

Report Traffici

Q2 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

Prosegue nel secondo trimestre la congiuntura negativa che caratterizza l'andamento generale dei volumi di traffico a livello globale e continentale: nel corso del periodo i Ports of Genoa scontano il rallentamento complessivo delle movimentazioni, che segnano una contrazione del 6,7%, attestandosi ad un totale di 16.470.632 tonnellate.

Nel dettaglio delle singole modalità di carico, tutte le categorie registrano un risultato negativo, seppure con gradi diversi di intensità: nel secondo trimestre, infatti, il traffico convenzionale segna una moderata contrazione (-1,6%), mentre si accentuano le perdite nel settore delle rinfuse, tanto nel comparto delle solide (-35,8%), quanto in quello delle liquide (oli minerali, -9,0%, e altre rinfuse liquide, -25,6%). Nel settore delle merci containerizzate prosegue la dinamica negativa e si conferma l'andamento dei volumi sia per quanto riguarda il peso della merce (6.904.530 tonnellate, -3,5% vs.2022) che in termini di unità di carico movimentate (732.217 TEU, -1,8% vs. 2022).

L'andamento complessivo dei traffici in ogni modalità di movimentazione ha contribuito a peggiorare il risultato progressivo del primo semestre, che si è attestato a 32.443.265 tonnellate (-5,2% vs. 2022) e 1.400.009 TEU (-1,7%) nel dettaglio delle merci containerizzate.

Nel settore passeggeri, i mesi primaverili hanno coinciso con risultati particolarmente positivi in entrambi i comparti. Nel periodo sono, infatti, transitati per gli scali del sistema 1.352.436 passeggeri (+54,1% rispetto al secondo trimestre del 2022): nel dettaglio i traghetti segnano una crescita del 10,1% rispetto al 2022 (596.760) e le crociere chiudono a 755.676 passeggeri (+125,3% rispetto al 2022). Archiviato definitivamente il periodo emergenziale, il comparto segna risultati estremamente positivi non solo rispetto al triennio precedente, ma anche rispetto al 2019 (+15,0%).

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

Il contesto in cui si inseriscono i traffici di porti del sistema non sembra avere subito variazioni rispetto al primo trimestre del 2023: secondo gli analisti internazionali, infatti, permangono tutte le ragioni di incertezza che caratterizzano il quadro macroeconomico e dei traffici marittimi da alcuni trimestri. Le irrisolte, e talvolta acute, tensioni geopolitiche, che minacciano di concretizzarsi nell'elevazione di ulteriori barriere commerciali, contribuiscono a mantenere elevato il tasso di inflazione, cui i principali istituti centrali stanno continuando a rispondere mantenendo la stretta monetaria e aumentando i tassi di interesse. In generale, quindi, si registra un ulteriore raffreddamento delle aspettative sulla crescita economica globale e sui commerci internazionali.

Tab. 1.1 - Movimentazione di merci e passeggeri, Ports of Genoa, Il trimestre e progressivo gen-giu, 2021-23

Tonnellate	Il Trimestre				Progressivo Gen-Giu			
	2021	2022	2023	2023vs.22	2021	2022	2023	2023vs.22
Merce Containerizzata	6.955.996	7.154.492	6.904.530	-3,5%	13.193.013	13.873.003	13.207.518	-4,8%
Merce Convenzionale E Rotabile	3.549.668	3.687.894	3.627.484	-1,6%	6.772.657	7.057.671	7.070.570	0,2%
Rinfuse Solide	4.716.689	5.305.234	4.825.511	-9,0%	8.507.779	10.225.313	9.681.429	-5,3%
Oli Minerali	206.149	253.192	188.364	-25,6%	391.209	477.181	438.916	-8,0%
Altre Rinfuse Liquide	477.544	324.521	292.080	-10,0%	977.234	846.711	580.378	-31,5%
Funzione Industriale	196.903	235.380	187.773	-20,2%	346.929	390.439	355.075	-9,1%
Bunkers	16.681.279	17.653.891	16.470.632	-6,7%	31.379.245	34.227.351	32.443.265	-5,2%
Totale Generale	16.681.279	17.653.891	16.470.632	-6,7%	31.379.245	34.227.351	32.443.265	-5,2%
Unità	2021	2022	2023	2023vs.22	2021	2022	2023	2023vs.22
Totale Container (Teu)	757.972	745.291	732.217	-1,8%	1.434.114	1.423.951	1.400.009	-1,7%
Passeggeri (Unità)	2021	2022	2023	2023vs.22	2021	2022	2023	2023vs.22
Crociere	61.415	335.467	755.676	125,3%	75.043	400.657	987.379	146,4%
Traghetti	266.345	542.242	596.760	10,1%	352.957	653.001	759.064	16,2%
Totale Passeggeri	327.760	877.709	1.352.436	54,1%	428.000	1.053.658	1.746.443	65,8%

