

Report Traffici

Q1 2022

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

L'invasione dell'Ucraina da parte dell'esercito della Federazione Russa rappresenta, senza alcun dubbio, l'evento centrale del primo trimestre del 2022. A partire dal 24 febbraio, le conseguenze, in primo luogo umanitarie, dello scoppio del conflitto hanno prodotto un immediato impatto sul percorso di crescita dell'economia globale, che stava attraversando un momento di rafforzamento a seguito del ridursi degli effetti del Covid-19 e delle restrizioni ad esso connesse.

Il conflitto ha prodotto un rapido aumento del prezzo di alcune materie prime, a partire da quelle energetiche, cui si aggiungono gli effetti delle sanzioni che la maggior parte dei paesi ha imposto alla Russia.

Per quanto il peso relativo delle esportazioni e importazioni da e per Russia e Ucraina non sia particolarmente significativo sul totale del commercio globale (circa il 2%), ci sono alcune commodity in cui le due nazioni coinvolte nel conflitto svolgono un ruolo preminente nella catena di approvvigionamento a livello internazionale. Tale peso aumenta, però, in maniera significativa con riferimento ad alcune specifiche merceologie. I due paesi rappresentano congiuntamente oltre il 25% delle esportazioni di grano e fra il 10 e il 15% delle esportazioni di fertilizzanti, nickel, petrolio greggio, gas naturale, altri cereali, grassi animali e vegetali.

La rilevanza di Ucraina e Russia nella fornitura di merceologie, che rappresentano importanti input per buona parte della catena produttiva nazionale, sta producendo un drastico aumento dei prezzi all'acquisto che si sta riverberando sul prezzo dei prodotti finali, con effetti depressivi sui consumi, sulla fiducia di imprese e famiglie e, conseguentemente, sulla crescita economica.

Secondo le ultime stime del Fondo Monetario Internazionale, la crescita globale dovrebbe sostanzialmente dimezzarsi rispetto al 2021, passando dal 6,1% dell'anno scorso al 3,6% del 2022 e del 2023 (rispettivamente -0,8% e -0,2% rispetto alle previsioni precedenti).

Sul versante dei prezzi, come detto, la crescita dei costi di materie prime energetiche e alimentari ha prodotto una rapida accelerazione del tasso di inflazione (+5,7% nel 2022 nelle economie avanzate e +8,7% in quelle emergenti, nelle quali il costo dell'energia e dei prodotti alimentari pesa in maniera maggiore), che già nei mesi precedenti era risultato molto più sostenuto rispetto al passato, soprattutto a causa delle difficoltà delle catene logistiche di tornare ai livelli di efficienza del periodo pre-pandemico. Da questo punto di vista, un elemento di ulteriore difficoltà è rappresentato dalla rigida applicazione delle politiche zero-Covid di contenimento del contagio da parte del governo della Repubblica Popolare Cinese, che, a fronte dell'aumento delle infezioni nell'area di Shanghai, ha stabilito un lungo periodo di lockdown che sta generando rallentamenti lungo tutta la supply chain.

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

In questo scenario, l'economia nazionale ha già subito una battuta di arresto nel primo trimestre del 2022 su base congiunturale (-0,2%), mentre l'inflazione si è attestata a marzo a +6,5% su base annua, guidata principalmente dal prezzo dei beni energetici (+45,9%).

Banca d'Italia prevede un percorso simile a quanto finora descritto, il cui sviluppo dipende, naturalmente dal possibile protrarsi della guerra e dalle più stringenti iniziative che i governi europei potrebbero assumere nei confronti della Russia. Nello scenario più favorevole, la ricchezza nazionale continuerebbe a crescere sia nel 2022 che nel 2023 (+3%), mentre l'inflazione dovrebbe raffreddarsi, attestandosi al 4,0% nel 2022 e all'1,8% nell'anno successivo; nell'eventualità più severa, invece, il prolungarsi delle ostilità e l'eventuale chiusura delle forniture di prodotti energetici dalla Russia produrrebbero una riduzione del PIL di circa mezzo punto percentuale sia quest'anno sia il prossimo, mentre l'inflazione si avvicinerebbe all'8,0 per cento nel 2022 e scenderebbe al 2,3 nel 2023.

In un contesto sicuramente non positivo e rispetto al quale non è possibile determinare i possibili sviluppi dal punto di vista delle previsioni, anche di breve periodo, il sistema del Mar Ligure Occidentale ha registrato nel primo trimestre 2022 un buon livello di traffici, attestando la performance in prossimità dei livelli precedenti al 2020: 16.573.460 tonnellate, pari a +12,8% rispetto al 2021 e sostanzialmente in linea con i volumi del 2019 (-0,8%). Nel periodo crescono tutte le tipologie di traffico, in primo luogo le rinfuse liquide che chiudono a +29,4% rispetto all'anno scorso e i container in crescita del 7,7% in termini di tonnellate movimentate. I volumi di traffico containerizzato si sono attestati per quanto riguarda il sistema a 678.660 TEU, sostanzialmente in linea con il risultato del 2021 (+0,4%) e in crescita sia rispetto al 2020 (+2,3%) che al 2019 (+5,5%).



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

Per quanto riguarda la movimentazione di passeggeri, sia nel settore traghetti che in quello delle crociere, i livelli di traffico risultano ancora distanti dal tornare ai livelli precedenti allo scoppio della pandemia, seppure con dinamiche di crescita differenti. Il numero di passeggeri in sbarco, imbarco o transito nei porti del sistema si è attestato a 175.494 unità nel trimestre, in crescita del 75,5% rispetto allo stesso periodo del 2021, quando erano però ancora operative molte restrizioni alla mobilità, ma molto lontano dai volumi del 2019 (-53,5%).

