume (stimate a **391 MILIONI DI METRI QUADRATI**) abbiamo perso "*appena*" il **4%**, derivanti da esportazioni nell'ordine di **317 MILIONI DI METRI QUADRATI (-2%)** e vendite sul mercato domestico per **73 MILIONI DI METRI QUADRATI (-12%)**.

Il calo produttivo è da imputare principalmente al **LOCKDOWN**, che ha impedito di lanciare nuovi prodotti, bloccando l'attività commerciale e le manifestazioni fieristiche.

Inoltre, circa un **15%** delle vendite complessive nell'anno, pari a **60 MILIONI DI METRI QUADRATI**, derivano da **GIACENZE A MAGAZZINO**.

**Il rimbalzo atteso nel 2021** Per quanto riguarda le prospettive del sistema **ITALIA**, è atteso un significativo rimbalzo dell'edilizia in Italia nel **2021** (oltre il **+10%**), anche se si potrà tornare ai livelli pre-pandemia non prima del 2023.

In **SPAGNA**, i primi 10 mesi dell'anno si sono chiusi con una flessione produttiva del 6,5% sul 2019 ma con un forte incremento delle esportazioni di piastrelle, tanto che l'associazione di categoria spagnola **ASCER** prevede di chiudere il **2020** mantenendo lo stesso fatturato del **2019 (3,74 MILIARDI DI EURO)**.

### Competitors

Non è però solo la Spagna a minacciare il made in Italy (il florido DISTRETTO DI CASTELLON sta andando meglio di quello di Sassuolo nell'emergenza pandemica), ma si dovranno fare i conti con l'avanzata rapidissima dei ceramisti **TURCHI E INDIANI**, in particolare negli Usa, primi importatori di piastrelle al mondo (continuano ad arretrare invece gli indiscussi leader cinesi, dal 2016 in retromarcia).

Tra i mercati di riferimento, sono sostanzialmente stabili le esportazioni in **EUROPA** – che coprono oltre i 2/3 delle esportazioni – a fronte di vendite extra comunitarie che, invece, presentano flessioni più marcate.

### Mercati di riferimento

La congiuntura, infatti, è stata diversa da continente a continente.

Se le vendite in **EUROPA OCCIDENTALE** sono stimate in crescita nel **2020** del **+2,2%** - grazie a risultati positivi nei mercati di lingua tedesca – e ad una sostanziale stasi (**-1,7%**) in **NORD AMERICA**, negativo è stato l'anno per **GOLFO, NORD AFRICA E FAR EAST**, dove la flessione è stata nell'ordine del **-10/12%** e ancor di più in **AMERICA LATINA (-30%)**.

## LE SFIDE FUTURE SECONDO CONFINDUSTRIA CERAMICA

*“Nell'anno che ha visto la pandemia condizionare la nostra vita e le nostre attività – ha sottolineato **Giovanni Savorani**, Presidente di **CONFINDUSTRIA CERAMICA** - possiamo dire che questo 2020 si è chiuso in flessione, ma tutto sommato, meno peggio di quanto ci si potesse aspettare”.*

Secondo il Presidente **Savorani**, ci sono **TRE GRANDI QUESTIONI APERTE**, che possono pregiudicare in modo pesante la competitività delle nostre imprese:

- il **SISTEMA DEGLI ETS** dell'Unione Europea che, pur mirando ad un obiettivo climatico pienamente condivisibile, penalizza in modo incoerente un settore, come quello della ceramica italiana, che ha investito importanti risorse ed è all'avanguardia nella tecnologia esistente;
- il **NODO DELLE INFRASTRUTTURE**, avviando i lavori per la Bretella Campogalliano-Sassuolo e per le oltre opere di viabilità ordinaria, cui si aggiunge il progetto regionale di collegamento ferroviario tra gli scali di Marzaglia e di Dinazzano per rendere più efficiente l'intero sistema ed aumentare il ricorso al trasporto su rotaia;
- gli **INCENTIVI DEL SUPERBONUS 110%** che devono diventare cantieri reali, equiparando la scadenza degli incentivi a quella del Recovery Plan (anno 2026), semplificando le procedure e garantendo una sufficiente capienza dei plafond delle banche per finanziare tutti gli interessati a ristrutturare.

**Franco Guidi**, Amministratore Delegato di **LOMBARDINI22**, la più importante società di progettazione in Italia, approfondisce poi le trasformazioni in atto nella **progettazione** degli spazi residenziali e commerciali.

*"In Italia chi fa progettazione e architettura ha dimensioni troppo piccole. Dobbiamo ragionare sempre più in termini di filiera sui mercati internazionali, oltre che in Italia dove è necessario rendere il codice degli appalti un volano per l'intera economia, accorciando sensibilmente i tempi tra la progettazione e la costruzione. Per le trasformazioni in atto, la ceramica è un materiale straordinario anche in un'ottica di economia circolare, grazie alle sue caratteristiche di sostenibilità e igienicità".*

**Paolo Lamberti**, vice presidente di **Acimac**, e **Claudio Casolari** presidente di **FEDERCHIMICA-CERAMICOLOR**, rilevano infine la centralità - per il rimbalzo auspicato nel 2021 - dell'operare in una logica di **filiera**, del rilancio del **Piano Industria 4.0** e della **formazione** verso le giovani generazioni.

### 3. PRODOTTI METALLURGICI

I **PRODOTTI METALLURGICI** nel Porto di Ravenna, con **5.090.436 TONNELLATE NEL 2020**, risultano **IN CALO**, rispetto allo scorso anno, del **20,2%** (**1.288 MILA TONNELLATE** in meno).

**Gennaio-Dicembre 2020**

Dopo un primo semestre in calo, rispetto ai **PRIMI SEI MESI** del 2019, del **-28,6%** ed un mese di **LUGLIO** in crescita del **14,6%** che aveva alimentato la speranza di un'inversione di tendenza per il porto di Ravenna, nei mesi successivi si è via via riaffermato un andamento negativo, con un clima di incertezza che ha investito le consegne del materiale, culminato nel mese di **NOVEMBRE**, in calo del **-41,5%** (quasi 240 mila tonnellate in meno rispetto novembre 2019).

