

# Report Traffici

Q4 2023

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



**The Southern  
Gateway To Europe**

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

## Scenario di sistema

L'anno che si è appena concluso per i Ports of Genoa si è inserito in uno scenario del commercio internazionale che sconta le difficoltà dell'economia globale, fortemente connessa alle incertezze che investono le relazioni fra Paesi e le rispettive aree di influenza geopolitica. Secondo quanto riportato da UNCTAD nell'ultima edizione del Global Trade Update pubblicato a dicembre, nel 2023 si è confermata una tendenza al rallentamento degli scambi, consolidatasi a partire dalla seconda metà dell'anno precedente.

Svariati risultano i fattori che hanno influenzato l'andamento della domanda di trasporto via mare, in primo luogo il rallentamento della crescita della ricchezza globale che si è concentrato nelle economie più avanzate e, in particolare, nell'Area Euro. Secondo quanto indicato dal Fondo Monetario internazionale, infatti, a livello mondiale il tasso di crescita si è attestato al 3.1% con dinamiche divergenti fra le economie emergenti (+4,1%) e quelle avanzate (+1,6%). Nell'Area Euro la crescita si è fermata allo 0,5%, rallentata principalmente dal risultato della Germania che ha segnato una contrazione dello 0,3% del proprio prodotto interno lordo.

Fra gli altri fattori, sulla scia di quanto già avvenuto nel corso del 2022, le politiche monetarie restrittive ed il persistere di alti tassi di interesse hanno influenzato la produzione industriale e intaccato il livello di fiducia tanto dei produttori quanto dei consumatori, che anche nel 2023 hanno dovuto fronteggiare il permanere di una inflazione elevata che, pur rallentando, continua ad incidere in maniera significativa sulla capacità di spesa.

Infine, l'acuirsi delle tensioni geopolitiche in Europa, in Medio Oriente e nei rapporti fra Cina e Stati Uniti ha prodotto effetti diretti sui trasporti marittimi a livello globale sia in termini di domanda che di agibilità di alcune principali vie di trasporto, in primo luogo il Mar Rosso.

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

In particolare, le difficoltà ad utilizzare il Canale di Suez come punto di transito fondamentale per i collegamenti lungo le rotte che si muovono sulla direttrice est-ovest si sono presentate in contemporanea ed in connessione con la recrudescenza del conflitto fra Israele e Hamas a seguito degli attentati del 7 ottobre e rappresentano un'incognita che pesa sullo sviluppo dei trasporti nel breve periodo in relazione alla potenziale durata degli attacchi provenienti dallo Yemen e agli effetti che ne potranno discendere in termini di noli, transit time e, quindi, ripercussioni sul prezzo finale dei prodotti.

La crisi del Mar Rosso rappresenta, quindi, un ulteriore elemento di criticità da considerarsi nel quadro complessivo di catene logistiche globali che, dopo avere superato le difficoltà degli anni precedenti, devono comunque confrontarsi con le tensioni fra le principali economie che agiscono a disegnare e definire nuove rotte e relazioni in un contesto che si presenta sempre più agitato.

In un quadro così complicato, nel quale il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale risulta anche geograficamente prossimo ad alcune delle principali aree di tensione, le difficoltà generali appena descritte si sono immediatamente riverberate sul risultato complessivo del 2023, che si è attestato a 63.739.079 tonnellate, per un calo pari al 3,8% rispetto al 2022, e che ha coinvolto tutti i comparti e le modalità di condizionamento. A livello di settori, infatti, si sono evidenziati in particolare:

- un rallentamento dei volumi containerizzati, che si è consolidato sia rispetto al peso (-4,5% vs.2022) che alle unità di carico movimentate (-2,1% vs. 2022);
- una sostanziale tenuta del traffico convenzionale, seppure con una contrazione in controtendenza rispetto all'andamento degli anni precedenti (-1,0%);
- una modesta contrazione per quanto riguarda la movimentazione di rinfuse liquide (-2,3%);
- una significativa riduzione delle rinfuse solide (-12,2%), che si inserisce in un progressivo rallentamento del settore.

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

Nel settore passeggeri si è, invece, registrata una notevole crescita, che ha determinato un picco storico nelle performance dei Ports of Genoa. Nei porti del sistema sono, infatti, transitati 5.244.442 passeggeri (+23,9% rispetto al 2022): in particolare, il comparto delle crociere ha superato i 2,5 milioni di transiti (+62,9% rispetto all'anno precedente), mentre quello dei traghetti si è attestato sugli stessi livelli del 2022.

Tabella 1.1. - Statistiche generali traffici, Mar Ligure Occidentale, 2021-23, tonnellate, TEU, unità

TONNELLATE	IV TRIMESTRE				CONSUNTIVO ANNO			
	2021	2022	2023	2023vs22	2021	2022	2023	2023vs22
<b>MERCE CONTAINERIZZATA</b>	6.073.567	6.208.170	6.158.367	-0,8%	25.677.941	26.571.851	25.381.697	-4,5%
<b>MERCE CONVENZIONALE E ROTABILE</b>	3.447.193	3.563.754	3.532.994	-0,9%	13.904.682	14.581.027	14.435.771	-1,0%
<b>RINFUSE SOLIDE</b>	603.895	637.573	511.141	-19,8%	2.520.866	2.538.691	2.229.588	-12,2%
<b>OLI MINERALI</b>	4.682.812	4.060.057	4.271.106	5,2%	17.844.537	19.353.561	18.908.110	-2,3%
<b>ALTRE RINFUSE LIQUIDE</b>	251.527	223.177	169.745	-23,9%	865.855	969.776	841.292	-13,2%
<b>FUNZIONE INDUSTRIALE</b>	480.125	257.431	269.337	4,6%	1.961.454	1.395.938	1.194.361	-14,4%
<b>BUNKERS</b>	205.759	185.836	180.504	-2,9%	798.071	815.753	748.260	-8,3%
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>15.744.878</b>	<b>15.135.998</b>	<b>15.093.194</b>	<b>-0,3%</b>	<b>63.573.406</b>	<b>66.226.597</b>	<b>63.739.079</b>	<b>-3,8%</b>
<b>UNITÀ</b>								
<b>TOTALE CONTAINERS TEU</b>	<b>644.437</b>	<b>680.852</b>	<b>667.484</b>	<b>-2,0%</b>	<b>2.781.112</b>	<b>2.799.123</b>	<b>2.740.947</b>	<b>-2,1%</b>
<b>PASSEGGERI</b>								
<b>CROCIERE</b>	260.907	554.495	742.778	34,0%	591.391	1.571.567	2.560.388	62,9%
<b>TRAGHETTI</b>	228.158	291.414	287.703	-1,3%	1.897.192	2.661.442	2.684.054	0,8%
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>489.065</b>	<b>845.909</b>	<b>1.030.481</b>	<b>21,8%</b>	<b>2.488.583</b>	<b>4.233.009</b>	<b>5.244.442</b>	<b>23,9%</b>

