

Report Traffici

Q2 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 uno scenario non semplice dal punto di vista dell'andamento generale dell'economia a livello globale, influenzato dalla prosecuzione del conflitto in Ucraina e dalla permanenza di notevoli difficoltà lungo le catene logistiche, il sistema portuale riesce a concludere con successo il percorso di recupero rispetto al ritardo che si era accumulato a partire dalla primavera del 2020 a seguito delle prime misure restrittive adottate sin dallo scoppio dell'emergenza sanitaria.

Il panorama globale è destinato, soprattutto nel secondo semestre dell'anno, a determinare l'andamento generale dei commerci internazionali, sia rispetto ai mercati delle materie prime, fortemente influenzati dallo scenario geopolitico che si delineerà nei prossimi mesi, sia per quanto riguarda i prodotti finiti, le cui dinamiche dipendono in maniera significativa dai consumi delle famiglie, in questo periodo fortemente influenzati dal balzo in avanti dell'inflazione. Il rischio è pertanto che l'economia entri in una fase di stagflazione, caratterizzata contemporaneamente da un ulteriore deterioramento delle previsioni relative alla crescita globale (+2.9% a fine 2022 secondo la Banca Mondiale) e da una rapida accelerazione dei prezzi.

In un contesto, quindi, reso difficile dalle condizioni dell'economia internazionale, che ancora non si era completamente ripresa dai danni della pandemia da Covid-19, i Ports of Genoa confermano un percorso di crescita che si è concretizzato nel secondo trimestre del 2022 i porti del sistema del Mar Ligure Occidentale in un totale di volumi movimentati pari 17.653.891 tonnellate, in crescita sia rispetto al 2021 (+5,8%) che ai livelli precedenti la pandemia (+0,2% rispetto al 2019).

Tutte le modalità di traffico merci hanno sostanzialmente recuperato i livelli precedenti all'irruzione del Covid-19. Rispetto al 2019, la merce containerizzata è aumentata del 5,4% (+2,9% rispetto al secondo trimestre del 2021), la merce convenzionale si è attestata in linea con il 2019 (+0,9%), ma in crescita rispetto al 2021 (+3,9%), le rinfuse solide risultano in crescita rispetto al 2021 (+14,0%) e, con le precisazioni fatte nel capitolo ad esse dedicato, anche rispetto al 2019 (+3,5%); infine, anche le rinfuse liquide tornano ai livelli di tre anni fa (oli minerali: +3,7% vs. 2019; altre rinfuse liquide: +14,2% vs. 2019).

1. Scenario

2. Container

3. Merce convenzionale e rotabile

4. Rinfuse liquide

5. Rinfuse solide

6. Funzione industriale

7. Passeggeri

Il risultato progressivo del 2022, corrispondente al primo semestre dell'anno, segna una crescita dei volumi rispetto al 2021 del 9,1%, pari a 34.227.351 tonnellate, in linea, come per il trimestre, con i livelli di traffico pre-pandemia.

Per quanto riguarda la movimentazione di container, i volumi di traffico si sono attestati a 745.291 TEU nel trimestre (-1,7% rispetto al 2021), che portano il progressivo dell'anno a chiudere a 1.423.951 TEU (-0,7% vs. 2021).

Come si darà più ampiamente conto in seguito, l'andamento opposto fra la crescita dei volumi di traffico containerizzati in termini di tonnellate e quelli rappresentati in termini di unità di carico (TEU), nel secondo trimestre del 2022 dal significativo aumento del peso rispetto al totale delle movimentazioni del sistema dei container pieni gateway, che rappresentano un importante indicatore del ruolo svolto dagli scali del sistema rispetto all'hinterland di riferimento: nel secondo trimestre tale indice è cresciuto del 2,0%, contribuendo al dato del semestre che segna un risultato in crescita del 5,9%.



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

Il numero di passeggeri in sbarco, imbarco o transito nei porti del sistema si è attestato a 877.709 unità nel trimestre, in crescita del 167,8% rispetto allo stesso periodo del 2021: i volumi del periodo beneficiano della sostanziale rimozione delle restrizioni sanitarie, tanto da rappresentare oltre l'83% del totale dei passeggeri del 2022, che si è attestato nel semestre a 1.053.658 unità.

