

I traffici del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

I semestre 2020

1. Scenario di sistema

Il secondo trimestre del 2020 ha rappresentato per l'economia italiana l'apice delle misure di contenimento e conseguentemente il momento di maggiore difficoltà per il tessuto produttivo nazionale e per i consumi. I mesi di aprile e maggio hanno coinciso sostanzialmente in tutti i paesi europei con il periodo di lockdown, i cui effetti si sono riversati sui traffici marittimi internazionali.

Nonostante il miglioramento delle condizioni sanitarie in tutta Europa, il mondo sta attraversando la fase più critica della diffusione dell'epidemia dall'inizio dell'anno: le relazioni commerciali a livello internazionale continueranno perciò ad essere influenzate dal diffondersi della malattia anche nei prossimi mesi.

Al momento, secondo le rilevazioni economiche del Fondo Monetario Internazionale, la ricchezza globale dovrebbe subire una perdita del 5% entro fine anno, decisamente più severa rispetto alle previsioni di aprile, quando la pandemia non aveva ancora raggiunto i presenti livelli di diffusione. In questo contesto i traffici marittimi dovrebbero subire una frenata ancora maggiore: secondo i dati dell'UNCTAD gli scambi a livello globale si sono contratti di circa il 27% nel secondo trimestre del 2020, portando la previsione per l'anno in corso al 20% di riduzione complessiva.

A contribuire ulteriormente all'andamento negativo dei traffici via mare si è aggiunta la crisi dei prezzi del petrolio, colpito dal crollo della domanda derivato dal blocco delle attività produttive, che ha prodotto un eccesso di disponibilità di prodotti petroliferi stoccati nei paesi utilizzatori.

In questo scenario, l'Italia risulta essere la più colpita fra le economie avanzate: la ricchezza nazionale segnerà a fine anno una perdita superiore all'11,7% secondo le stime della Commissione Europea, che registra un prolungarsi della crisi anche oltre il 2020 e un rimbalzo positivo nel 2021, meno vigoroso rispetto a quanto previsto inizialmente.

Oltre agli aspetti legati all'andamento del sistema produttivo italiano ed internazionale, gli ultimi mesi hanno registrato anche pesanti disagi alla logistica ligure, con costanti rallentamenti del traffico autostradale e grandi difficoltà e rallentamenti nel raggiungere gli scali del Sistema. Anche i carichi eccezionali, che non hanno più la possibilità di percorrere l'autostrada A26 verso il porto di Prà e la A6 per raggiungere i porti di SV e Vado Ligure, hanno subito un pesante contraccolpo.

Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale è risultato particolarmente colpito dal punto di vista dei volumi di merce movimentati.

Il primo semestre si è chiuso a 27.666.816 tonnellate (-5,4% rispetto allo stesso periodo del 2019), del tutto imputabile al negativo andamento registratosi nel secondo trimestre con più di 5 milioni di tonnellate movimentate in meno rispetto al secondo trimestre del 2019, pari ad un calo del 28,1%. ascrivibile prevalentemente al traffico containerizzato (-20,7% rispetto a Q2 2019), ai traffici convenzionali e alla funzione industriale.

Ciononostante, a Genova, il segmento delle rinfuse solide nel mese di giugno ha registrato un + 45,8% rispetto allo stesso mese del 2019, lasciando prevedere una ripresa del settore. Una crescita, non lontana, è attesa anche per il comparto dei rotabili dal momento che sta lentamente incrementando i propri volumi (solo -8,3% rispetto a giugno 2019 nello scalo genovese) e per il traffico passeggeri su ferry (+94.709 passeggeri negli scali del sistema) dopo lo stop degli ultimi 4 mesi.

Tab. 1.1. - Statistiche generali traffici, Mar Ligure Occidentale, I Semestre e II Trimestre, 2019-20

