

Andamento dei traffici nel Porto di Ravenna



Gennaio-Ottobre 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. Movimentazione complessiva Gennaio - Ottobre 2020</i>	.5
<i>II. FOCUS sulle principali Categorie Merceologiche</i>7
1. COMPARTO AGROALIMENTARE7
2. MATERIALI DA COSTRUZIONE13
3. PRODOTTI METALLURGICI14
4. ALTRE MERCEOLOGIE18

INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA PERIODO GENNAIO-OTTOBRE E ANNO INTERO5
FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE PER CATEGORIA MERCEOLOGICA: GENNAIO-OTTOBRE 20206
FIGURA 3 - CATEGORIE MERCEOLOGICHE: CONFRONTO TRA PROGRESSIVI DI PERIODO 2020 VS 20197

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

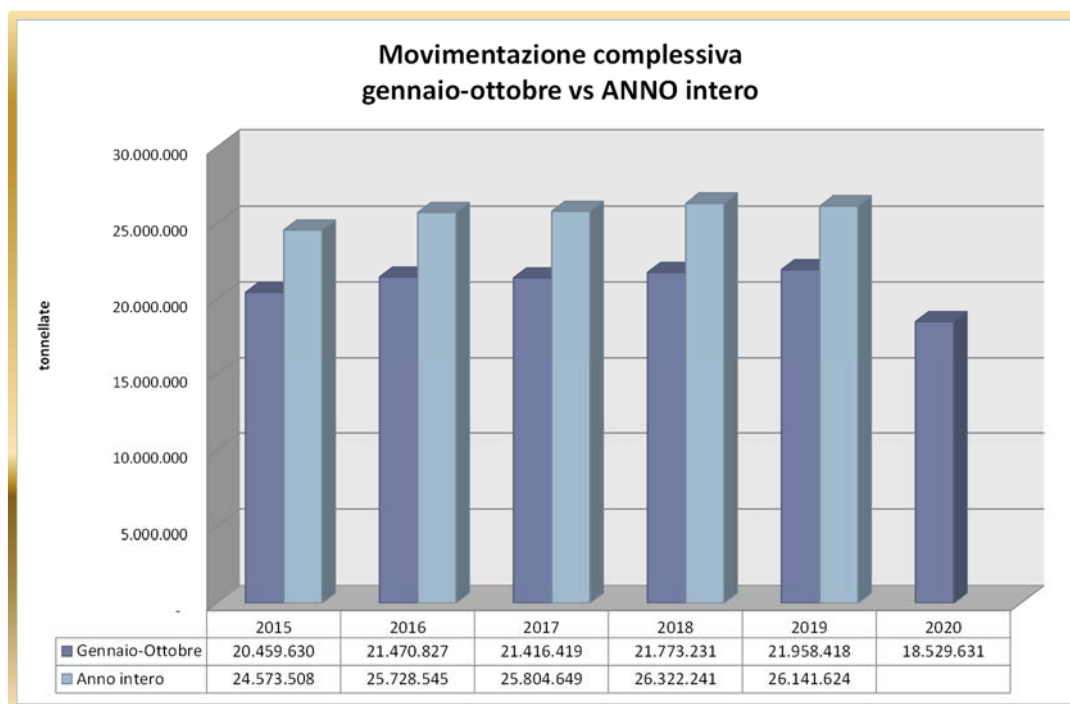
I. Movimentazione complessiva Gennaio - Ottobre 2020

**Gennaio – Ottobre
2020**

Nel **PERIODO GENNAIO-OTTOBRE 2020** la movimentazione è stata pari a **18.529.631 TONNELLATE** di merce, in calo del **16,1%** (3.543.410 tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a **15.416.035 (-18,3%)** e a **3.113.596 (-3,0%) TONNELLATE**.

FIGURA 1 - MOVIMENTAZIONE COMPLESSIVA PERIODO GENNAIO-OTTOBRE E ANNO INTERO



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

**mese di Ottobre
2020**

Il **MESE DI OTTOBRE**, in particolare, ha registrato una movimentazione complessiva pari a **2.132.227 TONNELLATE**, inferiore del **16,7%** (-428.286 tonnellate in meno) rispetto al mese di ottobre 2019 con una contrazione che raffreda le aspettative indotte dall'andamento complessivo del porto nel mese di settembre (-3,2%) scontando i primi effetti delle

nuove misure di contenimento reintrodotte per fronteggiare la seconda ondata della pandemia da Covid-19.

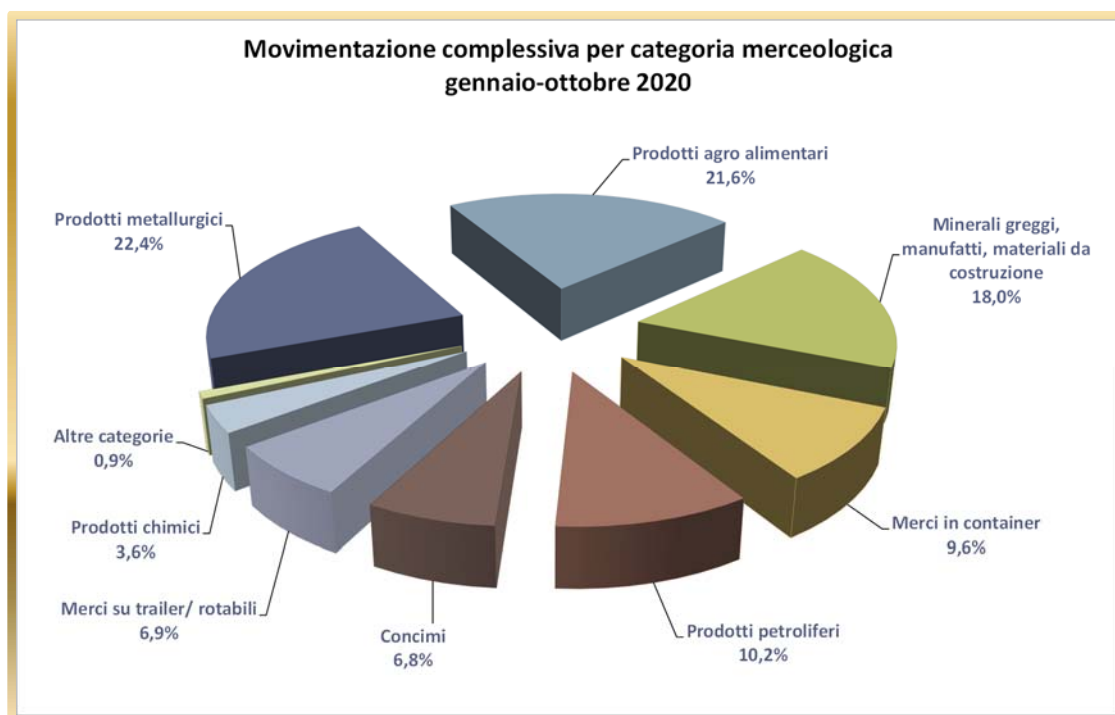
Analizzando le **MERCI PER CONDIZIONAMENTO** si evince che, rispetto ai primi dieci mesi dello scorso anno, le **MERCI SECHE** (rinfuse solide, merci varie e unitizzate) - con una movimentazione pari a **15.084.441 TONNELLATE** - sono calate del **16,9%** (3.072 mila tonnellate in meno) e, nell'ambito delle stesse, le **MERCI UNITIZZATE IN CONTAINER** presentano un calo del **12%** (1.787.695 TONNELLATE, con 244 mila tonnellate in meno) mentre le **MERCI SU ROTABILI** del **7%** (1.274.227 TONNELLATE, 95 mila tonnellate in meno).