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

TONNELLATE	II TRIMESTRE			PROGRESSIVO GEN-GIU		
	2021	2022	2022vs21	2021	2022	2022vs21
MERCE CONTAINERIZZATA	6.955.996	7.154.492	+2,9%	13.193.013	13.873.003	+5,2%
MERCE CONVENZIONALE	3.549.668	3.687.894	+3,9%	6.772.658	7.057.672	+4,2%
RINFUSE SOLIDE	578.330	693.178	+19,9%	1.190.424	1.357.033	+14,0%
OLI MINERALI	4.716.689	5.305.234	+12,5%	8.507.779	10.225.313	+20,2%
ALTRE RINFUSE LIQUIDE	206.149	253.192	+22,8%	391.209	477.181	+22,0%
FUNZIONE INDUSTRIALE	477.544	324.521	-32,0%	977.234	846.711	-13,4%
BUNKERS	196.903	235.380	+19,5%	346.929	390.439	+12,5%
TOTALE GENERALE	16.681.279	17.653.891	5,8%	31.379.245	34.227.351	9,1%
CONTAINER (TEU)	757.972	745.291	-1,7%	1.434.114	1.423.951	-0,7%
TRAGHETTI	266.345	542.242	+103,6%	352.957	653.001	+85,0%
CROCIERE	61.415	335.467	+446,2%	75.043	400.657	+433,9%
TOTALE PASSEGGERI	327.760	877.709	+167,8%	428.000	1.053.658	+146,2%

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

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

I traffici containerizzati

Come anticipato in precedenza, il dato di traffico relativo al secondo trimestre del 2022 va analizzato nelle sue dinamiche: il volume complessivo del periodo si attesta a 745.291 TEU, pari a -1,7% rispetto allo stesso periodo del 2021, a causa principalmente della battuta d'arresto registrata nelle attività di trasbordo, che si fermano 81.365 TEU, in deciso arretramento rispetto all'anno scorso (-17,8%) e del ridotto ricorso all'approvvigionamento di container vuoti (-17,6% vs. 2021). In positivo va, invece, segnalata la crescita del 2,0% per quanto riguarda i container pieni gateway (509.501 TEU), che, come già sottolineato, rappresentano l'indicatore principale del ruolo che il sistema gioca a servizio del contesto economico di riferimento.

Anche nell'analisi del traffico gateway è opportuno segnalare alcune dinamiche che si erano già consolidate nei mesi precedenti e che sono fortemente correlate al contesto economico general. Da un lato prosegue il calo delle esportazioni di container pieni (-7,1% vs. 2021), dovuto alla crescita dei prezzi e alla minore propensione al consumo da parte delle famiglie, soprattutto nei principali mercati di destinazione dei prodotti italiani, mentre, d'altro canto continuano a crescere le importazioni (+17,1% vs. 2021), seppure in maniera meno impetuosa rispetto al primo trimestre. L'andamento divergente dei volumi di traffico in export e in import conferma la tendenza al riequilibrio dei flussi, che, come già evidenziato, riducendo la necessità di rifornire il sistema di container vuoti.

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

	II TRIMESTRE			PROGRESSIVO GEN-GIU		
	2021	2022	2022vs21	2021	2022	2022vs21
GENOVA	698.167	680.676	-2,5%	1.324.038	1.301.231	-1,7%
SAVONA	59.805	64.615	+8,0%	110.076	122.720	+11,5%
TRAFFICO CONTAINERIZZATO	757.972	745.291	-1,7%	1.434.114	1.423.951	-0,7%

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

In termini di andamento progressivo il primo semestre dell'anno si attesta a quindi 1.423.951 TEU (-0,7% rispetto allo stesso periodo del 2021), fortemente supportato dall'ottimo risultato del traffico gateway di container pieni che cresce in maniera significativa attestandosi a 995.762 TEU (+5,9% rispetto all'anno precedente).

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

		II TRIMESTRE			PROGRESSIVO GEN-GIU		
		2021	2022	2022vs21	2021	2022	2022vs21
HINTERLAND	DIREZIONE						
	EXPORT	310.899	288.804	-7,1%	581.052	549.612	-5,4%
	IMPORT	188.459	220.697	17,1%	359.050	446.150	24,3%
	TOTALE PIENI	499.358	509.501	2,0%	940.102	995.762	5,9%
	EXPORT	26.225	44.548	69,9%	54.001	82.455	52,7%
	IMPORT	133.381	109.877	-17,6%	259.208	192.054	-25,9%
	TOTALE VUOTI	159.605	154.425	-3,2%	313.209	274.509	-12,4%
	TOTALE	658.963	663.926	0,8%	1.253.311	1.270.271	+1,4%
TRANSHIPMENT	TOTALE	99.009	81.365	-17,8%	180.803	153.680	-15,0%

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

Dal punto di vista delle relazioni geografiche, nel secondo trimestre le importazioni continuano a crescere con il continente asiatico (+5,8% verso l'Estremo Oriente e +56,5% verso il Subcontinente indiano), mentre la contrazione dei volumi in esportazione riguarda le relazioni con l'Estremo Oriente (-13,7% rispetto al 2021) e il Nord America (-10,2%).

