

Report Traffici

Q2 2024

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

Prosegue nel secondo trimestre il consolidamento delle tendenze positive già registrate nella prima parte dell'anno: nel complesso, infatti, il rallentamento dell'inflazione globale e il miglioramento delle previsioni di crescita economica suggeriscono la conferma dell'inversione dell'andamento delle principali dinamiche macroeconomiche che hanno caratterizzato in negativo gran parte del 2023. Nelle condizioni di possibili tagli dei tassi di interesse negli Stati Uniti nel corso dell'anno con il conseguente indebolimento della valuta statunitense potrebbe avviarsi un impulso ulteriore al commercio globale, le cui prospettive per il 2024 rimangono, tuttavia, incerte e soggette a rischi al ribasso.

L'economia globale dovrebbe crescere quest'anno del 3%, confermando un ritmo di crescita non omogeneo fra le differenti regioni mondiali, che influenza anche l'andamento dei commerci internazionali, vedendo favorite le connessioni fra aree lungo le rotte nord-sud piuttosto che i collegamenti fra aree maggiormente sviluppate. Nel prossimo futuro, infine, l'implementazione di ulteriori misure protezionistiche potrebbe influenzare negativamente le possibilità di crescita degli scambi a livelli globali.

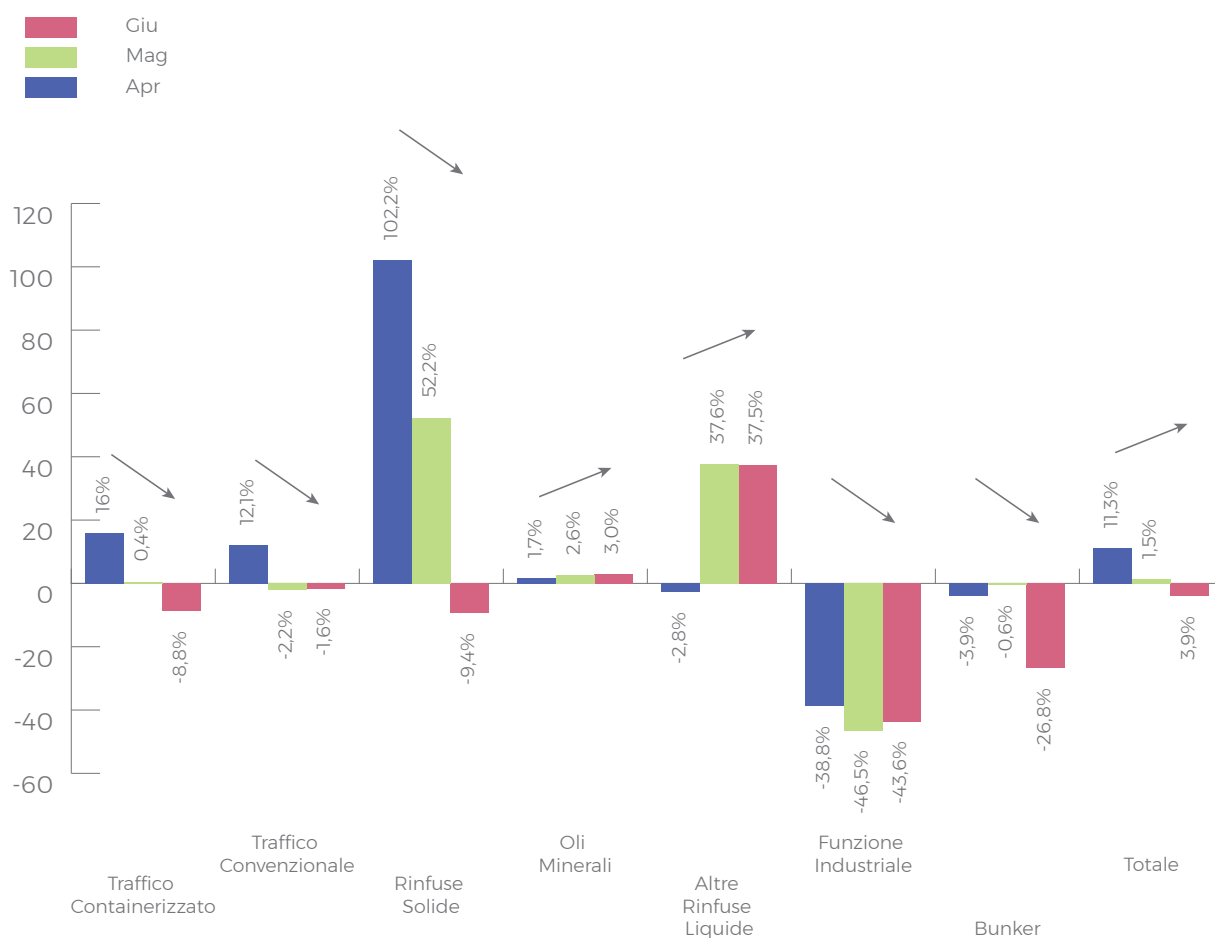
Fra i settori si assiste ad una stabilizzazione dei traffici di materie prime, mentre cresce la domanda di trasporto nel comparto container, che, complice anche la persistente difficoltà a navigare regolarmente lungo la rotta del Mar Rosso, registra un utilizzo pressoché totale della capacità disponibile a livello globale e un susseguente aumento dei noli pari al 205% a giugno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (+225% sulla rotta fra Shanghai e Genova). Secondo le analisi CTS (Container Trade Statistics) il traffico container è cresciuto rispetto al secondo trimestre del 2023 a livello globale del 5,9% e del 2,9% a livello europeo.