Tab. 1.1. – Statistiche generali traffici, Ports of Genoa, marzo e progressivo, 2021-22

| | MARZO | | | I TRIMESTRE | | |
|--------------------------------|------------|------------|----------|-------------|------------|----------|
| | 2021 | 2022 | 2022vs21 | 2021 | 2022 | 2022vs21 |
| TONNELLATE | | | | | | |
| MERCE CONTAINERIZZATA | 2.244.271 | 2.449.728 | 9,2% | 6.237.017 | 6.718.511 | 7,7% |
| MERCE CONVENZIONALE E ROTABILE | 1.186.849 | 1.247.685 | 5,1% | 3.222.989 | 3.369.777 | 4,6% |
| RINFUSE SOLIDE | 226.914 | 233.119 | 2,7% | 612.094 | 663.855 | 8,5% |
| OLI MINERALI | 1.117.192 | 1.721.811 | 54,1% | 3.791.090 | 4.920.079 | 29,8% |
| ALTRE RINFUSE LIQUIDE | 55.659 | 51.796 | -6,9% | 185.060 | 223.989 | 21,0% |
| FUNZIONE INDUSTRIALE | 216.279 | 230.900 | 6,8% | 499.690 | 522.190 | 4,5% |
| BUNKERS | 48.388 | 53.552 | 10,7% | 150.026 | 155.059 | 3,4% |
| TOTALE GENERALE | 5.095.552 | 5.988.591 | 17,5% | 14.697.966 | 16.573.460 | 12,8% |
| CONTAINER (TEU) | 244.581 | 249.349 | 1,9% | 676.142 | 678.660 | 0,4% |
| NAVI ARRIVATE (CALLS) | 540 | 529 | -2,0% | 1.511 | 1.496 | -1,0% |
| T S L | 18.685.904 | 19.647.908 | 5,1% | 52.276.311 | 54.973.924 | 5,2% |

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

Merce containerizzata

Dopo un anno all'insegna della crescita (+6,5% nel 2021 vs. 2020) e del sostanziale ritorno alle condizioni di traffico del 2019, anche il settore del trasporto di container via mare ha registrato un rallentamento nel percorso di evoluzione dei traffici. Ciò è dovuto in sostanza alle variabili descritte in apertura: gli effetti indotti dal conflitto vanno, infatti, ad aggiungersi a quelli prodotti dalle prolungate strozzature sull'intera catena di approvvigionamenti che hanno caratterizzato il settore sin dall'inizio della pandemia e che, come già descritto, si sono andate acutizzando nelle ultime settimane in relazione alle restrizioni adottate in Cina. Considerate le condizioni attuali, il settore dovrebbe registrare a fine del 2022 una crescita dei volumi di traffico pari al 4,1% rispetto al 2021, in riduzione dello 0,5% rispetto alle previsioni precedenti.

Nello specifico dei Ports of Genoa, il primo trimestre del 2022 ha confermato e consolidato i volumi di traffico dei due anni precedenti, chiudendo il periodo a 678.660 TEU (+0,4% rispetto al 2021 e +2,3% rispetto al 2020). Mentre nei terminal dello scalo di Genova si confermano i dati dell'anno appena trascorso (-0,8%), a Savona, seppure su numeri in assoluto più ridotti, i volumi di traffico crescono in maniera più consistente (+15,6%).

Tabella 2.1. Andamento dei traffici containerizzati, Ports of Genoa, marzo e progressivo, 2021-22, TEU

| | MARZO | | | I TRIMESTRE | | |
|--------------------------|---------|---------|----------|-------------|---------|----------|
| | 2021 | 2022 | 2022vs21 | 2021 | 2022 | 2022vs21 |
| GENOVA | 224.208 | 227.385 | +1,4% | 625.871 | 620.555 | -0,8% |
| SAVONA | 20.373 | 21.964 | +7,8% | 50.271 | 58.105 | +15,6% |
| TRAFFICO CONTAINERIZZATO | 244.581 | 249.349 | +1,9% | 676.142 | 678.660 | +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

Dall'analisi delle diverse componenti che hanno contribuito al risultato del trimestre emergono alcuni elementi di particolare interesse, soprattutto con riferimento alla movimentazione di container pieni in ingresso e uscita dagli scali del sistema. Se da un lato, infatti, le attività di trasbordo subiscono una battuta d'arresto (-11,6%), solo parzialmente compensata dai volumi di marzo (+6,8%), d'altro canto, il traffico di container gateway pieni cresce molto rapidamente (+10,3% vs. 2021), superando in maniera significativa i livelli degli anni precedenti (+13,7% vs. 2019). Entrambi i porti contribuiscono alla crescita di questo segmento di volumi: i terminal genovesi chiudono il trimestre a +9,6% rispetto al 2021, mentre quelli di Savona e Vado registrano un +17,8%.

Tabella 2.2 - Andamento dei traffici containerizzati, hinterland e transshipment per direzione, Ports of Genoa, marzo e progressivo, 2021-22, TEU

| | | MARZO | | | I TRIMESTRE | | |
|--------------|--------------|---------|---------|----------|-------------|---------|----------|
| | | 2021 | 2022 | 2022vs21 | 2021 | 2022 | 2022vs21 |
| HINTERLAND | DIREZIONE | | | | | | |
| | EXPORT | 99.186 | 92.543 | -6,7% | 270.153 | 260.808 | -3,5% |
| | PIENI | | | | | | |
| | IMPORT | 61.584 | 82.188 | +33,5% | 170.591 | 225.453 | +32,2% |
| | TOTALE PIENI | 160.770 | 174.731 | +8,7% | 440.744 | 486.261 | +10,3% |
| | EXPORT | 8.865 | 16.547 | +86,6% | 27.777 | 37.907 | +36,5% |
| | VUOTI | | | | | | |
| IMPORT | 48.740 | 30.092 | -38,3% | 125.828 | 82.177 | -34,7% | |
| | TOTALE VUOTI | 57.605 | 46.638 | -19,0% | 153.604 | 120.084 | -21,8% |
| | TOTALE | 218.375 | 221.369 | +1,4% | 594.348 | 606.345 | +2,0% |
| TRANSHIPMENT | TOTALE | 26.206 | 27.980 | +6,8% | 81.794 | 72.315 | -11,6% |

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

Nel dettaglio dei volumi gateway è importante sottolineare come importazioni ed esportazioni stiano seguendo percorsi molto differenti. Mentre nel caso degli imbarchi si confermano le difficoltà già evidenziate nei mesi precedenti (-3,5% rispetto al 2021), per quanto attiene l'import si registra tasso di crescita decisamente positivi, pari al 32,2% nei confronti dell'anno precedente. In questo contesto, in maniera pressoché inedita, nel sistema si restringe il differenziale fra gli sbarchi e gli imbarchi che tradizionalmente ha caratterizzato i volumi di traffico a favore delle esportazioni. Conseguentemente si riduce il numero di container vuoti movimentati (-21,8% rispetto al primo trimestre del 2021).

