

Report Traffici

Q1 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

Il primo trimestre dell'anno a livello globale segna, seppure in un orizzonte temporale di immediato respiro, una inversione di tendenza rispetto alle incertezze registrate a livello globale nel 2023. Secondo gli analisti di UNCTAD questi segnali di recupero sono destinati a consolidarsi nel corso dei prossimi mesi: le previsioni per il 2024 sono, infatti, sostanzialmente positive, supportate in maniera particolare dal consolidamento del mercato dell'automotive, con particolare riferimento al settore delle auto elettriche.

In questo contesto generalmente indirizzato alla crescita, le strozzature delle catene logistiche, in primo luogo le difficoltà ad attraversare alcuni colli di bottiglia, quali il Mar Rosso, il Mar Nero o il Canale di Panama, rappresentano un elemento di criticità per le ottimistiche prospettive di crescita ed una minaccia in termini di costi e di difficoltà per l'approvvigionamento di materie prime e prodotti.

Le tensioni geopolitiche in corso, infine, continueranno a produrre effetti su alcuni mercati, in particolare quelli dell'energia, dei prodotti agricoli e dei minerali fondamentali, incidendo in maniera diretta sui prezzi e sulla volatilità degli scambi di queste materie prime.

L'economia globale dovrebbe, pertanto, crescere del 3,2% nel 2024, con un ritmo di crescita più sostenuto nelle economie emergenti (+4,3%), a fronte di attese più moderate in quelle avanzate (+1,6%). Sul versante dei prezzi, l'inflazione consoliderà il percorso di rallentamento, soprattutto nelle economie più avanzate, che dovrebbero tornare a tassi moderati più rapidamente rispetto ad altri contesti regionali.

In uno scenario attraversato sostanzialmente da fattori di criticità ormai stabilizzati, sembrano, quindi, intravedersi alcuni elementi positivi che a livello globale si riverberano direttamente sui commerci internazionali ed in particolare sulla domanda di trasporto di merce containerizzata e di materie prime.

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

Per quanto riguarda il trasporto di container, il settore a livello globale ha beneficiato di un rimbalzo dei volumi rispetto al primo trimestre del 2023, in prosecuzione del buon andamento del mercato che aveva caratterizzato gli ultimi mesi dell'anno scorso: secondo le analisi di CTS (Container Trade Statistics) il traffico a livello globale sarebbe aumentato del 9,2%, principalmente sulla direttrice transpacifico, sulle cui due sponde i volumi sono cresciuti, tanto in Estremo Oriente (+11,0%) quanto in Nord America (+13,4%). In Europa si sarebbe, invece, registrata una crescita più moderata (+4,2%), in ragione del concentrarsi nelle aree circostanti il nostro continente delle principali tensioni sopra descritte.

Nello specifico dei Ports of Genoa la performance relativa al primo trimestre del 2024 registra un rallentamento rispetto tanto al 2023 quanto al 2022. Nel periodo, sono stati, infatti, movimentati 15.595.770 di tonnellate (-2,4% rispetto all'anno precedente): tale risultato si è consolidato principalmente nel corso del mese di marzo, durante il quale le principali modalità di condizionamento, fatti salvi i rotabili e la merce varia (+0,7%), hanno subito significative battute d'arresto. Nell'ultimo mese del trimestre, infatti, il sistema portuale ha segnato una contrazione di volumi pari al 9,0%.

In particolare, quindi, fra le principali merceologie movimentate nei Ports of Genoa sembrano consolidarsi le seguenti tendenze:

- un rallentamento dei volumi containerizzati, tanto in termini di peso (-2,8% vs. 2023) quanto rispetto alle unità di carico movimentate (-1,3% vs. 2023);
- una crescita della movimentazione di rotabili (+1,7%);
- una significativa contrazione del settore rinfuse solide (-17,8%);
- un moderato calo degli olii minerali (-1,0%), sostanzialmente determinato dal risultato negativo del mese di marzo (-18,9%).

