

Report Traffici

Q3 2021

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

Secondo quanto riportato dalla BCE nel bollettino economico di settembre le proiezioni macroeconomiche segnano, per il 2022, una lieve revisione al rialzo delle prospettive per la crescita dell'economia mondiale. In relazione al 2021 la crescita del PIL mondiale, in termini reali (esclusa l'area dell'euro), dovrebbe incrementare, fino a raggiungere il 6,3%, per poi rallentare al 4,5 % nel 2022 e scendere al 3,7% nel 2023.

In Europa, nel secondo trimestre dell'anno, l'economia ha registrato un recupero del 2,2%, superiore alle attese, procedendo verso una forte crescita nel terzo trimestre. Tale recupero si fonda sul buon esito delle campagne di vaccinazione, che hanno permesso una progressiva riapertura dell'economia. Nel medio periodo ci si attende una crescita annua del PIL in termini reali pari al 5% nel 2021, al 4,6% nel 2022 e al 2,1% nel 2023. Tali previsioni sono fondate su diverse ipotesi: un rapido allentamento delle misure di contenimento nella seconda metà del 2021, un graduale venir meno delle strozzature dal lato dell'offerta a partire dagli inizi del 2022, un considerevole sostegno da parte delle politiche in essere (comprese condizioni di finanziamento favorevoli) e una protratta ripresa mondiale.

In Italia, nonostante gli effetti della scarsità di materie prime e semilavorati, il PIL, trainato dai servizi, è aumentato del 2,6% rispetto al trimestre precedente (+3,8% rispetto allo stesso trimestre del 2020). Le previsioni dell'OCSE stimano un +5,9% del PIL a fine anno e un +4,1% nel 2022.

In un tale contesto di ripresa, secondo il "Rapporto Export" di SACE, l'export italiano è stimato crescere dell'11,3% a fine 2021, permettendo così un ritorno ai livelli pre-COVID, che, sempre secondo le proiezioni, aumenterà del 5,4% nel 2022 per poi assestarsi ad una crescita media del 4% nel successivo biennio.

Nello scenario sinteticamente delineato, i volumi del traffico commerciale complessivamente movimentati nei porti di Genova e Savona-Vado Ligure nel mese di settembre hanno registrato una crescita del 17,7%, aumento che si riflette anche nel terzo trimestre con un +17% e 15.881.144 tonnellate (rispetto allo stesso periodo del 2020).

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

Merce containerizzata

Dopo un mese di agosto estremamente positivo, il sistema portuale registra una performance nel mese appena trascorso sostanzialmente in linea con i risultati dello stesso periodo degli anni precedenti: settembre chiude infatti a 210.605 TEU, in crescita rispetto al 2020 del 6,9% e dell'1,9% rispetto al 2019.

Si registra, quindi, una battuta d'arresto rispetto all'andamento nel mese di agosto, che è in parte riferibile alla perdurante situazione di congestione nei porti oltreoceano che incide in maniera significativa sull'organizzazione dei servizi e sul rispetto dei tempi di viaggio. Nel mese di settembre i due porti dello scalo hanno subito una riduzione di capacità disponibile superiore al 30% rispetto allo stesso mese del 2019, mentre ad agosto il taglio di spazi si era limitato a circa il 20%. La situazione di mercato continua ad influenzare in maniera significativa i volumi movimentati negli scali del sistema, in uno scenario in cui nel contesto internazionale i traffici sono tornati ai livelli pre-pandemia.

Volumi Gateway e Transshipment, Import/Export, Mar Ligure Occidentale, III Trimestre e progressive gennaio - settembre(2019 - 2021)

	OPERAZIONE	III TRIM 2019	III TRIM 2020	III TRIM 2021	GEN/SETT 2019	GEN/SETT 2020	GEN/SETT 2021
HINTERLAND	EXPORT	296.837	280.422	304.071	890.609	818.007	939.124
	IMPORT	290.325	263.481	301.066	883.088	787.405	919.324
	TOTALE	587.162	543.903	605.137	1.773.697	1.605.412	1.858.448
TRANSHIPMENT	EXPORT	39.804	31.125	49.803	124.452	107.518	140.995
	IMPORT	38.906	31.231	47.621	123.671	106.518	137.232
	TOTALE	78.710	62.356	97.424	248.123	214.036	278.227
VOLUME COMPLESSIVO	EXPORT	336.641	311.547	353.874	1.015.061	925.525	1.080.119
	IMPORT	329.231	294.712	348.687	1.006.759	893.923	1.056.556
	TOTALE	665.872	606.259	702.561	2.021.820	1.819.448	2.136.675

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

Il risultato registrato nel mese di settembre influenza, comunque, in maniera non determinante la performance del trimestre, che chiude a +15,9% rispetto al 2020 e a +5,5% rispetto al 2019, attestandosi a 702.561 TEU. Sul versante della performance complessiva nel corso d'anno fino al mese appena concluso i volumi si sono attestati al momento a 2.136.675 TEU, pari al 17,4% rispetto al 2020 e al 5,7% rispetto al 2019.

