

Report Traffici

Q4 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

L'anno che si è appena concluso ha rappresentato un passo decisivo per il ritorno dei Ports of Genoa ai livelli di traffico precedenti al 2020. Il 2022 si è chiuso a 66.226.597 tonnellate, in crescita del 4,2% rispetto al 2021. Nello specifico dei comparti:

- confermano il trend di crescita sia le merci convenzionali (+4,9% vs. 2021 e +2,6% vs. 2019) che i container (+3,5% vs. 2021 e +5,4% vs. 2019). Il buon andamento del settore della merce containerizzata si conferma nelle unità di carico movimentate che hanno raggiunto i 2,8 mln di TEU (+0,6% rispetto al 2021) e in crescita rispetto all'ultimo quinquennio
- le rinfuse recuperano solo parzialmente il gap con gli anni precedenti alla pandemia e sono ancora sotto i livelli del 2019 (rinfuse solide: -18,5%, oli minerali: -6,9%).

Anche nel settore passeggeri si registra una notevole crescita in termini di volumi, favorita dalla rimozione delle restrizioni al movimento delle persone e alla capacità delle navi. Nei porti del sistema sono infatti transitati 4.233.009 passeggeri (+70,1% rispetto al 2021): in particolare il comparto dei traghetti supera i 2,6 milioni di transiti (+40,3% rispetto all'anno precedente).

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

I risultati positivi del sistema si innestano in uno scenario globale che ha dovuto affrontare nell'anno appena trascorso dinamiche anche contrastanti fra di loro. Secondo quanto riportato da UNCTAD nel più recente Global Trade Update, pubblicato a dicembre, infatti, nel 2022 i commerci internazionali hanno raggiunto livelli storici in termini di movimentazioni, registrando una crescita del 3% rispetto all'anno precedente. Tale crescita è ascrivibile principalmente al primo semestre, periodo durante il quale la domanda di trasporto è rimasta sostenuta, favorita anche dall'allentarsi delle difficoltà lungo le catene logistiche globali di approvvigionamento.

Tab. 1.1. – Statistiche generali traffici, Ports of Genoa, IV Trimestre e 2020-22

| TONNELLATE | IV TRIMESTRE | | | CONSUNTIVO ANNO | | |
|---------------------------------------|--------------|------------|------------|-----------------|------------|------------|
| | 2020 | 2021 | 2022 | 2020 | 2021 | 2022 |
| MERCE CONTAINERIZZATA | 6.354.880 | 6.073.567 | 6.208.170 | 23.977.246 | 25.677.941 | 26.571.851 |
| MERCE CONVENZIONALE E ROTABILE | 3.328.992 | 3.447.193 | 3.563.754 | 12.366.567 | 13.904.682 | 14.581.027 |
| RINFUSE SOLIDE | 706.713 | 603.895 | 637.573 | 2.162.928 | 2.520.866 | 2.538.691 |
| OLI MINERALI | 4.020.494 | 4.682.812 | 4.060.057 | 16.002.575 | 17.844.537 | 19.353.561 |
| ALTRE RINFUSE LIQUIDE | 220.903 | 251.527 | 223.177 | 791.423 | 865.855 | 969.776 |
| FUNZIONE INDUSTRIALE | 347.902 | 480.125 | 257.431 | 1.314.742 | 1.961.454 | 1.395.938 |
| BUNKERS | 216.930 | 205.759 | 185.836 | 1.029.554 | 798.071 | 815.753 |
| TOTALE GENERALE | 15.196.814 | 15.744.878 | 15.135.998 | 57.645.035 | 63.573.406 | 66.226.597 |
| CONTAINER (TEU) | 679.402 | 644.437 | 680.852 | 2.498.850 | 2.781.112 | 2.799.123 |
| CROCIERE | 26.852 | 260.907 | 554.495 | 206.689 | 591.391 | 1.571.567 |
| TRAGHETTI | 125.392 | 228.158 | 291.414 | 1.340.298 | 1.897.192 | 2.661.442 |
| TOTALE PASSEGGERI | 152.244 | 489.065 | 845.909 | 1.546.987 | 2.488.583 | 4.233.009 |

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

Nella seconda parte dell'anno, i commerci internazionali hanno subito una contrazione dovuta al prolungarsi del conflitto in Europa Orientale, al rallentamento generale dell'economia, all'aumento dei prezzi, in primo luogo dei prodotti energetici, e all'inversione di direzione verso politiche monetarie più restrittive, dopo decenni di tassi di interesse bassi.

1. Scenario

2. Container

3. Merce convenzionale e rotabile

4. Rinfuse liquide

5. Rinfuse solide

6. Funzione industriale

7. Passeggeri

In tale contesto, gli operatori economici, del trasporto e della logistica stanno in parte ridisegnando le catene di approvvigionamento attraverso azioni di re-shoring, near-shoring o friend-shoring.

Per il 2023 il Fondo Monetario Internazionale prevede un andamento differenziato della crescita economica a livello globale (+2,7% aumento della ricchezza), rispetto alle sole economie più avanzate (1,1%).

L'economia europea e nazionale hanno seguito in larga misura le stesse dinamiche nel corso dell'anno. Secondo le analisi di Banca d'Italia nel secondo semestre del 2022 il prodotto interno lordo è diminuito per effetto, fra gli altri, dei forti aumenti dei costi energetici e delle incertezze sull'evoluzione della guerra. Di converso la dinamica dei prezzi si è fatta sempre più rapida, con effetti di rallentamento sia sul valore reale dei salari che sull'occupazione. Nel 2022, pertanto, il prodotto interno lordo nazionale ha registrato un buon tasso di sviluppo, pari al 3,3%, che, però, in virtù delle dinamiche sopra citate non verrà confermato nel 2023: il prossimo anno la ricchezza nazionale dovrebbe crescere dello 0,3%, mentre l'inflazione si dovrebbe confermare a livelli decisamente superiori alla media degli ultimi anni (+6,5%).

Per quanto riguarda il commercio internazionale via mare, nel 2022 il paese ha registrato un sensibile aumento delle importazioni (+9,7% secondo i dati ISTAT), concentrato principalmente in prodotti energetici (petrolio greggio e carbone fossile, +17,2%), chimici (+10,4%), metalli (+9,7) e nei prodotti finiti e di consumo (tessile e abbigliamento, +17,0%; apparecchi elettronici (+18,0%).