**L'andamento nei 12 mesi**

Il **MESE DI DICEMBRE** è risultato, finalmente, in **AUMENTO DEL 36,5%** (oltre **150 MILA TONNELLATE** in più rispetto dicembre 2019), contribuendo al recupero sul progressivo annuale.

L'import di metallurgici da *paesi extra-UE* del **PORTO DI RAVENNA NEL 2020** è stato pari a **2.860.162 TONNELLATE**, che rappresentano il **56,2%** del totale, in calo del **24,8%** in meno rispetto al 2019.

**Calo dell'import**

Analizzando i singoli Paesi, i maggiori cali in valore assoluto nei traffici con i Paesi extra-UE sono quelli con la **CINA** (-351 mila tonnellate, -73,4%), l'**INDIA** (-204 mila tonnellate, 32,5%), la **TURCHIA** (-164 mila tonnellate; 15,0%), mentre per i paesi comunitari le flessioni maggiori si riscontrano con la **GERMANIA** (-256 mila tonnellate; -32,5%;) e la **SLOVENIA** (-159 mila tonnellate 81,3%;).

Gli sbarchi da **TARANTO** (ex ILVA) a in tutto il 2020, pari a **1.049.759 TONNELLATE**, sono invece **IN CRESCITA DEL 14,8%** rispetto al 2019.

A proposito dell'**EX ILVA**, è di pochi giorni la presentazione del nuovo piano industriale di **ARCELORMITTAL ITALIA-INVITALIA** ai sindacati, nella sede di Confindustria.

**Un nuovo piano industriale per EX-ILVA**

Gli elementi chiave del nuovo piano industriale di **310 MILIONI** di investimenti sono centrati per il 2021 sul rifacimento dell'**ALTOFORNO 5** - l'altoforno più grande d'Europa, spento dal 2015 - con il completamento della progettazione con i fornitori e l'affidamento degli ordini, ed una conseguente risalita della produzione e delle spedizioni per il **2021** da **3,3 A 5 MILIONI DI TONNELLATE**.

## **ACCIAIO, IMPENNATA DEI PREZZI, CONTINUA LA GUERRA DEI DAZI**

Nelle ultime settimane del 2020 il mercato del SIDERURGICO ha registrato un'impennata delle quotazioni di un'entità che non si sperimentava da anni: dalle materie prime ai prodotti finiti, dagli acciai comuni agli acciai speciali, tutto si sta muovendo al rialzo, con una violenza inattesa. BOLLA o vero e proprio riposizionamento? All'aumento dei prezzi si aggiunge anche una certa difficoltà a reperire alcune tipologie di prodotti, soprattutto in relazione a misure specifiche.

Questo combinato disposto sta provocando un effetto collaterale importante: **alcuni lavori programmati** (come, ad esempio, per quanto riguarda i COILS) e che prevedono l'utilizzo di tubi **sono stati rinviati**, nella speranza di un possibile calo dei prezzi, in quanto previsti e contrattualizzati con costi a carico dell'utente finale, calcolati sulla base dei prezzi del tubo dei mesi scorsi, oggi non più remunerativi.

La **RUSSIA** sta spingendo avanti, a tale proposito, una serie di misure per applicare **dazi all'esportazione per rottami e prodotti siderurgici**, al fine di proteggere il mercato domestico e, alla fine di dicembre, tutte le esportazioni di prodotti siderurgici sono state assoggettate a dazi.

Dazi ed aumento dei prezzi colpiscono quei **Porti**, come quello di Ravenna, che sono rilevanti **importatori da Paesi EXTRA UE**, perché i Paesi esportatori stanno soffrendo l'impatto dei prezzi sul mercato domestico, in particolare per le forniture di materie prime.

Suona un **campanello di allarme per il settore internazionale**, in quanto non è da escludere che altri importanti Paesi produttori di acciaio intraprendano simili strade nel corso del 2021.

## ACCIAIO, EUROPA CONTRO TURCHIA

A seguito della denuncia presentata il 31 marzo 2020 da **EUROFER** e dell'indagine avviate a valle dall'UE, dal **7 GENNAIO 2021** la **COMMISSIONE EUROPEA** ha introdotto un nuovo regolamento che prevede l'istituzione di un **DAZIO ANTIDUMPING PROVVISORIO SULLE IMPORTAZIONI DI ALCUNI PRODOTTI** «*laminati piatti di ferro, di acciai non legati o di altri acciai legati, anche arrotolati (compresi i prodotti tagliati su misura e in nastri stretti), semplicemente laminati a caldo, non placcati né rivestiti, originari della Turchia*». Dal provvedimento, che avrà durata di sei mesi, «sono **ESCLUSI** i prodotti di acciaio inossidabile e al silicio detti "magnetici" a grani orientati; i prodotti di acciaio per utensili e di acciaio rapido; i prodotti non arrotolati, che non presentano motivi in rilievo, di spessore superiore a 10 mm e di larghezza pario superiore a 600 mm; i prodotti non arrotolati, che non presentano motivi in rilievo, di spessore pari o superiore a 4,75 mm ma non superiore a 10mm e di larghezza pari o superiore a 2 050 mm». I dazi variano dal **4,8%** fino al **7,6%** imposto alla maggior parte delle società turche.

**La risposta della Turchia** non si è fatta attendere: a pochi giorni dalla decisione europea, infatti, il ministero del Commercio turco ha avviato un'indagine antidumping sulle importazioni di coils laminati a caldo dall'Unione europea e dalla Corea del Sud, dopo che la **TURKISH STEEL PRODUCERS ASSOCIATION** ha chiesto al governo turco di imporre contromisure, sostenendo che le quote e le inchieste commerciali avevano già ridotto notevolmente le esportazioni di coils a caldo dalle acciaierie turche verso l'Ue, mentre il processo inverso sarebbe rimasto forte.

I dazi sono stati imposti, a titolo provvisorio, dal **14 GENNAIO 2021** e avranno una validità di sei mesi, visto che si prevede che quelli definitivi dovrebbero essere fissati entro il **13 LUGLIO 2021**. La decisione è arrivata

La **DOPPIA IMPOSIZIONE DI NUOVI DAZI** non potrà che rinfocolare le polemiche che, in Europa e in Italia, hanno caratterizzato gli ultimi mesi e che hanno visto associazioni ed operatori schierati su posizioni opposte.



