

Report Traffici

Q3 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 terzo trimestre del 2024 si è caratterizzato per una sostanziale stabilità delle movimentazioni rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente: i volumi di traffico si sono attestati a 16.178.966 tonnellate, in linea con il risultato del 2023 (-0,1%).

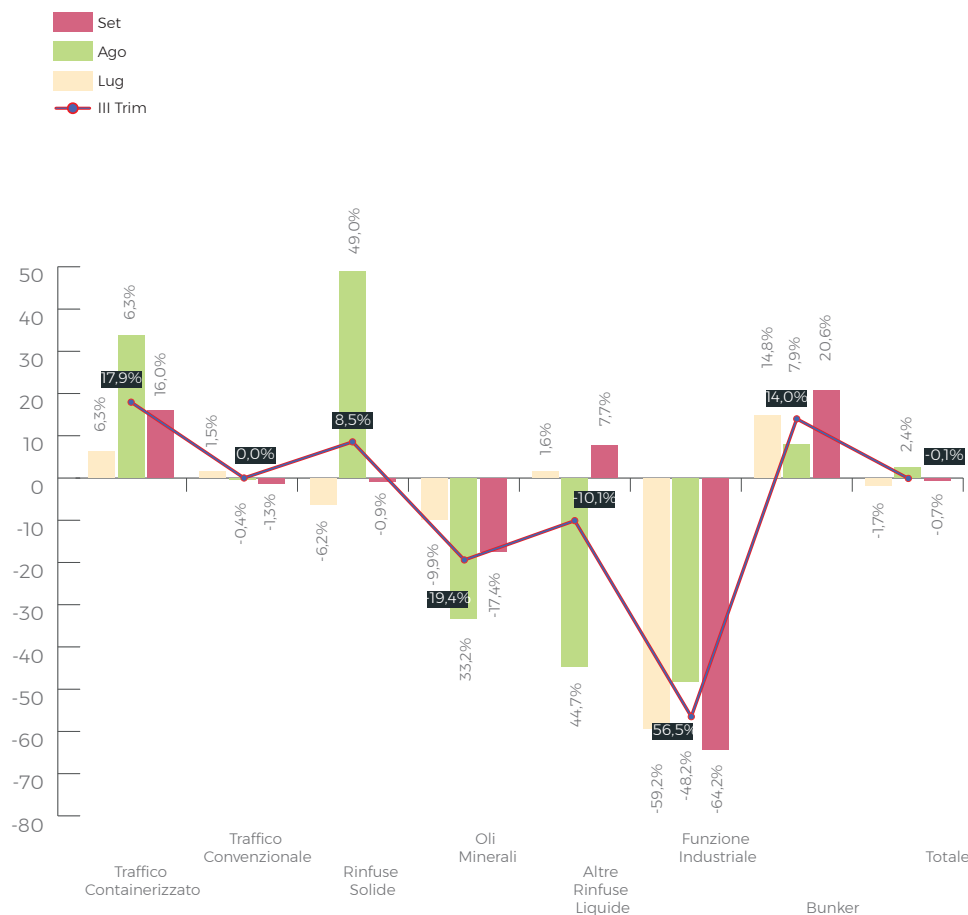
La semplice analisi del risultato che si è complessivamente consolidato nel trimestre non è, però, sufficiente a valutare tanto lo sviluppo dei singoli comparti quanto il suo dispiegarsi lungo i mesi. A fronte della suddetta stabilità, infatti, le diverse modalità di trasporto hanno registrato un andamento molto variabile, sia in termini positivi per quanto riguarda il traffico containerizzato che, in direzione opposta, come nel caso degli oli minerali. Tali risultati sono, peraltro, dipendenti da ragioni che non derivano solo da una tendenza generale di mercato che si è andata consolidando nel tempo, ma, principalmente, da cause ben specifiche e che attengono a scelte degli operatori clienti dei porti del sistema portuale.

Secondo le analisi del Fondo Monetario Internazionale, pur in uno scenario di incertezza, i fondamentali dell'economia confermano nel corso del 2024 quanto previsto nei mesi precedenti: la ricchezza globale dovrebbe crescere del 3,3% sia quest'anno che nel 2025, seppure si consolidi un rallentamento del tasso di crescita nel contesto delle economie avanzate (+1,8%) e, in particolare, in quelle dell'area Euro (+1,2%). Il raffreddamento delle dinamiche di sviluppo negli Stati Uniti ed in Europa ha favorito un rallentamento del tasso di inflazione più rapido in queste regioni rispetto a quanto si è registrato a livello globale. Considerato l'allentamento della morsa dei prezzi, che aveva influito negativamente sull'economia sia nel 2022 che nel 2023, nel corso di questi mesi sia la Federal Reserve che la Banca Centrale Europea hanno invertito il corso delle proprie politiche monetarie, attraverso ripetuti interventi di riduzione del costo del denaro. Nel prossimo futuro le tensioni internazionali che si stanno acuendo, soprattutto nell'area orientale del Mediterraneo, e l'innalzamento di barriere protezionistiche potrebbero influire ulteriormente sull'andamento dell'economia così come sui commerci internazionali, soprattutto quelli delle materie prime, rispetto alle quali aumentano i rischi derivanti dalla crisi regionale del Medio Oriente.