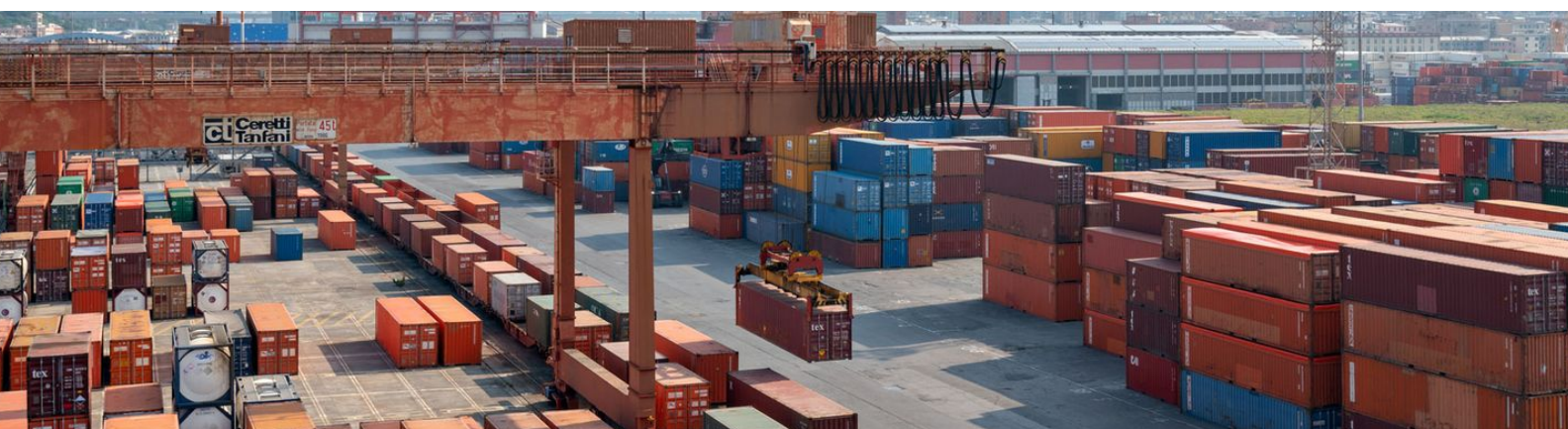
1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale e rotabile
4. Rinfuse liquide
5. Rinfuse solide
6. Funzione industriale
7. Passeggeri

In continuità con la tendenza emersa negli ultimi due anni, negli scali del sistema si registra una forte crescita della domanda di trasporto via ferrovia: stante la sostanziale conferma nel trimestre dei volumi gateway rispetto al 2021, il numero di container trasportati via ferrovia si è attestato a 115.208 TEU con una crescita del 9,0% rispetto al secondo trimestre dello scorso anno quando si era già registrato il record di movimentazioni di container via ferrovia dell'ultimo decennio (105.702 TEU).

Tale spinta a vantaggio della modalità ferroviaria risulta ancora più evidente ampliando l'analisi all'intero semestre dell'anno, nel corso del quale sono stati movimentati 215.650 TEU (+10,3% rispetto al primo semestre 2021).

In linea con quanto già descritto per i volumi complessivi, la tendenza alla crescita si è maggiormente concentrata nella movimentazione ferroviaria di container pieni (+13,7%), mentre sul fronte delle unità vuote si registra un incremento decisamente più contenuto (+2,2%), in linea con quanto già evidenziato per il traffico gateway. Parimenti a quanto già descritto, le movimentazioni inbound (container, pieni o vuoti, sbarcati e in uscita dai porti) sono cresciute più rapidamente (+15%) rispetto a quelle outbound (container in arrivo dai punti interni per essere imbarcati), che si sono fermate al +6,7%.

In continuità con i dati dei trimestri precedenti, il traffico ferroviario continua, pertanto, a crescere in tutte le sue dimensioni a conferma del ruolo dei porti di Genova e Savona quali punti di connessione con i retroporti del Nord Italia. Il ruolo preminente del sistema portuale è confermato dalla crescita del numero di treni movimentati nel periodo: hanno viaggiato 2.988 treni (+310 rispetto al 2021 e +963 rispetto allo stesso periodo del 2019), pari a circa 34 treni al giorno.



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

L'ottimo andamento del traffico ferroviario, soprattutto nel corso dei mesi di maggio e giugno, nel corso dei quali sono stati movimentati in media circa 1.000 treni al mese, ha contribuito al consolidamento del rail ratio che è passato dal 16% del secondo trimestre del 2021 al 17,4% del 2022 (era il 14,3% nello stesso periodo dei tre antecedenti la pandemia), raggiungendo il 18,3% dei container in imbarco ed il 16,4% di quelli in importazione. Quest'ultimo dato conferma la maggiore propensione rispetto al passato da parte degli importatori ad utilizzare la modalità ferroviaria anche per minimizzare gli extra-costi dovuti alla permanenza dei contenitori in porto.

