

# Report Traffici

## Q4 2021

[portsofgenoa.com](http://portsofgenoa.com)

# The Southern Gateway to Europe

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

## Scenario di sistema

Una delle più profonde recessioni degli ultimi anni si è registrata nel 2020 in seguito all'evento pandemico del Covid-19. Le straordinarie misure di sostegno fiscale e monetario attivate nel tempo hanno favorito un percorso di ripresa: secondo le previsioni di dicembre dell'OCSE, nel 2021 il PIL mondiale è cresciuto del 5,6% (-3,4% nel 2020), collocandosi su livelli superiori a quelli del 2019 (+2,9%).

Tale slancio per la crescita, soprattutto in Cina e Unione Europea, ha rallentato notevolmente alla fine del 2021, quando gli effetti degli stimoli monetari e fiscali hanno iniziato a diminuire e sono emerse importanti interruzioni della catena di approvvigionamento.

A tal proposito, in Cina, dove la produzione industriale e le esportazioni sono state i fattori chiave della ripresa economica nei primi tre trimestri del 2021, contribuendo ad una crescita del PIL pari all'8,1% (il miglior risultato dal 2011, superando l'obiettivo del governo che era fissato a +6%), il rialzo dei prezzi dei prodotti energetici e la politica "Zero Covid" insieme ai problemi del settore immobiliare hanno fatto registrare un rallentamento nella crescita economica del quarto trimestre segnando un +4% rispetto al +4,9% del terzo trimestre.



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

Nell'Area Euro, dopo due trimestri in forte espansione, nel IV trimestre l'attività economica ha decelerato (+0,3% rispetto al trimestre precedente) a causa della risalita dei contagi e della conseguente introduzione di misure di contenimento via via più stringenti, nonché del perdurare delle difficoltà di approvvigionamento delle imprese che continuano ad ostacolare la produzione industriale generando il rialzo dell'inflazione.

In Italia, in linea con il trend dell'Eurozona, la crescita del prodotto interno lordo ha proseguito a ritmo sostenuto nel secondo e terzo trimestre del 2021 (+2,7% e +2,6% rispetto ai trimestri precedenti), ed ha registrato un forte rallentamento nel quarto (+0,5% rispetto al trimestre precedente. Fonte: Banca d'Italia).

Ciononostante, il 2022 si prospetta come un anno positivo sostenuto dagli stessi fattori alla base della ripresa: domanda solida e progressivo allentamento delle restrizioni correlate al Covid-19 che favoriranno i settori del turismo e dei viaggi. I maggiori analisti prevedono che l'economia globale crescerà tra il 4,1% e il 4,5% in termini reali.

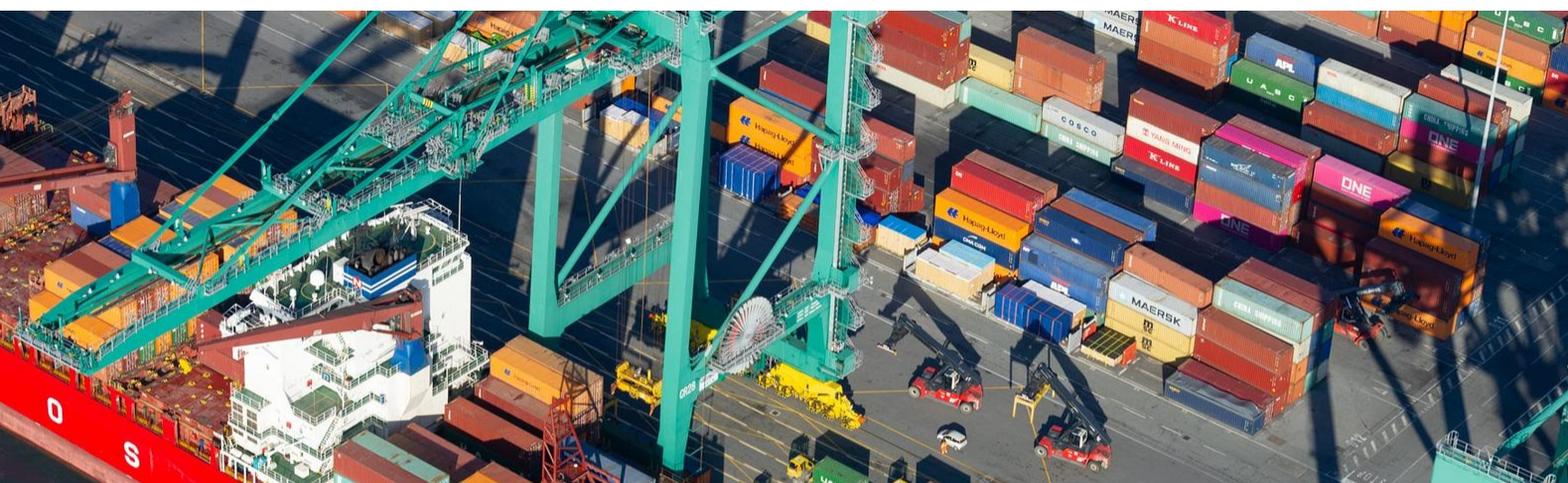
L'andamento del commercio mondiale e la crisi della supply chain si sono riflesse inevitabilmente sullo shipping. La forte domanda di importazione dei Paesi Europei e Americani unita alla congestione dei porti derivante sia dal breve ma dirompente blocco del Canale di Suez sia dalle importanti chiusure dei porti asiatici, a seguito delle politiche Covid-zero, ha fatto sì che i tempi di attesa delle navi nei porti aumentassero (nel mese di settembre erano oltre 150 le navi in attesa di entrare nei porti di Ningbo e Shanghai), determinando il mancato rispetto dei tempi di arrivo delle navi (Sea Intelligence ha stimato che nel 2021 solo il 40% delle navi è arrivato nei tempi schedulati), creando anche criticità legate agli elevati tempi di permanenza dei container all'interno dei porti e al riposizionamento dei container vuoti in Asia.

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

Quanto sopra descritto, tuttavia, ha fatto sì che molti porti registrassero dati record nelle movimentazioni contribuendo alla crescita del trasporto marittimo globale del 4,3% rispetto all'anno precedente. Il porto di Shanghai, traendo vantaggio dalle chiusure dei porti asiatici, ha reso noto di aver movimentato oltre 47 milioni di TEU, con un incremento dell'8,1% sul 2020, volume che rappresenta il nuovo record storico per lo scalo portuale cinese e il porto di Singapore ha registrato il record con 37,5 milioni di TEU. Risultati record si sono registrati anche nei porti del Northern Range: il porto di Anversa ha registrato il nuovo record storico di traffico annuale con 239,7 milioni di tonnellate movimentate e il porto di Rotterdam ha raggiunto il record con 15 milioni di TEU.

Nel contesto portuale del Mar Ligure Occidentale il traffico totale ha registrato 64.485.116 tonnellate, pari al +10,3% rispetto al 2020 (-5,3% rispetto al 2019). Tale incremento ha coinvolto la quasi totalità delle tipologie di traffico, dai container (+7,1%), al traffico convenzionale (+12,4%), fino alle rinfuse solide e agli olii minerali che chiudono l'anno con un aumento rispettivamente del 16,5% e dell'11,5%.

L'AdSP MaLO mantiene il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione di container, con 2.781.112 TEU movimentati nell'anno, segnando il suo nuovo record, sia nel traffico passeggeri che conferma il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale al primo posto per traffico crocieristico nel 2021.



Tab 1.1 - Statistiche generali traffici, Mar Ligure Occidentale, Q4 e 2019-21

	TONNELLATE	IV TRIMESTRE			PROGRESSIVO ANNO		
		2019	2020	2021	2019	2020	2021
 MERCE CONTAINERIZZATA		6.112.246	6.354.880	6.073.576	25.202.782	23.977.246	25.677.941
 MERCE CONVENZIONALE E ROTABILE		3.712.087	3.572.314	3.660.806	15.239.628	13.179.499	14.816.392
 RINFUSE SOLIDE		584.411	706.713	603.895	3.113.363	2.162.928	2.520.866
 OLI MINERALI		5.132.111	4.020.494	4.682.812	20.784.388	16.002.575	17.844.537
 ALTRE RINFUSE LIQUIDE		219.972	220.903	251.527	877.197	791.423	865.855
 FUNZIONE INDUSTRIALE		298.083	346.876	479.547	1.934.579	1.313.332	1.961.454
 BUNKERS		224.031	216.930	205.759	969.176	1.029.554	798.071
<b>TOTALE GENERALE</b>		<b>16.282.940</b>	<b>15.439.108</b>	<b>15.958.491</b>	<b>68.121.113</b>	<b>58.456.508</b>	<b>64.485.116</b>
<b>Unità</b>							
 TOTALE CONTAINERS TEU	648.097	677.441	644.437	2.669.917	2.498.850	2.781.112	
 NAVI ARRIVATE	1.830	1.615	1.627	8.493	6.794	7.224	
 TSL	57.615.813	59.028.905	65.169.895	250.153.601	235.403.153	266.590.599	

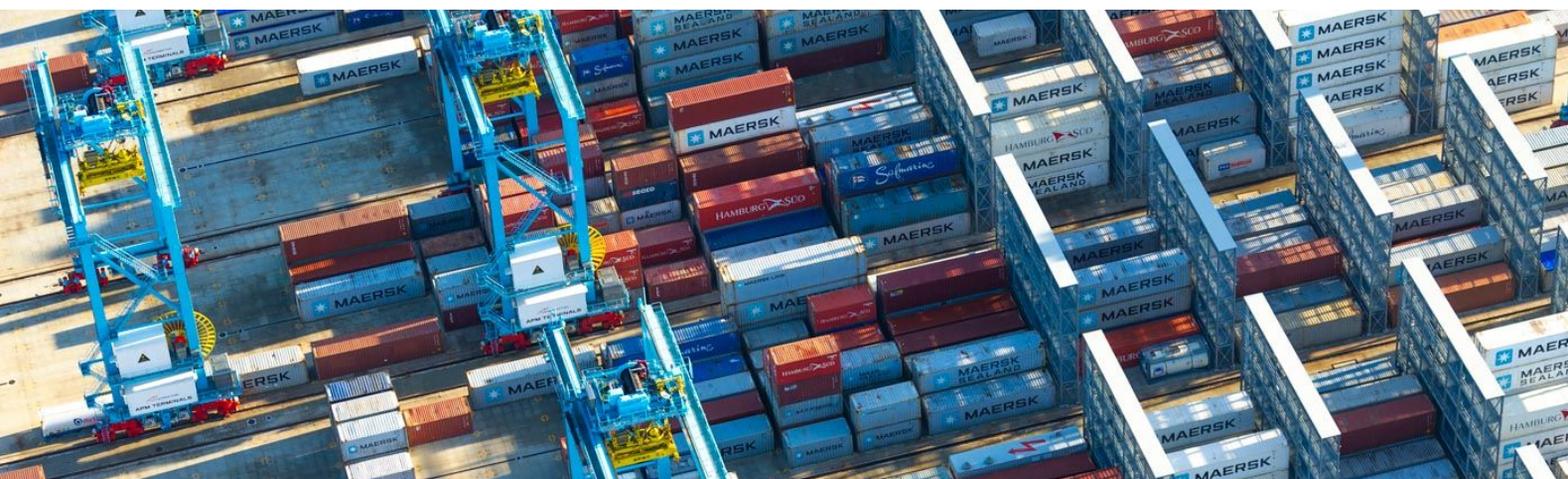
Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale