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

Prosegue, infine, la traiettoria di crescita nel settore passeggeri, nel quale si è registrato un altro trimestre estremamente positivo per gli scali del sistema portuale, per i quali sono transitati 442.695 passeggeri (+12,4% rispetto al 2023). L'aumento di utenti si è concentrato principalmente nel comparto crocieristico, che ha segnato nel periodo considerato una crescita del 20,1%, pari a 278.223 passeggeri.

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

Tonnellate	2022	2023	2024	2024vs23
Merce containerizzata	6.718.511	6.302.989	6.127.835	-2,8%
Merce convenzionale e rotabile	3.369.777	3.443.085	3.500.086	+1,7%
Rinfuse solide	3.369.777	3.443.085	3.500.086	-17,8%
Oli minerali	4.920.079	4.855.918	4.808.663	-1,0%
Altre rinfuse liquide	223.989	250.552	231.416	-7,6%
Funzione industriale	522.190	288.298	243.680	-15,5%
Bunkers	155.059	167.302	137.854	-17,6%
Totale generale	16.573.460	15.972.633	15.595.770	-2,4%
Unità				
Totale container (TEU)	678.660	667.792	661.267	-1,3%
Passeggeri (Unità)				
Crociere	65.190	231.703	278.223	+20,1%
Traghetti	110.759	162.304	164.472	+1,3%
Totale passeggeri	175.949	394.007	442.695	12,4%

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

Il recupero del settore containerizzato risulta confermato anche da quanto monitorato da Drewry nel Global Container Port Throughput Index: nel primo trimestre del 2024 il volume di movimentazioni nei principali 340 porti mondiali, che rappresentano oltre l'80% delle movimentazioni a livello globale, sarebbe cresciuto di oltre il 6,6%, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nello specifico del continente europeo la crescita dei volumi rispetto al 2023 risulterebbe più contenuta, pari al 2,2%, in considerazione del fatto che al rallentamento delle movimentazioni dovuto al conflitto russo-ucraino, che ha colpito in particolare i porti del Nord Europa, si è aggiunta la sostanziale impossibilità di attraversare il Mar Rosso in condizioni di sicurezza.

In questo contesto, in cui molti porti del bacino mediterraneo, soprattutto nel settore orientale, hanno registrato significative contrazioni, il sistema del Mar Ligure Occidentale ha sostanzialmente tenuto in termini di movimentazioni, seppure il risultato di marzo sembri lasciare intravedere il rischio di andare incontro, nei prossimi mesi, ad una dinamica di rallentamento dei volumi. Nel primo trimestre del 2024 nei Ports of Genoa sono stati movimentati 659.319 TEU, in leggera contrazione rispetto allo stesso periodo del 2023 (-1,3%) e pari a 6.127.835 tonnellate (-2,8% vs. 2023). Come evidenziato, i minori flussi di traffico sono ascrivibili sostanzialmente alle movimentazioni di marzo, in cui i terminal del sistema hanno registrato una riduzione pari al 7,4%.

Particolarmente significativo risulta in questo senso l'andamento dei container pieni gateway (-4,9% nel trimestre), in quanto esso evidenzia come, seppure nello scenario descritto che restituisce un quadro di tenuta complessiva dei volumi, la crisi del Mar Rosso abbia prodotto effetti circostanziati sia dal punto di vista dell'operatività degli scali che in termini di impatto sui commerci internazionali fra il nostro Paese e i partner asiatici.

