

Report Traffici

Q3 2023

portsofgenoa.com



The Southern
Gateway To Europe

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

Scenario di sistema

Nel terzo trimestre 2023 i Ports of Genoa continuano a scontare l'andamento globale dei traffici internazionali: il volume complessivo di traffico si è, infatti, attestato a 16.202.620 tonnellate, in arretramento tanto rispetto al secondo trimestre dell'anno in corso (-1,6%) quanto nel confronto con lo stesso periodo del 2022 (-3,9%).

Diversamente da quanto registrato nel primo semestre si registrano alcune variazioni di tendenza nel dettaglio delle merceologie movimentate nei porti del sistema: rispetto ai primi mesi del 2023 si segnala, infatti, un rimbalzo nelle operazioni di movimentazione delle rinfuse solide (+11,9%) e un, seppure marginale, recupero nel comparto degli olii minerali (+2,7% congiunturale, comunque in contrazione nel confronto tendenziale con l'anno precedente, -2,2%). Di segno opposto, invece, l'andamento dei rotabili e delle merci convenzionali che registrano un rallentamento nel trimestre, attestandosi a 3.832.208 tonnellate (-3,2% vs. 2022).

Prosegue, nel settore delle merci containerizzate la dinamica negativa dei mesi precedenti, anche sulla scorta di un rallentamento generalizzato delle movimentazioni a livello globale ed europeo: l'andamento negativo dei volumi si conferma nel periodo sia per quanto riguarda il peso della merce (6.015.810 tonnellate, -7,3% vs.2022) che in termini di unità di carico movimentate (673.454, -3,0% vs. 2022).

I pochi segnali raccolti nel trimestre non sono sufficienti a riportare in territorio positivo il risultato progressivo dei primi tre periodi dell'anno: nel sistema sono state movimentate complessivamente 48.645.884 tonnellate di merce, pari al -4,8% rispetto al 2022. Nello specifico dei comparti in nessuno di questi registra un risultato migliore rispetto all'anno precedente, neppure nel settore delle merci convenzionali che segnano una contrazione pari all'1,0%

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

nell'andamento complessivo del 2023. Si segnala, parimenti, un ulteriore rallentamento dei container movimentati nei Ports of Genoa, che si attestano nei primi 9 mesi del 2023 a 2.073.463 TEU, pari al 2,1% in meno rispetto al 2022.

I razionali che sottostanno all'andamento generale dei traffici, non solo nel nostro sistema, ma anche nel più ampio contesto globale non sembrano mutare rispetto a quanto evidenziato negli ultimi mesi a partire dalla seconda metà del 2022. Nel corso del 2023 si è, infatti, registrato un progressivo raffreddamento dei commerci internazionali che nel confronto congiunturale dei trimestri ha segnato un sostanziale azzeramento delle proiezioni di crescita dei volumi di traffico. Stando alle analisi di UNCTAD (Review of Maritime Transport 2023) le cause di questa tendenza sono le medesime già più volte evidenziate nei mesi precedenti: la crescita dei prezzi, soprattutto nel settore energetico e in quello dei prodotti alimentari, il tentativo, ripetutamente sostenuto dall'aumento dei tassi di interesse, da parte delle banche centrali di contrastare l'inflazione e il mancato aggancio, soprattutto nel contesto europeo, fra quest'ultima e i salari. Tali dinamiche sembrano destinate a permanere fino alla fine di quest'anno e ad influenzare anche i primi mesi del 2024.

Nel settore passeggeri, dopo mesi estremamente positivi nei due comparti, risulta una divaricazione delle tendenze. Nel settore dei traghetti, infatti, complice anche una contrazione delle presenze turistiche nel nostro Paese, si segnala una contrazione del 4,6% (1.637.287 passeggeri), mentre in quello delle crociere prosegue la crescita del numero di turisti che scelgono questa opzione di vacanza e si registra la movimentazione di 830.231 passeggeri (+34,7% rispetto al 2022). L'andamento estremamente positivo del settore contribuisce al risultato del sistema nel comparto passeggeri sia per quanto riguarda il trimestre (2.467.518 unità, +5,7% vs. 2022) che nel progressivo del 2023 (4.213.961, +24,4%).

