

1. Scenario di sistema

Lo scenario economico del nostro paese rimane quello di una stagnazione di un sistema che, anche nel corso del 2019, non è ancora riuscito a mostrare decisi segnali di ripresa. Secondo le ultime rilevazioni di ISTAT e Banca d'Italia, nel 2019, il PIL italiano dovrebbe essere aumentato dello 0,2% in termini reali, in deciso rallentamento rispetto all'anno precedente. Le previsioni per l'anno in corso vedrebbero una lieve accelerazione dello 0,6%.

L'attuale scenario di previsione è caratterizzato da alcuni rischi al ribasso rappresentati da possibili evoluzioni negative dei conflitti tariffari e delle turbolenze geopolitiche con riflessi sfavorevoli sull'evoluzione del commercio internazionale e sul livello di incertezza degli operatori.

In questo scenario nazionale, anche i volumi di merce movimentati nei porti di Genova e Savona-Vado Ligure hanno mostrato una contrazione del 3,2% chiudendo il 2019 a 68.121.113 tonnellate.

Oltre allo scenario macroeconomico, nel corso dell'anno conclusosi gli scali del sistema hanno dovuto fronteggiare criticità legate alla rete infrastrutturale afferente al porto, sia stradale che ferroviaria, che hanno reso più difficoltosa la gestione della logistica terrestre.

Tab. 1.1. - Statistiche generali traffici AdSP Mar Ligure Occidentale, 2018-19

TONNELLATE	PROGRESSIVO 2018	PROGRESSIVO 2019	VAR. %
MERCE CONTAINERIZZATA	25.726.562	25.202.782	-2,0%
MERCE CONVENZIONALE E ROTABILE	15.305.495	15.239.628	-0,4%
RINFUSE SOLIDE	3.427.281	3.113.363	-9,2%
OLI MINERALI	21.431.640	20.784.388	-3,0%
ALTRE RINFUSE LIQUIDE	761.915	877.197	15,1%
FUNZIONE INDUSTRIALE	2.502.565	1.934.579	-22,7%
BUNKERS	1.195.871	969.176	-19,0%
TOTALE GENERALE	70.351.329	68.121.113	-3,2%
UNITÀ			
TOTALE CONTAINERS TEU	2.674.404	2.669.917	-0,2%
NAVI ARRIVATE (CALLS)	9.107	8.493	-6,7%
T S L	264.203.372	250.153.601	-5,3%

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

2. Merce containerizzata

Nel corso del 2019, il volume di container movimentati nei porti di Genova e Savona si è mantenuto in linea con i risultati dei due anni precedenti. Il sistema chiude l'anno a 2.669.917 TEU, sostanzialmente uguale (-0,2%) rispetto al 2018 e superiore di circa tremila unità rispetto al 2017.

L'anno appena trascorso conferma perciò l'importanza degli scali del Mar Ligure Occidentale per l'economia nazionale e il ruolo preminente del porto di Genova rispetto al suo naturale hinterland di riferimento in Nord Italia. Nel 2019 i traffici gateway movimentati nei terminal genovesi sono cresciuti dell'1,0%, arrivando a poco meno di 2,3 milioni di TEU. Per quanto riguarda lo scalo savonese si è, invece, registrata una battuta di arresto più decisa, seppure rapportata a quantitativi decisamente inferiori (54.542 TEU, -16,4% rispetto al 2018) e riferibili principalmente a traffici specifici di frutta movimentati nel Reefer Terminal.

Tab. 2.1. - Volumi Gateway e Transhipment, Import/Export, AdSP Mar Ligure Occidentale, 2018-19 (TEU)

OPERAZIONE		2018	2019	2019 v.s 2018
HINTERLAND	EXPORT	1.188.569	1.185.608	-0,2%
	IMPORT	1.151.281	1.166.048	1,3%
	TOTALE	2.339.850	2.351.656	0,5%
TRANSHIPMENT	EXPORT	166.406	159.261	-4,3%
	IMPORT	168.148	159.000	-5,4%
	TOTALE	334.554	318.261	-5,2%
VOLUME COMPLESSIVO	EXPORT	1.354.975	1.344.869	-0,7%
	IMPORT	1.319.429	1.325.048	0,4%
	TOTALE	2.674.404	2.669.917	-0,2%

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

2.1 I traffici del sistema

La performance del porto di Genova si innesta in un contesto economico nazionale decisamente stabile o addirittura in flessione per quanto riguarda le merceologie tipicamente trasportate in container. Importazioni ed esportazione nell'Italia

Settentrionale nel corso dell'anno si sono assestate nei primi tre trimestri rispettivamente al -1,1% e al -2.5% rispetto al 2018.

