

Report Traffici

Q3 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

In un contesto economico generale che registra un continuo deterioramento dei principali indicatori, seguendo dinamiche che si sono già consolidate nel corso dell'anno, rallentamento della crescita e aumento a livelli storici del tasso d'inflazione, in primo luogo, i Ports of Genoa confermano la crescita complessiva dei volumi di traffico rispetto al 2021 sia nell'orizzonte temporale del terzo trimestre che con riferimento al risultato complessivo dell'anno in corso.

I volumi di traffico crescono, infatti, del 2,5% nel trimestre, attestandosi a 16.863.245 tonnellate complessive e contribuendo a consolidare il totale progressivo del 2022. Nei primi 9 mesi dell'anno nei porti del sistema sono state movimentate 51.090.596 tonnellate, pari a +6,8% rispetto al 2021. L'importanza di tale dato risulta ulteriormente rafforzato dalla conferma anche nel terzo trimestre di un risultato in linea con il 2019 (+0,8%).

Dal punto di vista delle singole modalità di movimentazione della merce, fatte salve le rinfuse solide, che registrano un calo generalizzato nel periodo (-25,1%, che porta in territorio negativo il progressivo dell'anno, -0,8%), la crescita di volumi riguarda tutte le principali merceologie. In tal senso, particolarmente positive risultano le performance del comparto rotabili e merci convenzionali (+7,5% nel trimestre e +5,4% fra gennaio e settembre) e in quello degli olii minerali (rispettivamente +8,9% e +16,2% vs. 2021).

Per quanto riguarda il comparto container, si conferma la crescita delle tonnellate movimentate (+1,2% nel trimestre e +3,9% nel progressivo), a fronte di una leggera riduzione dei volumi misurati in unità di carico (TEU). Nel trimestre la quantità di container movimentati nei terminal dei Ports of Genoa si è attestata a 694.320 TEU (-1,2% rispetto al 2021), che portano il progressivo dei nove mesi del 2022 a chiudere a 2.118.271 TEU (-0,9% vs. 2021).

Ai risultati registrati nell'ambito della movimentazione delle merci si aggiungono le ottime performance raggiunte nel settore dei passeggeri: nel trimestre sono stati registrati 2.333.442 transiti negli scali del sistema (+48,5% rispetto al 2021), di cui 1.717.027 nel comparto dei traghetti (+30,5% rispetto al 2021) e 616.415 in quello delle crociere (+141,3% rispetto al 2021). Tale risultato, come si vedrà, più in dettaglio di seguito, rappresenta il livello più alto nel comparto passeggeri dal 2017, ovvero da quando è stata istituito il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale.

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

In ultima analisi, quindi, il terzo trimestre del 2022 rappresenta il ritorno, anche per il dato progressivo dell'anno, nel periodo fino a settembre, a livelli di traffico in linea con l'andamento del mercato negli anni precedenti al 2020, ovvero non influenzati né dagli effetti della pandemia né da quelli della crisi economica innescata dal conflitto in Ucraina.

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

TONNELLATE	III TRIMESTRE			PROGRESSIVO GEN-SET		
	2021	2022	2022vs21	2021	2022	2022vs21
MERCE CONTAINERIZZATA	6.411.361	6.490.676	+1,2%	19.604.374	20.363.679	+3,9%
MERCE CONVENZIONALE	3.684.829	3.959.601	+7,5%	10.457.486	11.017.272	+5,4%
RINFUSE SOLIDE	726.547	544.085	-25,1%	1.916.972	1.901.118	-0,8%
OLI MINERALI	4.653.946	5.068.191	+8,9%	13.161.725	15.293.504	+16,2%
ALTRE RINFUSE LIQUIDE	223.119	269.418	+20,8%	614.328	746.599	+21,5%
FUNZIONE INDUSTRIALE	504.095	291.796	-42,1%	1.481.329	1.138.507	-23,1%
BUNKERS	245.383	239.478	-2,4%	592.312	629.917	+6,3%
TOTALE GENERALE	16.449.280	16.863.245	+2,5%	47.828.525	51.090.596	+6,8%
CONTAINER (TEU)	702.561	694.320	-1,2%	2.136.675	2.118.271	-0,9%
TRAGHETTI	1.316.077	1.717.027	+30,5%	1.669.034	2.370.028	+42,0%
CROCIERE	255.441	616.415	+141,3%	330.484	1.017.072	+207,8%
TOTALE PASSEGGERI	1.571.518	2.333.442	+48,5%	1.999.518	3.387.100	+69,4%

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

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

I traffici containerizzati

Come descritto in apertura, il comparto della movimentazione di merce in container continua a registrare un andamento apparentemente contraddittorio: Nel trimestre, infatti, a fronte della riduzione, seppure marginale del numero di unità sbarcate o imbarcate (-1,2%) le tonnellate di traffico risultano in crescita (+1,2%). Come già evidenziato nelle analisi precedenti, tali differenti dinamiche confermano quanto già registrato nel primo semestre dell'anno in corso, ovvero la crescita, in alcuni casi anche estremamente significativa, della movimentazione di container gateway pieni, che, anche nell'ultimo trimestre, è cresciuta del 5,2%.

