

Report Traffici

Q3 2020

portsofgenoa.com

The Southern Gateway to Europe

1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale e rotabile
4. Rinfuse liquide
5. Rinfuse solide
6. Funzione industriale
7. Passeggeri

Scenario di sistema

Il **settore industriale** ha manifestato segni di ripresa in molti Paesi: in **Cina** la produzione economica ha fatto registrare un **andamento positivo**, con un +6,9% nel mese di settembre rispetto al dato 2019 ed il Pil nel terzo trimestre è cresciuto del 4,9% su base annua, sostenuto non solo dalla produzione ma anche dagli acquisti e dal settore dei servizi. Anche il **Container Throughput Index** è **umentato** a 116,1 nel mese di agosto (115,2 a luglio), **così come le esportazioni** che hanno registrato un rimbalzo del 9,9% annuo, in ulteriore accelerazione rispetto al 9,5% di agosto e al 7,2% di luglio (General Administration of Customs).

Negli **Stati Uniti**, dove da febbraio ad aprile la **produzione** è scesa del -16,5%, la ripresa è **progredita lentamente** da maggio così come in alcuni paesi della zona euro. In particolare, in **Italia** alla fase di recupero della produzione industriale si affiancano **segnali confortanti per gli ordinativi dell'industria e le esportazioni**.

Ciononostante, la pandemia di **COVID-19** ha condotto ad una **sostanziale contrazione del commercio globale** che, già in calo nel secondo trimestre, ha subito una ulteriore flessione del 4,5% su base annua nel terzo trimestre del 2020. L'UNCTAD prevede che il calo del commercio internazionale sarà di circa il 20% per il 2020. L'OMC ha invece affermato che il commercio globale diminuirà del 9,2% quest'anno per poi registrare un balzo del 7,2% nel 2021. Inoltre, nuovi lockdown potrebbero privare di 2-3 punti percentuali la crescita economica, riducendo fino al 4% l'espansione del commercio globale nel 2021.

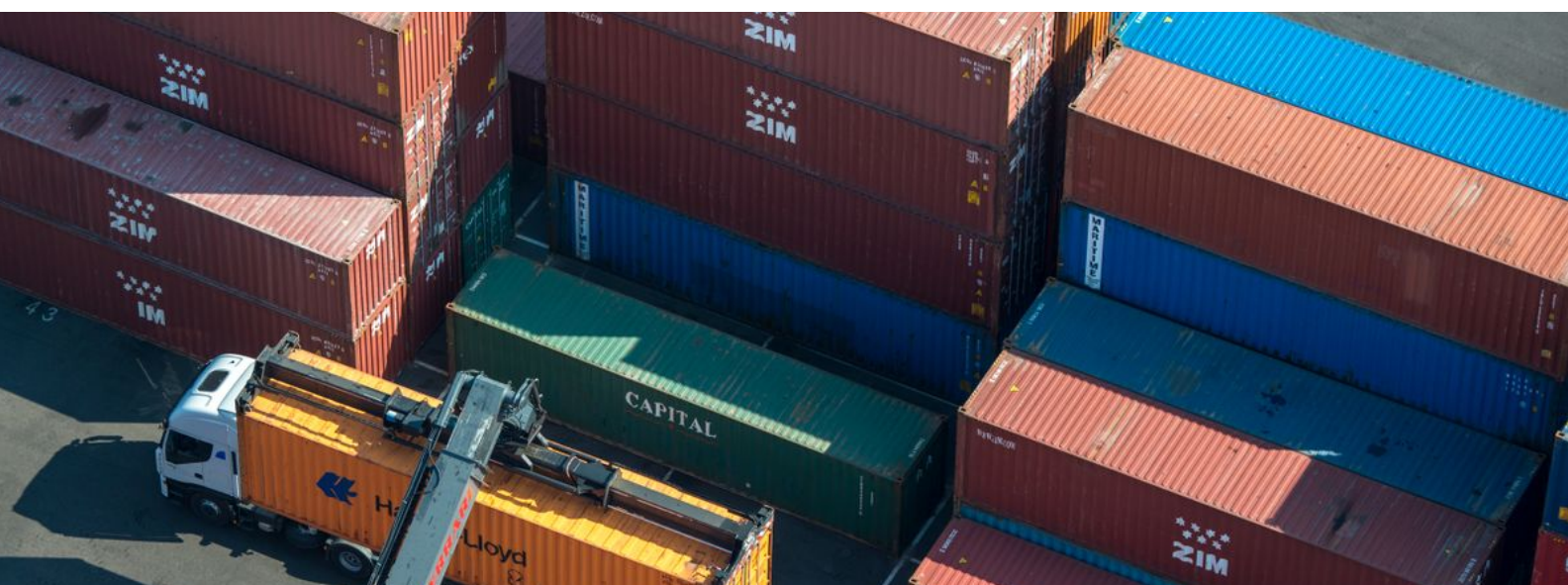
In linea con lo scenario raffigurato, i **volumi di merce** complessivamente **movimentati** nei porti del **Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** hanno riportato una **contrazione del 16,6%**, chiudendo i primi 9 mesi dell'anno a 41.238.318 tonnellate (-8.218.212 tonnellate rispetto al 2019), principalmente imputabile al trend negativo dei mesi di aprile e maggio (quasi 5 milioni e mezzo di tonnellate movimentate in meno rispetto al primo semestre del 2019, pari ad un calo del 16,5%) e a quello dei mesi di luglio e settembre che hanno registrato circa 3 milioni di tonnellate in meno rispetto a terzo trimestre 2019.