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

## I traffici containerizzati

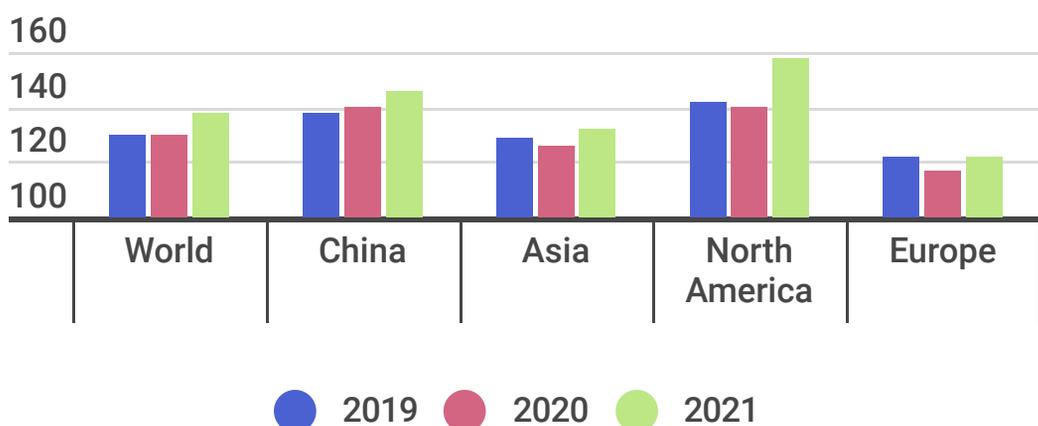
L'anno appena trascorso ha rappresentato per il settore del trasporto di merci in container un sostanziale ritorno alle condizioni di traffico del 2019, antecedente lo scoppio della pandemia da Covid-19. Tale dinamica rappresenta il consolidarsi di un percorso di crescita dei volumi movimentati nei porti e lungo le rotte globali che si era già intravisto nella seconda metà del 2020 e che ha coinciso con la riduzione delle più rigide restrizioni al movimento di persone e merci che erano state imposte nei primi mesi dell'emergenza. A ciò si aggiunga il fatto che già nelle prime settimane del 2021 la campagna di vaccinazioni ha consentito di accelerare il processo di ritorno alla normalità.

Secondo gli analisti di Drewry Maritime Research, nel 2021 i volumi di traffico movimentati globalmente hanno superato non solo, come era auspicabile, i quantitativi del 2020, ma anche quelli del 2019: a settembre 2021 il livello del Global Container Throughput Index si attestava a 137, dopo avere raggiunto il massimo storico di 142 a maggio<sup>[1]</sup>. È importante, però, notare come questa dinamica di traffico non si sia consolidata in maniera omogenea in tutte le aree geografiche, soprattutto se si analizzano i dati relativi al biennio 2020-21. Nel confronto con il 2019, il traffico mondiale è, infatti, complessivamente cresciuto del 5,4% con alcune differenze sostanziali: da un lato la movimentazione di container nei porti della Cina e soprattutto e dell'area del Nord America ha superato in maniera significativa i livelli del periodo precedente la pandemia, mentre dall'altro negli scali europei il rimbalzo del 2021 ha riportato i volumi ai quantitativi di due anni prima.



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

**Grafico 2.1 Drewry Global Container Throughput Index, principali aree geografiche, 2019-2021, 2012 = 100**



In questo contesto, le rotte di collegamento lungo il Pacifico hanno rappresentato un elemento di focalizzazione per l'intera industria del trasporto di merce in container e per gli operatori globali che hanno colto nel corso dell'anno le opportunità di guadagno che sono derivate dalla crescita impetuosa dei volumi di traffico lungo quelle direttrici.

Diversamente da quanto avvenuto durante la crisi del 2008-09, i carrier, attraverso il sistema di alleanze sono riusciti a equilibrare l'offerta di stiva evitando il rischio di sovracapacità e offrendo al mercato una risposta "ordinata".

Tale situazione di equilibrio fra domanda di trasporto e capacità disponibile sul mercato si è combinata con alcuni elementi di oggettiva difficoltà operativa che si sono verificati nel corso dell'anno, fra i quali le svariate chiusure di alcuni porti in Cina attuate dalle autorità locali al verificarsi di contagio all'interno dei terminal e la congestione dei porti della Costa occidentale degli Stati Uniti (principalmente Long Beach) che hanno determinato significativi colli di bottiglia lungo tutta la catena di approvvigionamento.

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

La crescita della domanda di trasporto nei mesi ha causato la riduzione al minimo storico del numero delle navi non operative che si è attestato a fine 2021 allo 0,6% della capacità disponibile globalmente, ma allo stesso tempo la mancanza di capacità disponibile sui servizi principali, anche su quelli operati con le navi di maggiori dimensioni. Tali dinamiche, inoltre, hanno avuto ripercussioni non solo sulle rotte transpacifiche, ma in tutte le direzioni, generando la ripetuta mancanza di spazi e di container vuoti in molte aree a livello globale.

La mancanza di disponibilità in termini di capacità offerta ha contribuito all'aumento dei noli che secondo Drewry sono passati da 1.700 USD per 40' trasportato nel 2019 fino ad un massimo di oltre 10.000 USD a settembre 2021, con un tasso di crescita rispetto allo stesso periodo del 2020 del 309%. Nello specifico della rotta Shanghai-Genova, secondo l'istituto di analisi inglese le rate spot sono arrivate a superare i 13.500 USD, ovvero + 500% circa rispetto al 2019 [1]. Nell'ultimo trimestre del 2021 le rate di nolo hanno registrato una seppur lieve contrazione, dovuta, fra gli altri elementi, ad un rallentamento della domanda che deriva dal verificarsi di problemi lungo svariate catene della produzione industriale che hanno rallentato i processi di approvvigionamento delle materie prime e dei semilavorati e di consegna dei prodotti finiti.

Tenendo anche in considerazione la recrudescenza dell'emergenza pandemica, soprattutto in relazione al diffondersi della nuova variante Omicron, e la rapida crescita dell'inflazione, gli analisti prevedono per il 2022 un rallentamento della crescita dei volumi, pari al 4,6% a livello globale.

Come detto, il percorso di crescita dei volumi non ha registrato la stessa intensità in tutte le principali aree geografiche: nello specifico del contesto europeo, i principali porti fino al terzo trimestre del 2021 sono ritornati ai livelli di movimentazione del 2019, dopo avere registrato una considerevole battuta d'arresto nel 2020.

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

Fra i porti presi in considerazione nei primi nove mesi dell'anno i Ports of Genoa hanno registrato, insieme allo scalo di Barcellona, la crescita percentuale più consistente rispetto allo stesso periodo del 2019 (+5,7%) rispetto ai porti del Northern Range, fra i quali Anversa e Rotterdam segnano un andamento positivo meno marcato (+2,5% e +2,7%), mentre Amburgo non riesce a recuperare la perdita del 2020 (-7,9%).

**Tabella 2.1. Andamento dei traffici containerizzati, principali porti europei, gennaio-settembre 2019-21, TEU**

	2019	2020	2021	2020vs19	2021vs20	2021vs19
ANVERSA	8.877.237	8.857.074	9.101.200	-0,2%	2,8%	2,5%
ROTTERDAM	11.193.235	10.669.285	11.490.377	-4,7%	7,7%	2,7%
VALENCIA	4.136.146	3.929.306	4.217.112	-5,0%	7,3%	2,0%
BARCELLONA	2.552.562	2.065.390	2.702.093	-19,1%	30,8%	5,9%
AMBURGO	7.038.121	6.346.186	6.485.269	-9,8%	2,2%	-7,9%
PORTS OF GENOA	2.021.820	1.819.448	2.136.675	-10,0%	17,4%	5,7%
LA SPEZIA	1.066.949	841.573	1.056.657	-21,1%	25,6%	-1,0%

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale



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

Per quanto riguarda nello specifico i Ports of Genoa, il 2021 ha rappresentato un anno in cui si sono concretizzate alcune dinamiche che erano state interrotte dallo scoppio della pandemia a febbraio 2020 e che hanno condotto, nel contesto globale generale di crescita dei volumi, al livello massimo di movimentazione di container mai registrato. L'anno si è infatti chiuso a 2.781.112 TEU, in crescita non solo rispetto al 2020 (+11,3%), ma anche rispetto al 2019 (+4,2%, pari a 111.195 TEU).

**Tabella 2.3. Andamento dei traffici containerizzati, Ports of Genoa, 2019-21, TEU**

	IV TRIMESTRE			PROGRESSIVO ANNO		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
GENOVA	633.657	630.585	586.484	2.615.375	2.352.769	2.557.847
SAVONA	14.440	48.817	57.953	54.542	146.081	223.265
<b><u>TRAFFICO CONTAINERIZZATO</u></b>	<b><u>648.097</u></b>	<b><u>679.402</u></b>	<b><u>644.437</u></b>	<b><u>2.669.917</u></b>	<b><u>2.498.850</u></b>	<b><u>2.781.112</u></b>

	2021vs19	2021vs20		2021vs19	2021vs20
GENOVA	-7,4%	-7,0%		-2,2%	8,7%
SAVONA	301,3%	18,7%		309,3%	52,8%
<b><u>TRAFFICO CONTAINERIZZATO</u></b>	<b><u>-0,6%</u></b>	<b><u>-5,1%</u></b>		<b><u>4,2%</u></b>	<b><u>11,3%</u></b>