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

Dal punto di vista delle relazioni geografiche, la contrazione dei volumi in esportazione colpisce in maniera trasversale tutte le principali destinazioni, seppure con maggiore intensità per quel che riguarda i collegamenti con il Nord America (-19,8% rispetto al 2021) e, nello specifico, gli Stati Uniti (-28,5%). Sul versante delle importazioni, si registra, invece, un risultato notevole sulle linee di collegamento con l'Estremo Oriente che, non solo segna un +48,0% rispetto al 2021, ma recupera anche lo scarto con il 2019 che si era accumulato nel periodo dell'emergenza pandemica. Anche in questa direzione segnano una sostanziale battuta di arresto le relazioni con il Nord America, che perdono il 41,1% nel trimestre rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Tali tendenze sono frutto dei fenomeni sin qui descritti: da una parte le esportazioni pagano l'impennata dell'inflazione a livello mondiale e il raffreddamento dei consumi, mentre sulle importazioni pesano le incognite che derivano dal conflitto, dalla sua durata e dagli effetti che esso produrrà sulle dinamiche macroeconomiche e sulle scelte di famiglie e imprese.

Per quanto riguarda il traffico ferroviario, negli scali del sistema si continua a registrare una crescita della domanda di trasporto, a conferma di una tendenza positiva che perdura da almeno due anni, nonostante la pandemia.

A fronte della citata crescita nel trimestre dei volumi gateway, il numero di container trasportati via TEU è cresciuto in maniera più che proporzionale, ovvero del 11,9%, rispetto al primo trimestre dello scorso anno quando si era comunque registrato il record di movimentazioni di container via ferrovia dell'ultimo decennio (100.442 vs. 89.764 TEU).

In linea con quanto già descritto per i volumi complessivi, la crescita si è manifestata maggiormente nella movimentazione di container pieni (+13,1%), e meno significativamente sul fronte delle unità vuote (+8,5%), che pure crescono, a differenza di quanto riscontrato per il traffico gateway. Alla stessa maniera, le movimentazioni inbound sono cresciute più rapidamente (+15,9%) rispetto a quelle outbound (+8,5%).



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

È importante però evidenziare come il traffico ferroviario cresca in tutte le sue dimensioni a conferma del ruolo dei porti di Genova e Savona quali punti di connessione con i retroporti del Nord Italia e ciò risulta confermato dal fatto che nel trimestre hanno viaggiato 2.445 treni (+210 rispetto al 2021, +701 rispetto al 2019), pari a circa 32 treni al giorno.

Il buon andamento del traffico ferroviario, soprattutto nel corso del mese di marzo, ha contribuito al consolidamento del rail ratio che è passato dal 15,1% del primo trimestre del 2021 al 16,6% nel 2022 (13,7% nello stesso periodo del 2019), raggiungendo il 18% dei container in imbarco e 15,2% di quelli in importazione.

Tab 2.3 - Traffico Ferroviario, Volumi Container, Import/Export, Mar Ligure Occidentale, marzo e progressivo I trimestre, 2021-22, TEU

| | MARZO | | | I TRIMESTRE | | |
|------------|--------|--------|-------|-------------|---------|-------|
| | 2021 | 2022 | VAR% | 2021 | 2022 | VAR% |
| PIENI | 22.359 | 28.691 | 28,3% | 65.854 | 74.492 | 13,1% |
| VUOTI | 10.089 | 9.915 | -1,7% | 23.910 | 25.950 | 8,5% |
| TOTALE | 32.448 | 38.606 | 19,0% | 89.764 | 100.442 | 11,9% |
| RAIL RATIO | 14,9% | 17,4% | +2,5% | 15,1% | 16,6% | +1,5% |

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

Alla crescita dei traffici ferroviari nel trimestre ha contribuito primariamente il bacino di Genova Sampierdarena che ha visto il numero di treni crescere del 19,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, a fronte di volumi di traffico gateway sostanzialmente invariati e nonostante una situazione di parziale inattività del parco ferroviario al servizio dei terminal SECH e di Calata Bettolo, dovuto all'avvio dei cantieri per l'ammodernamento e prolungamento dello stesso.

Il terminal di Vado Gateway continua il proprio percorso di crescita movimentando su ferrovia oltre 12.000 TEU nel trimestre, che rappresentano il 21,6% del totale dei volumi gateway dell'infrastruttura, per un totale di 308 treni (+92 rispetto al 2021).

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

Merce convenzionale e rotabile

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

Il settore ha mostrato i primi segnali di ripresa a partire dall'ultimo trimestre del 2020, con un trend che si è confermato nel corso di tutto il 2021 ed anche nel primo trimestre del 2022.

L'ultimo trimestre del 2021 si era chiuso con una performance positiva rispetto allo stesso periodo del 2020, ed anche i primi tre mesi del 2022 segnano un valore in crescita, contribuendo ulteriormente alla ripresa del settore.

Per questa merceologia, nel mese di marzo si è registrata una crescita al 5,1% rispetto al 2021, mentre il trimestre si è chiuso con un incremento del 4,6% rispetto agli stessi 3 mesi dello scorso anno e, sostanzialmente, in linea rispetto al risultato del 2019 (-0,2%).

In termini di tonnellate il primo trimestre dell'anno si attesta a circa 3,37 milioni di tonnellate, circa 147 mila tonnellate in più rispetto a quanto movimentato nello stesso periodo del 2021.

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

Uno dei settori con la maggiore incidenza sul segmento della merce convenzionale è certamente la filiera dell'auto. Dopo un 2021 complessivamente positivo per il settore, anche se con un andamento profondamente differente nel corso dei 12 mesi, (+5,5% di immatricolazione di auto nuove rispetto a -2,4% media UE +0,5% Francia, -10,1% Germania), i primi 3 mesi del 2022 hanno registrato un pesante calo a livello europeo (-10,6%) e nazionale (-24,4%).