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

	II TRIMESTRE			PROGRESSIVO GEN-SET		
	2021	2022	2022vs21	2021	2022	2022vs21
GENOVA	647.325	631.303	-2,5%	1.971.363	1.932.534	-2,0%
SAVONA	55.236	63.017	14,1%	165.312	185.737	12,4%
TRAFFICO CONTAINERIZZATO	702.561	694.320	-1,2%	2.136.675	2.118.271	-0,9%

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

Nel complesso del terzo trimestre del 2022, quindi, sono stati movimentati 694.320 TEU, di cui 627.736 riferibili al traffico hinterland (+3,7% rispetto al 2021). Nel contesto dei volumi gateway a fronte di una continua crescita dei container pieni, come sopra segnalato, si segnala una marginale contrazione nella movimentazione di vuoti (-0,8%).

Anche in questo caso, come peraltro, già descritto nelle note di analisi relative a periodi precedenti dell'anno, tale l'andamento divergente dipende dallo sviluppo dei flussi di traffico del container gateway pieni che dipendono in maniera più immediatamente diretta dall'andamento dell'economia nazionale e dei commerci internazionali. Nello specifico di queste dinamiche, anche negli ultimi tre mesi continuano a crescere le importazioni (+11,5% vs. 2021), mentre per quanto attiene le esportazioni si registra una sostanziale tenuta rispetto all'anno precedente (+0,9%).

Nel più ampio orizzonte temporale dei tre trimestri, nei terminal dei Ports of Genoa sono stati movimentati 2.118.271 TEU (-0,9% rispetto al 2021), ma anche in questo caso si registra un andamento delle differenti componenti del complesso dei volumi in linea con quanto finora descritto.

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

Da un lato, infatti, cresce in maniera significativa la movimentazione di container pieni che insistono sull'hinterland di riferimento del sistema (+5,7%), mentre registrano una battuta d'arresto i volumi ascrivibili all'approvvigionamento ed esportazione dei vuoti (-8,6%). Nel progressivo del 2022 si registra una crescita delle importazioni (+19,9%) cui si contrappone una contrazione delle esportazioni (-3,4%).

Il consolidamento di tali flussi dimostra, pertanto una crescita complessiva del mercato di riferimento dei Ports of Genoa nel più ampio contesto del tessuto economico e produttivo, in un più ampio panorama di rafforzamento dei traffici internazionali, collegato anche alla modificazione di alcune modalità di approvvigionamento dei prodotti e delle materie prime, ad esempio il mantenimento di più alti livelli di stock nei magazzini rispetto al passato.

Tabella 2.2 - Andamento dei traffici containerizzati, hinterland e transhipment per direzione, Ports of Genoa, III trimestre e progressivo, 2021-22, TEU

		II TRIMESTRE			PROGRESSIVO GEN-SET		
		2021	2022	2022vs21	2021	2022	2022vs21
HINTERLAND	DIREZIONE						
	EXPORT	271.902	274.296	0,9%	852.954	823.908	-3,4%
	IMPORT	185.221	206.575	11,5%	544.271	652.725	19,9%
	TOTALE PIENI	457.123	480.871	5,2%	1.397.225	1.476.633	5,7%
	EXPORT	32.169	45.934	42,8%	86.170	128.389	49,0%
	IMPORT	115.845	100.932	-12,9%	375.053	292.986	-21,9%
	TOTALE VUOTI	148.014	146.865	-0,8%	461.223	421.374	-8,6%
	TOTALE	605.137	627.736	3,7%	1.858.448	1.898.007	2,1%
TRANSHIPMENT	TOTALE	97.424	66.584	-31,7%	278.227	220.264	-20,8%

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

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

In continuità con quanto avviene da ormai oltre due anni negli scali del sistema, nel terzo trimestre continua il trend di crescita del traffico ferroviario, seppure in maniera meno significativa rispetto a quanto registrato nel precedente trimestre. Nel periodo oggetto di analisi risulta una crescita del 6,4% del numero di convogli che hanno collegato i Ports of Genoa con l'hinterland (2.482 treni). L'aumento dei treni si accompagna alla crescita dei container trasportati su ferrovia (+2,1%) per un totale di oltre 94.000 TEU.

Il risultato dei porti del sistema relativo ai primi nove mesi dell'anno si consolida nel suo andamento assolutamente positivo: da gennaio a settembre sono stati movimentati 309.798 TEU, che contribuiscono ad attestare il rail ratio al 16,3%, in costante crescita rispetto agli anni precedenti (14,1%, 14,2% e 15,5% rispettivamente nel 2019, 2020 e 2021) raggiungendo il 16,6% dei container in imbarco ed il 16,1% di quelli in importazione. Quest'ultimo dato, se confrontato con quanto registrato mediamente negli ultimi anni, evidenzia un aumento di circa 3 punti percentuali dello split modale per i contenitori in importazione a conferma della maggiore propensione da parte degli importatori ad utilizzare la modalità ferroviaria, le cui ragioni possono essere in parte collegate all'aumento dei livelli di stock a magazzino di cui si dava conto in precedenza.