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

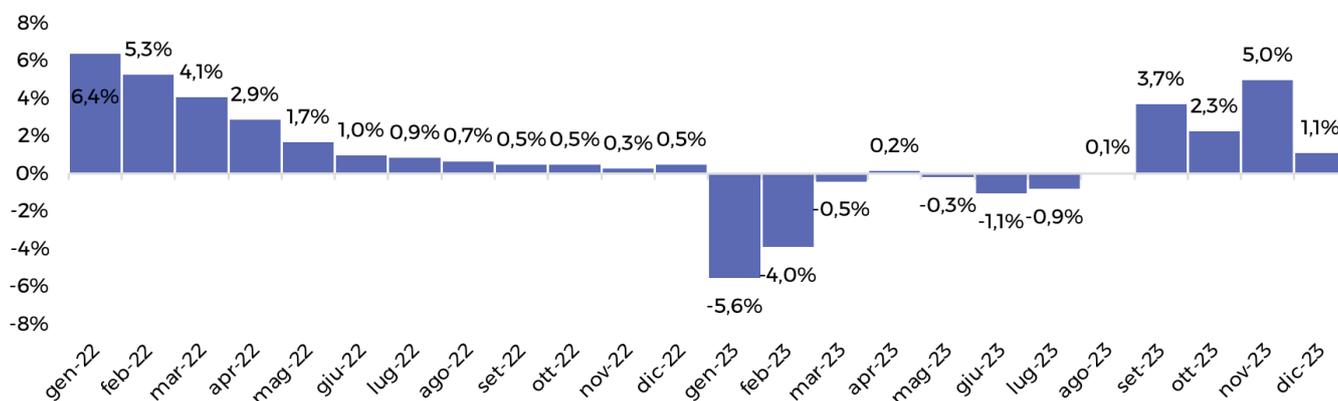
1. Scenario
2. Container
3. Traffici ferroviari
4. Merce convenzionale
5. Rinfuse liquide
6. Rinfuse solide
7. Funzione industriale
8. Passeggeri

## I traffici containerizzati

L'anno che si è appena concluso ha fatto registrare performance sostanzialmente in linea con quanto si era verificato a partire dalla seconda metà del 2022. Secondo le indicazioni dei principali istituti di analisi, fra i quali UNCTAD e Drewry, nel 2023 i volumi di traffico e, conseguentemente, le movimentazioni portuali dovrebbero essere confermate agli stessi livelli dell'anno precedente, non distanti dai risultati del 2021, che avevano rappresentato un picco di crescita nel trend storico.

Rispetto all'anno che lo ha preceduto, il 2023 si è caratterizzato per una maggiore volatilità nell'andamento dei volumi a livello mensile, dovuta alle incertezze che hanno caratterizzato l'economia globale a livello generale, seppure rispetto al 2022 siano venuti meno i rallentamenti dovuti ai colli di bottiglia e alle difficoltà lungo le catene logistiche che si erano ripetutamente verificati nel periodo post-pandemia.

Grafico 2.1. Tasso di crescita medio su 12 mesi, mondo, 2022-23, in %



Fonte: Ports & Terminals Insight, Drewry Maritime Research

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

Per quanto riguarda gli ultimi due mesi del 2023 i volumi a livello globale sembrano non avere ancora scontato gli effetti del dirottamento dei tragitti delle navi dal Mar Rosso verso il Capo di Buona Speranza a seguito degli attacchi subiti all'altezza dello stretto di Bab el-Mandeb, che hanno invece prodotto ripercussioni immediate sulla durata dei percorsi in relazione al significativo aumento delle percorrenze, pari a circa 7.000 miglia nautiche in più sulla rotta fra Cina ed Europa.

Dal punto di vista dell'offerta, in un tempo relativamente breve, sfruttando anche la capacità di stiva disponibile, i carrier sono riusciti a riorganizzare le rotazioni, allocando spazi sufficienti a coprire la necessità di dislocamento di un numero maggiore di navi sui servizi che risultano coinvolti. MDS Transmodal stima, infatti, che la rotta attorno al Capo e la circumnavigazione dell'Africa richiedano l'impiego di circa 2,5 milioni di TEU di stiva aggiuntiva pari a circa 200 navi. Tale intervento operativo ha ridotto la quota di navi inattive sul totale della flotta di portacontainer dal 4,4% della stiva delle settimane precedenti i primi attacchi fino all'1,8% di fine gennaio 2024.

Effetti più considerevoli sui volumi potranno consolidarsi qualora la crisi dovesse protrarsi nel tempo e intervenire in maniera più radicale sulla gestione delle catene logistiche che si affidano maggiormente a modelli organizzativi just-in-time (JIT) o make-to-order (MTO) e che potrebbero valutare l'opportunità di sostituire, almeno in maniera temporanea, il trasporto via mare con altre modalità.

Dal punto di vista delle aree geografiche, la dinamica globale si è sviluppata in maniera differenziata nelle varie regioni, seppure con una tendenza sostanzialmente allineata in termini di stabilità o rallentamento dei trend nel corso dell'anno.

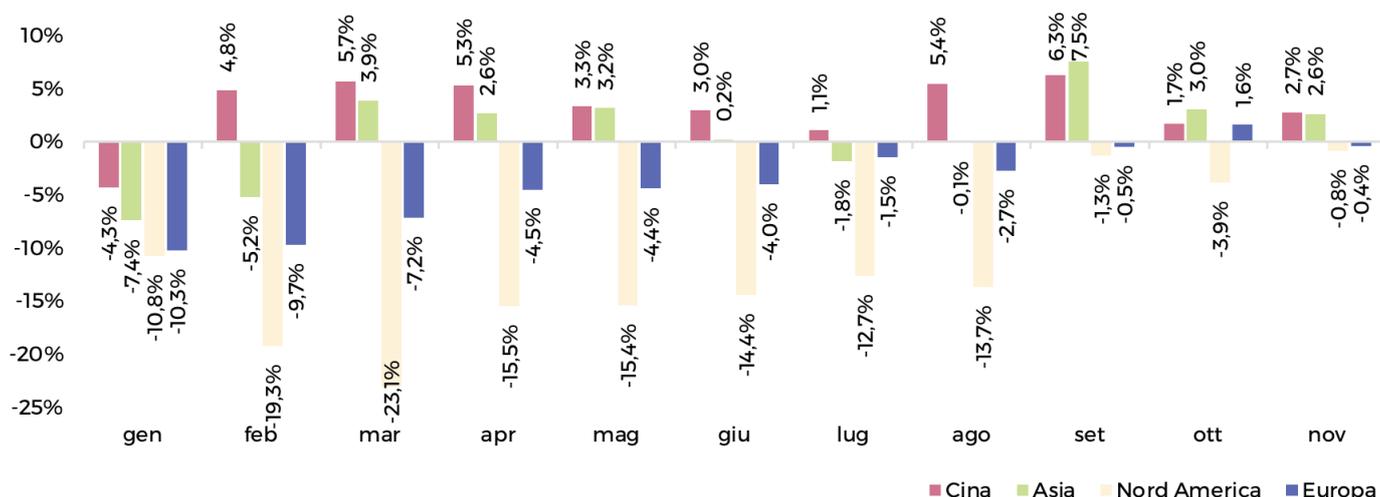
Nello specifico, sulla scorta della spinta inflazionistica e delle conseguenti azioni dal punto di vista della politica monetaria, i primi otto mesi dell'anno sono stati caratterizzati da una significativa contrazione delle movimentazioni soprattutto in Nord America e, seppure con minore intensità, in Europa.

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

Per quanto concerne il nostro continente, il 2023 è stato caratterizzato da un progressivo recupero nel corso dell'anno, che, comunque, sembra non essere sufficiente a garantire una crescita complessiva di volumi. Secondo Drewry, infatti, nel 2023 le movimentazioni a livello portuale in Europa si sarebbero contratte del 3,3%.

Per quanto riguarda le previsioni di traffico per i prossimi anni, i principali analisti ipotizzano un recupero della crescita delle movimentazioni portuali a partire dal 2024 (+2,3% circa). Tali andamenti non sembrano al momento tenere in considerazione i possibili effetti del protrarsi delle difficoltà operative derivanti dall'impossibilità di attraversare il Mar Rosso.