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

Fra gli altri settori prosegue la crescita della domanda di trasporto nel comparto container, che nel trimestre così come nel dato complessivo del 2024 supera il massimo storico raggiunto nel 2021, durante la pandemia. Secondo le analisi CTS (Container Trade Statistics) il traffico container dovrebbe essere cresciuto a livello globale del 5,2% rispetto al terzo trimestre del 2023. In controtendenza rispetto al passato le movimentazioni di container su rotte che coinvolgono i porti europei crescono nel periodo più rapidamente rispetto al mercato (+6,2%), sostenute in particolar modo dai volumi in importazione (+8,4%) .

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



Nel contesto dei Ports of Genoa, come anticipato, l'andamento delle movimentazioni, pur in un quadro di equilibrio rispetto allo stesso periodo del 2024, è risultato influenzato da cause contingenti quali, in positivo, l'aumento delle attività di trasbordo che hanno favorito il traffico container (+17,9% nel periodo), soprattutto ad agosto e settembre, oppure, in negativo, la chiusura per manutenzione della raffineria di Sannazzaro che ha influito sullo sbarco di petrolio greggio almeno fino alla prima decade di settembre (-19,4% nel periodo).

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

Per quanto riguarda le altre modalità di trasporto, il settore dei rotabili conferma un livello stabile di movimentazioni, mentre crescono le rinfuse solide (+8,5%) e rallentano le altre rinfuse liquide (-10,1%). In questi ultimi due casi, si deve anche considerare il fatto che si tratta in genere di quantitativi più ridotti rispetto al totale dei volumi e che vengono movimentati su lotti unitari che possono determinare anche un'ampia variabilità fra un mese e l'altro.

Nel comparto passeggeri, anche in quest'ultimo trimestre, che corrisponde sostanzialmente con il pieno della stagione estiva, prosegue la tendenza negativa nel segmento delle crociere, che segna un arretramento del 15,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

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

Tonnellate	III Trimestre				Progressivo Gen-Set			
	2022	2023	2024	2024vs23	2022	2023	2024	2024vs23
Merce containerizzata	6.490.676	6.015.810	7.091.958	17,9%	20.363.680	19.223.329	20.277.949	5,5%
Merce convenzionale e rotabile	3.959.601	3.832.208	3.831.861	0,0%	11.017.272	10.902.777	11.038.161	1,2%
Rinfuse solide	544.085	609.068	661.087	8,5%	1.901.118	1.718.447	1.849.771	7,6%
Oli minerali	5.068.191	4.955.575	3.992.518	-19,4%	15.293.504	14.637.004	13.745.074	-6,1%
Altre rinfuse liquide	269.418	232.631	209.209	-10,1%	746.599	671.547	672.643	0,2%
Funzione industriale	291.796	344.646	149.970	-56,5%	1.138.507	925.024	560.306	-39,4%
Bunkers	239.478	212.681	242.363	14,0%	629.917	567.756	544.943	-4,0%
Totale generale	6.490.676	6.015.810	7.091.958	17,9%	20.363.680	19.223.329	20.277.949	5,5%
Teu								
Totale container (TEU)	694.320	673.454	742.930	10,3%	2.118.271	2.073.463	2.124.425	2,5%
Passeggeri (Unità)								
Crociere	616.415	830.231	703.851	-15,2%	1.017.072	1.817.610	1.700.071	-6,5%
Traghetti	1.717.027	1.637.287	1.680.894	2,7%	2.370.028	2.396.351	2.440.022	1,8%
Totale passeggeri	2.333.442	2.467.518	2.384.745	-3,4%	3.387.100	4.213.961	4.140.093	-1,8%

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

Di converso, nel settore dei traghetti il periodo culminante delle vacanze estive registra una crescita della movimentazione di passeggeri al 2,7%, che solo in parte riesce a mitigare la contrazione complessiva del comparto che chiude il periodo a 2.384.745 unità (-3,4% rispetto al 2023).

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

I traffici containerizzati

Come evidenziato, nel settore containerizzato il sistema del Mar Ligure Occidentale ha registrato una performance significativamente positiva rispetto al secondo trimestre del 2023. Oltre al risultato misurato in termini di peso e di cui si è già dato conto in precedenza (+17,9%), anche il numero di unità di carico movimentate è rapidamente cresciuto, fino ad assestarsi alla fine del periodo a 743.930 TEU (+10.3%).