Questo rallentamento nei commerci internazionali trova il suo riflesso nell'andamento dei volumi di container pieni gateway movimentati, che rappresentano il legame più diretto fra la attività dei porti e l'andamento dell'economia delle regioni e delle aree geografiche retrostanti. A fine 2019 il dato si è attestato a 1.695.078 TEU, pari all'1,5% in meno rispetto all'anno precedente (1.721.723). In questo contesto le esportazioni hanno registrato un rallentamento più contenuto (-0,6%) rispetto alle importazioni (-3,0%). Anche nell'anno appena trascorso si è perciò confermato e ulteriormente rafforzato lo sbilanciamento dei traffici a favore degli imbarchi dal porto di Genova, che rappresentano ora il 62% del totale dei container gateway movimentati.

Genova e Savona confermano comunque la propria vocazione preminentemente a servizio dell'hinterland: i volumi movimentati in transhipment si sono ridotti nel 2019, assestandosi a 318.261 TEU, -5,2% rispetto al 2018. Il peso complessivo del trasbordo si riduce, quindi, ulteriormente, scendendo al 12,1%, ovvero al 2% in meno rispetto al massimo storico del 2017. Il sistema del Mar Ligure Occidentale è, fra i porti principali del Mediterraneo e anche del Northern Range, quello in cui in trasbordo incide meno rispetto al totale dei volumi.

A livello continentale il *throughput* dei terminal container è cresciuto attorno al 2,5%, sostenuto maggiormente dall'andamento generale dei porti del Northern Range (+3,4%) e solo parzialmente da quelli del Mediterraneo Occidentale (+2,0%).

Nel confronto con gli altri porti, nel Mediterraneo spiccano in positivo il risultato di Valencia (+5,1%) e Marsiglia (+6,3%) e in negativo della Spezia (-5,1%) e Barcellona (-3,0%). In'Europa Settentrionale crescono Anversa (+7.2%), Rotterdam (+3.8%) e Amburgo (+6,9%).

Seppure i Ports of Genoa mantengano ampiamente la leadership nazionale in termini di movimentazione gateway, vengono purtroppo distaccati da Valencia per quanto riguarda il Mediterraneo: se nel 2018 i due sistemi si assestavano entrambi attorno ai 2,3 milioni di TEU, nell'anno appena concluso il porto spagnolo ha registrato un risultato poco inferiore ai 2,5 milioni. L'andamento generale dei due porti risente sicuramente delle performance del sistema economico di riferimento (l'economia spagnola è, infatti, cresciuta del 2%, mentre quella italiana si è fermata a +0,2%) e del risultato negativo del porto di Barcellona (-2,6% sui volumi hinterland del 2018).

Un altro effetto immediato della frenata decisa delle importazioni di container pieni è rappresentato dall'aumento di container vuoti movimentati nel porto di Genova, soprattutto allo sbarco, che sono cresciuti di oltre 43.000 TEU.

L'analisi dell'andamento in numero di TEU della movimentazione di container vuoti e pieni nel corso dell'anno appena trascorso dimostra comunque come il ciclo logistico sia estremamente articolato e conferma il ruolo del sistema del Mar Ligure Occidentale anche per l'operatività di altri porti.

La movimentazione di vuoti allo sbarco aumenta infatti in maniera decisamente più significativa rispetto al saldo della differenza fra pieni in importazione e esportazione: è evidente perciò come molti dei container vuoti sbarcati nel porto di Genova vengano poi utilizzati per essere imbarcati pieni da altri scali italiani.

Tab. 2.1.1. - Volumi Gateway, Container Pieni e Vuoti, Porto di Genova, 2018-2019 (TEU)

ANNO	PIENI/VUOTI	IMBARCO	SBARCO	SALDO
2018	PIENI	1.057.829	663.896	
	VUOTI	101.602	451.258	
2019	PIENI	1.051.109	643.970	
	VUOTI	108.602	494.650	
2019 vs. 2018	PIENI	-6.720	-19.926	-13.206
	VUOTI	7.000	43.392	36.392

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

2.2 Servizi e collegamenti

A fine 2019 il sistema del Mar Ligure Occidentale conta collegamenti diretti con circa 120 porti a livello globale, operati su circa 80 servizi, equamente ripartiti fra quelli dislocati sulle rotte regionali e a corto raggio e quelli sulle tratte oceaniche, sui quali sono state registrate oltre 1.200 toccate nel corso dell'anno (+9,1% rispetto al 2018). A crescere maggiormente sono, fra le classi di capacità nominale, il numero di toccate delle navi più grandi, sopra ai 5.000 TEU (+21%) e quelle delle navi operative sulle rotte

da e per l'Estremo Oriente (+11,5%), su cui sono dislocate tutte le navi superiori a 10.000 TEU¹.