Statistiche generali traffici del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, 2019-2020, III Trimestre

	Tonnellate	Q3 2019	Q3 2020	VAR. %
 MERCE CONTAINERIZZATA		6.182.992	5.786.966	-6,4%
 MERCE CONVENZIONALE E ROTABILE		3.991.829	3.607.776	-9,2%
 RINFUSE SOLIDE		590.325	441.892	-25,1%
 OLI MINERALI		5.331.410	3.544.491	-33,5%
 ALTRE RINFUSE LIQUIDE		234.406	190.377	-18,8%
 FUNZIONE INDUSTRIALE		421.506	272	-35,5%
 BUNKERS		250.202	271.997	8,7%
TOTALE GENERALE		17.002.670	14.115.499	-16,9%

	Unità	Q3 2019	Q3 2020	VAR. %
 TOTALE CONTAINERS TEU		665.872	606.259	-8,95%
 NAVI ARRIVATE		2.556	2.071	-18,97%
 TSL		76.017.425	67.404.404	-11,33%

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



1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale e rotabile
4. Rinfuse liquide
5. Rinfuse solide
6. Funzione industriale
7. Passeggeri

Merce containerizzata

Il terzo trimestre ha rappresentato un punto di svolta nel trend dei volumi containerizzati nel nostro sistema portuale. Per quanto la seconda ondata epidemica stia nuovamente irrompendo in tutta Europa, i mesi di agosto e settembre hanno segnato, in termini di volumi, risultati sostanzialmente in linea con il 2019, rispettivamente a +1,8% e -4,7% rispetto all'anno precedente. Il mese di luglio, molto più prossimo temporalmente al lockdown primaverile, ha invece registrato un dato molto più negativo (-21,1%), soprattutto se messo a confronto con il 2019 quando fu stabilito il livello record di container movimentati in un mese.

Il traffico nel terzo trimestre si è quindi attestato a 606.259 TEU, pari al 9% in meno rispetto all'anno precedente.

Volumi Gateway e Transshipment, Import/Export, Mar Ligure Occidentale, III Trimestre e progressivo gennaio-settembre 2019-20, TEU

	OPERAZIONE	Q3 2019	Q3 2020	VAR. %	GEN-SET 2019	GEN-SET 2020	VAR. %
HINTERLAND	EXPORT	297.117	280.882	-5,5%	890.981	818.467	-8,1%
	IMPORT	290.605	263.941	-9,2%	883.462	787.865	-10,8%
	TOTALE	587.722	544.823	-7,3%	1.774.443	1.606.332	-9,5%
TRANSHIPMENT	EXPORT	39.524	30.665	-22,4%	124.08	107.058	-13,7%
	IMPORT	38.626	30.771	-20,3%	123.297	106.058	-14,0%
	TOTALE	78.15	61.436	-21,4%	247.377	213.116	-13,8%
VOLUME COMPLESSIVO	EXPORT	336.641	311.547	-7,5%	1.015.061	925.525	-8,8%
	IMPORT	329.231	294.712	-10,5%	1.006.759	893.923	-11,2%
	TOTALE	665.872	606.259	-9,0%	2.021.820	1.819.448	-10,0%

1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale e rotabile
4. Rinfuse liquide
5. Rinfuse solide
6. Funzione industriale
7. Passeggeri

Altrettanto altalenanti appaiono i dati relativi ai container pieni gateway movimentati nel trimestre: mentre a luglio, infatti, il mese si è chiuso a -13,7%, agosto ha segnato un +11% decisamente promettente, che però non è stato confermato a settembre (-3,2%). A subire in quest'ultimo mese del periodo sono state soprattutto le importazioni (-10,8%), rallentate soprattutto dai ridotti volumi provenienti dall'Estremo Oriente (-26,9%) e dal Nord America (-29,2%). Sul versante delle esportazioni le uniche direttrici a crescere nel mese di settembre sono quelle per il Nord America (+6,5%), per il Nord Africa (+23,8%) e per l'Africa Occidentale (+34,3%)

Lo strutturale sbilanciamento fra importazioni ed esportazioni a favore di queste ultime è confermato anche in questa fase di contingenza complicata, assestandosi fra il 60% e il 65,5% nei singoli mesi del trimestre.

La movimentazione dei container vuoti continua a viaggiare a un trend decisamente più ridotto rispetto al 2019 (-16,5% nel periodo). Dopo mesi di risultati pesantemente negativi il transhipment è tornato a crescere nel mese di settembre (+7,9%), non riuscendo comunque a riequilibrare i mesi precedenti (-44,5% a luglio e -14,9% ad agosto).

Il progressivo del 2020 risulta in linea con le attese e si attesta a fine del trimestre a -10,0%, un risultato negativo consolidato soprattutto nei mesi che hanno subito maggiormente gli effetti della pandemia, e parzialmente mitigato dalla movimentazione dei container pieni da e verso l'hinterland del sistema portuale (-6,7% nel periodo gennaio-settembre rispetto al 2019).

Di segno opposto rispetto al traffico complessivo è stato, invece, l'andamento della movimentazione di container via treno, che ha chiuso il trimestre con un sostanzioso +8,1% consolidatosi a settembre con un deciso +21,6%. Oltre al numero di container trasportati su ferrovia, aumentano in maniera considerevole anche i treni, 2.118 convogli nel periodo (+11,9% rispetto al 2019).

1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale e rotabile
4. Rinfuse liquide
5. Rinfuse solide
6. Funzione industriale
7. Passeggeri

Il buon andamento del traffico ferroviario ha contribuito al consolidamento del rail ratio (rapporto fra volumi via ferro e totali gateway) che è passato dal 14,3% del terzo trimestre del 2019 al 16,4% nel 2020, raggiungendo il 17,3% nel mese di settembre.

Traffico Ferroviario, Volumi Container, Import/Export, Mar Ligure Occidentale, III Trimestre e progressivo gennaio-settembre 2019-20, TEU (dati stimati)

	Q3			GENNAIO - SETTEMBRE		
	2019	2020	VAR %	2019	2020	VAR %
PIENI	54.473	61.606	13,1%	162.126	158.376	-2,3%
VUOTI	27.959	27.494	-1,7%	82.829	73.717	-11,0%
TOTALE	82.432	89.1	8,1%	244.955	232.093	-5,3%
RAIL RATIO	14,3%	16,4%	+1,9%	14,1%	14,5%	+0,3%

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



1. Scenario
2. Container
- 3. Merce convenzionale e rotabile**
4. Rinfuse liquide
5. Rinfuse solide
6. Funzione industriale
7. Passeggeri

Merce convenzionale e rotabili

Il traffico di merce convenzionale ha chiuso il primi 9 mesi del 2020 movimentando circa 9,6 milioni di tonnellate, 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 legata alle conseguenze della pandemia in corso a partire dai primi mesi dell'anno.

Il traffico di rotabili ha mostrato un calo anche nel mese di settembre ma si sono registrate performance diverse tra i diversi porti del sistema. Se il bacino di Sampierdarena ha mostrato una sostanziale tenuta rispetto a settembre 2019 (-1,2%), in termini di tonnellate i porti di Savona e Vado Ligure hanno registrato un più pesante calo pari al 19,1%. I dati sul progressivo dei nove mesi confermano una tendenza negativa per i porti del sistema, ma con un calo più accentuato negli scali di Savona-Vado Ligure. Se Genova risulta perdere nei primi 9 mesi dell'anno il 10,4%, gli scali di Savona-Vado Ligure mostrano una contrazione del 21,8%, quantificando una perdita complessiva per il sistema di circa 1,4 milioni di tonnellate 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.

I traffici di rotabili mostrano ancora una profonda concentrazione dal punto di vista geografico, il 75,8% 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 12,9%, 7,7% e 1,2 %. I porti di Savona-Vado Ligure registrano invece una quota preponderante di traffici con la Spagna seguita dagli scambi nazionali da quelli con la Francia, favoriti dai servizi effettuati da Corsica Ferries.

1. Scenario
2. Container
- 3. Merce convenzionale e rotabile**
4. Rinfuse liquide
5. Rinfuse solide
6. Funzione industriale
7. Passeggeri

Il comparto delle merci varie, caratterizzato da un calo generalizzato, è composto da servizi specializzati molto eterogenei tra loro e, di conseguenza, 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 nei primi nove mesi dell'anno del 39,9% nel porto di Genova e del 63,8% in quello di Savona, mentre i prodotti forestali mostrano andamenti divergenti tra i due scali con Genova in crescita del 38,1% e Savona in diminuzione del 19,1%. La frutta movimentata nel porto savonese ha chiuso il periodo con una lieve flessione del 4,5% rispetto allo stesso periodo del 2019.

Movimentazione merce convenzionale, Mar Ligure Occidentale, 2019-2020, primi 9 mesi (tonn)

MERCE CONVENZIONALE		Q3 2019	Q3 2020	VAR. %	GEN-SET 2019	GEN-SET 2020	VAR. %
GENOVA	Rotabili	2.204.719	2.193.514	-0,5%	6.623.688	5.935.246	-10,4%
	Merce varia	86.709	81.307	-6,2%	413.317	286.26	-30,7%
	Auto al seguito	430.358	294.418	-31,6%	642.505	375.515	-41,6%
SAVONA	Rotabili	1.078.521	875.559	-18,8%	3.221.863	2.519.322	-21,8%
	Merce varia	191.523	162.979	-14,9%	626.167	490.793	-21,6%
TOTALE		3.991.830	3.607.777	-9,6%	11.527.540	9.607.136	-16,7%

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

1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale e rotabile
- 4. Rinfuse liquide**
5. Rinfuse solide
6. Funzione industriale
7. Passeggeri

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' Burgondi, oltre che a diversi depositi dell'Italia settentrionale, mentre il terminal Sarpom alimenta, in aggiunta ai depositi costieri di Quiliano, la raffineria Esso di Treccate.

Nel corso dei primi 9 mesi del 2020 gli oli minerali hanno subito un calo del 23,4%, chiudendo il periodo con una movimentazione pari a circa 12 milioni di tonnellate (7,6 nello scalo di Genova e 4,4 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 settembre ha contribuito ad acuire questa tendenza chiudendo in calo di circa 930 mila tonnellate rispetto allo stesso mese del 2019 (-51,1%). Nel periodo, il crollo della domanda di trasporto ha generato un corrispettivo calo della raffinazione di prodotti petroliferi che, con il contemporaneo calo dei prezzi del crudo, ha portato ad un drastico aumento delle scorte di entrambe le merceologie. Questo aumento delle scorte di greggio e dei suoi derivati contribuisce a mantenere basse nuove importazioni. Inoltre, la ripresa dei contagi da COVID in diverse aree nazionali ed europee ha contribuito ad accrescere i timori per nuove misure di contenimento.

1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale e rotabile
- 4. Rinfuse liquide**
5. Rinfuse solide
6. Funzione industriale
7. Passeggeri

Dal punto di vista della distribuzione geografica, i paesi con cui sono attive le maggiori relazioni commerciali sono, oltre all'Italia stessa, Turchia, Russia, ed Egitto. Per ciò che riguarda la Turchia, 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 cali più contenuti contrastanti con un calo dei traffici di oli vegetali e vino del 2,2% ed una maggiore decrescita dei prodotti chimici (-19,5%).

Movimentazione rinfuse liquide, Mar Ligure Occidentale, 2019-2020, primi 9 mesi (tonn)

RINFUSE LIQUIDE		Q3 2019	Q3 2020	VAR. %	GEN-SET 2019	GEN-SET 2020	VAR. %
GENOVA	OLI MINERALI	3.710.559	2.266.880	-38,9%	11.027.196	7.624.547	-30,9%
	ALTRE RINFUSE LIQUIDE	217.824	175.091	-19,6%	616.626	517.788	-16,0%
	Oli vegetali, vino	74.004	58.082	-21,5%	198.049	180.648	-8,8%
	Prodotti chimici	143.82	117.009	-18,6%	418.577	337.14	-19,5%
SAVONA	OLI MINERALI	1.620.851	1.277.611	-21,2%	4.625.081	4.357.534	-5,8%
	ALTRE RINFUSE LIQUIDE	16.582	15.286	-7,8%	40.599	52.732	29,9%
	Oli vegetali, vino	16.582	15.286	-7,8%	40.599	52.732	29,9%
	Prodotti chimici	0	0	-	0	0	-
TOTALE		5.565.816	3.734.868	-32,9%	16.309.502	12.552.601	-23,0%

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

1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale e rotabile
4. Rinfuse liquide
- 5. Rinfuse solide**
6. Funzione industriale
7. Passeggeri

Rinfuse solide

Analizzando l'andamento dei primi 9 mesi del 2020, le rinfuse solide movimentate a livello di sistema mostrano un pesante calo (-42,4%). I traffici dello scalo di Genova hanno chiuso questo periodo a 382 mila tonnellate, pari ad un calo del 19,7%. Lo scalo di Savona mostra una contrazione decisamente maggiore con un calo del 52,3% nel mese di settembre ed uno del 47,7% nel progressivo che lo porta a chiudere i primi 9 mesi a circa 1,1 milioni di tonnellate movimentate rispetto agli oltre 2 milioni movimentati nello stesso periodo del 2019.

Movimentazione rinfuse solide, Mar Ligure Occidentale, 2019-2020, primi 9 mesi (tonn)

RINFUSE SOLIDE	Q3 2019	Q3 2020	VAR. %	GEN-SET 2019	GEN-SET 2020	VAR. %
GENOVA	160.038	135.595	-15,3%	475.79	382.004	-19,71%
SAVONA	430.287	306.297	-28,8%	2.053.162	1.074.212	-47,68%
TOTALE	590.325	441.892	-25,1%	2.528.952	1.456.216	-42,42%

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 fino al mese di giugno 2019 ha garantito importanti volumi di materie prime per la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie al terminal.

1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale e rotabile
4. Rinfuse liquide
- 5. Rinfuse solide**
6. Funzione industriale
7. Passeggeri

In seconda battuta, ma non meno importante soprattutto in chiave prospettica, vanno considerati anche i danni subiti nel mese di Novembre 2019 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.



1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale e rotabile
4. Rinfuse liquide
5. Rinfuse solide
- 6. Funzione industriale**
7. Passeggeri

Funzione industriale

Nel mese di settembre la produzione mondiale di acciaio grezzo, nei 64 paesi che fanno riferimento alla World Steel Association, è stata di 156,4 milioni di tonnellate, in aumento del 2,9% rispetto a settembre 2019, tuttavia l'Italia ha prodotto solo 1,8 milioni di tonnellate (-18,7% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, Federacciai).

In questo scenario, il comparto industriale del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale registra una riduzione del 20,6% che porta la performance del terzo trimestre ad un -35,4%, pari ad una perdita di circa 150.000 tonnellate e conferma una tendenza costante nel corso dell'ultimo anno.

Il volume complessivo dei primi 9 mesi dell'anno segna così un -40,9%, equivalente a 670.040 tonnellate in meno rispetto all'anno precedente, in linea con la produzione a livello nazionale che è diminuita del 17,2%.

Pur persistendo le criticità del mercato siderurgico italiano, a livello globale emerge un trend rialzista per i prezzi dell'acciaio che lascia ampio spazio a previsioni ottimistiche per il mercato siderurgico globale e per un possibile avvio di una nuova fase macroeconomica di recupero sul lungo termine.



1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale e rotabile
4. Rinfuse liquide
5. Rinfuse solide
6. Funzione industriale
7. Passeggeri

Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri si conferma come la componente che ha maggiormente risentito della pandemia di COVID-19. Nei porti del sistema MLO l'interruzione dell'operatività delle compagnie di navigazione, iniziata a metà marzo, si è definitivamente conclusa nel mese di settembre quando anche le navi di Costa Crociere hanno ripreso ad operare.

Il traffico crocieristico ha segnato un -96,4% rispetto a settembre 2019, riportando una flessione del 97,9% nel trimestre, con 602.186 passeggeri in meno rispetto allo stesso trimestre del 2019 e una variazione dell'87,8% nel cumulato.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri da navi traghetto, a settembre si è registrato un calo del 40,4%, mentre ammonta al 38,2% la flessione del T3.

Nel complesso il settore ha subito una diminuzione del 46,5% bilanciata dalle buone performance dei mesi estivi.

Movimentazione passeggeri, Mar Ligure Occidentale, 2019-2020, primi 9 mesi (unità)

MOVIMENTO PASSEGGERI	Q3 2019	Q3 2020	VAR.%	GEN-SET 2019	GEN-SET 2020	VAR.%
Traghetti	1.580.127	976.141	-38,2%	2.272.953	1.214.906	-46,5%
Passeggeri	614.614	12.428	-97,9%	1.475.864	179.837	-87,8%
TOTALE	2.194.741	988.569	-54,9%	3.748.817	1.394.743	-62,8%

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



Autorità di Sistema Portuale del
Mar Ligure Occidentale

Palazzo San Giorgio
Via della Mercanzia 2
16124 Genova

marketing@portsofgenoa.com



www.portsofgenoa.com