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

Tab. 1.1. – Movimentazione di merci e passeggeri, Ports of Genoa, Il trimestre e progressivo gen-set

Tonnellate	III Trimestre				Progressivo Gen-Set			
	2021	2022	2023	2023vs.22	2021	2022	2023	2023vs.22
Merce Containerizzata	6.411.361	6.490.676	6.015.810	-7,3%	19.604.374	20.363.679	19.223.328	-5,6%
Merce Convenzionale e rotabile	3.684.829	3.959.601	3.832.208	-3,2%	10.457.486	11.017.272	10.902.778	-1,0%
Rinfuse Solide	726.547	544.085	609.068	11,9%	1.916.972	1.901.118	1.718.447	-9,6%
Oli Minerali	4.653.946	5.068.191	4.955.575	-2,2%	13.161.725	15.293.504	14.637.004	-4,3%
Altre Rinfuse Liquide	223.119	269.418	232.631	-13,7%	614.328	746.599	671.547	-10,1%
Funzione Industriale	504.095	291.796	344.646	18,1%	1.481.329	1.138.507	925.024	-18,8%
Bunkers	245.383	239.478	212.681	-11,2%	592.312	629.917	567.756	-9,9%
Totale Generale	16.449.280	16.863.245	16.202.620	-3,9%	47.828.525	51.090.596	48.645.884	-4,8%
Unità	2021	2022	2023	2023vs.22	2021	2022	2023	2023vs.22
Totale Container (Teu)	702.561	694.320	673.454	-3,0%	2.136.675	2.118.271	2.073.463	-2,1%
Passeggeri (Unità)	2021	2022	2023	2023vs.22	2021	2022	2023	2023vs.22
Crociere	255.441	616.415	830.231	34,7%	330.484	1.017.072	1.817.610	78,7%
Traghetti	1.316.077	1.717.027	1.637.287	-4,6%	1.669.034	2.370.028	2.396.351	1,1%
Totale Passeggeri	1.571.518	2.333.442	2.467.518	5,7%	1.999.518	3.387.100	4.213.961	24,4%

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

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

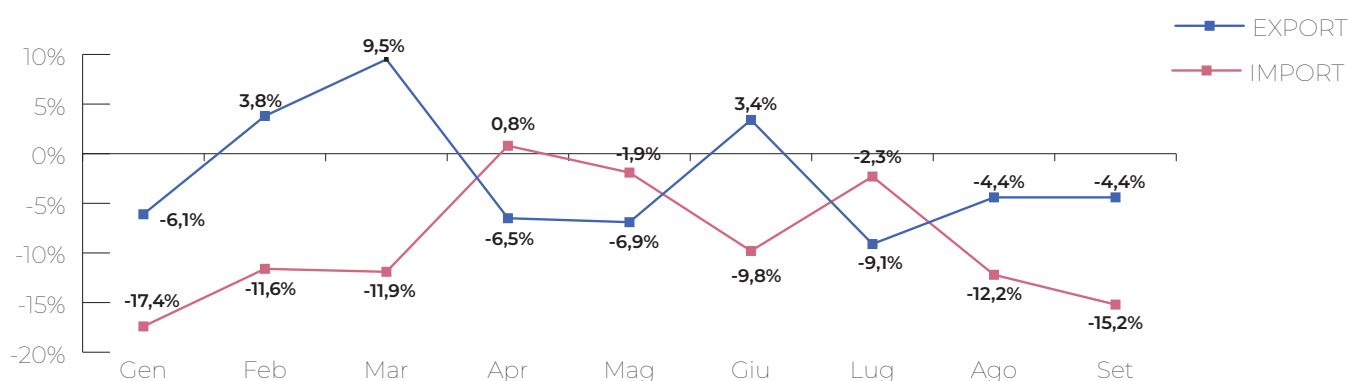
I traffici containerizzati

In linea con le difficoltà del contesto internazionale (-3,2% a livello europeo nel terzo trimestre secondo il Port Throughput Index di Drewry), la performance dei Ports of Genoa nel periodo conferma l'andamento negativo dei mesi precedenti, trascinato soprattutto dal deciso rallentamento delle movimentazioni di container pieni. Il trimestre si è chiuso con una contrazione del 3,0% pari a 673.454 TEU, che corrisponde a un calo del 7,3% in termini di peso, misurato in tonnellate.

L'andamento tendenziale del progressivo delle unità di carico movimentate segna, pertanto, un peggioramento rispetto al primo semestre dell'anno, attestandosi a 2.073.463 TEU (-2,1% rispetto al 2022), pari a 19.223.328 tonnellate (-5,6% vs. 2022).

Il rallentamento dei traffici ha investito soprattutto la movimentazione di container pieni gateway, che segna una contrazione del 7,8% nel trimestre, con un andamento ugualmente negativo nello specifico dei flussi di traffico sia per quanto riguarda le esportazioni (-6,2%) che sul versante delle importazioni (-9,9%).