Tabella 2.1. Andamento dei traffici containerizzati, hinterland e transshipment per direzione, Ports of Genoa, III trimestre e progressivo, 2022-24, TEU

				Direzione	2022	2023	2024	2024vs23	
III Trimestre	Hinterland	Pieni	Export		274.296	257.396	245.423	-4,7%	
			Import		206.575	186.197	218.123	+17,1%	
			Totale pieni		480.871	443.593	463.546	4,5%	
		Vuoti	Export		45.934	41.823	47.223	12,9%	
			Import		100.932	109.234	89.044	-18,5%	
			Totale vuoti		146.865	151.057	136.267	-9,8%	
	Totale					627.736	594.650	599.813	0,9%
	Transshipment					66.584	78.804	143.117	81,6%
	Totale Traffico containerizzato					694.320	673.454	742.930	10,3%
	Progressivo Gen-Set	Hinterland	Pieni	Export		823.908	803.674	783.981	-2,5%
Import					652.725	593.607	604.103	1,8%	
Totale pieni					1.476.633	1.397.281	1.388.084	-0,7%	
Vuoti			Export		128.389	124.494	118.817	-4,6%	
			Import		292.986	331.106	315.460	-4,7%	
			Totale vuoti		421.374	455.600	434.276	-4,7%	
Totale					1.898.007	1.852.881	1.822.360	-1,6%	
Transshipment					220.264	220.582	302.065	36,9%	
Totale Traffico containerizzato					2.118.271	2.073.463	2.124.425	2,5%	

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

Il risultato generale del settore è dipeso in primo luogo dalle scelte operative dei carrier che scalano i terminal container del sistema, soprattutto in relazione al persistere della crisi del Mar Rosso, che nel corso dei mesi ha influenzato non tanto i volumi, che a livello globale continuano a crescere, quanto, piuttosto, l'organizzazione dei network. In questo quadro, la posizione geografica ha favorito i porti più prossimi allo Stretto di Gibilterra, soprattutto per quanto riguarda le operazioni di transhipment, che sono aumentate in relazione a come sono stati ridisegnati i servizi marittimi.

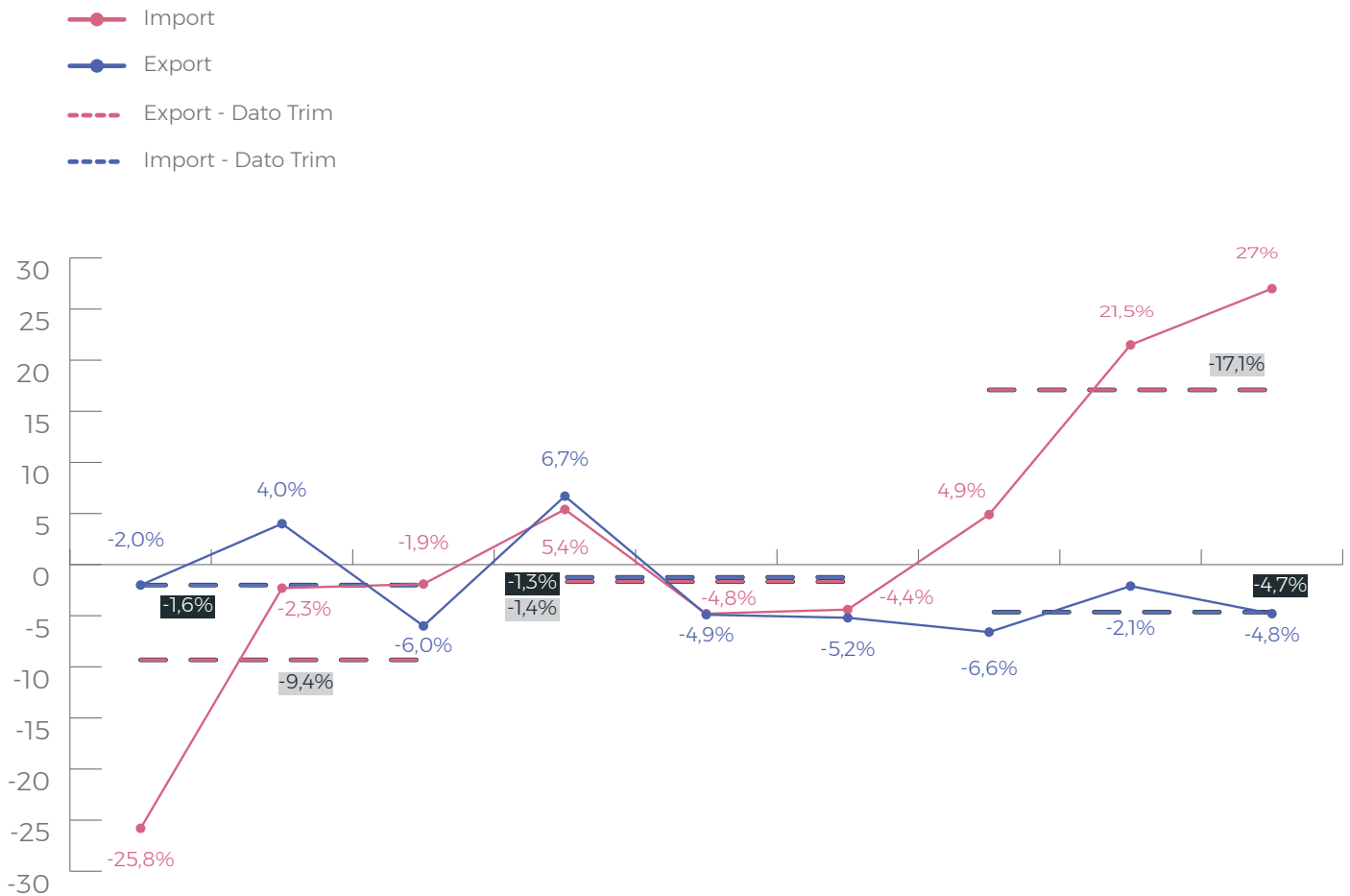
Tale fenomeno ha riguardato in primo luogo i porti spagnoli in cui il trasbordo rappresenta già una quota rilevante del traffico complessivo (rispetto al risultato progressivo gennaio-settembre del 2023 nei porti di Barcellona e Valencia tale tipo di attività è cresciuto rispettivamente del 41% e del 19%), ma ha anche contribuito in buona parte al consolidamento delle performance dei Ports of Genoa.