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

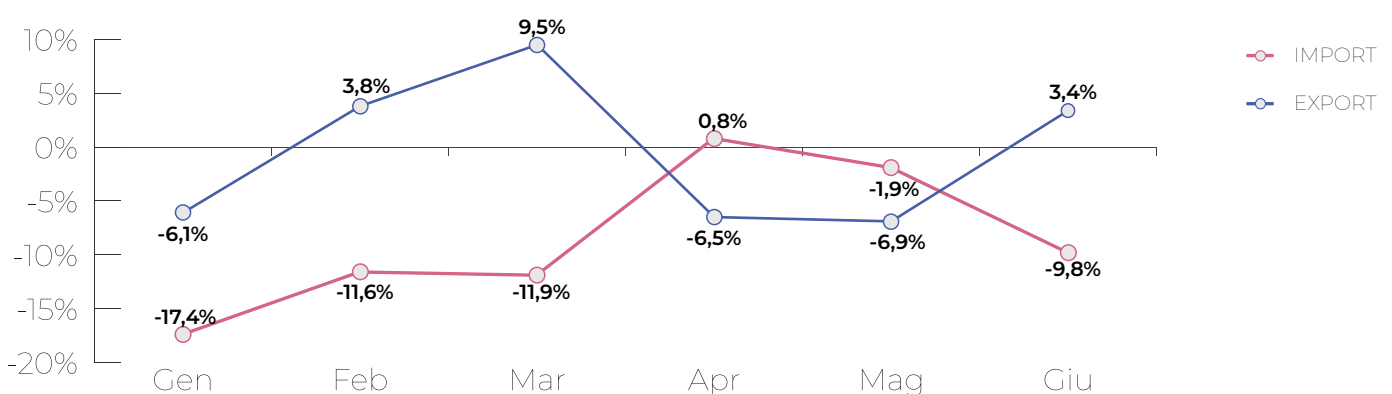
I traffici containerizzati

Si conferma nel secondo trimestre l'andamento non positivo del settore containerizzato nei porti del sistema. In linea con quanto già registrato nel primo periodo dell'anno, il trimestre primaverile si è chiuso con una contrazione dell'1,8% pari a 732.217 TEU, che corrisponde a un calo del 3,5% in termini di peso, misurato in tonnellate.

Il risultato progressivo misurato in unità di carico movimentati conferma una marginale riduzione rispetto al 2022 e si è attestato a 1.400.009 TEU (-1,7% rispetto ai primi sei mesi del 2022), pari a 13.207.518 tonnellate (-4,8% vs. 2022).

Le variabili di carattere macroeconomico sinora descritte hanno influenzato in particolare l'andamento della movimentazione di container gateway pieni, che hanno recuperato parzialmente il risultato particolarmente negativo del primo trimestre, chiudendo il periodo a 491.327 TEU (-3,6%). Nello specifico dei flussi di traffico, si registrano due dinamiche differenti fra le importazioni e le esportazioni: le prime, infatti, ad aprile e maggio riducono il gap rispetto al 2022, pur rimanendo in territorio negativo, mentre per le seconde si segna un'inversione di tendenza, in linea con l'andamento generale dell'economia nazionale.