Sul versante delle esportazioni, nel 2022 si sono confermate le quantità trasportate dell'anno precedente (-0,2%), seppure con alcune differenziazioni di tendenza nello specifico di alcune merceologie. Sono, infatti, cresciute principalmente le esportazioni di coke e prodotti derivati dal petrolio (+6,0%), mentre hanno subito una contrazione altre commodity quali i prodotti chimici e i metalli. Fra le altre merceologie che spiccano in termini di quantitativi trasportati, mantengono sostanzialmente la posizione i prodotti dell'industria alimentare (+0,6%), i mobili (-0,5%) e i macchinari (-1,1%).

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

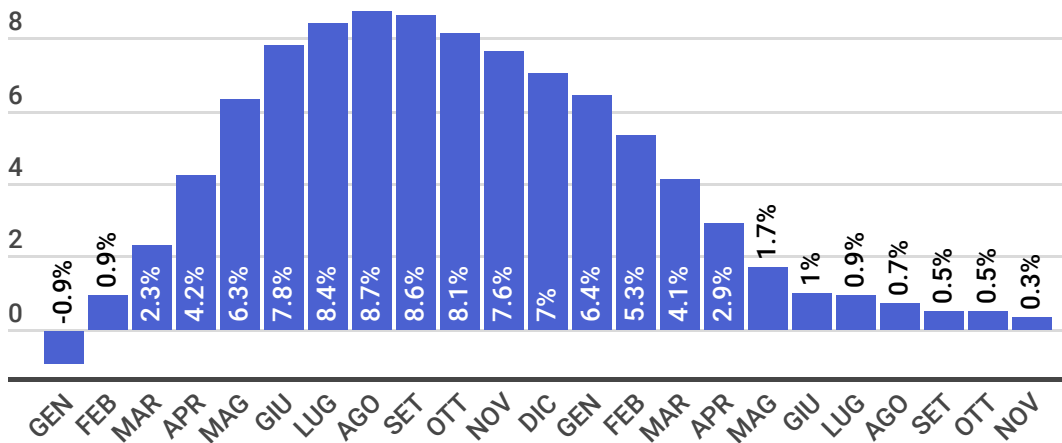
I traffici containerizzati

Nell'industria del trasporto di merci in container il 2022 si è caratterizzato come un anno a duplice valenza: da un lato il primo semestre ha visto i volumi di traffico continuare a crescere sull'onda di quanto era avvenuto nel corso del 2021, mentre nella seconda parte dell'anno si è registrato un sostanziale assestamento delle movimentazioni, in linea con l'andamento generale dell'economia globale.

Parallelamente, la dinamica di sviluppo dei traffici è stata influenzata dal livello di congestione dei terminal che nei primi mesi dell'anno ha generato significativi colli di bottiglia soprattutto nei porti cinesi, dove per lunghi periodi del 2022 sono proseguite interruzioni di servizio dovute alle restrizioni alle attività legate alla politica zero-Covid del governo.

Tale andamento dei traffici è ben rappresentato da Drewry Maritime Research che analizzando mese per mese l'andamento dei volumi di traffico movimentati globalmente nei porti mondiali rispetto ai dodici mesi precedenti, hanno registrato una crescita più sostenuta nei primi mesi, che è andata affievolendosi nella seconda parte dell'anno.

Tab. 2.1. – Tasso di crescita medio su 12 mesi, Mondo, 2021-22

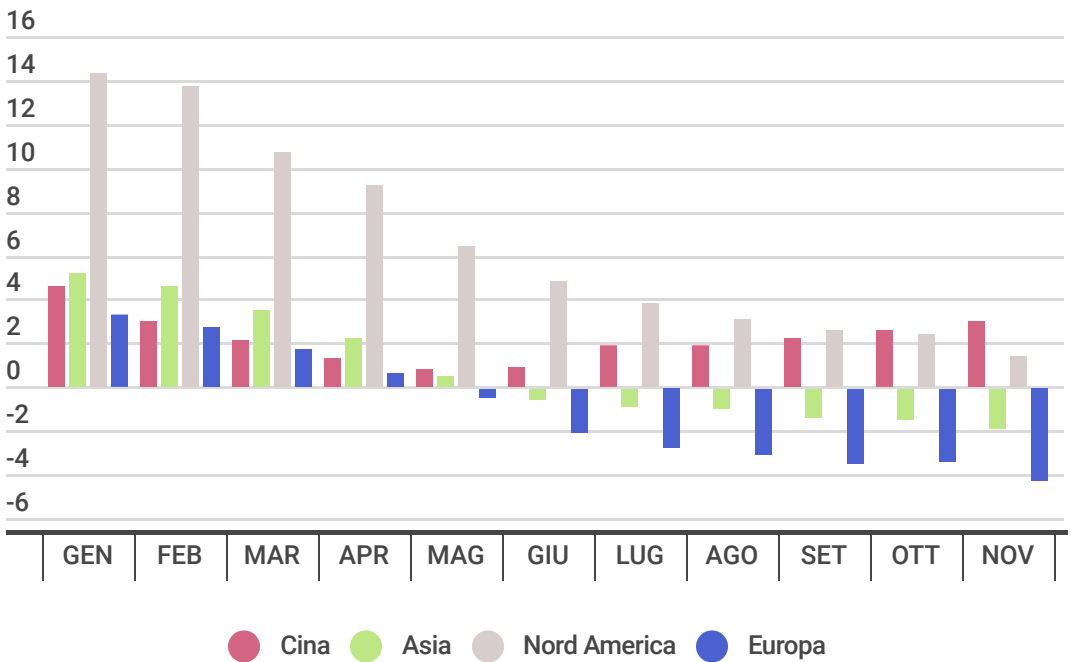


Fonte: Ports & Terminals Insight, Drewry Maritime Research

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

Dal punto di vista delle aree geografiche lungo le principali direttrici di traffico, la stessa analisi di Drewry indica come la crescita si sia maggiormente concentrata sulle rotte transpacifiche di collegamento fra Cina e Nord America, che, infatti, almeno fino alla primavera inoltrata, hanno registrato significativi livelli di congestione e numerosi disservizi e ritardi. Per quanto riguarda l'Europa, sulla scorta di quanto era già stato registrato nel 2021, la crescita dei volumi è rimasta più moderata nei primi mesi dell'anno, fino a segnare una decisa inversione di tendenza e conseguente contrazione delle movimentazioni.

Grafico 2.2 Tasso di crescita medio su 12 mesi, principali aree geografiche, 2022



Fonte: Ports & Terminals Insight, Drewry Maritime Research

Il rallentamento della domanda e il contemporaneo allentamento dei colli di bottiglia lungo le rotte principali e, soprattutto, nei porti dell'Estremo Oriente, hanno, da un lato, migliorato la qualità del servizio di trasporto, in primo luogo dal punto di vista della puntualità delle navi, e, sul versante dell'offerta, riportato la situazione generale verso una condizione di eccesso di stiva disponibile.