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



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

- | | |
|-----------------------------------|--|
| 1. Scenario | I risultati del terzo trimestre hanno contribuito a peggiorare |
| 2. Container | il quadro progressivo nei primi nove mesi del 2023, che |
| 3. Merce convenzionale e rotabile | ora segna una contrazione pari a 5,4% rispetto allo stesso |
| 4. Rinfuse liquide | periodo del 2022 (-6,2% in export e -9,9% in import). |
| 5. Rinfuse solide | La contrazione dei volumi di container pieni da e verso |
| 6. Funzione industriale | l'hinterland è stata solo parzialmente compensata |
| 7. Passeggeri | dall'andamento delle movimentazioni di container vuoti |

Tabella 2.1. Andamento dei traffici containerizzati, hinterland e transshipment per direzione, Ports of Genoa, Il trimestre e progressivo gen-set, 2021-23, TEU

Direzione		III Trimestre				Progressivo Gen-Set			
		2021	2022	2023	2023vs22	2021	2022	2023	2023vs22
Export	Pieni	271.902	274.296	257.396	-6,2%	852.954	823.908	803.674	-2,5%
	Import	185.221	206.575	186.197	-9,9%	544.271	652.725	593.607	-9,1%
	Totale pieni	457.123	480.871	443.593	-7,8%	1.397.225	1.476.633	1.397.281	-5,4%
Hinterland	Export	32.169	45.934	41.823	-8,9%	86.170	128.389	124.494	-3,0%
	Vuoti Import	115.845	100.932	109.234	8,2%	375.053	292.986	331.106	13,0%
	Totale vuoti	148.014	146.865	151.057	2,9%	461.223	421.374	455.600	8,1%
Totale		605.137	627.736		-5,3%	1.858.448	1.898.007	1.852.881	-2,4%
Transshipment	Totale	97.424	66.584	78.804	18,4%	278.227	220.264	220.582	0,1%
Totale traffico containerizzato		702.561	694.320	673.454	-3,0%	2.136.675	2.118.271	2.073.463	-2,1%

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

(+2,9% nel trimestre, riferibile principalmente ad un ulteriore ampliamento del fabbisogno di unità al servizio delle esportazioni, che superano ampiamente le importazioni) e dal buon risultato delle operazioni di trasbordo (+18,4% nel trimestre).

Per quanto riguarda la movimentazione di container via ferrovia negli scali del sistema, nei primi nove mesi dell'anno si conferma in linea con i risultati registrati nel 2022, attestandosi a 308.740 TEU (-0,3%) grazie ad un ottimo risultato nel terzo trimestre durante il quale sono stati movimentati oltre 96 mila TEU. Il numero di treni sui quali ha viaggiato merce containerizzata è risultato, invece, in contrazione di quasi 5 punti percentuali dall'inizio dell'anno (7.325 rispetto ai 7.704 del 2022).

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

Il numero complessivo di treni si è ridotto in maniera meno significativa (-3,5%), supportato dall'aumento del numero di treni di merce non containerizzata, che sono passati dai 422 convogli del 2022 ai 516 registrati alla fine del terzo trimestre del 2023.

Il risultato progressivo dell'anno in corso conferma ulteriormente la tendenza del mercato verso un maggior utilizzo della modalità ferroviaria che aveva iniziato a manifestarsi a partire dal periodo immediatamente successivo alle fasi più acute della pandemia. A fronte di una riduzione più consistente dei volumi gateway tale tendenza si è concretizzata in una crescita del modal split, che si è attestato pari al 16,7%, in aumento dello 0,3% rispetto a quanto registrato nello stesso periodo del 2022 (17,7% dei container in export ed il 15,7% di quelli in importazione).

Dal punto di vista della direzione dei flussi, in linea con l'andamento generale dei traffici marittimi, seppure con intensità diverse, la movimentazione di container pieni in esportazione ha subito nei primi nove mesi del 2023 una contrazione dello 0,6%, mentre sul versante delle importazioni si è registrata una riduzione più significativa, pari all'11,6%. Nonostante ciò, il numero di contenitori pieni trasportati via ferrovia in importazione rimane di gran lunga superiore rispetto al 2019 (59.036 TEU vs. 35.498).

Per quanto riguarda i traffici del terzo trimestre le movimentazioni via ferrovia (+2,4%) sono risultate influenzate principalmente dall'aumento del numero di container vuoti (+11,1%). Sul versante dei container pieni si è, invece, registrata una flessione dello 0,7% seppur minore rispetto a quella del semestre precedente (-7,5%).