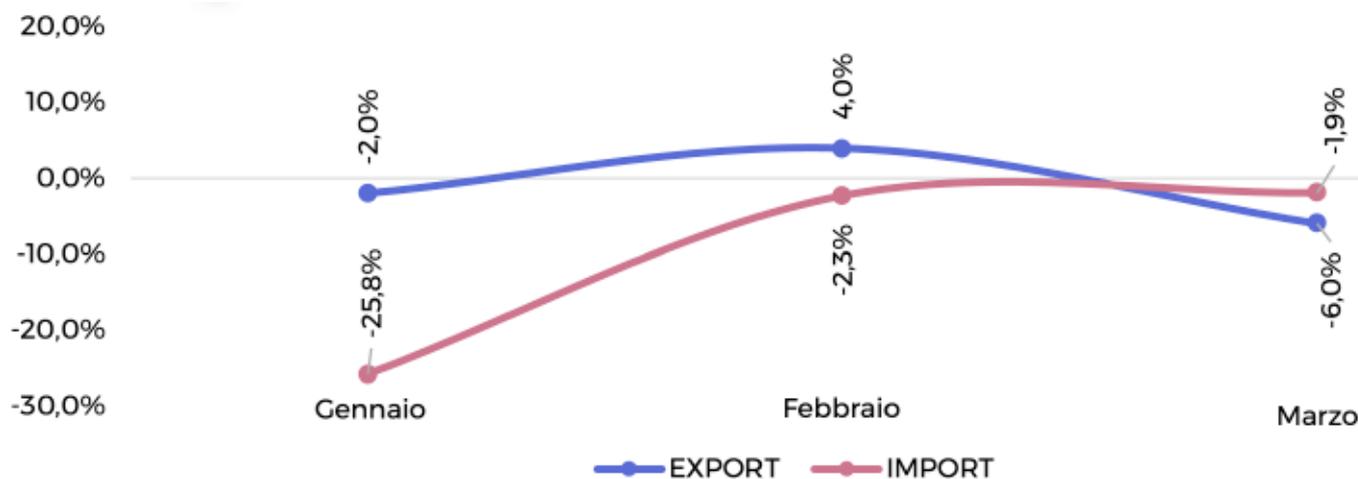
1. Scenario
2. Container
3. Traffici ferroviari
4. Merce convenzionale
5. Rinfuse liquide
6. Rinfuse solide
7. Funzione industriale
8. Passeggeri

Nel primo mese dell'anno, infatti, le principali difficoltà sono derivate dai ritardi dovuti alla necessità per le navi di circumnavigare il continente africano, che hanno comportato una brusca frenata delle importazioni (-25,8% a gennaio rispetto allo stesso mese del 2023), solo parzialmente recuperato nei mesi successivi, mentre a marzo del trimestre si è registrato un rallentamento delle esportazioni (-6,0%) che si presenta come il potenziale indicatore di una contrazione degli scambi commerciali con l'estero. Nello specifico di quest'ultime, inoltre, risulta chiaro il collegamento fra i volumi e le difficoltà logistiche collegate al blocco del Mar Rosso. Il calo delle movimentazioni in export a livello portuale risulta infatti strettamente connesso alle politiche di riorganizzazione dei servizi che fanno capo agli scali del sistema, e il cui effetto dovrà essere valutato nel medio termine.

Con particolare riferimento alla crisi che investe l'area del Mar Rosso, Autorità di Sistema sta portando avanti un periodico monitoraggio dei principali eventi che sul fronte degli arrivi e partenze delle navi possono risultare collegati al fenomeno, con l'obiettivo di seguire da vicino gli effetti sulla dinamica dei traffici sia da un punto di vista quantitativo, sia qualitativo.

Al momento non è possibile elaborare considerazioni di carattere previsivo che riguardino i risultati complessivi dell'anno in corso, ma la presenza negli scali del sistema dei principali operatori dello shipping e della terminalizzazione permette una costante lettura evolutiva delle scelte logistiche e delle connesse ripercussioni sulle performance.

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

Sul versante della movimentazione dei vuoti, la riduzione complessiva del peso delle importazioni sul totale del flusso di container gateway nei terminal dei Ports of Genoa (la quota degli sbarchi di unità piene è passata dal 42,1% del primo trimestre del 2023 a 40,1% nello stesso periodo dell'anno in corso) ha richiamato un afflusso maggiore di container vuoti, le cui movimentazioni sono cresciute del 4,5%, attestandosi a 154.397 TEU.