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

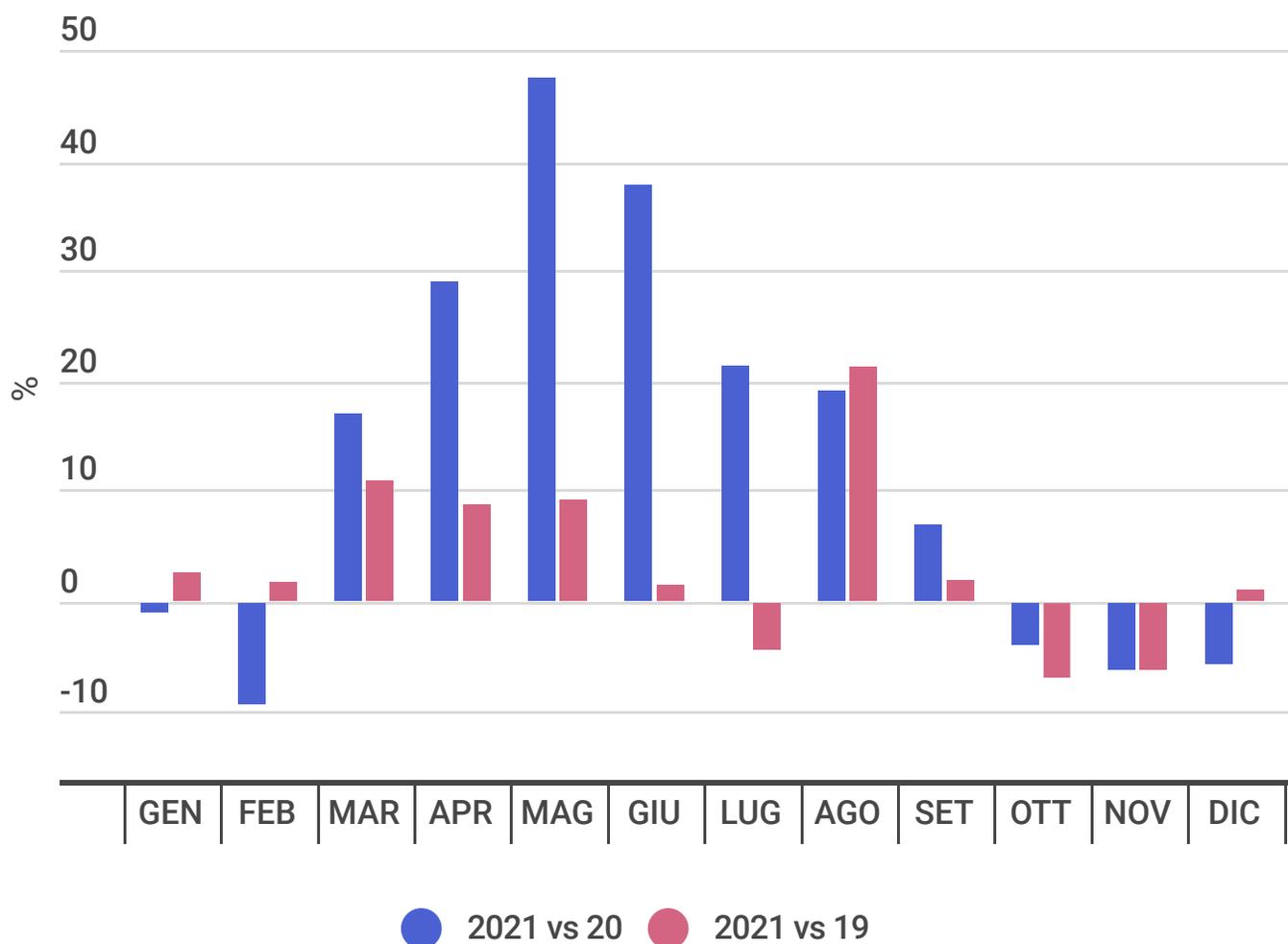
Nel confronto con il 2020 entrambi gli scali del sistema registrano una crescita, mentre rispetto al 2019 i due porti di Genova e Savona si attestano su dinamiche diverse: il primo ha chiuso a un livello di traffico inferiore rispetto al 2019, mentre nel secondo si può considerare conclusa la fase di start up e consolidamento delle attività di Vado Gateway che erano stata avviate proprio in corrispondenza con lo scoppio della pandemia. Il porto di Genova chiude, perciò a 2.557.847 TEU (+8,7% rispetto al 2020 e -2,2% rispetto al 2019), mentre Savona-Vado quadruplica sostanzialmente i volumi rispetto al 2019 (+309,3%), consolida la propria posizione nel confronto con il 2020 (+52,8%) e chiude a 223.265 TEU. Il 2021 segna anche il primo anno completo di attività del Genoa Mediterranean Gateway di Calata Bettolo a Genova, che supera i 100.000 TEU movimentati nei dodici mesi.

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

L'andamento dei traffici lungo i mesi dell'anno scorso rappresenta la concretizzazione a livello locale delle dinamiche di mercato, soprattutto in riferimento all'equilibrio fra domanda ed offerta che si è determinato nei singoli mesi e al rallentamento delle spedizioni nell'ultima parte dell'anno.

I traffici sono, infatti, cresciuti, soprattutto nella prima parte dell'anno sia rispetto al 2019 sia al 2020, mentre l'ultimo trimestre segna un andamento decisamente più contrastato, tanto da chiudere sotto ai livelli del 2020 (-5,1%).

**Grafico 2.2. Confronto su base mensile fra i volumi di traffico containerizzato, Ports of Genoa, 2019-21, TEU**

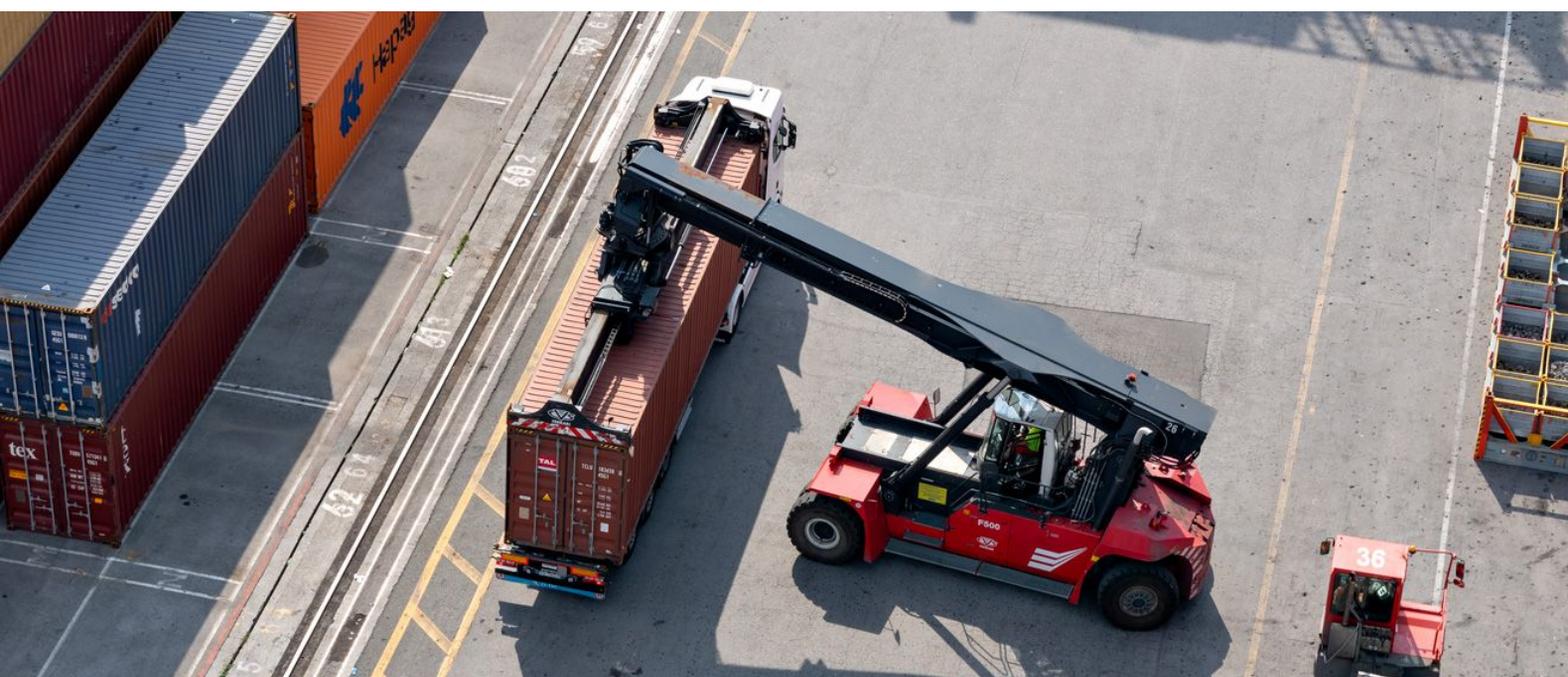


Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

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

L'analisi del traffico gateway restituisce la conferma e il rafforzamento del ruolo del sistema rispetto al proprio hinterland di riferimento: la movimentazione di container pieni in entrata e uscita dai Ports of Genoa è cresciuta nel 2021 del 5,8% nel confronto con il 2019 e, pertanto, più rapidamente rispetto al totale dei volumi dei due scali. Il computo finale dei container movimentati da e verso l'hinterland di riferimento si è attestato perciò a 2.422.073 TEU (+208.940 rispetto al 2020 e + 70.417 rispetto al 2019).

In questo contesto generalmente molto positivo, salvo il rallentamento del IV trimestre di cui si è dato conto precedentemente, è importante sottolineare come, in un sistema tradizionalmente indirizzato alle esportazioni, si assista ad una crescita più sostenuta sul versante degli sbarchi (+7,3% vs. 2019) rispetto agli imbarchi (+4,9%). Ciò nonostante, il sistema rimane ancora fortemente votato a servizio delle esportazioni che da Nord Italia si indirizzano oltremare e che rappresentano il 60% del traffico gateway di container pieni.



**Tabella 2.4. Andamento dei traffici containerizzati, hinterland e transshipment per direzione, Ports of Genoa, 2019-21, TEU**

			IV TRIMESTRE			PROGRESSIVO ANNO			
in TEU		DIREZIONE	2019	2020	2021	2019	2020	2021	
HINTERLAND	PIENI	EXPORT	275.210	298.746	260.238	1.061.631	1.047.607	1.113.192	
		IMPORT	150.588	150.314	172.340	667.853	616.527	716.611	
		TOTALE PIENI	425.797	449.060	432.578	1.729.483	1.664.134	1.829.803	
		<hr/>							
	VUOTI	EXPORT	19.790	14.608	22.649	123.978	83.754	108.819	
		IMPORT	132.372	144.053	108.398	498.195	465.245	483.451	
		TOTALE VUOTI	152.162	158.661	131.047	622.173	548.999	592.270	
		<hr/>							
	TOTALE			577.959	607.721	563.625	2.351.656	2.213.133	2.422.073
	TRANSHIPMENT		TOTALE	70.138	71.681	80.812	318.261	285.717	359.039

			IV TRIMESTRE		PROGRESSIVO ANNO		
in TEU		DIREZIONE	2021 vs 19	2021 vs 20	2021 vs 19	2021 vs 20	
HINTERLAND	PIENI	EXPORT	-5,4%	-12,9%	4,9%	6,3%	
		IMPORT	14,4%	14,7%	7,3%	16,2%	
		TOTALE PIENI	1,6%	-3,7%	5,8%	10,0%	
		<hr/>					
	VUOTI	EXPORT	14,4%	55,0%	-12,2%	29,9%	
		IMPORT	-18,1%	-24,8%	-3,0%	3,9%	
		TOTALE VUOTI	-13,9%	-17,4%	-4,8%	7,9%	
		<hr/>					
	TOTALE			-2,5%	-7,3%	3,0%	9,4%
	TRANSHIPMENT		TOTALE	15,2%	12,7%	12,8%	25,7%