Tab. 2.2.1 - Numero di toccate per classe di capacità nominale, Porto di Genova, 2017-2019 (TEU)

CAPACITÀ	2017	2018	2019
1-2.499	411	446	458
2.500-4.999	156	245	241
5.000-7.499	102	125	154
7.500-9.999	63	121	146
10.000 e oltre	131	174	213
TOTALE	863	1.111	1.212

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

La capacità media delle navi che hanno scalato i porti del sistema nel 2019 è stata poco superiore a 5.200 TEU, in costante aumento dal 2017 (+19% in due anni dal 2017). A crescere maggiormente la dimensione delle navi dislocate sui servizi di collegamento con l'America Meridionale (+32%) e con i Caraibi (+62%), seppure un aumento di capacità si registra su tutte le direttrici.

¹ Fonte: Alphaliner, AIS Transit, Porti di Genova e Vado Ligure

Tab. 2.2.2. - Numero di servizi e capacità media dislocata per trade, Porto di Genova, 2017-2019 (TEU)

TRADE	NUMERO DI SERVIZI (2019)	2017	2018	2019
ESTREMO ORIENTE	5	12.285	12.843	13.098
SUD AMERICA	2	3.114	5.959	7.885
OCEANIA	1	6.026	6.552	7.179
NORD AMERICA	7	3.958	4.617	5.700
MEDIO ORIENTE	5	3.997	4.844	5.641
AFRICA OCCIDENTALE	2	2.827	3.396	4.246
CARAIBI	3	2.277	2.370	3.840
INTRA-MED	38	1.074	1.402	1.605
FEEDER	3	858	831	724
ALTRI	14	478	311	275
TOTALE TRADE	80	4.397	4.933	5.236

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

2.3 La distribuzione geografica dei traffici

Come testimoniato dalla capacità disponibile sulle direttrici est-ovest, i porti dell'Estremo Oriente, del Nord America del Medio Oriente rimangono i principali scali di collegamento, seppure con proporzioni che stanno variando nel corso degli anni.

In export, l'Estremo Oriente mantiene il ruolo di principale partner, ma ha visto ridursi dal 2017 il proprio peso sul totale dei container pieni movimentati dal 22,9% al 20,9%. Al contrario, continua ad aumentare il numero di container imbarcati verso il Nord America (252.021 TEU) e conseguentemente il peso delle relazioni cresce al 20,6%. Tornano a crescere le esportazioni verso il Medio Oriente (+12,8%), che passano dal 15,8% al 18,0% e si avvicinano al massimo storico del 2017 (217.206 vs. 219.720 TEU).

Fra i paesi partner crescono sensibilmente le relazioni con gli Stati Uniti (+7,8%), gli Emirati Arabi (14,1%), l'Arabia Saudita (+35,1%), mentre subiscono una decisa frenata la Cina (-12,1%) e il Canada (-9,4%).

Anche in import si registra una tendenza simile: il numero di container sbarcati dall'Estremo Oriente e il relativo peso continuano a diminuire (405.124, -1,7% rispetto

al 2018), mentre all'opposto crescono sensibilmente le relazioni con il Nord America (75.487, +54,7%).

Tab. 2.3.1 - Volumi Container per Aree Geografiche, Import/Export, Porto di Genova, 2017-2019 (TEU)

DIREZIONE	AREA GEOGRAFICA	2017	2018	2019
EXPORT	ESTREMO ORIENTE	279.748	257.659	252.021
	NORD AMERICA	217.083	240.252	249.159
	MEDIO ORIENTE	219.720	192.495	217.206
	SUD AMERICA	95.920	106.951	94.403
	EUROPA	86.022	104.153	105.218
	NORD AFRICA	95.398	98.653	92.886
	ITALIA	56.731	42.204	36.247
	CENTRO AMERICA	45.795	38.677	33.278
	AFRICA OCCIDENT.	36.543	37.302	36.051
	OCEANIA	35.699	35.944	31.758
	INDIA E PAKISTAN	31.791	34.185	31.980
	AFRICA ORIENTALE	13.439	14.686	13.021
IMPORT	ESTREMO ORIENTE	440.174	432.845	405.124
	MEDIO ORIENTE	94.610	84.849	77.673
	EUROPA	81.065	78.477	76.501
	NORD AMERICA	38.638	48.791	75.487
	SUD AMERICA	37.394	47.120	43.956
	ITALIA	53.251	32.054	23.907
	NORD AFRICA	34.996	35.143	29.130
	INDIA E PAKISTAN	23.410	26.358	26.848
	CENTRO AMERICA	13.776	15.155	16.731
	AFRICA	11.399	9.528	9.343
	OCCIDENTALE	11.399	9.528	9.343
	AFRICA ORIENTALE	5.037	5.202	5.088
OCEANIA	70	28	11	