Tab 2.2 - Traffico Ferroviario in Container, Mar Ligure Occidentale, III trimestre e progressivo gen-set , 2022-23, TEU

	III Trimestre			Progressivo Gen-Set		
	2022	2023	VAR%	2022	2023	VAR%
Pieni	70.095	69.633	-0,7%	226.939	218.270	-3,8%
Vuoti	24.053	26.732	+11,1%	82.859	90.470	+9,2%
Totale	94.148	96.365	+2,4%	309.978	308.740	-0,3%
Rail ratio	15,0%	16,2%	+1,2%	16,3%	16,7%	+0,4%

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

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

Come descritto in precedenza, il confronto fra l'andamento complessivo dei volumi gateway e quello dei traffici via ferro evidenzia la tenuta di quest'ultimi nel contesto di una congiuntura generale non positiva e rafforza il ruolo della funzione ferroviaria all'interno dei Ports of Genoa e della rete di connessione con i retroporti del Nord Italia. Tale dato è supportato anche dal numero di treni operati nei terminal dei Ports of Genoa. Seppure nei primi nove mesi del 2023 si sia registrata una diminuzione dei treni (7.325 convogli, -4,9% vs. 2022), tale numero rimane, comunque, significativamente più alto rispetto ai dati del recente passato (media 2017-2022: 6.089 treni)

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

Merce convenzionale

Nel settore delle merci convenzionali, a valle del trend positivo iniziato nel corso del 2022, e proseguito nel primo trimestre 2023, il terzo trimestre dell'anno in corso ha confermato il rallentamento iniziato durante quello precedente, registrando una decrescita complessiva del 3,2%. Il risultato, eterogeneo come spesso accade in un settore come quello della merce convenzionale, evidenzia dinamiche differenti tanto tra i vari segmenti di mercato quanto fra gli scali del sistema. Il progressivo dei primi nove mesi si è, comunque, chiuso ad oltre 10,9 milioni di tonnellate, con una riduzione dell'1,0% rispetto allo stesso periodo del 2022.

I mercati di riferimento degli scali del sistema hanno evidenziato segnali contrastanti: da un lato la movimentazione degli acciai utilizzati anche nel settore automobilistico, hanno mostrato un rallentamento, mentre il segmento dei prodotti forestali ha registrato un incremento fra i più alti degli ultimi anni.

Uno dei settori con la maggiore incidenza sul segmento della merce convenzionale è certamente la filiera dell'auto che, dopo il calo registrato nel 2022 (-4,1% a livello europeo e -9,7% a livello nazionale), ha visto una ripartenza nei primi nove mesi del 2023 nel corso del quale sono state immatricolate 7,9 milioni di auto a livello europeo (+11,1%) di cui 1,2 milioni in Italia (+22,7%), che rappresenta il terzo mercato continentale. Rispetto a quanto registrato nel corso dei primi 6 mesi dell'anno, il tasso di crescita del mercato europeo ha mostrato un rallentamento (dal 17,9% all'11,1%) mentre quello del mercato italiano è rimasto sostanzialmente in linea con i periodi precedenti.

Sul fronte della transizione verso l'elettrico prosegue la tendenza negativa che si era consolidata nel 2022: stando all'ultimo report di ACEA (European Automobile Manufacturers' Association), sulla scorta di quanto registrato nei primi tre mesi del 2023, la quota di mercato delle auto nuove elettriche sul totale delle ordinazioni ha proseguito nel rallentamento rispetto all'anno precedente, mantendendosi a livelli decisamente più bassi rispetto al totale degli acquisti (3,8% rispetto il 15,4% registrato in Francia).

Nel corso del terzo trimestre dell'anno, il segmento dei prodotti metallici ha registrato un rallentamento in entrambi gli scali del sistema. Nel porto di Genova il dato dei tre mesi si attesta a circa 100 mila tonnellate, in ritardo del 15,3% rispetto allo stesso periodo del 2022. Tale risultato è

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

in parte dovuto all'ottima performance registrata nel corso del 2022, la più alta degli ultimi 15 anni. Anche nello scalo di Savona si registra un rallentamento, meno intenso di quello registrato nel corso del secondo trimestre (-70,4%) e pari ad una decrescita del 41,4% rispetto allo stesso periodo del 2022 (circa 34 mila tonnellate). La differenza di performance è prevalentemente legata alle diverse tipologie di prodotti movimentati dagli scali che, per quanto riguarda il bacino savonese, si configurano prevalentemente in acciai. Relativamente a questa merceologia, secondo l'ultimo report disponibile prodotto da Siderweb, il mercato della produzione di acciaio sta soffrendo sia a livello globale che a livello europeo. A livello nazionale, a fronte di una produzione in crescita negli ultimi 4 mesi con il dato più alto registrato nel mese di settembre (1,96 milioni di tonnellate, +4,4% su base annua), la bilancia commerciale nel settore si attesta sui minimi delle importazioni nette da inizio 2021, con ovvie ripercussioni sui traffici marittimi.

A livello progressivo, il risultato dei primi nove mesi dell'anno si attesta ad oltre 301 mila tonnellate nello scalo di Genova (-13,8%) e poco sotto le 107 mila tonnellate in quello savonese (-47,6%).