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

La nuova situazione di equilibrio fra domanda e offerta ha causato un crollo generalizzato dei noli che, in direzione completamente opposta alle dinamiche che hanno caratterizzato il 2021, nell'anno appena trascorso sono passati da oltre 9.000 USD di gennaio fino a 2.100 USD di fine 2022. Nello specifico della rotta Shanghai-Genova le rate spot, che nel 2021 erano arrivate a superare i 13.500 USD, si attestano ora al limite dei 2.000 USD, con una tendenza costante alla diminuzione.

Per quanto riguarda le previsioni di traffico per i prossimi anni, i principali analisti, fra i quali Drewry e Alphaliner, segnano un recupero della crescita delle movimentazioni portuali a partire già dal 2023 (+0,8%/+1,4%). Nello specifico delle aree geografiche Drewry evidenzia una crescita più marcata delle movimentazioni nei porti europei (+2,1%), più lenta in Asia (+0,9%) e una contrazione in Nord America (-4,2%).

Come descritto, il contesto europeo è quello che più di altre aree geografiche ha pagato in termini di contrazione dei volumi a partire dalla primavera del 2022: tutti i principali porti hanno registrato risultati negativi, seppure con diversi livelli di intensità. I Ports of Genoa e lo scalo di Barcellona hanno tenuto rispetto allo stesso periodo del 2021 (rispettivamente +0,6% e -0,3%), a fronte del calo significativo dei traffici nei porti del Northern Range (Anversa-Zeebrugge, Rotterdam e Amburgo).



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

Tabella 2.1. Andamento dei traffici containerizzati, principali porti europei, 2021-22, TEU

| | 2021 | 2022 | 2022vs21 |
|-------------------|------------|------------|----------|
| ROTTERDAM | 15.284.151 | 14.455.523 | -5,4% |
| ANVERSA-ZEEBRUGGE | 14.225.960 | 13.509.940 | -5,0% |
| AMBURGO | 8.697.442 | 6.322.107 | -27,3% |
| VALENCIA | 5.593.980 | 3.949.066 | -29,4% |
| BARCELLONA | 3.526.887 | 3.517.491 | -0,3% |
| PORTS OF GENOA | 2.781.112 | 2.799.123 | +0,6% |
| LA SPEZIA | 1.375.626 | 1.262.496 | -8,2% |

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale

Per quanto riguarda l'andamento delle merci containerizzate dei Ports of Genoa, il 2022 ha rappresentato un anno di buona crescita, le tonnellate trasportate con 26.571.851 tonnellate, in crescita del 3,5% rispetto al 2021 a fronte di una sostanziale tenuta dal punto di vista delle unità movimentate (2.799.123 TEU, +0,6%).

Il differente andamento di tonnellate e unità movimentate è dipeso dalle modalità con cui si è sviluppata la dinamica dei traffici nel corso dell'anno. Nel 2022, infatti, nei Ports of Genoa si è significativamente rafforzata l'attività di movimentazione di container gateway in entrata ed uscita dagli scali del sistema (+4,1%), soprattutto per quanto riguarda lo sbarco ed imbarco di pieni, che nel periodo sono cresciuti del 5,9%, attestandosi a 1.938.389 TEU.

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

Tabella 2.2. Andamento dei traffici containerizzati, hinterland e transhipment per direzione, Ports of Genoa, 2020-22, TEU

| | | IV TRIMESTRE | | | CONSUNTIVO ANNO | | | |
|------------|---------------------------------|--------------|---------|---------|-----------------|-----------|-----------|-----------|
| DIREZIONE | | 2020 | 2021 | 2022 | 2020 | 2021 | 2022 | |
| HINTERLAND | PIENI | EXPORT | 298.746 | 260.238 | 297.003 | 1.047.607 | 1.113.192 | 1.120.911 |
| | | IMPORT | 150.314 | 172.340 | 164.753 | 616.527 | 716.611 | 817.478 |
| | | TOTALE PIENI | 449.060 | 432.578 | 461.756 | 1.664.134 | 1.829.803 | 1.938.389 |
| | VUOTI | EXPORT | 14.608 | 22.649 | 23.506 | 83.754 | 108.819 | 151.895 |
| | | IMPORT | 144.053 | 108.398 | 139.065 | 465.245 | 483.451 | 432.051 |
| | | TOTALE VUOTI | 158.661 | 131.047 | 162.571 | 548.999 | 592.270 | 583.945 |
| | | TOTALE | 607.721 | 563.625 | 624.327 | 2.213.133 | 2.422.073 | 2.522.334 |
| | TRANSHIPMENT | TOTALE | 71.681 | 80.812 | 56.525 | 285.717 | 359.039 | 276.789 |
| | TOTALE TRAFFICO CONTAINERIZZATO | | 679.402 | 644.437 | 680.852 | 2.498.850 | 2.781.112 | 2.799.123 |

| | | IV TRIMESTRE | | CONSUNTIVO ANNO | | |
|---------------------------------|--------|--------------|----------|-----------------|----------|--------|
| | | 2022vs20 | 2022vs21 | 2022vs20 | 2022vs21 | |
| HINTERLAND | PIENI | EXPORT | -0,6% | +14,1% | +7,0% | +0,7% |
| | | IMPORT | +9,6% | -4,4% | +32,6% | +14,1% |
| | | TOTALE PIENI | 2,8% | 6,7% | 16,5% | 5,9% |
| | VUOTI | EXPORT | +60,9% | +3,8% | +81,4% | +39,6% |
| | | IMPORT | -3,5% | +28,3% | -7,1% | -10,6% |
| | | TOTALE VUOTI | +2,5% | +24,1% | 6,4% | -1,4% |
| | TOTALE | +2,7% | +10,8% | +14,0% | +4,1% | |
| TRANSHIPMENT | TOTALE | -21,1% | -30,1% | -3,1% | -22,9% | |
| TOTALE TRAFFICO CONTAINERIZZATO | | +0,2% | +5,7% | +12,0% | +0,6% | |