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

	II TRIMESTRE			PROGRESSIVO GEN-GIU		
	2021	2022	VAR%	2021	2022	VAR%
PIENI	72.106	82.352	14,2%	137.973	156.844	13,7%
VUOTI	33.595	32.856	-2,2%	57.518	58.806	+2,2%
TOTALE	105.702	115.208	9,0%	195.491	215.650	+10,3%
RAIL RATIO	16,0%	17,4%	+1,4%	15,6%	17,0%	+1,4%

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

Alla crescita dei traffici ferroviari nel trimestre ha contribuito in gran parte il bacino di Genova Sampierdarena che ha visto il numero di treni crescere del 34,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, nonostante la parziale inattività del parco ferroviario a servizio dei terminal di Calata Sanità e Calata Bettolo.

Il terminal di Vado Gateway continua il proprio percorso di crescita movimentando su ferrovia oltre 14.000 TEU nel secondo trimestre, che rappresentano il 22,2% del totale dei volumi gateway dell'infrastruttura, per un totale di 327 treni (+81 rispetto al 2021).

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

Merce convenzionale e rotabile

La merce convenzionale comprende due componenti di traffico: rotabili e merce varia (prevalentemente costituita 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 e nei primi sei mesi del 2022 con il pieno recupero rispetto ai volumi registrati precedentemente alla pandemia.

In termini di tonnellate il secondo trimestre dell'anno si attesta a circa 3,69 milioni di tonnellate, circa 138 mila tonnellate in più rispetto a quanto movimentato nello stesso periodo del 2021. Il progressivo del semestre, invece, si è chiuso oltre i 7 milioni di tonnellate, in crescita del 4,2% rispetto al 2021 e dello 0,3% rispetto agli stessi mesi del 2019.

Il segmento dei prodotti metallici ha visto una buona ripresa in entrambi gli scali. Nel porto di Genova il secondo trimestre dell'anno ha mostrato un incremento del 25,2% rispetto allo stesso periodo del 2021, mentre il progressivo dei primi sei mesi dell'anno si attesta a circa 231 mila tonnellate, in crescita del 49,0% rispetto al 2021, ma ancora in ritardo rispetto al 2019 (-14,7%).

Gli scali di Savona-Vado Ligure registrano un risultato anche migliore sia nel corso del secondo trimestre del 2022 (+36,9% rispetto al 2021 e +96,1% rispetto al 2019) che nell'intero semestre (+31,6% rispetto allo stesso periodo del 2021 e +60,7% rispetto al 2019).

Il segmento di maggior peso all'interno della merce convenzionale è sicuramente quello di rotabili che ha mostrato performance differenziate tra i due diversi scali del Sistema, nel periodo preso in esame. I traffici di rotabili ed auto nuove nel porto di Genova durante il secondo trimestre dell'anno hanno mostrato un calo del 4,0% in termini di metri lineari rispetto al 2021, mentre il progressivo nel periodo gennaio-giugno registra un rallentamento più lieve attestandosi a circa 2,3 milioni di metri lineari (-0,5% rispetto al 2021 e -1,2% rispetto al 2019).

Negli scali di Savona-Vado Ligure, invece, il segmento dei rotabili ha registrato un risultato positivo. Il periodo aprile-giugno ha mostrato un incremento del 14,9%, sempre in termini di metri lineari, rispetto allo stesso periodo del 2021 ed il risultato del primo semestre si è assestato a circa 1,2 milioni di metri lineari, in crescita del 3,4% rispetto al 2021 e del 5,2% rispetto al 2019.

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

La filiera dell'auto, dopo un 2021 complessivamente positivo, nei primi 6 mesi del 2022 ha registrato un pesante calo a livello europeo (-14,0%) e nazionale (-22,7%). Questo calo è riconducibile al rallentamento fisiologico dopo la ripresa successiva al lockdown del 2020, all'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. Le previsioni per l'intero 2022 rimangono negative.

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

		II TRIMESTRE			PROGRESSIVO GEN-GIU		
		2021	2022	VAR%	2021	2022	VAR%
MERCE CONVENZIONALE							
	Rotabili	2.281.771	2.192.022	-3,9%	4.411.065	4.395.013	-0,4%
GENOVA	Merce varia	113.824	158.948	39,6%	229.229	347.444	51,6%
	Auto al seguito	100.918	172.913	71,3%	137.454	215.663	56,9%
	Rotabili	830.630	931.001	12,1%	1.610.489	1.674.258	4,0%
SAVONA	Merce varia	222.526	233.011	4,7%	384.420	425.295	10,6%
	TOTALE	3.549.669	3.687.894	3,9%	6.772.658	7.057.672	4,2%

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

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, e dai collegamenti con la Sardegna recentemente attivati.

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.

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

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

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

A conferma di ciò, nel porto di Genova il secondo trimestre dell'anno ha registrato un buon incremento rispetto agli stessi mesi del 2021 assestandosi ad oltre 34 mila tonnellate (+25.9%). Il progressivo dei primi sei mesi dell'anno si è attestato a quasi 64 mila tonnellate, con una crescita del 12,6% rispetto allo stesso periodo del 2021. Il confronto con il 2019 è, invece, particolarmente positivo (+114,9%) ma la performance è principalmente imputabile alla parziale disponibilità del magazzino dedicato al ricovero della cellulosa nel corso del 2019.