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

Fra le merceologie, secondo i dati ISTAT aggiornati al mese di ottobre 2019, influisce maggiormente sulle esportazioni verso l'Estremo Oriente la drastica riduzione del traffico di rifiuti plastici (-21,6%) e dei prodotti chimici (-16,2), mentre il Nord America e

il Medio Oriente beneficiano della crescita dei prodotti alimentari (+11,6% e +16,0% rispettivamente). Sul versante delle importazioni l'andamento dei traffici dall'Estremo Oriente appare più diversificato (prodotti della lavorazione dei metalli -9,2%, prodotti chimici +5,5%, prodotti alimentari e bevande +10,9%, macchinari e prodotti elettronici +3,5%), mentre alla crescita dei traffici dal Nord America è sostenuta principalmente dai prodotti agricoli (+42,6%).

2.4. Il traffico ferroviario

La movimentazione di container da e verso l'hinterland rappresenta la stragrande maggioranza dei collegamenti ferroviari del porto di Genova: 121.419 carri su 7.046 treni, pari al 95,6% del totale dei traffici dell'anno appena trascorso.

Nel 2019 sono stati trasportati su ferro 307.725 TEU, pari al 13,4% del totale dei container gateway movimentati in entrata e uscita dal porto di Genova: si tratta della migliore performance storica in termini di container trasportati a mezzo ferrovia.

Il *rail ratio* (rapporto fra container via ferrovia e totale dei volumi marittimi) è risultato in leggera crescita rispetto al 2018 (12,8%) e in diminuzione rispetto al 2017 (14,0%), anno in cui si è registrato il record di treni e carri.

La performance del 2019 è stata influenzata in negativo dal blocco dell'operatività del parco del terminal PSA Genova Prà, occorso a cavallo dei mesi di ottobre e novembre, durante i quali sono giunti a conclusione i lavori di realizzazione del secondo binario.

In arrivo presso i parchi ferroviari del porto, i treni trasportano sostanzialmente solo container pieni pronti per essere imbarcati, mentre sulla direzione inversa, prosecuzione del viaggio via mare in importazione, i container vuoti rappresentano il 65% del volume totale, in quanto vengono movimentati nei retro porti per essere resi disponibili in prossimità dei centri industriali e produttivi.

Tab. 2.4.1 - Traffico Ferroviario, Volumi Container, Import/Export, Porto di Genova, 2019 (TEU)

		DIREZIONE		PESO SU TOTALE	
		ARRIVO	PARTENZA	ARRIVO	PARTENZA
VOLUMI VIA TRENO	PIENI	160.945	43.019	99%	30%
	VUOTI	1.550	102.210	1%	70%
	TOTALE	162.495	145.230		

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

In termini di aree geografiche interne, la simulazione, pur suscettibile di molte approssimazioni restituisce un quadro in cui appare evidente come la modalità ferroviaria risulti più competitiva su distanze maggiori.

Seppure, infatti, la Lombardia rappresenti sostanzialmente il 50% dei volumi in entrata e uscita dal porto di Genova, questa percentuale scende al 37% con specifico riferimento al traffico ferroviario. All'opposto, nel caso di Triveneto (principalmente Interporto di Padova) ed Emilia Romagna, queste due regioni pesano maggiormente rispetto al totale dei volumi mossi su ferrovia rispetto ai traffici complessivi.

Conseguentemente il *rail ratio* della Lombardia risulta più basso rispetto a quello del porto di Genova (10,0% vs. 13,4%), mentre quello di Triveneto ed Emilia Romagna appare più alto (rispettivamente 29,5% e 40,2%).

Nel caso specifico del Piemonte, la maggior parte dei traffici ferroviari risulta riferibile alle operazioni di navettamento dei container da Genova all'Interporto di Rivalta Scrivia.

Tab. 2.4.2. - Traffico Ferroviario, Volumi Container per Aree Geografiche, Porto di Genova, 2019 (TEU)

	VOLUMI VIA TRENO		VOLUMI TOTALI		RAIL RATIO
	TEU	PESO %	TEU	PESO %	
LOMBARDIA	1.128.909	49,1%	112.706	36,6%	10,0%
PIEMONTE	461.628	20,1%	31.875	10,4%	6,9%
EMILIA-ROMAGNA	236.094	10,3%	69.760	22,7%	29,5%
TRIVENETO	227.388	9,9%	91.402	29,7%	40,2%
ALTRE	243.502	10,6%	1.982	0,6%	0,8%
TOTALE	2.297.521		307.725		13,4%

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

L'ingresso in operatività del secondo binario in radice al parco di PSA Genova Prà e l'inizio delle attività del Vado Gateway, il cui obiettivo è di raggiungere nel tempo il 40% dello split modale, sarà di supporto già nel corso del 2020 all'aumento del numero di convogli e conseguentemente all'aumento di container che vengono movimentati via ferrovia in ingresso o uscita dai porti del sistema.