Grafico 2.2 Tasso di crescita medio su 12 mesi, principali aree geografiche, gen-nov 2022-23, in %



Fonte: Ports & Terminals Insight, Drewry Maritime Research

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

Nello specifico del contesto europeo, nel 2023 è proseguito il calo dei volumi che si era consolidato già nel 2022. La debole dinamica dell'economia continentale ha, infatti, continuato ad influenzare l'andamento delle movimentazioni in tutti i principali porti: mentre nel 2022 la contrazione dei traffici si era concentrata principalmente nei porti del Northern Range, soprattutto in relazione alle conseguenze dello scoppio del conflitto in Ucraina, nel 2023 il calo dei volumi è, invece, risultato distribuito in maniera più omogenea in considerazione del rallentamento degli scambi a livello internazionale.

Tabella 2.1. Andamento dei traffici containerizzati, principali porti europei, 2021-23, TEU

	2021	2022	2023	2022vs21	2023vs22
<b>ROTTERDAM</b>	15.284.151	14.455.523	13.447.000	-5,4%	-7,0%
<b>ANVERSA-ZEEBRUGGE</b>	14.225.960	13.509.940	12.618.087	-5,0%	-6,6%
<b>AMBURGO</b>	8.697.442	8.261.976	7.620.595	-5,0%	-7,8%
<b>VALENCIA</b>	5.593.980	5.027.238	4.790.214	-10,1%	-4,7%
<b>BARCELLONA</b>	3.526.887	3.517.491	3.280.035	-0,3%	-6,8%
<b>PORTS OF GENOA</b>	2.781.112	2.799.123	2.740.947	0,6%	-2,1%
<b>LA SPEZIA</b>	1.375.626	1.262.496	1.139.088	-8,2%	-9,8%

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

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

In uno scenario generalmente stagnante, anche nei Ports of Genoa il 2023 ha rappresentato un anno non positivo sia per quanto riguarda le tonnellate trasportate che dal punto di vista delle unità di traffico movimentate. Nell'anno che si è appena concluso sono state movimentate 25.381.697 tonnellate, in flessione del 4,5% rispetto al 2022, cui è conseguita una parallela riduzione dei container (2.740.947 TEU, -2,1%).

Tabella 2.2. Andamento dei traffici containerizzati, hinterland e transhipment per direzione, Ports of Genoa, 2021-23. TEU

		IV TRIMESTRE			CONSUNTIVO ANNO			
DIREZIONE		2021	2022	2023	2021	2022	2023	
HINTERLAND	PIENI	EXPORT	260.238	297.003	287.678	1.113.192	1.120.911	1.091.352
		IMPORT	172.340	164.753	170.189	716.611	817.478	763.796
		<b>TOTALE PIENI</b>	<b>432.578</b>	<b>461.756</b>	<b>457.867</b>	<b>1.829.803</b>	<b>1.938.389</b>	<b>1.855.148</b>
	VUOTI	EXPORT	22.649	23.506	30.285	108.819	151.895	154.779
		IMPORT	108.398	139.065	123.600	483.451	432.051	454.706
		<b>TOTALE VUOTI</b>	<b>131.047</b>	<b>162.571</b>	<b>153.884</b>	<b>592.270</b>	<b>583.945</b>	<b>609.484</b>
<b>TOTALE</b>		<b>563.625</b>	<b>624.327</b>	<b>611.751</b>	<b>2.422.073</b>	<b>2.522.334</b>	<b>2.464.632</b>	
TRANSHIPMENT	<b>TOTALE</b>	<b>80.812</b>	<b>56.525</b>	<b>55.733</b>	<b>359.039</b>	<b>276.789</b>	<b>276.315</b>	
<b>TOTALE TRAFFICO CONTAINERIZZATO</b>		<b>644.437</b>	<b>680.852</b>	<b>667.484</b>	<b>2.781.112</b>	<b>2.799.123</b>	<b>2.740.947</b>	

		IV TRIMESTRE			CONSUNTIVO ANNO			
DIREZIONE		2023vs21	2023vs22		2023vs21	2023vs22		
HINTERLAND	PIENI	EXPORT	10,5%	-3,1%		-2,0%	-2,6%	
		IMPORT	-1,2%	3,3%		6,6%	-6,6%	
		<b>TOTALE PIENI</b>	<b>5,8%</b>	<b>-0,8%</b>		<b>1,4%</b>	<b>-4,3%</b>	
	VUOTI	EXPORT	33,7%	28,8%		42,2%	1,9%	
		IMPORT	14,0%	-11,1%		-5,9%	5,2%	
		<b>TOTALE VUOTI</b>	<b>17,4%</b>	<b>-5,3%</b>		<b>2,9%</b>	<b>4,4%</b>	
<b>TOTALE</b>		<b>8,5%</b>	<b>-2,0%</b>		<b>1,8%</b>	<b>-2,3%</b>		
TRANSHIPMENT	<b>TOTALE</b>	<b>-31,0%</b>	<b>-1,4%</b>		<b>-23,0%</b>	<b>-0,2%</b>		
<b>TOTALE TRAFFICO CONTAINERIZZATO</b>		<b>3,6%</b>	<b>-2,0%</b>		<b>-1,4%</b>	<b>-2,1%</b>		

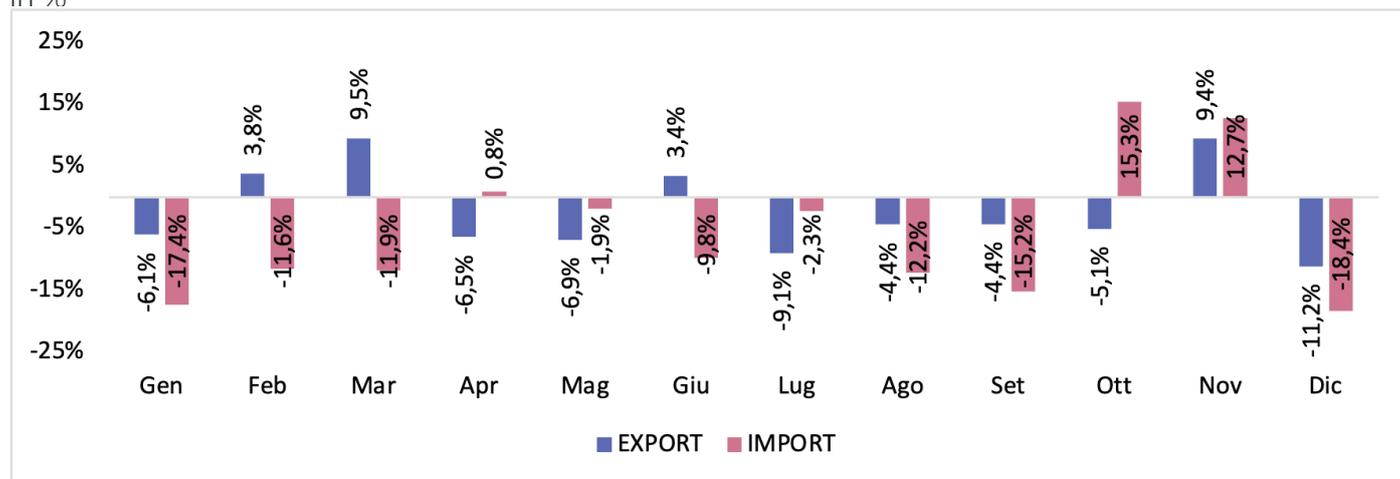
Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale

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

Fra le differenti componenti del traffico container, le movimentazioni gateway di unità piene sono sicuramente quelle che hanno subito in maggiore calo nel confronto con il 2022, a dimostrazione dell'impatto del generale rallentamento dell'economia, anche in Nord Italia.