Lo scalo savonese, nonostante la buona performance del mese di giugno (+58,2% rispetto al 2021), chiude il secondo trimestre a circa 42 mila tonnellate movimentate, un rallentamento pari al 10,7% rispetto allo stesso periodo del 2021.

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

A livello progressivo, invece, la performance si mantiene positiva rispetto al primo semestre dello scorso anno (+10,2%) anche se ancora in ritardo rispetto al 2019 (-28,7%).

La frutta, altra componente di rilievo all'interno del segmento della merce varia, ha chiuso il secondo trimestre del 2022 con una movimentazione di circa 94.000 tonnellate, in ritardo rispetto a quanto fatto nel 2021 (-9,4%). Il risultato dell'intero semestre, seppur sempre negativo, mostra una riduzione meno accentuata (-1,3%) rispetto allo stesso periodo del 2021 e del 12,6% 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, quali olii vegetali, vino ed altre rinfuse liquide alimentari, a cui si associa un elevato valore unitario delle merci.

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

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

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



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

Per ciò che riguarda il 2022, globalmente, è comunque atteso un incremento dei volumi di greggio consumati, il più recente short term energy outlook stima un consumo medio nell'anno di circa 99,2 milioni di barili al giorno ma, l'incremento del prezzo della materia prima e l'inizio del conflitto russo-ucraino hanno già generato una revisione al ribasso (-1,4 milioni di barili al giorno) rispetto alle previsioni effettuate ad inizio anno.

L'inizio delle tensioni geopolitiche con la Russia, ed il conseguente aumento delle materie prime, ha sicuramente aumentato i margini per le raffinerie ma, contestualmente, portato ad un calo della domanda nei consumatori finali, anche se a livello nazionale i risultati dei primi 6 mesi dell'anno risultano in linea con quelli del 2019.

A livello globale i consumi di greggio sono stimati tornare ai livelli pre-covid nel corso del 2023 (con una previsione di circa 101,3 milioni di barili al giorno rispetto ai 100,9 del 2019) ma, analizzando i trend dei singoli paesi, si registrano tendenze molto differenti tra le economie avanzate e quelle in via di sviluppo.

A livello europeo, sebbene il consumo per il 2022 sia previsto in crescita rispetto al 2021 (+0,6%), le attuali previsioni relative alla domanda dei prossimi 4 anni non vedono per il settore della raffinazione il ritorno ai livelli del 2019 (13,7 milioni di barili/giorno previsti nel 2023 e 14,9 milioni per il 2026 rispetto ai 15,1 milioni del 2019) in un trend di riduzione dei consumi che sembra essere consolidato.

Il citato incremento risulta quasi esclusivamente generato dai paesi non OCSE che costituiranno oltre l'80% della crescita complessiva. A questa tendenza registrata a livello europeo contribuiscono, oltre alla situazione geopolitica degli ultimi mesi, anche le nuove misure sulla riduzione dei mezzi di trasporto con motore termico che, naturalmente, rendono meno attrattivi nuovi investimenti che aumentino la capacità di raffinazione del continente.

A livello nazionale, il totale raffinato negli impianti italiani ENI nel corso del 2021 è cresciuto dell'11% rispetto al 2020 (attestandosi a 16,51 milioni di tonnellate di prodotti raffinati) mentre negli impianti a livello globale la crescita rispetto al 2020 è stata del 20%. Il risultato relativo al primo trimestre dell'anno vede un calo del 2,9% a livello globale e di circa il 15% a livello italiano.

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

Per quello che riguarda l'ambito più locale del mercato, e quindi le raffinerie afferenti al sistema portuale, si registra il protrarsi degli interventi di manutenzione straordinaria all'impianto EST (Eni Slurry Technology) della raffineria ENI di Sannazzaro, iniziati nel 2016, che dovrebbero perdurare ancora per tutto il 2022, mentre si sono conclusi i lavori di manutenzione della raffineria di Treiate.

In chiave prospettica, al di là dei trend di mercato, l'inizio dei lavori di riconversione della raffineria ENI di Livorno, sulla scia di quanto accaduto con la bioraffineria di Marghera con l'obiettivo di andare sempre più incontro alla domanda del mercato di bio-carburanti, potrebbero far ipotizzare un parziale dirottamento dei relativi volumi di greggio sul terminal genovese che alimenta la raffineria ENI di Sannazzaro ed un aumento generale della domanda di olii vegetali da impiegare nel processo che già adesso vengono movimentati negli scali del sistema.



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

Al netto di eventuali cambi di programma da parte della proprietà della raffineria di Livorno, al momento attuale è previsto lo stop all'attività di raffinazione a partire dalla fine del 2022.