Anche dal punto di vista del traffico gateway di container pieni nel trimestre appena trascorso confermano un buon periodo: i volumi chiudono infatti a 457.123 TEU, con un risultato positivo rispetto al 2019 (+6,5%) sostanzialmente migliore rispetto al 2020 (+10%).

Volumi Gateway, Import/Export, Pieni/Vuoti Mar Ligure Occidentale, III Trimestre, 2017-21, TEU

	OPERAZIONE	2017	2018	2019	2020	2021
PIENI	EXPORT	253.219	252.509	262.870	261.435	271.902
	IMPORT	175.418	170.431	166.342	154.126	185.221
	TOTALE	428.637	422.940	429.212	415.561	457.123

VUOTI	EXPORT	39.544	29.376	33.967	18.987	32.169
	IMPORT	109.251	109.389	123.983	109.355	115.845
	TOTALE	148.795	138.765	157.950	128.342	148.014

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

Nel trimestre crescono principalmente le importazioni di container pieni che superano i 185.000 TEU movimentati con una crescita dell'11,3% rispetto al 2019. Anche sul versante delle esportazioni continua il percorso di crescita dei volumi di traffico, che si attestano nel III trimestre a 271.902 TEU, pari al +4% rispetto allo stesso periodo del 2020 e +3,4% rispetto al 2019.

Anche il terzo trimestre contribuisce al buon andamento del traffico ferroviario, seppure in maniera meno significativa in termini di crescita rispetto al primo semestre. In termini di treni movimentati nei parchi del sistema si registra una crescita del 18,9%, accompagnata da una crescita dei container trasportati via ferro del 6,63% per un totale di oltre 92.000 TEU. Il dato risulta negativamente influenzato dalla chiusura della linea di adduzione al bacino di Sampierdarena nel mese di agosto: nei restanti mesi del periodo, durante i quali è stata garantita una completa operatività, infatti, si sono registrati tassi di crescita del tutto in linea con il primo semestre.

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

Il risultato complessivo relativo ai primi nove mesi dell'anno rimane comunque estremamente positivo: da gennaio a settembre sono stati movimentati 287.699 TEU, che contribuiscono a un rail ratio che si attesta nel 2021 a 15,5%, in significativa crescita rispetto agli anni precedenti (14,1% nel 2019 e 14,2% nel 2020).

A tali performance contribuisce la crescita dell'offerta complessiva di servizi in partenza e arrivo dai terminal del sistema: fino a fine settembre nel corso dell'anno sono stati movimentati oltre 1.400 convogli in più rispetto agli anni passati, pari 6.992 treni per il trasporto di container, che corrispondono a 30 coppie di treni al giorno. Fra le relazioni che sono cresciute maggiormente risultano i terminal interni dell'Emilia-Romagna (+38% rispetto al 2019) e del Veneto (+30% rispetto al 2019).

Fra i terminal che maggiormente contribuiscono al traffico ferroviario negli scali del sistema, PSA Genova Pra' supera nei primi 9 mesi dell'anno il 17% di rail ratio (+14,7% in termini di treni e +7,6% in termini di TEU trasportati rispetto al 2019), mentre Vado Gateway si attesta al 23,1%, con una crescita superiore al 60% rispetto al 2020, primo anno di operatività dell'infrastruttura, sia per quanto riguarda i treni (+61,7%) che sul versante dei volumi (+69,5%).