La movimentazione di container in trasbordo è, infatti, cresciuta nel terzo trimestre dell'81,6%, passando da 78.804 a 143.117 TEU, consolidando il risultato progressivo del 2024, che si è attestato a 302.065 TEU (+36,9%). Nel terzo trimestre il transhipment ha rappresentato il 19,3% del totale dei volumi movimentati nel sistema, con una particolare incidenza nel porto di Vado Ligure nel quale la piattaforma di Vado Gateway ha visto crescere il trasbordo del 162,6% proprio in virtù delle scelte in termini di organizzazione dei servizi marittimi del carrier che gestisce l'infrastruttura.

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

Per quanto riguarda la movimentazione di container pieni gateway sembra consolidarsi la tendenza al rallentamento delle esportazioni, in linea con l'andamento generale dei commerci internazionali via mare, soprattutto nelle regioni del Nord Ovest (-5,4% nel progressivo del 2024 rispetto all'anno precedente) : nel trimestre, infatti, si è registrata una contrazione dei volumi pari al 4,7%, in peggioramento rispetto al risultato dei periodi precedenti. Sul versante delle importazioni, si evidenzia una inversione della dinamica di sviluppo dei volumi, in crescita sia in rispetto al trimestre precedente che nel confronto con lo stesso periodo del 2023 (+17,1%) ed in particolare nei mesi di agosto e settembre.

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



L'andamento progressivo del 2025, sostenuto dalla crescita dei volumi nel trimestre, si è attestato, quindi, a 2.124.425 TEU (+2,5% vs. 2023), di cui 1.822.360 TEU gateway (-1,6% vs. 2023).

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

Traffici ferroviari

A differenza di quanto era avvenuto nel primo semestre dell'anno e nel 2023, in cui la riduzione dei volumi di contenitori trasportati a mezzo ferrovia era pressoché totalmente ascrivibile all'impatto della contrazione dei volumi gateway con uno split modale costante al 16,4%, seppure in leggera flessione rispetto al dato relativo al 2022 (16,6%), nel terzo trimestre si è registrata una decisa inversione di tendenza che si è consolidata nella movimentazione via ferrovia di circa 70.066 TEU (-27,3% rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente) in netta contrapposizione con la stabilità complessiva dei volumi hinterland (+0,9%). Alla stessa maniera l'andamento negativo nell'utilizzo della modalità ferroviaria si è misurato nel trimestre anche nella riduzione del numero di treni effettuati (1.906), che sono diminuiti del 20,1% rispetto allo stesso periodo del 2023.

Dall'analisi dei dati ferroviari emerge come il terzo trimestre del 2024 sia stato il peggior trimestre degli ultimi 4 anni anche in termini di trasferimento modale con una percentuale complessiva nei porti del sistema pari all'11,7% in flessione di oltre 3 punti percentuali rispetto al modal split registrato nello stesso periodo del 2023; la quota modale si riduce di conseguenza dell'1,8% confrontando il dato progressivo per il periodo gennaio-settembre 2024 con quello dell'anno precedente.

Come anticipato, la principale ragione dell'andamento negativo del trasporto ferroviario nel trimestre va ricercata in primo luogo nelle ripetute interruzioni per i lavori sulla rete di RFI che hanno prodotto effetti contemporanei su entrambi gli scali genovesi, ovvero sia su quello di Voltri con una interruzione dello scalo merci nella settimana di Ferragosto che su quello di Sampierdarena con un'interruzione completa della linea a partire dai primi giorni di agosto. Tali limitazioni hanno generato, nel trimestre, una flessione del numero di treni del 35% a Sampierdarena e di quasi il 15% a Voltri. Infine, anche lo scalo di Vado Ligure è risultato parzialmente influenzato dalla riduzione della capacità di trasporto sulla linea, oltre che da una più marcata contrazione dei volumi di traffico hinterland nel contesto della piattaforma container (-16,0% rispetto al 2023).

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

L'impatto della decisa contrazione dei traffici ferroviari nel terzo trimestre ha influito, conseguentemente, anche sul dato aggregato dei primi nove mesi dell'anno che si è attestato a 270.363 TEU (-12,4%). Il numero di treni destinati al trasporto di container è risultato in contrazione del 5,7% dall'inizio dell'anno (6.996 rispetto ai 7.418 del 2023).