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



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
- La contrazione degli imbarchi di container pieni ha richiamato un minor afflusso di unità vuote in approvvigionamento (-2,9% vs. 2022), che comunque registrano una significativa crescita nel progressivo dell'anno (+15,5%).
- Infine, fra le dimensioni che compongono il complesso dei volumi dei traffici containerizzati, si registra una crescita nel secondo trimestre delle di attività di trasbordo, pari al 3,3% (84.032 TEU), che compensano solo parzialmente le perdite del primo periodo dell'anno. Nel progressivo del 2023 il transhipment si attesta a 141.778 TEU (-7.7% rispetto al 2022).

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

Direzione		I Trimestre				Progressivo Gen-Giu			
		2021	2022	2023	2023vs22	2021	2022	2023	2023vs22
Pieni	Export	310.899	288.804	278.753	-3,5%	581.052	549.612	546.278	-0,6%
	Import	188.459	220.697	212.574	-3,7%	359.050	446.150	407.410	-8,7%
	Totale pieni	499.358	509.501	491.327	-3,6%	940.102	995.762	953.688	-4,2%
Hinterland	Export	26.225	44.548	50.207	12,7%	54.001	82.455	82.671	0,3%
	Vuoti Import	133.381	109.877	106.651	-2,9%	259.208	192.054	221.872	15,5%
	Totale vuoti	159.605	154.425	156.858	1,6%	313.209	274.509	304.543	10,9%
Totale		658.963	663.926	648.185	-2,4%	1.253.311	1.270.271	1.258.231	-0,9%
Transhipment	Totale	99.009	81.365	84.032	3,3%	180.803	153.680	141.778	-7,7%
Totale traffico containerizzato		757.972	745.291	732.217	-1,8%	1.434.114	1.423.951	1.400.009	-1,7%

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

Per quanto riguarda la movimentazione di container via ferrovia negli scali del sistema, nel semestre dal punto di vista delle unità di carico la domanda si conferma sostanzialmente in linea con i risultati registrati nel 2022, attestandosi a 212.375 TEU (-1,5%). In contrazione è risultato invece il numero di convogli, pari a 5.273 rispetto ai 5.559 del 2022.

I primi sei mesi dell'anno confermano, comunque, la accresciuta propensione del mercato ad utilizzare la modalità ferroviaria, che si è manifestata nel periodo immediatamente successivo alle fasi più acute della pandemia. Tale tendenza si è concretizzata anche in un modal split pari al 16,9%, in linea con quanto registrato nel 2022.

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

In termini di direzione dei flussi delle merci, la movimentazione treno di container pieni in export, che rappresenta oltre il 70% del totale del traffico ferroviario, è scesa del 2,9% mentre le importazioni hanno subito una contrazione del 11,0%.

Nello specifico del secondo trimestre i volumi movimentati via ferro hanno contribuito in senso negativo al risultato del semestre, attestandosi a 107.476 TEU in diminuzione del -6,7% rispetto allo stesso periodo del 2022.

In linea con quanto già descritto per i volumi complessivi la riduzione del traffico si è concentrata principalmente nella movimentazione di container pieni (-7,5%). Per quanto riguarda i container vuoti si è, invece, registrata un'inversione di tendenza rispetto al primo trimestre, che si è consolidata in una riduzione di volumi pari al 4,8%.

Il confronto fra l'andamento complessivo dei volumi gateway e quello dei traffici via ferro evidenzia la tenuta del traffico ferroviario nel contesto una congiuntura generale non positiva e rafforza il ruolo della funzione ferroviaria all'interno dei Ports of Genoa e della rete di connessione con i retroporti del Nord Italia.