Un ulteriore elemento di rilievo, che si riscontra dall'analisi dei dati, va individuato nella minore incidenza dei vuoti sul totale dei contenitori che viaggia via ferrovia in entrambe le direzioni e che è quantificabile oggi in circa il 27% del totale rispetto al 34% del 2019; tale riduzione è riconducibile principalmente al riequilibrio dell'incidenza dei flussi di traffico fra importazioni ed esportazioni e alla conseguente contrazione dei volumi di vuoti in importazione.



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

La performance dei Ports of Genoa per quanto concerne il traffico ferroviario, è, inoltre, direttamente collegata al miglioramento dell'offerta complessiva dei servizi in partenza e arrivo dai terminal del sistema, soprattutto in termini di maggiore frequenza e regolarità degli stessi. Fino a fine settembre sono stati movimentati oltre 700 convogli in più rispetto allo stesso periodo dell'anno passato, pari 7.704 treni per il trasporto di container che corrispondono ad oltre 18 coppie di treni al giorno. Fra le relazioni che sono cresciute maggiormente quelle con l'Emilia-Romagna (+18% rispetto al 2021) e il Piemonte (+43% rispetto al 2021).

Tab 2.3 - Traffico Ferroviario, Volumi Container, Import/Export, Mar Ligure Occidentale, III trimestre e progressivo gennaio-settembre, 2019-2021-2022, TEU

	III TRIMESTRE			PROGRESSIVO GEN-SET		
	2021	2022	VAR% 19-22	2021	2022	VAR% 19-22
PIENI	63.379	70.095	10,6%	201.286	226.939	12,7%
VUOTI	28.829	24.053	-16,6%	86.334	82.859	-40%
TOTALE	92.208	94.148	2,1%	287.620	309.798	7,7%
RAIL RATIO	15,20%	15,00%	-0,2%	15,50%	16,30%	0,8%

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 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 nei primi nove mesi del 2022.

I primi due trimestri del 2022 si erano chiusi con una performance positiva rispetto allo stesso periodo del 2021, ed anche il terzo segna un valore in crescita, che ha contribuito a raggiungere definitivamente i volumi registrati precedentemente alla pandemia.

Queste merceologie hanno registrato nel corso del terzo trimestre dell'anno 2022 una crescita del 7,5% rispetto allo stesso periodo del 2021, registrando anche una performance positiva se confrontate con lo stesso periodo del 2019 (+6,4%).

In termini di tonnellate il terzo trimestre dell'anno si attesta a circa 4,0 milioni di tonnellate, circa 275 mila tonnellate in più rispetto a quanto movimentato nello stesso periodo del 2021. Il progressivo dei primi nove mesi, invece, si è chiuso oltre gli 11 milioni di tonnellate, in crescita del 5,4% rispetto al 2021 e del 2,4% rispetto agli stessi mesi del 2019.

Le varie componenti di traffico della merce convenzionale, come più volte segnalato nelle note precedenti, mostrano andamenti eterogenei sia tra le singole merceologie sia 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 9 mesi del 2022 hanno registrato un pesante calo a livello europeo (-9,7%) e nazionale (-16,3%).

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 dovuto anche alle tensioni geopolitiche, l'incertezza legata alle nuove normative sulla circolazione di auto con motore termico e, soprattutto, la cosiddetta "crisi del microchip" che sta tenendo ferme diverse fabbriche a livello globale con ricorso alla cassa integrazione straordinaria diffusa a livello europeo.

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

Le previsioni per l'intero 2022 rimangono negative ma il mese di settembre ha presentato alcuni segnali di ripresa (+7,9% a livello UE e +5,4% a livello italiano).

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) soprattutto grazie alla buona tenuta dei modelli di auto prodotti nei distretti industriali più prossimi agli scali del sistema.

Il segmento dei prodotti metallici ha visto una buona ripresa in entrambi gli scali. Nel porto di Genova il terzo trimestre dell'anno ha mostrato un incremento del 65,8% rispetto allo stesso periodo del 2021 (+118,6% rispetto al 2019), mentre il progressivo dei primi nove mesi dell'anno si attesta a circa 350 mila tonnellate, in crescita del 54,3% rispetto al 2021 e del 7,6% rispetto al 2019. Il buon risultato del terzo trimestre, imputabile ad un aumento della domanda ma anche ad una concentrazione dei volumi in pochi mesi, ha portato il risultato dello scalo a superare non solo i livelli del 2019, ma anche quelli degli ultimi 15 anni.

Anche gli scali di Savona-Vado Ligure registrano un risultato positivo sia durante il corso del terzo trimestre del 2022 (+37,1% rispetto al 2021 e +43,2% rispetto al 2019) che nell'intero progressivo annuo (+33,1% rispetto ai primi 9 mesi del 2021 e +55,3% rispetto allo stesso periodo del 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 durante il terzo trimestre dell'anno hanno mostrato un calo del 3,8% in termini di metri lineari rispetto al 2021, mentre il progressivo nel periodo gennaio-settembre registra un rallentamento più lieve attestandosi a circa 3,5 milioni di metri lineari (-1,6% rispetto al 2021 e -2,6% rispetto al 2019).