3. Merce convenzionale e rotabile

Il traffico di merce convenzionale ha chiuso il 2019 con 15,2 milioni di merce movimentate, un risultato in linea rispetto a quello dell'anno precedente.

Anche le principali componenti del traffico convenzionale, rotabili e merce varia, hanno mostrato un andamento coerente con i trend degli anni scorsi.

Il traffico di rotabili ha registrato una sostanziale stabilità nel porto di Genova chiudendo il 2019 con 8,9 milioni di tonnellate movimentate, mentre ha registrato un lieve incremento negli scali di Savona-Vado Ligure chiudendo l'anno a 4,3 milioni di tonnellate, in crescita del 2,1% rispetto al 2018.

Tab. 3.1. - Statistiche merce convenzionale AdSP Mar Ligure Occidentale, 2018-19

		MERCE CONVENZIONALE	PROGRESSIVO 2018	PROGRESSIVO 2019	VAR. %
<i>Genova</i>	ROTABILI		8.913.865	8.917.980	0,05%
	MERCE VARIA		483.922	519.937	7,4%
	AUTO AL SEGUITO		695.717	725.949	4,3%
<i>Savona</i>	ROTABILI		4.206.323	4.296.472	2,1%
	MERCE VARIA		1.005.667	779.287	-22,5%
TOTALE			15.305.494	15.239.626	-0,4%

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

Nonostante le problematiche infrastrutturali che hanno colpito le infrastrutture terrestri afferenti agli scali del sistema, oltre che alcune delle banchine interne al porto di Savona, il settore è riuscito, anche grazie agli interventi straordinari messi in atto internamente ed esternamente al porto, a mantenere volumi stabili confermando anche gli stessi servizi marittimi effettuati nel corso del 2018.

I traffici di rotabili mostrano ancora una profonda concentrazione dal punto di vista geografico, il 73,9% 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 14,3%, 7,1% e 1,2 %. I porti di Savona-Vado Ligure registrano invece una quota preponderante di traffici con la Spagna, meta di oltre il 70% dei traffici rotabili, seguita dagli scambi nazionali che si attestano attorno al 20% 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 una decisa crescita nel porto di Genova con un incremento annuo del 24,6% mentre i prodotti forestali su Genova e la frutta su Savona hanno rispettivamente segnato contrazioni del 48,3% e del 15,1%, soprattutto a causa della concorrenza delle merce containerizzata. Per quello che riguarda il dato della movimentazione di prodotti forestali nello scalo genovese, va inoltre sottolineato come parte dello stesso sia imputabile alla necessità di ricostruire buona parte del magazzino a disposizione del terminal a seguito dell'incendio occorso nell'agosto 2017. Tra i danni subiti dall'incendio e la necessaria ricostruzione successiva, che ha interessato circa il 60% delle aree del terminal, l'attività operativa ha subito un forte rallentamento.

A livello globale il trend alla containerizzazione di frutta, soprattutto grazie alla diffusione del container refrigerato che permette di non interrompere la catena del freddo durante l'intero ciclo logistico, e dei prodotti forestali penalizza i traffici convenzionali, ma mostra un contestuale incremento del traffico contenitori dai paesi di origine di queste merceologie.

I prodotti forestali movimentati nel porto di Genova hanno origine prevalentemente dalla penisola scandinava: dalla Finlandia che da sola raggiunge quasi l'89% dei traffici complessivi e dalla Svezia a cui è imputabile la quota di mercato rimanente.

Le altre merci varie, abbracciando più categorie, hanno una distribuzione geografica più eterogenea ma, anche in questo caso, è possibile individuare alcuni partner commerciali privilegiati come Mozambico, Cina, Russia, Spagna e Stati Uniti che, insieme, raggiungono i 2/3 del mercato complessivo.

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 serie 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 2019 gli oli minerali hanno subito un calo del 3%, chiudendo l'anno movimentando 20,8 milioni di tonnellate (14,5 nello scalo di Genova e 6,3 in quello di Savona-Vado Ligure).