Per la prima volta nel periodo successivo alla pandemia, si registra, quindi, un'interruzione nella propensione del mercato ad utilizzare con maggiore intensità la modalità ferroviaria.

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

	III Trimestre				Progressivo Gen-Set			
	2022	2023	2024	2024vs23	2022	2023	2024	2024vs23
Pieni	70.095	69.633	51.771	-25,7%	226.939	218.270	191.987	-12,0%
Vuoti	24.053	26.732	18.295	-31,6%	82.859	90.470	78.376	-13,4%
Totale	94.148	96.365	70.066	-27,3%	309.798	308.740	270.363	-12,4%
Totale Treni	2.567	2.568	2.018	-21,4%	7.849	7.418	6.996	-5,7%
Rail ratio	15,0%	16,2%	11,7%	-4,52%	16,3%	16,7%	14,8%	-1,83%

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

Tale inversione di tendenza sembra essere riconducibile in larga parte alle criticità legate agli interventi sulla rete. Una volta che questi saranno completati, potranno supportare e accrescere la capacità di offerta del sistema portuale al servizio del trasporto ferroviario

Per quanto riguarda i collegamenti con l'hinterland, continua la crescita del Triveneto (+3,1%), mentre resta pressoché invariato il numero di treni da e per l'Emilia-Romagna (-1,7%). Nei primi nove mesi si riduce, invece, in maniera evidente il numero di collegamenti con la Lombardia (-14,2%) ed il Piemonte (-15,9%). Riguardo alle relazioni con il Triveneto, la crescita del numero di treni è dovuta alla sostanziale stabilità dei traffici con Padova (-3%) che si conferma quale principale luogo di origine e destinazione degli scambi con i porti del Sistema, all'aumento delle relazioni con Verona, con una media di due coppie di treni a settimana nei primi nove mesi dell'anno, e alla crescita degli scambi via ferrovia con Vicenza (+42%) con 6 treni a settimana. Per quanto riguarda l'Emilia-Romagna, Rubiera e Reggio Emilia risultano essere le principali località collegate con i porti del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale.

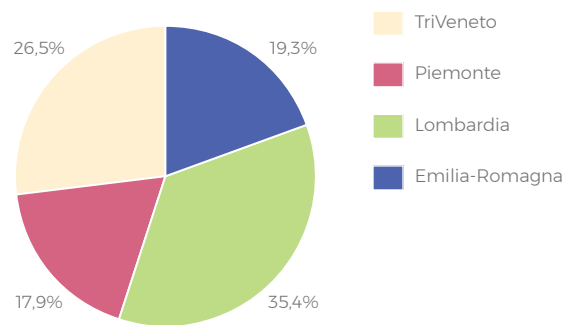
1. Scenario
2. Container
3. Traffici ferroviari
4. Merce convenzionale
5. Rinfuse liquide
6. Rinfuse solide
7. Funzione industriale
8. Passeggeri

Continua, quindi, anche nel 2024 il riequilibrio nella distribuzione dei traffici ferroviari tra le principali aree del Nord Italia, con la Lombardia che conferma, seppur meno marcatamente, il ruolo di principale mercato di riferimento per i Ports of Genoa, con un totale di 2.382 treni nel periodo rispetto ai 2.776 del 2023.

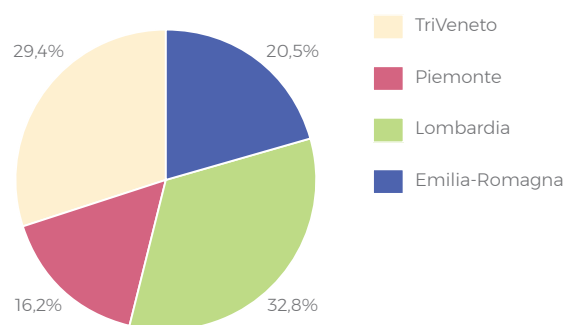
Le altre tipologie di traffici, infine, hanno subito l'effetto negativo dei lavori sulla rete effettuati nel mese di agosto con una diminuzione dei convogli trasportati del 20% (413 treni contro i 516 dei primi nove mesi del 2023).

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

Progressivo Gen-Set 2023



Progressivo Gen-Set 2024



Fonte: Elaborazione Ufficio Politiche EU e Logistica su dati 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

Merce convenzionale

Per quanto riguarda il variegato settore delle merci convenzionali, nei primi nove mesi del 2024 si osserva una crescita complessiva dell'1,2% rispetto allo stesso periodo del 2023, con una movimentazione di circa 11 milioni di tonnellate. Il risultato complessivo, in ragione anche dell'andamento dei vari settori risulta confermato dallo sviluppo dell'ultimo trimestre 2024, seppure in quest'ultimo periodo si sia registrata una sostanziale stabilità rispetto al 2023.