Per quanto riguarda i Ports of Genoa la performance

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

relativa al secondo trimestre del 2024 inverte in positivo la tendenza rispetto al primo trimestre dell'anno, almeno nel confronto con il 2023. Nel periodo, sono stati, infatti, movimentati 16.914.109 di tonnellate (+2,7% rispetto all'anno precedente), un risultato che, però, si è strutturato come il prodotto di uno sviluppo delle dinamiche di traffico a livello mensile che si è andato progressivamente deteriorando nelle principali modalità di condizionamento e che, quindi, risulta sostenuto principalmente dai volumi movimentati ad aprile.

Grafico 1.1. - Andamento mensile traffici per modalità di carico, Ports of Genoa, II trimestre, 2023-24, tonnellate, TEU, unità



A livello di singole modalità di carico, l'andamento complessivo del trimestre risulta, comunque, positivo: crescono, infatti, tutte le merceologie movimentate nei Ports of Genoa, fatta salva la funzione industriale che dipende unicamente dall'andamento dell'attività produttiva del sito siderurgico di Cornigliano e dalle incertezze derivanti dalla situazione aziendale dell'operatore.

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

Nel comparto passeggeri, dopo una prolungata serie di trimestri positivi si registra un rallentamento soprattutto nel segmento delle crociere, che segna un arretramento del 5,0% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Questo risultato, connesso alla sostanziale stabilità del settore dei traghetti, consolida una contrazione del 2,9% del numero di passeggeri, che si è attestato nel periodo a 1.312.653 unità.

Tabella 1.1. - Andamento complessivo traffici, Ports of Genoa, II trimestre e progressivo, 2022-24, tonnellate, TEU, unità

Tonnellate	II TRIMESTRE				PROGRESSIVO I SEMESTRE			
	2022	2023	2024	2024vs23	2022	2023	2024	2024vs23
Merce containerizzata	7.154.492	6.904.530	7.058.155	+2,2%	13.873.003	13.207.518	13.185.991	-0,2%
Merce convenzionale e rotabile	3.687.894	3.627.484	3.706.213	+2,2%	7.057.671	7.070.570	7.206.300	+1,9%
Rinfuse solide	693.178	444.890	642.448	+44,4%	1.357.033	1.109.379	1.188.684	+7,1%
Oli minerali	5.305.234	4.825.511	4.943.893	+2,5%	10.225.313	9.681.429	9.752.556	+0,7%
Altre rinfuse liquide	253.192	188.364	232.018	+23,2%	477.181	438.916	463.434	+5,6%
Funzione industriale	324.521	292.080	166.656	-42,9%	846.711	580.378	410.336	-29,3%
Bunkers	235.380	187.773	164.726	-12,3%	390.439	355.075	302.580	-14,8%
Totale generale	17.653.891	16.470.632	16.914.109	+2,7%	34.227.351	32.443.265	32.509.879	+0,2%
Teu								
Totale container (TEU)	745.291	732.217	722.176	-1,4%	1.423.951	1.400.009	1.381.495	-1,3%
Passeggeri (Unità)								
Crociere	335.467	755.676	717.997	-5,0%	400.657	987.379	996.220	0,9%
Traghetti	542.242	596.760	594.656	-0,4%	653.001	759.064	759.128	0,0%
Totale passeggeri	877.709	1.352.436	1.312.653	-2,9%	1.053.658	1.746.443	1.755.348	0,5%