Nel corso del 2023 sono stati movimentati 1.855.148 TEU pieni in entrata o in uscita dagli scali del sistema, in calo del 4,3% rispetto all'anno precedente. Tale risultato si è determinato in relazione alle esportazioni (-2,6%) e ancora di più sul versante delle importazioni (-6,6%). È però importante sottolineare come gli eventi del Mar Rosso abbiano influenzato in maniera significativa la performance del mese di dicembre a causa dei ritardi operativi che hanno determinato una contrazione delle movimentazioni pari al 13,6%, che si è quindi riverberata sul risultato consuntivo dell'anno.

Grafico 2.3. Andamento dei traffici containerizzati, hinterland, pieni, per direzione Ports of Genoa, 2022-23, in %



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

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

Nel confronto con il 2022 il porto di Genova ha registrato una contrazione dei volumi di traffico più consistente (-5,5%, pari a 2.394.335 TEU), rispetto allo scalo di Vado Ligure che si è attestato a 346.612 TEU. La crescita della piattaforma di Vado Gateway e del Reefer Terminal (+30,0%) è stata supportata, in primo luogo dalle scelte operative dei carrier che hanno interessi diretti nella gestione del terminal.

Tabella 2.3. Andamento dei traffici containerizzati per scalo, Ports of Genoa, 2021-23, TEU

	IV TRIMESTRE			CONSUNTIVO ANNO		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
<b>GENOVA</b>	586.484	599.998	585.498	2.557.847	2.532.532	2.394.335
<b>SAVONA</b>	57.953	80.854	81.986	223.265	266.591	346.612
<b>TRAFFICO CONTAINERIZZATO</b>	<b>644.437</b>	<b>680.852</b>	<b>667.484</b>	<b>2.781.112</b>	<b>2.799.123</b>	<b>2.740.947</b>
	<b>2023vs21</b>	<b>2023vs22</b>		<b>2023vs21</b>	<b>2023vs22</b>	
<b>GENOVA</b>	-0,2%	-2,4%		-6,4%	-5,5%	
<b>SAVONA</b>	41,5%	1,4%		55,2%	30,0%	
<b>TRAFFICO CONTAINERIZZATO</b>	<b>+3,6</b>	<b>-2,0%</b>		<b>-1,4%</b>	<b>-2,1%</b>	

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

Nel 2023, infine, le attività di trasbordo si sono attestate a 276.315 TEU, in linea con il risultato del 2022 (-0,2%).

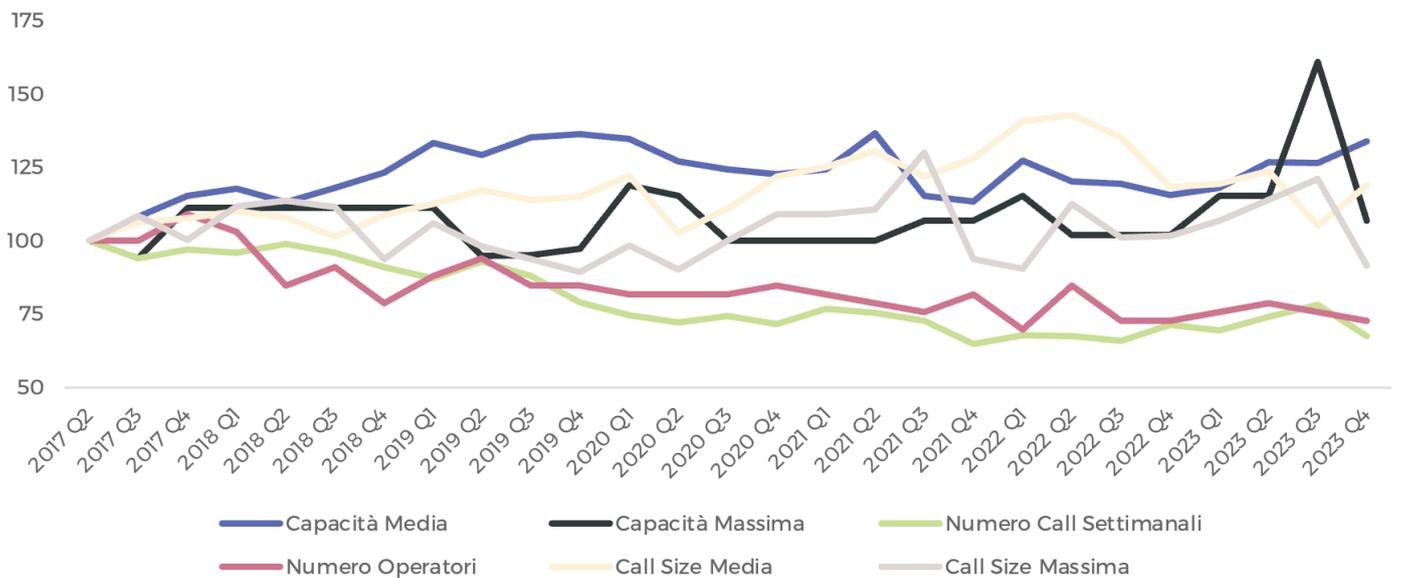
In termini di offerta di servizi marittimi, nel sistema si confermano i fenomeni di concentrazione che caratterizzano l'industria in maniera consolidata ormai da anni: nel corso del 2023 si è, infatti, confermata la tendenza alla riduzione del numero medio di tocche settimanali che si è attestato fra 34 e 37 accosti, sostanzialmente in linea con l'ultimo trimestre del 2022.

Il calo generale dei volumi ha prodotto effetti immediati sulla call size media, calcolata in termini di pezzi movimentati per singolo accosto. Tale parametro si è attestato a 740 nel 2023, in calo rispetto al 2022 (805) e in linea con il 2021 (758). Limitando l'analisi ai soli servizi transoceanici, escludendo, perciò, dal novero i servizi feeder e quelli intra-Med, la call size si attesta a 1.282 pezzi nel 2023 rispetto ai 1.586 del 2022.

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

Il 2023, infine, è l'anno durante il quale si sono registrate le prime due call di navi con capacità superiore a 24.000 TEU (MSC Nicola Mastro e MSC Mette).

Grafico 2.4. Andamento della capacità delle navi, numero di call settimanali, numero operatori, Ports of Genoa 2017-23. 2017 Q2=100



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

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

## Traffici ferroviari

L'impatto della contrazione dei volumi gateway, in aggiunta alle numerose interruzioni per lavori sulla linea nazionale e all'aumento del costo dell'energia con la conseguente incidenza sulla competitività del trasporto ferroviario, ha prodotto una diretta ripercussione sull'utilizzo della ferrovia quale modalità di inoltro e conferimento delle merci da e per il sistema portuale. In controtendenza rispetto al trend che si era andato consolidando a partire dal 2020 e affermato nei due anni successivi (rispettivamente +18,6% e +9,7% in termini di treni), nell'anno appena concluso si è registrato un rallentamento nell'utilizzo della modalità ferroviaria nel trasporto di container da e verso l'hinterland, pari ad una contrazione del -6,4% rispetto al 2022 per un totale di 9.640 convogli. Nel complesso nei Port of Genoa sono stati movimentati via ferrovia 404.370 TEU.