Il trend registrato è in parte imputabile ad andamenti congiunturali del paese, ed in parte ad eventi specifici legati alle raffinerie collegate ai terminal. Per ciò che riguarda il dato nazionale, secondo Unione Petrolifera, associazione nazionale di riferimento per il settore, il consumo di petrolio e dei suoi derivati, nel corso dei primi 11 mesi del 2019, è diminuito di quasi un punto percentuale rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Al calo più che proporzionale occorso agli scali del sistema hanno contribuito anche la manutenzione della raffineria di Trecate, prevista per i primi mesi del 2020, e quella alle linee 1 e 2 della raffineria ENI di Sannazzaro iniziata a giugno 2019 e tutt'ora in corso.

Dal punto di vista della distribuzione geografica, i due bacini mostrano una distribuzione abbastanza differente, prevalentemente frutto delle diverse strategie commerciali di approvvigionamento adottate da Esso (Trecate), IPLOM (Busalla) ed ENI (Sannazzaro). Complessivamente 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, viceversa, riportano risultati molto positivi con una crescita dei traffici di oli vegetali e vino (+25,2%) e di prodotti chimici (+9,5%) confermandosi mercati in salute nei porti del sistema.

Tab. 4.1. - Statistiche rinfuse liquide AdSP Mar Ligure Occidentale, 2018-19

RINFUSE LIQUIDE	PROGRESSIVO 2018	PROGRESSIVO 2019	VAR. %
OLI MINERALI	21.431.640	20.784.388	-3,0%
ALTRE RINFUSE LIQUIDE			
OLI VEGETALI, VINO	271.396	339.875	25,2%
PRODOTTI CHIMICI	490.519	537.322	9,5%
TOTALE	22.193.555	21.661.585	-2,4%

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

5. Rinfuse solide

Analizzando l'andamento annuale, le rinfuse solide movimentate a livello di sistema risultano in sofferenza (-9,2%). I traffici dello scalo di Genova, seppure con volumi decisamente inferiori rispetto a quello savonese, hanno chiuso il 2019 a circa 630 mila tonnellate con un incremento del 19%. Il calo del sistema è dovuto all'andamento negativo dello scalo di Savona che registra una contrazione del 14,3%, pari a 415 mila tonnellate, che lo porta a chiudere l'anno a circa 2,48 milioni di tonnellate movimentate.

Tab. 5.1. - Statistiche rinfuse solide AdSP Mar Ligure Occidentale, 2018-19

	RINFUSE SOLIDE	PROGRESSIVO 2018	PROGRESSIVO 2019	VAR. %
GENOVA	RINFUSE SOLIDE	529.458	630.288	19,0%
SAVONA	RINFUSE SOLIDE	2.897.823	2.483.074	-14,3%
	TOTALE	3.427.281	3.113.363	-9,2%

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

Questa contrazione è riconducibile ad 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).

Oltre al calo dell'attività del settore della siderurgia a caldo e della produzione di energia elettrica dalla combustione di carbone, a conferma di ciò si ricorda come nel corso di pochi anni siano state chiuse sia la centrale Enel di Genova che quella Tirreno Power di Vado Ligure, anche il mercato delle costruzioni non mostra particolari segni di ripresa. Il quadro macroeconomico italiano continua ad essere piuttosto debole. L'OCSE ha stimato un 2019 con crescita nulla per l'Italia e per il 2020 prevede un timido incremento dello 0,4%. Inoltre, la fase di stagnazione dell'economia italiana si inserisce in un contesto europeo che sta vivendo, anch'esso, un periodo difficile. In particolare, il rallentamento della Germania può avere forti ripercussioni sul nostro Paese per gli intensi legami commerciali.

Concentrando l'analisi su tematiche maggiormente legate ai traffici degli scali di sistema, il calo registrato è anche imputabile ad alcuni eventi eccezionali occorsi nel corso dell'anno.

Uno di questi elementi è, banalmente, la 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.

Dal punto di vista della distribuzione geografica dei traffici circa un terzo della merce movimentata ha come origine o destinazione altri porti nazionali, mentre i traffici con gli Stati Uniti cubano per un ulteriore 25%. Il restante 45% dei traffici vede tra i principali partner degli scali del sistema i porti di Turchia, Argentina, Tunisia, Russia ed Ucraina.

6. Funzione Industriale

Il comparto industriale evidenzia un calo del 22,7% nel corso del 2019 che si sostanzia in una perdita di circa 570.000 tonnellate chiudendo l'anno con quattro mesi consecutivi in flessione. Il trend negativo è in parte attribuibile in parte alla situazione congiunturale del mercato siderurgico a livello nazionale ma, prevalentemente, è legato alle criticità occorse alla produzione del gruppo ArcelorMittal in Italia. L'azienda, oltre ad aver registrato una tendenza alla riduzione della produzione siderurgica in Europa, a livello italiano sta scontando le criticità legate alla gestione dello stabilimento di Taranto, con effetti che si riverberano sull'intera filiera logistica italiana del gruppo.