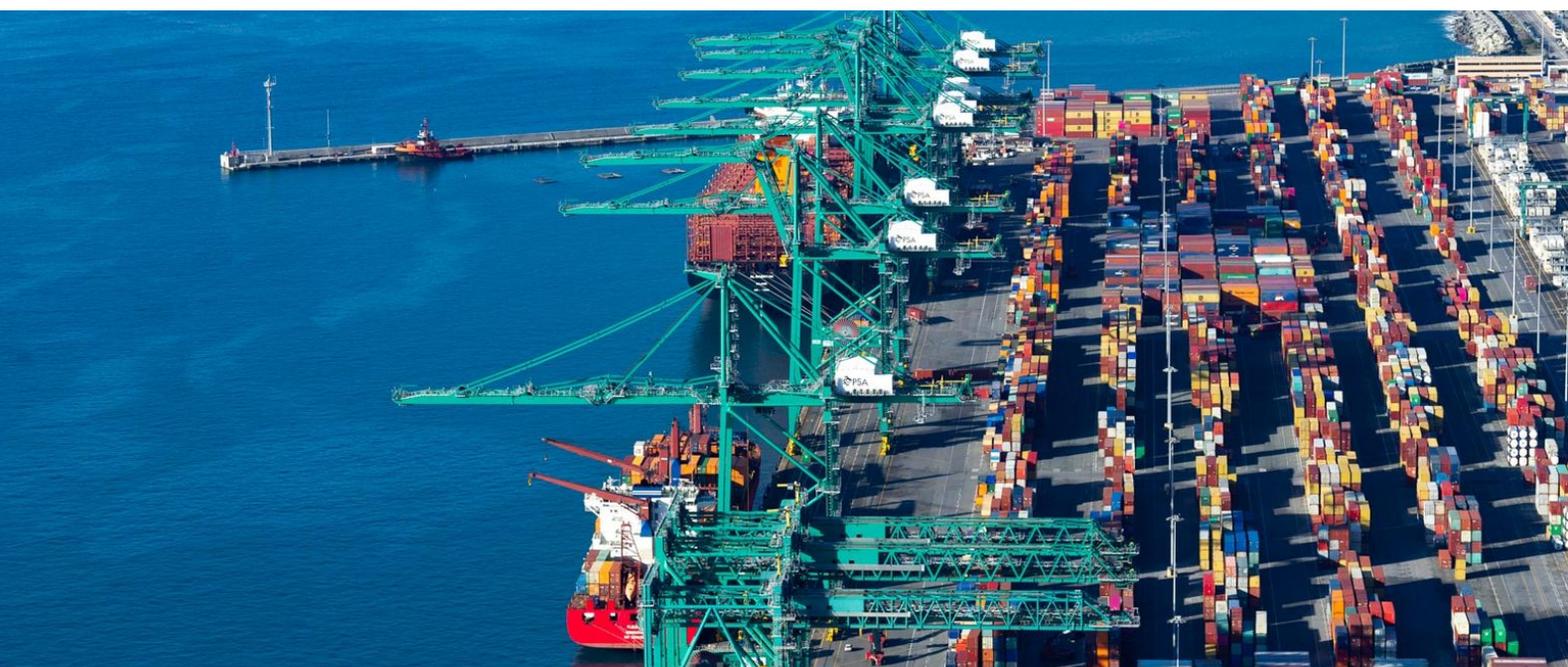
Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

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

L'importanza delle esportazioni per il sistema dei Ports of Genoa è confermata dall'analisi delle relazioni geografiche. Mentre si conferma il ruolo di riferimento delle due principali aree di commercio transoceanico del nostro sistema, ovvero dell'Estremo Oriente e del Nord America, il peso di quest'ultima cresce fino a rappresentare circa il 25% del totale delle esportazioni complessive del sistema, approssimandosi a 300.000 TEU, con un incremento rispetto al 2019 del 20%. Allo stesso tempo tornano ai livelli di traffico del 2019 le altre due aree di destinazione dei volumi di traffico in imbarco dai Ports of Genoa, ovvero il Medio Oriente e l'Estremo Oriente.

Di pari passo alla crescita delle importazioni e al seppur lieve riequilibrio fra i flussi di traffico, la movimentazione di vuoti nel 2021 registra una contrazione rispetto al 2019 (-4,8%) e si attesta 592.270 TEU.

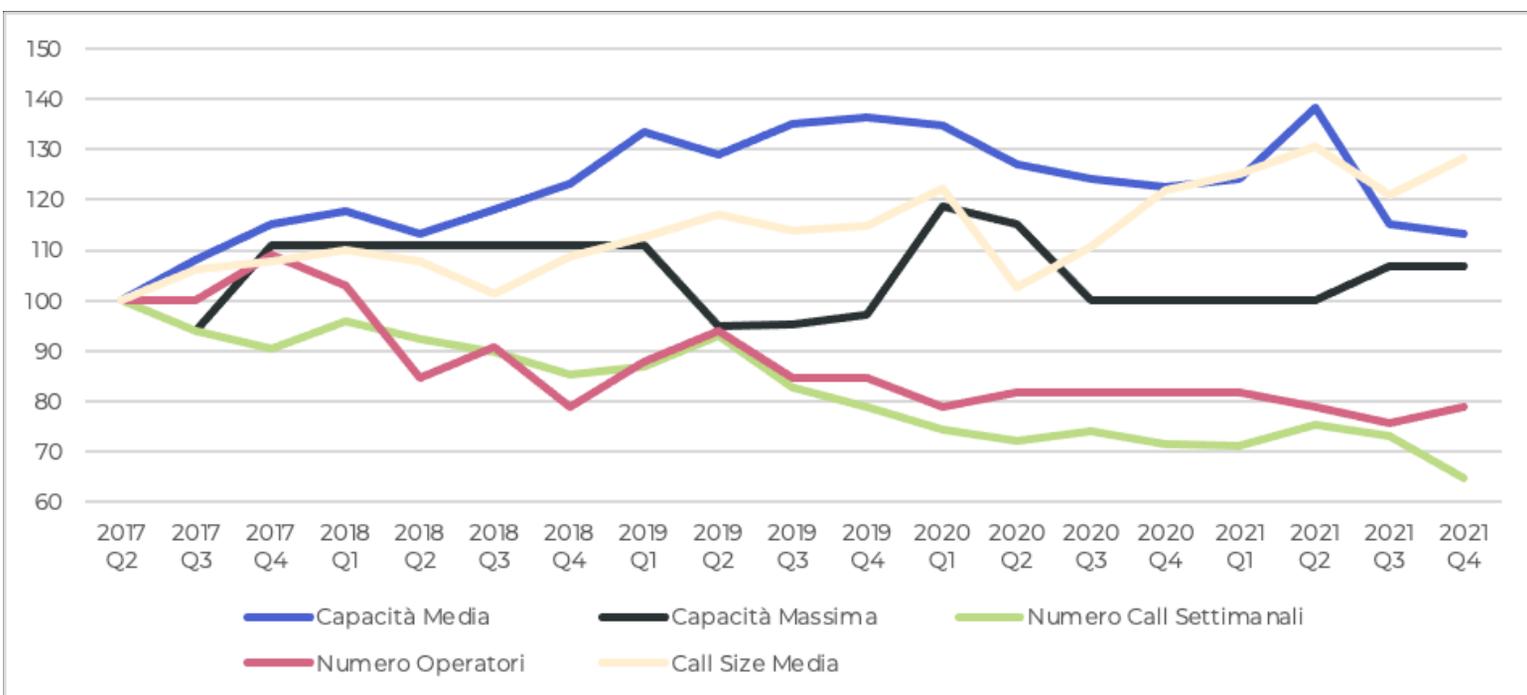
Nel 2021 crescono, inoltre, in maniera consistente le attività di trasbordo (+25,8% vs. 2020 e +12,8% vs. 2019) che rappresentano ora il 12,9% del totale dei traffici. Tale percentuale, significativamente meno rilevante rispetto a quanto accade negli altri porti europei, sia mediterranei che del Northern Range, rappresenta un altro elemento a conferma delle strette correlazioni fra i Ports of Genoa e l'hinterland di riferimento.



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

In termini di offerta di servizi marittimi nel sistema proseguono i fenomeni di concentrazione che caratterizzano l'industria e che, in qualche misura, sono stati acuiti dalle difficoltà operative che si sono verificate lungo il corso dell'anno: nel corso del 2021 si è confermato il numero medio di toccate settimanali che si è attestato fra 36 e 38 accosti nei primi tre trimestri dell'anno, salvo diminuire nel corso del quarto trimestre a 33, in virtù della ridotta domanda di trasporto e, pertanto di una temporanea riorganizzazione di alcuni servizi, soprattutto sulla direttrice dell'Estremo Oriente. Nello stesso periodo si consolida la call size media, ovvero il quantitativo di container, calcolato in pezzi, imbarcati e sbarcati nel corso di ogni singolo accosto nei porti del sistema, che si attesta nel 2021 a 782, rispetto ai 685 del 2020 e ai 687 del 2019. Limitando l'analisi ai soli servizi transoceanici, escludendo, perciò, dal novero i servizi feeder e quelli intra-Med, la call size si attesta a 1.458 pezzi nel 2021 rispetto ai 1.235 del 2020 e ai 1.193 del 2019. In questo contesto si registra anche un call size massima pari a 6.162 pezzi nel terzo trimestre del 2021.