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

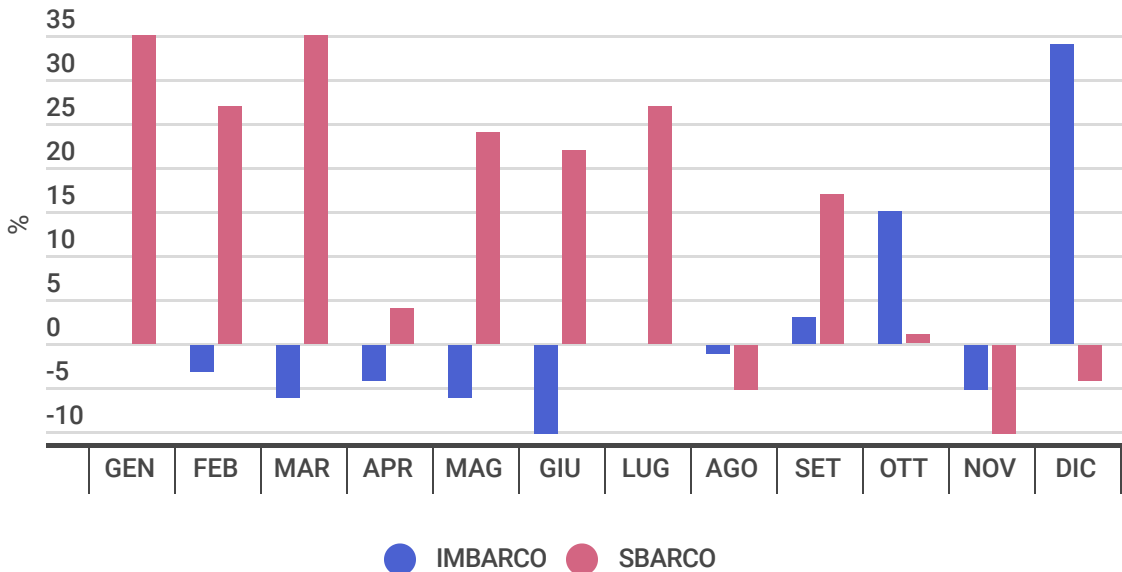
5. Rinfuse solide

6. Funzione industriale

7. Passeggeri

La crescita del traffico gateway restituisce, quindi, la conferma e il rafforzamento del ruolo del sistema rispetto al proprio hinterland di riferimento e ha seguito nel corso dell'anno l'andamento di importazioni ed esportazioni a livello nazionale. Gli sbarchi, infatti, sono cresciuti molto più rapidamente nel corso dell'anno (+14,1%), mentre gli imbarchi sono rimasti stabili rispetto all'anno precedente (+0,7%). Si è determinata, così una riduzione dello sbilanciamento fra import ed export: il peso di quest'ultimo è passato dal 60,8% al 57,8%, da cui dipende anche la necessità di un minor approvvigionamento di container vuoti (-10,6% rispetto al 2021).

Grafico 2.3. Andamento dei traffici containerizzati, hinterland, pieni, per direzione Ports of Genoa, 2021-22, TEU



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

Nel confronto con il 2021 il porto di Genova ha registrato una contrazione marginale dei volumi di traffico (-1,0%), mentre i terminal dello scalo savonese sono cresciuti del 19,4%. I porti di Genova e Savona-Vado hanno, pertanto, chiuso il 2022 rispettivamente a 2.532.532 e 266.591 TEU.

Tabella 2.3. Andamento dei traffici containerizzati per scalo, Ports of Genoa, 2020-22, TEU

| | IV TRIMESTRE | | | CONSUNTIVO ANNO | | |
|---------------------------------|--------------|----------|---------|-----------------|-----------|-----------|
| | 2020 | 2021 | 2022 | 2020 | 2021 | 2022 |
| GENOA | 630.585 | 586.484 | 599.998 | 2.352.769 | 2.557.847 | 2.532.532 |
| SAVONA | 48.817 | 57.953 | 80.854 | 146.081 | 223.265 | 266.591 |
| TRAFFICO CONTAINERIZZATO | 679.402 | 644.437 | 680.852 | 2.498.850 | 2.781.112 | 2.799.123 |
| | 2022vs20 | 2022vs21 | | 2022vs20 | 2022vs21 | |
| GENOA | -4,9% | +2,3% | | +7,6% | -1,0% | |
| SAVONA | +65,6% | +39,5% | | +82,5% | +19,4% | |
| TRAFFICO CONTAINERIZZATO | +0,2% | +5,7% | | +12,0% | +0,6% | |

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

La distribuzione geografica dei traffici ha, naturalmente, risentito nel 2022 del diverso andamento di importazioni ed esportazioni: sono tornati, quindi, a crescere gli sbarchi dall'Estremo Oriente (+16,5%), mentre hanno rallentato gli imbarchi verso il Nord America (-7,6%); in controtendenza, invece, crescono le esportazioni verso il Medio Oriente e il Subcontinente Indiano (+2,2%).

Grafico 2.4. Andamento dei traffici containerizzati, pieni, per direzione e aree geografiche, Ports of Genoa, 2021-22, TEU

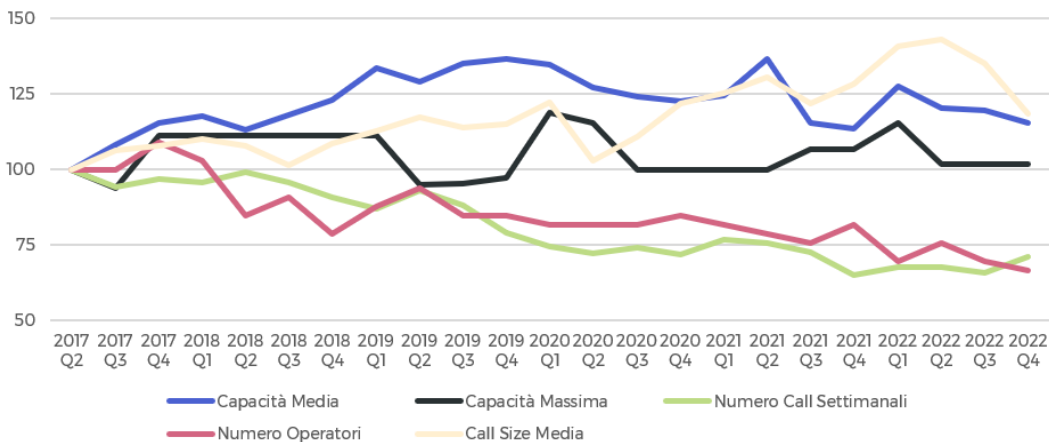


Nel 2022, infine, si è registrato un consistente rallentamento delle attività di trasbordo, che si sono attestate a 276.789 TEU, in diminuzione del 22,9% rispetto al 2021.