Questo calo è prevalentemente portato da un combinato di effetti: un rallentamento fisiologico dopo la ripresa successiva al lockdown del 2020, un allentamento degli incentivi fiscali erogati dai vari governi europei, le diverse inefficienze della catena logistica, l'aumento dei prezzi della materie prime e, soprattutto, la cosiddetta "crisi del microchip" che sta tenendo ferme diverse fabbriche a livello globale con anche un ricorso alla cassa integrazione straordinaria diffusa a livello europeo.

Le previsioni per il 2022 rimangono negative, anche alla luce della situazione internazionale dovuta alla crisi tra Russia e Ucraina, con l'unica variabile dell'entrata in vigore di eventuali incentivi statali per il mercato.

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

Nonostante ciò, i mercati di riferimento degli scali del sistema hanno mostrato segnali di tenuta, sia dal punto di vista della materia prima (gli acciai importati) che da quello dei prodotti finiti (auto ed altri veicoli).

Il segmento dei prodotti metallici ha visto una buona ripresa in entrambi gli scali del sistema. Nel porto di Genova il mese di marzo ha mostrato un incremento del 49,5% rispetto allo stesso mese del 2021, mentre il primo trimestre del 2022 si è chiuso con un buon incremento su base annua del 72,9%, con una crescita del 23,3% anche rispetto al 2019.

Anche gli scali di Savona-Vado Ligure registrano un risultato positivo sia nel mese di marzo (+18,2% rispetto al 2021) che nell'intero trimestre (+23,4% rispetto allo stesso periodo del 2021 e +19,0% rispetto al 2019).

Il segmento di maggior peso all'interno della merce convenzionale è sicuramente quello di rotabili che ha mostrato performance differenziate tra i due diversi scali del Sistema, nel periodo preso in esame. I traffici di rotabili ed auto nuove nel porto di Genova hanno mostrato, durante il mese di marzo hanno registrato un incremento del 3,5% in termini di metri lineari rispetto al 2021. Il risultato del primo trimestre risulta in linea con quello mensile registrando una crescita del 3,3% rispetto al 2021 e del 2,6% rispetto allo stesso periodo del 2019.

Negli scali di Savona-Vado Ligure, invece, il segmento dei rotabili ha registrato un rallentamento. Il mese di marzo ha mostrato un calo del 6,1%, sempre in termini di metri lineari, rispetto allo stesso mese del 2021 ed il risultato del primo trimestre si è assestato a circa 525 mila metri lineari, in calo dell'8,2% rispetto al 2021 e del 2,6% rispetto al 2019.

Tab. 3.1. – Movimentazione merce convenzionale, Mar Ligure Occidentale, 2022-21 (tonn)

| | | MARZO | | | PROGRESSIVO TRIMESTRALE | | |
|----------------------------|------------------------|-----------|-----------|-------|-------------------------|-----------|-------|
| | | 2021 | 2022 | VAR% | 2021 | 2022 | VAR% |
| MERCE CONVENZIONALE | | | | | | | |
| | Rotabili | 785.875 | 820.428 | 4,4% | 2.129.294 | 2.202.991 | 3,5% |
| GENOVA | Merce varia | 45.138 | 68.359 | 51,4% | 115.405 | 188.496 | 63,3% |
| | Auto al seguito | 11.428 | 13.932 | 21,9% | 36.536 | 42.750 | 17,0% |
| | Rotabili | 283.613 | 270.515 | -4,6% | 779.859 | 743.257 | -4,7% |
| SAVONA | Merce varia | 60.795 | 74.451 | 22,5% | 161.894 | 192.284 | 18,8% |
| | TOTALE | 1.186.849 | 1.247.685 | 5,1% | 3.222.989 | 3.369.778 | 4,6% |

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

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

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

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

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

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

A conferma di ciò, nel porto di Genova il mese di marzo ha registrato un rallentamento, in linea con i risultati di febbraio, che ha quasi completamente compensato la buona performance registrata a gennaio. Marzo si è chiuso con una movimentazione di 7.700 tonnellate di prodotti forestali (-8,2% rispetto al 2021), mentre il primo trimestre del 2022 dei prodotti forestali si è attestato poco oltre le 29 mila tonnellate, mostrando un risultato sostanzialmente in linea allo stesso periodo del 2021 (+0,3%). Il confronto con il 2019 è, invece, particolarmente positivo (+47,9%) ma la performance è principalmente imputabile alla parziale disponibilità del magazzino dedicato al ricovero della cellulosa nel corso del 2019.

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

Lo scalo savonese mostra una performance decisamente positiva con un incremento nel mese di marzo più che doppio rispetto a quanto fatto nello stesso mese del 2021 (+125,2%). Questo risultato ha, naturalmente, influenzato positivamente anche la performance del trimestre (+37,3% rispetto allo stesso periodo del 2021) ma continuano a registrare un rallentamento rispetto a quanto fatto nei primi tre mesi del 2019 (-40,0%). Anche in questo caso, in un mercato di riferimento in buona parte sovrapponibile tra gli scali di Genova e Savona, il risultato del 2019 risulta influenzato dall'indisponibilità del magazzino nel porto di Genova che aveva a suo tempo generato un aumento di traffici verso lo scalo savonese. La frutta, altra componente di rilievo all'interno del segmento della merce varia, ha chiuso il mese di marzo con una movimentazione di circa 34.000 tonnellate, in linea con quanto fatto nel 2021 (+0,5%). Il primo trimestre del 2022 si è chiuso con una movimentazione nel porto savonese pari a circa 92 mila tonnellate, registrando un incremento dell'8,7% rispetto al 2021 ed un calo del 4,9% rispetto allo stesso trimestre del 2019.



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 greggio pur facendo registrare buone performance anche nelle rinfuse liquide minori a cui si associa un elevato valore unitario delle merci.

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

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

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



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

Per ciò che riguarda il 2022, globalmente, è comunque atteso un incremento dei volumi di greggio consumati, il più recente short term energy outlook stima un consumo medio nell'anno di circa 99,8 milioni di barili al giorno ma, l'incremento del prezzo della materia prima e l'inizio del conflitto russo-ucraino hanno già generato una revisione al ribasso (-800.000 barili al giorno) rispetto alle previsioni effettuate ad inizio anno.