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

		II TRIMESTRE			PROGRESSIVO GEN-GIU		
		2021	2022	VAR%	2021	2022	VAR%
RINFUSE LIQUIDE							
GENOVA	OLI MINERALI	3.219.451	3.521.870	9,4%	6.125.074	6.965.320	13,7%
	ALTRE RINFUSE LIQUIDE:	183.128	231.819	26,6%	349.286	422.102	20,8%
	- Oli vegetali, vino	75.348	100.966	34,0%	122.254	182.506	49,3%
	- Prodotti chimici	107.780	130.853	21,4%	227.032	239.596	5,5%
SAVONA	OLI MINERALI	1.497.238	1.783.364	19,1%	2.382.704	3.259.993	36,8%
	ALTRE RINFUSE LIQUIDE:	23.021	21.373	-7,2%	41.923	55.079	31,4%
	- Oli vegetali, vino	23.021	21.373	-7,2%	41.923	55.079	31,4%
	- Prodotti chimici	0	0	-	0	0	-
TOTALE		4.922.838	5.558.426	12,9%	8.898.987	10.702.494	20,3%

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

A livello di sistema portuale, il secondo trimestre dell'anno ha segnato una buona crescita nel traffico di olii minerali (greggio e raffinati), con circa 5,3 milioni di tonnellate movimentate rispetto a 4,7 milioni movimentati nel corso del 2021 (+12,5%). Ancora migliore è la performance dell'intero semestre, dove gli oli minerali hanno registrato una crescita del 20,2% rispetto allo stesso periodo del 2021 chiudendo il periodo con una movimentazione pari a circa 10,2 milioni di tonnellate. Anche nel confronto con i traffici registrati nel periodo precedente alla pandemia questa merceologia mostra un ritorno ai livelli del 2019.

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

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 secondo trimestre del 2022 lo scalo di Savona-Vado Ligure ha mostrato un incremento del 19,1% rispetto allo stesso periodo del 2021, passando da 1,5 milioni di tonnellate a 1,8 milioni. La performance positiva si riflette anche sul risultato dei primi sei mesi dell'anno che si è chiuso a 3,3 milioni di tonnellate rispetto ai 2,4 milioni del 2021 (+36,8%), in crescita anche rispetto ai 3,0 milioni di tonnellate registrate nel corso del 2019 (+8,5%).

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 il secondo trimestre del 2022 a circa 3,5 milioni di tonnellate, in crescita del 9,4% rispetto ai 3,2 milioni di tonnellate movimentati nello stesso periodo del 2021. Nel periodo gennaio-giugno 2022 i volumi si sono attestati a quasi 7,0 milioni di tonnellate, in crescita del 13,7% rispetto al 2021.

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.

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 aprile e giugno 2022 sono state movimentate circa 101 mila tonnellate movimentate (+34% sullo stesso periodo del 2021), mentre il primo semestre dell'anno ha raggiunto circa 182 mila tonnellate (+49,3% rispetto al 2021 e +47,1% rispetto al 2019).

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

Il bacino di Savona-Vado Ligure si mostra un trend differente per quanto riguarda il secondo trimestre (-7,2%) ma rimane comunque ampiamente positivo analizzando la performance dei primi 6 mesi (+31,4% rispetto al 2021 e +129,3% 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 secondo semestre dell'anno a 130 mila tonnellate (+21,4% rispetto al 2021). Questo risultato, figlio soprattutto dell'ottima performance del mese di giugno (+70,1% rispetto al 2021) ha permesso anche al risultato dei primi mesi di volgere al segno positivo dopo diversi mesi di calo. Nei primi sei mesi del 2022 si sono sfiorate le 240 mila tonnellate, pari ad un incremento del 5,5% rispetto al 2021, ma ancora lontane alle 275 mila del 2019 (-12,8%).

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

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

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

Rinfuse solide

Le rinfuse solide movimentate nel secondo trimestre del 2022 a livello di sistema hanno raggiunto circa 693 mila tonnellate (+19,9%) mantenendo la tendenza positiva iniziata nel corso del 2021. A conferma di ciò, la performance dei primi sei mesi dell'anno si assesta a circa 1,4 milioni di tonnellate (+14,0% rispetto al 2021).

Come anticipato in diverse note precedenti, il confronto con l'anno 2019 per il settore delle rinfuse solide è condizionato dai materiali conferiti per la realizzazione della nuova piattaforma contenitori di Vado Ligure. Se non si considerassero le circa 627.000 tonnellate annue sbarcate nel primo semestre 2019, il settore mostrerebbe un ritorno completo sui livelli pre-pandemia con, anzi, una leggera crescita di comparto (+3,5%).

Entrambi gli scali del sistema mostrano risultati positivi sia nel corso del secondo trimestre 2022 che nell'intero progressivo gennaio-giugno.