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

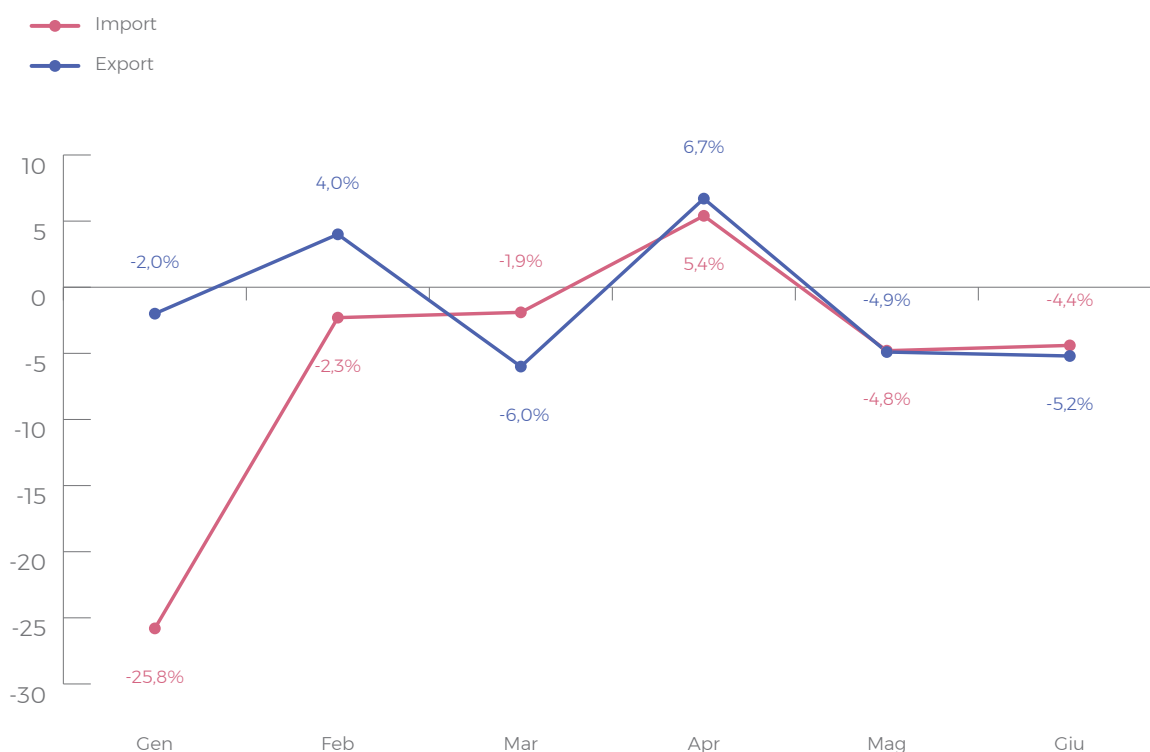
1. Scenario
2. Container
3. Traffici ferroviari
4. Merce convenzionale
5. Rinfuse liquide
6. Rinfuse solide
7. Funzione industriale
8. Passeggeri

I traffici containerizzati

Al pari di quanto rappresentato in precedenza in relazione all'andamento dei traffici containerizzati via mare, secondo quanto monitorato nel Global Container Port Throughput Index di Drewry, anche a livello di movimentazione portuale i volumi continuano a crescere seppure a ritmi meno sostenuti rispetto al primo trimestre del 2024. Tale tendenza risulterebbe particolarmente accentuata negli scali del continente europeo nei quali, a fronte di una crescita dei volumi pari al 2,2% nel primo trimestre, si sarebbe registrato nel periodo preso in considerazione dalla presente analisi una sostanziale stabilizzazione delle movimentazioni rispetto al 2023.

In questo contesto si inserisce, quindi, la performance del sistema del Mar Ligure Occidentale che conferma il rischio già evidenziato in relazione ai risultati di marzo, ovvero di un progressivo rallentamento della dinamica dei volumi. Nel secondo trimestre del 2024 nei Ports of Genoa sono stati movimentati 722.176 TEU, in contrazione dell'1,4% rispetto allo stesso periodo del 2023, in linea con quanto registrato nei primi tre mesi dell'anno.

Grafico 2.1. Andamento dei traffici containerizzati, hinterland, pieni, per direzione, Ports of Genoa, 2024vs.23, TEU



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

Il risultato generale del settore si attesta in linea con l'andamento della movimentazione di container pieni in entrata o uscita dai porti (gateway), che nel corso del trimestre ha progressivamente rallentato rispetto allo stesso periodo del 2023.

Tabella 2.1. Andamento dei traffici containerizzati, hinterland e transshipment per direzione, Ports of Genoa, I trimestre, 2023-24, TEU

		Direzione	2022	2023	2024	2024vs23	
II Trimestre	Hinterland	Pieni	Export	288.804	278.753	275.251	-1,3%
			Import	220.697	212.574	209.524	-1,4%
			Totale pieni	509.501	491.327	484.775	-1,3%
		Vuoti	Export	44.548	50.207	41.463	-17,4%
			Import	109.877	106.651	102.149	-4,2%
			Totale vuoti	154.425	156.858	143.612	-8,4%
	Totale			663.926	648.185	628.387	-3,1%
Transshipment			81.365	84.032	93.789	11,6%	
Totale			745.291	732.217	722.176	-1,4%	
Traffico containerizzato							
Progressivo I Semestre	Hinterland	Pieni	Export	549.612	546.278	538.558	-1,4%
			Import	446.150	407.410	385.980	-5,3%
			Totale pieni	995.762	953.688	924.538	-3,1%
		Vuoti	Export	82.455	82.671	71.594	-13,4%
			Import	192.054	221.872	226.416	2,0%
			Totale vuoti	274.509	304.543	298.009	-2,1%
	Totale			1.270.271	1.258.231	1.222.547	-2,8%
Transshipment			153.680	141.778	158.948	12,1%	
Totale			1.423.951	1.400.009	1.381.495	-1,3%	
Traffico containerizzato							

Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

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

Complessivamente, infatti, questo tipo di attività (484.775 TEU) ha subito una contrazione rispetto all'anno precedente pari all'1,3%, ugualmente distribuita fra esportazioni (-1,3%) ed importazione (-1,4%); dallo sviluppo mensile della performance dei terminal portuali si evidenzia, però, come, a fronte di un risultato particolarmente positivo registrato ad aprile, nei due successivi periodi si sia consolidato un rallentamento delle operazioni più consistente (-4,9% sia a maggio che a giugno).