## 4. ALTRE MERCEOLOGIE

**Petroliferi e chimici liquidi** Continua il calo anche negli per i **PRODOTTI PETROLIFERI (-12,8%)**, che chiudono il **2020** con **2.252.927 TONNELLATE** movimentate e i **CHIMICI LIQUIDI (-14,0%)**, che chiudono il 2020 con **738.159 TONNELLATE** movimentate).

**Andamento nei 12 mesi** Dopo l'andamento positivo di **GENNAIO** e **FEBBRAIO**, i **PRODOTTI PETROLIFERI** e i **CHIMICI LIQUIDI** sono stati in calo lungo tutti gli 11 mesi, fatta eccezione per i **CHIMICI LIQUIDI** nel mese di **LUGLIO** e i **PRODOTTI PETROLIFERI** nel mese di **AGOSTO**. Ad aggravare il calo progressivo per i **PRODOTTI PETROLIFERI** è il mese di **DICEMBRE (-28,4%** rispetto dicembre 2019), che invece contribuisce positivamente al recupero sul progressivo annuo per i **CHIMICI LIQUIDI (+18,7%** rispetto dicembre 2019).

**Gli effetti della pandemia** Il calo è prevalentemente da ricondurre alle misure adottate per contrastare l'emergenza sanitaria, in quanto legati alle attività economiche che si sono praticamente dovute fermare: i **PRODOTTI PETROLIFERI**, che dipendono dalla mobilità e dunque dai carburanti, e i **PRODOTTI CHIMICI** per i quali i cali più significativi riguardano le materie prime di base di industrie che operano nei settori più colpiti, ovvero industria del mobile, del tessile e dell'auto. Occorre anche considerare l'aumento, rispetto al 2019, della movimentazione in entrata nel Porto via ferrovia, anziché via nave, di **PRODOTTI LEGATI ALLA SANIFICAZIONE**.

Per l'**OLIO COMBUSTIBILE**, la diminuzione è da ricondurre in primo luogo all'emergenza sanitaria, in quanto diverse industrie nel Porto lo utilizzano quale materia prima per la produzione di intermedi destinati all'industria dell'auto. Incide, inoltre, l'effetto della **RIDUZIONE DEL MERCATO DEL BUNKERAGGIO** per la riduzione del traffico portuale e alle nuove normative relative alla qualità dei carburanti utilizzati dalle navi che, riducendo il contenuto massimo di zolfo, ha portato ad un ulteriore contrazione dei consumi dell'olio combustibile.

Per i **CONTENITORI**, pari a **194.868 TEUs NEL 2020**, si **Contenitori** sono registrati **23.270 TEUs** in meno rispetto al 2019 (**-10,7%**). Il **NUMERO DELLE TOCCATE** delle navi portacontainer, in particolare, è stato pari a **443** contro le **465** dello scorso anno.

Durante i primi 10 mesi del 2020 i TEUs movimentati sono stati in calo, e i primi segnali di ripresa di sono registrati nel mese di **NOVEMBRE (+2,1%** rispetto a novembre 2019), con un mese di **DICEMBRE** di nuovo in calo (**14.369 TEUs**), in calo dell'**11,7%** rispetto lo stesso mese del 2019. **Andamento nei 12 mesi**

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

La catena logistica è di nuovo sotto stress, con difficoltà **L'aumento dei noli** paragonabili in alcuni settori a quelle sperimentate la primavera scorsa in seguito all'esplosione della pandemia. Negli ultimi due mesi il costo dei trasporti dall'Asia è più che quadruplicato, diventando così alto da superare in alcuni casi il valore della merce scambiata, e i ritardi sulle consegne si stanno allungando: una situazione sempre più pesante per le aziende, costrette in questo periodo a confrontarsi anche con l'impatto della Brexit e con la sfida epocale della distribuzione dei vaccini anti-Covid.

*«Con la domanda di nuovi container che rimane forte e gli ordini record registrati dalle fabbriche fino al primo trimestre 2021, si stima che la produzione di attrezzature per contenitori aumenterà l'anno prossimo fino al 40% con un'ulteriore crescita prevista negli anni successivi». A prevederlo è DREWRY, che però avverte: «L'aumento della produzione di nuovi container contribuirà sicuramente ad alleviare le carenze avute in questi mesi, ma l'impatto maggiore ci sarà quando la domanda di carico e i programmi delle compagnie di navigazione si saranno normalizzati, visto che le interruzioni del trasporto (blank sailings) causate dal Covid-19 si esauriranno nella prima metà del 2021».*

## LA CRISI DEI CONTAINER HA CONTAGIATO L'EUROPA.

**L'IMPENNATA DEI NOLI DELLE PORTACONTAINER** – davvero vertiginosa – aveva interessato inizialmente soprattutto le rotte dalla *CINA* agli *STATI UNITI*, le prime a registrare una forte ripresa dei traffici marittimi a partire dall'estate scorsa.

Il boom delle esportazioni cinesi e il risveglio dei consumi americani (che il Covid ha dirottato in massa dai servizi ai prodotti, spesso comprati online) si sono scontrati con la difficoltà a reperire i contenitori che, vuoti, sono rimasti in gran parte bloccati in *NORD AMERICA* e in *EUROPA*, dove il Covid per alcuni mesi aveva semiparalizzato le attività industriali.

E riposizionarli si è rivelata un'impresa titanica, con l'Europa rimasta *“col cerino in mano”*.

Gli armatori hanno privilegiato i trasporti tra Cina e Usa, diventati super-redditizi, ed ora è soprattutto sulle rotte trascurate che i noli “scottano”: per spedire un container da 40 piedi dall'Asia al Nord Europa oggi si spendono in media più di **9MILA DOLLARI**, contro i circa **2MILA DOLLARI** che si pagavano a novembre e, sul mercato, circolano richieste addirittura fino a **16MILA DOLLARI** per FEU (Forty-foot equivalent unit).