Il secondo trimestre nello scalo genovese vede una corposa crescita rispetto allo stesso periodo del 2021 (+43,4%) con una chiusura vicina alle 198 mila tonnellate, in deciso incremento rispetto alle circa 138 mila registrate nello stesso periodo del 2021. A livello progressivo, i primi sei mesi dell'anno hanno registrato una chiusura vicina alle 364 mila tonnellate e mostrato un incremento del 6,7% rispetto al 2021 e del 15,3% del 2019.

Questo risultato è prevalentemente ascrivibile alla ripresa dell'import di petcoke che, rispetto allo stesso semestre del 2021, registra un aumento del pari al 22,5%.

Per ciò che riguarda lo scalo di Savona, il secondo trimestre 2022 si chiude ad oltre 495 tonnellate movimentate (+12,5% rispetto al 2021). Il periodo gennaio-giugno registra una performance altrettanto positiva con una crescita del 16,9% rispetto allo stesso periodo del 2021 e, sempre con le premesse fatte nel secondo paragrafo, un risultato in linea con il 2019 (-0,3%).

Tutte le componenti commerciali hanno registrato una performance positiva sia a livello trimestrale che semestrale, anche se nel confronto con il 2019 mostrano ancora risultati differenti.

Nello specifico, se il carbone registra risultati nettamente positivi (+16,7% gennaio-giugno 2022/2019) e i minerali di ferro risultano sostanzialmente in linea (-1,7%), i cereali e semi oleosi mostrano ancora un ritardo nella ripresa dei volumi (-36,2%).

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

Quest'ultimo segmento ha mostrato segni di rallentamento soprattutto a causa dell'incremento dei prezzi delle materie prime che hanno contribuito a ridurre la domanda finale di questi prodotti. Secondo i dati riportati da ISMEA (Istituto di Servizi per il Mercato Agricolo), nei primi 6 mesi del 2022 il prezzo dei cereali importati/esportati dall'Italia ha registrato un incremento del 62,8% rispetto allo stesso periodo del 2021, prevalentemente a causa degli effetti della guerra tra Russia ed Ucraina. Minore, ma comunque anch'esso con riflessi sul mercato, l'incremento del prezzo dei semi oleosi che, nello stesso periodo, è aumentato del 6,4%.

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.

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

	II TRIMESTRE			PROGRESSIVO GEN-GIU		
	2021	2022	Var %	2021	2022	Var %
RINFUSE SOLIDE						
GENOVA	137.702	197.533	43,4%	341.020	363.998	6,7%
SAVONA	440.628	495.645	12,5%	849.404	993.035	16,9%
TOTALE	578.330	693.178	19,9%	1.190.424	1.357.033	14,0%