Tabella 3.1. - Traffico Ferroviario, Volumi Container, Ports of Genoa, 2020-23, TEU

	2020	2021	2022	2023	2023vs22
<b>ARRIVO</b>	178.788	214.089	226.564	218.387	-3,6%
<b>PARTENZA</b>	142.210	166.160	192.131	185.983	-3,2%
<b>TOTALE</b>	<b>320.998</b>	<b>380.249</b>	<b>418.695</b>	<b>404.370</b>	<b>-3,4%</b>
<b>TOTALE TRENI</b>	<b>7.877</b>	<b>9.388</b>	<b>10.301</b>	<b>9.640</b>	<b>-6,4%</b>
<b>RAIL RATIO</b>	<b>14,5%</b>	<b>15,7%</b>	<b>16,6%</b>	<b>16,4%</b>	<b>-0,2%</b>

Fonte: Elaborazione Ufficio Politiche EU e Logistica su dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale

Nel sistema portuale, i container trasportati via ferro sono diminuiti più rapidamente rispetto alla flessione registrata nei volumi di container gateway. Tale contrazione ha determinato un rail ratio complessivo del 16,4%, in leggera diminuzione rispetto all'anno precedente quando si era attestato al 16,6% ma comunque superiore al valore medio relativo al decennio 2011-2022, pari al 14,8%.

Nel complesso, il 70% circa dei contenitori movimentati da/per i porti del sistema sono pieni. Di questi, solo il 25% è inoltrato via ferro verso i retroporti per essere reso disponibile in prossimità dei centri industriali e

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

produttivi mentre la parte restante (circa 213.000 TEU) è composta da contenitori in arrivo dall'hinterland, pronti per essere imbarcati. Per quanto riguarda i container vuoti, questi rappresentano il 29% (circa 118.000 TEU) del volume totale, di cui oltre il 95% viene trasportato verso i retroporti per essere reso disponibile per le operazioni di riempimento e successiva esportazione.

Sulla direttrice in partenza dai parchi ferroviari portuali, sebbene leggermente in flessione rispetto al 2022 (44%), il peso dei container pieni sul totale è passata dal 30% del 2019 al 40% dello scorso anno, in conseguenza di una accresciuta propensione degli importatori ad utilizzare la soluzione su rotaia.

In termini di aree geografiche interne, l'analisi restituisce un quadro in cui appare sempre evidente come la modalità ferroviaria risulti più competitiva su distanze maggiori. Tale fattore confermato dalla crescita dei volumi ferroviari provenienti o destinati al Triveneto (+16% corrispondente a 15.500 TEU movimentati in più rispetto al 2022). Tale crescita è giustificata sostanzialmente dall'incremento dai trasporti effettuati da e verso la regione del Veneto (+14,7% in termini di treni effettuati), e nello specifico dall'incremento delle relazioni con l'interporto di Padova.

Per quanto riguarda le altre regioni va, invece, segnalata una riduzione significativa nel numero di collegamenti effettuati nel 2023 con l'Emilia-Romagna (circa 240 collegamenti in meno, -18,9%) e il Piemonte (-160 collegamenti, -18,7%). La Lombardia, infine, che conferma comunque il proprio ruolo di principale mercato di riferimento per i Ports of Genoa, ha registrato una riduzione dei suoi collegamenti pari a circa 140 treni in meno rispetto al 2022 (-3,7%).

Come sopra evidenziato, nonostante la riduzione significativa nei volumi movimentati da e verso Emilia-Romagna e Piemonte, si è comunque stabilizzata l'offerta dei servizi regolari che erano stati attivati nel corso del 2022, verso gli interporti di Piacenza e Marzaglia (da Genova). In quest'ultimo caso, la partenza bisettimanale che collega con regolarità il Terminal APM con il Basso Piemonte ha permesso il mantenimento dei volumi dell'anno precedente (+4%) per un totale di

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

quasi 850 carri nel 2023 cui si vanno ad aggiungere i quasi 9.000 movimentati da e per il capoluogo ligure, seppur in decisa flessione (-43%) rispetto al 2022.

In aggiunta, va evidenziata la crescita della relazione diretta con l'interporto di Pordenone, anch'essa attivata nel corso del 2022 e che oggi conta 2 collegamenti settimanali e i nuovi collegamenti verso Novara (due volte a settimana) e Trento (un servizio settimanale).

In questo contesto, aumentano i servizi dal porto di Genova verso gli interporti lombardi di Melzo e Vittuone, rispettivamente del 14% (1.040 treni/anno) e del 26% (520 treni/anno), mentre diminuiscono le relazioni con Milano Smistamento (356 treni in meno rispetto al 2022, -21%) per un totale di quasi 16 coppie di treni a settimana, cui si aggiungono le 5 coppie di treni effettuate sulla tratta che collega il porto di Vado Ligure con il capoluogo lombardo (+10% vs. 2022).

Nello specifico, i porti di Savona e Vado Ligure registrano un aumento dell'8,5% nel numero di treni effettuati rispetto al 2022, grazie soprattutto al rafforzamento dei servizi ferroviari con i principali scali intermodali del Nord Italia quali Milano, Padova, Piacenza e Rubiera, con quest'ultimo in crescita dell'11% per numero di treni effettuati.

Per quanto riguarda, infine, le altre tipologie di traffici, il numero di treni effettuati risulta in aumento, per un totale di 663 unità (+22,1% rispetto al 2022). Tale crescita è dovuta principalmente all'incremento della movimentazione di rinfuse liquide nel bacino di Sampierdarena da cui nel 2023 sono stati effettuati collegamenti regolari (mediamente 4 a settimana) verso i principali valichi di frontiera (Domodossola, Tarvisio e Villa Opicina) ed un collegamento bisettimanale verso la raffineria di Treocate.

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

## Merce convenzionale

Dopo aver registrato un trend positivo nel corso del 2022, il settore, a partire dal secondo trimestre del 2023, ha iniziato a mostrare segnali di rallentamento che si sono consolidati nel quarto trimestre che ha chiuso a -0,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il progressivo annuo si è attestato a circa 14,5 milioni di tonnellate, con una variazione negativa del -1,0% rispetto al 2022, seppure in crescita del 3,8% rispetto al 2021.

Tabella 4.1. - Movimentazione merce convenzionale, Mar Ligure Occidentale, 2021-23, tonnellate

MERCE CONVENZIONALE		IV TRIMESTRE				CONSUNTIVO 2023			
		2021	2022	2023	2023vs22	2021	2022	2023	2023vs22
GENOVA	ROTABILI	2.284.556	2.270.731	2.244.064	-1,2%	8.875.980	8.767.219	8.887.341	1,4%
	MERCE VARIA	163.106	140.421	163.082	16,1%	511.252	662.940	607.373	-8,4%
	AUTO AL SEGUITO	80.987	104.256	104.911	0,6%	605.913	775.643	830.233	7,0%
SAVONA	ROTABILI	766.232	911.651	849.558	-6,8%	3.193.702	3.634.120	3.443.997	-5,2%
	MERCE VARIA	152.313	136.697	171.378	25,4%	717.834	741.105	666.827	-10,0%
<b>TOTALE</b>		<b>3.447.193</b>	<b>3.563.756</b>	<b>3.532.994</b>	<b>-0,9%</b>	<b>13.904.682</b>	<b>14.581.027</b>	<b>14.435.771</b>	<b>-1,0%</b>

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

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.