Traffico Ferroviario, Volumi Container, Import/Export, Mar Ligure Occidentale, III trimestre e progressivo gennaio-settembre, 2019-21, TEU

	III TRIMESTRE			PROGRESSIVO GEN-SETT		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
PIENI	54.473	62.008	63.379	162.126	158.845	201.352
VUOTI	27.959	24.464	28.829	82.829	68.877	86.347
TOTALE	82.432	86.472	92.208	244.955	227.722	287.699
RAIL RATIO	14,30%	15,90%	15,20%	14,10%	14,20%	15,50%

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

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

Merce convenzionale e rotabile

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

Il primo semestre del 2021 si era chiuso con una performance positiva rispetto allo stesso periodo del 2020, ed il terzo trimestre ha contribuito ulteriormente alla ripresa del settore chiudendo settembre con un incremento del 7,2% rispetto agli stessi 3 mesi dello scorso anno, e con una crescita del 16,1% analizzando il progressivo dei primi 9 mesi dell'anno. Il dato, se confrontato con i primi nove mesi del 2019 in cui gli effetti della pandemia non erano ancora presenti, sconta ancora un calo del 3,5%, in attenuazione rispetto a quanto registrato a giugno, e con la conferma dei segnali di ripresa mostrati a partire dall'ultimo trimestre del 2020.

Durante il mese di settembre si è registrata una crescita della merce convenzionale pari al 13,3% negli scali di Savona e Vado Ligure, mentre gli scali genovesi si sono chiusi con una lieve flessione dello 0,4% rispetto allo stesso mese del 2020.

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

Dopo alcuni mesi di quasi totale blocco della produzione italiana di auto a seguito della pandemia, il mercato dell'auto ha registrato una repentina ripresa delle immatricolazioni nel primo semestre del 2021 per poi iniziare a registrare un pesante rallentamento nei mesi successivi, sia a livello italiano che a livello europeo. Questo calo, che culmina a settembre (-32,7% in Italia e -25,2% in Europa rispetto allo stesso mese del 2020) è prevalentemente portato da un combinato di effetti: un rallentamento fisiologico dopo la repentina ripresa successiva al lockdown del 2020, un allentamento degli incentivi fiscali erogati dai vari governi europei e, soprattutto, la cosiddetta "crisi del microchip" che sta tenendo ferme diverse fabbriche a livello globale con anche un ricorso alla cassa integrazione straordinaria diffusa a livello europeo. Nonostante ciò, i mercati di riferimento degli scali del sistema hanno mostrato segnali di tenuta, sia dal punto di vista della materia prima (gli acciai importati) che da quello dei prodotti finiti (auto ed altri veicoli).

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

Il segmento dei prodotti metallici ha visto una buona ripresa: nel porto di Genova. Il terzo trimestre del 2021 si è chiuso con un buon incremento su base annua del 21,0%, che diventa maggiormente positivo se comparato con il 2019 (+31,9%). Il progressivo per i primi 9 mesi registra un incremento del 17,8% rispetto allo stesso periodo del 2020, ma rimane ancora indietro se confrontato coi risultati del 2019 (-30,3%). La performance dello scalo savonese è ancora migliore con un incremento del 239,9% rispetto al terzo trimestre del 2020 (+4,4% confrontato con il Q3 del 2019) ed un progressivo sui 9 mesi che mostra una crescita del 222,5% rispetto al 2020 e del 16,7% 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 hanno mostrato, durante il terzo trimestre del 2021 una leggera flessione del 0,6% rispetto allo stesso periodo del 2020 (-1,1% rispetto al Q3 2019) ed una performance complessiva per i primi 9 mesi dell'anno del 11,10% (ma -0,5% rispetto ai primi 9 mesi del 2019) chiudendo settembre con circa 6,6 milioni di tonnellate movimentate sulle banchine genovesi. Un risultato migliore invece (+14,02% nel Q3 2021 e + 24,10% nei primi nove mesi dell'anno) è stato registrato negli scali di Savona e Vado Ligure. In questo secondo caso, rispetto a quanto visto negli scali genovesi, non si è ancora registrata una completa ripresa rispetto ai volumi del 2019 (-3,0% nei primi 9 mesi).

Movimentazione merce convenzionale, Mar Ligure Occidentale

Q3 e primi 9 mesi 20-21 (tonn)

MERCIALE CONVENZIONALE		III TRIMESTRE 2020	III TRIMESTRE 2021	VAR. %	GEN-SETT 2020	GEN-SETT 2021	VAR. %
	Rotabili	2.193.514	2.180.358	-0,60%	5.935.246	6.591.423	11,06%
GENOVA	Merce varia	81.307	118.917	46,26%	286.260	348.146	21,62%
	Auto al seguito	294.418	387.470	31,61%	375.515	524.926	39,79%
	Rotabili	875.559	998.323	14,02%	2.519.322	3.125.567	24,10%
SAVONA	Merce varia	162.979	181.102	11,12%	490.792	565.522	15,20%
TOTALE		3.607.776	3.866.170	7,16%	9.607.135	11.155.584	16,12%

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

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

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

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

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.