In più quasi sempre gli armatori impongono tariffe extra, per garantire lo spazio sulla nave o il rispetto dei tempi di consegna: cifre esorbitanti, che per le merci di scarso valore spingono a rinunciare del tutto alla consegna. E nel frattempo i magazzini si svuotano.

*«Ci sono molte aziende in difficoltà, perché non sanno più come procurarsi materie prime o semilavorati»,* racconta **Silvia Moretto**, presidente di **FEDESPEDI**, l'associazione degli spedizionieri. *«In questo periodo dell'anno, con l'avvicinarsi del Capodanno lunare in Cina, c'è sempre una forte congestione nei trasporti marittimi, ma oggi siamo a livelli esasperati. I noli sono altissimi e comunque, a prescindere da quanto si paga, se non ci sono i container la merce non parte. Una situazione così non si era mai vista».*

Continua il trend positivo delle **due linee RO-RO Ravenna – Brindisi – Catania** e per il relativo traffico di **TRAILER GESTITO DA T&C – TRAGHETTI E CROCIERE**, che nel **2020** ha registrato oltre **64.000 ROTABILI (+0,46%)**.

## TRAILER

L'inversione di tendenza – prima nel numero dei pezzi, poi in termini di tonnellate – è partita dal mese di Giugno 2020 e, dal 17 luglio, le due navi **EUROCARGO SICILIA** e **EUROCARGO CATANIA** di proprietà del **GRUPPO GRIMALDI** (fino a tale data noleggiate alla CIN/Tirrenia) sono state riposizionate su una nuova linea **“Ravenna – Brindisi – Catania”**, riattivando così un servizio RO-RO del Gruppo sospeso qualche anno fa, affiancando quello **“storico”** della CIN/Tirrenia che ha continuato ad operare con il medesimo numero di navi.

## Andamento nei 12 mesi

Il dato relativo alla movimentazione complessiva dei trailer - che si chiude comunque con un mese di **DICEMBRE** in recupero (in crescita dell'**11,1%** per numero di pezzi e del **2,8%** in termini di tonnellate rispetto Dicembre 2019) - ha registrato invece un calo sul totale annuo del **5,2%** in quando lo scorso anno era attiva la linea con l'**ALBANIA** (non gestita dal terminal **T&C**) che ha cessato a dicembre 2019.

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

Negli ultimi due mesi del 2020 si è assistito ad una ripresa degli sbarchi di **AUTOMOTIVE**, che chiudono il **2020** a **6.258 PEZZI**, con un saldo comunque rimane negativo (-3.965 pezzi), pari a **-38,8%** rispetto all'anno precedente.

## AUTOMOTIVE

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

L'8 gennaio 2021 l'**ART** ha comunicato la liberalizzazione del 40% delle linee precedentemente sovvenzionate dallo Stato, avendo valutato positivamente la scelta del MIT di aprire al mercato 4 collegamenti su 10, in precedenza oggetto di convenzione: **LIVORNO-CAGLIARI**, **RAVENNA-BRINDISI-CATANIA**, **GENOVA-OLBIA-ARBATAX** e **NAPOLI-PALERMO**.

## ART liberalizza la linea Ravenna-Brindisi-Catania

La presenza consolidata di operatori in concorrenza, infatti, ha fatto cessare le condizioni di fallimento di mercato che giustificavano l'intervento pubblico attraverso il ricorso ad un regime di compensazioni.

## **AUTOMOTIVE «2020 ANNO PEGGIORE DEL DOPOGUERRA»**

**(DA SIDERWEB)**

Anche il mese di dicembre, stando ai dati messi a disposizione da **ANFIA, FEDERAUTO E UNRAE**, ha confermato il forte calo del mercato dell'auto con 119.454 unità immatricolate (-15%) contro le 140.448 dello scorso anno, *«un calo dovuto soprattutto all'esaurimento degli incentivi stanziati in precedenza»*.

L'automotive italiano chiude il 2020 con tutti i numeri in rosso: mercato, fatturato, profitti sono tutti espressione di un anno disastroso che, purtroppo ricorderemo a lungo.

Secondo le tre associazioni *«il 2020 verrà ricordato come drammatico anche per il settore automotive, con un crollo di immatricolazioni spaventoso, 535.000 vetture in meno rispetto al 2019 (-27,9%) e l'intera filiera in ginocchio»*.

Il presidente di **ANFIA**, *Paolo Scudieri*, archivia *«il 2020 come l'anno più difficile del Dopoguerra per il nostro settore. Per la prima volta dall'inizio della pandemia e dopo ripetute richieste, la manovra ha finalmente incluso anche un intervento a supporto della ripresa del mercato dei veicoli commerciali leggeri, introducendo contributi all'acquisto di nuovi mezzi differenziati in base alla massa totale a terra, all'alimentazione e all'eventuale rottamazione del vecchio veicolo»*.

*Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **FEDERAUTO**, sottolinea come «i dati di dicembre mostrano la realtà del mercato auto in epoca Covid-19: senza incentivi la propensione agli acquisti si riduce drasticamente, mettendo in crisi una intera filiera, la filiera che più incide sulla crescita economica del Paese».*

*Mentre il presidente di **UNRAE**, Michele Crisci commenta così: «Il PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) non potrà prescindere dall'auto e dalle innovazioni alle quali da tempo lavorano i costruttori, senza dimenticare le necessarie infrastrutture pubbliche idonee ad agevolare la diffusione di nuove tipologie di vetture. Inoltre, al fine di non perdere competitività con le concorrenti imprese europee, che godono di particolari agevolazioni fiscali, auspichiamo che in Italia possa finalmente essere rivisto il sistema di detraibilità e deducibilità per i veicoli aziendali».*

## 5. TRAFFICO FERROVIARIO

**In calo tonnellate di merce e numero di carri**

Il **TRAFFICO FERROVIARIO**, con **3.109.805 TONNELLATE MOVIMENTATE** nel **2020**, ha registrato un calo dell'**12,8%** (-456.324 tonnellate) rispetto l'anno precedente e un calo anche nel *NUMERO DEI CARRI* (-7.436 pezzi; -11,7%).

**In crescita il numero di treni**

Al contrario, il *NUMERO DEI TRENI* (**7.434**) nel **2020** è cresciuto del **5,7%**.