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

Negli scali di Savona-Vado Ligure, invece, il segmento dei rotabili ha registrato un risultato positivo. Dopo l'incremento registrato nel periodo aprile-giugno, il terzo trimestre ha ulteriormente migliorato la performance crescendo del 57,8%, sempre in termini di metri lineari, rispetto allo stesso periodo del 2021. Il trend dei primi nove mesi si è assestato a circa 1,9 milioni di metri lineari, in crescita del 19,3% rispetto al 2021 e del 20,2% rispetto al 2019.

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

		III TRIMESTRE			PROGRESSIVO GEN-SET		
MERCIE CONVENZIONALE		2021	2022	VAR%	2021	2022	VAR%
	Rotabili	2.180.358	2.101.475	-3,6%	6.591.421	6.496.487	-1,4%
GENOVA	Merce varia	118.917	175.075	47,2%	348.146	522.519	50,1%
	Auto al seguito	387.471	455.724	17,6%	524.925	671.387	27,9%
	Rotabili	816.982	1.048.213	28,3%	2.427.471	2.722.471	12,1 %
SAVONA	Merce varia	181.101	179.113	-1,1%	565.521	604.408	6,9%
	TOTALE	3.684.829	3.959.600	7,46%	10.457.484	11.017.272	5,4%

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

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. Il collegamento con la Sardegna, recentemente attivato, ha contribuito ad aumentare la quota di traffici nazionali e ad incrementare i volumi complessivi.

Va sicuramente sottolineato come la buona salute 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.

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

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, Moby 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 terzo trimestre dell'anno ha registrato rallentamento rispetto agli stessi mesi del 2021 assestandosi ad oltre 27 mila tonnellate (-12,3%). Il progressivo dei primi nove mesi dell'anno si è attestato a quasi 91 mila tonnellate, con una crescita del 3,8% rispetto allo stesso periodo del 2021. Il confronto con il 2019 è, invece, particolarmente positivo (+86,8%) ma la performance è principalmente imputabile alla parziale disponibilità del magazzino dedicato al ricovero della cellulosa nel corso del 2019.

Lo scalo savonese chiude il terzo trimestre a circa 42 mila tonnellate movimentate, registrando anch'esso un rallentamento pari al 7,2% rispetto allo stesso periodo del 2021. A livello progressivo, invece, la performance si mantiene positiva rispetto ai primi nove mesi dello scorso anno (+2,8%) anche se ancora in ritardo rispetto al 2019 (-26,8%).

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 terzo trimestre del 2022 con una movimentazione di circa 76.000 tonnellate, in ritardo rispetto a quanto fatto nel 2021 (-15,2%). Il risultato dei primi 9 mesi, seppur sempre negativo, mostra una riduzione meno accentuata (-5,8%) rispetto allo stesso periodo del 2021 (-14,9% rispetto al 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.

A livello globale le previsioni di inizio anno, che vedevano il ritorno a livelli pre-pandemia già nel corso del 2022, sono state riviste al ribasso a seguito dello scoppio del conflitto tra Russia ed Ucraina. Al momento attuale si stima che solo nel 2023 verranno nuovamente raggiunti i livelli del 2019.

Al di là delle oscillazioni annue, va comunque segnalata la macro-tendenza in atto soprattutto in Europa in termini di riduzione dei consumi. La sempre maggiore spinta verso la transizione ecologica e l'utilizzo di fonti alternative, così come l'utilizzo di nuovi strumenti per lo smart-working che riducono la necessità di spostamento fisico, sta contribuendo a ridurre la domanda di prodotti petroliferi soprattutto legati al settore dei trasporti. Inoltre, anche quei mezzi che ancora utilizzano i tradizionali combustibili fossili, hanno motori sempre più efficienti riducendo ulteriormente i consumi generali.

In generale, 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.

Appare evidente come l'andamento della domanda di trasporto, aereo e terrestre, abbia un impatto diretto sulla necessità di raffinazione dei mercati di riferimento.

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 trend ha da un lato ridotto la domanda di prodotti raffinati nei Paesi asiatici, ma ha contribuito all'aumento dei volumi trasportati a livello globale.

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

Analizzando il settore dei prodotti chimici (liquidi), 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. 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 nazionale, 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.

Tab. 4.1. – Movimentazione rinfuse liquide, Mar Ligure Occidentale, 2022-21 (tonn)

		II TRIMESTRE			PROGRESSIVO GEN-SET		
		2021	2022	VAR%	2021	2022	VAR%
RINFUSE LIQUIDE							
GENOVA	OLI MINERALI	3.081.889	3.459.843	12,3%	9.206.963	10.425.163	13,2%
	ALTRE RINFUSE LIQUIDE:	201.180	246.312	22,4%	550.466	668.414	21,4%
	- Oli vegetali, vino	86.297	109.994	27,5%	208.551	292.500	40,3%
	- Prodotti chimici	114.883	136.318	18,7%	341.915	375.914	9,9%
SAVONA	OLI MINERALI	1.572.057	1.608.348	2,3%	3.954.761	4.868.341	23,1%
	ALTRE RINFUSE LIQUIDE:	21.939	23.106	5,3%	63.862	78.185	22,4%
	- Oli vegetali, vino	21.939	23.106	5,3%	63.862	78.185	22,4%
	- Prodotti chimici	0	0	-	0	0	-
TOTALE		4.877.065	5.337.609	9,4%	13.776.052	16.040.103	16,4%