TONNELLATE	I SEMESTRE 2019	I SEMESTRE 2020	VAR. %	II TRIMESTRE 2019	II TRIMESTRE 2020	VAR. %
MERCE CONTAINERIZZATA	12.907.544	11.835.400	-8,3%	6.785.832	5.382.145	-20,7%
MERCE CONVENZIONALE E ROTABILE	7.535.711	5.999.359	-20,4%	3.905.690	2.692.640	-31,1%
RINFUSE SOLIDE	1.938.627	1.014.324	-47,7%	952.401	486.764	-48,9%
OLI MINERALI	10.320.867	8.437.590	-18,2%	5.117.033	3.542.577	-30,8%
ALTRE RINFUSE LIQUIDE	422.819	380.143	-10,1%	221.762	203.038	-8,4%
FUNZIONE INDUSTRIALE	1.214.990	694.456	-42,8%	607.892,59	285.040	-53,1%
BUNKERS	494.943	540.627	9,2%	277.049,00	259.516	-6,3%
TOTALE GENERALE	<u>34.835.501</u>	<u>28.901.899</u>	<u>-17,0%</u>	<u>17.867.661</u>	<u>12.851.721</u>	<u>-28,1%</u>
UNITÀ						
TOTALE CONTAINERS TEU	1.355.948	1.213.189	-10,5%	712.773	549.518	-22,9%
NAVI ARRIVATE (CALLS)	4.107	3.108	-24,3%	2.252	1.480	-34,3%
T S L	116.520.363	96.533.563	-17,2%	62.601.986	47.076.445	-24,8%

Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale

Al danno derivante dai minori volumi sopra rappresentato si aggiunge quello degli accennati disagi sulla rete di accessibilità, considerata la quota molto elevata del sistema del Mar Ligure Occidentale sull'import/export dell'Italia settentrionale. Infatti, pur nella riduzione del numero di toccate delle navi portacontainer conseguenti alla

pandemia, gli ingenti volumi che vengono giornalmente movimentati (per singola nave) all'interno del porto devono poter essere velocemente inoltrati/ricevuti senza recare danno alla competitività della intera filiera del trasporto. La bassa quota di *transhipment* conferma la necessità di movimentare via strada e via ferrovia con tempi di percorrenza in linea con le esigenze di smaltimento della merce.

In periodi normali (ante COVID e ante ispezioni autostradali) il solo porto di Genova movimentava circa 5.500-6.000 mezzi pesanti al giorno, di cui circa il 40% nel Bacino di Prà-Voltri (caratterizzato dal solo traffico containerizzato) e circa il 60% nel Bacino di Sampierdarena (caratterizzato da categorie merceologiche differenti). La A7 e la A26 rappresentano le dorsali principali di collegamento con i due predetti Bacini per i flussi provenienti/diretti dal Nord Italia (Lombardia, Piemonte, Veneto, ecc.) che costituiscono circa il 74% dei totali di matrice portuale transitanti dal casello di Genova Ovest, circa il 41% del casello di Genova Aeroporto e circa il 66% del casello di Genova Prà.

I numerosi cantieri aperti nelle scorse settimane sono concentrati sui tratti delle predette arterie autostradali più prossimi alla città e al porto di Genova. L'assenza di soluzioni viabilistiche alternative riduce significativamente l'accessibilità sia per i veicoli leggeri (pendolari, turisti, mezzi diretti ai traghetti), sia per i veicoli pesanti (merci di varia natura) posto che per garantire il deflusso in entrambe le direzioni viene utilizzata una sola carreggiata autostradale con evidenti ricadute in termini di performance viabilistiche e sicurezza stradale.

Tale situazione si riverbera negativamente anche sullo scalo di Savona-Vado, sia per le sopraccitate problematiche relative alle limitazioni di portata che di fatto escludono il porto dalla gestione del traffico di pezzi speciali e pesanti che costituiscono un importante mercato per lo scalo, sia per le difficoltà logistiche che interessano la direttrice di collegamento con il nodo di Genova.

2. Merce containerizzata

Il traffico containerizzato, nel semestre, ha registrato una pesante battuta d'arresto (1.213.189 TEU, -10,5% rispetto allo stesso periodo del 2019), effetto di due opposte dinamiche che si sono susseguite nei mesi. Dopo l'andamento positivo dei primi due mesi dell'anno si è registrata nel mese di marzo una contrazione del 5,3%, che si è aggravata ad aprile (-15,8%) e a maggio (-26%) generando a giugno una flessione del 26,5% (65.203 TEU in meno rispetto a giugno 2019).

A soffrire maggiormente nel primo semestre è stato il traffico hinterland che, alla crescita complessiva dell'1,0% del 1° trimestre (577.742 TEU), ha contrapposto un andamento estremamente negativo nei successivi tre mesi con una flessione del 10,5% (1.061.217 TEU). Anche il transhipment ha subito le dinamiche del commercio internazionale, assestandosi a 151.680 TEU, pari al -10,4% rispetto allo stesso semestre del 2019.