**Grafico 2.3. Andamento della capacità delle navi, numero di call settimanali, numero operatori, Ports of Genoa, 2017-21, 2017 Q2=100**



Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale

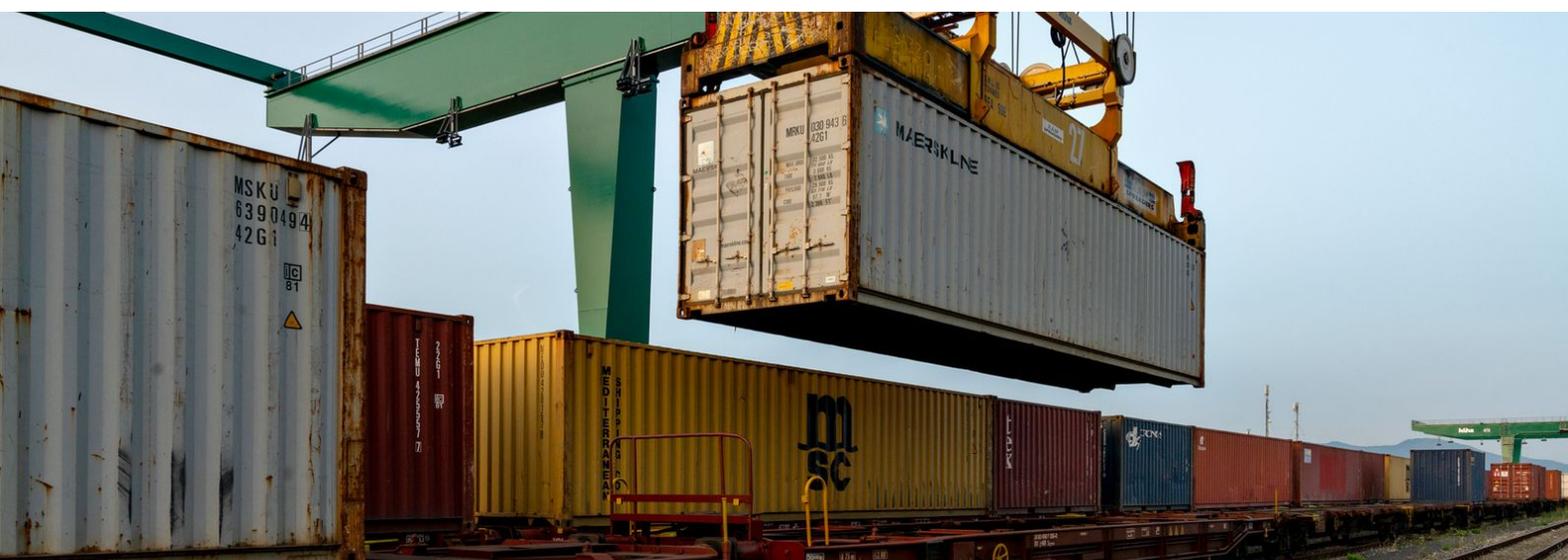
1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale
4. Rinfuse liquide
5. Rinfuse solide
6. Funzione industriale
7. Passeggeri

Una maggior domanda di trasporto ferroviario delle merci era già evidente nel corso del 2020 quando, a fronte di una flessione del traffico containerizzato registrata nei porti del sistema del Mar Ligure Occidentale, principalmente causata dalla crisi pandemica, si era verificato un incremento di volumi movimentati tramite ferrovia pari al 4,0% rispetto all'anno 2019, seppur in gran parte riconducibile all'avvio delle operazioni del terminal Vado Gateway.

Tale tendenza si è definitivamente affermata nel 2021, quando negli scali del sistema portuale si è registrata una crescita del 18,8% dei container trasportati via treno (pari a 380.250 TEU su base annua), movimentati su 9.500 treni e 162.300 carri. In termini assoluti si tratta del miglior risultato dell'ultimo decennio da tutti i punti di vista.

Alla crescita dei traffici ferroviari ha contribuito primariamente il polo di Genova Pra' che ha visto il numero di treni incrementare dai 4.705 del 2020 ai 5.539 dell'anno appena trascorso, anche in virtù del completamento degli interventi infrastrutturali programmati. Tali interventi riguardano principalmente il doppio binario collegamento con la stazione di Voltri Mare, che oggi è dotata di 6 binari di una lunghezza media di circa 500 metri, e un nuovo sistema di segnalamento e gestione centralizzato.

Il terminal di Vado Gateway, a sua volta, continua il proprio percorso di crescita in linea con le intenzioni espresse in fase di avvio delle attività, movimentando su ferrovia oltre 41.000 TEU, pari al 27,5% del totale dei volumi gateway dell'infrastruttura.



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

Con riguardo ai traffici ferroviari del bacino di Sampierdarena, nonostante siano stati movimentati un volume di traffico gateway pari a quasi un milione di TEU (+13,3% rispetto al 2020), si è registrata una leggera flessione dei contenitori movimentati a mezzo ferrovia rispetto al 2019, anche per effetto delle temporanee interruzioni per lavori alle linee di adduzione. Il numero di treni è passato dai 2.931 del 2020 ai 2.784 del 2021, per uno split modale del 10,9%, in flessione di quasi un punto percentuale rispetto all'anno precedente.

Nel sistema portuale, i container trasportati via ferro hanno complessivamente rappresentato il 15,7% del totale dei container gateway movimentati in entrata e uscita dagli scali del sistema: il rail ratio è risultato quindi in decisa crescita rispetto al 2019 (13,4%) ed al 2020 (14,5%), ed in generale dalla nascita del sistema portuale.

In arrivo presso i parchi ferroviari del porto, i treni trasportano sostanzialmente solo container pieni pronti per essere imbarcati, mentre sulla direzione inversa (import), i container vuoti rappresentano il 58% del volume totale, in quanto vengono inoltrati via ferro nei retroporti per essere resi disponibili in prossimità dei centri industriali e produttivi; tuttavia occorre menzionare come, rispetto agli anni precedenti, gli importatori abbiano maggiormente utilizzato la soluzione su rotaia.

In generale, quindi, i numeri evidenziano una maggiore propensione verso l'utilizzo di soluzioni di trasporto maggiormente sostenibili dal punto di vista ambientale, in primis la ferrovia, coerentemente con l'indirizzo dato dalla Comunità Europea e confermato dalla scelta del Governo italiano di sostenere con i fondi del PNRR le modalità trasportistiche meno impattanti dal punto di vista ambientale.

**Tab. 2.5. - Traffico Ferroviario, Volumi Container, Import/Export, Ports of Genoa, 2021, TEU**

	≠	DIREZIONE		PESO SU TOTALE	
		PIENI	VUOTI	PIENI	VUOTI
VOLUMI VIA TRENO	ARRIVO	211.581	2.509	98%	2%
	PARTENZA	59.742	106.418	37%	63%
	<b>TOTALE</b>	<b>271.323</b>	<b>108.927</b>		

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

1. Scenario	Come sopra evidenziato, si riscontra per la prima volta una tendenza
2. Container	differente rispetto al passato: il numero di container pieni in
3. Merce convenzionale	importazione movimentati via ferro è cresciuto del 32,6% rispetto al
4. Rinfuse liquide	2020, assestandosi al 8,3% di rail ratio in crescita di quasi un punto.
5. Rinfuse solide	Le esportazioni di contenitori pieni sono cresciute, invece, del 19,6%,
6. Funzione industriale	incrementando il modal split al 17,5%, rispetto al 15,8% del 2020.
7. Passeggeri	

**Tab. 2.5. - Traffico Ferroviario, Volumi Container, Import/Export, Ports of Genoa, 2021, TEU**

DIREZIONE	OPERAZIONE	PIENI/VUOTI	I TRIM.	II TRIM.	III TRIM.	IV TRIM.	2021
ARRIVO	IMBARCO	PIENI	19,5%	68,7%	3,7%	1,5%	19,6%
		VUOTI	-58,4%	-22,6%	181,1%	373,9%	91,3%
PARTENZA	SBARCO	PIENI	67,5%	23,1%	-2,7%	56,1%	32,6%
		VUOTI	-4,5%	61,6%	18,6%	-22,2%	10,1%
<b>TOTALE</b>			<b><u>17,5%</u></b>	<b><u>58,8%</u></b>	<b><u>7,6%</u></b>	<b><u>1,4%</u></b>	<b><u>18,8%</u></b>

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

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

Seppure, infatti, la Lombardia continui a rappresentare il principale mercato di riferimento dei porti del sistema del Mar Ligure Occidentale con quasi il 50% dei volumi in entrata e uscita dal porto, questa percentuale scende al 35,9% con specifico riferimento al traffico ferroviario, in linea con gli anni precedenti. D'altro canto, si segnala invece una crescita nei volumi movimentati nel caso del 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.

Il rail ratio della Lombardia si attesta, quindi, al 11,4%, più basso rispetto a quello complessivo a livello di sistema, mentre quello di Triveneto ed Emilia-Romagna appare più alto (rispettivamente 41,6% e 46,3%).

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

La crescita del peso del traffico ferroviario rispetto al totale dei volumi generati, soprattutto da e verso le regioni per le quali è necessario coprire maggiori percorrenze, conferma la preferenza che gli operatori accordano a una modalità che garantisce di raggiungere punti interni di consegna e presa in carico della merce più distanti dagli scali, con una maggiore convenienza economica rispetto al trasporto stradale.

La capacità del sistema portuale e logistico di ampliare l'offerta di servizi ferroviari rafforza il posizionamento a livello nazionale dei Ports of Genoa, anche in bacini di riferimento che non sono direttamente riferibili all'hinterland naturale degli scali.

In tale contesto, occorre segnalare che nel 2021 le relazioni con il Triveneto si sono arricchite di un nuovo servizio di collegamento con Pordenone e che nel contempo si sono rafforzati i servizi ferroviari da e verso Piacenza, Melzo, Verona, Rubiera e Padova.

**Tab. 2.7. - Traffico Ferroviario, Volumi Container per Aree Geografiche, Ports of Genoa, 2021, TEU**

	VOLUMI VIA TRENO		RAIL RATIO
	TEU	PESO %	
<b>LOMBARDIA</b>	136.622	35,9%	11,4%
<b>TRIVENETO</b>	106.370	27,96%	41,6%
<b>EMILIA-ROMAGNA</b>	96.646	25,41%	46,3%
<b>PIEMONTE</b>	42.409	11,15%	8,7%
<b>ALTRE</b>	282	0,07%	<1%
<b><u>TOTALE</u></b>	<b><u>380.328</u></b>		<b><u>15,7%</u></b>

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

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

In un contesto di forte crescita della domanda di trasporto ferroviario vanno inseriti gli interventi di ammodernamento e miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria portuale che interessano tutti i bacini del sistema portuale.

In aggiunta ai già citati interventi a cura di RFI che riguardano il porto di Genova Pra', va ricordato che a Vado Ligure è stato portato a termine nel Settembre 2021 l'adeguamento tecnologico e il potenziamento degli impianti di sicurezza e segnalamento nei pressi del raccordo ferroviario di Vado Ligure, mentre è in fase di progettazione l'ampliamento e adeguamento del terminal Intermodale di Vado Ligure per il potenziamento del parco ferroviario e il rifacimento della viabilità di accesso al bacino portuale.

Tra gli interventi più importanti nel porto di Savona va menzionato il ripristino della galleria ferroviaria sotto la fortezza del Priamar per cui è stato avviato il progetto di fattibilità tecnico-economica, oltre ad un intervento di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria finalizzata a garantire la circolazione dei convogli in sicurezza.

Sul fronte genovese, nel dicembre del 2021 è stata avviata la prima fase dei lavori di ammodernamento e prolungamento del parco ferroviario Rugna che, a regime, sarà dotato di 9 binari e nuovo sistema di segnalamento. Nel contempo RFI ha avviato nel 2021 la progettazione del collegamento ferroviario con il parco Campasso (tramite Galleria Molo Nuovo) e dell'intervento di adeguamento del Parco ferroviario Fuori Muro che rappresenterà, insieme al già citato nuovo parco ferroviario del Campasso, il principale scalo per la gestione della movimentazione di treni nel bacino di Sampierdarena, anche in vista della realizzazione della nuova diga foranea, consentendo così la movimentazione sostenibile di un crescente volume di traffico merci.