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

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

A livello di sistema portuale, il terzo trimestre dell'anno ha segnato una buona crescita nel traffico di olii minerali, con circa 5,1 milioni di tonnellate movimentate rispetto a 4,7 milioni movimentati nel corso del 2021 (+8,9%). Analizzando la performance dei primi 9 mesi dell'anno, invece, gli oli minerali hanno registrato una crescita del 16,2% rispetto allo stesso periodo del 2021 chiudendo il periodo con una movimentazione pari a circa 15,3 milioni di tonnellate. Anche nel confronto con i traffici registrati nel periodo precedente alla pandemia questa merceologia mostra una ripresa quasi totale, scontando ancora un differenziale di sole 358 mila tonnellate (-2,3%).

Il dato relativo alla movimentazione di rinfuse liquide, soprattutto di petrolio greggio, assume una particolare rilevanza anche relativamente al gettito fiscale generato sia a livello nazionale per mezzo dell'incasso dell'I.V.A., che a livello di sistema portuale con l'incasso di tassa di ancoraggio e tassa sulle merci sbarcate.

Il petrolio, in particolare, genera circa un terzo della tassa portuale incassata annualmente dall'Autorità di Sistema.

Analizzando le performance dei singoli scali, nel corso del terzo trimestre del 2022 lo scalo di Savona-Vado Ligure ha mostrato un incremento del 2,3% rispetto allo stesso periodo del 2021, attestandosi a circa 1,6 milioni di tonnellate. La performance positiva si riflette anche sul risultato dei primi nove mesi dell'anno che si è chiuso a 4,9 milioni di tonnellate rispetto ai 4,0 milioni del 2021 (+23,1%), in crescita anche rispetto ai 4,4 milioni di tonnellate registrate nel corso del 2019 (+5,3%).

Questa performance è prevalentemente imputabile alle ingenti scorte mantenute 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, ma anche ad una ripresa a pieno regime delle attività della raffineria di Trecate.

Lo scalo genovese ha chiuso, invece, il terzo trimestre del 2022 a circa 3,5 milioni di tonnellate, in crescita del 12,3% rispetto ai 3,1 milioni di tonnellate movimentati nello stesso periodo del 2021. Nel periodo gennaio-settembre 2022 i volumi si sono attestati a quasi 10,4 milioni di tonnellate, in crescita del 13,2% rispetto al 2021 ma ancora in ritardo del 5,5% rispetto al 2019.

Dal punto di vista della distribuzione geografica, i paesi con cui sono attive le maggiori relazioni commerciali sono, oltre all'Italia stessa, la Turchia e la Libia. L'inizio del conflitto in Ucraina, e le conseguenti sanzioni nei confronti della Russia che rimane comunque quinto partner commerciale per gli scali del sistema, hanno ridotto l'import dai suoi porti aumentando proporzionalmente i volumi scaricati dagli Stati Uniti e dalla Libia. 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 e ha ormai raggiunto il 25% dell'import di greggio per il sistema.

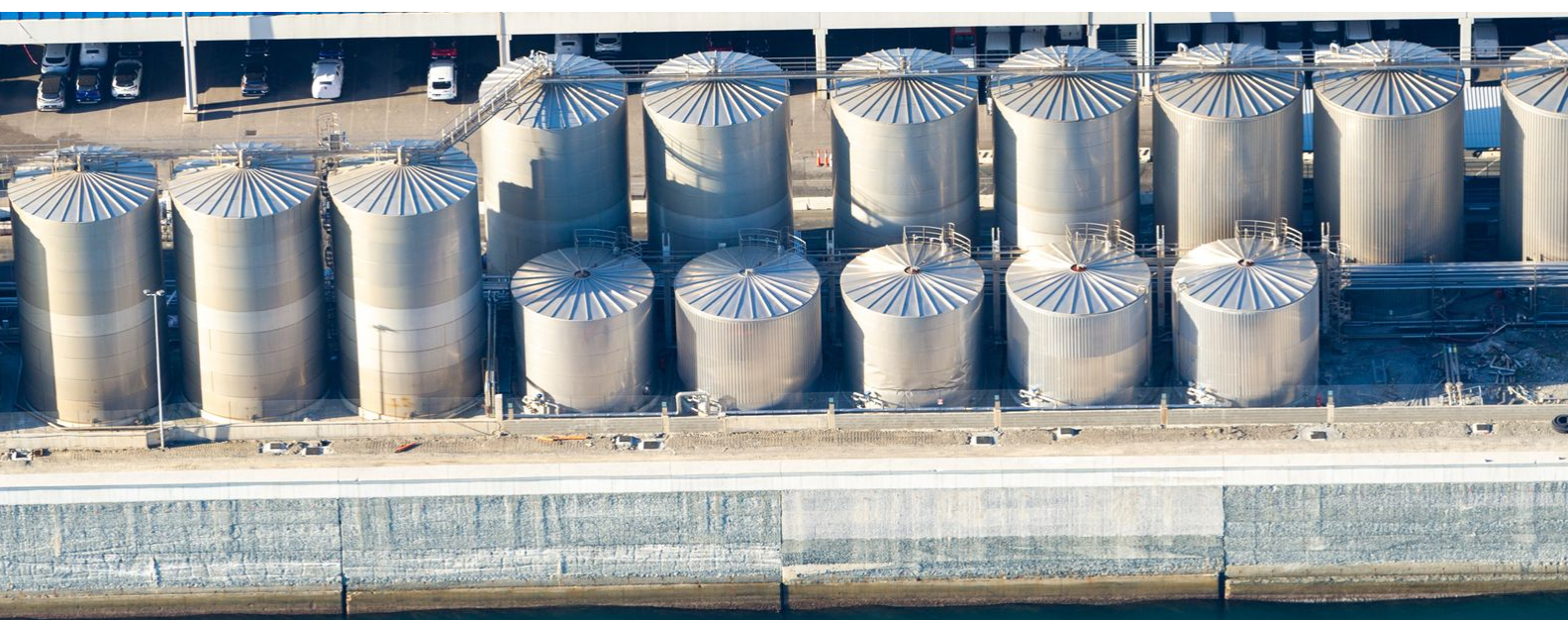
1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale e rotabile
- 4. Rinfuse liquide**
5. Rinfuse solide
6. Funzione industriale
7. Passeggeri