Nel porto di Genova, il terzo trimestre del 2021 dei prodotti forestali ha mostrato un risultato più che doppio rispetto allo stesso periodo del 2020 (+113,4%), mentre i primi 9 mesi si sono chiusi con un incremento del 30,3% rispetto al 2020. Allargando il confronto al 2019, l'incremento sui 9 mesi è ancora più consistente (+80,0%), ma è principalmente imputabile alla parziale disponibilità del magazzino dedicato al ricovero della cellulosa nel corso del 2019. Lo scalo savonese mostra una chiusura in calo rispetto ai livelli dell'anno precedente (-12,0%) ed ancora più accentuata se confrontata con i primi 9 mesi del 2019 (-28,8%). Nel porto di Genova i volumi complessivi hanno di poco superato le 87 mila tonnellate, mentre Savona raggiunge le 131 mila.

La frutta, altra componente di rilievo all'interno del segmento della merce varia, ha chiuso il terzo trimestre del 2021 con una movimentazione nel porto savonese pari a circa 89 mila tonnellate, registrando un incremento del 3,3% rispetto al 2020 ma rimanendo ancora indietro rispetto allo stesso trimestre del 2019 (-5,7%). A livello progressivo sui primi 9 mesi dell'anno, il calo rispetto al 2020 si attesta al 5,4%, salendo a -9,7% nel confronto con il 2019. Questo calo, oltre che ad una contrazione dei consumi, è dovuto anche ad un incremento di quota di frutta trasportata all'interno di container refrigerati, che infatti hanno chiuso i primi 9 mesi dell'anno con una crescita del 19,9% rispetto al 2020 e del 18,4% rispetto al 2019.

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

Rinfuse liquide

Il settore delle rinfuse liquide concentra i volumi maggiori nella movimentazione di greggio pur facendo registrare buone performance anche nelle rinfuse liquide minori a cui si associa un elevato valore unitario delle merci.

Per ciò che 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.

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



A livello globale i consumi di greggio sono stimati tornare ai livelli pre-covid nel corso del 2022 ma, a livello del singolo paese, si registrano tendenze molto differenti tra le economie avanzate e quelle in via di sviluppo. A livello europeo, sebbene il calo nel primo trimestre sia stato più contenuto, e il consumo per il 2021 sia previsto in crescita rispetto al 2020 (+5,8%), le attuali previsioni relative alla domanda dei prossimi 5 anni non vedono per il settore della raffineria il ritorno ai livelli del 2019 (14,9 milioni di barili/giorno previsti per il 2026 rispetto ai 15,7 milioni del 2019).

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

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

Movimentazione rinfuse liquide, Mar Ligure Occidentale Q3 e primi 9 mesi 2020-21 (tonn)

RINFUSE LIQUIDE		III TRIMESTRE 2020	III TRIMESTRE 2021	VAR. %	GEN-SETT 2020	GEN-SETT 2021	VAR. %
GENOVA	OLI MINERALI	2.266.880	3.081.889	36,0%	7.624.547	9.206.963	20,8%
	ALTRE RINFUSE LIQUIDE:	175.091	201.180	14,9%	517.788	550.466	6,3%
	- Oli vegetali, vino	58.082	86.297	48,6%	180.648	208.551	15,4%
	- Prodotti chimici	117.009	114.883	-1,8%	337.140	341.915	1,4%
SAVONA	OLI MINERALI	1.277.611	1.572.057	23,0%	4.357.534	3.954.762	-9,2%
	ALTRE RINFUSE LIQUIDE:	15.286	21.939	43,5%	52.732	63.862	21,1%
	- Oli vegetali, vino	15.286	21.939	43,5%	52.732	63.862	21,1%
	- Prodotti chimici	0	0	-	0	0	-
TOTALE		3.734.868	4.877.065	30,6%	12.552.601	13.776.053	9,7%

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

A livello di sistema portuale, nel corso del terzo trimestre 2021 gli oli minerali hanno registrato una crescita del 31,3% rispetto allo stesso periodo del 2020 chiudendo il periodo con una movimentazione pari a circa 4,7 milioni di tonnellate. Il risultato progressivo dei primi 9 mesi dell'anno si è attestato poco sotto i 13,2 milioni di tonnellate, in crescita del 9,8% rispetto al 2020 ma ancora in calo nel confronto con il 2019 (-15,9%).

