Porti

Ravenna
12 Febbraio 2024

Nel 2023 il traffico delle merci è diminuito del 6,9%

La movimentazione si è assestata sui 25,5 milioni di tonnellate con 1,8 milioni in meno del 2022. La crisi del distretto delle ceramiche incide per -1,4 milioni di tonnellate

12 Febbraio 2024 - Ravenna -
Nel corso del 2023 - dopo due anni particolarmente positivi nei quali sono stati superati i volumi ante pandemia e si è stabilito per due volte il record storico di traffico - il porto di Ravenna ha registrato un calo di traffico, *movimentando complessivamente* 25.503.131 tonnellate, in diminuzione del 6,9% (1,8 milioni di tonnellate in meno) rispetto al 2022.

Gli *sbarchi* sono stati pari a 22.108.488 tonnellate e gli *imbarchi* pari a 3.394.643 tonnellate (rispettivamente, -7,5% e -2,7% rispetto al 2022).

Negativo, in particolare, l'andamento degli ultimi due mesi rispetto agli stessi mesi del 2022: quello di *novembre*, nel quale sono state movimentate 1.779.254 tonnellate, -16,6% (354 mila tonnellate in meno) e quello di *dicembre*, nel quale sono state movimentate 2.090.815 tonnellate, in diminuzione dell'1,9% (oltre 40 mila tonnellate in meno).
Da segnalare il dato negativo dei materiali per le ceramiche, con 1,4 milioni di tonnellate in meno, che rappresentano il 75% del calo totale del porto rispetto all'anno precedente.

Il *numero di toccate* delle navi è stato pari a 2.533, per 170 navi in meno rispetto quelle del 2022 (-6,7%).
La *stazza media netta* delle navi nel 2023 (pari a 9.784 tonnellate), invece, ha registrato un incremento (5,5% rispetto al 2022) - un trend iniziato nel 2019 (+2,4% rispetto al 2018) e proseguito nel 2022 (+32,3% rispetto al 2021) - ascrivibile principalmente a 25 toccate di navi da crociera con una stazza netta superiore alle 100.000 tonnellate e 31 toccate con una stazza netta superiore alle 50.000 tonnellate.

Sono diversi i fattori che hanno causato il brusco rallentamento della crescita globale. La peggiore crisi energetica verificatasi dagli anni settanta, che ha innalzato l'inflazione a livelli mai rilevati da molti decenni; le politiche monetarie restrittive conseguenti, per combattere l'inflazione; l'aumento dei tassi di interesse; la diminuzione del potere di acquisto e dei salari reali in molti paesi; l'interruzione delle forniture e la conseguente insicurezza alimentare globale, a causa di guerre e fattori climatici avversi che hanno provocato l'aumento dei prezzi e limitato la circolazione di generi alimentari. Naturalmente i conflitti in corso hanno giocato e giocano un ruolo fondamentale sull'andamento generale dell'economia del nostro Pese e quindi, inevitabilmente, anche sull'andamento dei traffici di merci che vengono movimentati nei nostri porti.

Sono passati quasi due anni dal 24 febbraio 2022, quando la Federazione Russa ha invaso il territorio dell'Ucraina, segnando così una brusca escalation del conflitto russo-ucraino in corso dal 2014.

E gli effetti negativi della ***guerra tra Russia e Ucraina*** sul porto di Ravenna, come nel 2022, si sono fatti sentire anche nel 2023. Nel 2022 e nel 2023 sono state perse, infatti, 1.694.569 tonnellate di traffico dall'Ucraina, il 58,3% in meno rispetto al 2021.

Ravenna è da sempre, infatti, il porto di riferimento dei paesi che si affacciano sul Mar Nero e, in particolare, dell'Ucraina, da cui storicamente provenivano grossi quantitativi di materie prime per l'industria ceramica e di prodotti metallurgici, oltre a cereali, farine e oli vegetali.
Il distretto ceramico di Sassuolo è quello che più ne ha risentito, con un'importazione di materie prime dall'Ucraina praticamente azzerata e la necessità di ricercare nuove fonti di approvvigionamento alternative.
Stessa sorte anche per i prodotti metallurgici.