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 tra luglio e settembre 2022 sono state movimentate circa 110 mila tonnellate movimentate (+27,5% sullo stesso periodo del 2021), mentre i primi nove mesi dell'anno hanno raggiunto circa 293 mila tonnellate (+40,3% rispetto al 2021 e +47,7% rispetto al 2019).

Il bacino di Savona-Vado Ligure si mostra una crescita leggermente più contenuta sia per quanto riguarda il terzo trimestre (+5,3%) che relativamente alla performance dei primi 9 mesi (+22,4% rispetto al 2021 e +92,6% rispetto al 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.

Il settore dei chimici trasmette alcuni segnali di ripresa rispetto al trend che lo aveva caratterizzato nell'ultimo periodo, chiudendo il terzo semestre dell'anno a 136 mila tonnellate (+27,5% rispetto al 2021). Questo risultato ha permesso anche alla performance dei primi nove dell'anno di sfiorare le 376 mila tonnellate, pari ad un incremento del 9,9% rispetto al 2021, ma ancora lontane alle 419 mila del 2019 (-10,2%).



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

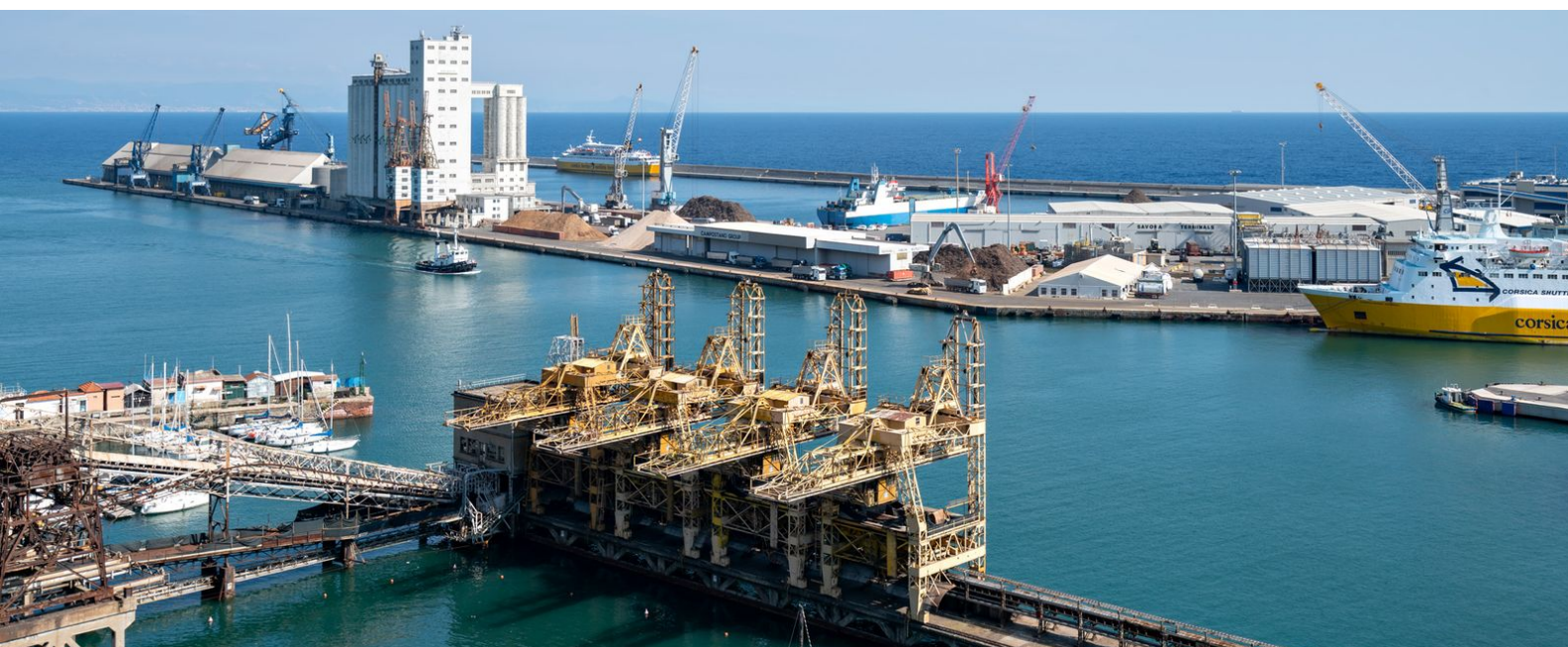
Rinfuse solide

Le rinfuse solide movimentate nel terzo trimestre del 2022 a livello di sistema hanno raggiunto circa 544 mila tonnellate (-25,1% rispetto al 2021) invertendo la tendenza positiva iniziata nel corso del 2021. Il risultato negativo di quest'ultimo trimestre, non ha tuttavia vanificato la performance positiva dei precedenti due portando il risultato complessivo dei primi nove mesi sostanzialmente in linea con il 2021 (-0,8%).

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. Il traffico di rinfuse solide propriamente commerciali ha registrato una leggera crescita di comparto (+0,8%).