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

In termini di offerta di servizi marittimi nel sistema proseguono i fenomeni di concentrazione che caratterizzano l'industria e che, nella prima parte dell'anno, sono stati acuiti dalle difficoltà operative: nel corso del 2022 si è, infatti, confermata la tendenza alla riduzione del numero medio di toccate settimanali che si è attestato fra 34 e 36 accosti in linea con l'ultimo trimestre del 2021, ma in ribasso rispetto agli anni precedenti. In direzione opposta, nello stesso periodo, si consolida ulteriormente la call size media, ovvero il quantitativo di container, calcolato in pezzi, imbarcati e sbarcati nel corso di ogni singolo accosto nei porti del sistema, che si attesta nel 2022 a 805, rispetto ai 758 del 2021 e ai 685 del 2020. Limitando l'analisi ai soli servizi transoceanici, escludendo, perciò, dal novero i servizi feeder e quelli intra-Med, la call size si attesta a 1.586 pezzi nel 2022 rispetto ai 1.437 del 2021 e ai 1.220 del 2020. Nello specifico delle relazioni con l'Estremo Oriente, che confermano il proprio ruolo guida sia in termini di dimensione delle navi utilizzate che della quantità di container movimentati, la call size media è passata da 2.739 nel 2021 a 3.123 nell'anno appena trascorso (+14,0%).

Grafico 2.3. Andamento della capacità delle navi, numero di call settimanali, numero operatori, Ports of Genoa, 2017-22, 2017 Q2=100



Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale

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

La crescita della movimentazione di container pieni in entrata ed uscita dagli scali del sistema ha favorito per il terzo anno consecutivo il consolidarsi della quantità di merci movimentate su ferrovia. La maggiore focalizzazione del mercato all'utilizzo del trasporto ferroviario quale modalità di inoltro e conferimento delle merci si è andata consolidando già a partire dal 2020, nonostante la crisi pandemica, e si è affermata prima nel 2021 con una crescita del 18,8% e poi nell'anno che si è appena concluso. Nel 2022 il sistema ha superato i 10.000 convogli (10.300, +9,7% rispetto al 2021) su cui sono stati trasportato oltre 418.000 TEU.

Tab. 2.4. - Traffico Ferroviario, Volumi Container, Ports of Genoa, 2019-22, TEU e unità

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2022VS21 |
|--------------|---------|---------|---------|---------|----------|
| ARRIVO | 162.495 | 178.788 | 214.089 | 226.564 | 5,8% |
| PARTENZA | 145.230 | 142.210 | 166.160 | 192.131 | 15,6% |
| TOTALE | 307.725 | 320.998 | 380.249 | 418.695 | 10,1% |
| TOTALE TRENI | 70.46 | 7.877 | 9.388 | 10.301 | 9,7% |
| RAIL RATIO | 13.4 | 14,5% | 15,7% | 16,6% | 0,9% |

Fonte: Elaborazione Ufficio Pianificazione Strategia e Lavoro Portuale

La crescita dei volumi ferroviari riguarda indistintamente tutto il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale con un'incidenza maggiore nei bacini di Vado Ligure e Genova Pra' dove si registrano tassi di diversione modale rispettivamente del 22% e del 19%, in linea con gli obiettivi di medio termine a livello europeo.

Nel 2022 si è registrata una crescita dei contenitori movimentati a mezzo ferrovia anche nel bacino di Sampierdarena, nonostante la forte limitazione dell'attività nel corso dei mesi estivi a causa delle temporanee interruzioni per lavori alle linee di adduzione. Lo split modale, infatti, si è attestato al 12%, in crescita di oltre un punto percentuale rispetto all'anno precedente.

Nel sistema portuale, i container trasportati via ferro sono cresciuti con una percentuale più che doppia rispetto alla crescita dei container gateway con un rail ratio complessivo del 16,6%, in decisa crescita rispetto all'anno precedente quando si era fermato al 15,7% e ancor più rispetto al 13,4% del periodo pre-pandemico.

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

La quasi totalità dei contenitori in arrivo verso i parchi ferroviari portuali sono pieni pronti per essere imbarcati, mentre sulla direzione inversa (import), i container vuoti rappresentano il 56% del volume totale, in quanto vengono inoltrati via ferro nei retroporti per essere resi disponibili in prossimità dei centri industriali e produttivi. Si segnala, però, che negli ultimi anni, complice anche l'effetto che la pandemia ha avuto sulla catena logistica a livello globale, la percentuale di pieni sul totale dei contenitori trasportati tramite ferrovia verso le destinazioni finali è passata dal 30% del 2019 al 44% dello scorso anno a conferma della maggior propensione degli importatori ad utilizzare la soluzione su rotaia. Le esportazioni, invece, di contenitori pieni sono state caratterizzate da una lieve crescita dell'3,5% con una percentuale di diversione modale del 19,5% sostanzialmente invariata rispetto al 2021 quando si era attestata al 19%.

In generale, questa tendenza confermata negli anni può anche essere vista come il risultato sia di una maggiore attenzione verso l'utilizzo di soluzioni di trasporto più sostenibili dal punto di vista ambientale, quali la ferrovia, coerentemente con l'indirizzo dato dalla Comunità Europea e confermato dalla scelta del Governo italiano di sostenere con i fondi del PNRR le modalità trasportistiche meno impattanti dal punto di vista ambientale, sia dell'aumento della competizione da parte delle imprese ferroviarie che genera di riflesso un incremento dell'offerta di servizi intermodali da parte degli MTO e degli stessi terminalisti.

Oggi è confermata dai fatti la capacità del sistema portuale e logistico di ampliare l'offerta di servizi ferroviari che permette ai Ports of Genoa di rafforzare il posizionamento a livello nazionale rispetto a mercati che non sono direttamente riferibili all'hinterland naturale degli scali.

In termini di aree geografiche interne, la simulazione, pur suscettibile di alcune approssimazioni, restituisce un quadro in cui appare sempre evidente come la modalità ferroviaria risulti più competitiva su distanze maggiori nonostante la diminuzione dei volumi ferroviari provenienti o destinati al Triveneto che nel 2022 hanno rappresentato il 36,1% del totale dei volumi gateway movimentati da e per la stessa regione, con una perdita di split modale rispetto allo scorso anno di circa 5 punti percentuali.