Tab 2.2 - Traffico Ferroviario in container, Mar Ligure Occidentale, Il trimestre e progressivo gen-giu , 2022-23, TEU

	Il Trimestre			Progressivo Gen-Giu		
	2022	2023	2023vs.22	2022	2023	2023vs.22
Pieni	82.352	76.205	-7,5%	156.844	148.637	-5,2%
Vuoti	32.856	31.271	-4,8%	58.806	63.738	+8,4%
Totale	115.208	107.476	-6,7%	215.650	212.375	-1,5%
Rail ratio	17,4%	16,6%	-0,8%	17,0%	16,9%	-0,1%

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

La conferma della ferrovia quale modalità di collegamento con il tessuto economico e produttivo di riferimento è supportato anche dal numero di treni operati nei terminali dei Ports of Genoa. Seppure nel primo semestre del 2023 si sia registrata una diminuzione dei convogli in partenza ed arrivo dai porti del sistema (5.273 convogli, -5,1% vs. 2022), tale numero rimane, comunque, significativamente più alto rispetto ai dati degli anni precedenti al 2021.

Fra le regioni dell'hinterland collegate, l'area del Triveneto cresce (+7,2%) soprattutto grazie ai numerosi collegamenti

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

settimanali con Padova, mentre rimangono stabili le relazioni con la Lombardia (-0,6%) ed il Piemonte (stesso numero di treni). Dal punto di vista delle nuove relazioni si segnala l'inserimento di collegamenti con Novara e Villanova d'Asti e il consolidarsi dei servizi fra Genova e Pordenone.

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 il trend positivo iniziato nel corso del 2022, e confermatosi anche nel primo trimestre 2023, il secondo trimestre dell'anno in corso ha mostrato un rallentamento complessivo dell'1,6%. Il risultato, eterogeneo come spesso accade in un settore come quello della merce convenzionale, evidenzia dinamiche molto differenti tanto tra i vari segmenti di mercato quanto fra gli scali del sistema. Il progressivo dei primi sei mesi si è, comunque, chiuso a quasi 7,1 milioni di tonnellate, sostanzialmente in linea rispetto allo stesso periodo del 2022 (+0,2%)

I mercati di riferimento degli scali del sistema hanno evidenziato segnali contrastanti: da un lato la movimentazione di materie prime, fra le quale gli acciai utilizzati anche nel settore del settore automobilistico, hanno mostrato un rallentamento, mentre dall'altro la movimentazione di prodotti finiti, auto ed altri veicoli), ha registrato una performance positiva.

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 sei mesi del 2023 nel corso del quale sono state immatricolate 5,5 milioni di auto a livello europeo (+17,9%) di cui 841 mila auto in Italia (+22,8%), che rappresenta il terzo mercato continentale.

Sul fronte della transizione verso l'elettrico prosegue la tendenza negativa che si era consolidata nel 2022: Nell'ultimo report di ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) nei primi tre mesi del 2023 la quota di mercato delle auto nuove elettriche si era arrestata al 3,8% del totale contro il 15,4% registrato in Francia. Anche il secondo trimestre del 2023 ha mostrato un ritardo delle nuove ordinazioni di veicoli elettrici con un contestuale livello di ordini di veicoli alimentati a benzina o diesel superiore alla media europea.

Nel corso del secondo 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 91 mila tonnellate, in ritardo del 6,7% 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, che ha determinato un conseguente rallentamento. Lo scalo di Savona registra un risultato decisamente peggiore: la

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

performance trimestrale evidenzia un rallentamento del 70,4% rispetto al 2022, chiudendo il periodo con circa 29 mila tonnellate di movimentate. La differenza di performance è prevalentemente legata alle diverse tipologie di prodotti movimentati dagli scali che, per quanto riguarda il bacino savonese, si configurano prevalentemente in acciai.

Relativamente a questa merceologia, secondo l'ultimo report disponibile prodotto da Siderweb, il mercato della produzione di acciaio sta soffrendo sia a livello globale che a livello europeo. L'output di acciaio nel mercato continentale ha, infatti, registrato, un calo costante negli ultimi 17 mesi e, sul versante nazionale, la bilancia commerciale nel settore si attesta sui minimi delle importazioni nette da inizio 2021, con ovvie ripercussioni sui traffici marittimi.