La dinamica dei traffici containerizzati per il sistema degli scali di Genova e Savona segue l'andamento globale del mercato che, secondo le analisi di Drewry Shipping Consultants, dovrebbe registrare una perdita a fine anno di circa il 7% e potrebbe acuirsi fino all'11% in caso la diffusione della malattia dovesse prolungarsi lungo tutta la durata del 2020. In uno scenario internazionale così delineato, il sistema dovrebbe assestarsi su un livello di perdita annuale compresa fra il 9 e il 14%.

Tab. 2.1. - Volumi Gateway e Transhipment, (TEU), Import/Export, Mar Ligure Occidentale, I Semestre e II Trimestre, 2019-20

	OPERAZIONE	I SEMESTRE 2019	I SEMESTRE 2020	2020 vs 2019	II TRIMESTRE 2019	II TRIMESTRE 2020	VAR %
HINTERLAND	EXPORT	593.549	537.538	-9,4%	307.859	243.188	-21,0%
	IMPORT	592.641	523.679	-11,6%	306.637	240.579	-21,5%
	TOTALE	1.186.190	1.061.217	-10,5%	614.495	483.767	-21,3%
TRANSHIPMENT	EXPORT	84.556	76.393	-9,6%	49.337	33.618	-31,8%
	IMPORT	84.671	75.287	-11,1%	48.942	32.133	-34,3%
	TOTALE	169.227	151.680	-10,4%	98.278	65.751	-33,1%
VOLUME COMPLESSIVO	EXPORT	321.225	337.172	-4,4%	357.195	276.806	-22,5%
	IMPORT	321.950	326.499	-6,2%	355.578	272.712	-23,3%
	TOTALE	1.355.417	1.212.897	-10,5%	712.773	549.518	-22,9%

Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale

Di pari passo con l'andamento generale dei traffici, la movimentazione di container via treno ha registrato nel secondo trimestre una considerevole battuta d'arresto, sia in termini di unità trasportate che di treni, che si sono ridotti rispettivamente del 25,8% e del 17,6%. A fronte di 85.760 TEU movimentati nel secondo trimestre del 2019, nello stesso periodo di quest'anno ci si è attestati a 63.648 TEU, che comporta in termini di dato progressivo dall'inizio del 2020 una perdita complessiva del 13,8% (140.060 vs. 162.523 TEU).

In conseguenza dell'andamento generalizzato dei traffici e più nello specifico di quello ferroviario, il *rail ratio* (rapporto fra volumi via ferro e totali *gateway*) si è deteriorato passando dal 14,3% del secondo trimestre del 2019 al 13,2% dello stesso periodo di quest'anno.

Tab. 2.2- Traffico Ferroviario, Volumi Container, Import/Export, Mar Ligure Occidentale, 2020, Il Trimestre (TEU)

	II Trimestre			I Semestre (progr.)		
	2019	2020	Var. 2020 vs.19	2019	2020	Var. 2020 vs.19
PIENI	56.646	42.731	-24,6%	107.653	93.878	-12,8%
VUOTI	29.114	20.917	-28,2%	54.870	46.182	-15,8%
TOTALE	85.760	63.648	-25,8%	162.523	140.060	-13,8%

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategica su dati FuoriMuro e Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale

3. Merce convenzionale e rotabili

Il traffico di merce convenzionale ha chiuso il primo semestre del 2020 sfiorando i 6 milioni di merce movimentata, un risultato in forte calo rispetto a quello dell'anno precedente. Questo trend, comune a tutte le principali componenti del traffico convenzionale, rotabili e merce varia, è strettamente collegato ad una tendenza generalizzata dell'economia del nostro paese.

Il traffico di rotabili, anche nel mese di giugno, ha mostrato un calo in tutti gli scali del sistema, ma si sono registrate performance diverse tra i diversi porti. Se il bacino di Sampierdarena ha mostrato, in termini di tonnellate, un calo dell'8,3% nel mese di giugno, i porti di Savona e Vado Ligure hanno registrato un più pesante calo pari al 28,5%. I dati sul progressivo dei sei mesi mostrano una tendenza simile con Genova in calo del 15,3% e Savona-Vado Ligure che nei primi sei mesi dell'anno mostrano una contrazione del 23,3% pari a circa 500.000 tonnellate in meno rispetto allo stesso periodo del 2019.

Oltre alle cause precedentemente citate che hanno, indistintamente, penalizzato i traffici portuali italiani, le ragioni di questa discrepanza tra i due scali sono prevalentemente legate alla forte specializzazione del porto di Savona nel trasporto di auto, un settore particolarmente penalizzato dal blocco delle attività e dei consumi a seguito del lockdown.