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

Tale flessione sul fronte dei trasporti ferroviari da/verso le regioni del Nord-Est è stata quasi totalmente compensata dai trasporti via rotaia effettuati nel corso del 2022 da e verso le regioni di Emilia Romagna e Lombardia (in entrambi i casi con percentuali di crescita oltre il 12%), rappresentando quest'ultima il principale mercato di riferimento dei porti del sistema del Mar Ligure Occidentale con quasi il 50% dei volumi in entrata e uscita dal porto. Questa percentuale scende al 37,3% con specifico riferimento al traffico ferroviario, anche se lievemente in aumento rispetto a quanto riscontrato negli anni precedenti. Come sopra evidenziato, si riscontra una crescita significativa nei volumi movimentati da/verso la regione Emilia-Romagna che, grazie anche all'offerta di nuovi servizi regolari da e verso gli interporti di Piacenza e, soprattutto, Marzaglia, rappresenta la seconda regione in termini di peso sul totale dei volumi ferroviari.

In tale contesto, occorre segnalare che nel 2022 il terminal intermodale di Marzaglia è stato servito dal porto di Genova con almeno 4 collegamenti A/R settimanali e, sempre in ambito genovese, va evidenziata la regolarizzazione delle relazioni dirette con gli interporti di Piacenza e Pordenone e l'aumento dei servizi verso gli interporti lombardi di Brescia, Melzo e Milano Smistamento rispettivamente fino a 2, 8 e 18 coppie di treni a settimana.

Nel porti di Savona e Vado Ligure, si registra un aumento del 25% nel numero di treni effettuati rispetto al 2021 grazie anche ad un nuovo collegamento settimanale regolare con Rivalta Scrivia che si aggiunge al rafforzamento dei servizi ferroviari con i principali scali intermodali del Nord Italia (Milano, Padova, Piacenza e Rubiera).

Table 2.7. -Traffico Ferroviario, Volumi Container per Aree Geografiche, Ports of Genoa, 2022, unità e TEU

| | VOLUMI VIA TRENO | VOLUMI VIA TRENO |
|----------------|------------------|------------------|
| | TRENI | TEU |
| LOMBARDIA | 3.688 | 155.308 |
| TRIVENETO | 2.344 | 97.133 |
| EMILIA-ROMAGNA | 2.557 | 109.895 |
| PIEMONTE | 1.709 | 56.245 |
| ALTRE | 3 | 114 |
| TOTALE | 10.301 | 418.695 |

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

Merce convenzionale

La merce convenzionale raggruppa due principali componenti di traffico: rotabili e merce varia (acciai e prodotti ferrosi, prodotti forestali e cellulosa, carichi eccezionali e project cargo, frutta).

Il settore, dopo aver mostrato un positivo trend nel corso di tutto il 2021, si è confermato in crescita anche nel corso del 2022. Il progressivo annuo si è chiuso a quasi 14,6 milioni di tonnellate, in crescita del 4,9% rispetto al 2021 e del 2,9% rispetto agli stessi mesi del 2019.

Tra i settori con la maggiore incidenza sul segmento della merce convenzionale è certamente la filiera dell'auto che nel 2022 ha registrato un calo sia a livello europeo (-4,1%) che nazionale (-9,7%), dopo un 2021 complessivamente positivo.

Questo calo è prevalentemente portato da un combinato di effetti: un rallentamento fisiologico dopo la ripresa successiva al lockdown del 2020, un allentamento degli incentivi fiscali erogati dai vari governi europei, le diverse inefficienze della catena logistica, l'aumento dei prezzi della materie prime dovuto anche alle tensioni geopolitiche, l'incertezza legata alle nuove normative sulla circolazione di auto con motore termico e, soprattutto, la cosiddetta "crisi del microchip" che ha tenuto ferme diverse fabbriche a livello globale e sta ancora condizionando la produzione.

Va, però, segnalato come, a partire dal mese di agosto, si siano registrati alcuni segnali di ripresa, con gli ultimi 5 mesi dell'anno che hanno mostrato dei tassi di crescita positivi culminati nella performance del mese di dicembre (+14,8% a livello UE e +21,0% a livello italiano).

Questo accenno di ripresa è prevalentemente dovuto al miglioramento delle forniture di microchip che hanno permesso di smaltire parte della domanda di auto nuove accumulate negli ultimi mesi. A livello prospettico, però, il ritorno a livelli normali per il mercato italiano, cioè superiori a 2 milioni di unità annue, appare ancora molto lontano. Il 2022 è stato un anno negativo anche sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi varati dal governo a sostegno della domanda: la quota di mercato delle auto elettriche è scesa dal 4,6% al 3,7% e si è registrato il peggior andamento tra i principali in Europa.

Nonostante ciò, i mercati di riferimento degli scali del sistema hanno mostrato segnali di tenuta, sia dal punto di vista della materia prima (gli acciai importati) che da quello dei prodotti finiti (auto ed altri veicoli), soprattutto grazie alla buona tenuta dei modelli di auto prodotti nei distretti industriali più prossimi agli scali del sistema.

- 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 performance annua in entrambi gli scali. Nel porto di Genova il progressivo annuo si attesta a circa 426 mila tonnellate, in crescita del 22,8% rispetto al 2021 e del 4,1% rispetto al 2019. Il buon risultato annuo del terminal di riferimento ha portato la performance dello scalo a superare non solo i livelli del 2019, ma anche quelli degli ultimi 15 anni.

Anche gli scali di Savona-Vado registrano un risultato simile a quello genovese. La performance annua, anche in questo caso, mostra un incremento del 21,6% rispetto al 2021 e del 47,1% rispetto al 2019) chiudendo il 2022 a circa 225 mila tonnellate di movimentate.

Il comparto delle merci varie, oltre che dai prodotti metallici, 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 porti del sistema.

Nel porto di Genova, il risultato annuo si è chiuso con un incremento dell'1,9% rispetto al 2021 e del 97,5% sul 2019 a causa della parziale indisponibilità del magazzino dedicato al ricovero della cellulosa nel corso del 2019. Lo scalo savonese chiude l'anno con un incremento significativo del 12,9% rispetto al 2021, movimentando 183 mila tonnellate a fronte di 111 mila tonnellate a Genova.

La frutta ha registrato nello scalo savonese un calo del 10,1% rispetto al 2021 dovuto alla riduzione dei consumi e all'incremento di quota di frutta trasportata all'interno di container refrigerati che, infatti, hanno chiuso il 2022 con un calo più contenuto rispetto al 2021 (-6,5%) ed in crescita rispetto al 2019 (+5,5%).

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

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.

I traffici di rotabili nel porto di Genova hanno mostrato nel 2022 un calo dell'1,2%, chiudendo con circa 4,7 milioni di metri lineari movimentati sulle banchine genovesi.