Nel settore dei prodotti forestali, che vengono ricompresi nel settore delle merci varie, l'andamento dei traffici registra storicamente variazioni anche molto consistenti su base mensile. Nel porto di Genova, il risultato del terzo trimestre 2023 ha segnato un calo del 1,9% rispetto al 2022, mentre lo scalo savonese ha chiuso lo stesso periodo con un incremento significativo del 73,6%, con una movimentazione di oltre 73 mila tonnellate a fronte delle circa 27 mila tonnellate di Genova.

Nei primi nove mesi del 2023 nello scalo savonese si è registrato un forte incremento di traffico (+47,2%) a fronte di un calo del 28,5% su Genova. A livello di sistema la performance risulta comunque positiva e la differenza fra i due porti è principalmente imputabile a dinamiche legate ad una diversa tipologia di naviglio utilizzata dai clienti dei due terminal di riferimento.

Il settore della frutta ha registrato nello scalo savonese un calo del 7,6% rispetto al terzo trimestre del 2022, in

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

attenuazione rispetto a quanto registrato nei primi sei mesi dell'anno (-37,0%), dovuto ad una riduzione dei consumi che, secondo le ultime stime disponibili di Coldiretti, hanno mostrato una contrazione dell'9%, imputabile in misura principale ai danni da maltempo, al rincaro di energia e fertilizzanti, e, in definitiva, al conseguente incremento dei prezzi al consumo (+10% medio da inizio anno rispetto al 2022). In particolare, la componente della frutta ha subito un impatto maggiore (-10%) rispetto a quella degli ortaggi (-6,0%)

La performance progressiva nel 2023 si attesta per lo scalo di Vado Ligure ad oltre 187 mila tonnellate, in calo del 28,5% rispetto al 2022.

Il segmento di maggior peso all'interno del comparto resta sicuramente quello dei rotabili, nell'ambito del quale si sono registrate performance differenziate tra i due scali del Sistema. Nel terzo trimestre 2023, infatti, i traffici hanno registrato un incremento del 4,3% nello scalo genovese rispetto allo stesso periodo del 2022, (circa 2,2 milioni di tonnellate), mentre a Savona-Vado Ligure, la movimentazione di rotabili ha segnato un rallentamento del 19,2% (circa 847 mila tonnellate).

La performance complessiva dei primi nove mesi si attesta a circa 9,2 milioni di tonnellate movimentate negli scali del sistema (+0,2%) di cui 6,6 milioni di tonnellate nello scalo genovese (+2,3%) e 2,6 milioni di tonnellate (-4,7%) nel compendio di Savona-Vado Ligure.

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

Merce convenzionale		III Trimestre			Progressivo Gen-Set		
		2022	2023	VAR%	2022	2023	VAR%
Genova	Rotabili	2.101.475	2.191.896	4,3%	6.496.487	6.643.278	2,3%
	Merce varia	175.075	145.313	-17,0%	522.519	444.291	-15,0%
	Auto al seguito	455.724	470.134	3,2%	671.387	725.322	8,0%
Savona	Rotabili	1.048.213	847.019	-19,2%	2.722.471	2.594.439	-4,7%
	Merce varia	179.113	177.847	-0,7%	604.408	495.449	-18,0%
Totale		3.959.601	3.832.208	-3,2%	11.017.272	10.902.778	-1,0%

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

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

Rinfuse liquide

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

Secondo le ultime stime fornite da International Energy Agency, la domanda globale di petrolio greggio si sarebbe attestata nei primi nove mesi del 2023 a 101.9 milioni di barili al giorno, sostanzialmente in linea con quanto registrato nel 2022 e in crescita di circa 2 milioni di barili/giorno rispetto al 2021. Tale ripresa è prevalentemente dovuta alla ripresa del traffico aereo e della ripresa del settore petrolchimico asiatico, soprattutto cinese, in cui si è concentrato il 77% della crescita registrata a livello globale. Nelle altre economie avanzate si è, invece, registrata una contrazione di circa 520 mila barili giorno nel corso dei primi nove mesi dell'anno.

La prosecuzione del conflitto russo-ucraino e le conseguenti sanzioni commerciali ai danni della Federazione Russa non hanno determinato una significativa contrazione nei volumi complessivi, ma continuano ad incidere, anche profondamente, dal punto di vista della distribuzione delle rotte globali. Il flusso di petrolio russo verso le destinazioni europee si è ridotto drasticamente per dirigersi, piuttosto, verso la Cina e, soprattutto, l'India di cui la Russia è diventato il primo fornitore. Contemporaneamente l'Europa ha sopperito ai suoi fabbisogni con un incremento dei traffici da Nord America, Africa e Medio Oriente.