I traffici di rotabili nel porto di Genova hanno segnato nel 2023 una crescita moderata del 2,2% rispetto al 2022, chiudendo con circa 4,8 milioni di metri lineari movimentati. Negli scali di Savona e Vado Ligure si è registrata una flessione del -10,1% rispetto al 2022, per un totale di 2,3 milioni di metri lineari, in crescita rispetto al 2021 (+8%).

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

Il porto di Genova movimentata principalmente rotabili per il mercato nazionale, con una quota dominante del 72% rispetto al 28% di traffici internazionali; nel porto di Savona la composizione dei traffici risulta, invece, ribaltata, con una porzione degli scambi internazionali che raggiunge il 79%. I volumi di traffico nel comparto sono fortemente concentrati dal punto di vista geografico: nel porto di Genova le isole maggiori italiane rappresentano le principali rotte, mentre nel porto di Savona-Vado si registra un ruolo preponderante dei collegamenti con la Spagna e il Marocco, cui seguono gli scambi nazionali e quelli con la Francia, favoriti dai servizi effettuati da Corsica Ferries.

Va sottolineato come la buona tenuta del settore rotabile sia principalmente da attribuire alla concomitanza di due fattori chiave, strettamente interconnessi tra loro: l'esistenza delle Autostrade del Mare (98% del traffico nel porto di Genova) e la presenza dei principali operatori del settore negli scali del sistema. Le prime rappresentano uno degli snodi intermodali principali in combinazione con il traffico stradale che ha origine o destinazione sulle sponde del Mar Mediterraneo, favorite e rese particolarmente attrattive dagli incentivi dedicati a questo tipo di trasporto (e.g. il Marebonus e Sea Modal Shift). A ciò è connesso il fatto che la sostanziale totalità dei volumi del comparto sono direttamente movimentati da operatori come Grimaldi, GNV e Tirrenia che sono tra i principali attori del settore.

Tabella 4.2. - Movimentazione rotabili, Mar Ligure Occidentale, 2021-23, metri lineari

ROTABILI MTL	IV TRIMESTRE				CONSUNTIVO 2023			
	2021	2022	2023	2023vs22	2021	2022	2023	2023vs22
GENOVA	1.215.670	1.206.237	1.211.442	0,4%	4.722.781	4.657.326	4.759.629	2,2%
SAVONA	519.152	641.138	583.249	-9,0%	2.142.994	2.577.682	2.317.388	-10,1%
TOTALE	1.734.822	1.847.375	1.794.691	-2,9%	6.865.775	7.235.008	7.077.017	-2,2%

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

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

All'interno del segmento della merce convenzionale, oltre allo specifico comparto dei rotabili, gli altri mercati di riferimento degli scali del sistema hanno evidenziato trend contrastanti: da un lato la movimentazione degli acciai, utilizzati anche nel settore del settore automobilistico, hanno segnato un rallentamento, mentre il segmento dei prodotti forestali ha registrato un incremento, raggiungendo il livello di volumi movimentati più alto degli ultimi anni.

Uno dei segmenti che incide maggiormente sul comparto è certamente la filiera dell'auto che dopo il calo registrato nel 2022 ha visto una ripartenza nel 2023 durante il quale sono state immatricolate 10,5 milioni di auto a livello europeo (+13,9%) di cui 1,57 milioni in Italia (+18,9%), che rappresenta il terzo mercato continentale, dopo Germania e Francia. Il mercato italiano si è, però, attestato a livelli ancora significativamente inferiori rispetto al periodo precedente alla pandemia (-18,3% vs.2019).

Sul fronte della transizione verso l'elettrico prosegue la tendenza negativa che si era consolidata nel 2022: nell'ultima edizione del report di Repower Italia nel 2023 la quota di mercato delle auto nuove elettriche si assesta al 4,2% del totale contro il 14,6% della media europea, che sale al 15,7% se ai paesi dell'Unione si aggiungono altri paesi europei non aderenti quali il Regno Unito, la Svizzera, la Norvegia.

Relativamente al comparto degli acciai, secondo i dati della World Steel Association, il mercato della produzione sta soffrendo sia a livello globale che a livello europeo. Nel corso del 2023, la siderurgia mondiale è stata, infatti, testimone di una lieve diminuzione dell'output di acciaio (-0,1% in meno rispetto al 2022, per un volume totale di 1,8 miliardi di tonnellate). Tra le aree monitorate dall'associazione, Unione Europea, Sud America e Paesi europei non facenti parte dell'Unione segnano le performance più negative. L'Unione Europea registra un calo del -7,4% per un volume complessivo di 123,3 milioni di tonnellate. I due paesi principali produttori siderurgici in Europa hanno ridotto l'output complessivo nel 2023: la Germania, al settimo posto nel ranking mondiale, ha prodotto 36,9 milioni di tonnellate (-3,9%), mentre l'Italia si è fermata a 21,1 milioni di tonnellate (-2,4%), dato peggiore negli ultimi cinque anni se si esclude il 2020.

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

La bilancia commerciale italiana nei primi otto mesi del 2023 è risultata in deficit per 7,6 milioni di tonnellate. Tale sbilanciamento è confermato dal fatto che i volumi in sbarco nei porti del sistema risultano preponderanti sul totale delle movimentazioni di questo comparto.

In questo contesto il segmento dei prodotti metallici ha registrato una performance non positiva a livello di sistema. Nel porto di Genova il progressivo annuo si è attestato a circa 400 mila tonnellate, in diminuzione del -6,2% rispetto al 2022 (miglior performance dello scalo migliore degli ultimi 15 anni), seppure in crescita rispetto ai risultati del 2021 (+15%).

Anche nel porto di Savona si è segnato un risultato negativo nel 2023, in diminuzione del -36,3% rispetto al 2022, pari a circa 144 mila tonnellate di movimentate.

Fra gli altri segmenti che vengono considerati nel comparto delle merci convenzionali, il settore dei prodotti forestali ha registrato variazioni anche molto consistenti, come storicamente avviene nella movimentazione di questa categoria di prodotti. Nel porto di Genova, il risultato annuo si è attestato un calo del 20,8% rispetto al 2022, per un totale di 87,9 mila tonnellate. Lo scalo savonese ha chiuso l'anno 2023 con un incremento significativo del 46% rispetto al 2022 che ha permesso di raggiungere il risultato migliore registrato negli ultimi anni (267,4 mila tonnellate).

Infine, il comparto dei prodotti ortofrutticoli ha registrato nello scalo savonese un calo del 23,2% rispetto al 2022, dovuto alla sempre maggiore concorrenza della quota di frutta trasportata all'interno di container refrigerati. Nel 2023 sono state movimentate 253 mila tonnellate, ovvero il risultato più basso degli ultimi anni.

1. Scenario
2. Container
3. Traffici ferroviari
4. Merce convenzionale
5. Rinfuse liquide
6. Rinfuse solide
7. Funzione industriale
8. 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 maggiore valore unitario delle merci.

Secondo le ultime stime fornite da International Energy Agency , la crescita della domanda globale di petrolio greggio sta perdendo slancio. Tale tendenza è principalmente riconducibile a un calo dei consumi del mercato cinese nell'ultimo trimestre dell'anno. Nel 2024, in linea con quanto avvenuto nel 2023, si prevede che la crescita sarà principalmente concentrata in Cina e in misura minore in India e Brasile. È infatti atteso che i tre Paesi contribuiranno al 78% della crescita mondiale di petrolio greggio, trainando livelli di estrazione che dovrebbero, quindi, raggiungere i 103 milioni di barili al giorno.