Tab. 4.1. – Movimentazione merce convenzionale, Mar Ligure Occidentale, III trimestre e progressivo, 2022-24, tonnellate

Merce Convenzionale		III Trimestre				Progressivo Gen-Set			
		2022	2023	2024	2024vs23	2022	2023	2024	2024vs23
Genova	Rotabili	2.101.477	2.191.896	2.046.245	-6,6%	6.496.488	6.643.276	6.462.763	-2,7%
	Merce varia	175.075	145.313	122.210	-15,9%	522.519	444.291	400.542	-9,8%
	Auto al seguito	455.724	470.134	468.299	-0,4%	671.387	725.322	730.570	0,7%
Savona	Rotabili	1.048.212	847.019	990.867	17,0%	2.722.470	2.594.439	2.909.959	12,2%
	Merce varia	179.113	177.847	204.240	14,8%	604.408	495.449	534.327	7,8%
Totale		3.959.601	3.832.208	3.831.861	-0,01%	11.017.272	10.902.777	11.038.161	1,2%

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

La componente di maggior peso è quella relativa alle movimentazioni dei rotabili, nell'ambito del quale si sono registrate performance differenziate tra i due scali del Sistema. Nel terzo trimestre 2024 nello scalo genovese si registra un calo del 6,6% rispetto allo stesso periodo del 2023, per un totale di circa 2,05 milioni di tonnellate, mentre a Savona-Vado Ligure, la movimentazione di rotabili ha segnato una crescita del 17,0% (circa 1 milione di tonnellate), guidata principalmente dall'ottimo andamento della movimentazione di trailer (+17,8%)

Analogamente a quanto si è verificato nel trimestre si sono consolidati anche i risultati complessivi dei primi nove mesi: a Genova si è attestato un calo del 2,7% con circa 6,5 milioni di tonnellate movimentate, mentre a Savona si registra una buona performance con circa 2,9 milioni di tonnellate movimentate (+12,2%).

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

Fra i settori maggiormente connessi alla movimentazione di merci convenzionali vi è senza dubbio la filiera dell'auto: il mercato europeo nel mese di settembre 2024 dal punto di vista delle nuove immatricolazioni risulta in calo del 4,2%, andamento che insieme al risultato negativo di agosto 2024 (-16,5%) indica segnali di crescente difficoltà del settore. Analizzando i risultati dei primi nove mesi, le immatricolazioni di automobili sono aumentate del 1,0%, raggiungendo circa 9,7 milioni di unità. Per quanto concerne le differenti tipologie di alimentazione, nei primi nove mesi del 2024 l'unica tipologia in crescita è quella dell'ibrido (+20,1%), mentre per gli altri segmenti di mercato si evidenzia a una contrazione delle immatricolazioni. Nei primi nove mesi del 2024 il mercato italiano mostra una crescita del 1,9% rispetto allo stesso periodo del 2023 con 1.193.489 unità immatricolate. Sul fronte della transizione verso il full electric si consolida una tendenza negativa: i dati relativi ai primi nove mesi 2024 restituiscono, infatti, una situazione in cui il segmento BEV (propulsione esclusivamente elettrica) risulta fermo ad una quota di mercato del 3,9% mentre per quello PHEV (ibridi plug-in) la stessa sale al 4,5% rispetto al 3,3% del primo semestre.

Un altro settore di rilievo per queste tipologie di traffico è il comparto degli acciai relativamente al quale il mercato della produzione globale ha registrato nel dato progressivo dei primi nove mesi del 2024 un andamento in contrazione dell'1,9%, attestandosi a 1.394 milioni di tonnellate prodotte. L'Unione Europea (EU27) ha registrato nello stesso periodo una crescita dell'1,5% rispetto al 2023. Per quanto riguarda la produzione italiana l'andamento dei primi 9 mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023 risulta in contrazione del 5,6% con un output di circa 15,1 milioni di tonnellate.

Nell'ambito del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, il traffico di prodotti metallici, rilevante anche in relazione alla filiera dell'automotive, ha registrato tendenze differenti tra i due scali. Nei primi 9 mesi dell'anno la movimentazione nel porto di Genova si è, infatti, attestata a circa 280.000 tonnellate, in calo di circa il 6,8% rispetto allo stesso periodo del 2023. Nello scalo savonese, invece, si è consolidato un ottimo trend in crescita del +35,4% rispetto allo stesso periodo del 2023, pari a circa 145 mila tonnellate movimentate.

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

Anche nel contesto della movimentazione di prodotti forestali, nel corso dei primi nove mesi dell'anno i due porti del sistema hanno registrato andamenti differenti. Nel porto di Genova la movimentazione di cellulosa è stata di circa 48.000 tonnellate, in calo del 25,6% rispetto allo stesso periodo del 2023, mentre a Savona il traffico è stato pari a circa 205 mila tonnellate. in crescita del 3%.

Il settore della frutta, infine, ha registrato nello scalo savonese un aumento del 1,9%, rispetto ai primi nove mesi del 2023, movimentando circa 184 mila tonnellate. Con un rallentamento nel corso dell'ultimo trimestre dell'anno durante il quale le movimentazioni sono calate del 21,6% rispetto al terzo trimestre del 2023.