La generale riduzione dei volumi ha comportato una corrispondente contrazione anche della movimentazione di vuoti, che si è attestata nel trimestre a 143.612 TEU, pari al -8.4% rispetto allo stesso trimestre del 2023.

Infine, fra le dimensioni che compongono il complesso dei volumi dei traffici containerizzati, prosegue la crescita delle attività di trasbordo, che si sono attestate a 93.789 TEU (+11,6% vs. 2023) e che rappresentano nel periodo oggetto di analisi il 13,0% del totale delle movimentazioni.

L'andamento progressivo del primo semestre del 2024 attesta, quindi, la performance dei Ports of Genoa a 1.381.495 TEU (-1,3% vs. 2023), di cui 1.222.547 TEU gateway (-2,8% vs. 2023) e i rimanenti 158.948 TEU in trasbordo, pari all'11,5% del totale dei volumi.

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

Traffici ferroviari

Così come era emerso dall'analisi dei dati complessivi del 2023 e del primo trimestre del 2024, l'impatto della contrazione dei volumi gateway nel secondo trimestre ha generato una conseguente riduzione pressoché identica dei volumi movimentati via ferrovia. Tale rallentamento in termini di contenitori movimentati si contrappone all'aumento registrato nel trimestre del numero di treni effettuati che sono cresciuti del 5,4% rispetto allo stesso periodo del 2023 per un totale di 2.602 convogli su cui sono stati trasportati 104.059 TEU (-3,2%).

Segnali positivi emergono, quindi, dall'analisi dei dati del secondo trimestre: infatti, l'andamento speculare tra volumi gateway complessivi e ferroviari ha determinato una sostanziale invarianza dello split modale (16,6%) in linea con lo stesso periodo del 2023 e, al tempo stesso, l'aumento del numero di treni effettuati conferma la fiducia che gli operatori ferroviari ripongono sulle capacità e potenzialità del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale.

Tabella 3.1. Andamento dei traffici ferroviari, comparto container, Ports of Genoa, Il trimestre e progressivo, 2022-24, TEU

	Il Trimestre				Progressivo I Semestre			
	2022	2023	2024	2024vs23	2022	2023	2024	2024vs23
Pieni	82.352	76.205	75.776	-0,6%	156.844	148.637	140.216	-5,7%
Vuoti	32.856	31.271	28.283	-9,6%	58.806	63.738	60.081	-5,7%
Totale	115.208	107.476	104.059	-3,2%	215.650	212.375	200.297	-5,7%
Totale Treni	2.827	2.469	2.598	+5,2%	5.273	4.940	4.953	+0,3%
Rail ratio	17,4%	16,6%	16,6%	-0,02%	17,0%	16,9%	16,4%	-0,5%

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

I primi sei mesi dell'anno, in linea con la tendenza manifestata nei tre anni successivi alla pandemia, confermano la propensione del mercato ad utilizzare con maggiore intensità la modalità ferroviaria nonostante il perdurare delle criticità legate agli interventi sulla rete che hanno impattato la performance del sistema portuale soprattutto nel primo trimestre 2024.

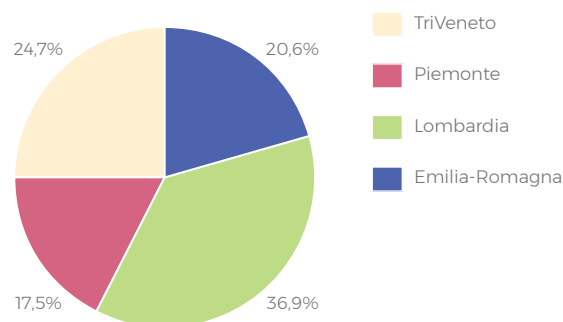
1. Scenario
2. Container
3. Traffici ferroviari
4. Merce convenzionale
5. Rinfuse liquide
6. Rinfuse solide
7. Funzione industriale
8. Passeggeri

Fra le regioni di origine e destinazione dei treni, continua la crescita decisa del Triveneto (+20,9%) e dell'Emilia-Romagna (+11,7%), che compensano la riduzione, nel semestre, dei treni effettuati da e verso la Lombardia (-8,8%) ed il Piemonte (-22,9%). Nel primo caso la flessione nel numero di treni va di pari passo con l'andamento dei convogli da e verso Milano (-8,9%) mentre il secondo è principalmente connesso al calo nel numero di collegamenti con Novara e Rivalta Scrivia.

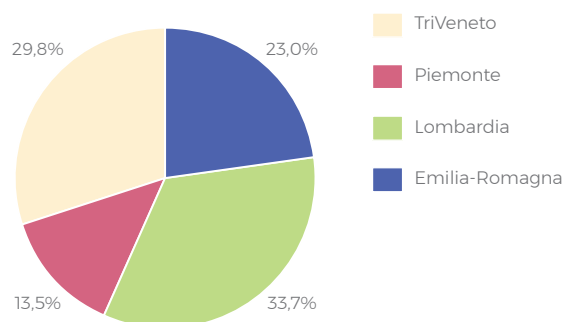
Nello specifico delle relazioni con il Triveneto, la crescita del numero di treni è dovuta al ritorno di Verona nell'elenco delle relazioni regolari, con una media di due coppie di treni a settimana nei primi sei mesi dell'anno. Esse si aggiungono agli ormai consolidati collegamenti settimanali con Trento e Pordenone e alla conferma di Padova quale prima località per numero di collegamenti con i porti del sistema (1.105 treni contro i 1.006 del primo semestre 2023).