Tab. 3.1. - Movimentazione merce convenzionale, Mar Ligure Occidentale, 2019-20, I Semestre (tonn)

MERCE CONVENZIONALE		I SEMESTRE	I SEMESTRE	VAR. %
		2019	2020	
<u>GENOVA</u>	ROTABILI	4.418.969	3.741.732	-15,3%
	MERCE VARIA	326.608	204.953	-37,2%
	AUTO AL SEGUITO	212.146	81.097	-61,8%
<u>SAVONA</u>	ROTABILI	2.143.342	1.643.763	-23,3%
	MERCE VARIA	434.644	327.814	-24,6%
TOTALE		7.506.851	5.984.985	-20,3%

Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale

I traffici di rotabili mostrano ancora una profonda concentrazione dal punto di vista geografico, il 75,7% delle movimentazioni del porto di Genova ha come origine o destinazione altri porti italiani, con le isole maggiori che registrano la maggiore

frequenza di servizi, seguiti da Tunisia, Malta e Marocco rispettivamente al 13,0%, 7,6% e 1,2 %. I porti di Savona-Vado Ligure registrano invece una quota preponderante di traffici con la Spagna seguita dagli scambi nazionali che si attestano e da quelli con la Francia, favoriti dai servizi effettuati da Corsica Ferries.

Il comparto delle merci varie, composto da servizi specializzati molto eterogenei tra loro, pur avendo mostrato un trend complessivo stabile, registra variazioni anche molto consistenti analizzando i singoli mercati che lo compongono.

I traffici di prodotti metallici hanno mostrato un deciso calo con una decrescita nel primo semestre dell'anno del 48,7% nel porto di Genova e del 61,4% in quello di Savona mentre i prodotti forestali mostrano andamenti divergenti tra i due scali con Genova in crescita del 77,9% e Savona in diminuzione del 34,4%. La frutta movimentata nel porto savonese ha chiuso il semestre sostanzialmente stabile con un calo del 2,7% rispetto allo stesso periodo del 2019.

4. Rinfuse liquide

Il settore delle rinfuse liquide ha, nel traffico di petrolio greggio, la sua componente di maggior peso, ma include anche altre rinfuse che, seppure con minori volumi movimentati, registrano un alto valore aggiunto nelle merci.

Per ciò che riguarda la movimentazione di greggio, i due terminal di riferimento rimangono Porto Petroli a Genova e Sarpom a Vado Ligure. I due terminal portuali, oltre ad avere un'ampia rete di depositi per la merce situati vicini alla costa, sono dotati di oleodotti per l'alimentazione delle raffinerie situate nell'entroterra. Porto Petroli è collegato alle raffinerie di Busalla e Sannazzaro de'Burgundi, oltre che a diversi depositi dell'Italia settentrionale, mentre il terminal Sarpom alimenta, in aggiunta ai depositi costieri di Quiliano, la raffineria Esso di Trecate.

Nel corso del primo semestre 2020 gli oli minerali hanno subito un calo del 18,2%, chiudendo il periodo movimentando 8,4 milioni di tonnellate (5,36 nello scalo di Genova e 3,08 in quello di Savona-Vado Ligure).

Il trend registrato risulta prevalentemente imputabile al drastico calo della domanda di prodotti petroliferi generato dalle misure di contenimento del COVID-19 e, il mese di giugno, continua a confermare questa tendenza chiudendo in calo di circa 370 mila tonnellate rispetto allo stesso mese del 2019 (-20,5%). Il crollo della domanda di trasporto ha generato un corrispettivo calo della raffinazione di prodotti petroliferi che, con il contemporaneo crollo dei prezzi del crudo, ha portato ad un drastico aumentando delle scorte di entrambe le merceologie. Questo aumento delle scorte di

greggio e suoi derivati contribuisce a mantenere basse nuove importazioni anche successivamente all'allentamento delle misure restrittive per la pandemia.

Dal punto di vista della distribuzione geografica, i paesi con cui sono attive le maggiori relazioni commerciali sono, oltre all'Italia stessa, Libia, Nigeria, Russia, Stati Uniti e Turchia. In quest'ultimo caso, nonostante il porto d'imbarco di Ceyhan sia effettivamente localizzato sul territorio Turco, la materia prima proviene via condotte dall'Iraq o dall'area del Caucaso.

Le altre rinfuse liquide riportano risultati contrastanti con una crescita dei traffici di oli vegetali e vino (+8,1%) ed un forte calo dei prodotti chimici (-19,9%).