Dopo la scadenza, a luglio 2023, dell'accordo per l'esportazione di grano ucraino dai porti sul Mar Nero (firmato tra Russia e Ucraina, con la mediazione di Turchia e ONU, nel giugno 2022 e più volte rinnovato), solo i corridoi di solidarietà attivati dall'UE per l'esportazione dei cereali ucraini verso Europa e resto del mondo hanno consentito una rotta disponibile e sicura che ha ~~consentito~~ permesso di mantenere un traffico di una certa rilevanza con l'Ucraina. In effetti, nel 2023 sono sbarcate nel porto di Ravenna 823.530 tonnellate di grano e mais ucraini, 598.648 tonnellate in più (il 266,2%) rispetto quelle del 2021, anno precedente all'inizio del conflitto.

Poi nel maggio del 2023 è arrivata ***l'alluvione su Ravenna*** e i territori circostanti, con piogge persistenti, allagamenti, straripamenti e frane che hanno causato pesanti danni alle imprese, interruzioni alle infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie, come pure disagi al lavoro portuale per i dipendenti alluvionati e la necessità di tutelare la sicurezza nei giorni di maggiore criticità, interrompendo le operazioni di sbarco/imbarco.

Nel 2022 il valore aggiunto (la ricchezza creata) dai comuni colpiti dall'alluvione ammontava a oltre 38 miliardi di euro (24% del PIL regionale; 2,2% del PIL nazionale) e le previsioni formulate prima dell'alluvione per il 2023 ipotizzavano una crescita dello 0,7% che avrebbe portato a superare i 40 miliardi di euro. I danni si attestano oggi tra i 7 e i 10 miliardi di euro, tra il 18% e il 26% del valore aggiunto del territorio.

I riflessi di questo evento catastrofico per il porto e la movimentazione si sono fatti sentire da subito sul traffico ferroviario e nei mesi successivi, quando si è registrata una consistente diminuzione degli arrivi di navi e di merci. Tra maggio e giugno 2023 il porto di Ravenna ha perso 514 treni, il 37% in meno dello stesso bimestre dell'anno precedente e il 6,3% in meno sui treni totali del 2022.

Infine la ***crisi del Mar Rosso.*** L'attacco terroristico del 7 ottobre 2023 e la guerra tra Israele e Hamas, con gli attacchi dei ribelli Houthi yemeniti contro tutte le navi, in transito dallo Stretto di Bab Al-Mandab, stanno mettendo in crisi l'area del Mar Rosso e limitando fortemente il transito dal Canale di Suez, uno dei punti nevralgici del commercio mondiale.

Nonostante il crescente impegno militare degli Stati Uniti e dell'Europa, non appaiono ancora spiragli di risoluzione a una crisi che sta creando grossi problemi a tutta la catena di approvvigionamento globale, in particolare ai traffici marittimi, con conseguenze economiche disastrose, sia a livello mondiale che italiano.
Le principali compagnie di navigazione portacontainer da metà dicembre 2023 hanno sospeso il transito vicino alle coste yemenite e attraverso il Canale di Suez, da cui passa il 12% delle merci mondiali.

La quota di import e di export italiani che transita dal canale di Suez è vicina al 40%.
La rotta alternativa utilizzata è la circumnavigazione dell'Africa dal Capo di Buona Speranza e l'arrivo al Mediterraneo attraverso Gibilterra, con tempi più lunghi del 30%, ovvero circa 10 giorni in più.
I porti potenzialmente più svantaggiati sono quelli dell'Adriatico (Ravenna e Trieste), mentre ne trarranno vantaggio gli Hub di Le Havre, Rotterdam, Amburgo e, in generale, i porti del Nord Europa che, tra l'altro, godono di un pricing di noli inferiore.
La sfida si giocherà, dunque, sulla capacità di stoccare scorte a terra, che da sempre è uno dei punti di forza del porto di Ravenna. Ritardi e cambi di rotta stanno già colpendo, comunque, anche Ravenna che importa dal medio ed estremo Oriente soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretti con il Far East, ha comunque collegamenti feeder con i maggiori Hub portuali situati nel Mediterraneo.

In particolare, per quanto riguarda il traffico nel *mese di dicembre*, pari a 2,1 milioni di tonnellate, si è registrato un calo della movimentazione della merce proveniente dai porti dal medio ed estremo Oriente
(-35% rispetto alla media).

Analizzando le *merci per condizionamento*, nel 2023, rispetto al 2022, le *merci secche* (*rinfuse solide, merci varie e unitizzate*), con una movimentazione pari a 20.900.769 tonnellate, sono calate del 7,1% (oltre 1,6 milioni di tonnellate in meno). Nell'ambito delle *merci secche*, rispetto al 2022 le *merci unitizzate in container* sono calate del 2,9% (2.352.272 tonnellate, con 69 mila tonnellate in meno), le *merci su rotabili* (1.866.015 tonnellate) sono aumentate del 2,6%.