Grafico 3.1. Andamento dei traffici containerizzati via ferro, hinterland, pieni, per direzione, Ports of Genoa, progressivo gen-giu, 2023-24, numero di treni

I semestre 2023



I semestre 2024



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

Per quanto riguarda l'Emilia-Romagna le principali località collegate con i porti del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale risultano essere Rubiera, Reggio Emilia e Marzaglia, tutte in crescita con percentuali di crescita a doppia cifra rispetto al primo semestre del 2023.

Infine, sebbene la distribuzione tra le regioni si sia riequilibrata negli anni tra le tre principali regioni del Centro-Nord Italia, la Lombardia conferma il suo ruolo primario di principale mercato di riferimento per i Ports of Genoa, con un totale di 1.664 treni nel periodo rispetto ai 1.825 del 2023.

Per quanto riguarda le altre tipologie di traffici, il numero di treni effettuati risulta in leggera diminuzione, con un totale di 301 unità (-9,6% rispetto al primo semestre 2023). I volumi ferroviari di merce non containerizzata risultano in maniera preponderante (55% del totale) ascrivibili alla movimentazione di rinfuse liquide che dal bacino di Sampierdarena si dirigono verso destinazioni estere attraverso i principali valichi di frontiera (Domodossola, Tarvisio e Villa Opicina). A questi volumi si è aggiunto nel corso dell'anno un traffico di autovetture nuove, destinate negli Stati Uniti, che da Torino arrivano via treno fino allo scalo di Savona. A questa relazione, che si sta svolgendo su base regolare dallo scorso marzo (25 treni movimentati negli ultimi 4 mesi), si è aggiunto a partire dal mese di luglio un nuovo servizio regolare (3 treni a settimana) per il trasporto di auto nuove in importazione dalla Spagna che giungeranno via treno fino ad Arena Po (Pavia).

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

Merce convenzionale

Il settore delle merci convenzionali registra nel primo semestre 2024 una crescita complessiva dell'1,9%, con una movimentazione di 7,2 milioni di tonnellate. Il risultato, eterogeneo come spesso accade in un settore così variegato per tipologia di traffici, evidenzia dinamiche differenti tanto tra i vari segmenti di mercato quanto fra gli scali del sistema.

Tab. 4.1. - Movimentazione merce convenzionale, Mar Ligure Occidentale, I trimestre e progressivo gennaio, 2023-24, tonnellate

Merce Convenzionale		II Trimestre				Progressivo I Semestre			
		2022	2023	2024	2024vs23	2022	2023	2024	2024vs23
Genova	Rotabili	2.192.022	2.248.051	2.204.453	-1,9%	4.395.012	4.451.382	4.416.518	-0,8%
	Merce varia	158.948	136.923	118.526	-13,4%	347.444	298.978	278.332	-6,9%
	Auto al seguito	172.913	191.408	198.067	3,5%	215.663	255.188	262.271	2,8%
Savona	Rotabili	931.001	910.114	1.005.316	10,5%	1.674.258	1.747.420	1.919.092	9,8%
	Merce varia	233.011	140.987	179.852	27,6%	425.295	317.602	330.087	3,9%
Totale		3.687.894	3.627.484	3.706.213	2,2%	7.057.671	7.070.570	7.206.300	1,9%

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

Il segmento di maggior peso all'interno del comparto resta sicuramente quello dei rotabili, nell'ambito del quale si sono registrate performance differenziate tra i due scali del Sistema. Nel secondo trimestre 2024, infatti, i traffici nello scalo genovese hanno registrato un calo dell'1,9% rispetto allo stesso periodo del 2023, movimentando circa 2,2 milioni di tonnellate, mentre a Savona-Vado Ligure, la movimentazione di rotabili ha segnato una crescita del 10,5% (oltre 1 milione di tonnellate) confermando la buona performance registrata nel corso del primo trimestre (+9,3%).

Il risultato complessivo dei primi 6 mesi mostra un lieve calo nello scalo di Genova (-0,8%) con circa 4,4 milioni di tonnellate movimentate ed una buona performance dello scalo savonese (+9,8%) con circa 1,9 milioni di tonnellate movimentate.

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 segmento, i principali mercati di riferimento degli scali del sistema hanno evidenziato una performance negativa sia nel primo che nel secondo trimestre.

Fra i settori con maggiore incidenza vi è senza dubbio la filiera dell'auto: il mercato europeo nel mese di giugno 2024 risulta positivo con una crescita delle immatricolazioni in Unione Europea del 4,3%. Analizzando i risultati del primo semestre, le immatricolazioni di automobili sono aumentate del 4,5%, raggiungendo quasi 5,7 milioni di unità. Per quanto concerne le differenti tipologie di alimentazione, nei primi sei mesi del 2024 le auto elettriche hanno ottenuto una quota del 12,5% contro il 12,9% dell'anno precedente, mentre le auto ibride elettriche sono salite al 29,2% dal 25,0%. Benzina e diesel combinati rappresentano, quindi, ora meno della metà del mercato (48,2%, dal 51,6%).