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

## Merce convenzionale

La merce convenzionale raggruppa due componenti di traffico con condizionamenti differenti tra loro: rotabili e merce varia. Entrambe le componenti sono ben rappresentate nei diversi porti del sistema, con i traffici di merce varia che sono, a loro volta, prevalentemente costituiti da acciai e prodotti ferrosi, prodotti forestali e cellulosa, carichi eccezionali e project cargo, oltre che dalla frutta movimentata dal terminal specializzato di Vado Ligure.

Il settore ha mostrato i primi segnali di ripresa a partire a partire dall'ultimo trimestre del 2020, con un trend registrato nel corso del 2021 che ha confermato questi primi segnali di ripresa.

Il terzo trimestre del 2021 si era chiuso con una performance positiva rispetto allo stesso periodo del 2020, ed anche l'ultimo trimestre segna un valore in crescita, contribuendo ulteriormente alla ripresa del settore.

Per questa merceologia, nel mese di dicembre si è registrata una crescita al 3,9% rispetto al 2020 e, sostanzialmente, in linea con quanto movimentato nello stesso mese del 2019 (-0,1%).

Il quarto trimestre dell'anno, infine, si è chiuso con un incremento del 2,5% rispetto agli stessi 3 mesi dello scorso anno, in leggero calo rispetto al risultato del 2019 (-1,4%), registrando un dato che contribuisce a stabilizzare la crescita nell'anno del sistema portuale a +12,4% rispetto al 2020. Il risultato, se confrontato con i 12 mesi del 2019 in cui gli effetti della pandemia non erano ancora presenti, sconta ancora un calo del 2,8% chiudendo l'anno a 14,8 milioni di tonnellate.

Le varie componenti di traffico della merce convenzionale, come più volte segnalato nelle note precedenti, mostrano però andamenti eterogenei sia tra le singole merceologie che tra i diversi scali del sistema.

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

Uno dei settori con la maggiore incidenza sul segmento della merce convenzionale è certamente la filiera dell'auto. Il 2021 si è dimostrato un anno positivo per il settore, anche se con un andamento profondamente differente nel corso dei 12 mesi. Dopo alcuni mesi di quasi totale blocco della produzione italiana di auto a seguito della pandemia, il mercato dell'auto ha registrato una repentina ripresa delle immatricolazioni a partire dal secondo trimestre dell'anno, con ottimi risultati nei mesi successivi ed un successivo rallentamento a partire dal mese di settembre, sia a livello italiano che a livello europeo. Il risultato annuale italiano delle immatricolazioni (+5,5%) si conferma superiore alla media UE (-2,4%) ed a quello dei principali paesi europei (Francia +0,5%, Germania -10,1% e Spagna +1,0%), seppure ancora lontano dai livelli del 2019. Se si confronta il dato delle immatricolazioni del 2021 con quanto fatto nell'ultimo anno precedente alla pandemia si registra un pesante calo nel settore (-25,5% a livello europeo e -23,9% a livello nazionale) con l'unica nota relativamente positiva di aver registrato risultati meno negativi di quelli fatti dai principali competitor.

Questo calo è prevalentemente portato da un combinato di effetti: un rallentamento fisiologico dopo la repentina ripresa successiva al lockdown del 2020, un allentamento degli incentivi fiscali erogati dai vari governi europei e, soprattutto, la cosiddetta "crisi del microchip" che sta tenendo ferme diverse fabbriche a livello globale con anche un ricorso alla cassa integrazione straordinaria diffusa a livello europeo. Nonostante ciò, i mercati di riferimento degli scali del sistema hanno mostrato segnali di tenuta, sia dal punto di vista della materia prima (gli acciai importati) che da quello dei prodotti finiti (auto ed altri veicoli).

Il segmento dei prodotti metallici ha visto una buona ripresa: nel porto di Genova. Il quarto trimestre del 2021 si è chiuso con un buon incremento su base annua del 46,0%, che risulta ancora più significativo se comparato con il 2019 (+42,6%). Il progressivo per i primi 12 mesi registra un incremento del 26,3% rispetto allo stesso periodo del 2020, ma rimane ancora indietro se confrontato coi risultati del 2019 (-15,3%). La performance dello scalo savonese risulta altrettanto positiva con un incremento del 14,0% rispetto al quarto trimestre del 2020 (+46,4% confrontato con il Q4 del 2019) ed un progressivo sull'intero anno che mostra una crescita del 145,3% rispetto al 2020 e del 20,9% rispetto al 2019.

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

Il segmento di maggior peso all'interno della merce convenzionale è sicuramente quello di rotabili che ha mostrato performance differenziate tra i due diversi scali del Sistema, nel periodo preso in esame. I traffici di rotabili ed auto nuove nel porto di Genova hanno mostrato, durante il quarto trimestre del 2021 una ripresa del 2,7% rispetto allo stesso periodo del 2020 (-0,8% rispetto al Q4 2019) ed una performance complessiva per i 12 mesi del 8,6% (ma -0,9% rispetto al 2019) chiudendo dicembre con circa 4,7 milioni di metri lineari movimentate sulle banchine genovesi nel corso dell'anno. Negli scali di Savona-Vado Ligure, l'ultimo trimestre dell'anno si è concluso con un calo del 3,1% rispetto allo stesso periodo del 2020 (-8,8% rispetto al 2019), mentre il risultato dell'anno si è attestato a 4,1 milioni di tonnellate (+16,3% rispetto al 2020). In questo secondo caso, rispetto a quanto visto negli scali genovesi, il calo su base annua è rimasto più accentuato e non si è ancora registrata una completa ripresa rispetto ai volumi del 2019 (-4,4%).

### Movimentazione merce convenzionale, Mar Ligure Occidentale, 2019-21 (tonn)

MERCE CONVENZIONALE		IV TRIMESTRE			PROGRESSIVO ANNO		
		2019	2020	2021	2019	2020	2021
GENOVA	Rotabili	2.294.293	2.231.653	2.284.557	8.917.980	8.166.898	8.875.981
	Merce varia	106.620	103.251	163.106	519.937	389.511	511.252
	Auto al seguito	83.444	54.023	80.987	725.949	429.539	605.911
SAVONA	Rotabili	1.074.609	1.010.944	979.845	4.296.472	3.530.266	4.105.412
	Merce varia	153.121	172.443	152.313	779.287	663.235	717.834
<b>TOTALE</b>		<b>3.712.087</b>	<b>3.572.314</b>	<b>3.660.807</b>	<b>15.239.625</b>	<b>13.179.449</b>	<b>14.816.391</b>

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

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

I traffici di rotabili mostrano ancora una profonda concentrazione dal punto di vista geografico, la maggior parte delle movimentazioni del porto di Genova ha come origine o destinazione altri porti italiani, con le isole maggiori che registrano la più alta frequenza di servizi, seguiti da Tunisia, Malta e Marocco.

I porti di Savona-Vado Ligure registrano invece una quota preponderante di traffici con la Spagna seguita dagli scambi nazionali e da quelli con la Francia, favoriti dai servizi effettuati da Corsica Ferries.

Va sicuramente sottolineato come la buona tenuta del settore rotabile sia principalmente da attribuire alla concomitanza di due fattori chiave, strettamente interconnessi tra loro, come l'esistenza delle Autostrade del Mare e la presenza dei principali operatori del settore negli scali del sistema.

Le Autostrade del Mare sono uno degli snodi intermodali principali per il traffico stradale che ha origine o destinazione tra le sponde del Mar Mediterraneo. Oltre al miglioramento dell'efficienza logistica, gli incentivi dedicati a questo tipo di trasporto (e.g. il Marebonus) rendono ancora più attrattiva questa modalità per gli operatori. A conferma di ciò, la quasi totalità dei traffici rotabili movimentati negli scali del sistema sono direttamente imputabili alle Autostrade del Mare (98% del traffico genovese) con operatori come Grimaldi, GNV e Tirrenia, tutti presenti negli scali del sistema, tra i principali attori del settore.

Il comparto delle merci varie, oltre che dai prodotti metallici indicati in precedenza, è costituito dal segmento dei prodotti forestali e da quello della frutta.



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

Per ciò che riguarda i prodotti forestali, come storicamente avviene nella movimentazione di questa categoria di prodotti, l'andamento dei traffici registra variazioni anche molto consistenti sia su base mensile che relativamente ai risultati dei vari porti del sistema.

Nel porto di Genova, il quarto trimestre del 2021 dei prodotti forestali ha mostrato un risultato più che doppio rispetto allo stesso periodo del 2020 (+57,3%), mentre il risultato annuo si è chiuso con un incremento del 34,9% rispetto al 2020. Allargando il confronto al 2019, l'incremento su base annua è ancora più consistente (+93,8%), ma è principalmente imputabile alla parziale disponibilità del magazzino dedicato al ricovero della cellulosa nel corso del 2019. Lo scalo savonese mostra un calo più marcato durante l'ultimo trimestre dell'anno (-40,7% rispetto al 2020 e -21,8% rispetto al 2019) con una chiusura dell'anno vicina al -19,5 rispetto al precedente e del -27,6% rispetto al 2019. Nel porto di Genova i volumi complessivi hanno quasi raggiunto le 109 mila tonnellate, mentre Savona raggiunge le 162 mila.

La frutta, altra componente di rilievo all'interno del segmento della merce varia, ha chiuso il quarto trimestre del 2021 con una movimentazione nel porto savonese pari a circa 88 mila tonnellate, registrando un calo del 4,3% rispetto al 2020 e del 3,8% rispetto allo stesso trimestre del 2019. A livello progressivo, il risultato annuo mostra un calo del 5,1% rispetto al 2020 e dell'8,3% nel confronto con il 2019. Questo calo, oltre che ad una contrazione dei consumi, è dovuto soprattutto ad un incremento di quota di frutta trasportata all'interno di container refrigerati che, infatti, hanno chiuso il 2021 con una crescita del 12,6% rispetto al 2020 e del 12,8% rispetto al 2019.

1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale
- 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 greggio pur facendo registrare buone performance anche nelle rinfuse liquide minori a cui si associa un elevato valore unitario delle merci.

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

Il consumo di petrolio greggio è strettamente correlato con l'andamento di alcuni specifici settori economici. L'ultimo report dell'International Energy Agency riporta come circa 2/3 del greggio consumato a livello globale sia raffinato per il settore dei trasporti (soprattutto gasolio da autotrazione e benzina per il trasporto aereo e terrestre), con una percentuale pari al 17% utilizzata come materia prima nei vari processi industriali di trasformazione (produzione materiali plastici, ecc..) ed il residuo dedicato alla produzione di riscaldamento ed energia nel settore industriale, commerciale, residenziale ed agricolo.

Nel 2019 la domanda globale di crudo aveva raggiunto i 100 milioni di barili al giorno (circa 5 miliardi di tonnellate annue), per poi crollare a 91 milioni di barili al giorno nel corso del 2020 e risalire a 96 milioni a fine 2021, un dato pari a quello registrato nel 2016.