A livello progressivo, il risultato dei primi sei mesi dell'anno si attesta a circa 201 mila tonnellate nello scalo di Genova (-13%) e poco oltre le 73 mila tonnellate in quello savonese (-50,1%).

Nel settore dei prodotti forestali, che vengono ricompresi nel settore delle merci varie, l'andamento dei traffici registra storicamente variazioni anche molto consistenti su base mensile. Nel porto di Genova, il risultato del secondo trimestre 2023 ha segnato un calo del 59,6% rispetto al 2022, mentre lo scalo savonese ha chiuso lo stesso periodo con un incremento significativo del 16,7%, con una movimentazione di oltre 49 mila tonnellate a fronte delle circa 14 mila tonnellate di Genova.

Nei primi sei mesi del 2023 nello scalo savonese si è registrato un forte incremento di traffico (+35,2%) a fronte di un calo del 39,9% su Genova. A livello di sistema la performance risulta comunque positiva e la differenza fra i due porti è principalmente imputabile a dinamiche legate ad una diversa tipologia di naviglio utilizzata dai clienti dei due terminal di riferimento.

Il settore della frutta ha registrato nello scalo savonese un calo del 34,4% rispetto al secondo trimestre del 2022, in linea con quanto registrato nei primi tre mesi dell'anno, dovuto ad una riduzione dei consumi. A livello nazionale, infatti, secondo le ultime stime disponibili di Coldiretti, i consumi ortofrutticoli hanno mostrato una contrazione

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

dell'9% rispetto al primo semestre 2022, imputabile in misura principale nei danni da maltempo e nell'incremento dei prezzi (+20% nel solo mese di luglio rispetto al 2022).

Il segmento di maggior peso all'interno del comparto resta sicuramente quello dei rotabili, nell'ambito del quale si sono registrate performance differenziate tra i due scali del Sistema. Nel secondo trimestre 2023, infatti, i traffici hanno registrato un incremento del 2,6% nello scalo genovese rispetto allo stesso periodo del 2022, (2.248.051 tonnellate), mentre a Savona-Vado Ligure, la movimentazione di rotabili ha segnato un rallentamento del 2,2% (910.114 tonnellate).

La performance complessiva dei primi sei mesi si attesta a circa 6,2 milioni di tonnellate movimentate negli scali del sistema (+2,1%) di cui 4,5 milioni di tonnellate nello scalo genovese (+1,3%) e 1,7 milioni di tonnellate (+4,4%) nel compendio di Savona-Vado Ligure.

Tab. 3.1. – Movimentazione merce convenzionale, Mar Ligure Occidentale, Il trimestre e progressivo gen-giu , 2022-23, tonnellate

Merce convenzionale		Il Trimestre			Progressivo Gen-Giu		
		2022	2023	2023vs.22	2022	2023	2023vs.22
Genova	Rotabili	2.192.022	2.248.051	2,6%	4.395.012	4.451.382	1,3%
	Merce varia	158.948	136.923	-13,9%	347.444	298.978	-13,9%
	Auto al seguito	172.913	191.408	10,7%	215.663	255.187	18,3%
Savona	Rotabili	931.001	910.114	-2,2%	1.674.258	1.747.420	4,4%
	Merce varia	233.011	140.987	-39,5%	425.295	317.602	-25,3%
Totale		3.687.894	3.627.484	-1,6%	7.057.672	7.070.569	0,2%

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

Secondo le ultime stime fornite da International Energy Agency, 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 sei mesi del 2023 con una stima di chiusura dell'anno in corso a 102.1 milioni di barili al giorno e del 2024 a 103.2 milioni. 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 e della ripresa del settore petrolchimico asiatico, soprattutto cinese, in cui si è concentrato il 70% della crescita registrata a livello globale. Nelle altre economie avanzate si è, invece, registrata una contrazione di circa 400 mila barili giorno nel corso dei primi sei mesi dell'anno.