I *prodotti liquidi* - con una movimentazione pari a 4.602.362 tonnellate - nel 2023 sono calati del

5,8% rispetto al 2022.

Il *comparto agroalimentare* (*derrate alimentari e prodotti agricoli*), con 5.206.157 tonnellate di merce movimentata, ha registrato nel 2023 un calo dell'8,8% rispetto al 2022.

Analizzando l'andamento delle singole merceologie, risulta un segno negativo per quanto riguarda i *prodotti agricoli* (2.064.494 tonnellate contro i 2.146.078 del 2022; -3,8%) e, in particolare, per la movimentazione (tutti sbarchi) dei *cereali*, che chiudono il 2023 con 1.895.436 tonnellate e un -6,7% rispetto al 2022.

Per quanto riguarda *l'import di cereali*, per i quali il principale Paese di provenienza è stato l'Ucraina con 891 mila tonnellate (+34,1%), risulta inferiore di 95.024 tonnellate rispetto al 2022.

In calo anche gli *oli animali e vegetali* che, con 675.972 tonnellate, hanno registrato nel 2023 un -25,6% rispetto al 2022, principalmente ascrivibile all'alluvione di metà maggio scorso che ha coinvolto pesantemente lo stabilimento UNIGRÀ di Conselice (azienda specializzata nella trasformazione e vendita di olii e grassi alimentari di alta qualità) che ha dovuto fermare la propria attività a causa degli ingenti danni agli uffici e agli impianti, compromettendo la produzione e l'importazione delle materie prime che avviene tramite il porto di Ravenna.

Pesante nel 2023 il bilancio per i *materiali da costruzione* che, con 4.079.701 tonnellate movimentate, registrano un calo del 26,6% rispetto allo stesso periodo del 2022. Le importazioni di *materie prime per la produzione di ceramiche* del distretto di Sassuolo sono state pari a 3.665.870 tonnellate (-27,9% in meno).

Per i *prodotti metallurgici*, nel 2023, si è registrato un aumento dell'1,9% rispetto al 2022, con 6.514.751 tonnellate movimentate (quasi 120 mila tonnellate in più).

Negativa invece nel 2023, rispetto al 2022, la performance dei *prodotti chimici* (-7,2%), con 1.056.084 tonnellate.

In crescita i *prodotti petroliferi* (+1,0%) nel 2023, con 2.621.409 tonnellate e un aumento di quasi 27 mila tonnellate.

Per quanto riguarda i *concimi* sono state movimentate 1.553.139 tonnellate nel 2023, il 4,2% in più rispetto al 2022.

I *contenitori*, pari a 216.981 TEUS nel 2023, sono calati del 5,0% rispetto al 2022. I *TEUs pieni* sono stati 165.025 (il 76% del totale), in calo del 6,9% rispetto al 2022 mentre quelli *vuoti* sono stati 51.956, in crescita dell'1,3% rispetto al 2022.

In termini di tonnellate, la *merce trasportata in contenitori* nel 2023 (2.352.272 tonnellate) è diminuita del 2,9% rispetto al 2022.

Il *numero di toccate delle navi portacontainer*, pari a 457, è in diminuzione (52 toccate in meno, -10,2%) rispetto alle 509 del 2022.

Buona la loro performance nel mese di dicembre 2023, nel quale sono stati movimentati 17.472 TEUs, di cui 13.120 pieni (+7,1% sul 2022) e 4.352 vuoti (+15,7% sul 2022), in aumento rispetto a dicembre 2022 del 9,1%.
Sono 182.406 le tonnellate corrispondenti, in crescita dell'8,8% rispetto a dicembre 2022.

Nel 2023 *trailer e rotabili* sono cresciuti complessivamente del 6,5% per numero di pezzi movimentati (96.586 pezzi) rispetto al 2022.

Per quanto riguarda i *trailer*, il 2023 si chiude con un risultato negativo della linea Ravenna - Brindisi - Catania: nel 2023, infatti, i pezzi movimentati, pari a 78.298, sono calati del 2,9% (2.297 pezzi in meno) e *la merce movimentata* (1.866.015 tonnellate) è diminuita del 2,6% rispetto al 2022. Negativo anche il mese di dicembre dove sono stati movimentati 5.540 pezzi, in diminuzione del 15,9% rispetto a dicembre 2022.