Sempre secondo le stime dell'International Energy Agency, nel corso del 2020, il consumo di petrolio greggio delle raffinerie europee ha mediamente registrato un calo di 1,5 milioni di barili al giorno (circa 65 milioni di tonnellate durante l'intero anno). Questo calo ha avuto un pesante impatto sulle prospettive di crescita registrate fino al 2019 rallentando le prospettive di crescita di circa 3 anni.

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

A livello globale i consumi di greggio sono stimati tornare ai livelli pre-covid nel corso del 2023 ma, analizzando i trend dei singoli paesi, si registrano tendenze molto differenti tra le economie avanzate e quelle in via di sviluppo. A livello europeo, sebbene il calo nel primo trimestre sia stato più contenuto, e il consumo per il 2021 sia previsto in crescita rispetto al 2020 (+5,8%), le attuali previsioni relative alla domanda dei prossimi 5 anni non vedono per il settore della raffinazione il ritorno ai livelli del 2019 (14,9 milioni di barili/giorno previsti per il 2026 rispetto ai 15,7 milioni del 2019).

Le raffinerie italiane, e quelle collegate con i porti del sistema, hanno mostrato andamenti in linea con quelli del resto del mercato europeo.

Per quello che riguarda l'ambito più locale del mercato, e quindi le raffinerie afferenti al sistema portuale, si registra il protrarsi degli interventi di manutenzione straordinaria all'impianto EST (Eni Slurry Technology) della raffineria ENI di Sannazaro che dovrebbe perdurare ancora per tutto il 2022, oltre alla prossima manutenzione di alcuni impianti della raffineria di Trecate che dovrebbe limitare l'import di greggio nello scalo di savonese per circa 3 mesi.

In chiave prospettica, al di là dei trend di mercato, se verrà confermata l'ipotesi di riconversione della raffineria ENI di Livorno, sulla scia di quanto fatto a Marghera e con l'obiettivo di andare sempre più incontro alla domanda del mercato, si potrebbe ipotizzare un parziale dirottamento di quei volumi sul terminal genovese che alimenta la raffineria ENI di Sannazaro. Al netto di eventuali cambi di programma da parte della proprietà della raffineria di Livorno, al momento attuale è previsto lo stop all'attività di raffinazione a partire dalla fine del 2022.

Inoltre, secondo le stime pubblicate dall'Unione Energie per la Mobilità, associazione di categoria per il settore petrolifero e della raffinazione, in Italia nel corso del 2020 si è registrata una contrazione relativa al consumo di petrolio greggio pari al 16,6% rispetto al 2019. Questo calo è dovuto, in questa proporzione, agli effetti della pandemia ma non va neppure ignorato un trend consolidato nel mercato che ha visto i citati consumi scendere da 70,4 milioni di tonnellate nel 2011 a 60,2 nel 2019 per poi cedere ulteriormente fino ai 50,2 milioni del 2020.

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

I dati di UN.E.M. per il 2021 vedono i consumi nazionali in crescita del 9,8% pari ad una movimentazione complessiva di 55,3 milioni di tonnellate. Il dato è in ripresa rispetto al 2020 ma ancora lontano dai 60,2 milioni di tonnellate registrati nel 2019 (-8,2%).

Questo calo risulta imputabile alla concomitanza di diversi fattori quali una domanda di trasporto ancora ridotta, l'aumento dei prezzi del petrolio e dei suoi derivati (i carburanti da autotrazione hanno registrato un incremento medio del 24,1% rispetto al 2020 e del 10,2% rispetto al 2019) e la necessità di smaltire le scorte accumulate nel corso del 2020. I prodotti raffinati stoccati nel corso del 2020, ad esempio, sono aumentati del 7,5% e questa tendenza non può che influire sulla domanda di greggio per la raffinazione nel corso del 2021.

**Tab. 4.1. – Movimentazione rinfuse liquide, Mar Ligure Occidentale, 2019-21 (tonn)**

RINFUSE LIQUIDE		IV TRIMESTRE			PROGRESSIVO ANNO		
		2019	2020	2021	2019	2020	2021
GENOVA	OLI MINERALI	3.517.603	2.462.606	3.077.661	14.544.799	10.087.153	12.284.624
	ALTRE RINFUSE LIQUIDE	200.525	198.596	208.781	817.151	716.384	759.247
	Oli vegetali, vino	81.780	69.240	97.321	279.829	249.888	305.872
	Prodotti chimici	118.745	129.356	111.460	537.322	466.496	453.375
SAVONA	OLI MINERALI	1.614.508	1.557.888	1.605.151	6.239.589	5.915.422	5.559.912
	ALTRE RINFUSE LIQUIDE	19.447	22.307	42.746	60.046	75.039	106.608
	Oli vegetali, vino	19.447	22.307	42.746	60.046	75.039	106.608
	Prodotti chimici	0	0	0	0	0	0
<b>TOTALE</b>		<b>5.352.083</b>	<b>4.241.397</b>	<b>4.934.339</b>	<b>21.661.585</b>	<b>16.793.998</b>	<b>18.710.391</b>

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

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

A livello di sistema portuale, nel corso dell'ultimo trimestre dell'anno gli oli minerali hanno registrato una crescita del 16,5% rispetto allo stesso periodo del 2020 chiudendo il periodo con una movimentazione pari a circa 4,7 milioni di tonnellate. Il risultato progressivo del 2021 si è attestato poco sopra i 17,8 milioni di tonnellate, in crescita dell'11,5% rispetto al 2020 ma ancora in calo nel confronto con il 2019 (-14,1%).

Analizzando le performance dei singoli scali, il quarto trimestre del 2021 ha raggiunto i 1,6 milioni di tonnellate nei terminal di Savona-Vado Ligure (+3% rispetto al 2020), su livelli simili a quelli precedenti alla pandemia (-0,6% rispetto al 2019), mentre nello scalo genovese si è registrato un periodo ottobre-dicembre con volumi pari a circa 3,1 milioni di tonnellate (+25,0% rispetto al 2020 e -12,5% rispetto al 2019).

L'andamento progressivo dell'anno mostra un calo degli scali savonesi (-6,0% sul 2020 e -10,9% sul 2019) ed un risultato positivo per il bacino genovese (+21,8% rispetto al 2020 ma ancora in calo del 15,5% rispetto al 2019).

Dal punto di vista della distribuzione geografica, i paesi con cui sono attive le maggiori relazioni commerciali sono, oltre all'Italia stessa, Turchia, Libia e Russia. Per ciò che riguarda la Turchia, nonostante il porto d'imbarco di Ceyhan sia effettivamente localizzato sul territorio turco, la materia prima proviene via condotte dall'Iraq o dall'area del Caucaso.

Le altre rinfuse liquide riportano risultati contrastanti a seconda delle singole merceologie. Le rinfuse alimentari (prevalentemente olii vegetali e vino) mostrano una buona performance in entrambi gli scali. A Genova il quarto trimestre dell'anno ha visto una crescita del 40,6% rispetto allo stesso periodo del 2020 e del 19% rispetto al 2019, mentre Savona-Vado Ligure mostra un incremento ancora più rilevante con una crescita del 91,6% rispetto al 2020 e del 119,8% nel confronto con il quarto trimestre del 2019. A livello di crescita annua i terminal dello scalo genovese mostrano una crescita del 22,4% rispetto a quanto fatto nel 2020 e del 9,3% rispetto al 2019, mentre gli scali di Savona-Vado Ligure sono cresciuti rispetto alle due annualità del 42,1% e del 77,5%.

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

Questo trend conferma, oltre che una ripresa rispetto al rallentamento del 2020, la buona domanda, attuale e prospettica, di un settore atteso in crescita a livello nazionale.

Lo scenario relativo al settore dei chimici, invece, mostra un andamento differente registrando un calo, oltre che rispetto al 2019 (-15,6%), anche rispetto al 2020 (-2,8%), segnale quest'ultimo di una mancata ripresa del settore ancora penalizzato dagli effetti della pandemia.

A livello complessivo i principali produttori e consumatori di prodotti chimici sono concentrati 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 che, invece, ha raggiunto il 44,6% del totale. Secondo le ultime stime di CEFIC (The European Chemical Industry Council), la produzione di gomme e plastiche assorbe il 15,5% del totale dei prodotti chimici processati e, in generale, il settore dell'industria ne assorbe il 55,6%.

A livello locale, 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.



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

## Rinfuse solide

Le rinfuse solide movimentate nel 2021 a livello di sistema registrano circa 2,5 milioni di tonnellate (+16,5%) mostrando un buon risultato rispetto alla performance del 2020 ma mostrando ancora un ritardo rispetto ai 3,1 milioni di tonnellate del 2019 (-19,0%).

Come anticipato in diverse note precedenti, il confronto con l'anno 2019 per il settore delle rinfuse solide è condizionato dai materiali conferiti per la realizzazione della nuova piattaforma contenitori di Vado Ligure. Se non si considerassero le circa 600.000 tonnellate annue sbarcate fino al 2019, il settore mostrerebbe un completo ritorno sui livelli pre-pandemia (+0,3%).

Il risultato appare in linea con i segnali di ripresa mostrati dal settore dopo le chiusure della scorsa primavera/estate ed è prevalentemente dovuto all'ottima performance dei traffici dello scalo di Genova che hanno chiuso il periodo a 761 mila tonnellate, con un importante incremento delle movimentazioni fatte nel corso dello stesso periodo del 2020 (28,1%) e del 2019 (+20,8%).

Questo risultato è prevalentemente imputabile alla crescita di carbone e petcoke che, rispetto al 2019, registra un incremento pari al 31,9%.

Per ciò che riguarda lo scalo di Savona, il 2021 registra un incremento del 12,2% rispetto al 2020 che porta a chiudere l'anno poco sotto 1,8 milioni di tonnellate, comunque ancora lontano dai circa 2,5 milioni del 2019 (-35,1%). Anche in questo caso, escludendo i materiali conferiti per la costruzione della piattaforma di Vado Ligure, il dato assume dimensioni diverse con un calo di circa il 6,5% rispetto al 2019.

Il calo della componente commerciale, allo stato attuale, risulta quasi interamente imputabile al mercato delle rifuse cerealicole e dei semi oleosi, ancora condizionati da una debole domanda da parte dei mercati di riferimento.

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

Questo segmento ha subito un generale calo della domanda (-7,3% nei primi 10 mesi a livello nazionale) ed un contestuale aumento dei prezzi che ha contribuito a sostenere la produzione interna a discapito dell'import dall'estero.