Il mercato italiano nel primo semestre 2024 mostra una crescita del 5,4% rispetto allo stesso periodo del 2023 con 885.731 unità immatricolate. Il dato risulta, però, ancora fortemente negativo (-18,2%), se paragonato ai livelli pre-covid relativi al 2019. Sul fronte della transizione verso l'elettrico si consolida una tendenza negativa: i dati dei primi sei mesi 2024 restituiscono, infatti, una situazione in cui il segmento BEV (propulsione esclusivamente elettrica) risulta fermo a quota 3,9% e quello PHEV (ibridi plug-in) al 3,3%, sul totale mercato, penalizzati entrambi dai ritardi in termini di politiche di incentivi rispetto agli altri major markets europei (Francia, Spagna, Regno Unito e Germania) e, soprattutto, dall'ancora scarsa dotazione infrastrutturale per la ricarica elettrica delle auto.

Relativamente al comparto degli acciai, secondo i dati della World Steel Association, il mercato della produzione globale ha registrato nel dato progressivo da gennaio a giugno 2024 un andamento stabile rispetto al 2023, attestandosi a 954,6 milioni di tonnellate prodotte. L'Unione Europea (EU27) registra nel mese di giugno 2024 una ripresa del 5,1% rispetto allo stesso mese del 2023 che contribuisce a portare in territorio positivo anche il risultato dei primi sei mesi dell'anno (+0,9%).

Sul versante nazionale si evidenzia nei primi sei mesi dell'anno un calo della produzione pari al 5,2%, raggiungendo circa 10,8 milioni di tonnellate. Tra le varie tipologie di prodotti in acciaio si registra una

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

sostanziale stabilità nella produzione di prodotti lunghi laminati a caldo (+0,2% nel periodo gennaio-giugno con una produzione complessiva poco oltre i 6,4 milioni di tonnellate) ed un calo del 9,5% nella produzione di laminati a caldo che si sono attesi a 4,5 milioni di tonnellate. Al momento, non si intravedono segnali che possano far pensare a un cambiamento della tendenza, che dura ormai da circa un anno.

Nel corso del primo semestre dell'anno, il segmento dei prodotti metallici ha registrato risultati differenti negli scali del sistema. Nel porto di Genova il dato dei sei mesi si attesta a circa 188 mila tonnellate, in calo del 6,2% rispetto allo stesso periodo del 2023. Lo scalo di Savona, invece, registra una forte crescita durante il secondo trimestre (+101,4%) che compensa il calo dei primi 3 mesi e porta il semestre a chiudere a circa 86 mila tonnellate (+18,4% rispetto allo stesso periodo del 2023). La differenza di performance è sostanzialmente legata alle diverse tipologie di prodotti movimentati dagli scali che, per quanto riguarda il bacino savonese, si configurano prevalentemente in acciai mentre per quello genovese è maggiormente incentrata sui metalli non ferrosi.

Nel settore dei prodotti forestali sia il porto di Genova (+9,8%) che lo scalo savonese (+4,7%) hanno chiuso il secondo trimestre 2024 con una ripresa dei volumi rispetto al medesimo periodo del 2023, con una movimentazione di circa 15 mila tonnellate a Genova e circa 52 mila tonnellate a Savona. Il dato relativo ai primi 6 mesi dell'anno rimane, però, ancora negativo con un calo del 6,8% nello scalo genovese (36 mila tonnellate) e del 9,3% per quello savonese (114 mila tonnellate).

Il settore della frutta, infine, ha registrato nello scalo savonese un aumento del 14,5%, rispetto al secondo trimestre del 2023, movimentando circa 71 mila tonnellate. Questo risultato conferma la moderata crescita del primo trimestre dell'anno contribuendo a chiudere i primi sei mesi a quasi 129 mila tonnellate, con un incremento complessivo del 9,8%.

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 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 crescita della domanda mondiale di petrolio continua a perdere slancio con una crescita nel secondo trimestre di 700 mila di barili al giorno, al di sotto delle previsioni di crescita della domanda di petrolio per il 2024 precedentemente stimate dalla IEA, evidenziando come principale causa la riduzione dell'import di petrolio da parte della Cina, che si aggiunge all'efficientamento dei veicoli e l'espansione del parco veicoli elettrici, quale ulteriore elemento che contribuisce al rallentamento della domanda di petrolio. Le previsioni di crescita della domanda di petrolio per il 2024 ed il 2025 sono quindi state riviste al ribasso da IEA, in quanto si attende un ulteriore rallentamento della crescita (+1 milione di barili al giorno tanto nel 2024 quanto nel 2025).

Nel comparto dei prodotti chimici prosegue e si consolida la tendenza alla concentrazione dei flussi di traffico in Estremo Oriente, dove sono localizzati i principali produttori e consumatori, e, più in generale nel mercato asiatico. Questo fenomeno ha comportato una riduzione della quota di mercato dei produttori UE sul totale delle vendite globali di prodotti chimici, nel quale i primi tre player del mercato si confermano essere Germania (29%), Francia (18%) e Italia (9%).