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

Rinfuse liquide

Relativamente al settore delle rinfuse liquide, lo stesso dipende in maniera rilevante dall'andamento dei flussi di petrolio greggio. Secondo le ultime stime fornite dall'Opec la domanda mondiale a fine del 2024 crescerà di circa l'1,9%, trainata in primo luogo dalle importazioni verso i Paesi non OECD, in particolare da Cina ed India. Nei Paesi membri dell'OECD, invece, si prospetta una lieve crescita (+0,28%), entro la quale si prevede una contrazione delle movimentazioni verso l'Europa (-0,13%).

Nel comparto dei prodotti chimici proseguono e si consolidano dinamiche già descritte nel passato, principalmente la tendenza alla concentrazione dei flussi di traffico da e verso l'Estremo Oriente: la Cina rimane, infatti, il più grande mercato a livello mondiale, essendo arrivata a rappresentare nel 2023 il 44% delle vendite globali. A livello europeo si assiste, invece, a un rallentamento della produzione, soprattutto in quelle economie che hanno dovuto affrontare l'aumento del costo dell'energia, connessi a catena con l'incremento dei prezzi del gas. Questo trend, se confermato anche in futuro, potrebbe portare ad una ulteriore riduzione dei volumi di materie prime importate, solo parzialmente compensato da un incremento di prodotti finiti, trasportati prevalentemente in container.

Nel corso del terzo trimestre del 2024, in linea con le dinamiche descritte, negli scali del sistema portuale si è assistito ad una contrazione delle movimentazioni di prodotti petroliferi, pari al 28,8% nello scalo Genovese e al -9,5% nel porto di Savona. In particolare, come già evidenziato in precedenza l'andamento relativo al porto di Genova non dipende solo dalle condizioni contingenti del mercato, ma è imputabile ai già citati lavori di manutenzione che hanno comportato un fermo parziale di un'importante raffineria del Nord Italia, che ha determinato la contrazione delle attività di movimentazione durante il mese di agosto e la prima decade di settembre.

Il risultato progressivo dei primi nove mesi del 2024 nel sistema portuale, sempre per quanto riguarda gli oli minerali, subisce, quindi, una contrazione del 6,1% rispetto allo stesso periodo del 2023 per un totale di circa 13,75 milioni di tonnellate movimentate.

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

Per quanto riguarda le altre tipologie di traffico afferenti al comparto, nel settore delle rinfuse liquide alimentari nel terzo trimestre del 2024 un buon andamento delle movimentazioni nel porto di Genova (+6,1%), ha confermato l'andamento progressivo dei primi nove mesi dell'anno, pari a 240 mila tonnellate movimentate, che corrispondono ad una crescita del 6,0% rispetto ai primi nove mesi del 2023. Nello scalo savonese in relazione a queste merceologie nel corso del terzo trimestre 2024 si è registrato un deciso calo del 44,5% che ha portato il risultato progressivo dei primi nove mesi dell'anno a circa 72,5 mila tonnellate, in calo del 16,1% rispetto allo stesso periodo del 2023.

Per quanto riguarda, infine, il comparto dei chimici, dei porti del sistema nel secondo trimestre si evidenzia una contrazione del 12,1 % rispetto al trimestre dell'anno passato, mentre il risultato progressivo dei primi nove mesi dell'anno si assesta a circa 360 mila tonnellate movimentate, in sostanziale parità rispetto allo stesso periodo del 2023 (+0,4).

Tab. 5.1. - Movimentazione rinfuse liquide, Mar Ligure Occidentale, III trimestre e progressivo, 2023-24, tonnellate

Rinfuse Liquide		III Trimestre				Progressivo a Settembre			
		2022	2023	2024	2024vs23	2022	2023	2024	2024vs23
Genova	Oli minerali	3.459.843	3.445.734	2.626.354	-23,8%	10.425.163	9.895.822	9.229.767	-6,7%
	Altre rinfuse liq.	246.312	204.723	193.710	-5,4%	668.414	585.142	600.112	2,6%
	Oli vegetali, Vino	109.994	81.273	86.239	6,1%	292.500	226.164	239.815	6,0%
	Prodotti chimici	136.318	123.450	107.471	-12,9%	375.914	358.978	360.297	0,4%
Savona	Oli minerali	1.608.348	1.509.841	1.366.164	-9,5%	4.868.341	4.741.182	4.515.307	-4,8%
	Altre rinfuse liq.	23.106	27.908	15.499	-44,5%	78.185	86.405	72.531	-16,1%
	Oli vegetali, Vino	23.106	27.908	15.499	-44,5%	78.185	86.405	72.531	-16,1%
	Prodotti chimici	0	0	0	0,0%	0	0	0	0,0%
Totale		5.337.609	5.188.206	4.201.727	-19,0%	16.040.103	15.308.551	14.417.717	-5,8%

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

Rinfuse solide

Nel settore delle rinfuse solide durante il terzo trimestre del 2024 nel sistema portuale si è registrata una crescita del +8,5% rispetto al 2023, pari a circa 661 mila tonnellate movimentate. Anche in questo comparto nei due scali si sono consolidate dinamiche differenti: nel porto di Genova, infatti, si è assistito ad una contrazione del 14% che risulta compensata dagli ottimi risultati nello scalo savonese (+19%).