Entrambi gli scali del sistema mostrano risultati negativi nel corso del terzo trimestre 2022. Nello scalo genovese si registra un rallentamento del 26,5% rispetto allo stesso periodo del 2021 con una chiusura vicina alle 178 mila tonnellate, mentre, a livello progressivo, i primi nove mesi dell'anno hanno registrato una chiusura vicina alle 542 mila tonnellate e mostrato un rallentamento del 7,1% rispetto al 2021 ed una crescita del 14,0% rispetto al 2019.

Per quanto riguarda lo scalo di Savona, il terzo trimestre 2022 si chiude a quasi 366 tonnellate movimentate (-24,4% rispetto al 2021). Il periodo gennaio-settembre registra, invece, una performance positiva con una crescita dell'1,9% rispetto allo stesso periodo del 2021 e, sempre con le premesse fatte nel secondo paragrafo, un risultato in leggero calo rispetto al 2019 (-4,7%).



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

A livello progressivo, le varie componenti commerciali registrano performance divergenti.

Nello specifico, se il carbone registra risultati positivi (+9,3% rispetto al 2021 e +6,5% rispetto al 2019) e i cereali e semi oleosi mostrano performance anche maggiori (+48,2%), i minerali di ferro risultano in calo (-28,7% rispetto al 2021 e -30,0 rispetto al 2019).

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

	III TRIMESTRE			PROGRESSIVO GEN-GIU		
	2021	2022	Var %	2021	2022	Var %
RINFUSE SOLIDE						
GENOVA	242.463	178.258	-26,5%	583.483	542.256	-7,1%
SAVONA	484.084	365.827	-24,4%	1.333.488	1.358.862	1,9%
TOTALE	726.547	544.085	-25,1%	1.916.971	1.901.118	-0,8%

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 dei primi nove mesi 2022, la produzione mondiale di acciaio ha subito un forte rallentamento 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 4,3% nel corso dei primi nove mesi dell'anno, con una produzione pari a 1.405,2 milioni di tonnellate.

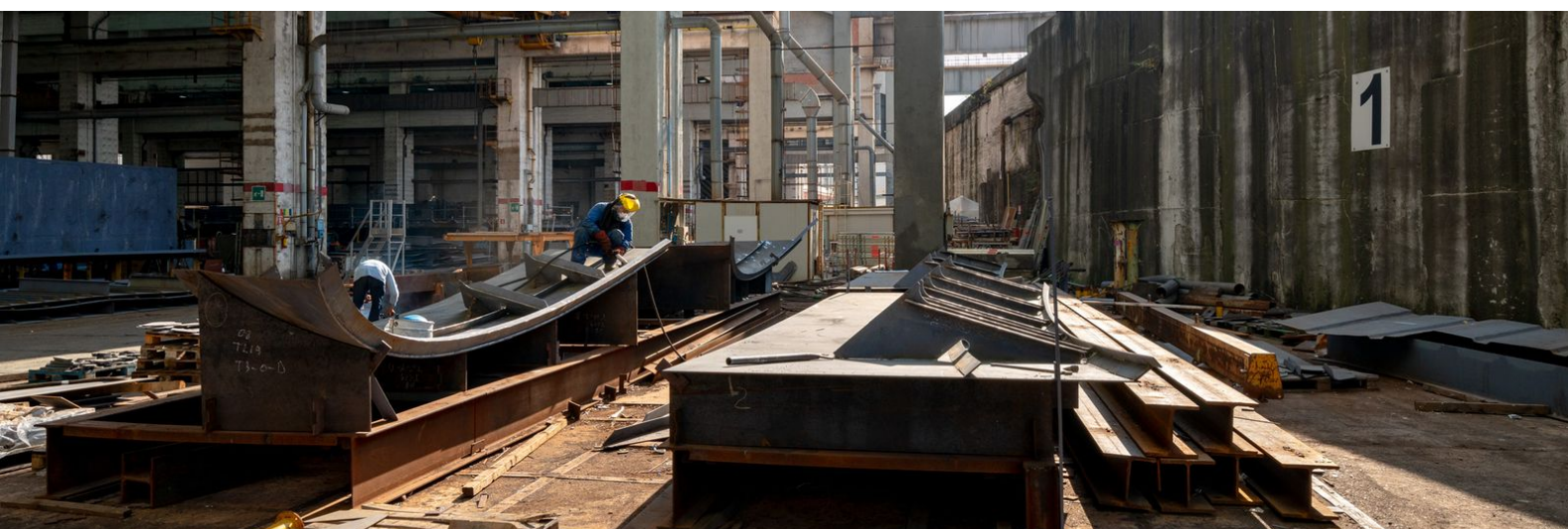
Il mercato europeo, invece, mostra una performance negativa sui nove mesi (-8,2% e 105,8 milioni di tonnellate prodotte) ed un dato relativo al mese di settembre ancora peggiore (-16,7% e 10,7 milioni di tonnellate).