Questo trend, se confermato anche in futuro, potrebbe portare ad una riduzione dei volumi di materie prime importate, parzialmente compensato da un incremento di prodotti finiti trasportati prevalentemente in container.

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

A livello di sistema portuale, i flussi di petrolio greggio del primo trimestre dell'anno hanno registrato un rallentamento pari al -1,3% rispetto allo stesso periodo del 2023. Il periodo si è, pertanto, chiuso con una movimentazione pari a circa 4,6 milioni di tonnellate.

I risultati relativi ai singoli scali del sistema per quanto concerne gli oli minerali evidenziano alcune differenze: lo scalo di Savona-Vado Ligure ha chiuso il secondo trimestre del 2024 a circa 1,7 milioni di tonnellate rispetto a circa 1,56 milioni dello stesso periodo del 2023 (+11,5%), compensando il risultato negativo dei primi 3 mesi dell'anno; a livello genovese, per contro, il secondo trimestre si è chiuso attestandosi a circa 3,2 milioni di tonnellate, in lieve calo rispetto allo stesso periodo del 2023 (-1,8%) ed in rallentamento anche rispetto ai primi 3 mesi dell'anno.

Per quanto riguarda il primo semestre, infine, si è registrato un incremento del 2,4% per lo scalo genovese, che ha chiuso il periodo a circa 6,6 milioni di tonnellate, e un calo del 2,5% per quello savonese che si è attestato poco oltre i 3,1 milioni di tonnellate.

Tab. 5.1. – Movimentazione rinfuse liquide, Mar Ligure Occidentale, Il trimestre e progressivo gen-giu, 2023-24, tonnellate

Rinfuse Liquide		Il Trimestre				Progressivo I Semestre			
		2022	2023	2024	2024vs23	2022	2023	2024	2024vs23
Genova	Oli minerali	3.521.870	3.271.971	3.211.898	-1,8%	6.965.320	6.450.088	6.603.413	2,4%
	Altre rinfuse liq.	231.819	162.201	202.346	24,8%	422.102	380.419	406.402	6,8%
	Oli vegetali, Vino	100.966	60.163	82.297	36,8%	182.506	144.891	153.576	6,0%
	Prodotti chimici	130.853	102.038	120.049	17,7%	239.596	235.528	252.826	7,3%
Savona	Oli minerali	1.783.364	1.553.540	1.731.995	11,5%	3.259.993	3.231.341	3.149.143	-2,5%
	Altre rinfuse liq.	21.373	26.163	29.672	13,4%	55.079	58.497	57.032	-2,5%
	Oli vegetali, Vino	21.373	26.163	29.672	13,4%	55.079	58.497	57.032	-2,5%
	Prodotti chimici	0	0	0	-	0	0	0	-
Totale		5.558.426	5.013.875	5.175.911	3,2%	10.702.494	10.120.345	10.215.990	0,9%

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 altre rinfuse liquide, i prodotti alimentari (prevalentemente olii vegetali e vino) registrano una buona ripresa in entrambi gli scali del sistema (+29,7% rispetto al secondo trimestre 2023). A Genova nel secondo trimestre del 2024 sono state movimentate oltre 82 mila tonnellate (+36,8% rispetto al 2023), mentre a Savona ne sono state movimentate quasi 30 mila (+13,4% rispetto al 2023).

Analizzando i primi sei mesi dell'anno, il porto di Genova ha raggiunto circa 154 mila tonnellate movimentate, con un incremento del 6,0% rispetto allo stesso periodo del 2024, mentre lo scalo savonesi si è attestato a 57 mila tonnellate, in calo del 2,5% rispetto all'anno precedente.

Infine, il settore dei chimici chiude il secondo trimestre 2024 con una buona ripresa (+17,7%) per un totale pari a circa 120 mila tonnellate. Il risultato dei primi 6 mesi si è attestato a circa 253 mila tonnellate, con un incremento del 7,3% rispetto al 2023.

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

Rinfuse solide

La performance del secondo trimestre 2024 nel settore delle rinfuse solide mostra un'inversione di tendenza rispetto a quanto registrato nel 2023 e nel corso del primo trimestre 2024. In particolare, i risultati del trimestre si sono assestati ad oltre 642 mila tonnellate, in aumento del 44,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Lo scalo savonese evidenzia una forte ripresa (+54,8% rispetto allo stesso periodo del 2023) con una movimentazione di oltre 449 mila tonnellate, mentre il bacino di Genova registra una crescita più contenuta (+24,9%) assestandosi a 193 mila tonnellate di rinfuse solide.

Il risultato del secondo trimestre ha compensato l'inizio stentato del 2024 con un andamento dei primi sei mesi dell'anno in crescita del 7,1% a livello complessivo. Lo scalo di Genova ha chiuso il periodo oltre 356 mila tonnellate (+6,6%) mentre quello di Savona, porto di riferimento per il sistema, si è attestato oltre le 832 mila tonnellate (+7,4%).