Nel comparto dei prodotti chimici prosegue la tendenza alla concentrazione dei flussi di traffico in Estremo Oriente e, più in generale nel mercato asiatico, mentre a livello nazionale va segnalata la tendenza da parte del settore petrolchimico dedicato alla produzione di prodotti plastici a subire tanto la concorrenza derivante dall'importazione di prodotti finiti quanto il calo generale della domanda di materie prime. Nell'ultimo report pubblicato da Federchimica, associazione delle imprese del settore, è previsto un calo del 2,2% della produzione nazionale nel 2023 rispetto all'anno precedente, dovuto soprattutto agli incrementi dei prezzi dell'energia utilizzata nei processi di trasformazione.

1. Scenario	A livello di sistema portuale, i flussi di petrolio greggio del
2. Container	terzo trimestre dell'anno hanno registrato un rallentamento
3. Merce convenzionale e rotabile	pari al 2,2% rispetto allo stesso periodo del 2022. Il periodo
4. Rinfuse liquide	si è, pertanto, chiuso con una movimentazione pari a circa
5. Rinfuse solide	5,0 milioni di tonnellate. I volumi registrati nei primi 9 mesi
6. Funzione industriale	dell'anno mostrano un calo più marcato (-4,3%) attestandosi
7. Passeggeri	a circa 14,6 milioni di tonnellate movimentate.

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

Rinfuse liquide		III Trimestre			Progressivo Gen-Set		
		2022	2023	VAR%	2022	2023	VAR%
Genova	Oli minerali	3.459.843	3.445.734	-0,4%	10.425.163	9.895.822	-5,1%
	Altre rinfuse liq.	246.312	204.723	-16,9%	668.414	585.142	-12,5%
	Oli vegetali, Vino	109.994	81.273	-26,1%	292.500	226.164	-22,7%
	Prodotti chimici	136.318	123.450	-9,4%	375.914	358.978	-4,5%
Savona	Oli minerali	1.608.348	1.509.841	-6,1%	4.868.341	4.741.182	-2,6%
	Altre rinfuse liq.	23.106	27.908	20,8%	78.185	86.405	10,5%
	Oli vegetali, Vino	23.106	27.908	20,8%	78.185	86.405	10,5%
	Prodotti chimici	0	0	-	0	0	-
Totale		5.337.609	5.188.206	-2,8%	16.040.103	15.308.551	-5,4%

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

I risultati relativi ai singoli scali del sistema evidenziano alcune differenze: lo scalo di Savona-Vado Ligure ha chiuso il terzo trimestre del 2023 a circa 1,5 milioni di tonnellate rispetto a circa 1,6 milioni dello stesso periodo del 2022 (-6,1%) ed i primi nove mesi in ritardo del 2,6% attorno a 4,7 milioni di tonnellate, mentre a livello genovese il periodo si è attestato ad oltre 3,4 milioni di tonnellate, in sostanziale pareggio rispetto al 2022 (-0,4%) in recupero rispetto ai risultati dei primi 6 mesi dell'anno. Il risultato progressivo dei primi nove mesi si attesta, infatti, nello scalo genovesi a circa 9,9 milioni di tonnellate, in calo del 5,1% rispetto al 2022.

Fra le altre rinfuse liquide, i prodotti alimentari registrano risultati diametralmente opposti nei due scali del sistema. A Genova nel terzo trimestre del 2023 sono state movimentate circa 81 mila tonnellate (-26,1% rispetto al 2022), mentre a Savona si registra un incremento con circa 28 mila tonnellate (+20,8% rispetto al 2022). Il risultato complessivo dei Ports of Genoa si attesta al -18,0% per il terzo semestre del 2023 ed al -15,7% per i primi 9 mesi dell'anno.

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

Infine, nel settore dei chimici continua la tendenza alla riduzione dei volumi (-14,2% rispetto all'ultimo anno pre-pandemia): il terzo trimestre del 2023 si è chiuso in ritardo del 9,4% rispetto allo stesso periodo del 2022. Il confronto relativo ai primi 9 mesi dell'anno sconta un ritardo rispetto al 2022 del 4,5% chiudendo il periodo a circa 359 mila tonnellate movimentate.

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

Rinfuse solide

La performance del terzo trimestre 2023 nel settore delle rinfuse solide si è assestata ad oltre 609 mila tonnellate, in crescita dell'11,9% rispetto all'anno precedente. Il risultato dei primi 9 mesi, nonostante l'andamento positivo del trimestre, si è attestato attorno a 1,7 milioni di tonnellate movimentate (-9,6% rispetto al 2022). Rispetto ai risultati del 2022, nel computo progressivo dei volumi si evidenzia un rallentamento più marcato per Savona (-12,8%) ed uno più contenuto nel bacino di Genova che chiude a circa 533 mila tonnellate, in calo dell'1,7% rispetto al 2022.