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

Analizzando le performance dei singoli scali, il terzo trimestre del 2021 ha quasi raggiunto i 1,6 milioni di tonnellate nei terminal di Savona-Vado Ligure (+23% rispetto al 2020), su livelli simili a quelli precedenti alla pandemia (-3,0% rispetto al 2019), mentre nello scalo genovese si è registrato un periodo luglio-settembre con volumi pari a circa 3,1 milioni di tonnellate (+36,0% rispetto al 2020 e -16,9% rispetto al 2019).

L'andamento progressivo dei primi 9 mesi dell'anno mostra un calo degli scali savonesi (-9,2% sul 2020 e -14,5% sul 2019) ed un risultato positivo per il bacino genovese (+20,8% rispetto al 2020 ma ancora in calo del 16,5% rispetto al 2019).

Secondo le stime pubblicate dall'Unione Energie per la Mobilità, associazione di categoria per il settore petrolifero e della raffinazione, in Italia nel corso del 2020 si è registrata una contrazione relativa al consumo di petrolio greggio pari al 16,6% rispetto al 2019. Questo calo è dovuto, in questa proporzione, agli effetti della pandemia ma non va neppure ignorato un trend consolidato nel mercato che ha visto i citati consumi scendere da 70,4 milioni di tonnellate nel 2011 a 60,2 nel 2019 per poi cedere ulteriormente fino ai 50,2 milioni del 2020.

I dati di UN.E.M. per il 2021 vedono i nazionali consumi del primo semestre in crescita del 10,5%, in ripresa rispetto al 2020 ma ancora lontani dal ritorno ai livelli del 2019.

Questo calo risulta imputabile alla concomitanza di diversi fattori quali una domanda di trasporto ancora ridotta, l'aumento dei prezzi del petrolio e dei suoi derivati (i carburanti da autotrazione hanno registrato un incremento medio del 14,7% rispetto al 2020 e del 4,1% rispetto al 2019) e la necessità di smaltire le scorte accumulate nel corso del 2020. I prodotti raffinati stoccati nel corso del 2020, ad esempio, sono aumentati del 7,5% e questa tendenza non può che influire sulla domanda di greggio per la raffinazione nel corso del 2021.

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, oltre alla prossima manutenzione di alcuni impianti della raffineria di Trecate che dovrebbe, nel corso dell'ultimo trimestre dell'anno in corso, limitare l'import di greggio nello scalo di savonese.

In chiave prospettica, al di là dei trend di mercato, se verrà confermata l'ipotesi di riconversione della raffineria ENI di Livorno, sulla scia di quanto fatto a Marghera e con l'obiettivo di andare sempre più incontro alla domanda del mercato, si potrebbe ipotizzare un parziale dirottamento di quei volumi sul terminal genovese che alimenta la raffineria ENI di Sannazzaro.

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

Dal punto di vista della distribuzione geografica, i paesi con cui sono attive le maggiori relazioni commerciali sono, oltre all'Italia stessa, Turchia, Libia e Russia. Per ciò che riguarda la Turchia, nonostante il porto d'imbarco di Ceyhan sia effettivamente localizzato sul territorio turco, la materia prima proviene via condotte dall'Iraq o dall'area del Caucaso.

Le altre rinfuse liquide riportano risultati positivi per primi 9 mesi dell'anno. I traffici di oli vegetali e vino sono infatti cresciuti del 16,7% rispetto al 2020 e del 14,1% nel confronto con il 2019, mentre i prodotti chimici hanno chiuso il periodo appena sotto le 342 mila tonnellate con un incremento dell'1,4% rispetto al 2020 ma un calo del 18,3% paragonando il risultato ai primi nove mesi del 2019.

Rinfuse solide

Le rinfuse solide movimentate nei primi 9 mesi del 2021 a livello di sistema registrano circa 1,9 milioni di tonnellate (+31,6%) mostrando un buon risultato rispetto alla performance del 2020 ma mostrando ancora un ritardo rispetto ai 2,5 milioni di tonnellate del 2019 (-24,2%)

Il risultato è prevalentemente dovuto all'ottima performance dei traffici dello scalo di Genova che hanno chiuso il periodo a 583 mila tonnellate, con un importante incremento delle movimentazioni fatte nel corso dello stesso periodo del 2020 (52,7%) e del 2019 (+22,6%).

Per ciò che riguarda lo scalo di Savona, nel periodo gennaio-settembre 2021 si registra un incremento del 24,1% rispetto al 2020 che porta a chiudere settembre poco oltre 1,3 milioni di tonnellate, comunque ancora lontano dai circa 2 milioni del 2019 (-35,1%).