Negli scali di Savona-Vado Ligure, il risultato dell'anno ha registrato un +20,3% rispetto al 2021, con 2,6 milioni di metri lineari, grazie soprattutto all'apertura di uno nuovo servizio nello scalo savonese da parte del principale armatore di traffico RO-RO del sistema.

Tab. 3.1. – Movimentazione merce convenzionale, Mar Ligure Occidentale, 2021-22 (tonn)

| | | IV TRIMESTRE | | | CONSUNTIVO ANNUO | | |
|----------------------------|------------------------|--------------|-----------|--------|------------------|------------|-------|
| | | 2021 | 2022 | VAR% | 2021 | 2022 | VAR% |
| MERCE CONVENZIONALE | | | | | | | |
| | Rotabili | 2.284.557 | 2.270.731 | -0,6% | 8.875.981 | 8.767.219 | -1,2% |
| | Merce varia | 163.106 | 140.421 | -13,9% | 511.252 | 662.940 | 29,7% |
| GENOVA | | | | | | | |
| | Auto al seguito | 80.987 | 104.256 | 28,7% | 605.911 | 775.643 | 28,0% |
| | Rotabili | 766.231 | 911.649 | 19,0% | 3.193.702 | 3.634.120 | 13,8% |
| SAVONA | | | | | | | |
| | Merce varia | 152.313 | 136.697 | -10,3% | 717.834 | 741.105 | 3,2% |
| | TOTALE | 3.447.194 | 3.563.754 | 3,4% | 13.904.681 | 14.581.027 | 4,9% |

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

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

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

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.

Va, sicuramente, sottolineato come la buona tenuta 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.



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

Rinfuse liquide

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

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

A causa del crollo a seguito degli effetti della pandemia, la domanda di greggio ha registrato un andamento medio a 91,75 milioni di barili al giorno nel corso del 2020, pari ad un calo di circa il 9,3% rispetto all'anno precedente.

La ripresa delle attività produttive a partire dalla fine del 2020 ha portato ad un incremento a livello globale della domanda fino a raggiungere 97,4 milioni di barili al giorno. Il primo trimestre del 2022 aveva mostrato buoni segnali di crescita che, a seguito dell'inizio del conflitto tra Russia ed Ucraina, hanno registrato dei rallentamenti.

In particolare, rispetto alle previsioni di inizio anno che vedevano il ritorno a livelli pre-pandemia già nel corso del 2022, le ultime previsioni si attestano a 99,5 milioni di barili al giorno (erano 99,98 milioni di barili al giorno del 2019), con il raggiungimento di 102,2 milioni di barili al giorno nel corso del 2023.

L'andamento del conflitto russo-ucraino e le conseguenti sanzioni commerciali potranno influire sulle previsioni attuali.

Al di là delle oscillazioni dovute alla necessità di adattarsi ai repentini scostamenti della domanda, è chiara la tendenza soprattutto in Europa alla riduzione dei consumi. La sempre maggiore spinta verso la transizione ecologica e l'utilizzo di fonti alternative, così come l'utilizzo di nuovi strumenti per lo smart-working che riducono la necessità di spostamento fisico, stanno contribuendo a ridurre la domanda di prodotti petroliferi, soprattutto nel settore dei trasporti. Inoltre, anche quei mezzi che ancora utilizzano i tradizionali combustibili fossili, hanno motori sempre più efficienti riducendo ulteriormente i consumi.

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

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

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

Dal punto di vista del settore della raffinazione, la tendenza degli ultimi anni è stata quella di un ridimensionamento della capacità delle raffinerie localizzate in Europa e nei paesi sviluppati, e di un suo sostanziale incremento in Medio Oriente, Cina ed India. Questo trend ha da un lato ridotto la domanda di prodotti raffinati nei Paesi asiatici, ma ha contribuito all'aumento dei volumi trasportati a livello globale.

Va inoltre sottolineato come l'aumento dei prezzi della materia prima abbia generato effetti diversi nelle varie aree geografiche. Nel corso del 2021 il prezzo del greggio si è attestato ad una media di quasi 66 \$/bbl, nel 2022 ha raggiunto una media attorno ai 100 \$/bbl, per poi scendere attorno agli 80 \$/bbl ad inizio 2023. Questi prezzi, però, non hanno avuto effetti omogenei a livello globale. I volumi di petrolio russo, ad esempio, sono stati venduti a sconto a diversi paesi asiatici che, approfittando di questa opportunità commerciale, hanno potuto aumentare maggiormente la loro competitività nei confronti dei loro competitor europei.

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

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

Da un punto di vista settoriale, gli ambiti industriali che assorbono la maggiore quantità di prodotti chimici sono il settore della produzione di gomme e plastiche (16%), quello delle costruzioni (5%), tessile e carta (4% ognuno). Il settore industriale assorbe il 56% dei prodotti chimici, seguito dal settore sanitario (17%) e dall'agricoltura (8%).

In generale, va segnalata la tendenza in corso a livello nazionale secondo cui il petrolchimico dedicato alla produzione di prodotti plastici sta subendo, oltre che una concorrenza costituita dall'importazione di prodotti finiti da paese, un calo della domanda di materie prime dovuta all'incrementata sensibilità ambientale dei paesi sviluppati che spinge le imprese ad un maggior ricorso all'utilizzo di prodotti riciclati con effetti conseguenti sui traffici marittimi. Questo trend, se confermato, potrebbe portare ad una riduzione dei volumi di materie prime importate, parzialmente compensato da un incremento di prodotti finiti trasportati prevalentemente via container.

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

| RINFUSE LIQUIDE | | IV TRIMESTRE | | | CONSUNTIVO ANNUO | | |
|-----------------|------------------------|------------------|------------------|---------------|-------------------|-------------------|-------------|
| | | 2021 | 2022 | VAR% | 2021 | 2022 | VAR% |
| GENOVA | OLI MINERALI | 3.077.661 | 2.619.311 | -14,9% | 12.284.624 | 13.044.474 | 6,2% |
| | ALTRE RINFUSE LIQUIDE: | 208.781 | 200.430 | -4,0% | 759.247 | 868.844 | 14,4% |
| | - Oli vegetali, vino | 97.321 | 103.452 | 6,3% | 305.872 | 395.952 | 29,5% |
| | - Prodotti chimici | 111.460 | 96.978 | -13,0% | 453.375 | 472.892 | 4,3% |
| SAVONA | OLI MINERALI | 1.605.151 | 1.440.746 | -10,2% | 5.559.912 | 6.309.087 | 13,5% |
| | ALTRE RINFUSE LIQUIDE: | 42.746 | 22.747 | -46,8% | 106.608 | 100.932 | -5,3% |
| | - Oli vegetali, vino | 42.746 | 22.747 | -46,8% | 106.608 | 100.932 | -5,3% |
| | - Prodotti chimici | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| | TOTALE | 4.934.339 | 4.283.234 | -13,2% | 18.710.391 | 20.323.337 | 8,6% |

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

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

A livello di sistema portuale, il petrolio greggio ha registrato una crescita nel 2022 dell'8,5% rispetto allo stesso periodo del 2021 chiudendo il periodo con una movimentazione pari a circa 19,3 milioni di tonnellate, scontando ancora un differenziale di circa 1,4 milioni di tonnellate (-6,9%) rispetto ai livelli pre pandemia.