**Tab. 5.1. – Movimentazione rinfuse solide, Mar Ligure Occidentale, 2019-21 (tonn)**

RINFUSE SOLIDE	IV TRIMESTRE			PROGRESSIVO ANNO		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
<b>GENOVA</b>	154.498	212.341	177.597	630.288	594.345	761.080
<b>SAVONA</b>	429.913	494.372	426.298	2.483.075	1.568.584	1.759.786
<b><u>TOTALE</u></b>	<b><u>584.411</u></b>	<b><u>706.713</u></b>	<b><u>603.895</u></b>	<b><u>3.113.363</u></b>	<b><u>2.162.929</u></b>	<b><u>2.520.866</u></b>

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 profondo sbilanciamento tra import ed export con la quasi totalità delle merci movimentate che vengono sbarcate sulle banchine degli scali del sistema.

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

## Funzione industriale

Nonostante la crisi legata all'emergenza sanitaria, il 2021 ha registrato risultati positivi per il mercato dell'acciaio. La produzione mondiale di acciaio è cresciuta, nei 64 paesi dichiaranti alla World Steel Association, del 3,6%, rispetto al 2020, attestandosi a quasi 1,9 miliardi di tonnellate.

In Italia sono state prodotte 2,4 milioni di tonnellate di acciaio, realizzando il miglior risultato dal 2012.

Per quanto concerne i prodotti siderurgici movimentati sulle banchine del sistema portuale nel 2021 ammontano a 1.958.059 di tonnellate: +644.727 rispetto al 2020 e + 23.480 rispetto al 2019. Il comparto industriale, a partire dal mese di agosto 2021, ha registrato un recupero rispetto al 2019 che ha contribuito a far registrare una variazione cumulata del +1,2%, mentre dal confronto con il 2020, emerge come l'anno appena trascorso sia stato l'anno della ripresa del settore, con una crescita del 49,1%.

Il 2022 è stimato essere un anno promettente sia a livello macroeconomico sia per il settore siderurgico. Tuttavia, non mancheranno alcuni elementi d'incertezza derivanti dalle dinamiche pandemiche, dalle interruzioni della supply chain, dal caro energia e dal costo delle materie prime.



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

## Traffico passeggeri

Nell'ultimo biennio di crisi globale l'industria crocieristica è stata la più colpita tra i vari settori dello shipping. Nel 2020 ha registrato risultati drammaticamente negativi sia a causa del blocco dei trasporti e delle misure restrittive imposte dai governi per contrastare la diffusione dell'epidemia sia dal crollo della domanda causata dalla percezione del prodotto a seguito dei fatti di cronaca circa il rischio infettivo a bordo delle navi. Malgrado ciò, il settore ha saputo reagire e, forte di una stabilità economica e patrimoniale dei gruppi che dominano il mercato, è riuscito a resistere alle condizioni avverse.

Per l'anno appena conclusosi la ripresa del settore crocieristico a livello nazionale è iniziata in maniera consistente dal mese di maggio, con le gradualità aperture delle frontiere nazionali e internazionali e l'evoluzione della campagna vaccinale.

Secondo le stime consuntive elaborate da Risposte Turismo circa le movimentazioni passeggeri negli scali crocieristici italiani, nel 2021 l'AdSP del Mar Ligure Occidentale, con un numero di accosti pari a 215, si è confermata il primo sistema portuale per traffico crocieristico. In termini di passeggeri movimentati il sistema ha registrato performance positive rispetto al 2020: +4010,8% nel II trimestre, +1955,4% nel III trimestre e +871,6% nel IV. Con un totale di 591.391 passeggeri (+186,1% rispetto al 2020, ma -70,7% rispetto al 2019), i porti di Genova e Savona hanno accolto una quota pari al 24% del totale dei crocieristi movimentati in Italia.

Il porto di Genova si è posizionato al secondo posto nella classifica dei primi 10 porti italiani per passeggeri movimentati<sup>[3]</sup>, con 416.386 passeggeri (+217,6% rispetto al 2020, -69,1% rispetto al 2019) e 142 toccate (+195,8%), mentre si è collocato al primo posto nella classifica degli homeport con 228.279 crocieristi, superando i circa 195.000 di Civitavecchia.

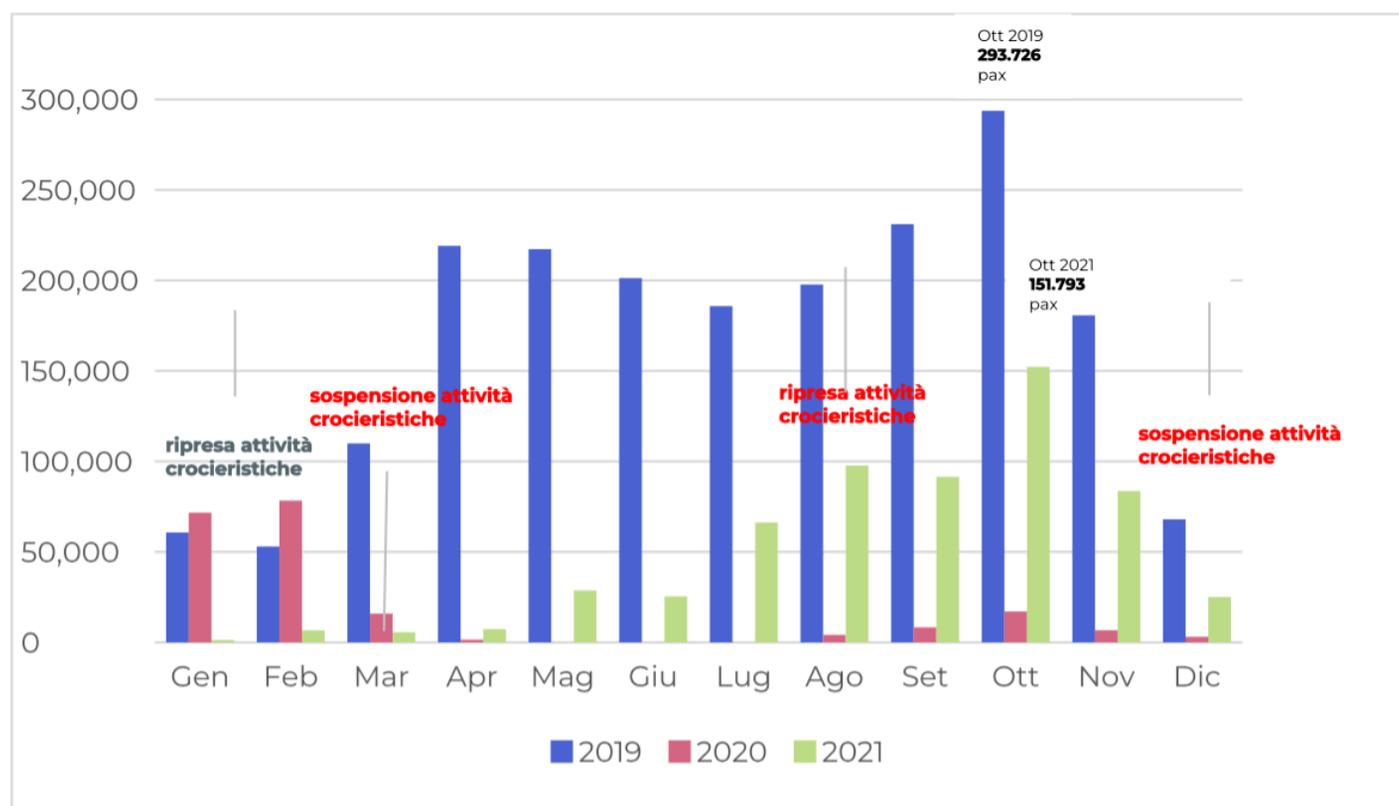
<sup>[3]</sup>Fonte: Italian Cruise Watch 2021, Risposte Turismo.

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

Savona si è posizionata al sesto posto[4] nella top 10 dei porti italiani per passeggeri movimentati, con 175.005 passeggeri (+132% vs 2020, -74% vs 2019).

La crescita del settore crocieristico proseguirà anche nel 2022: nei porti italiani sono previsti 6 milioni di passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti), pari a circa +118% sul 2021, e circa 3.000 toccate nave (+102%), mentre a livello globale si stimano 12 milioni di passeggeri, quasi la metà del 2019.

**Grafico 7.1.- Movimentazione passeggeri da traffico crocieristico Mar Ligure Occidentale, 2019-2021**



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 locale il quadro previsivo del primo semestre appare condizionato dalla recrudescenza della pandemia; tuttavia, ci si attende che la prossima stagione estiva, sostenuta dall'andamento della campagna di vaccinazione, da un maggior occupancy rate, nonché dall'entrata in servizio nuove navi, innovative sia per dimensione che per propulsione, che scaleranno i porti del sistema portuale MaLO, possa incrementare i risultati del 2021.

Per quanto concerne il traffico passeggeri ferry, a livello nazionale, anche in questo caso si segnala il significativo impatto che la pandemia ha avuto nel corso del 2021 al quale si aggiungono le tematiche del rinnovo della continuità territoriale marittima e dei bandi di gara per l'offerta di navi da destinare all'alloggio dei migranti in quarantena.

Nel sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, sebbene lontane dai valori del 2019, a partire dal secondo trimestre 2021 le movimentazioni hanno registrato andamenti positivi (+147,1%, +34,8% e +82,0%) rispetto ai corrispondenti trimestri del 2020.

Lo scalo di Genova che ha registrato 1.678.270 passeggeri e quello savonese ne ha movimentati circa 218.877 mila. Nel complesso, il traffico dei traghetti si è attestato a quasi 1,9 milioni di passeggeri, con un aumento del 41,6% rispetto all'anno precedente, ma in contrazione del 25% rispetto al 2019.

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 Sicilia, Corsica, Spagna, Marocco ed Algeria.



1. Scenario
  2. Container
  3. Merce convenzionale e rotabile
  4. Rinfuse liquide
  5. Rinfuse solide
  6. Funzione industriale
  7. Passeggeri
- I collegamenti principali dal porto di Savona sono, invece, diretti alla Corsica oltre che alla costa sud della Spagna ed al Marocco.
- Le previsioni per il 2022 del comparto traghetti sono positive: nello scalo Genovese si prevede un incremento del 15%, mentre a Savona ci si attende una crescita del 28%.

**Tab. 7.1 - Movimentazione passeggeri, Mar Ligure Occidentale, 2019-21, IV trimestre e anno (unità)**

MOVIMENTO PASSEGGERI	IV TRIMESTRE			PROGRESSIVO ANNO		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
<b>Crociere</b>	542.406	26.852	260.907	2.018.270	206.689	591.391
<b>Traghetti</b>	256.041	125.392	228.158	2.528.994	1.340.298	1.897.192
<b><u>TOTALE</u></b>	<b><u>798.447</u></b>	<b><u>152.244</u></b>	<b><u>489.065</u></b>	<b><u>4.547.264</u></b>	<b><u>1.546.987</u></b>	<b><u>2.488.583</u></b>

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



Autorità di Sistema Portuale del  
Mar Ligure Occidentale

Palazzo San Giorgio  
Via della Mercanzia 2  
16124 Genova

[marketing@portsofgenoa.com](mailto:marketing@portsofgenoa.com)



[www.portsofgenoa.com](http://www.portsofgenoa.com)