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 la Cina e, soprattutto, l'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.

Nel comparto dei prodotti chimici prosegue la tendenza alla concentrazione dei flussi di traffico in Estremo Oriente e, più in generale nel mercato asiatico, mentre a livello nazionale va segnalata la tendenza 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. Dall'ultimo report pubblicato da Federchimica, associazione delle imprese del settore, risulta un calo del 4% della produzione nazionale nel corso del 2022 e per il 2023 è previsto un ulteriore rallentamento del 2,2% dovuto soprattutto agli incrementi dei prezzi dell'energia utilizzata nei processi di trasformazione.

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 del secondo trimestre dell'anno hanno registrato un rallentamento pari al 9,0% rispetto allo stesso periodo del 2022. Il periodo si è, pertanto, chiuso con una movimentazione pari a circa 4,8 milioni di tonnellate. I volumi registrati nei primi 6 mesi dell'anno mostrano un calo più contenuto (-5,3%) attestandosi a circa 9,7 milioni di tonnellate movimentate.

I risultati relativi ai singoli scali del sistema evidenziano alcune differenze: Lo scalo di Savona-Vado Ligure ha chiuso il secondo trimestre del 2023 a circa 1,6 milioni di tonnellate rispetto a circa 1,8 milioni dello stesso periodo del 2022 (-12,9%) ma, grazie all'ottima performance registrata nel primo trimestre dell'anno, chiude i primi sei mesi in sostanziale pareggio (-0,9%) attorno a 3,2 milioni di tonnellate; a livello genovese, per contro, il secondo trimestre si è chiuso attestandosi a quasi 3,3 milioni di tonnellate, in calo del 7,1% rispetto al 2022 ed in linea con quanto fatto nel corso del primo trimestre. Il risultato progressivo dei primi sei mesi, infatti, si attesta a circa 6,5 milioni di tonnellate, in calo del 7,4% rispetto al 2022.

Tab. 4.1. – Movimentazione rinfuse liquide, Mar Ligure Occidentale, Il trimestre e progressivo gen-giu , 2022-23, tonnellate

Rinfuse liquide		Il Trimestre			Progressivo Gen-Giu		
		2022	2023	2023vs.22	2022	2023	2023vs.22
Genova	Oli minerali	3.521.870	3.271.971	-7,1%	6.965.320	6.450.088	-7,4%
	Altre rinfuse liq.	231.819	162.201	-30,0%	422.102	380.419	-9,9%
	Oli vegetali, Vino	100.966	60.163	-40,4%	182.506	144.891	-20,6%
	Prodotti chimici	130.853	102.038	-22,0%	239.596	235.528	-1,7%
Savona	Oli minerali	1.783.364	1.553.540	-12,9%	3.259.993	3.231.341	-0,9%
	Altre rinfuse liq.	21.373	26.163	22,4%	55.079	58.497	6,2%
	Oli vegetali, Vino	21.373	26.163	22,4%	55.079	58.497	6,2%
	Prodotti chimici	0	0	-	0	0	-
Totale		5.558.426	5.013.875	-9,8%	10.702.494	10.120.345	-5,4%

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

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 (+103,3% rispetto al 2021) dalla Turchia (+53,5% rispetto al 2021) e dal Nord Africa. Per quanto riguarda il petrolio

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

turco, esso è prevalentemente proveniente dal porto di Ceyhan, alimentato da oleodotti attraverso cui transita petrolio proveniente da Iraq, Azerbaijan e Georgia.

Fra le altre rinfuse liquide, i prodotti alimentari (prevalentemente olii vegetali e vino) registrano risultati diametralmente opposti nei due scali del sistema. A Genova nel secondo trimestre del 2023 sono state movimentate circa 60 mila tonnellate (-40,4% rispetto al 2022), mentre a Savona si registra un incremento con circa 26 mila tonnellate (+22,4% rispetto al 2022). Il risultato complessivo dei Ports of Genoa si attesta al -29,4% per il secondo semestre del 2023 ed al -14,4% per i primi 6 mesi dell'anno.