Analizzando la performance delle singole tipologie di carico, nel corso del terzo trimestre, nello scalo di Savona i cereali ed i semi oleosi registrano un calo del 14,2% rispetto al 2022 e si attestano su un volume totale di circa 76 mila tonnellate. Il segmento dei minerali metallici e ferrosi registra una forte crescita (+632,4%), dovuta prevalentemente agli scarsi volumi movimentati nei mesi precedenti. Anche il carbone ha segnato una crescita complessiva del 30,4%.

In generale il risultato è ascrivibile ad un diffuso calo dei consumi delle materie prime, anche in relazione alla contrazione della produzione industriale che, dalle ultime rilevazioni di ISTAT, registra un calo del 4,2% nel corso dei primi 8 mesi del 2023.

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

Rinfuse solide	III Trimestre			Progressivo Gen-Set		
	2022	2023	VAR%	2022	2023	VAR%
Genova	178.258	198.623	11,4%	542.256	532.996	-1,7%
Savona	365.827	410.445	12,2%	1.358.862	1.185.451	-12,8%
Totale	544.085	609.068	11,9%	1.901.118	1.718.447	-9,6%

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

Infine, analizzando la distribuzione dei traffici di rinfuse solide del sistema portuale, si riscontra un significativo sbilanciamento tra esportazioni e importazioni a favore di quest'ultimo: sulle banchine degli scali del sistema la quasi totalità delle merci movimentate vengono, infatti, movimentate in sbarco (circa l'88% dei volumi complessivi).

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

Funzione industriale

Secondo quanto riportato dalla World Steel Association, associazione mondiale dei produttori di acciaio, la produzione dei primi nove mesi del 2023 ha registrato un lieve incremento rispetto alla produzione dello stesso periodo 2022 (+0,1%) attestandosi a oltre 1,4 miliardi di tonnellate prodotte. Nel contesto specifico dell'Unione Europea si evidenzia, invece, un dato decisamente più negativo: nel periodo in analisi la produzione di acciaio è diminuita del 9,1%, attestandosi a 96,2 milioni di tonnellate.

Fra i fattori che hanno prodotti i maggiori effetti sul settore siderurgico è opportuno evidenziare l'andamento generale dell'economia. Il nostro Paese, inoltre, continua a pagare il gap competitivo sul costo della produzione dell'energia che rappresenta un elemento critico per il settore e che in Italia è stimato essere costantemente superiore a quello di altri paesi europei.

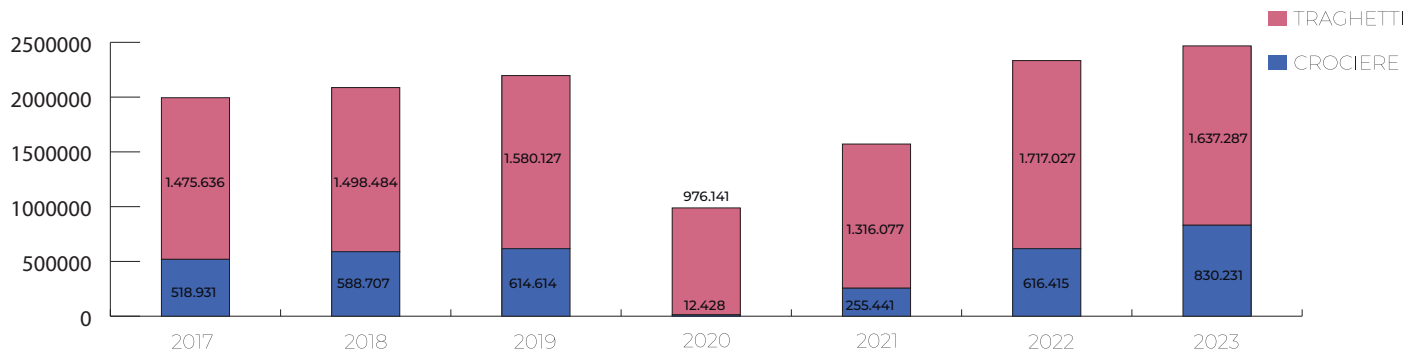
I fattori fin qui descritti, oltre al perdurare della crisi aziendale del principale operatore nazionale del settore, hanno contribuito al risultato negativo nel primo semestre, durante il quale si è registrato un forte calo delle movimentazioni, -31,5% rispetto al 2022, per un totale pari a 580.378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

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

Traffico passeggeri

Come anticipato, Il terzo trimestre evidenzia due tendenze differenti fra l'andamento dei volumi di traffico nel comparto dei traghetti e le dinamiche che hanno influenzato il settore delle crociere.