Tab. 4.1. - Movimentazione rinfuse liquide, Mar Ligure Occidentale, 2019-20, I Semestre (tonn)

	2019	2020	VAR. %
OLI MINERALI	10.320.867	8.437.590	-18,2%
ALTRE RINFUSE LIQUIDE	422.819	380.143	-10,1%
OLI VEGETALI, VINO	148.062	160.012	8,1%
PRODOTTI CHIMICI	274.757	220.131	-19,9%
TOTALE	10.743.686	8.817.733	-17,9%

Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale

5. Rinfuse solide

Analizzando l'andamento del primo semestre 2020, le rinfuse solide movimentate a livello di sistema mostrano un pesante calo (-47,7%). I traffici dello scalo di Genova hanno chiuso il primo semestre del 2020 a circa 246 mila tonnellate, pari ad un calo del 22% ma registrano un'ottima performance durante il mese di giugno con un incremento del 45,8% rispetto al 2019. Lo scalo di Savona mostra una contrazione decisamente maggiore con un calo del 38,9% nel mese di giugno ed uno del 52,7% nel progressivo che lo porta a chiudere il semestre a circa 768 mila tonnellate movimentate.

Tab. 5.1. - Movimentazione rinfuse solide, Mar Ligure Occidentale, 2019-20, I Semestre (tonn)

	2019	2020	VAR. %
GENOVA	315.752	246.409	-22,0%
SAVONA	1.622.875	767.915	-52,7%
TOTALE	1.938.627	1.014.324	-47,7%

Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale

Questo segmento di traffico, oltre a confermare un consolidato trend nazionale delle rinfuse solide che subiscono la concorrenza da parte del container e vedono ridursi il loro mercato di riferimento (centrali termiche a carbone, acciaierie, cementifici, ecc), continua ad essere penalizzato da eventi eccezionali legati agli scali del sistema.

Nello specifico, si fa nuovamente riferimento alla conclusione della costruzione del terminal contenitori di Vado Gateway che, nel corso degli anni precedenti, ha garantito importanti volumi di materie prime per la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie al terminal.

In seconda battuta, ma non meno importante soprattutto in chiave prospettica, vanno considerati anche i danni subiti nel mese di Novembre dall'impianto di funivie che trasporta il carbone dal porto di Savona al suo entroterra. In attesa di un suo ripristino il trasporto delle rinfuse è stato effettuato attraverso il più oneroso trasporto stradale.

Analizzando la distribuzione dei traffici di rinfuse solide del sistema portuale, si riscontra un profondo sbilanciamento tra import ed export con la quasi totalità delle merci movimentate che vengono sbarcate sulle banchine degli scali del sistema.

6. Funzione Industriale

Il comparto industriale evidenzia nel mese di giugno una riduzione del 78,3% che si sostanzia in una perdita di circa 168.936 tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2019. Tale flessione contribuisce a far registrare un calo del 42,8% nel semestre che si sostanzia in una perdita di circa 530.000 tonnellate e conferma una tendenza costante nel corso dell'ultimo anno.

7. Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri resta la componente che ha maggiormente risentito della pandemia di COVID-19. Nonostante le compagnie di navigazione già a fine gennaio avessero deciso di rafforzare ulteriormente le misure precauzionali da applicare alle proprie flotte, a metà marzo, a causa delle restrizioni adottate da diversi paesi, sono state costrette a sospendere le proprie attività. Tale sospensione perdura ancora tutt'oggi.

Di fatti, il traffico crocieristico ha segnato un -100% rispetto a giugno 2019, riportando una flessione dell'80,6% nel progressivo, con 693.841 passeggeri in meno rispetto al primo semestre del 2019

Per quanto riguarda il traffico passeggeri da navi traghetto, limitato a pochi servizi, si è registrato un calo del 70,4%, inferiore rispetto al mese scorso (-91,8%), con 94.709 passeggeri (+85.371 rispetto a maggio 2020), indicatore di un principio di rilancio del settore.

Tuttavia, nel semestre il traffico ha subito un calo del 73,9%, con 1.147.902 passeggeri in meno rispetto all'anno passato.

Tab. 7.1. - Movimentazione passeggeri, Mar Ligure Occidentale, 2019-20, I Semestre (unità)

MOVIMENTO PASSEGGERI	I SEMESTRE 2019	I SEMESTRE 2020	VAR. %
TRAGHETTI	692.826	238.765	-65,5%
CROCIERE	861.250	167.409	-80,6%
TOTALE	1.554.076	406.174	-73,9%

Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale