

Report Traffici

Q1 2023

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

In linea con un contesto globale attraversato dalle stesse tensioni che hanno caratterizzato la seconda parte del 2022, nel primo trimestre del 2023 i Ports of Genoa scontano il rallentamento generale delle movimentazioni, segnando nel periodo una contrazione del 4,0% del volume complessivo di traffico, che si attesta a 15.905.536 tonnellate.

Nel dettaglio delle singole modalità di carico, segnano un buon risultato in crescita rispetto all'anno scorso le movimentazioni di merce convenzionale che chiudono il periodo a 3.443.085 tonnellate (+2,2% rispetto al 2022).

Sull'altro versante della merce varia, in continuità con un mercato globale molto contrastato nei primi due mesi dell'anno, si registra un rallentamento nel quantitativo di merci movimentate in container, che chiudono a 6.235.892 tonnellate (-7,2% vs.2022). In termini di unità di carico si registra nel periodo un volume pari a 661.267 TEU (-2,6% vs. 2022).

Nel contesto delle rinfuse si confermano sostanzialmente i quantitativi movimentati nel primo trimestre dell'anno precedente: nel comparto delle solide la crescita risulta pari allo 0,1%, mentre gli olii minerali segnano una riduzione marginale pari all'1,3%; le altre rinfuse liquide, che includono prodotti chimici e vegetali, quali olio e vino, segnano una crescita dell'11,9%.

Nel settore passeggeri, continua il percorso di crescita rispetto agli anni precedenti, particolarmente influenzati dalle misure emergenziali necessarie alla limitazione della diffusione dei contagi. Nei porti del sistema sono infatti transitati 394.007 passeggeri (+123,9% rispetto al primo trimestre del 2022) Nel dettaglio dei comparti i traghetti segnano una crescita del 46,5% rispetto al 2022 (162.304) e le crociere, che chiudono al periodo a 231.703 passeggeri, in crescita sia rispetto all'anno passato (255,4%) che nel confronto con il 2019 (+3,6%).

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

I risultati nei porti del sistema appaiono, quindi, in linea con lo scenario internazionale, che subisce, soprattutto nei primi due mesi l'inerzia del forte rallentamento dell'ultimo trimestre del 2022: secondo quanto riportato da UNCTAD nel più recente Global Trade Update, il primo periodo del 2023 è stato caratterizzato da una generale stagnazione dei volumi di traffico (+1%), che è prevista risolversi nella seconda parte dell'anno. Fra i fattori che rappresentano i principali ostacoli alla crescita dei commerci internazionali si segnalano i medesimi elementi che avevano influenzato in negativo il 2022: le tensioni geopolitiche, il persistere di un elevato tasso di inflazione, soprattutto nei paesi maggiormente propensi al consumo, e l'aumento dei tassi di interessi che potrebbero determinare preoccupazione per la sostenibilità del debito a livello globale. A contrasto di questi elementi si evidenzia la crescita nelle economie più grandi, fra cui Stati Uniti e UE, che dovrebbero evitare il rischio di una recessione nel 2023 e il definitivo ritorno alla normalità delle principali catene logistiche di approvvigionamento.

Tab. 1.1. – Statistiche generali traffici, Ports of Genoa, I Trimestre e 2021-23

TONNELLATE	2021	2022	2023	2023vs.22
MERCE CONTAINERIZZATA	6.237.017	6.718.511	6.235.892	-7,2%
MERCE CONVENZIONALE E ROTABILE	3.222.989	3.369.777	3.443.085	2,2%
RINFUSE SOLIDE	612.094	663.855	664.489	0,1%
OLI MINERALI	3.791.090	4.920.079	4.855.918	-1,3%
ALTRE RINFUSE LIQUIDE	185.060	223.989	250.552	11,9%
FUNZIONE INDUSTRIALE	499.690	522.190	288.298	-44,8%
BUNKERS	150.026	155.059	167.302	7,9%
TOTALE GENERALE	14.697.966	16.573.460	15.905.536	-4,0%
UNITÀ				
TOTALE CONTAINER (TEU)	676.142	678.660	661.267	-2,6%
PASSEGGERI (UNITÀ)				
CROCIERE	13.628	65.190	231.703	255,4%
TRAGHETTI	86.612	110.759	162.304	46,5%
TOTALE PASSEGGERI	100.240	175.949	394.007	123,9%

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

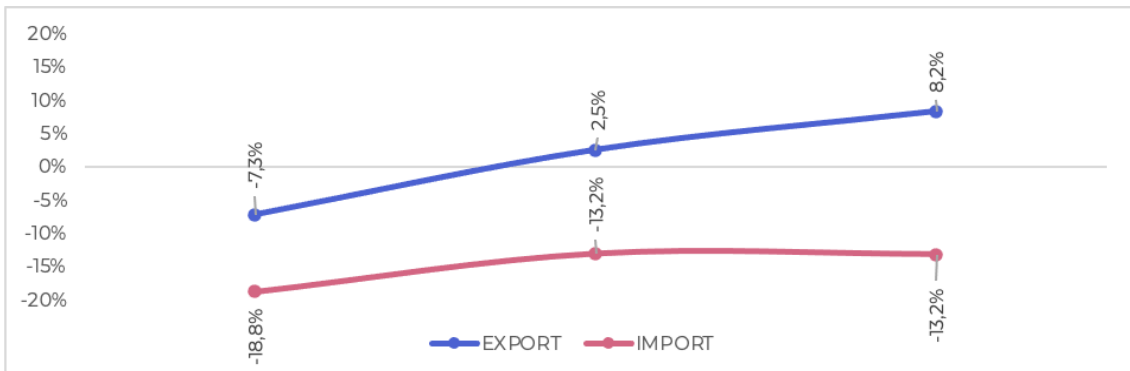
1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale e rotabile
4. Rinfuse liquide
5. Rinfuse solide
6. Funzione industriale
7. Passeggeri

I traffici containerizzati

Il comparto del trasporto di container è quello che, più di altri, a livello globale ha subito nel primo trimestre del 2023 gli effetti dei fattori macroeconomici sin qui descritti. Secondo quanto monitorato da Drewry nel Global Container Port Throughput Index, infatti, nel primo trimestre del 2023 i volumi di traffico nei principali 340 porti mondiali, che rappresentano oltre l'80% delle movimentazioni a livello globale, ha subito una contrazione pari a circa il 3% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale riduzione di volumi si è concentrata particolarmente nei porti europei (-6%) e in quelli nordamericani (-20%).

Sulla scorta di quanto descritto, anche nel nostro sistema si è registrato un rallentamento delle attività di movimentazione dei container che ha portato il trimestre a chiudere con una contrazione del 2,6% in termini di unità di carico (661.267 TEU) e del 7,2% in peso. Il differente andamento delle due dimensioni dipende principalmente dalla significativa contrazione della movimentazione di container pieni gateway (-6,3%), il cui risultato negativo è influenzato soprattutto dalla diminuzione delle importazioni che si è protratta per tutto il trimestre (-15,0%). Sul versante delle esportazioni, invece, si è registrata una crescita dell'1,3% dei volumi di traffico, guidata principalmente dall'accelerazione delle movimentazioni che si è verificata nei mesi di febbraio (+2,5%) e marzo (+8,2%).

Grafico 2.1. Andamento dei traffici containerizzati, hinterland, pieni, per direzione Ports of Genoa, 2023vs.22, TEU



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

Tabella 2.1. Andamento dei traffici containerizzati, hinterland e transhipment per direzione, Ports of Genoa, I trimestre, 2021-23, TEU

		I TRIMESTRE			2023vs22
		2021	2022	2023	
HINTERLAND	PIENI				
	EXPORT	270.153	260.808	264.272	+1,3%
	IMPORT	170.591	225.453	191.584	-15,0%
	TOTALE PIENI	440.744	486.261	455.856	-6,3%
	VUOTI				
	EXPORT	27.777	37.907	32.453	-14,4%
IMPORT	125.828	82.177	115.212	+40,2%	
	TOTALE VUOTI	153.604	120.084	147.665	+23,0%
	TOTALE	594.348	606.345	603.521	-0,5%
TRANSHIPMENT	TOTALE	81.794	72.315	57.746	-20,1%
TOTALE TRAFFICO CONTAINERIZZATO		676.142	678.660	661.267	-2,6%

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

La riduzione del peso delle importazioni sul totale del flusso di container gateway nei terminal dei Ports of Genoa (la quota degli sbarchi di unità piene è passata dal 46,4% del primo trimestre del 2022 a 42,0% nello stesso periodo dell'anno in corso) ha richiamato un afflusso maggiore di container vuoti, le cui movimentazioni sono cresciute del 23,0%, attestandosi a 147.665 TEU.

Infine, fra le dimensioni che compongono il complesso dei volumi dei traffici containerizzati, si riduce ulteriormente la quota di attività di trasbordo, che ha rappresentato nel periodo oggetto di analisi l'8,7% del totale delle movimentazioni (57.746 TEU, -20,1%).

Riguardo al traffico ferroviario, negli scali del sistema si continua a registrare una crescita della domanda di trasporto, a conferma di una tendenza positiva che perdura da almeno due anni, con la sola eccezione di un lieve rallentamento nell'ultimo trimestre del 2022.

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

A fronte di una sostanziale stabilità dei volumi gateway, nei primi tre mesi del 2023 il numero di container (TEU) trasportati via ferrovia è cresciuto ancora, migliorando ulteriormente la performance registrata nello stesso periodo dello scorso anno, quando erano stati movimentati su ferrovia oltre 100.000 TEU.

Infatti, nell'ultimo trimestre i volumi ferroviari movimentati nei porti del sistema sono quantificabili in 104.899 TEU.

In linea con quanto già descritto per i volumi complessivi, la crescita si è concentrata nella movimentazione di container vuoti (+25,1%) a servizio delle esportazioni in partenza dalle aree interne, mentre si è registrata una contrazione della movimentazione di unità piene, seppure in maniera significativamente minore rispetto a quanto riscontrato nel caso del traffico gateway (-2,8%). Al pari di quanto descritto in precedenza rispetto alla direzione dei flussi delle merci, la movimentazione di container pieni in export è cresciuta dell'1,3%, mentre le importazioni movimentate via ferro hanno subito una contrazione del 12,1%.

Il confronto fra l'andamento complessivo dei volumi gateway e quello dei traffici via ferro evidenzia come il traffico ferroviario continui a crescere, rafforzando il ruolo della funzione ferroviaria all'interno dei Ports of Genoa e della rete di connessione con i retroporti del Nord Italia. Il buon andamento del traffico ferroviario ha contribuito al consolidamento del rail ratio che è passato dal 16,6% del primo trimestre del 2022 al 17,4% nel 2023. Tale dato assume maggiore rilievo se confrontato con il 2019 quando, nello stesso periodo, la modalità ferroviaria rappresentava solo il 13,7% delle movimentazioni gateway complessive.

Tab 2.2 - Traffico Ferroviario, Volumi Container, Import/Export, Mar Ligure Occidentale, I trimestre, 19-22-23, TEU

	I TRIMESTRE				
	2019	2022	2023	2023vs.19	2023vs.22
PIENI	51.007	74.492	72.432	42,0%	-2,8%
VUOTI	25.756	25.950	32.467	26,1%	25,1%
TOTALE	<u>76.763</u>	<u>100.442</u>	<u>104.899</u>	<u>36,7%</u>	<u>4,4%</u>
RAIL RATIO	<u>13,7%</u>	<u>16,6%</u>	<u>17,4%</u>	<u>+3,7%</u>	<u>+0,8%</u>

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

L'aumento del peso della ferrovia quale modalità di collegamento fra gli scali del sistema e il tessuto economico e produttivo di riferimento è supportato anche dal progressivo aumento del numero di treni operati nei terminal dei Ports of Genoa. Nel primo trimestre del 2023 sono stati movimentati, infatti, 2.471 convogli, in crescita dell'1,0% rispetto all'anno precedente. Fra le regioni di origine e destinazione dei treni, crescono sia la Lombardia (+6,0%) che il Piemonte (+26,5%). Nello specifico di quest'ultima area geografica, alle connessioni già presenti si è aggiunto nel periodo il collegamento con l'interporto di Novara per un totale di 60 treni.

Alla crescita dei traffici ferroviari nel trimestre hanno contribuito principalmente il bacino di Genova Pra' e quello di Vado Ligure che hanno visto i volumi ferroviari crescere rispettivamente del 7,5% e del 33,3% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Per quanto riguarda, invece, il bacino di Genova Sampierdarena si segnala una flessione (-14,7% in numero di container movimentati e -17,9% di convogli operati) dovuta anche alla parziale inattività del parco ferroviario al servizio dei terminal SECH e di Calata Bettolo, collegata all'avvio dei cantieri per l'ammodernamento e prolungamento dello stesso, e agli interventi di manutenzione e ammodernamento sulle linee di adduzione al porto storico di Genova.

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

Merce convenzionale

Nel settore delle merci convenzionali, dopo un trend positivo nel corso di tutto il 2022, si è confermata la crescita delle movimentazioni anche nel corso del primo trimestre del 2023: il progressivo dei primi tre mesi si è, infatti, chiuso ad oltre 3,4 milioni di tonnellate, in crescita del 2,2% rispetto allo stesso periodo del 2022.

Uno dei settori con la maggiore incidenza sul segmento della merce convenzionale è certamente la filiera dell'auto che, dopo il calo registrato nel 2022 (-4,1% a livello europeo e -9,7% a livello nazionale), ha visto una ripartenza nei primi tre mesi del 2023 nel corso del quale sono state immatricolate 2,2 milioni di auto a livello europeo (+17,9%) e 427 mila auto in Italia (+26,2%), che rappresenta il secondo mercato continentale. L'accelerazione registrata è principalmente riconducibile all'attenuarsi della "crisi dei microchip", che ha permesso di smaltire numerosi nuovi ordini che erano rimasti in sospeso nel corso dell'anno precedente.

Relativamente a quest'ultimo segmento di mercato è significativo segnalare il trend registrato a livello nazionale che vede l'Italia ultima a livello europeo per immatricolazione di nuovi veicoli. Sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi varati dal governo a sostegno della domanda, prosegue il trend negativo che si era consolidato nel 2022: nei primi tre mesi del 2023 la quota di mercato delle auto nuove elettriche si è arrestata al 3,8% del totale contro il 15,4% registrato in Francia. Questo risultato è principalmente dovuto all'ancora scarsa dotazione di infrastrutture dedicate alla ricarica delle auto elettriche.

Nonostante il buon risultato del primo trimestre 2023, a livello prospettico il ritorno per il mercato italiano a livelli precedenti, cioè superiori a 2 milioni di unità annue, appare comunque ancora molto lontano.

I mercati di riferimento degli scali del sistema hanno mostrato segnali contrastanti tra le movimentazioni di materie prime (acciai utilizzati anche nel settore dell'automotive) che hanno mostrato un rallentamento e la movimentazione di prodotti finiti (auto ed altri veicoli) che hanno registrato, invece, una performance positiva.

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

Nel corso del primo trimestre dell'anno, il segmento dei prodotti metallici ha registrato un rallentamento in entrambi gli scali del sistema. Nel porto di Genova il dato progressivo si attesta a circa 110 mila tonnellate, in ritardo del 17,5% rispetto allo stesso periodo del 2022. Tale risultato è, in parte, dovuto all'ottima performance registrata nel corso del 2022, la più alta degli ultimi 15 anni, generando un conseguente rallentamento che si è concentrato soprattutto nel mese di gennaio 2023 (-64,4% rispetto a gennaio 2022). Parimenti lo scalo di Savona registra un risultato simile: la performance trimestrale, anche in questo caso, evidenzia un rallentamento del 10,6% rispetto al 2022, chiudendo il periodo con circa 44 mila tonnellate di movimentate.

Per ciò che riguarda i prodotti forestali, che vengono ricompresi nel settore delle merci varie, l'andamento dei traffici registra storicamente variazioni anche molto consistenti sia su base mensile.

Nel porto di Genova, il risultato del primo trimestre 2023 ha registrato un calo del 17,0% rispetto al 2022, mentre lo scalo savonese ha chiuso lo stesso periodo con un incremento significativo del 50,7%, con una movimentazione di circa 44 mila tonnellate a fronte delle circa 24 mila tonnellate di Genova.

Il settore della frutta ha registrato nello scalo savonese un calo del 39,6% rispetto al primo trimestre del 2022 dovuto ad una riduzione dei consumi. A livello nazionale, secondo le ultime stime disponibili di Coldiretti, i consumi ortofrutticoli a livello nazionale hanno mostrato una contrazione dell'8% rispetto al primo trimestre 2022.

Il segmento di maggior peso all'interno del comparto resta sicuramente quello di rotabili, nell'ambito del quale si sono registrate performance differenziate tra i due diversi scali del Sistema. Nel primo trimestre 2023, infatti, i traffici sono rimasti sostanzialmente invariati nello scalo genovese rispetto allo stesso periodo del 2022, (2.203.331 tonnellate), mentre a Savona-Vado Ligure, la movimentazione di rotabili è cresciuta del +13,2% (837.306 tonnellate), attribuibile in larga misura all'apertura di uno nuovo servizio nello scalo savonese da parte del principale armatore di traffico RO-RO del sistema.

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

Dal punto di vista delle connessioni con le altre aree geografiche si conferma una notevole concentrazione. La maggior parte delle movimentazioni del porto di Genova ha, infatti, come origine o destinazione i porti delle isole maggiori, seguiti da quelli Tunisia, Malta e Marocco. Nel caso di Savona e Vado Ligure la maggior parte degli scambi avviene con la Spagna, seguita dalla Francia, sulle relazioni offerte da Corsica Ferries.

Tab. 3.1. – Movimentazione merce convenzionale, Mar Ligure Occidentale, Q1 2022-23 (tonn)

MERCE CONVENZIONALE		PROGRESSIVO TRIMESTRALE		
		2022	2023	Var %
GENOVA	ROTABILI	2.202.990	2.203.331	0,0%
	MERCE VARIA	188.496	162.055	-14,0%
	AUTO AL SEGUITO	42.750	63.779	49,2%
SAVONA	ROTABILI	743.257	837.306	12,7%
	MERCE VARIA	192.284	176.615	-8,1%
TOTALE		3.369.777	3.443.086	2,2%

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

- 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 concentra i volumi maggiori nella movimentazione di petrolio greggio, pur facendo, comunque, registrare buone performance anche nelle rinfuse liquide minori a cui si associa un elevato valore unitario delle merci.

Secondo le ultime stime fornite da International Energy Outlook, la domanda globale di petrolio greggio si è attestata a circa 102 milioni di barili al giorno nel corso del 2022. Tale volume risulta confermato anche nei primi tre mesi del 2023. L'andamento dell'anno passato e del primo periodo di quello in corso si è concretizzato in un incremento di domanda pari a 2 milioni di barili giorno rispetto al 2021, prevalentemente dovuto alla ripresa del traffico aereo, soprattutto concentrata in Cina. Nelle altre economie avanzate si è, invece, registrata una contrazione di circa 390 mila barili giorno nel corso dei primi tre mesi dell'anno, in linea con quanto mostrato nell'ultimo trimestre 2022.

L'andamento del conflitto russo-ucraino e le conseguenti sanzioni commerciali non hanno determinato una significativa contrazione nei volumi complessivi, ma piuttosto una profonda redistribuzione delle rotte globali. Il flusso di petrolio russo verso le destinazioni europee si è ridotto drasticamente per dirigersi, piuttosto, verso Cina e, soprattutto, India di cui la Russia è diventato il primo fornitore. Contemporaneamente l'Europa ha sopperito ai suoi fabbisogni con un incremento dei traffici da Nord America, Africa e Medio Oriente.

Al di là delle oscillazioni, dovute alla necessità di adattarsi ai repentini scostamenti della domanda, si consolida, comunque soprattutto in Europa, la tendenza alla riduzione dei consumi. La crescente spinta verso la transizione ecologica e l'utilizzo di fonti alternative, così come il mutamento delle abitudini di molte persone, fra cui, ad esempio il ricorso strutturale allo smart working, stanno contribuendo a ridurre la domanda di prodotti petroliferi, soprattutto nel settore dei trasporti. Inoltre, anche quei mezzi che ancora utilizzano i tradizionali combustibili fossili hanno motori sempre più efficienti riducendo ulteriormente i consumi.

Analizzando il settore dei prodotti chimici (liquidi), la concentrazione dei principali produttori e consumatori è localizzata in Far East, soprattutto in Cina. Di conseguenza, anche i traffici marittimi di questi prodotti sono particolarmente localizzati nel mercato asiatico, e il trend è quello di un ulteriore consolidamento in questa direzione. Basti pensare al fatto che, a partire dal 2000, la quota di mercato dei produttori UE sul totale delle vendite globali di prodotti chimici è passata dal 24,9% al 14,4% con la Cina.

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

Da un punto di vista settoriale, gli ambiti industriali che assorbono la maggiore quantità di prodotti chimici sono il settore della produzione di gomme e plastiche (16%), quello delle costruzioni (5%), tessile e carta (4% ognuno). Il settore industriale assorbe il 56% dei prodotti chimici, seguito dal settore sanitario (17%) e dall'agricoltura (8%).

Appare evidente come l'andamento della domanda di trasporto, aereo e terrestre, abbia un impatto diretto sulla necessità di raffinazione dei mercati di riferimento.

In generale, va segnalata la tendenza in corso a livello nazionale secondo cui il petrolchimico dedicato alla produzione di prodotti plastici sta subendo, oltre che una concorrenza costituita dall'importazione di prodotti finiti da paese, un calo della domanda di materie prime dovuta all'incrementata sensibilità ambientale dei paesi sviluppati che spinge le imprese ad un maggior ricorso all'utilizzo di prodotti riciclati con effetti conseguenti sui traffici marittimi. Questo trend, se confermato, potrebbe portare ad una riduzione dei volumi di materie prime importate, parzialmente compensato da un incremento di prodotti finiti trasportati prevalentemente via container.

Tab. 4.1. – Movimentazione rinfuse liquide, Mar Ligure Occidentale, Q1 2023-22 (tonn)

RINFUSE LIQUIDE		PROGRESSIVO TRIMESTRALE		
		2022	2023	Var %
GENOVA	OLI MINERALI	3.443.450	3.178.117	-7,71%
	ALTRE RINFUSE LIQ.	190.283	218.218	14,68%
	OLI VEGETALI, VINO	81.540	84.728	3,91%
	PRODOTTI CHIMICI	108.743	133.490	22,76%
SAVONA	OLI MINERALI	1.476.629	1.677.801	13,62%
	ALTRE RINFUSE LIQ.	33.706	32.334	-4,07%
	OLI VEGETALI, VINO	33.706	32.334	-4,07%
	PRODOTTI CHIMICI	0	0	-
TOTALE		5.144.068	5.106.470	-0,73%

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

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

A livello di sistema portuale, i flussi di petrolio greggio hanno registrato un rallentamento nei primi tre mesi del 2023, pari all'1,3% rispetto allo stesso periodo del 2022. Il periodo si è, pertanto, chiuso con una movimentazione pari a circa 4,9 milioni di tonnellate.

I risultati complessivi iniziano a mostrare una tendenza all'allineamento dei volumi di traffico rispetto agli scostamenti registrati a partire dal 2020, ma, analizzando il dato relativo ai singoli scali del sistema, si evidenziano differenze marcate. Lo scalo di Savona-Vado Ligure ha chiuso i primi tre mesi del 2023 a circa 1,68 milioni di tonnellate rispetto a circa 1,48 milioni dello stesso periodo del 2022 (+13,6%), mentre lo scalo genovese ha chiuso il periodo attestandosi a quasi 3,2 milioni di tonnellate, in calo del 7,7% rispetto al 2022.

Dal punto di vista della distribuzione geografica, il conflitto e le sanzioni economiche hanno prodotto un sostanziale azzeramento delle importazioni dai porti russi, che sono state sostituite, aumentando i volumi provenienti dagli Stati Uniti e dal Nord Africa.

Fra le altre rinfuse liquide, i prodotti alimentari (prevalentemente olii vegetali e vino) registrano risultati differenti nei due scali del sistema. A Genova nel primo trimestre del 2023 sono state movimentate circa 84 mila tonnellate (+3,9% rispetto al 2022), mentre a Savona si registra un calo con circa 32 mila tonnellate (-4,1% rispetto al 2022). Il risultato complessivo dei Ports of Genoa rimane comunque positivo (+1,6%) e conferma il generale stato di salute del segmento delle rinfuse alimentari, come testimoniato anche dai dati riportati dall'ultimo report della Commissione Europea, con una buona domanda, attuale e prospettica, di un settore atteso in crescita a livello nazionale. La tipologia di carichi movimentati in questo segmento, con un numero ridotto numero di attracchi e lotti molto concentrati, fa sì che si registrino, comunque, andamenti poco costanti, soprattutto se analizzati su brevi periodi di tempo.

Infine, il settore dei chimici, dopo il forte calo registrato nell'ultimo trimestre del 2022 (-13,0% rispetto allo stesso periodo del 2021), ha aperto il 2023 in crescita del 22,8% rispetto all'anno scorso per un totale di 133 mila tonnellate movimentate.

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

Rinfuse solide

La performance del primo trimestre 2023 nel settore delle rinfuse solide si è assestata ad oltre 664 mila tonnellate, sostanzialmente in linea con l'anno precedente (+0,1% rispetto al 2022). Rispetto ai risultati del 2022 nel corso del quale nello scalo savonese si erano registrati i maggiori tassi di crescita, nel primo trimestre del 2023 si evidenzia un lieve rallentamento per il citato scalo (-2,5%) ed una leggera ripresa nel bacino di Genova che chiude a 179.529 tonnellate, in crescita del 7,8% rispetto al 2022.

Analizzando la performance delle singole tipologie di carico, nel primo trimestre crescono soprattutto i cereali e i semi oleosi (+68,7% rispetto al 2022) che si attestano su un volume totale di oltre 126 mila tonnellate, movimentate principalmente nel mese di gennaio. Nel segmento dei minerali metallici e ferrosi si conferma il trend negativo con un calo complessivo del 85,3%. Altrettanto in flessione risulta la movimentazione di carbone (-5,7%).

Questi risultati sono prevalentemente ascrivibili alla natura della distribuzione di arrivi e partenze tipica di questa merceologia e delle operazioni di movimentazione dei terminal che gestiscono i traffici di rinfuse solide, ovvero tramp.

Tab. 5.1. – Movimentazione rinfuse solide, Mar Ligure Occidentale, 2022-23 (tonn)

RINFUSE SOLIDE	PROGRESSIVO TRIMESTRALE		
	2022	2023	Var %
GENOVA	166.465	179.529	7,8%
SAVONA	497.390	484.960	-2,5%
TOTALE	663.855	664.489	0,1%

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

In generale, analizzando la distribuzione dei traffici di rinfuse solide del sistema portuale, si riscontra un significativo sbilanciamento tra esportazioni ed importazioni a favore di quest'ultimo: sulle banchine degli scali del sistema la quasi totalità delle merci movimentate vengono, infatti, movimentate in sbarco (oltre il 90% dei volumi complessivi).

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

Funzione industriale

Secondo quanto riportato dalla World Steel Association, associazione mondiale dei produttori di acciaio, la produzione del primo trimestre del 2023 si è sostanzialmente mantenuta in linea con la produzione del primo trimestre 2022 (-0,1%). Nel contesto specifico dell'Unione Europea, invece, si evidenzia un dato in controtendenza: nel periodo in analisi, infatti, la produzione di acciaio è diminuita del 10,1%, attestandosi a 33,1 milioni di tonnellate. La medesima tendenza, seppure parzialmente meno accentuata si è registrata in Italia, dove sono state prodotte dove la flessione nel trimestre si è fermata al 6% rispetto al 2022. Fra le ragioni per cui prosegue un così accentuato rallentamento del settore si devono segnalare le tensioni geopolitiche, in primo luogo il conflitto in Europa Orientale e la conseguente crescita del costo dell'energia e delle materie prime.

Alcune delle cause della crisi produttiva del 2022 incidono in maniera meno significativa. Fra queste, ad esempio, sono venute meno molte delle ragioni alla radice della forte flessione della domanda del settore dell'automotive, nel quale nel corso del 2022 si sono dovuti affrontare diversi problemi, soprattutto a causa della difficoltà di reperire alcuni componenti come i semiconduttori. Come già sottolineato, nel primo trimestre 2023 il settore automobilistico ha registrato una crescita +26,2%, seppure il mercato rimanga ancora lontano dai livelli degli anni precedenti la pandemia.

Altri fattori, al contrario, hanno acuito il proprio effetto sul settore siderurgico: l'inflazione, la stretta monetaria e il costo del denaro incidono in maniera negativa sulla domanda di prodotto e, pertanto, sulla produzione. Inoltre, il nostro paese continua a pagare il gap competitivo sul costo della produzione dell'energia che rappresenta un elemento critico per il settore e che in Italia è stimato essere superiore di circa 100€/MWh rispetto a quello francese e di circa 60€/MWh rispetto a quello tedesco.