Tab. 6.1. – Movimentazione rinfuse solide, Mar Ligure Occidentale, II trimestre e progressivo gen-giu, 2023-24, tonnellate

Rinfuse Solide	II Trimestre				Progressivo I Semestre			
	2022	2023	2024	2024vs23	2022	2023	2024	2024vs23
Genova	197.533	154.844	193.375	24,9%	363.998	334.373	356.291	6,6%
Savona	495.645	290.046	449.073	54,8%	993.035	775.006	832.393	7,4%
Totale	693.178	444.890	642.448	44,4%	1.357.033	1.109.379	1.188.684	7,1%

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

Analizzando la performance delle singole tipologie di carico, nel corso del secondo trimestre, nello scalo di Savona i cereali ed i semi oleosi registrano un incremento del 40,4% rispetto allo stesso mese del 2023, risultato in grado di compensare parzialmente il calo del -30,9% del primo trimestre, chiudendo il periodo a 100 mila tonnellate. Il risultato dei primi 6 mesi dell'anno si è assestato a quasi 188 mila tonnellate, in ritardo del 5,1% rispetto all'anno precedente.

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

Il segmento del carbone, caratterizzato in generale da andamenti fluttuanti e condizionato da un ridotto numero di toccate durante l'anno, ma con lotti rilevanti in termini di dimensioni del carico, ha doppiato il risultato doppio del secondo trimestre 2023 (+92,4%) con circa 195 mila tonnellate movimentate nello scalo di Savona, e con un risultato del semestre di 360 mila tonnellate (+15,0%).

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 dell'87% 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, la siderurgia mondiale ha segnato nei primi sei mesi dell'anno un risultato in linea a quello dei primi sei mesi del 2023.

A fronte di un rallentamento di Asia, Nord e Sud America, la crescita è stata sostenuta principalmente dai paesi appartenenti ad Africa, Medio Oriente ed Europa. Tra i principali paesi produttori di acciaio si evidenzia la continua crescita nel primo semestre 2024 di Turchia, Iran e India, confrontando il dato con il medesimo periodo dell'anno precedente. La tendenza risulta, invece, ancora in diminuzione per Cina (-1,1%), che pure si conferma ancora saldamente primo produttore mondiale, Giappone (-2,6%), Stati Uniti (-2,4%) e Corea del Sud (-6,4%).

In Italia, analizzando il dato della produzione del primo semestre 2024, si nota una contrazione del 5,2% con 10,8 milioni di tonnellate. Si evidenzia, inoltre, una diminuzione dei costi di produzione paragonando i costi di giugno 2024 a quelli del 2023 sia per la produzione da ciclo integrale (altoforno) che da forno elettrico (che a giugno 2024 ha costituito l'85% della produzione nazionale), anche se il nostro paese continua a pagare il gap competitivo sul costo della produzione dell'energia, che in Italia è stimato essere costantemente superiore a quello di altri paesi europei.

Come sottolineato in precedenza e per le ragioni già evidenziate, il comparto risulta nel trimestre l'unico che ha segnato una contrazione rispetto allo stesso periodo del 2023, una performance che coincide con un calo delle movimentazioni del -29,3% nel semestre, per un totale pari a 410 mila tonnellate. Il calo risulta ancora più marcato se si confrontano i dati del primo semestre 2024 con quelli del primo semestre del 2022 (-51,4%).

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

Traffico passeggeri

Dopo un lungo periodo di crescita, che non si è concretizzato unicamente nel recupero dei volumi di traffico precedenti alla pandemia, ma anche in un superamento degli stessi, nel secondo trimestre dell'anno si è registrata una prima battuta d'arresto per quanto riguarda l'andamento del comparto passeggeri: il risultato complessivo del settore si è, infatti, attestato a 1.312.653 passeggeri, pari al -2,9% rispetto al 2023. A subire maggiormente sono le crociere che segnano una riduzione pari al 5,0% (717.997 passeggeri), che si è concentrata principalmente nel mese di aprile (-8,4%). Il periodo è, inoltre, corrisposto con una contrazione dell'offerta turistica, che si è concretizzata in 144 toccate, rispetto alle 153 del 2023.

Tab. 8.1 - Andamento del traffico passeggeri, Ports of Genoa, Il trimestre e progressivo, 2019-24, unità

		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024vs19	2024vs23
Il Trimestre	Crociere	637.644	1.494	61.415	335.467	755.676	717.997	+12,6%	-5,0%
	Traghetti	538.151	107.772	266.345	542.242	596.760	594.656	+10,5%	-0,4%
	Totale	1.175.795	109.266	327.760	877.709	1.352.436	1.312.653	+11,6%	-2,9%
Progressivo I Semestre	Crociere	861.250	167.409	75.043	400.657	987.379	996.220	+15,7%	0,9%
	Traghetti	692.823	238.765	352.957	653.001	759.064	759.128	+9,6%	0,0%
	Totale	1.554.073	406.174	428.000	1.053.658	1.746.443	1.755.348	+13,0%	0,5%

Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

Per quanto riguarda il comparto traghetti si è confermata la movimentazione di passeggeri tanto con riferimento al trimestre che si è appena concluso (-0,4%) quanto al progressivo del 2024, che risulta stabile rispetto ai volumi del 2023.



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale

Palazzo San Giorgio
Via della Mercanzia 2
16124 Genova

marketing@portsofgenoa.com



www.portsofgenoa.com