Infine, fra le dimensioni che compongono il complesso dei volumi dei traffici containerizzati, occorre sottolineare la crescita dell'attività di trasbordo, che ha rappresentato nel periodo oggetto di analisi il 9,9% del totale delle movimentazioni (65.159 TEU, +12,8%).

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

			I Trimestre			
			2022	2023	2024	2024vs23
Hinterland	Pieni	Export	260.808	267.525	263.307	-1,6%
		Import	225.453	194.836	176.456	-9,4%
		Totale pieni	486.261	462.361	439.763	-4,9%
	Vuoti	Export	37.907	32.464	30.131	-7,2%
		Import	82.177	115.221	124.267	7,9%
		Totale vuoti	120.084	147.685	154.397	4,5%
Totale		606.345	610.046	594.160	-2,6%	
Transhipment		72.315	57.746	65.159	12,8%	
Totale traffico containerizzato		678.660	667.792	659.319	-1,3%	

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

Traffici ferroviari

Come era già emerso dall'analisi dei dati complessivi sul 2023, allo stesso modo anche il primo trimestre del 2024 ha subito, a livello ferroviario, l'impatto della contrazione dei volumi gateway e, principalmente, il perdurare delle interruzioni dovute ai lavori sulla rete. Il rallentamento del traffico ferroviario potrebbe, quindi, proseguire anche nell'anno in linea con l'andamento dei volumi: nel primo trimestre il numero di treni effettuati si è contratto del -4,7% rispetto allo stesso periodo del 2023 per un totale di 2.355 convogli su cui sono stati trasportati 96.238 TEU (-8,3%). Nel trimestre la riduzione di traffici via ferrovia è risultata, quindi, maggiore in confronto a quella registrata per i volumi gateway complessivi, determinando, per la prima volta nel periodo post-pandemico, una flessione nello split modale che è passato dal 17,2% del 2023 al 16,2% dell'anno in corso.

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

	I Trimestre			
	2022	2023	2024	2024vs23
Pieni	74.492	72.432	64.440	-11,0%
Vuoti	25.950	32.467	31.798	-2,1%
Totale	100.442	104.899	96.238	-8,3%
Totale Treni	2.446	2.471	2.355	-4,7%
Rail ratio	16,6%	17,2%	16,2%	-1,0%

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

Fra le regioni di origine e destinazione dei treni, cresce in maniera decisa il Veneto (+27,7%), che compensa, anche se solo parzialmente, la flessione in termini di treni effettuati da e verso la Lombardia (-11,7%) ed il Piemonte (-37,9%), verso il quale si è registrato un dimezzamento dei collegamenti con Rivalta Scrivia.

Nello specifico delle relazioni con il Triveneto, la crescita del numero di treni è dovuta alla stabilizzazione delle connessioni con Trento e Pordenone, ed al deciso incremento nel periodo del numero di collegamenti con il terminal intermodale di Padova, che risulta la prima località per numero di treni effettuati (530 contro i 460

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

del primo trimestre 2023). Sono rimaste stabili (+1,2%) le relazioni con l'Emilia-Romagna rispetto al 2023 e si conferma il ruolo primario della Lombardia che rimane il principale mercato di riferimento per i Ports of Genoa, con un totale di 820 treni nel periodo, rispetto ai 920 del 2023.

Per quanto riguarda, infine, le altre tipologie di traffici, il numero di treni effettuati risulta in leggera diminuzione, per un totale di 146 unità (-3,3% rispetto al primo trimestre 2023). La sostanziale totalità dei volumi ferroviari di merce non containerizzata risulta ascrivibile alla movimentazione di rinfuse liquide che dal bacino di Sampierdarena si dirige verso destinazioni estere attraverso i principali valichi di frontiera (Domodossola, Tarvisio e Villa Opicina).