Il risultato appare in linea con i segnali di ripresa mostrati dal settore dopo le chiusure della scorsa primavera/estate.

Per quello che riguarda lo scalo savonese, 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 600.000 tonnellate annue sbarcate fino al 2019, il confronto tra i primi 9 mesi del 2021 e quelli del 2019 restituisce un calo del 9,7%, quasi interamente imputabile al mercato delle rinfuse cerealicole e dei semi oleosi.

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

Questo segmento ha subito un generale calo della domanda (-7,3% nei primi 8 mesi a livello nazionale) ed un contestuale aumento dei prezzi che ha contribuito a sostenere la produzione interna a discapito dell'import dall'estero.

Movimentazione rinfuse solide, Mar Ligure Occidentale, Q3 e primi 9 mesi 2020-21 (tonn)

RINFUSE SOLIDE	III TRIMESTRE 2020	III TRIMESTRE 2021	VAR. %	GEN-SETT 2020	GEN-SETT 2021	VAR. %
GENOVA	135.595	242.463	78,8%	382.004	583.483	52,7%
SAVONA	306.297	484.084	58,0%	1.074.212	1.333.488	24,1%
TOTALE	441.892	726.547	64,4%	1.456.216	1.916.971	31,6%

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

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

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

Funzione industriale

Il comparto industriale evidenzia nel mese di settembre performance positive rispetto ai valori dello stesso mese del 2020, segnando un +110%. Tale risultato contribuisce alla crescita nel trimestre che si attesta a +85,3% rispetto a Q3 2020 e alla crescita dei primi nove mesi, +53,2% rispetto allo stesso periodo del 2020.

I prodotti siderurgici movimentati sulle banchine del sistema portuale nei primi nove mesi del 2021 ammontano a 1.478.512 tonnellate (+53%). Dal confronto con lo stesso periodo del 2019, tuttavia, emerge come la funzione industriale continui a mostrare una contrazione del 9,6% dovuta sia agli effetti della pandemia sia alla crisi industriale che impatta da anni sulle acciaierie “ex-ILVA”.



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

Traffico passeggeri

Da marzo 2020 il traffico passeggeri rappresenta ancora la componente che ha maggiormente risentito della pandemia di Covid-19.

Il traffico da funzione crocieristica durante il mese di settembre ha registrato una movimentazione di oltre 91.000 passeggeri. Un risultato incoraggiante rispetto a quanto segnato lo scorso anno, in cui il mercato crocieristico era fermo a causa delle restrizioni per contrastare la pandemia, ma ancora lontano dai 231.077 passeggeri registrati a settembre 2019.

Il risultato del trimestre si attesta a 255.441 passeggeri (77,2% del totale dei passeggeri movimentati nei primi 9 mesi), +1955,4% rispetto a quelli movimentati nello stesso trimestre del 2020.

A Genova nei primi nove mesi dell'anno si sono registrati 232.456 crocieristi, in transito e in imbarco/sbarco, mentre a Savona, dove l'attività è ripresa solo nel mese di maggio, si sono contati 98.028 passeggeri.

Il traffico passeggeri da funzione traghetto ha registrato nel mese una variazione percentuale del +36,2% rispetto allo stesso mese del 2020 e -18,8% rispetto a settembre 2019, con 290.109 passeggeri, portando ad una variazione positiva del 37,4% nei primi nove mesi.

Il buon andamento del comparto traghetti hanno avuto ripercussioni sul trend del traffico passeggeri del terzo trimestre che ha registrato un incremento del 34,82%.

In termini di volumi complessivi i primi nove mesi del 2021 si chiudono con 1.999.518 passeggeri, pari al 43,4% in più rispetto allo stesso periodo del 2020 ed a un calo del 46,6% se raffrontato al 2019.

Movimentazione passeggeri, Mar Ligure Occidentale, 2020-21, Q3 e settembre (unità)

MOVIMENTO PASSEGGERI	III TRIMESTRE 2020	III TRIMESTRE 2021	VAR. %	GEN-SETT 2020	GEN-SETT 2021	VAR. %
Traghetti	976.141	1.316.077	34,82%	1.214.906	1.669.034	37,40%
Crociere	12.428	255.443	1955,38%	179.837	330.484	83,80%
TOTALE	988.569	1.571.520	58,97%	1.394.743	1.999.518	43,40%

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