Il calo nelle tonnellate complessive movimentate è dovuto principalmente agli *INERTI*, calati del **39%**, pari quasi a **337 MILA** tonnellate, e ai *METALLURGICI* (-14,8%, oltre **302 MILA** tonnellate).

In significativo aumento nel 2020, invece, i *CEREALI E GLI SFARINATI* (+82,1%), grazie ai treni provenienti dall'Est Europa che hanno trasportato oltre **176.000** tonnellate in entrata, e i *FERTILIZZANTI* (+203%) che hanno triplicato i volumi movimentati lo scorso anno.

In aumento anche i *PRODOTTI CHIMICI* (+5,7%) nonché, con una quota decisamente inferiore, la *BORLANDA*, merceologia che nel 2019 non era stata movimentata su ferrovia.

Non positivo anche il trasporto di container su ferrovia che, nonostante l'avvio ad aprile del servizio intermodale di **MEDLOG** sulla rotta "Milano Segrate - porto di Ravenna - Milano Segrate", ha registrato un **-19%**, ovvero **1.674** unità in meno (pari a **3.143** TEUs) rispetto il 2019.

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



## TABELLA 1

### RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	01/12/2019 - 31/12/2019			01/12/2020 - 31/12/2020			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			208			215	7	3,4%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>1.553.406</b>	<b>306.971</b>	<b>1.860.377</b>	<b>1.705.850</b>	<b>358.009</b>	<b>2.063.860</b>	<b>203.482</b>	<b>10,9%</b>
Prodotti petroliferi	202.204	21.400	223.604	145.849	14.327	160.176	-63.428	-28,4%
Rinfuse liquide non petrolifere	164.524	13.840	178.364	166.500	14.000	180.500	2.136	1,2%
Rinfuse solide	678.649	55.869	734.518	767.344	98.911	866.255	131.737	17,9%
Merci varie	402.432	30.296	432.728	523.965	53.244	577.209	144.481	33,4%
Merci in container	64.314	103.284	167.598	61.769	90.910	152.680	-14.919	-8,9%
Merci su trailer/rotabili	41.283	82.282	123.565	40.423	86.617	127.040	3.475	2,8%
<b>CONTAINER (TEU)</b>	<b>7.439</b>	<b>8.828</b>	<b>16.267</b>	<b>7.028</b>	<b>7.341</b>	<b>14.369</b>	<b>-1.898</b>	<b>-11,7%</b>
<b>TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:</b>	<b>3.074</b>	<b>2.763</b>	<b>5.837</b>	<b>3.221</b>	<b>3.178</b>	<b>6.399</b>	<b>562</b>	<b>9,6%</b>
Trailer	2.482	2.636	5.118	2.576	3.108	5.684	566	11,1%
Automotive	587	0	587	641	0	641	54	9,2%
Auto e altri veicoli	5	127	132	4	70	74	-58	-43,9%
<b>PASSEGGERI (numero) di cui:</b>	<b>19</b>	<b>14</b>	<b>33</b>	<b>10</b>	<b>23</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>0,0%</b>
su traghetti	19	14	33	10	23	33	0	0,0%
su navi da crociera			0			0	0	

PERIODO	01/01/2019 - 31/12/2019			01/01/2020 - 31/12/2020			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
Numero toccate			2.676			2.393	-283	-10,6%
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>22.412.881</b>	<b>3.843.367</b>	<b>26.256.248</b>	<b>18.605.004</b>	<b>3.802.477</b>	<b>22.407.481</b>	<b>-3.848.767</b>	<b>-14,7%</b>
Prodotti petroliferi	2.404.241	178.107	2.582.348	2.103.982	148.945	2.252.927	-329.421	-12,8%
Rinfuse liquide non petrolifere	1.912.578	148.436	2.061.014	1.733.430	167.925	1.901.355	-159.659	-7,7%
Rinfuse solide	10.535.033	632.693	11.167.726	8.502.515	931.288	9.433.803	-1.733.923	-15,5%
Merci varie	5.854.717	571.438	6.426.155	4.740.568	400.017	5.140.585	-1.285.570	-20,0%
Merci in container	1.153.303	1.234.965	2.388.268	979.420	1.147.816	2.127.236	-261.032	-10,9%
Merci su trailer/rotabili	553.009	1.077.728	1.630.737	545.089	1.006.486	1.551.575	-79.162	-4,9%
<b>CONTAINER (TEU)</b>	<b>111.477</b>	<b>106.661</b>	<b>218.138</b>	<b>99.175</b>	<b>95.693</b>	<b>194.868</b>	<b>-23.270</b>	<b>-10,7%</b>
Numero toccate navi portacontainer			465			443	-22	-4,7%
<b>TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:</b>	<b>42.904</b>	<b>36.768</b>	<b>79.672</b>	<b>36.478</b>	<b>34.985</b>	<b>71.463</b>	<b>-8.209</b>	<b>-10,3%</b>
Trailer	32.185	34.668	66.853	30.091	33.282	63.373	-3.480	-5,2%
Automotive	10.223	0	10.223	6.249	9	6.258	-3.965	-38,8%
Auto e altri veicoli	496	2.100	2.596	138	1.694	1.832	-764	-29,4%
<b>PASSEGGERI (numero) di cui:</b>	<b>423</b>	<b>439</b>	<b>17.536</b>	<b>221</b>	<b>187</b>	<b>408</b>	<b>-17.128</b>	<b>-97,7%</b>
su traghetti	423	439	862	221	187	408	-454	-52,7%
su navi da crociera			16.674			0	-16.674	-100,0%