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

A livello globale i consumi di greggio sono stimati tornare ai livelli pre-covid nel corso del 2023 (con una previsione di circa 101,7 milioni di barili al giorno rispetto ai 100,9 del 2019) ma, analizzando i trend dei singoli paesi, si registrano tendenze molto differenti tra le economie avanzate e quelle in via di sviluppo. A livello europeo, sebbene il consumo per il 2022 sia previsto in crescita rispetto al 2021 (+0,6%), le attuali previsioni relative alla domanda dei prossimi 4 anni non vedono per il settore della raffinazione il ritorno ai livelli del 2019 (14,0 milioni di barili/giorno previsti nel 2023 e 14,9 milioni per il 2026 rispetto ai 15,1 milioni del 2019) in un trend di riduzione dei consumi che sembra essere consolidato.

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

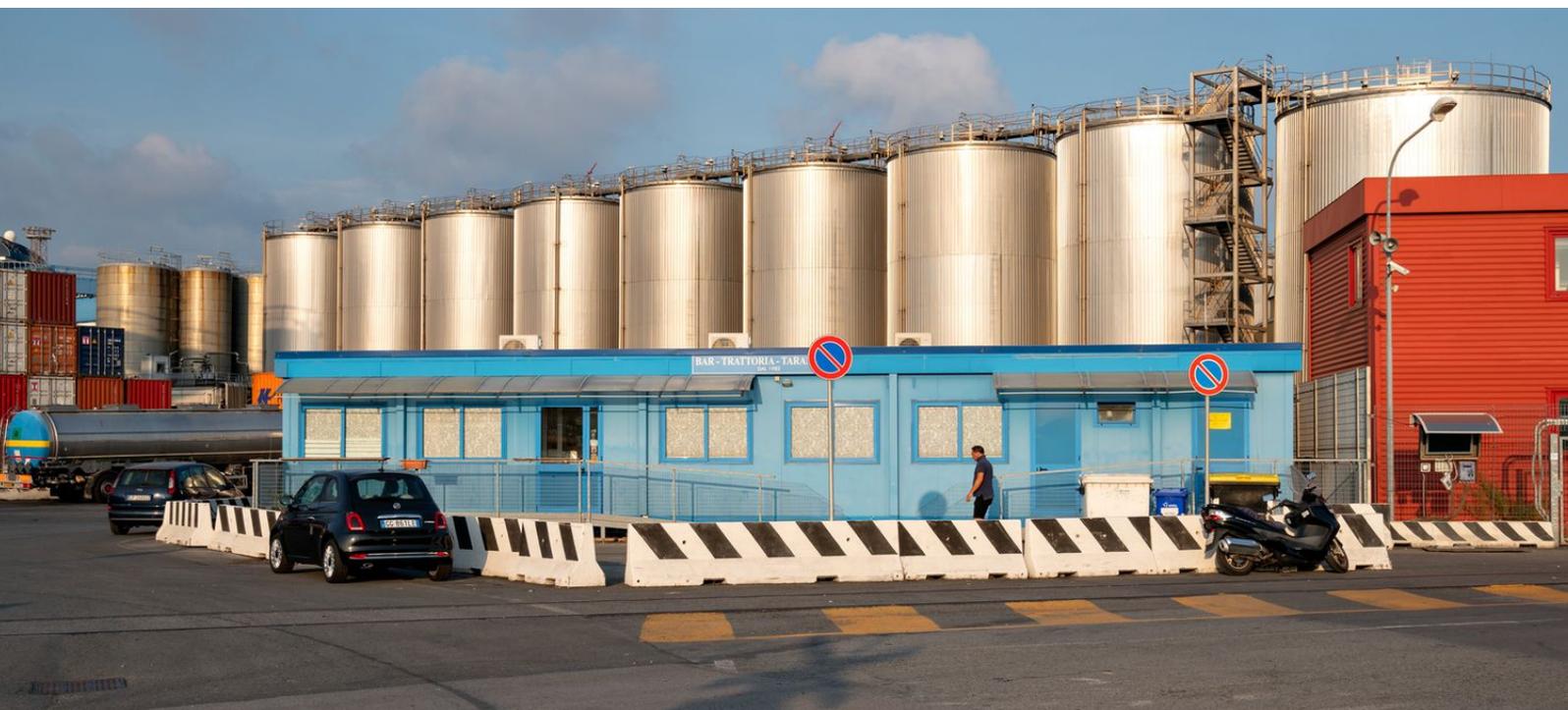
Il totale raffinato negli impianti italiani ENI nel corso del 2021 è cresciuto dell'11% rispetto al 2020 (attestandosi a 16.51 milioni di tonnellate di prodotti raffinati) mentre negli impianti a livello globale la crescita rispetto al 2020 è stata del 20%.

Per quello che riguarda l'ambito più locale del mercato, e quindi le raffinerie afferenti al sistema portuale, si registra il protrarsi degli interventi di manutenzione straordinaria all'impianto EST (Eni Slurry Technology) della raffineria ENI di Sannazzaro, iniziati nel 2016, che dovrebbero perdurare ancora per tutto il 2022, oltre alla prossima manutenzione di alcuni impianti della raffineria di Trecate, originariamente previsti iniziare ad ottobre 2019, che dovrebbe limitare l'import di greggio nello scalo di savonese per circa 3 mesi.

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

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

Secondo le rilevazioni di Unione Energie per la Mobilità, associazione di categoria per il settore petrolifero e della raffinazione, nel corso dell'ultimo decennio la capacità di raffinazione italiana è passata da 103,1 milioni di tonnellate annue a circa 87,3 milioni (-15,3%). Sempre secondo le stime pubblicate dall'UN.E.M. in Italia nel corso del 2021 si è registrato un aumento del consumo di petrolio greggio pari a 61 milioni di tonnellate (+10,5% rispetto al 2020). Questi consumi mostrano una crescita anche rispetto al risultato del 2019 (60,2 milioni di tonnellate). In ogni caso risulta rilevante segnalare un trend consolidato nel mercato che ha visto i citati consumi scendere da 77,6 milioni di tonnellate nel 2012 ai 61 milioni del 2021.