7. Traffico passeggeri

Con il mese di dicembre si è chiuso un 2019 dal deciso andamento positivo per quanto riguarda il traffico passeggeri transitati nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale.

Nell'anno sono stati registrati 4.547.264 passeggeri contro i 4.292.551 del 2018 (+ 254.718 pax, pari a +5,9%) frutto di un buon incremento registrato sia nel comparto traghetti che, soprattutto, in quello crociere.

Tab. 7.1. - Statistiche generali traffici passeggeri AdSP Mar Ligure Occidentale, 2018-19

MOVIMENTO PASSEGGERI	PROGRESSIVO 2018	PROGRESSIVO 2019	VAR. %
TRAGHETTI	2.432.666	2.528.994	4.0%
CROCIERE	1.859.885	2.018.270	8,5%
TOTALE	4.292.551	4.547.264	5,9%

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

7.1. Settore traghetti

Il comparto dei traghetti ha visto una crescita annua del 4% rispetto alla chiusura del 2018, registrando un deciso incremento rispetto alle performance registrate nell'anno precedente che si era chiuso con un lieve calo rispetto al 2017.

Complessivamente gli scali del sistema hanno movimentato 2.525.994 passeggeri nel corso del 2019, con lo scalo di Genova che ha registrato circa 2,17 milioni di passeggeri e quello savonese che ne ha movimentati circa 360 mila.

Il settore dei traghetti, al di là degli scali e delle destinazioni finali delle linee, ha aspetti comuni che lo caratterizzano. In particolare è influenzato da una grande stagionalità che porta a concentrare circa il 50% degli imbarchi nei mesi di luglio ed agosto, percentuale che cresce fino al 75% includendo anche i gli altri mesi estivi di Giugno e Settembre.

Inoltre si riscontra un alto livello di concentrazione anche dal punto di vista geografico con percorsi che, a differenza di quelli merci e crociere, rimangono prevalentemente di corto e medio raggio.

Dal porto di Genova la maggior parte dei traffici sono concentrati verso le isole maggiori italiane, con la Sardegna che primeggia tra le destinazioni scelte dai passeggeri, seguite dal Nord Africa, con la Tunisia prima tra le destinazioni internazionali. Le altre destinazioni, con un numero di servizi dedicati decisamente inferiore, sono Corsica, Spagna, Marocco ed Algeria.

I collegamenti principali dal porto di Savona sono, invece, diretti alla Corsica oltre che alla costa sud della Spagna ed al Marocco.

[7.2. Settore crociere](#)

Nel Sistema Portuale sono state rilevate 435 navi per un totale di 2.018.270 crocieristi, di cui 1.096.702 homeport e 921.568 in transito, in deciso incremento rispetto al 2018 (+158.385 passeggeri, pari a +8,5%). Da notare che, mentre l'incremento dei passeggeri homeport rispetto all'anno precedente si attesta all'1,7%, l'aumento dei passeggeri in transito registra una percentuale notevolmente più alta, pari al 17,9%, confermando una tendenza in corso da tempo. Infatti, nel 2019 i passeggeri in transito hanno rappresentato il 45,7% del totale dei crocieristi, mentre nel 2018 la percentuale era del 44%, nel 2017 del 41,6%, nel 2016 del 37% e nel 2015 del 33,3%. In cinque anni l'incidenza dei passeggeri in transito sul totale dei crocieristi annuali movimentati è aumentata di oltre 12 punti percentuali. Tali numeri fanno sì che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale si collochi al secondo posto nella classifica delle AdSP che movimentano il maggior numero di passeggeri, dietro all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale (con più di 2,6 milioni di passeggeri).

Il settore crocieristico è una delle aree a più rapida crescita nel contesto dell'industria turistica, difatti negli ultimi 30 anni ha registrato in media un tasso di crescita annuo del 7%. Tuttavia, la crocieristica rappresenta solo una piccola parte del turismo mondiale, con il 2%.

A livello regionale, secondo quanto riportato dal report 2019 dell'Osservatorio Turistico Regionale (aggiornato al mese di novembre, con una stima per il mese di dicembre), nei comuni di Genova e Savona sono stati registrati circa 3.000.000 di turisti (italiani e stranieri che hanno pernottato almeno una notte), di questi quasi il 56% è stato registrato nella provincia di Genova. I due scali del Sistema Portuale rivestono una grande importanza per l'economia ligure e per il turismo regionale, in quanto, con più di 2 milioni di passeggeri movimentati, apportano più di 2/3 dei turisti registrati dall'Osservatorio transitati nei due comuni. A conferma di ciò, Costa Crociere nel 2018 ha generato un impatto economico di 406 milioni di euro nei due scali del Sistema.