Merci per condizionamento

I **PRODOTTI LIQUIDI** - con una movimentazione pari a **3.445.190 TONNELLATE** - hanno registrato una diminuzione del **12%** (circa 471 mila tonnellate in meno).

Prodotti liquidi

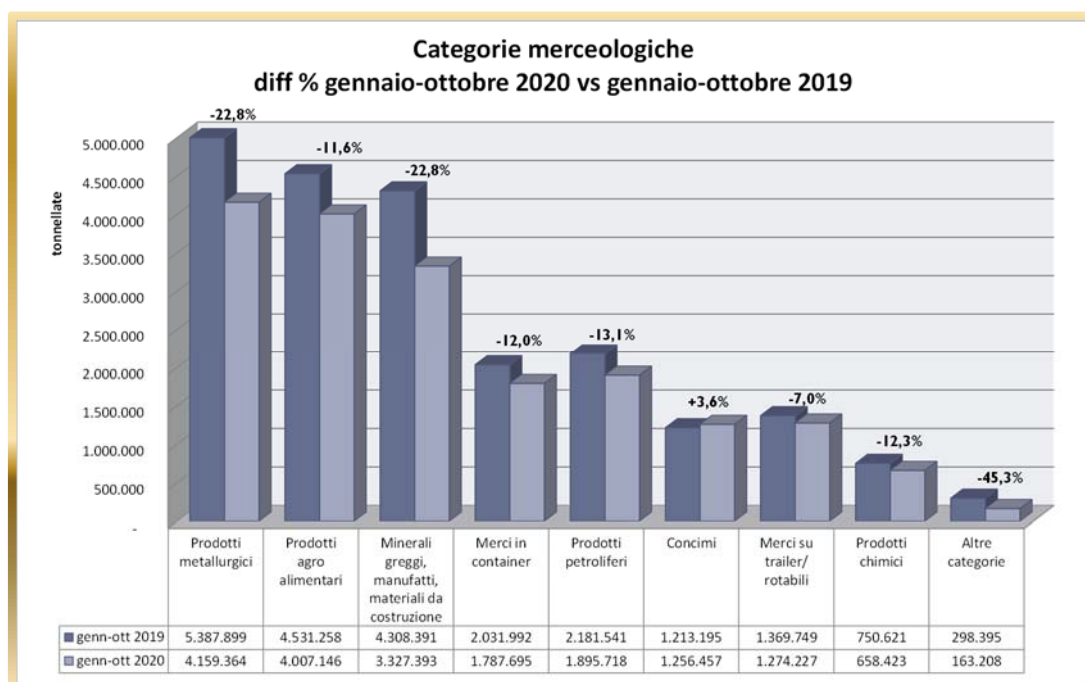
FIGURA 2 - MOVIMENTAZIONE PER CATEGORIA MERCEOLOGICA: GENNAIO-OTTOBRE 2020



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

II. FOCUS sulle principali Categorie Merceologiche

FIGURA 3 - CATEGORIE MERCEOLOGICHE: CONFRONTO TRA PROGRESSIVI DI PERIODO 2020 vs 2019



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

1. COMPARTO AGROALIMENTARE

Il **COMPARTO AGROALIMENTARE** (derrate alimentari e prodotti agricoli), con **4.007.146 TONNELLATE** di merce, ha registrato nel **PERIODO GENNAIO-OTTOBRE 2020** un calo dell'**11,6%** (**524 MILA TONNELLATE** in meno) rispetto ai primi dieci mesi dello scorso anno.

Il calo dei cereali Significativa è la contrazione dei **CEREALI** sbarcati, categoria merceologica che sta registrando quest'anno il maggior calo nel porto di Ravenna (**-45,3%** in ottobre e **-57,6%** nei dieci mesi) e per la quale si prevede che il trend negativo prosegua almeno fino a fine anno.

Questo nonostante si registri 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.

Occorre notare però che, nel solo mese di ottobre, sono arrivati in porto oltre 20 treni, con quasi 30 mila tonnellate di cereali provenienti dai Paesi dell'est Europa (principalmente da Ungheria e Croazia) ha confermare, ancora una volta, che gli altri mezzi di trasporto, in particolare il treno, sono particolarmente competitivi, a livello di costi, rispetto al via mare.

Preoccupa anche il rialzo dei prezzi dei prodotti alimentari, trainati principalmente dai prezzi di oli vegetali e cereali. **L'Indice FAO** dei prezzi dei cereali è cresciuto del 5,1% da agosto, un dato che corrisponde a un incremento del 13,6% rispetto al valore dello scorso anno.

**Rialzo dei prezzi
dei cereali e degli
oli vegetali**

A tirare la volata sono state le quotazioni dei prezzi del frumento, incalzate da una vivace attività commerciale, a sua volta provocata dalle preoccupazioni circa le previsioni produttive nell'emisfero meridionale nonché dal clima secco che sta compromettendo le semine invernali di frumento nel continente europeo.

In aumento anche i prezzi del mais, in risposta alle previsioni di un calo della produzione nell'Unione Europea e alla revisione al ribasso delle scorte di riporto negli Stati Uniti d'America. Aumentano anche i prezzi internazionali di sorgo e orzo, mentre i prezzi del riso sono andati diminuendo.

Per quanto riguarda l'Indice degli oli vegetali, in settembre aveva segnato un incremento del 6%, raggiungendo il valore più alto degli ultimi nove mesi, con le quotazioni degli oli di palma, girasole e soia in crescita sulla scia di una stabile domanda a livello globale.