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

I dati di UN.E.M. per i primi due mesi del 2022 vedono i consumi nazionali in crescita dell'8,0% pari ad una movimentazione complessiva di 13,8 milioni di tonnellate. Il dato è in ripresa rispetto al 2021 ma ancora lontano dai 15,9 milioni di tonnellate registrati nel 2019 (-13,4%).

Questo calo risulta imputabile alla concomitanza di diversi fattori quali una domanda di trasporto ancora ridotta, l'aumento dei prezzi del petrolio e dei suoi derivati e le tensioni geopolitiche a livello globale.

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

| | | MARZO | | | I TRIMESTRE | | |
|------------------------|------------------------|------------------|------------------|--------------|------------------|------------------|--------------|
| | | 2021 | 2022 | VAR% | 2021 | 2022 | VAR% |
| RINFUSE LIQUIDE | | | | | | | |
| GENOVA | OLI MINERALI | 1.002.849 | 1.282.366 | 27,9% | 2.905.623 | 3.443.450 | 18,5% |
| | ALTRE RINFUSE LIQUIDE: | 49.671 | 39.533 | -20,4% | 166.158 | 190.283 | 14,5% |
| | - Oli vegetali, vino | 1.025 | 15.892 | 1450,4% | 46.906 | 81.540 | 73,8% |
| | - Prodotti chimici | 48.646 | 23.641 | -51,4% | 119.252 | 108.743 | -8,8% |
| SAVONA | OLI MINERALI | 114.343 | 439.445 | 284,3% | 885.467 | 1.476.629 | 66,8% |
| | ALTRE RINFUSE LIQUIDE: | 5.988 | 12.263 | 104,8% | 18.902 | 33.706 | 78,3% |
| | - Oli vegetali, vino | 5.988 | 12.263 | 104,8% | 18.092 | 33.706 | 78,3% |
| | - Prodotti chimici | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| TOTALE | | 1.172.851 | 1.773.607 | 51,2% | 3.976.150 | 5.144.068 | 29,4% |

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

A livello di sistema portuale, il mese di marzo ha segnato un'importante ripresa nei traffici di oli minerali, con circa 1,7 milioni di tonnellate movimentate rispetto ad 1,1 milioni movimentati nel corso del 2021 (+54,1%). Analizzando la performance del primo trimestre, invece, gli oli minerali hanno registrato una crescita del 29,8% rispetto allo stesso periodo del 2021 chiudendo il periodo con una movimentazione pari a circa 4,9 milioni di tonnellate. Nel confronto con i traffici registrati nel periodo precedente alla pandemia, tuttavia, questa merceologia sconta ancora un differenziale di circa 285 mila tonnellate (-5,5%).

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

Analizzando le performance dei singoli scali, nel mese di marzo lo scalo di Savona-Vado Ligure ha quasi triplicato i volumi movimentati nel corso dello stesso mese del 2021 passando da 114 mila tonnellate a 439 mila. La performance positiva si riflette anche sul risultato del primo trimestre 2022 che si è chiuso a 1,48 milioni di tonnellate rispetto alle 885 mila del 2021 (+66,8%).

Questa performance è prevalentemente imputabile alle ingenti scorte fatte dal terminal nel corso del 2020, soprattutto dovute ai bassi prezzi della materia prima, che hanno provocato una conseguente riduzione dell'import nel corso del 2021. A conferma di ciò si sottolinea come il confronto tra il primo trimestre 2022 e quello del 2019 veda ancora un ritardo di circa 140 mila tonnellate movimentata (-8,7%).

Lo scalo genovese ha chiuso il mese di marzo a circa 1,3 milioni di tonnellate, in crescita del 27,9% rispetto al milione movimentato nello stesso mese del 2021. Nel periodo gennaio-marzo 2022 i volumi si sono attestati ad oltre 3,4 milioni di tonnellate, in crescita del 18,5% rispetto al 2021 ma ancora in calo del 4,0% rispetto al 2019.

Dal punto di vista della distribuzione geografica, i paesi con cui sono attive le maggiori relazioni commerciali sono, oltre all'Italia stessa, la Turchia e la Libia. L'inizio del conflitto in Ucraina, e le conseguenti sanzioni nei confronti della Russia che rimane comunque quarto partner commerciale per gli scali del sistema, hanno ridotto l'import dai suoi porti aumentando proporzionalmente i volumi scaricati dagli Stati Uniti. Per ciò che riguarda la Turchia, nonostante il porto d'imbarco di Ceyhan sia effettivamente localizzato sul territorio turco, la materia prima proviene via condotte dall'Iraq o dall'area del Caucaso.

Le altre rinfuse liquide riportano risultati contrastanti a seconda delle singole merceologie. Le rinfuse alimentari (prevalentemente olii vegetali e vino) mostrano una buona performance in entrambi gli scali. A Genova il mese di marzo si è chiuso con circa 16 mila tonnellate movimentate, mentre il primo trimestre dell'anno ha raggiunto circa 81 mila tonnellate (+73,8% rispetto al 2021 e 58,0% rispetto al 2019).

Anche nel bacino di Savona-Vado Ligure si registra un trend simile: il mese di marzo si chiude con un volume movimentato di circa 12 mila tonnellate, un risultato doppio rispetto allo stesso mese del 2021, mentre il trimestre raggiunge quasi le 38 mila tonnellate, in crescita rispetto alle 19 mila del 2021 (+78,3%) ed alle 3 mila del 2019.

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

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

Tutt'altro scenario mostra, invece, il settore dei chimici che conferma il trend negativo degli ultimi anni e registra un ulteriore calo nel mese di marzo (-51,4%) ed anche nel trimestre (-8,8% rispetto al 2021 e -25,8% rispetto al 2019).

A livello complessivo i principali produttori e consumatori di prodotti chimici sono concentrati in Far East, soprattutto in Cina. Di conseguenza, anche i traffici marittimi di questi prodotti sono particolarmente localizzati nel mercato asiatico, e il trend è quello di un ulteriore consolidamento in questa direzione. Basti pensare al fatto che, a partire dal 2000, la quota di mercato dei produttori UE sul totale delle vendite globali di prodotti chimici è passata dal 24,9% al 14,4% con la Cina che, invece, ha raggiunto il 44,6% del totale. Secondo le ultime stime di CEFIC (The European Chemical Industry Council), la produzione di gomme e plastiche assorbe il 15,5% del totale dei prodotti chimici processati e, in generale, il settore dell'industria ne assorbe il 55,6%.