Per quanto riguarda il risultato progressivo aggregato dei porti del sistema il traffico di rinfuse solide è cresciuto del 7,6% per un totale di circa 1,85 milioni di tonnellate movimentate, trainato principalmente dallo scalo di Savona che ha registrato una performance del +11,6% rispetto ai risultati dello stesso periodo del 2023. In base all'analisi per merceologia si evidenzia come durante i primi nove mesi dell'anno nel porto di Savona siano cresciute le importazioni di materie prime alimentari, in particolare di cereali (+191%), materiali da costruzione (+90,7%) e, seppure con tassi più ridotti, di rinfuse solide energetiche (+16,27%). Per quanto riguarda il porto di Genova, l'andamento delle rinfuse solide dei primi nove mesi del 2024 ha registrato una lieve contrazione del 1,1% causata da un rallentamento delle importazioni di materiali da costruzione (-9,2%) e di carbone (-6,4%), parzialmente compensato dall'aumento del traffico di rinfuse solide chimiche e di fertilizzanti (+101,3%), rispetto allo stesso periodo dell'anno passato.

Tab. 6.1. - Movimentazione rinfuse solide, Mar Ligure Occidentale, III trimestre e progressivo, 2023-24, tonnellate

Rinfuse Solide	III Trimestre				Progressivo a Settembre			
	2022	2023	2024	2024vs23	2022	2023	2024	2024vs23
Genova	178.258	198.623	170.721	-14,0%	542.256	532.996	527.012	-1,1%
Savona	365.827	410.445	490.366	19,5%	1.358.862	1.185.451	1.322.759	11,6%
Totale	544.085	609.068	661.087	8,5%	1.901.118	1.718.447	1.849.771	7,6%

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

Funzione industriale

Come evidenziato in precedenza la produzione di acciaio in Italia ha registrato una contrazione nel 2024 rispetto all'anno precedente, In questo contesto di mercato, si inserisce la difficile situazione di Acciaierie D'Italia, condizionata in primo luogo da aspetti relativi alla compagine azionaria e ai rischi ambientali connessi alla specifica situazione dell'impianto di Taranto. Il risultato del comparto della funzione industriale, che dipende unicamente dalle attività del sito ex Ilva e dalla movimentazione di coils provenienti dal porto di Taranto, si è assestato a circa 560 mila tonnellate movimentate, in calo del 39,4% rispetto allo stesso periodo del 2024.

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

Traffico passeggeri

Nel terzo trimestre del 2024, in corrispondenza con il periodo estivo, diverge in maniera significativa l'andamento dei due comparti che nei porti del sistema compongono il settore: da un lato, infatti, prosegue la crescita nei traghetti (+2,7% rispetto al 2023), mentre le crociere subiscono una battuta d'arresto, fermandosi a 703.851 passeggeri (-15,2%). L'intero settore passeggeri si è attestato quindi a 2.384.745 unità, pari al 3,4% in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

In controtendenza rispetto agli anni precedenti, quindi, si consolida una dinamica di rallentamento dei traffici nel progressivo del 2024 fra gennaio e settembre (-1,8%), determinato proprio dalla contrazione dei volumi nel comparto delle crociere.

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

		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024vs19	2024vs23
III Trimestre	Crociere	614.614	12.428	255.441	616.415	830.231	703.851	14,5%	-15,2%
	Traghetti	1.580.127	976.141	1.316.077	1.717.027	1.637.287	1.680.894	6,4%	2,7%
	Totale	2.194.741	988.569	1.571.518	2.333.442	2.467.518	2.384.745	8,66%	-3,4%
Progressivo Gen-Set	Crociere	1.475.864	179.837	330.484	1.017.072	1.817.610	1.700.071	15,2%	-6,5%
	Traghetti	2.272.950	1.214.906	1.669.034	2.370.028	2.396.351	2.440.022	7,4%	1,8%
	Totale	3.748.814	1.394.743	1.999.518	3.387.100	4.213.961	4.140.093	10,44%	-1,8%

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

Le ragioni del rallentamento dipendono principalmente da alcuni interventi infrastrutturali in corso nel porto di Genova, che inibiscono l'utilizzo di un accosto e, soprattutto, dalle scelte localizzative delle compagnie di navigazione che nella definizione della propria offerta commerciale hanno predisposto il trasferimento di alcune navi dal Mediterraneo Occidentale verso aree a maggiore redditività. Questi elementi si sono concretizzati in una consistente riduzione del numero di accosti nei due porti del sistema, che nel terzo trimestre sono passati da 147 a 124 (-15,6%), e del numero di passeggeri in transito (-17,8%).



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale

Palazzo San Giorgio
Via della Mercanzia 2
16124 Genova

marketing@portsofgenoa.com



www.portsofgenoa.com

Pubblicazione a cura di Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.
Contenuti a cura di Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato.
Grafica e impaginazione a cura di Ufficio Stampa, Comunicazione e Relazioni Pubbliche.