## TABELLA 2

### MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	01/12/2019 - 31/12/2019			01/12/2020 - 31/12/2020			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
meze di Dicembre								
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>1.553.406</b>	<b>306.971</b>	<b>1.860.377</b>	<b>1.705.850</b>	<b>358.009</b>	<b>2.063.860</b>	<b>203.482</b>	<b>10,9%</b>
<b>RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:</b>	<b>366.728</b>	<b>35.240</b>	<b>401.968</b>	<b>312.349</b>	<b>28.327</b>	<b>340.676</b>	<b>-61.292</b>	<b>-15,2%</b>
Prodotti petroliferi	202.204	21.400	223.604	145.849	14.327	160.176	-63.428	-28,4%
Prodotti chimici	55.969	10.000	65.969	67.814	10.500	78.314	12.345	18,7%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	105.557	3.840	109.397	98.686	3.500	102.186	-7.211	-6,6%
Concimi	2.998	0	2.998	0	0	0	-2.998	-100,0%
<b>MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:</b>	<b>1.186.678</b>	<b>271.731</b>	<b>1.458.409</b>	<b>1.393.501</b>	<b>329.682</b>	<b>1.723.184</b>	<b>264.774</b>	<b>18,2%</b>
Prodotti agricoli e animali	163.466	10.530	173.996	159.777	0	159.777	-14.219	-8,2%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	168.607	7.688	176.295	183.049	39.394	222.443	46.148	26,2%
Combustibili minerali	0	0	0	34.873	0	34.873	34.873	n.d.
Minerali e cascami per la metallurgia	9.499	0	9.499	7.689	0	7.689	-1.810	-19,1%
Prodotti metallurgici	401.157	19.771	420.928	520.760	52.715	573.475	152.547	36,2%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	303.511	6.591	310.102	314.024	12.767	326.791	16.689	5,4%
Concimi	27.453	39.283	66.736	64.809	46.750	111.559	44.823	67,2%
Prodotti chimici	6.986	0	6.986	4.465	0	4.465	-2.521	-36,1%
Prodotti Diversi	402	2.302	2.704	1.863	529	2.392	-312	-11,5%
Merci in container	64.314	103.284	167.598	61.769	90.910	152.680	-14.919	-8,9%
Merci su trailer/rotabili	41.283	82.282	123.565	40.423	86.617	127.040	3.475	2,8%

PERIODO	01/01/2019 - 31/12/2019			01/01/2020 - 31/12/2020			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
progressivo gen. - dic.								
<b>TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:</b>	<b>22.412.881</b>	<b>3.843.367</b>	<b>26.256.248</b>	<b>18.605.004</b>	<b>3.802.477</b>	<b>22.407.481</b>	<b>-3.848.767</b>	<b>-14,7%</b>
<b>RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:</b>	<b>4.316.819</b>	<b>326.543</b>	<b>4.643.362</b>	<b>3.837.412</b>	<b>316.870</b>	<b>4.154.282</b>	<b>-489.080</b>	<b>-10,5%</b>
Prodotti petroliferi	2.404.241	178.107	2.582.348	2.103.982	148.945	2.252.927	-329.421	-12,8%
Prodotti chimici	733.385	125.096	858.481	605.434	132.725	738.159	-120.322	-14,0%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.160.708	23.340	1.184.048	1.121.800	35.200	1.157.000	-27.048	-2,3%
Concimi	18.485	0	18.485	6.196	0	6.196	-12.289	-66,5%
<b>MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:</b>	<b>18.096.062</b>	<b>3.516.824</b>	<b>21.612.886</b>	<b>14.767.592</b>	<b>3.485.607</b>	<b>18.253.199</b>	<b>-3.359.687</b>	<b>-15,5%</b>
Prodotti agricoli e animali	2.003.812	20.272	2.024.084	966.870	8.812	975.682	-1.048.402	-51,8%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	2.161.149	117.284	2.278.433	2.343.189	332.600	2.675.789	397.356	17,4%
Combustibili minerali	281.488	0	281.488	167.669	0	167.669	-113.819	-40,4%
Minerali e cascami per la metallurgia	70.570	0	70.570	37.105	0	37.105	-33.465	-47,4%
Prodotti metallurgici	5.856.239	522.212	6.378.451	4.713.043	377.393	5.090.436	-1.288.015	-20,2%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	4.865.861	157.444	5.023.305	3.903.976	168.322	4.072.298	-951.007	-18,9%
Concimi	1.080.898	376.851	1.457.749	1.053.811	435.559	1.489.370	31.621	2,2%
Prodotti chimici	67.821	0	67.821	55.245	0	55.245	-12.576	-18,5%
Prodotti Diversi	1.912	10.068	11.980	2.175	8.619	10.794	-1.186	-9,9%
Merci in container	1.153.303	1.234.965	2.388.268	979.420	1.147.816	2.127.236	-261.032	-10,9%
Merci su trailer/rotabili	553.009	1.077.728	1.630.737	545.089	1.006.486	1.551.575	-79.162	-4,9%



**TABELLA 3**

**FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)**

PERIODO	01/12/2019 - 31/12/2019			01/12/2020 - 31/12/2020			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>mese di Dicembre</b>								
Prodotti agricoli e animali di cui:	163.466	10.530	173.996	159.777	0	159.777	-14.219	-8,2%
Cereali	145.410	4.340	149.750	156.657	0	156.657	6.907	4,6%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	274.164	11.528	285.692	281.735	42.894	324.629	38.937	13,6%
Farine di semi e frutti oleosi	83.195	0	83.195	71.544	4.998	76.542	-6.653	-8,0%
Semi e frutti oleosi	73.353	0	73.353	111.505	0	111.505	38.152	52,0%
Oli e grassi animali e vegetali	86.276	3.840	90.116	87.682	3.500	91.182	1.066	1,2%
Prodotti metallurgici di cui:	401.157	19.771	420.928	520.760	52.715	573.475	152.547	36,2%
Coils	371.001	18.439	389.440	514.155	36.756	550.911	161.471	41,5%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	303.511	6.591	310.102	314.024	12.767	326.791	16.689	5,4%
Materie prime per l'industria ceramica	280.705	0	280.705	294.738	0	294.738	14.033	5,0%
Clinker	0	6.591	6.591	0	12.767	12.767	6.176	93,7%