Negativa anche la movimentazione delle **FARINE DI SEMI E FRUTTI OLEOSI** che, dopo i segnali incoraggianti post lockdown, prosegue il trend negativo in corso iniziato già a partire da agosto scorso. La movimentazione in ottobre di tali merci è risultata in calo del **40,1%** e del **3,3%** sul progressivo del periodo gennaio-ottobre.

In netto calo anche gli **OLI ANIMALI E VEGETALI** che diminuiscono del **40,7%** a ottobre e dell'**11%** nel periodo.

**Olio di semi:
settore resiliente
che ora vuole
essere protagonista
del Green Deal**

Consumi rallentati a causa della crisi e prospettive di mercato incerte a causa dell'andamento della pandemia. Il comparto degli oli da semi, da sempre uno dei segmenti più solidi e all'avanguardia dell'industria agroalimentare, ora soffre le difficoltà del circuito **HORECA (HOTELLERIE-RESTAURANT-CAFÉ/CATERING)**. Nella ristorazione ed in ambito alberghiero, gli oli da semi, che rappresentano il 30% dei consumi alimentari complessivi, trovano infatti ampio utilizzo, in particolare per la frittura. Il settore è centrale in tutta una serie di produzioni food e non food, che vanno dagli oli vegetali per l'industria alimentare e l'imbottigliamento alle farine (sia quelle proteiche per la zootecnia sia quelle per pane, pasta e pizza), fino alle bioenergie e all'oleochimica. Inoltre dagli scarti si ottiene energia "verde", sia per l'autoconsumo sia per la rete elettrica esterna.

Il momento attuale appare molto delicato. «*La ripresa della pandemia impedisce alle aziende di lavorare e investire con serenità.*» – afferma **CARLO TAMPIERI**, Presidente del Gruppo olio da semi di **ASSITOL (ASSOCIAZIONE ITALIANA DELL'INDUSTRIA OLEARIA)** - «*Al tempo stesso, la paura del Covid provoca un senso di insicurezza, che fa male ai consumi alimentari.*».

"Resilienza" è, tuttavia, la parola d'ordine anche per l'industria degli oli da semi. «*Per le aziende - ha aggiunto TAMPIERI - è essenziale mantenere le posizioni sui due fronti caldi: tutela della salute e tenuta economica. In tal senso, il settore auspica il dialogo con tutti i suoi interlocutori. La collaborazione con*

tutta la filiera dei semi oleosi e con le istituzioni è l'unico strumento valido per disegnare insieme la ripresa».

Uno dei temi su cui il settore vuole puntare è l'economia circolare, già da tempo nel DNA delle aziende. *«Intendiamo essere protagonisti del Green Deal – osserva TAMPIERI – il mondo dei semi oleosi è stato tra i primi a credere nella sostenibilità: all'Italia e all'Europa possiamo offrire esperienza e credibilità in questo campo, insieme alla capacità di fare innovazione».*

Il **CENTRO STUDI DI FIFE-CONFCOMMERCIO** commenta così i recenti dati diffusi dall'ISTAT sul fatturato delle imprese della ristorazione del terzo trimestre 2020 (luglio, agosto e settembre): *“I dati mostrano un calo del 16,6% sul periodo corrispondente del 2019, pari in valore assoluto a circa 4,6 MILIARDI DI EURO. Una contrazione più attenuata rispetto a quella del secondo trimestre per via della parziale ripresa dell'attiva nei mesi estivi. Con riferimento ai primi nove mesi dell'anno, il settore della ristorazione ha cumulato perdite per oltre 23 MILIARDI DI EURO rispetto allo stesso periodo del 2019. Se consideriamo poi che l'attività nel quarto trimestre risulterà pesantemente condizionata dalle ulteriori restrizioni introdotte con gli ultimi DPCM la perdita attesa dei ricavi complessivi del 2020 supererà i 33 MILIARDI DI EURO”.*

**Calo del fatturato
delle imprese
della ristorazione**

Unica nota positiva per il porto di Ravenna è la crescita continua degli sbarchi di **SEMI OLEOSI**, in aumento del **42,2%** ad ottobre e del **38%** nel progressivo dei dieci mesi, con **960.125 TONNELLATE**, provenienti in gran parte dal **BRASILE**, per soddisfare gli alti standard di fabbisogno del ciclo industriale di produzione locale che va dalla spremitura di semi oleosi (soia, girasole, colza), alla raffinazione e confezionamento dell'olio.

FOCUS CEREALI

(DA AGRISOLE DEL 6 NOVEMBRE 2020)

«I RIALZI DEI PREZZI DI CEREALI E SOIA METTONO A RISCHIO LA TENUTA DELL'INDUSTRIA MANGIMISTICA ITALIANA»

Il rialzo dei prezzi delle materie prime sta mettendo a rischio la tenuta della produzione mangimistica nazionale: è l'allarme lanciato da **ASSALZOO (ASSOCIAZIONE NAZIONALE TRA PRODUTTORI DI ALIMENTI ZOOTECNICI)**, di fronte ai rincari negli ultimi mesi delle principali commodity alla base della filiera zootecnica. A questo si aggiunge la preoccupazione di un nuovo calo dei consumi legato alle nuove misure restrittive per arginare la pandemia da Covid-19.

Le principali materie prime agricole per l'industria mangimistica, ovvero soia e cereali, hanno fatto registrare aumenti dei prezzi, cresciuti, come nel caso della soia, di quasi il **30%** in poche settimane. Dopo le forti oscillazioni osservate tra marzo e aprile, anche nel quarto trimestre le quotazioni delle materie prime proteiche e dei cereali continuano a segnare incrementi costanti. Secondo **ASSALZOO** gli aumenti sono dovuti più a problematiche di carattere speculativo - come notizie su un ipotetico rilancio dei rapporti commerciali tra Usa e Cina o a incertezze sul meteo in Sud America - che non a una reale carenza di prodotto sui mercati internazionali.

Una situazione che suscita la preoccupazione dell'industria mangimistica italiana per gli effetti a cascata che rischia di produrre sull'intera filiera: «*Queste oscillazioni – sottolinea **MARCELLO VERONESI**, presidente di **ASSALZOO**, in una recente intervista ad Agrisole – sono una minaccia per la catena di valore perché impediscono la corretta gestione dei flussi produttivi con conseguenze sui consumi in un periodo già complicato dagli effetti della pandemia*».

A questo scenario, sia in Italia che in Europa, si aggiungono i timori per il rischio che il nuovo lockdown possa pregiudicare, dopo aver compromesso il settore Horeca, uno dei periodi dell'anno più performanti per il settore agroalimentare nazionale, caratterizzato di regola da un incremento produttivo e dei consumi. *«Gli sforzi di tutti devono essere convogliati nella stessa direzione, ovvero evitare di precipitare verso un secondo lockdown generalizzato che avrebbe un impatto pesantissimo sui consumi nel periodo delle festività natalizie, con gravi ricadute sulle filiere dei prodotti agroalimentari e zootecnici»*, ricorda **VERONESI**.

La mangimistica italiana, essendo il settore al centro della filiera e anello di congiunzione tra materie prime e trasformazione industriale, è esposta tanto ai rischi degli aumenti di prezzo delle materie prime quanto a quelli legati alla riduzione dei consumi. *«Fino a oggi, con grande impegno dei produttori – sottolinea ancora **VERONESI** – la mangimistica italiana è riuscita a svolgere una funzione calmierante dei prezzi. Lo sforzo, anche tramite il ricorso a materie prime alternative e a maggiore efficienza, è stato diretto a evitare la ricaduta degli aumenti delle materie prime sui prodotti finali. L'auspicio è che tale sforzo sia compreso da tutta la filiera e che la mangimistica non debba far fronte a ulteriori pressioni dovute alle crescenti quotazioni delle materie prime»*.

In questo contesto di grande incertezza, uno degli effetti più evidenti e pericolosi è quello della caduta dei consumi interni anche a seguito della recente stretta anti-contagio. *«Oggi più che mai – dice **VERONESI** – è necessario rivolgere un appello a tutti i soggetti della filiera, dai produttori alla grande distribuzione a tutto il commercio, per far sì che ci sia una spinta propositiva a favore dei prodotti italiani. Solo rafforzando la produzione e l'inclinazione dei consumi nel segno del Made in Italy è possibile garantire la tenuta del sistema agroalimentare nazionale gravato dalla crisi di liquidità, dalla pressione dei prezzi e dal sensibile calo dei fatturati»*.

2. MATERIALI DA COSTRUZIONE

Gennaio-Ottobre 2020 I **MATERIALI DA COSTRUZIONE**, con **3.327.393 TONNELLATE** movimentate, hanno registrato **NEI PRIMI DIECI MESI DEL 2020** un **CALO DEL 22,8%**, con quasi 981 MILA TONNELLATE IN MENO rispetto alla medesima movimentazione dello scorso anno, da imputarsi principalmente al calo delle importazioni di materie prime (**-24,7%**) per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo, pari a **2.933.134 TONNELLATE** (circa 961 mila tonnellate in meno rispetto lo stesso periodo dell'anno precedente).

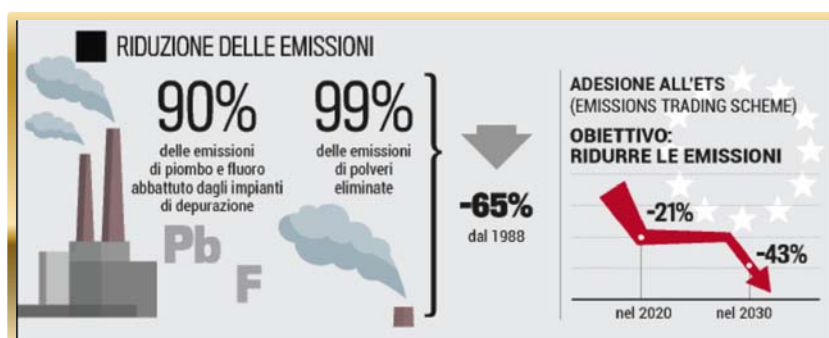
Mese di Ottobre 2020 **IL MESE DI OTTOBRE**, in particolare, ha registrato un **CALO DEL 15,6%** rispetto allo stesso mese del 2019. Le materie prime ceramiche, nel mese di ottobre, hanno visto calo del **17,2%**.

Esclusione del settore ceramico dall'ETS **CERAME-UNIE, LA FEDERAZIONE EUROPEA DELL'INDUSTRIA CERAMICA** a cui aderisce per l'Italia Confindustria Ceramica, ha contestato formalmente nei giorni scorsi alla Presidente della Commissione Europea, Ursula Von der Leyen, l'esclusione del settore ceramico da quelli ammessi alla compensazione dei costi indiretti relativi all'**Emission Trade System (ETS)**, il sistema voluto dalla Commissione Europea per raggiungere gli obiettivi di riduzione di CO² che prevede la possibilità, per settori esposti alla concorrenza internazionale e al rischio di delocalizzazione produttiva, di usufruire di misure compensative quali il recupero dei maggiori costi dell'energia elettrica dovuti al meccanismo stesso. La decisione di escludere da tali compensazioni il settore ceramico, per l'intero decennio 2021 – 2030, è destinata a minare competitività, redditività e sopravvivenza dell'industria ceramica nel nostro continente.

La lettera di **CERAME-UNIE** sottolinea, infatti, come il settore delle piastrelle di ceramica sia completamente esposto alla competizione internazionale, con una intensità sul commercio estero del **41%**, significativamente superiore rispetto molti altri settori che hanno avuto accesso alle compensazioni.

“Consideriamo la decisione del 21 settembre come sbagliata ed inaccettabile perché priva il settore ceramico di una adeguata protezione dal ‘carbone leakage’, mettendo così a rischio le aziende ceramiche europee e la loro capacità di fare i necessari investimenti per contribuire alla transizione verso produzioni a basse emissioni – anche attraverso un possibile processo di elettrificazione. I competitor localizzati in altre parti del mondo, dove non sono adottate politiche di contrasto al cambiamento climatico, avranno così maggiore facilità di accesso al mercato interno europeo, con prodotti aventi una maggiore impronta ambientale”.

Anche il **FORUM SULL’INDUSTRIA CERAMICA EUROPEA DEL PARLAMENTO EUROPEO**, presieduto dalla spagnola Immacolata Rodriguez-Pinero e dal vice presidente italiano, Antonio Tajani, ha espresso le medesime preoccupazioni nella lettera inviata nei giorni scorsi alla Commissaria Europea per la Concorrenza, Margrethe Vestager.



3. PRODOTTI METALLURGICI

I **PRODOTTI METALLURGICI** nel Porto di Ravenna, con **4.159.364 TONNELLATE** nel **PERIODO GENNAIO-OTTOBRE 2020**, risultano **IN CALO**, rispetto ai primi dieci mesi dello scorso anno, del **22,8%** (**1.129 MILA TONNELLATE** in meno).

Gennaio-Ottobre 2020

Dopo il dato positivo di luglio, nei mesi successivi, incluso il mese di ottobre, si è confermata un’inversione di tendenza in negativo, con un clima di incertezza che investe le consegne

Mese di Ottobre 2020

del materiale. Il **MESE DI OTTOBRE**, infatti, è in **CALO DEL 19,1%** (quasi 96 mila tonnellate in meno rispetto ottobre 2019).

Calo dell'import

L'import di metallurgici da *PAESI EXTRA-UE* del **PORTO DI RAVENNA** nei **PRIMI DIECI MESI DEL 2020** è stato pari a **2.226.272 TONNELLATE**, che rappresentano il **57,9%** del totale, in calo del **27,3%** in meno rispetto allo stesso periodo del 2019.

Analizzando i singoli Paesi, i maggiori cali nelle importazioni extra-UE sono quelli con la *CINA* (-69,3%; -280 mila tonnellate), l'*INDIA* (-39,8%; -243 mila tonnellate), la *TURCHIA* (-14,4%; -133 mila tonnellate), e l'*INDONESIA* (-49,5%; -63 mila tonnellate) mentre per le importazioni da paesi comunitari le flessioni maggiori si riscontrano con la *SLOVENIA* (-83%; -150 mila tonnellate) e la *GERMANIA* (-33,3%; -224 mila tonnellate).

Gli sbarchi da *TARANTO* (ex ILVA) a tutto ottobre 2020, pari a **801.796 TONNELLATE**, sono invece **IN CRESCITA DEL 12,4%** rispetto lo stesso periodo del 2019.

Conte: «Stiamo definendo l'accordo sull'ex Ilva di Taranto»

A proposito dello stabilimento tarantino, il **PRESIDENTE DEL CONSIGLIO, GIUSEPPE CONTE**, in un intervento alla presentazione dell'edizione 2020 del rapporto Svimez (la fondazione relativa allo sviluppo del Mezzogiorno) ha confermato la prosecuzione del confronto sull'accordo di rilancio per il polo siderurgico pugliese.

Elencando numerose iniziative per il rilancio di Taranto, Conte ha anche ribadito che *«ci sarà un rilancio dell'ex Ilva in direzione spiccata della transizione energetica»*. Sulla possibilità di accordo entro il 30 novembre si sarebbe pronunciata anche **LUCIA MORSELLI**, Amministratore Delegato di **ARCELORMITTAL**, in una call con i rappresentanti sindacali.

FOCUS: ANTIDUMPING, “REGISTRAZIONE” PER L’ACCIAIO TURCO

«PER ALCUNI MATERIALI SPECIFICI È SCATTATO L’OBBLIGO, SE SI ACCERTA IL DUMPING POTREBBERO ESSERCI DAZI RETROATTIVI»

La Commissione Europea – come segnala **SIDERWEB** in un recente articolo - ha annunciato *«l’apertura di un procedimento antidumping relativo alle importazioni nell’Unione di determinati prodotti piani laminati a caldo, di ferro, di acciai non legati o di altri acciai legati originari della Turchia (disponendone la registrazione) a seguito di una denuncia presentata da Eurofer».*

EUROFER (ASSOCIAZIONE EUROPEA PRODUTTORI D’ACCIAIO) *«ha chiesto che le importazioni del prodotto in esame fossero sottoposte a registrazione ai fini dell’applicazione retroattiva di misure nei confronti di tali importazioni a decorrere dalla data della registrazione» e «nella fase attuale la Commissione dispone di elementi di prova sufficienti del fatto che le importazioni del prodotto in esame dalla Turchia siano oggetto di dumping».*

La stessa Commissione ha, in effetti, concluso che *«esistono elementi di prova sufficienti a giustificare la registrazione delle importazioni dei prodotti in esame»* al fine di garantire che, *«se dalle risultanze dell’inchiesta dovesse emergere la necessità di istituire dazi antidumping, tali dazi possano essere riscossi a titolo retroattivo sulle importazioni registrate, purché siano soddisfatte le condizioni necessarie, conformemente alle disposizioni giuridiche applicabili».*

Da notare che, secondo le asserzioni contenute nella denuncia che ha portato all'apertura dell'inchiesta antidumping, per i prodotti in esame i margini di dumping stimati sono compresi tra il 4 % e l'8 % e i livelli di eliminazione del pregiudizio oscillano tra il 10 % e il 25 %. L'importo dei dazi che potrebbero essere riscossi in futuro «può essere stimato al livello del margine di dumping più alto previsto in base alla denuncia, ossia l'8%».

EUROFER ha ovviamente «accolto con favore l'inizio della registrazione delle importazioni turche di acciaio laminato a caldo. Ciò potrebbe potenzialmente portare all'applicazione retroattiva di dazi antidumping normalmente previsti per gennaio 2021. La registrazione aiuta a evitare picchi di importazione opportunistici prima dell'imposizione di dazi successivi. In pratica, qualsiasi importazione in entrata nell'UE dalla Turchia a partire dal 14 novembre 2020 potrebbe essere soggetta a dazi antidumping in futuro».

Secondo **AXEL EGGERT**, Direttore Generale di **EUROFER**, infatti, «le procedure antidumping sono lente e richiedono molto tempo per essere implementate. Anche se l'inchiesta di quattordici mesi è in corso, le importazioni rimarranno volatili e possono influenzare rapidamente il mercato dell'Ue. La registrazione è, quindi, uno strumento fondamentale per garantire l'efficacia degli strumenti di difesa commerciale dell'UE».

4. ALTRE MERCEOLOGIE

In calo nei **DIECI MESI DEL 2020** anche i **PRODOTTI PETROLIFERI (-13,1%)** e i **CHIMICI LIQUIDI (-12,8%)**.

Petroliferi e chimici liquidi

Per i **CONTENITORI**, pari a **162.277 TEUs** nel **PERIODO GENNAIO-OTTOBRE 2020** si sono registrati **21.747 TEUs** in meno rispetto ai primi dieci mesi del 2019 (**-11,8%**).

Contenitori

Nel solo **MESE DI OTTOBRE** i TEUs sono stati **15.036**, con un **CALO DEL 9,6%**.

Il **NUMERO DELLE TOCCATE** delle navi portacontainer, in particolare, è stato pari a **357** contro le **395** del periodo gennaio-ottobre 2019.

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

La crisi sanitaria, la diminuzione di container disponibili e le spese accessorie stanno provocando un aumento dei prezzi e possibili ritardi nella organizzazione di trasporti verso la Cina con partenza dall'Unione Europea e da altri paesi (USA) - scrive **MARCO BERTOZZI** in un recente articolo pubblicato su **MERCATO GLOBALE.IT**.

L'impatto del Covid sui prezzi dei trasporti di merci in container

L'impatto del **Covid-19** ha generato un crescente sbilanciamento – principalmente per contenitori 40 piedi e 40 piedi High Cube – tra i volumi di merci diretti verso Ovest (Unione Europea e USA in primis) e quelli aventi come destinazione il paese asiatico che provoca la mancanza di merci di ritorno (container vuoti) dalla UE alla Cina.

Per questo motivo, diversi vettori di recente hanno temporaneamente sospeso l'accettazione di tali container (mentre restano accettabili container da 20 piedi) dall'Italia verso alcune destinazioni: Giappone, India, Bangladesh, Pakistan, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Oman, Qatar, Giordania, Kuwait, Australia, Sri Lanka e Filippine.

Tale situazione ha portato ad un aumento di prezzi dei trasporti di merci in container, per di più aggravata da costi

aggiuntivi denominate “*pick up charges*”, che sono un costo, addebitato alla compagnia di navigazione (con susseguente riflesso sul costo di trasporto per il richiedente), rappresentato da un importo “una tantum” per ogni container che viene ritirato presso il luogo di carico (POL – Place of Loading).

A solo titolo esemplificativo, le tariffe applicate da novembre hanno avuto un incremento del **25%** circa considerando una media dei maggiori porti Europei. Tale aumento è in linea con l'indice **SCFIS (Shanghai Containerized Freight Index)** pubblicato dallo Shanghai Shipping Exchange che monitora, tra l'altro, il livello medio delle tariffe contrattate nel mercato spot del trasporto di container per le rotte Shanghai-Europa e Shanghai-costa occidentale degli Stati Uniti.

Il report ha evidenziato importanti variazioni, considerando la media degli scostamenti mensili: noli verso i porti del Mediterraneo **+23%**, noli verso porti Europei **+21%**.

TRAILER Continua il trend positivo delle due linee RO-RO Ravenna – Brindisi – Catania e per il relativo traffico di **TRAILER**, che nel **MESE DI OTTOBRE** registra **7.660 PEZZI**, **BEN 1.013 PEZZI** in più rispetto a ottobre 2019 e segna un **+15,2%**.

Nonostante questa ulteriore buona performance, il **PROGRESSIVO 2020** risulta ancora in negativo (**-9,2%**).

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

AUTOMOTIVE Prosegue anche nel **MESE DI OTTOBRE** la ripresa degli arrivi di **AUTOMOTIVE**, pari a **869 PEZZI**, per complessivi **4.915 PEZZI** nei **PRIMI DIECI MESI DEL 2020** (**-45,7%** sullo stesso periodo dell'anno precedente).

Ad ottobre, rende noto **ACEA, L'ASSOCIAZIONE EUROPEA DEI COSTRUTTORI DI AUTOMOBILI**, il mercato di settore dell'UE «è tornato in negativo, dopo il primo aumento dell'anno a settembre. Le immatricolazioni di auto nuove sono diminuite del **7,8%** il mese scorso, quando diversi governi europei hanno

reintrodotto le restrizioni per combattere una seconda ondata del coronavirus».

Ad eccezione dell'Irlanda e della Romania, le perdite sono state registrate in tutti i mercati dell'UE, compresi i quattro principali. *«La domanda è diminuita notevolmente in Spagna (-21%), mentre più moderate diminuzioni sono state osservate in Francia (-9,5%) e Germania (-3,6%). In Italia, invece, la domanda è rimasta pressoché invariata (-0,2%) rispetto ai livelli di ottobre 2019».*

Da gennaio a ottobre, nell'Unione Europea le immatricolazioni di auto nuove sono diminuite del **26,8%**: *«L'impatto del Covid-19 sulla domanda di auto – sostiene ACEA – rimane senza precedenti. Nell'UE sono stati immatricolati circa 8 MILIONI di autovetture da gennaio a ottobre, il che si traduce in un calo di oltre 2,9 MILIONI di unità rispetto allo stesso periodo dello scorso anno».* Il calo più netto è stato registrato dalla Spagna (-36,8%), seguita da Italia (-30,9%), Francia (-26,9%) e Germania (-23,4%).



TABELLA 1

RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE

PERIODO	01/10/2019 - 31/10/2019			01/10/2020 - 31/10/2020			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
mese di Ottobre								
Numero toccate			259			227	-32	-12,4%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	2.210.486	350.027	2.560.513	1.749.055	383.172	2.132.227	-428.286	-16,7%
Prodotti petroliferi	216.817	20.971	237.788	199.108	18.400	217.508	-20.280	-8,5%
Rinfuse liquide non petrolifere	250.962	12.000	262.962	136.935	27.998	164.933	-98.029	-37,3%
Rinfuse solide	1.140.216	72.039	1.212.255	892.267	79.712	971.979	-240.276	-19,8%
Merci varie	469.217	37.298	506.515	386.034	31.289	417.323	-89.192	-17,6%
Merci in container	79.375	101.829	181.204	63.411	102.709	166.120	-15.084	-8,3%
Merci su trailer/rotabili	53.899	105.890	159.789	71.300	123.064	194.364	34.575	21,6%
CONTAINER (TEU)	8.510	8.116	16.626	7.160	7.876	15.036	-1.590	-9,6%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	3.739	3.635	7.374	4.521	4.125	8.646	1.272	17,2%
Trailer	3.152	3.495	6.647	3.632	4.028	7.660	1.013	15,2%
Automotive	502	0	502	860	9	869	367	73,1%
Auto e altri veicoli	85	140	225	29	88	117	-108	-48,0%
PASSEGGERI (numero) di cui:	27	26	4.087	31	31	62	-4.025	-98,5%
su traghetti	27	26	53	31	31	62	9	17,0%
su navi da crociera			4.034			0	-4.034	-100,0%

PERIODO	01/01/2019 - 31/10/2019			01/01/2020 - 31/10/2020			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
progressivo gen. - ott.								
Numero toccate			2.356			1.964	-392	-16,6%
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	18.863.508	3.209.533	22.073.041	15.416.035	3.113.596	18.529.631	-3.543.410	-16,1%
Prodotti petroliferi	2.038.004	143.537	2.181.541	1.774.324	121.394	1.895.718	-285.823	-13,1%
Rinfuse liquide non petrolifere	1.614.354	120.507	1.734.861	1.404.147	145.325	1.549.472	-185.389	-10,7%
Rinfuse solide	8.820.265	509.413	9.329.678	7.075.899	742.191	7.818.090	-1.511.588	-16,2%
Merci varie	4.921.274	503.946	5.425.220	3.866.801	337.628	4.204.429	-1.220.791	-22,5%
Merci in container	1.004.839	1.027.153	2.031.992	839.997	947.698	1.787.695	-244.297	-12,0%
Merci su trailer/rotabili	464.772	904.977	1.369.749	454.867	819.360	1.274.227	-95.522	-7,0%
CONTAINER (TEU)	94.614	89.410	184.024	82.435	79.842	162.277	-21.747	-11,8%
Numero toccate navi portacontainer			395			357	-38	-9,6%
TRAILER/ROTABILI (pezzi) di cui:	36.435	30.897	67.332	29.268	28.165	57.433	-9.899	-14,7%
Trailer	26.946	29.089	56.035	24.243	26.649	50.892	-5.143	-9,2%
Automotive	9.048	0	9.048	4.906	9	4.915	-4.133	-45,7%
Auto e altri veicoli	441	1.808	2.249	119	1.507	1.626	-623	-27,7%
PASSEGGERI (numero) di cui:	380	403	14.859	188	148	336	-14.523	-97,7%
su traghetti	380	403	783	188	148	336	-447	-57,1%
su navi da crociera			14.076			0	-14.076	-100,0%



TABELLA 2

MERCI (categorie merceologiche)

PERIODO	01/10/2019 - 31/10/2019			01/10/2020 - 31/10/2020			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
mese di Ottobre								
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	2.210.486	350.027	2.560.513	1.749.055	383.172	2.132.227	-428.286	-16,7%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	467.779	32.971	500.750	336.043	46.398	382.441	-118.309	-23,6%
Prodotti petroliferi	216.817	20.971	237.788	199.108	18.400	217.508	-20.280	-8,5%
Prodotti chimici	91.444	8.500	99.944	59.863	18.498	78.361	-21.583	-21,6%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	152.619	3.500	156.119	77.072	9.500	86.572	-69.547	-44,5%
Concimi	6.899	0	6.899	0	0	0	-6.899	-100,0%
MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:	1.742.707	317.056	2.059.763	1.413.012	336.774	1.749.786	-309.977	-15,0%
Prodotti agricoli e animali	184.687	0	184.687	104.478	0	104.478	-80.209	-43,4%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	232.486	39.662	272.148	201.335	24.669	226.004	-46.144	-17,0%
Combustibili minerali	39.586	0	39.586	5.123	0	5.123	-34.463	-87,1%
Minerali e cascami per la metallurgia	0	0	0	7.605	0	7.605	7.605	n.d.
Prodotti metallurgici	470.527	32.754	503.281	382.401	24.897	407.298	-95.983	-19,1%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	562.103	16.957	579.060	471.139	17.314	488.453	-90.607	-15,6%
Concimi	114.728	19.205	133.933	97.870	44.121	141.991	8.058	6,0%
Prodotti chimici	4.978	0	4.978	8.350	0	8.350	3.372	67,7%
Prodotti Diversi	338	759	1.097	0	0	0	-1.097	-100,0%
Merci in container	79.375	101.829	181.204	63.411	102.709	166.120	-15.084	-8,3%
Merci su trailer/rotabili	53.899	105.890	159.789	71.300	123.064	194.364	34.575	21,6%

PERIODO	01/01/2019 - 31/10/2019			01/01/2020 - 31/10/2020			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
progressivo gen. - ott.								
TOTALE MERCI (tonnellate) di cui:	18.863.508	3.209.533	22.073.041	15.416.035	3.113.596	18.529.631	-3.543.410	-16,1%
RINFUSE LIQUIDE (tonnellate) di cui:	3.652.358	264.044	3.916.402	3.178.471	266.719	3.445.190	-471.212	-12,0%
Prodotti petroliferi	2.038.004	143.537	2.181.541	1.774.324	121.394	1.895.718	-285.823	-13,1%
Prodotti chimici	590.839	106.007	696.846	490.518	117.125	607.643	-89.203	-12,8%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.012.428	14.500	1.026.928	909.429	28.200	937.629	-89.299	-8,7%
Concimi	11.087	0	11.087	4.200	0	4.200	-6.887	-62,1%
MERCI SECICHE (tonnellate) di cui:	15.211.150	2.945.489	18.156.639	12.237.564	2.846.877	15.084.441	-3.072.198	-16,9%
Prodotti agricoli e animali	1.645.886	9.742	1.655.628	753.642	8.812	762.454	-893.174	-53,9%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.747.883	100.819	1.848.702	2.034.632	272.431	2.307.063	458.361	24,8%
Combustibili minerali	228.353	0	228.353	125.390	0	125.390	-102.963	-45,1%
Minerali e cascami per la metallurgia	61.071	0	61.071	29.416	0	29.416	-31.655	-51,8%
Prodotti metallurgici	4.922.349	465.550	5.387.899	3.843.831	315.533	4.159.364	-1.228.535	-22,8%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione	4.167.022	141.369	4.308.391	3.190.649	136.744	3.327.393	-980.998	-22,8%
Concimi	913.690	288.418	1.202.108	914.048	338.209	1.252.257	50.149	4,2%
Prodotti chimici	53.775	0	53.775	50.780	0	50.780	-2.995	-5,6%
Prodotti Diversi	1.510	7.461	8.971	312	8.090	8.402	-569	-6,3%
Merci in container	1.004.839	1.027.153	2.031.992	839.997	947.698	1.787.695	-244.297	-12,0%
Merci su trailer/rotabili	464.772	904.977	1.369.749	454.867	819.360	1.274.227	-95.522	-7,0%



TABELLA 3

FOCUS SULLE PRINCIPALI MERCI MOVIMENTATE (tonnellate)

PERIODO	01/10/2019 - 31/10/2019			01/10/2020 - 31/10/2020			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
mese di Ottobre								
Prodotti agricoli e animali di cui:	184.687	0	184.687	104.478	0	104.478	-80.209	-43,4%
Cereali	179.894	0	179.894	98.447	0	98.447	-81.447	-45,3%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	385.105	43.162	428.267	278.407	34.169	312.576	-115.691	-27,0%
Farine di semi e frutti oleosi	130.515	26.652	157.167	80.937	13.234	94.171	-62.996	-40,1%
Semi e frutti oleosi	84.673	0	84.673	120.398	0	120.398	35.725	42,2%
Oli e grassi animali e vegetali	119.793	3.500	123.293	63.595	9.500	73.095	-50.198	-40,7%
Prodotti metallurgici di cui:	470.527	32.754	503.281	382.401	24.897	407.298	-95.983	-19,1%
Coils	439.789	5.999	445.788	377.025	23.882	400.907	-44.881	-10,1%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	562.103	16.957	579.060	471.139	17.314	488.453	-90.607	-15,6%
Materie prime per l'industria ceramica	550.053	0	550.053	455.498	0	455.498	-94.555	-17,2%
Clinker	0	16.957	16.957	0	17.314	17.314	357	2,1%

PERIODO	01/01/2019 - 31/10/2019			01/01/2020 - 31/10/2020			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
progressivo gen. - ott.								
Prodotti agricoli e animali di cui:	1.645.886	9.742	1.655.628	753.642	8.812	762.454	-893.174	-53,9%
Cereali	1.553.337	0	1.553.337	649.567	8.812	658.379	-894.958	-57,6%
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi di cui:	2.760.311	115.319	2.875.630	2.944.061	300.631	3.244.692	369.062	12,8%
Farine di semi e frutti oleosi	947.717	36.087	983.804	927.286	23.642	950.928	-32.876	-3,3%
Semi e frutti oleosi	695.749	0	695.749	960.125	0	960.125	264.376	38,0%
Oli e grassi animali e vegetali	787.863	14.500	802.363	686.134	28.200	714.334	-88.029	-11,0%
Prodotti metallurgici di cui:	4.922.349	465.550	5.387.899	3.843.831	315.533	4.159.364	-1.228.535	-22,8%
Coils	4.690.433	267.349	4.957.782	3.682.503	250.176	3.932.679	-1.025.103	-20,7%
Minerali greggi, manufatti, materiali da costruzione di cui:	4.167.022	141.369	4.308.391	3.190.649	136.744	3.327.393	-980.998	-22,8%
Materie prime per l'industria ceramica	3.894.451	0	3.894.451	2.933.134	0	2.933.134	-961.317	-24,7%
Clinker	0	141.369	141.369	0	129.744	129.744	-11.625	-8,2%



TABELLA 4
CONTAINER

PERIODO	01/10/2019 - 31/10/2019	01/10/2020 - 31/10/2020	Differenza	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
mese di Ottobre				
CONTAINER SBARCATI di cui:	8.510	7.160	-1.350	-15,9%
pieni	5.463	4.120	-1.343	-24,6%
vuoti	3.047	3.040	-7	-0,2%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	8.116	7.876	-240	-3,0%
pieni	7.778	7.837	59	0,8%
vuoti	338	39	-299	-88,5%
CONTAINER TOTALI di cui:	16.626	15.036	-1.590	-9,6%
pieni	13.241	11.957	-1.284	-9,7%
vuoti	3.385	3.079	-306	-9,0%

PERIODO	01/01/2019 - 31/10/2019	01/01/2020 - 31/10/2020	Differenza	
	(TEU)	(TEU)	(TEU)	%
progressivo gen. - ott.				
CONTAINER SBARCATI di cui:	94.614	82.435	-12.179	-12,9%
pieni	66.063	54.296	-11.767	-17,8%
vuoti	28.551	28.139	-412	-1,4%
CONTAINER IMBARCATI di cui:	89.410	79.842	-9.568	-10,7%
pieni	77.734	71.065	-6.669	-8,6%
vuoti	11.676	8.777	-2.899	-24,8%
CONTAINER TOTALI di cui:	184.024	162.277	-21.747	-11,8%
pieni	143.797	125.361	-18.436	-12,8%
vuoti	40.227	36.916	-3.311	-8,2%



TABELLA 5
TRAILER E ROTABILI

PERIODO	01/10/2019 - 31/10/2019	01/10/2020 - 31/10/2020	Differenza	
	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	3.739	4.521	782	20,9%
Trailer	3.152	3.632	480	15,2%
Automotive	502	860	358	71,3%
Auto e altri veicoli	85	29	-56	-65,9%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	3.635	4.125	490	13,5%
Trailer	3.495	4.028	533	15,3%
Automotive	0	9	9	n.d.
Auto e altri veicoli	140	88	-52	-37,1%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	7.374	8.646	1.272	17,2%
Trailer	6.647	7.660	1.013	15,2%
Automotive	502	869	367	73,1%
Auto e altri veicoli	225	117	-108	-48,0%

PERIODO	01/01/2019 - 31/10/2019	01/01/2020 - 31/10/2020	Differenza	
	(PEZZI)	(PEZZI)	(PEZZI)	%
TRAILER/ROTABILI SBARCATI di cui:	36.435	29.268	-7.167	-19,7%
Trailer	26.946	24.243	-2.703	-10,0%
Automotive	9.048	4.906	-4.142	-45,8%
Auto e altri veicoli	441	119	-322	-73,0%
TRAILER/ROTABILI IMBARCATI di cui:	30.897	28.165	-2.732	-8,8%
Trailer	29.089	26.649	-2.440	-8,4%
Automotive	0	9	9	n.d.
Auto e altri veicoli	1.808	1.507	-301	-16,6%
TRAILER/ROTABILI TOTALI di cui:	67.332	57.433	-9.899	-14,7%
Trailer	56.035	50.892	-5.143	-9,2%
Automotive	9.048	4.915	-4.133	-45,7%
Auto e altri veicoli	2.249	1.626	-623	-27,7%



TABELLA 6
PASSEGGERI

PERIODO	01/10/2019 - 31/10/2019 (NUMERO)	01/10/2020 - 31/10/2020 (NUMERO)	Differenza	
			(NUMERO)	%
mese di Ottobre				
su TRAGHETTI di cui:	53	62	9	17,0%
in sbarco	27	31	4	14,8%
in imbarco	26	31	5	19,2%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	4.034	0	-4.034	-100,0%
in transito	4.034	0	-4.034	-100,0%
in sbarco/imbarco	0	0	0	n.d.
homeport	0	0	0	n.d.
Numero toccate navi da crociera	9	0	-9	-100,0%
TOTALE PASSEGGERI	4.087	62	-4.025	-98,5%

PERIODO	01/01/2019 - 31/10/2019 (NUMERO)	01/01/2020 - 31/10/2020 (NUMERO)	Differenza	
			(NUMERO)	%
progressivo gen. - ott.				
su TRAGHETTI di cui:	783	336	-447	-57,1%
in sbarco	380	188	-192	-50,5%
in imbarco	403	148	-255	-63,3%
su NAVI DA CROCIERA di cui:	14.076	0	-14.076	-100,0%
in transito	13.586	0	-13.586	-100,0%
in sbarco/imbarco	490	0	-490	-100,0%
homeport	0	0	0	n.d.
Numero toccate navi da crociera	32	0	-32	-100,0%
TOTALE PASSEGGERI	14.859	336	-14.523	-97,7%