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 trimestre 2024 una crescita complessiva dell'1,7%, con una movimentazione pari a 3,5 milioni di tonnellate. Il risultato, eterogeneo come spesso accade in un settore come quello della merce convenzionale, evidenzia dinamiche differenti tanto tra i vari segmenti di mercato quanto fra gli scali del sistema.

Tab. 4.1. – Andamento dei traffici di merce convenzionale, Ports of Genoa, I trimestre, 2023-24, tonnellate

		I Trimestre		
		2023	2024	2024vs23
Genova	Rotabili	2.203.331	2.212.065	+0,4%
	Merce varia	162.055	159.806	-1,4%
	Auto al seguito	63.779	64.204	+0,7%
Savona	Rotabili	837.306	913.776	+9,1%
	Merce varia	176.615	150.235	-14,9%
Totale		3.443.086	3.500.086	+1,7%

Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

Nel segmento dei rotabili, che rappresenta il comparto di maggior peso, si sono registrate performance positive nei due scali dei Ports of Genoa. Nel primo trimestre 2024, infatti, i traffici nello scalo genovese hanno registrato un lieve incremento dello 0,4% rispetto allo stesso periodo del 2023, con una movimentazione di circa 2,2 milioni di tonnellate, mentre a Savona-Vado Ligure si è determinata una crescita del 9,1% (oltre 913 mila tonnellate).

Relativamente al comparto degli acciai, uno dei settori con la maggiore incidenza sul segmento è certamente la filiera dell'auto.

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

Analizzando i risultati del primo trimestre, le immatricolazioni di automobili sono aumentate sia a livello continentale (+4,4%, per un totale di quasi 2,8 milioni di unità) che nel mercato italiano che ha registrato nel periodo una crescita pari al 5,7% (451.261 unità immatricolate).

Per quanto riguarda il comparto dell'acciaio grezzo, secondo i dati della World Steel Association, la produzione globale ha registrato un sostanziale azzeramento della crescita nel periodo da gennaio a marzo 2024 e una leggera flessione (-1.4%) a livello europeo.

Nel corso del primo trimestre dell'anno, il segmento dei prodotti metallici ha registrato risultati differenti negli scali del sistema. Nel porto di Genova il dato dei tre mesi si è attestato a circa 119 mila tonnellate, in crescita del 7,8% rispetto allo stesso periodo del 2023, mentre a Savona si è registrato un rallentamento marcato, per cui il trimestre ha chiuso con circa 28,9 mila di tonnellate movimentate, pari ad una contrazione del -35%. La differenza di performance è prevalentemente legata alle diverse tipologie di prodotti movimentati dagli scali che, per quanto riguarda il bacino savonese, si configurano prevalentemente in acciai, diversamente da Genova dove rileva maggiormente il traffico di altri metalli.

Nel settore dei prodotti forestali, in cui l'andamento dei traffici registra storicamente variazioni anche molto consistenti su base mensile, sia il porto di Genova (-16,3%) che lo scalo savonese (-18,4%) hanno chiuso il primo trimestre 2024 con un calo dei volumi rispetto al medesimo periodo del 2023 ed una movimentazione complessiva di circa 82 mila tonnellate.

Il settore della frutta, infine, ha registrato nello scalo savonese un aumento del 4,6% rispetto al primo trimestre del 2023, sostenuto dalla performance positiva da marzo 2024 (+61,4% rispetto a marzo 2023) e da una movimentazione complessiva di circa 20,6 mila tonnellate.

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

Rinfuse liquide

Secondo le ultime stime fornite da International Energy Agency, la crescita della domanda mondiale di petrolio continua a perdere slancio e si è attestata al di sotto delle previsioni stimate in precedenza dalla stessa agenzia. Fra le cause del rallentamento vengono evidenziate sia il ritorno della domanda ai livelli precedenti la pandemia, che l'efficientamento dei veicoli e l'espansione del parco veicoli elettrici.