In generale, il consumo di petrolio greggio è strettamente correlato con l'andamento di alcuni specifici settori economici. L'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). Una percentuale pari al 17% viene, invece, utilizzata come materia prima nei processi industriali di trasformazione (fra i quali, ad esempio, la produzione materiali plastici), mentre la rimanente quota è dedicata alla produzione di energia nei settori industriale, commerciale, residenziale ed agricolo. Appare, quindi, evidente come l'andamento della domanda di trasporto, aereo e terrestre, abbia un impatto diretto e preminente sulla necessità di raffinazione dei mercati di riferimento.

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

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

Dal punto di vista del settore della raffinazione, la tendenza degli ultimi anni è stata quella di un ridimensionamento della capacità delle raffinerie localizzate in Europa e nei paesi sviluppati, e di un suo sostanziale incremento in Medio Oriente, Cina ed India. Questo fenomeno ha da un lato ridotto la domanda di prodotti raffinati nei Paesi asiatici, ma ha contribuito all'aumento dei volumi trasportati a livello globale.

Analizzando il settore dei prodotti chimici, la concentrazione dei principali produttori e consumatori è localizzata in Far East, soprattutto in Cina. Di conseguenza, anche i traffici marittimi di questi prodotti sono particolarmente localizzati nel mercato asiatico, e il trend è quello di un ulteriore consolidamento in questa direzione. Da ciò deriva il 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%. L'Italia è il terzo produttore chimico europeo (dopo Germania e Francia) e il dodicesimo a livello mondiale.

La produzione industriale della chimica nei primi otto mesi del 2023 ha registrato un calo del 9,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Per quanto concerne il 2024, la crescita del settore potrebbe assestarsi intorno all'1%. Questo trend, se confermato, potrebbe portare ad una riduzione dei volumi di materie prime importate, parzialmente compensato da un incremento di prodotti finiti trasportati prevalentemente via container.

A livello di sistema portuale, il petrolio greggio ha registrato nel 2023 una flessione del 2,3% rispetto al 2022. La flessione è in parte riconducibile alla riduzione dei consumi di idrocarburi in linea con gli obiettivi della transizione ecologica, ad una generale contrazione della domanda di combustibile per il trasporto terrestre ed un aumento dei costi dei carburanti che ha penalizzato i consumi.

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

Analizzando le performance dei singoli scali, gli scali di Savona e Vado Ligure hanno chiuso il 2023 a 6,3 milioni di tonnellate in linea con i risultati del 2022 (0,2%), ed in crescita rispetto ai 5,6 milioni di tonnellate registrate nel corso del 2021 (+13,6%), mentre il porto genovese ha chiuso il 2023 in calo con volumi che si sono attestati a quasi 12,6 milioni di tonnellate, in flessione del 3,5% nel confronto con il 2022, seppure in crescita del 2,5% rispetto al 2021.

Tabella 5.1. - Movimentazione rinfuse liquide, Mar Ligure Occidentale, 2022-23, tonnellate

RINFUSE LIQUIDE		IV TRIMESTRE				CONSUNTIVO ANNUO			
		2021	2022	2023	2023vs22	2021	2022	2023	2023vs22
GENOVA	OLI MINERALI	3.077.661	2.619.311	2.693.583	2,8%	12.284.624	13.044.474	12.589.405	-3,5%
	ALTRE RINFUSE LIQ.	208.781	200.430	145.729	-27,3%	759.247	868.844	730.871	-15,9%
	OLI VEGETALI, VINO	97.321	103.452	51.589	-50,1%	305.872	395.952	277.753	-29,9%
	PRODOTTI CHIMICI	111.460	96.978	94.140	-2,9%	453.375	472.892	453.118	-4,2%
SAVONA	OLI MINERALI	1.605.151	1.440.746	1.577.523	9,5%	5.559.913	6.309.087	6.318.705	0,2%
	ALTRE RINFUSE LIQ.	42.746	22.747	24.016	5,6%	106.608	100.932	110.421	9,4%
	OLI VEGETALI, VINO	42.746	22.747	24.016	5,6%	106.608	100.932	110.421	9,4%
PRODOTTI CHIMICI									
<b>TOTALE</b>		<b>4.934.339</b>	<b>4.283.234</b>	<b>4.440.851</b>	<b>3,7%</b>	<b>18.710.392</b>	<b>20.323.337</b>	<b>19.749.402</b>	<b>-2,8%</b>

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

Dal punto di vista della distribuzione geografica, il conflitto in Ucraina e le sanzioni economiche che ne sono derivate hanno confermato il sostanziale azzeramento delle importazioni dai porti russi, che sono state sostituite da un aumento dei volumi provenienti dagli Stati Uniti, dalla Turchia e dal Nord Africa (Libia) e Africa Occidentale (Nigeria). Per quanto riguarda la Turchia i volumi provengono in larga misura dal porto di Ceyhan, alimentato da oleodotti attraverso cui transita petrolio proveniente da Iraq, Azerbaijan e Georgia.

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

Le altre rinfuse liquide riportano risultati contrastanti a seconda delle singole merceologie e del porto di riferimento. Le rinfuse alimentari, prevalentemente olii vegetali e vino, hanno registrato performance divergenti negli scali del sistema: a Genova nel 2023 sono state movimentate circa 278 mila tonnellate (-29,9% rispetto al 2022 e -9,2% rispetto al 2021), mentre a Savona si registra una crescita (+9,4% rispetto al 2022).

Il settore dei chimici, infine, conferma la tendenza alla contrazione chiudendo l'anno 2023 con circa 453 mila tonnellate movimentate ed evidenziando una flessione del -4,2% rispetto al 2022, attestandosi sugli stessi livelli registrati nel 2021.

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

## Rinfuse solide

Il settore delle rinfuse solide ha evidenziato un trend in flessione nel 2023. I volumi movimentati nei porti del Sistema, pari a circa 2,2 milioni di tonnellate, sono risultati, infatti, in calo del 12,2% rispetto al 2022 e del 11,6% se confrontati con il 2021.

Dal punto di vista della performance dei singoli scali del sistema, lo scalo genovese ha chiuso con una movimentazione di 663 mila tonnellate, pari ad un calo del 7,7% rispetto al 2022 e del 12,9% nel confronto con il 2021. Anche i risultati dello scalo di Savona evidenziano un trend in discesa sia rispetto al 2022 (-13,9%) che al 2021 (-11%), pari ad una movimentazione complessiva di 1,6 milioni di tonnellate nel 2023.

Nello specifico delle differenti componenti commerciali nello scalo di Savona, si evidenziano risultati negativi: il carbone ha segnato una performance del -10,5% rispetto al 2022; i cereali e semi oleosi sono risultati in calo del 12,8% rispetto al 2022 (comunque in crescita del 38,9% se paragonati al 2021) ed, infine, i minerali di ferro hanno registrato un trend fortemente negativo sia rispetto ai risultati del 2022 (-45%), sia paragonando il dato consuntivo del 2023 con il dato del 2021 (-74,6%).

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 2,5 % nel 2023 rispetto all'anno precedente .