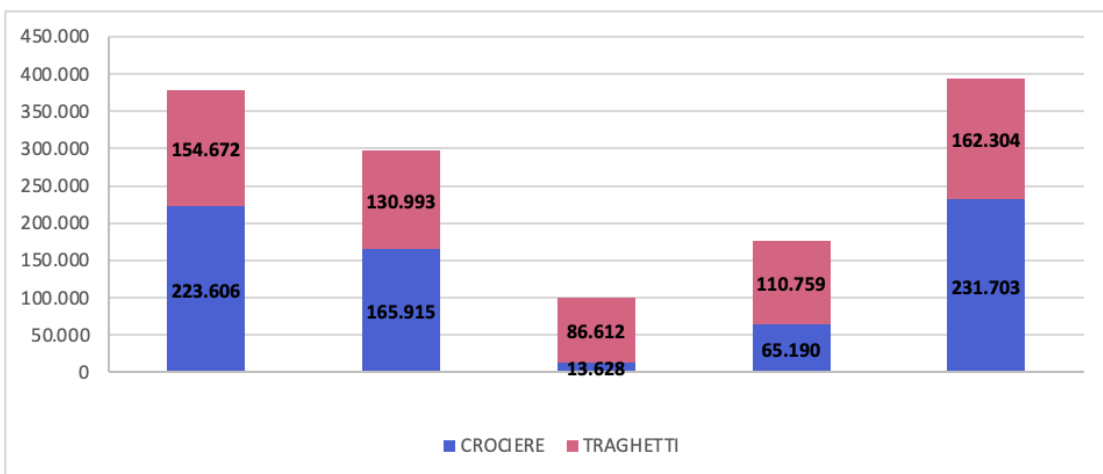
I fattori fin qui descritti hanno contribuito al risultato del primo trimestre, durante il quale si è registrato un forte calo delle movimentazioni, -44,7% rispetto al 2022, per un totale pari a 288.298 tonnellate.

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

Traffico passeggeri

Il primo trimestre del 2023 rappresenta il ritorno alla normalità nel settore passeggeri. La performance del periodo, infatti, si attesta sostanzialmente allo stesso livello dei primi tre mesi del 2019, ultimo trimestre ancora non influenzato dalle restrizioni dovute alla pandemia. Nel confronto fra l'anno in corso e il 2019 si registra una leggera crescita di passeggeri in entrambi i comparti: nell'ambito delle crociere sono stati movimentati 231.703 passeggeri (+3,6 vs. 2019), mentre in quello dei traghetti hanno viaggiato attraverso i Ports of Genoa 162.304 persone (+4,9%). Nel complesso del settore, quindi, si è registrata una crescita del 4,2% per un totale di 394.007 passeggeri

Grafico. 7.1 - Movimentazione passeggeri, Mar Ligure Occidentale, I trimestre 2019-23, unità



Tab. 7.1 - Movimentazione passeggeri, Mar Ligure Occidentale, 2019-23, I trimestre (unità)

MOVIMENTO PASSEGGERI	I TRIMESTRE					2023vs19	2023vs22
	2019	2020	2021	2022	2023		
CROCIERE	223.606	165.915	13.628	65.190	231.703	3,6%	255,4%
TRAGHETTI	154.672	130.993	86.612	110.759	162.304	4,9%	46,5%
TOTALE	<u>378.278</u>	<u>296.908</u>	<u>100.240</u>	<u>175.949</u>	<u>394.007</u>	<u>4,2%</u>	<u>123,9%</u>

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

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

Considerate le limitazioni che ancora erano vigenti nel corso del primo trimestre del 2022, soprattutto per quanto riguardava le crociere, il confronto fra l'anno in corso e quello trascorso segna una crescita particolarmente significativa nel complesso del settore, che si è attestata al 123,9% (+255,4% nel settore crociere, +46,5% nei traghetti).

Sul versante dell'offerta nel comparto delle crociere prosegue la crescita del numero di call nei porti del sistema: nel trimestre il numero di toccate nei terminal dei Ports of Genoa si è attestato a 51 in crescita tanto rispetto al 2022 (+10) quanto nel confronto con il 2019 (+7). In questo contesto, l'ampliamento dell'offerta si è concentrato principalmente nello scalo genovese, in crescita di 8 toccate rispetto al 2022 e 9 rispetto al 2019. Sul versante savonese, si conferma, invece, una sostanziale stabilità dell'offerta.

Autorità di Sistema Portuale del
Mar Ligure Occidentale

Palazzo San Giorgio
Via della Mercanzia 2
16124 Genova

marketing@portsofgenoa.com



www.portsofgenoa.com