Ottima la performance per le *automotive* che, nel 2023, hanno movimentato 15.554 pezzi, in aumento (+93,9%) rispetto ai 4.906 dello stesso periodo del 2022. Tale risultato è da imputare al nuovo traffico acquisito nel corso del 2023 dal Gruppo SAPIR (diventato Hub logistico per le vetture BMW) ed in partenza verso i mercati dell'Asia Orientale. Molto positivo, in particolare, l'andamento nel mese di dicembre 2023, con 1.858 pezzi movimentati (a dicembre 2022 erano arrivati 902 pezzi).

Nel 2023 si sono registrati al Terminal Crociere di Ravenna *99 scali di navi da crociera*, per un totale di 330.952 passeggeri, di cui 281.192 in "home port" (140.936 sbarcati e 140.256 imbarcati) e 49.510"in transito", il record di sempre per il porto di Ravenna.

Nel comprensorio portuale di Ravenna il ***traffico ferroviario*** nel 2023 è calato, in termini di merce e di numero di treni, rispettivamente del 12,8% e dell'8,5% rispetto al 2022.
Sono state trasportate via treno 3.395.261 tonnellate di merce, per 7.098 *treni*.
Il *numero di carri*, pari a 65.649, è in calo del 4,8% rispetto al 2022.
Ravenna si conferma comunque sul podio dei primi porti italiani per movimentazione merci

ferroviaria.

I principali motivi del calo del traffico ferroviario nel 2023 sono imputabili alle interruzioni dei collegamenti fra il porto e l'infrastruttura ferroviaria principale a seguito dell'alluvione di maggio scorso e alla forte contrazione dei volumi di produzione, vendite ed export dell'industria italiana delle piastrelle di ceramica che hanno limitato il consumo di materie prime.

Anche per quanto riguarda i contenitori, in termini di TEUs, si è registrata una significativa diminuzione rispetto al 2022, ovvero sono stati movimentati 15.931 TEUS, contro i 23.563 (-32,4%).
Le principali categorie merceologiche movimentate sono:
- i *metallurgici*, che rappresentano il 61,3% del totale (-9,2% sul 2022),
- i *cereali e sfarinati*, che costituiscono il 13,5% del totale (+25,0% sul 2022),
- i *chimici liquidi*, ovvero il 10,6% del totale (+9,2% sul 2022)
- gli *inerti*, in prevalenza argilla e feldspato, che rappresentano l'8,6% del totale (-37,0% sul 2022),
- la *merce in container*, ovvero il 5,1% del totale (-23,2% sul 2021).

In calo anche l'incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo, che nel 2023 è il 13,3%, mentre lo scorso anno era il 13,5%.

Dalle ***prime stime sulla movimentazione complessiva relative a gennaio 2024***, i traffici sembrano in calo di oltre il 18% (circa 400.000 tonnellate in meno) rispetto allo stesso mese del 2023, principalmente a causa della crisi di Suez sui traffici dei porti del nord Adriatico, già analizzati in precedenza. L'impatto del calo della movimentazione si è registrato in maniera significativa a partire dalla seconda metà del mese e tutt'ora persiste.
Nel confronto con il mese di gennaio 2023, tutte le merceologie risulterebbero in calo ad esclusione dei *concimi* (+162%), dei *chimici liquidi* (+40%) e dei *combustibili minerali solidi* (+16%).
Negativo il dato relativo ai *materiali da costruzione* (-54%), degli *agroalimentari solidi* (-32%) e *liquidi* (-7%), dei *metallurgici* (-14%) e dei *petroliferi* (-6%).

I *container* a gennaio dovrebbero diminuire rispetto al 2023 del 32,5% per numero di TEUs (circa 5.000 TEUs in meno) e del 31,3% per tonnellate di merce (circa 55.000 tonnellate in meno).

Un risultato negativo si delinea anche per i *trailer*, che dovrebbero ridursi rispetto a gennaio 2023 di oltre il 25% per numero di pezzi (circa 1.600 pezzi in meno) e del 19% per tonnellate di merce (circa 29.000 tonnellate in meno).

A cura del Servizio Analisi e Statistica (Area Pianificazione, Sviluppo, Promozione e Progettazione UE)

© copyright Porto Ravenna News