PERIODO	01/01/2019 - 31/12/2019			01/01/2020 - 31/12/2020			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
<b>progressivo gen. - dic.</b>								
Prodotti agricoli e animali di cui:	2.003.812	20.272	2.024.084	966.870	8.812	975.682	-1.048.402	-51,8%
Cereali	1.893.207	4.340	1.897.547	859.675	8.812	868.487	-1.029.060	-54,2%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	3.321.857	140.624	3.462.481	3.464.989	367.800	3.832.789	370.308	10,7%
Farine di semi e frutti oleosi	1.126.271	36.087	1.162.358	1.059.921	33.255	1.093.176	-69.182	-6,0%
Semi e frutti oleosi	906.509	0	906.509	1.136.047	4.699	1.140.746	234.237	25,8%
Oli e grassi animali e vegetali	905.348	23.340	928.688	855.899	35.200	891.099	-37.589	-4,0%
Prodotti metallurgici di cui:	5.856.239	522.212	6.378.451	4.713.043	377.393	5.090.436	-1.288.015	-20,2%
Coils	5.545.706	308.830	5.854.536	4.521.079	294.964	4.816.043	-1.038.493	-17,7%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	4.865.861	157.444	5.023.305	3.903.976	168.322	4.072.298	-951.007	-18,9%
Materie prime per l'industria ceramica	4.528.485	0	4.528.485	3.580.634	0	3.580.634	-947.851	-20,9%
Clinker	0	157.444	157.444	0	161.322	161.322	3.878	2,5%



**TABELLA 4**  
**CONTAINER**

PERIODO	01/12/2019 - 31/12/2019	01/12/2020 - 31/12/2020	Differenza	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
mese di Dicembre				
CONTAINER SBARCATI di cui:	7.439	7.028	-411	-5,5%
pieni	3.870	4.136	266	6,9%
vuoti	3.569	2.892	-677	-19,0%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	8.828	7.341	-1.487	-16,8%
pieni	8.393	7.092	-1.301	-15,5%
vuoti	435	249	-186	-42,8%
<b>CONTAINER TOTALI di cui:</b>	<b>16.267</b>	<b>14.369</b>	<b>-1.898</b>	<b>-11,7%</b>
pieni	12.263	11.228	-1.035	-8,4%
vuoti	4.004	3.141	-863	-21,6%

PERIODO	01/01/2019 - 31/12/2019	01/01/2020 - 31/12/2020	Differenza	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
progressivo gen. - dic.				
CONTAINER SBARCATI di cui:	111.477	99.175	-12.302	-11,0%
pieni	75.545	63.473	-12.072	-16,0%
vuoti	35.932	35.702	-230	-0,6%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	106.661	95.693	-10.968	-10,3%
pieni	93.989	86.438	-7.551	-8,0%
vuoti	12.672	9.255	-3.417	-27,0%
<b>CONTAINER TOTALI di cui:</b>	<b>218.138</b>	<b>194.868</b>	<b>-23.270</b>	<b>-10,7%</b>
pieni	169.534	149.911	-19.623	-11,6%
vuoti	48.604	44.957	-3.647	-7,5%



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

PERIODO	01/12/2019 - 31/12/2019	01/12/2020 - 31/12/2020	Differenza	
			(PEZZI)	%
mese di Dicembre	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	3.074	3.221	147	4,8%
Trailer	2.482	2.576	94	3,8%
Automotive	587	641	54	9,2%
Auto e altri veicoli	5	4	-1	-20,0%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	2.763	3.178	415	15,0%
Trailer	2.636	3.108	472	17,9%
Automotive	0	0	0	n.d.
Auto e altri veicoli	127	70	-57	-44,9%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	5.837	6.399	562	9,6%
Trailer	5.118	5.684	566	11,1%
Automotive	587	641	54	9,2%
Auto e altri veicoli	132	74	-58	-43,9%

PERIODO	01/01/2019 - 31/12/2019	01/01/2020 - 31/12/2020	Differenza	
			(PEZZI)	%
progressivo gen. - dic.	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	42.904	36.478	-6.426	-15,0%
Trailer	32.185	30.091	-2.094	-6,5%
Automotive	10.223	6.249	-3.974	-38,9%
Auto e altri veicoli	496	138	-358	-72,2%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	36.768	34.985	-1.783	-4,8%
Trailer	34.668	33.282	-1.386	-4,0%
Automotive	0	9	9	n.d.
Auto e altri veicoli	2.100	1.694	-406	-19,3%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	79.672	71.463	-8.209	-10,3%
Trailer	66.853	63.373	-3.480	-5,2%
Automotive	10.223	6.258	-3.965	-38,8%
Auto e altri veicoli	2.596	1.832	-764	-29,4%



**TABELLA 6**  
**PASSEGGERI**

PERIODO	01/12/2019 - 31/12/2019 (NUMERO)	01/12/2020 - 31/12/2020 (NUMERO)	Differenza	
			(NUMERO)	%
<b>mese di Dicembre</b>				
su TRAGHETTI di cui:	33	33	0	0,0%
in sbarco	19	10	-9	-47,4%
in imbarco	14	23	9	64,3%
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	#DIV/0!
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>0,0%</b>

PERIODO	01/01/2019 - 31/12/2019 (NUMERO)	01/01/2020 - 31/12/2020 (NUMERO)	Differenza	
			(NUMERO)	%
<b>progressivo gen. - dic.</b>				
su TRAGHETTI di cui:	862	408	-454	-52,7%
in sbarco	423	221	-202	-47,8%
in imbarco	439	187	-252	-57,4%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	16.674	0	-16.674	-100,0%
in transito	16.184	0	-16.184	-100,0%
in sbarco/imbarco	490	0	-490	-100,0%
homeport	0	0	0	n.d.
Numero toccate navi da crociera	34	0	-34	-100,0%
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>17.536</b>	<b>408</b>	<b>-17.128</b>	<b>-97,7%</b>



## TABELLA 7 TRAFFICO FERROVIARIO

Fonte: Terminalisti raccordati

MOVIMENTAZIONE PERIODO	TRENI (numero)	CARRI (numero)	MERCE (tonnellate)	CONTAINER (unità)	CONTAINER (TEU)	CASSE x INERTI (unità)
anno 2020	7.434	56.041	3.109.805	9.063	13.388	15.490
anno 2019	7.032	63.477	3.566.129	10.737	16.531	26.198
differenza	402	-7.436	-456.324	-1.674	-3.143	-10.708
differenza %	5,7%	-11,7%	-12,8%	-15,6%	-19,0%	-40,9%