7.2.1. Il traffico crocieristico a Genova

Il porto genovese si pone tra le principali mete italiane degli itinerari crocieristici internazionali, collocandosi al 6° posto nella classifica dei primi 20 porti del Mediterraneo per numero di passeggeri movimentati. Tra i primi 10 porti, Genova registra la crescita più marcata, con 337.972 passeggeri in più rispetto al 2018 e una variazione percentuale del +33,4%. Guardando ai soli porti italiani, lo scalo genovese si posiziona al 3° posto della classifica, superando Napoli per numero di crocieristi movimentati, registrando 711.500 passeggeri in operazioni di homeport e 637.870 passeggeri in transito. A contribuire a tale risultato è la sempre crescente presenza di MSC Crociere, che nel 2019 ha effettuato più di 200 scali (tra cui si contano i 37 approdi della nuova MSC Bellissima e i 6 scali di MSC Grandiosa). Seconda compagnia per numero di navi è stata Costa Crociere, con i 40 scali di Costa Fortuna che, dopo 15 anni di assenza, a partire dal mese di marzo 2019 è ritornata a far scalo ogni venerdì a Stazioni Marittime. Inoltre, confermano la propria presenza su Genova anche Disney Cruise Line, Princess Cruises, Royal Caribbean e Silversea.

In termini di capacità nominale, la maggior parte delle navi che hanno approdato nel porto di Genova nel 2018 e nel 2019 (66,4% e 66,5%) può ospitare tra i 3.500 e i 6000 passeggeri, e di conseguenza il nostro porto risulta essere meno attrattivo per le navi di dimensioni più piccole e di capacità nominali inferiori (24,8% di navi che ospitano tra i 2.000 e i 3.500 pax, 8,6% con portate comprese tra i 500 e i 2.000 pax nel 2019).

Tab. 7.2.1. - Numero di navi per classe di capacità nominale, Porto di Genova, 2018-19 (pax)

CAPACITÀ	2018	2019	PESO %	
1-1.999	26	24	11,4%	8,6%
2.000-3.499	51	69	22,3%	24,8%
3.500 e oltre	152	185	66,4%	66,5%
TOTALE	229	278		

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

Inoltre, il 70% delle navi permane in banchina per un tempo compreso tra le 8 e le 11 ore, tempistiche standard di uno scalo full day. Ulteriori approfondimenti evidenziano come, nel 2019, il maggior numero di navi abbia scalato il porto di Genova nei giorni di venerdì e sabato (con rispettivamente 88 e 50 accosti durante l'anno), in linea con le strategie commerciali delle compagnie che tendono a scalare gli homeport nel fine settimana, giorni in cui gli ospiti sono più propensi ad iniziare una vacanza. Si rileva come la maggior affluenza di navi nel 2019 sia stata registrata nei mesi da aprile a giugno e da settembre a novembre, periodi in cui oltre alle navi già presenti nel bacino del Mediterraneo Occidentale si aggiungono le navi che partono o ritornano per le/dalle tratte transatlantiche di (ri)posizionamento.

7.2.2. Il traffico crocieristico a Savona

Nel 2019 il porto di Savona si colloca in quindicesima posizione nella classifica dei 20 porti del Mediterraneo per numero di passeggeri movimentati con 668.900 crocieristi, un traffico in calo rispetto al 2018 (848.487 passeggeri, -21,17%). Tale diminuzione nel numero dei passeggeri è in parte da imputare al minor numero di navi che hanno scalato il porto, 33 in meno rispetto all'anno precedente. Ciò è dovuto ai lavori di dragaggio dei fondali e al rifacimento della nuova banchina di Calata delle Vele, tornata operativa il 14 novembre 2019.

Nel complesso, lo scalo di Savona ha accolto 154 navi, di cui 142 della flotta Costa.

La composizione del traffico passeggeri nel porto savonese raggiunge il 57,6% di imbarchi/sbarchi nel corso del 2019, contro il 42,4% di transiti, in linea con quella che è una tendenza dei principali porti italiani. I mesi di maggiore afflusso sono stati settembre-ottobre (31,2% delle navi complessive) e aprile-maggio (20,8%).

Anche in questo porto la maggior parte delle navi approdate (ben il 71%) ha una capacità compresa tra i 3.500 e i 6.000 passeggeri. Tra cui rientra la nuova ammiraglia di Costa Crociere, Costa Smeralda, prima nave della flotta alimentata a gas naturale liquefatto (LNG), che vi ha attraccato per la prima volta il 21 Dicembre e che, con 180.000 tonnellate di stazza lorda, 337 metri di lunghezza e 19 ponti, è in grado di ospitare 6.554 passeggeri e 1.646 membri d'equipaggio.