Grafico. 7.1 - Movimentazione passeggeri, Mar Ligure Occidentale, III trimestre, 2017-23, unità



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

III Trimestre	2019	2020	2021	2022	2023	2023vs19	2023vs22
Crociere	614.614	12.428	255,441	616.415	830.231	35,1%	34,7%
Traghetti	1.580.127	976141	1.316.077	1.717.027	1.637.287	3,6%	-4,6%
Totale	2.194.741	988.569	1.571.518	2.333.442	2.467.518	12,4%	5,7%

Progressivo Gen-Set	2019	2020	2021	2022	2023	2023vs19	2023vs22
Crociere	1.475.864	179.837	330.484	1.017.072	1.817.610	23,2%	78,7%
Traghetti	2.272.950	1.214.906	1.669.034	2.370.028	2.396.351	5,4%	1,1%
Totale	3.748.814	1.394.743	1.999.518	3.387.100	4.213.961	12,4%	24,4%

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

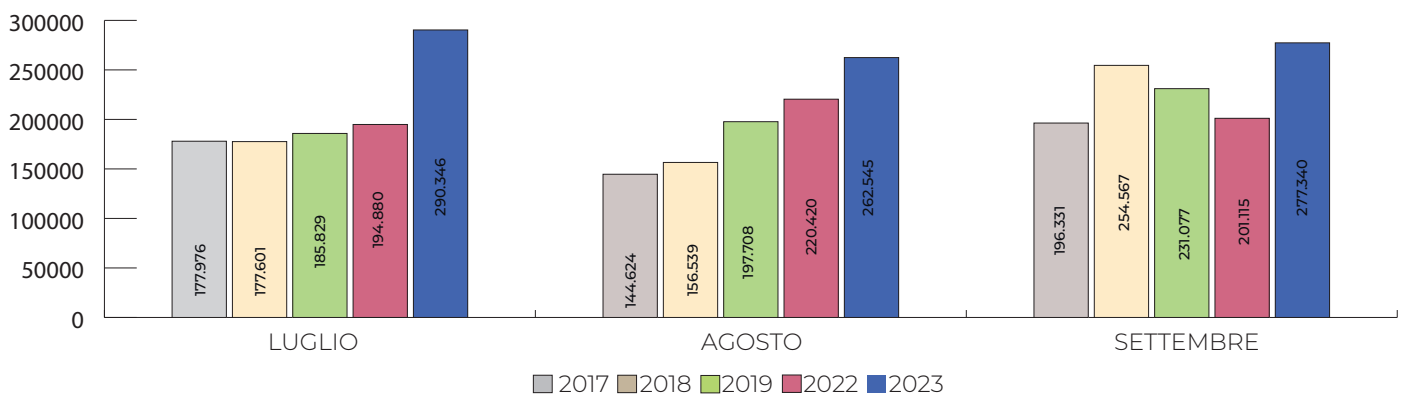
Nel comparto Traghetti, infatti, il terzo trimestre, che coincide in buona misura con l'alta stagione del turismo estivo, si registra una contrazione del numero di turisti che si sono serviti degli scali del sistema per raggiungere le destinazioni di vacanza. Nel periodo sono transitati per i Ports of Genoa 1.637.287 passeggeri, pari a -4,6% rispetto al 2022. Tale risultato è influenzato, soprattutto, dalle performance negative dei mesi di luglio e di agosto

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

(rispettivamente -6,3% e -8,6% rispetto all'anno scorso), in coincidenza con un rallentamento generale del settore del turismo (-2,9% di presenze in Italia secondo Federalberghi). Nonostante il rallentamento del trimestre il settore rimane comunque in salute sia rispetto all'andamento progressivo dell'anno (+1,1%) che nel confronto con la serie storica (+5,4% vs. 2019).

Prosegue, invece, la crescita sostenuta del comparto crociere sia in termini di domanda di vacanze che dal punto di vista dell'offerta. Nel trimestre si sono registrati in partenza, arrivo o transito per i Ports of Genoa 830.231 passeggeri, in crescita, anche decisa, rispetto a tutti i periodi precedenti a partire dal 2017. Il nostro sistema portuale segna, infatti, non solo una crescita rispetto al 2022 (+34,7%), ma anche nel confronto col periodo precedente al biennio 2020-21, caratterizzato dalle restrizioni dovute all'emergenza pandemica. Nel terzo trimestre i Ports of Genoa hanno registrato una crescita media del 45,4% rispetto al triennio 2017-19.

Grafico. 7.1 - Movimentazione passeggeri crociere, Mar Ligure Occidentale, III trimestre, 2017 - 23, unità



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

Sul versante dell'offerta nel comparto delle crociere si confermano, infine, i numeri del 2022: nel terzo trimestre il numero di tocche si è attestato a 147, in linea con lo stesso periodo dell'anno precedente (146).



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale

Palazzo San Giorgio
Via della Mercanzia 2
16124 Genova

marketing@portsofgenoa.com



www.portsofgenoa.com