Come prevedibile, il dato peggiore arriva dai paesi dell'ex Unione Sovietica che registrano un -21,9% a settembre ed un -18,5% sull'intero periodo.

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 otto mesi del 2022 mostrano una inversione di tendenza con una produzione di 14,6 milioni di tonnellate pari un calo del 10,0% rispetto ai primi 8 mesi del 2021.

Per quanto concerne i prodotti siderurgici movimentati sulle banchine del sistema portuale nel terzo trimestre 2022 ammontano a circa 291 mila tonnellate: -42,3% rispetto al 2021 e -31,0% rispetto al 2019.

Nonostante le previsioni pubblicate da Acciaierie d'Italia (Ex I.L.V.A.) che avrebbero dovuto prevedere un forte incremento (+40% rispetto al 2021) della produzione dell'acciaieria di Taranto, per un totale di 5,7 milioni di tonnellate prodotte nel 2022, il dato delle movimentazioni relative ai primi nove mesi dell'anno del sistema portuale si attesta a quasi 1,14 milioni di tonnellate, in ritardo del 23,2% rispetto allo stesso periodo del 2021 e ulteriormente in calo rispetto al 2019 (-30,4%).



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

Traffico passeggeri

Il terzo trimestre del 2022 segna non solo il ritorno a volumi in linea con i periodi precedenti alle due estati del 2020 e del 2021, caratterizzate da limitazioni alla movimentazione delle persone e restrizioni alla capacità di carico delle navi, ma soprattutto registra in entrambi i comparti i più alti livelli di traffico degli ultimi 5 anni.

Tab. 7.1. – Movimentazione passeggeri, Ports of Genoa, III trimestre, 2017-22, unità

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Traghetti	1.475.636	1.498.484	1.580.127	976.141	1.316.077	1.717.027
Crociere	518.931	588.707	614.614	12.428	255.441	616.415
TOTALE PAX	1.994.567	2.087.191	2.194.741	988.569	1.571.518	2.333.442

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

Nel trimestre sono transitati per i terminal dei Ports of Genoa 2.333.442 passeggeri, di cui 1.717.027 su traghetti (+30,5% vs. 2021) e 616.415 su navi da crociera (+141,3% vs.2021).

I risultati degli ultimi tre mesi hanno contribuito a rafforzare l'andamento del traffico passeggeri nel progressivo del 2022, che nei nove mesi dell'anno in corso si approssima ai volumi del periodo pre-pandemico, attestandosi a 3.387.100 unità trasportate (+69,4% rispetto al 2021): nello specifico dei due mercati sono rispettivamente cresciuti del 42,0% per quanto riguarda i traghetti e del 207,8% nel comparto delle crociere.

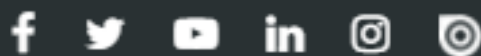
Nel terzo trimestre il comparto dei traghetti ha particolarmente beneficiato dell'apertura della linea regolare fra Savona e Porto Torres, sulla quale hanno viaggiato quasi 100.000 passeggeri. Nel periodo i volumi di traffico nei porti di Savona e Vado sono sostanzialmente raddoppiati, passando da 182.754 a 365.461 unità.

Sul versante delle crociere, crescono in maniera particolarmente significativa i passeggeri in transito che nel trimestre sono stati 390.825 (+213,5% rispetto allo stesso periodo del 2021), di cui 305.072 nel porto di Genova. In questo scalo, infine, continua a crescere il numero di toccate che risultano 111 nel trimestre, pari a circa 8,5 call/settimanali.

Autorità di Sistema Portuale del
Mar Ligure Occidentale

Palazzo San Giorgio
Via della Mercanzia 2
16124 Genova

marketing@portsofgenoa.com



www.portsofgenoa.com