Infine, il settore dei chimici continua nel suo trend di contrazione (-14,2% rispetto all'ultimo anno pre-pandemia) chiudendo il secondo trimestre del 2023 in ritardo del 22,0% rispetto allo stesso periodo del 2022. Il confronto relativo ai primi 6 mesi dell'anno, grazie all'ottima performance del primo trimestre annuo, sconta un ritardo rispetto al 2022 dell'1,7% chiudendo il periodo a quasi 236 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 secondo trimestre 2023 nel settore delle rinfuse solide si è assestata a quasi 445 mila tonnellate, in calo del 35,8% rispetto l'anno precedente. I risultati dei primi 6 mesi, dopo un primo trimestre positivo, subiscono il forte rallentamento registrato nel secondo, chiudendo il periodo attorno a 1,1 milioni di tonnellate movimentate (-18,2% 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 semestre del 2023 si evidenzia un rallentamento più marcato per il citato scalo (-22,0%) ed uno più contenuto nel bacino di Genova che chiude a 334 tonnellate, in calo dell'8,1% rispetto al 2022.

Analizzando la performance delle singole tipologie di carico, quasi tutte con segno negativo, nel secondo trimestre i cereali ed i semi oleosi registrano un calo del 39,9% rispetto al 2022 e si attestano su un volume totale di circa 72 mila tonnellate. Il segmento dei minerali metallici e ferrosi conferma il trend negativo con un calo complessivo del 57,3% ed altrettanto in flessione risulta la movimentazione di carbone (-52,8%).

In generale il risultato è ascrivibile ad un diffuso calo dei consumi delle materie prime, anche in relazione alla contrazione della produzione industriale che, dalle ultime rilevazioni di ISTAT, registra il quarto trimestre negativo di seguito (-1,2% nel Q2 2023).

Tab. 5.1. – Movimentazione rinfuse solide, Mar Ligure Occidentale, Il trimestre e progressivo gen-giu , 2022-23, tonnellate

Rinfuse solide	Il Trimestre			Progressivo Gen-Giu		
	2022	2023	2023vs.22	2022	2023	2023vs.22
Genova	197.533	154.844	-21,6%	363.998	334.373	-8,1%
Savona	495.645	290.046	-41,5%	993.035	775.006	-22,0%
Totale	693.178	444.890	-35,8%	1.357.033	1.109.379	-18,2%

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

Infine, analizzando la distribuzione dei traffici di rinfuse solide del sistema portuale, si riscontra un significativo sbilanciamento tra esportazioni e 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 semestre del 2023 ha registrato un lieve calo rispetto alla produzione dello stesso periodo 2022 (-1,1%) attestandosi a 943,9 milioni di tonnellate prodotte. Nel contesto specifico dell'Unione Europea si evidenzia un dato decisamente più marcato: nel periodo in analisi, infatti, la produzione di acciaio è diminuita del 10,9%, attestandosi a 66,3 milioni di tonnellate.

Fra i fattori che hanno prodotti i maggiori effetti sul settore siderurgico è opportuno evidenziare l'andamento generale dell'economia. Il nostro paese, inoltre 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 costantemente superiore a quello di altri paesi europei.