CATEGORIE MERCEOLOGICHE (tonnellate)	2020	2019	diff.	diff%
Metallurgici	1.743.528	2.045.822	-302.295	-14,8%
Merce in container	139.568	176.445	-36.877	-20,9%
Chimici liquidi	254.451	240.657	13.794	5,7%
Derrate liquide	2.526	-	2.526	n.d.
Cereali e sfarinati	428.151	235.108	193.043	82,1%
Inerti	526.040	862.968	-336.928	-39,0%
Fertilizzanti	15.541	5.129	10.412	203,0%
<b>Tot. TRAFFICO FERROVIARIO</b>	<b>3.109.805</b>	<b>3.566.129</b>	<b>-456.324</b>	<b>-12,8%</b>

TRAFFICO CONTAINER (TEU)	2020	2019	diff.	diff%
Melzo	2.947	10.490	-7.543	-71,9%
Dinazzano	4.602	5.985	-1.383	-23,1%
Segrate	5.839	-	5.839	n.d.
Rubiera	-	56	-56	-100,0%
<b>Tot. FERROVIARIO CONTAINER</b>	<b>13.388</b>	<b>16.531</b>	<b>-3.143</b>	<b>-19,0%</b>



TABELLA ESPO

Porto: RAVENNA										
ANNO PERIODO DA/A	2019 GENNAIO-DICEMBRE			2020 GENNAIO-DICEMBRE			Differenza			
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%		
A1	<b>TOTALE TONNELLATE (A2+A3+A4)</b>									
	22.412.881	3.843.367	26.256.248	18.605.004	3.802.477	22.407.481	-3.848.767	-14,7%		
	Indicare l'unità di misura utilizzata: Tonnellate o migliaia di tonnellate									
A2	<b>RINFUSE LIQUIDE</b>									
	4.316.819	326.543	4.643.362	3.837.412	316.870	4.154.282	-489.080	-10,5%		
	di cui:									
A21	Petrolio greggio	171.597	0	171.597	158.564	0	158.564	-13.033	n.d.	
A22	Prodotti (petroliferi) raffinati	1.821.362	172.807	1.994.169	1.576.003	147.745	1.723.748	-270.421	-13,6%	
A23	Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	411.282	5.300	416.582	369.415	1.200	370.615	-45.967	-11,0%	
A24	Prodotti chimici	733.385	125.096	858.481	605.434	132.725	738.159	-120.322	-14,0%	
A25	Altre rinfuse liquide	1.179.193	23.340	1.202.533	1.127.996	35.200	1.163.196	-39.337	-3,3%	
A3	<b>RINFUSE SOLIDE</b>									
	10.535.033	632.693	11.167.726	8.502.515	931.288	9.433.803	-1.733.923	-15,5%		
	di cui:									
A31	Cereali	1.893.207	4.340	1.897.547	859.675	8.812	868.487	-1.029.060	-54,2%	
A32	Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	2.161.149	117.284	2.278.433	2.343.189	332.600	2.675.789	397.356	17,4%	
A33	Carboni fossili e ligniti	281.488	0	281.488	167.669	0	167.669	-113.819	-40,4%	
A34	Minerali/cementi/calci	4.849.740	157.444	5.007.184	3.879.799	168.322	4.048.121	-959.063	-19,2%	
A35	Prodotti metallurgici	114.361	0	114.361	51.410	0	51.410	-62.951	-55,0%	
A36	Prodotti chimici	60.842	0	60.842	46.767	0	46.767	-14.075	-23,1%	
A37	Altre rinfuse solide	1.174.246	353.625	1.527.871	1.154.006	421.554	1.575.560	47.689	3,1%	
A4	<b>MERCI VARIE IN COLLI</b>									
	7.561.029	2.884.131	10.445.160	6.265.077	2.554.319	8.819.396	-1.625.764	-15,6%		
	di cui:									
A41	In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro)	1.153.303	1.234.965	2.388.268	979.420	1.147.816	2.127.236	-261.032	-10,9%	
A42	Ro-Ro (contenitori esclusi)	553.009	1.077.728	1.630.737	545.089	1.006.486	1.551.575	-79.162	-4,9%	
A43	Altre merci varie	5.854.717	571.438	6.426.155	4.740.568	400.017	5.140.585	-1.285.570	-20,0%	
	<b>ALTRE INFORMAZIONI</b>									
	(numero)									
B1	Numero toccate		2.676			2.393	-283	-10,6%		
B12	Stazza lorda		36.582.933			33.711.654	-2.871.279	-7,8%		
B2	Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22)		423	439	862	221	187	408	-454	-52,7%
	di cui:									
B21	Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia)		0	0	0	0	0	0	n.d.	
B22	Passeggeri traghetti		423	439	862	221	187	408	-454	-52,7%
B3	Numero di passeggeri crociere		22	468	16.674	0	0	0	-16.674	-100,0%
B31	"Home Port"		22	468	490	0	0	-490	-100,0%	
B32	"Transit" (da contarsi una sola volta)				16.184		0	-16.184	-100,0%	
B4	Numero di container in TEU (B41+B42)		111.477	106.661	218.138	99.175	95.693	194.868	-23.270	-10,7%
B41	"Hinterland" (B411+B412)		111.167	106.334	217.501	97.888	94.635	192.523	-24.978	-11,5%
	di cui:									
B411	Vuoti		35.922	12.668	48.590	35.252	9.031	44.283	-4.307	-8,9%
B412	Pieni		75.245	93.666	168.911	62.636	85.604	148.240	-20.671	-12,2%
B42	"Transshipped" (B421+B422)		310	327	637	1.287	1.058	2.345	1.708	268,1%
	di cui:									
B421	Vuoti		10	4	14	450	224	674	660	4714,3%
B422	Pieni		300	323	623	837	834	1.671	1.048	168,2%
B5	Numero unità Ro-Ro		32.185	34.668	66.853	30.091	33.282	63.373	-3.480	-5,2%
B52	Numero veicoli privati		496	2.100	2.596	138	1.694	1.832	-764	-29,4%
B53	Numero veicoli commerciali		10.223	0	10.223	6.249	9	6.258	-3.965	-38,8%