A livello locale, il petrolchimico dedicato alla produzione di prodotti plastici sta subendo, oltre che una concorrenza costituita dall'importazione di prodotti finiti da paese, un calo della domanda di materie prime dovuta all'incrementata sensibilità ambientale dei paesi sviluppati che spinge le imprese ad un maggior ricorso all'utilizzo di prodotti riciclati con effetti conseguenti sui traffici marittimi.

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

Rinfuse solide

Le rinfuse solide movimentate nel mese di marzo 2022 a livello di sistema hanno raggiunto circa 233 mila tonnellate (+2,7%) mantenendo la tendenza positiva iniziata nel corso del 2021. A conferma di ciò, la performance dei primi tre mesi dell'anno si assesta a circa 664 mila tonnellate (+8,5% rispetto al 2021).

Come anticipato in diverse note precedenti, il confronto con l'anno 2019 per il settore delle rinfuse solide è condizionato dai materiali conferiti per la realizzazione della nuova piattaforma contenitori di Vado Ligure. Se non si considerassero le circa 310.000 tonnellate annue sbarcate nel primo trimestre 2019, il settore mostrerebbe un ritorno quasi completo sui livelli pre-pandemia (-1,3%).

Rispetto ai risultati del 2021 in cui lo scalo di Genova aveva registrato i maggiori tassi di crescita, il primo trimestre del 2022 vede un rallentamento per il citato scalo ed una ripresa vivace nel bacino di Savona.

Il mese di marzo nello scalo Genovese vede un rallentamento delle rinfuse solide con una chiusura vicina alle 33 mila tonnellate, lontana dalle 68 mila registrate nello stesso mese del 2021, con il trimestre che, dopo una buona performance di gennaio, chiude a 166.465 tonnellate in calo del 18,1%.

Questo risultato è prevalentemente ascrivibile al rallentamento registrato nella domanda di petcoke che, rispetto allo stesso trimestre del 2021, registra un calo pari al 30,5%.

Per ciò che riguarda lo scalo di Savona, marzo 2022 si chiude ad oltre 200 tonnellate movimentate (+26,4% rispetto al 2021). Il primo trimestre dell'anno registra una performance altrettanto positiva con una crescita del 21,7% rispetto allo stesso periodo del 2021 e, sempre con le premesse fatte nel secondo paragrafo, un aumento dello 0,9% rispetto al 2019.

Il calo della componente commerciale registrato nel mese di marzo risulta quasi interamente imputabile al mercato delle rinfuse cerealicole e dei semi oleosi (-9,4% rispetto a marzo 2021) oltre che dei minerali metallici e ferrosi (-31,1% rispetto a marzo 2021), entrambi i segmenti risultano condizioni dai buoni livelli di import registrati nei primi due mesi del 2022.

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

Analizzando la performance del trimestre, il segmento dei minerali metallici e ferrosi registra un calo del 2,9%, mentre la movimentazione di carbone risulta in crescita del 29,1% rispetto al 2021 e del 2,6% rispetto al 2019. La movimentazione di cereali e semi oleosi, dopo il rallentamento degli ultimi mesi del 2021, ha mostrato una inversione di tendenza a livello progressivo con il primo trimestre del 2022 che raddoppia i volumi del 2021 (+118,3%) raggiungendo quasi 75 mila tonnellate.

Tab. 5.1. – Movimentazione rinfuse solide, Mar Ligure Occidentale, 2021-22 (tonn)

| | MARZO | | | I TRIMESTRE | | |
|-----------------------|---------|---------|--------|-------------|---------|--------|
| | 2021 | 2022 | Var % | 2021 | 2022 | Var % |
| RINFUSE SOLIDE | | | | | | |
| GENOVA | 68.399 | 32.787 | -52,1% | 203.318 | 166.465 | -18,1% |
| SAVONA | 158.515 | 200.332 | 26,4% | 408.776 | 497.390 | 21,7% |
| TOTALE | 226.914 | 233.119 | 2,7% | 612.094 | 663.855 | 8,5% |

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

In generale, analizzando la distribuzione dei traffici di rinfuse solide del sistema portuale, si riscontra un profondo sbilanciamento tra import ed export con la quasi totalità delle merci movimentate che vengono sbarcate sulle banchine degli scali del sistema.

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

Funzione industriale

Nel corso del primo trimestre 2022, la produzione mondiale di acciaio ha subito un forte rallentamento, soprattutto nel mese di marzo, a causa dell'acuirsi delle tensioni geopolitiche e della crescita del costo dell'energia e delle materie prime.