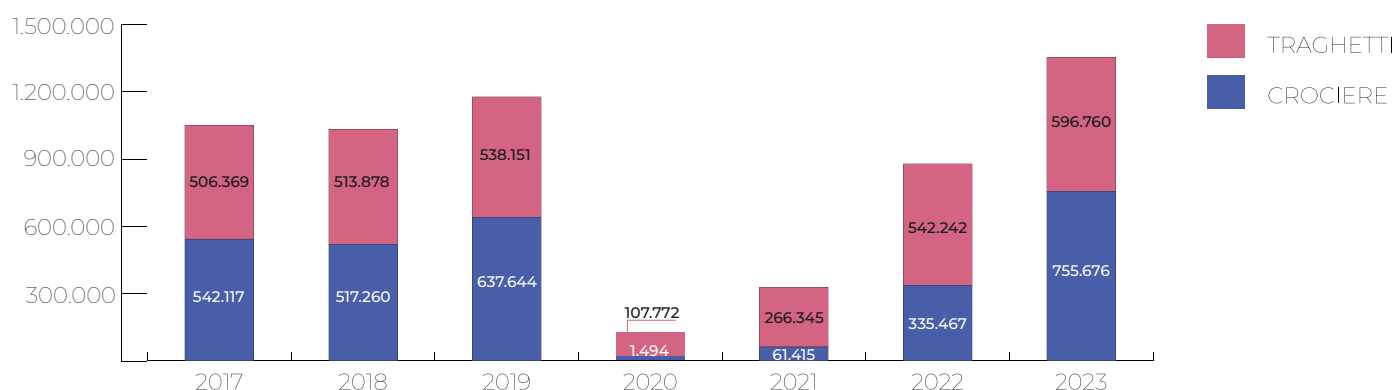
I fattori fin qui descritti, oltre al perdurare della crisi aziendale del principale operatore nazionale del settore, hanno contribuito al risultato del primo semestre, durante il quale si è registrato un forte calo delle movimentazioni, -31,5% rispetto al 2022, per un totale pari a 580.378 tonnellate.

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

Traffico passeggeri

Il secondo trimestre del 2023 conferma e consolida quanto si era già verificato nei primi tre mesi dell'anno. Nel confronto fra l'anno in corso e il 2019 si registra, infatti, una crescita pari al 15,0%: nell'ambito delle crociere sono stati movimentati 755.676 passeggeri (+18,5% vs. 2019), mentre in quello dei traghetti hanno viaggiato attraverso i Ports of Genoa 596.760 persone (+10,9%). Il volume complessivo del settore si è, quindi, attestato a 1.352.436 passeggeri.

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



Nel computo progressivo del 2023 il traffico passeggeri risulta misurato in 1.746.443 unità di cui 987.379 nel comparto crociere e le restanti 759.064 in quello traghetti.

Tab. 7.1 - Movimentazione passeggeri, Mar Ligure Occidentale, II trimestre e progressivo gen-giu, 2019-23, unità

Il Trimestre	2019	2020	2021	2022	2023	2023vs19	2023vs22
Crociere	637.644	1.494	61.415	335.467	755.676	18,5%	125,3%
Traghetti	538.151	107.772	266.345	542.242	596.760	10,9%	10,1%
Totale	1.175.795	109.266	327.760	877.709	1.352.436	15,0%	54,1%
Progressivo Gen-Giu	2019	2020	2021	2022	2023	2023vs19	2023vs22
Crociere	861.250	167.409	75.043	400.657	987.379	14,6%	146,4%
Traghetti	692.823	238.765	352.957	653.001	759.064	9,6%	16,2%
Totale	1.554.073	406.174	428.000	1.053.658	1.746.443	12,4%	65,8%

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

Sul versante dell'offerta nel comparto delle crociere l'aumento del numero di call nei porti del sistema accompagna la crescita della domanda: nel secondo trimestre il numero di tocche nei terminal dei Ports of

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

Genoa si è attestato a 153, pari a 12 per settimana ed in crescita tanto rispetto al 2022 (+26) quanto nel confronto con il 2019 (+13). In questo contesto, torna a crescere l'offerta di servizi nel porto di Savona, che si è attestata a 60 call nel trimestre, ai livelli degli anni 2017 e 18 e in crescita rispetto al 2022 (+23 toccate).



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale

Palazzo San Giorgio
Via della Mercanzia 2
16124 Genova

marketing@portsofgenoa.com



www.portsofgenoa.com