Tab. 6.1. - Movimentazione rinfuse solide, Mar Ligure Occidentale, 2022-23, tonnellate

RINFUSE SOLIDE	IV TRIMESTRE				CONSUNTIVO ANNUO			
	2021	2022	2023	2023vs22	2021	2022	2023	2023vs22
GENOVA	177.597	175.719	129.785	-26,1%	761.079	717.975	662.781	-7,7%
SAVONA	426.298	461.853	381.356	-17,4%	1.759.787	1.820.716	1.566.807	-13,9%
<b>TOTALE</b>	<b>603.895</b>	<b>637.572</b>	<b>511.141</b>	<b>-19,8%</b>	<b>2.520.866</b>	<b>2.538.691</b>	<b>2.229.588</b>	<b>-12,2%</b>

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'ultime: 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. Traffici ferroviari
4. Merce convenzionale
5. Rinfuse liquide
6. Rinfuse solide
7. Funzione industriale
8. Passeggeri

## Funzione industriale

Come già evidenziato nei paragrafi precedenti nel 2023, la siderurgia mondiale ha segnato di una lieve diminuzione della produzione, soprattutto in aree, fra le quali si evidenzia il risultato dell'Unione europea che ha registrato un calo del -7,4% rispetto al 2022, per un volume complessivo di 123,3 milioni di tonnellate.

In Italia, in particolare, si è registrata la performance peggiore degli ultimi cinque anni ad esclusione del 2020. Fra i fattori che hanno prodotto 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 all'aggravarsi della crisi aziendale del principale operatore nazionale del settore, hanno contribuito al risultato finale dell'anno 2023, durante i quali si è registrato un calo delle movimentazioni del -14,4% rispetto al 2022, per un totale pari a 1.194 mila tonnellate. Il dato a consuntivo del 2023 paragonato ai risultati del 2021 mostra una flessione ancora più marcata del -39,1%.

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

## Traffico passeggeri

Il 2023 ha determinato per il comparto passeggeri un deciso superamento, oltre che degli anni influenzati dalla pandemia e dalle restrizioni, anche dell'andamento del comparto a partire dal 2017, anno in cui sono nati i Ports of Genoa. In entrambi i settori che compongono il comparto, il consuntivo del 2023 ha, infatti, rappresentato la migliore performance annuale dalla creazione del sistema portuale.

Particolarmente significativo è il risultato delle crociere, che hanno chiuso l'anno a 2.684.054 passeggeri, in crescita del 62,9% rispetto al 2022 e del 26,9% nel confronto con il 2019.

Meno eclatante, anche in considerazione del fatto che il settore aveva già assorbito gli effetti della pandemia negli anni precedenti, ma comunque positiva è risultata la performance del comparto dei traghetti, che si è attestato a 2.684.054 passeggeri (+0,8% rispetto al 2022).

Tabella 8.1 - Movimentazione passeggeri, Mar Ligure Occidentale, 2022-23, unità

PASSEGGERI	IV TRIMESTRE					CONSUNTIVO ANNO				
	2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023
<b>CROCIERE</b>	542.406	26.852	260.907	554.495	742.778	2.018.270	206.689	591.391	1.571.567	2.560.388
<b>TRAGHETTI</b>	256.041	125.392	228.158	291.414	287.703	2.528.994	1.340.298	1.897.192	2.661.442	2.684.054
<b>TOTALE</b>	<b>798.447</b>	<b>152.244</b>	<b>489.065</b>	<b>845.909</b>	<b>1.030.481</b>	<b>4.547.264</b>	<b>1.546.987</b>	<b>2.488.583</b>	<b>4.233.009</b>	<b>5.244.442</b>

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

Il risultato dei Ports of Genoa nel settore delle crociere si inserisce in una tendenza estremamente positiva per tutto il bacino del Mar Mediterraneo. Secondo quanto elaborato dalla società specializzata Risposte Turismo, infatti, nel 2023 nei primi 20 porti dell'area sono stati movimentati quasi 26 milioni di passeggeri, pari al 51,4% in più rispetto al 2022, superiore, quindi, ai risultati del 2019, quando avevano viaggiato per i principali scali del Mediterraneo oltre 23,8 milioni di passeggeri.

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

La crescita del traffico crocieristico è accompagnata dall'ulteriore ampliamento dell'offerta che è cresciuta nel 2023 rispetto all'anno precedente del 6,8%, pari a 9.000 toccate.

In questo contesto, i Ports of Genoa hanno riaffermato il proprio ruolo nel Mediterraneo: nel 2023 il sistema si è confermato quale quarto polo per numero di passeggeri, dietro a Barcellona (3.568.901), Civitavecchia (3.316.622) e Marsiglia (2.600.000).

Tabella 8.2 - Movimentazione passeggeri, settore crociere, principali porti Mar Mediterraneo, 2021-23, unità

	2021	2022	2023	2023vs22
<b>BARCELLONA</b>	549.371	2.329.332	3.568.901	53,2%
<b>CIVITAVECCHIA</b>	518.482	2.172.438	3.316.622	52,7%
<b>MARSIGLIA</b>	351.959	1.474.707	2.600.000	76,3%
<b>PORTS OF GENOA</b>	591.391	1.571.567	2.560.388	62,9%
<b>PALMA DE MALLORCA</b>	344.353	1.377.413	1.905.946	38,4%
<b>NAPOLI</b>	252.037	1.144.246	1.650.000	44,2%
<b>SANTORINI</b>	104.042	829.217	1.300.864	56,9%
<b>PIREO</b>	303.571	850.000	1.280.000	45,4%
<b>MYKONOS</b>	201.741	685.918	1.000.000	45,8%
<b>PALERMO</b>	104.250	554.279	939.745	69,5%
<b>PRIMI 20 PORTI MED</b>	<b>4.351.927</b>	<b>17.049.133</b>	<b>25.812.388</b>	<b>51,4%</b>

Fonte: Il traffico crocieristico in Italia nel 2023 e le previsioni per il 2024, Risposte Turismo, 2024

Oltre che sul versante della domanda, la crescita del settore è confermata anche dal numero di toccate che nei terminal dei Ports of Genoa si è attestato a 511, pari a 34 call in più rispetto al 2022 (+7,1%). A beneficiare particolarmente dell'ampliamento dell'offerta di partenze è stato lo scalo di Savona, in crescita di 22 toccate rispetto al 2022 (+14,8%). Per quanto riguarda il porto di Genova anche nello scalo del capoluogo si è registrata un aumento di call rispetto al 2022 (340 vs. 328), significativamente superiore al 2019 (+59 call).

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

Sul versante dei traghetti, il 2023 ha rappresentato una conferma dei risultati che si erano già consolidati nel 2022. Sui traghetti che offrono collegamenti fra i Ports of Genoa, le isole maggiori e altri porti della sponda meridionale del Mediterraneo hanno viaggiato 2.684.054 passeggeri, sostanzialmente in linea rispetto al 2022 (+0,8%) e in crescita del 6,1% rispetto al 2019.

Si confermano, infine, nel corso del 2022 sostanzialmente i pesi fra le destinazioni: la Sardegna rappresenta, infatti, oltre il 50% del totale, seguita dai collegamenti con la Corsica (17%) e la Sicilia (15%).

Tabella 8.3- Movimentazione passeggeri, settore traghetti, Ports of Genoa, 2019-23, unità

PASSEGGERI TRAGHETTI	CONSUNTIVO ANNO				
	2019	2020	2021	2022	2023
I TRIMESTRE	154.672	130.993	86.612	110.759	162.304
II TRIMESTRE	538.151	107.772	266.345	542.242	596.760
III TRIMESTRE	1.580.127	976.141	1.316.077	1.717.027	1.637.287
IV TRIMESTRE	256.041	125.392	228.158	291.414	287.703
<b>TOTALE</b>	<b><u>2.528.991</u></b>	<b><u>1.340.298</u></b>	<b><u>1.897.192</u></b>	<b><u>2.661.442</u></b>	<b><u>2.684.054</u></b>

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



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)