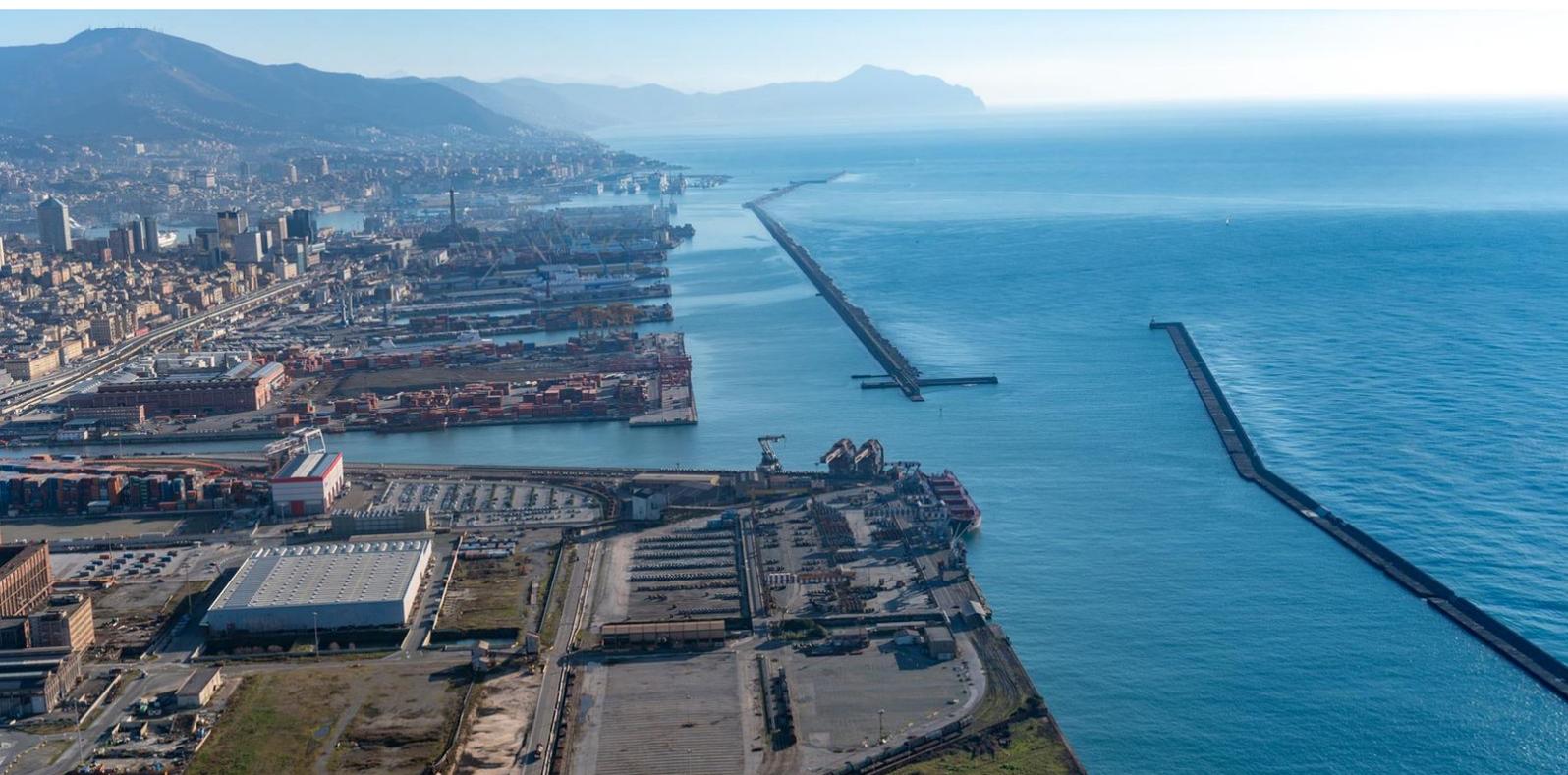
A livello globale si è registrato un rallentamento del 6,8% nel corso dei primi tre mesi dell'anno, con una produzione pari a 456.6 milioni di tonnellate.

Il mercato europeo, invece, mostra una performance migliore sul trimestre (-3,8% e 36,8 milioni di tonnellate prodotte) ma un dato relativo al mese di marzo decisamente più negativo (-8,5% e 12,8 milioni di tonnellate).

A livello italiano, dopo un buon risultato nel corso del 2021 (miglior risultato dal 2012 con 2,4 milioni di tonnellate di acciaio prodotte), i primi mesi del 2022 mostrano una inversione di tendenza.

Per quanto concerne i prodotti siderurgici movimentati sulle banchine del sistema portuale nel primo trimestre 2022 ammontano a 522.190 di tonnellate: +4,5% rispetto al 2021 e -14,2% rispetto al 2019.

Rispetto alle prime previsioni formulate, il 2022 rischia di essere un anno difficile per il settore, soprattutto a causa dell'andamento della situazione geopolitica, delle dinamiche pandemiche, delle interruzioni della supply chain, dal caro energia e dal costo delle materie prime.



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

Traffico passeggeri

Come anticipato in precedenza, il traffico passeggeri è il settore che più degli altri tarda a tornare ai livelli del 2019, soprattutto in virtù del prolungarsi delle misure di contenimento dei contagi, che hanno segnato un allentamento a fine del trimestre, con la rimozione dello stato di emergenza. Il numero di passeggeri nei porti del sistema si è attestato a 175.949 unità nel trimestre, in crescita del 75,5% rispetto allo stesso periodo del 2021, quando erano però ancora operative molte restrizioni alla mobilità, ma molto lontano dai volumi del 2019 (-53,5%).

Nel dettaglio delle due diverse tipologie di servizio, traghetti da un lato e crociere dall'altro, i primi sembrano avviati su un percorso di recupero più rapido. Nel trimestre, infatti, il numero di passeggeri che hanno viaggiato su traghetto si sono attestati a 110.759 unità, in crescita del 27,7% rispetto allo stesso periodo del 2021.

Per quanto riguarda le crociere, nel 2022 i volumi di traffico sono pressoché incomparabili con il 2021 (+378,4%), considerate le restrizioni ancora vigenti nei primi tre mesi dell'anno scorso, durante i quali la campagna vaccinale non aveva ancora raggiunto larga parte della popolazione. Nel corso del trimestre appena trascorso si sono registrati 65.190 passeggeri. Il settore viaggia, perciò, a circa al 30% delle potenzialità espresse fino al 2019 (circa -70% rispetto ai primi tre mesi del triennio 2017-19).

In questo contesto, un dato positivo è rappresentato dal numero di toccate: nel trimestre il sistema ha registrato 41 toccate (29 a Genova e 12 a Savona), in linea con i quantitativi del periodo pre-pandemico. Tale risultato rappresenta una significativa indicazione nell'ottica della potenziale prospettiva di un ulteriore allentamento di misure restrittive e alla possibilità per le compagnie di saturare la capacità di imbarco delle navi.

Tab. 7.1. – Movimentazione passeggeri, Ports of Genoa, marzo e progressivo, 2021-22, TEU

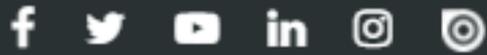
| | MARZO | | | I TRIMESTRE | | |
|-----------------------------|--------|--------|---------|-------------|---------|---------|
| | 2021 | 2022 | VAR% | 2021 | 2022 | VAR% |
| MOVIMENTO PASSEGGERI | | | | | | |
| Traghetti | 28.668 | 35.728 | +24,6% | 86.612 | 110.759 | +27,9% |
| Crociere | 5.612 | 33.150 | +490,7% | 13.628 | 65.190 | +378,4% |
| TOTALE | 34.280 | 68.878 | +100,9% | 100.240 | 175.949 | +75,5% |

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



www.portsofgenoa.com