Il perdurare del conflitto russo-ucraino, le conseguenti sanzioni commerciali e la recente crisi del Mar Rosso non hanno determinato una contrazione nei volumi complessivi, ma piuttosto una profonda redistribuzione delle rotte globali. Il flusso di petrolio russo verso le destinazioni europee si è ridotto drasticamente per dirigersi, piuttosto, verso la Cina e, soprattutto, l'India di cui la Russia è diventato il primo fornitore. Contemporaneamente l'Europa ha sopperito ai suoi fabbisogni con un incremento dei traffici da Nord America, Africa e Medio Oriente, seppure a fronte di un aumento dei costi del prodotto finale. A seguito della crisi del Mar Rosso, alcuni operatori inoltre stanno privilegiando rotte che non richiedono il passaggio dal Mar Rosso e la circumnavigazione dell'Africa.

Nel contesto dei Ports of Genoa, il periodo si è, pertanto, chiuso con una movimentazione di petrolio greggio pari a circa 4,6 milioni di tonnellate, in contrazione dell'1,3% rispetto al primo trimestre del 2023. La flessione è in parte riconducibile alla riduzione dei consumi di idrocarburi in linea con gli obiettivi della transizione ecologica.

Tab. 5.1. – Andamento dei traffici di rinfuse liquide, Ports of Genoa, I trimestre, 2023-24, tonnellate

		2023	2024	2024vs23
Genova	Oli minerali	3.178.117	3.391.515	+6,7%
	Altre rinfuse liq.	218.218	204.056	-6,5%
	Oli vegetali, Vino	84.728	71.279	-15,9%
	Prodotti chimici	133.490	132.777	-0,5%
Savona	Oli minerali	1.677.801	1.417.148	-15,5%
	Altre rinfuse liq.	32.334	27.360	-15,4%
	Oli vegetali, Vino	32.334	27.360	-15,4%
	Prodotti chimici	0	0	-
Totale		5.106.470	5.040.079	-1,3%

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

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 primo trimestre del 2024 a circa 1,4 milioni di tonnellate rispetto a circa 1,67 milioni dello stesso periodo del 2023 (-15,5%), mentre nel contesto genovese il periodo si è chiuso attestandosi a circa 3,4 milioni di tonnellate, (+6,7% rispetto al 2023).

Fra le altre rinfuse liquide, i prodotti alimentari (prevalentemente olii vegetali e vino) registrano un calo in entrambi gli scali del sistema (-15,7% rispetto al primo trimestre 2023). A Genova nel primo trimestre del 2024 sono state movimentate oltre 71 mila tonnellate (-15,9% vs. 2023), mentre a Savona i volumi di traffico si sono attestati a circa 27 mila tonnellate (-15,4%).

Infine, il settore dei chimici, ha chiuso il primo trimestre 2024 con una minima flessione -0,5% rispetto al 2023, con una movimentazione pari a circa 132,8 mila tonnellate.

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 primo trimestre 2024 nel settore delle rinfuse solide si è assestata ad oltre 546 mila tonnellate, in diminuzione del -17,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il rallentamento delle movimentazioni si è evidenziato tanto a Savona (-21%, 383 mila tonnellate), quanto a Genova (-9,3%, 162,9 mila tonnellate).

Tab. 6.1. - Andamento dei traffici di rinfuse solide, Ports of Genoa, I trimestre, 2023-24, tonnellate

	2023	2024	2024vs23
Genova	179.529	162.916	-9,3%
Savona	484.960	383.320	-21,0%
Totale	<u>664.489</u>	<u>546.236</u>	<u>-17,8%</u>

Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

In generale il risultato è ascrivibile ad un diffuso calo dei consumi delle materie prime, anche in relazione alla contrazione della produzione industriale. Le ultime rilevazioni di ISTAT stimano a marzo 2024 che l'indice destagionalizzato della produzione industriale sia cresciuto dello 0,5% rispetto a febbraio, registrando al contempo nella media del trimestre un calo dell'1,3% rispetto ai tre mesi precedenti.