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

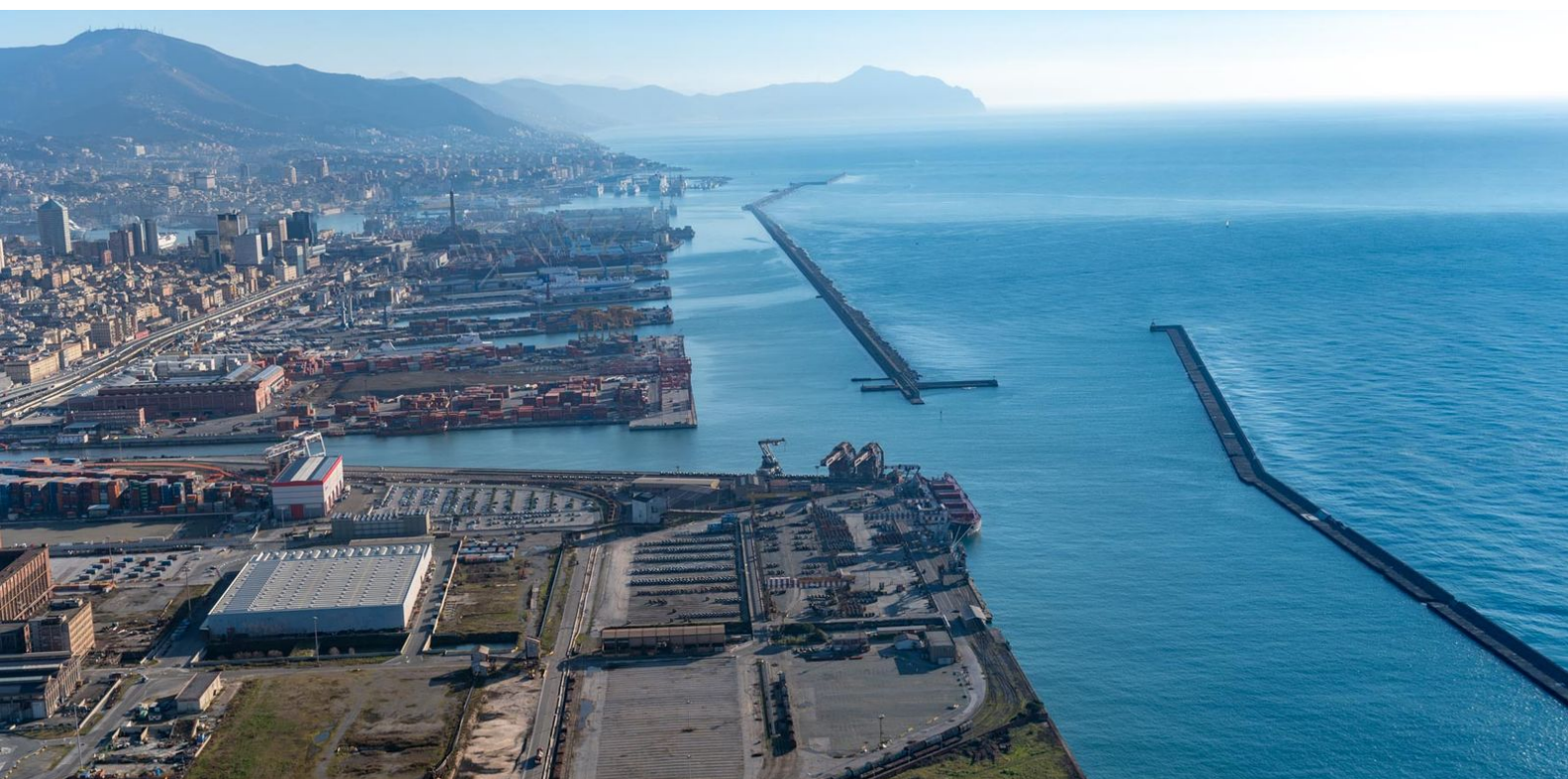
Funzione industriale

Nel corso del primo semestre 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 5,5% nel corso dei primi sei mesi dell'anno, con una produzione pari a 949,4 milioni di tonnellate. Il mercato europeo mostra una performance negativa sul semestre (-6,2% e 73,8 milioni di tonnellate prodotte) ed un dato relativo al mese di giugno ancora peggiore (-12,2% e 11,8 milioni di tonnellate). Come prevedibile, il dato peggiore arriva dai paesi dell'ex unione sovietica che registrano un -34,3% a giugno ed un -18,0% sull'intero semestre.

A livello italiano, dopo un buon risultato nel corso del 2021 (miglior risultato dal 2012 con 2,4 milioni di tonnellate di acciaio prodotte), i primi mesi del 2022 mostrano una inversione di tendenza, confermata a livello di sistema portuale del MLO dalla movimentazione nel secondo trimestre 2022 di circa 324 mila tonnellate: -32,0% rispetto al 2021 e -46,6% rispetto al 2019.

Nonostante le previsioni pubblicate da Acciarie 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 semestrali del sistema portuale si attesta a quasi 847 mila tonnellate, in ritardo del 13,4% rispetto allo stesso periodo del 2021 e ulteriormente in calo rispetto al 2019 (-30,3%).



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

Traffico passeggeri

Nel secondo trimestre del 2022 il traffico passeggeri segna un importante passo avanti rispetto ai periodi precedenti, beneficiando, come già sottolineato in precedenza, della possibilità di massimizzare l'utilizzo della capacità di carico delle navi, sia nel comparto traghetti che in quello delle crociere. Nello specifico, i traghetti riguardano un sostanziale ritorno alla normalità, superando il numero di passeggeri trasportati nello stesso periodo anche negli anni precedenti allo scoppio della pandemia (542.242 unità, +0,8% rispetto al 2019) e contribuendo in maniera significativa al risultato del semestre (653.001 unità, -5,7% vs. 2019).

Per quanto riguarda le crociere, la rimozione pressoché totale delle restrizioni all'utilizzo della capacità disponibile e alla mobilità dei turisti ha favorito una crescita sostanziosa dei volumi di passeggeri ospitati a bordo (+446,2% rispetto al secondo trimestre 2021), supportata anche dall'inizio della stagione turistica. Nel corso del trimestre appena trascorso si sono registrati 335.467 passeggeri, equamente distribuiti fra homeport (164.585) e transiti (170.882). Un ulteriore elemento positivo è, anche in questo trimestre, rappresentato dal numero di toccate: nel trimestre il sistema ha registrato 127 toccate (90 a Genova e 37 a Savona).

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

MOVIMENTO PASSEGGERI	II TRIMESTRE			PROGRESSIVO GEN-GIU		
	2021	2022	VAR%	2021	2022	VAR%
Crociere	61.415	335.467	446,2%	75.043	400.657	433,9%
Traghetti	266.345	542.242	103,6%	352.957	653.001	85,0%
TOTALE	327.760	877.709	167,8%	428.000	1.053.658	146,2%

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

Autorità di Sistema Portuale del
Mar Ligure Occidentale

Palazzo San Giorgio
Via della Mercanzia 2
16124 Genova

marketing@portsofgenoa.com



www.portsofgenoa.com