Per quanto concerne lo specifico del mercato dei cereali negli ultimi mesi i mercati del frumento su scala globale sono stati in parte ridisegnati, contribuendo a modificare il posizionamento dei principali player a livello mondiale con conseguenti effetti anche per Paesi come l'Italia. Nel 2023 le importazioni di grano duro dell'Italia da paesi extra-Ue sono aumentate del 108% rispetto all'anno precedente. A trainare questa crescita l'import di frumento duro da Russia (+1.004%) e Turchia (+812%) divenute rispettivamente secondo e terzo fornitore italiano, dietro al Canada (+47% rispetto al 2022) che nel 2023 si è confermato come primo fornitore per il nostro Paese, arrivando a coprire il 28% delle importazioni complessive.

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

Analizzando la performance delle singole tipologie di carico, quindi, nel corso del primo trimestre, nello scalo di Savona i cereali ed i semi oleosi registrano un calo del -30,9% e si attestano su un volume totale di circa 87,2 mila tonnellate; il segmento dei minerali metallici e ferrosi registra una crescita (+99,2%), e il carbone segna un rallentamento complessivo del -22,1%. I risultati del comparto risultano naturalmente determinati dalle modalità e dalle tempistiche degli arrivi e partenze delle navi su cui vengono movimentati lotti di dimensioni considerevoli.

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 nel primo trimestre del 2024 un rallentamento della crescita, seppure con dinamiche differenti nelle diverse aree di produzione. A fronte di un incremento principalmente nel Medio Oriente e nei Paesi europei non appartenenti all'Unione (si evidenzia, fra gli altri, una forte crescita di Turchia e Iran), l'Unione Europea registra, invece, una flessione dell'1.4%, rispetto all'anno precedente.

Nel contesto dei Ports of Genoa, gli elementi descritti, oltre alle perduranti incertezze rispetto al destino aziendale del principale operatore nazionale del settore, hanno contribuito al risultato dei primi tre mesi dell'anno, durante i quali si è registrato un calo delle movimentazioni: -15,5% rispetto al 2023, per un totale pari a 243.680 tonnellate. Il calo risulta ancora più marcato se si confrontano i dati del primo trimestre 2024 con quelli del 2022 (-53,3%).

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

Traffico passeggeri

Nel primo trimestre dell'anno è proseguito l'andamento estremamente positivo del comparto: il risultato complessivo del settore si è, infatti, attestato a 442.695(+12,4% vs. 2023). Tale crescita si è concentrata principalmente nel contesto delle crociere, cresciuto nel periodo del 20,1% (278.223), mentre nel sub-comparto dei traghetti sono stati movimentati 164.472 passeggeri, pari al +1,3% rispetto al 2023.

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

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024vs19	2024vs23
Crociere	223.606	165.915	13.628	65.190	231.703	278.223	+24,4%	+20,1%
Traghetti	154.672	130.993	86.612	110.759	162.304	164.472	+6,3%	+1,3%
Totale	378.278	296.908	100.240	175.949	394.007	442.695	+17,0%	+12,4%

Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

A due anni dalla rimozione di tutte le limitazioni dovute alla pandemia, il mercato crocieristico continua, quindi, a segnare risultati positivi a dimostrazione della crescente attenzione dei turisti verso questo tipo di opzione di proposta di vacanza. Nello specifico dei Ports of Genoa la crescita si concentra principalmente nel segmento dei passeggeri in transito, che rappresentano il 55,8% del totale (nel 2019 tale quota si attestava al 48,0%). Nel dettaglio delle performance dei due singoli scali va evidenziato il fatto che la crescita delle crociere è da ascrivere totalmente al terminal di Savona presso il quale sono passati 109.372 passeggeri, ovvero 46.134 in più rispetto al 2023 (+73,0%).



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale

Palazzo San Giorgio
Via della Mercanzia 2
16124 Genova

marketing@portsofgenoa.com



www.portsofgenoa.com