I risultati, come già detto, sono in parte riconducibili alla riduzione dei consumi di idrocarburi per seguire obiettivi ambientali, una riduzione della domanda di combustibile per il trasporto terrestre ed un aumento dei costi dei carburanti che ha penalizzato i consumi.

Analizzando le performance dei singoli scali, lo scalo di Savona-Vado Ligure ha chiuso il 2022 a 6,3 milioni di tonnellate rispetto ai 5,6 milioni del 2021 (+13,5%), in crescita anche rispetto ai 6,2 milioni di tonnellate registrate nel corso del 2019 (+1,1%). Lo scalo genovese ha chiuso il 2022 con i volumi in crescita che si sono attestati a quasi 13,0 milioni di tonnellate, in crescita del 6,2% rispetto al 2021 ma ancora in ritardo del 10,3% rispetto al 2019.

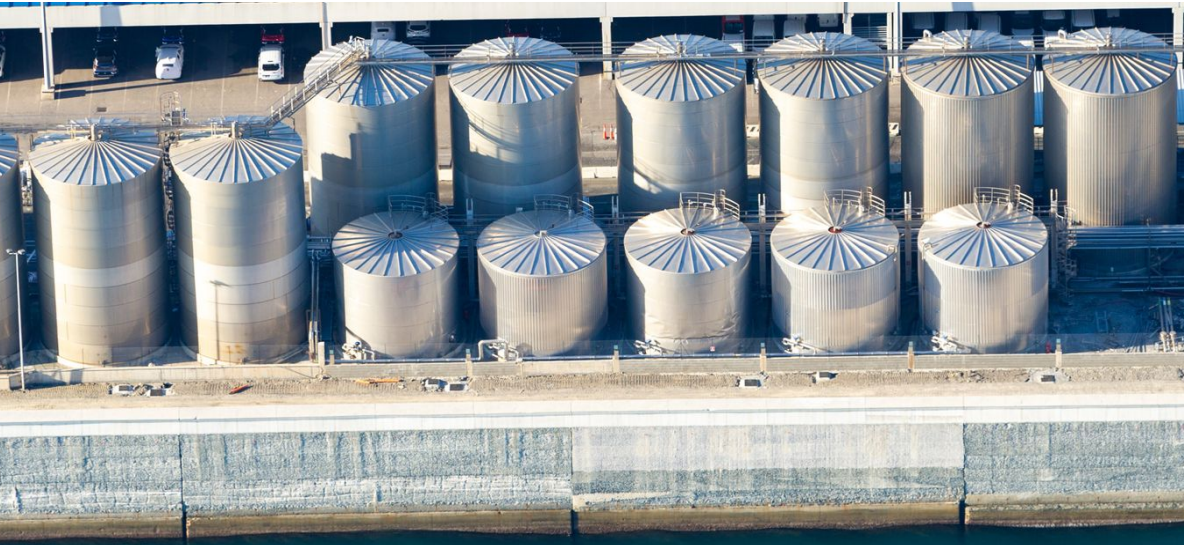
Dal punto di vista della distribuzione geografica, l'inizio del conflitto in Ucraina, e le conseguenti sanzioni nei confronti della Russia, hanno ridotto l'import dai suoi porti aumentando proporzionalmente i volumi scaricati dagli Stati Uniti e dalla Libia.

L'applicazione delle sanzioni all'import di greggio russo, unitamente ad un generale riordino dei trade globali di greggio, ha visto un sostanziale dimezzamento dell'import russo nel corso del 2022 rispetto a quanto registrato nel 2021. Questo calo è stato interamente compensato da un incremento dell'import dagli USA che sono diventati il terzo partner del sistema, preceduti da Turchia e Libia e seguiti dalla Russia. La già citata tendenza, registratasi diffusamente sia a livello nazionale che a livello europeo, è stata una delle cause dell'incremento dei costi energetici. Il prezzo della tipologia di greggio "Urals", varietà russa tipicamente esportata dai porti del Mar Nero, ha chiuso il 2022 registrando un prezzo medio di USD 78,5/bbl, mentre l'indice WTI, riferimento per il petrolio USA esportato dal Golfo del Messico, si è attestato a USD 94,6/bbl. A questo differenziale di prezzo, vanno aggiunti i maggiori costi di trasporto che, nel caso dei porti del sistema, sono passati da un tragitto di circa 1.750 miglia marine ad uno di circa 5.550 miglia marine.

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

Le altre rinfuse liquide riportano risultati contrastanti a seconda delle singole merceologie. Le rinfuse alimentari (prevalentemente olii vegetali e vino) mostrano una buona performance in entrambi gli scali. A Genova nel 2022 hanno raggiunto circa 396 mila tonnellate (+29,5% rispetto al 2021 e +41,5% rispetto al 2019), mentre a Savona si registra un calo (-5,3% rispetto al 2021). dal confronto tra 2022 e 2021 emerge un rallentamento durante i mesi di ottobre e novembre 2022 e una grande concentrazione di volumi ad ottobre 2021. Il risultato complessivo rimane comunque positivo se confrontato con il risultato del 2019 (+68,1%) e conferma il generale stato di salute del segmento delle rinfuse alimentari, con una buona domanda, attuale e prospettica, di un settore atteso in crescita a livello nazionale.

Il settore dei chimici, dopo alcuni segnali di ripresa mostrati nei due trimestri centrali dell'anno, ha chiuso il quarto nuovamente in calo (-13,0% rispetto al quarto trimestre 2021) attestandosi a circa 97 mila tonnellate. Questo risultato ha ridotto il tasso di crescita registrato nei primi nove mesi dell'anno (+9,9%) chiudendo l'anno poco sotto le 473 mila tonnellate (+4,3% rispetto al 2021), ancora lontane dalle 537 mila del 2019 (-12,0%).



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

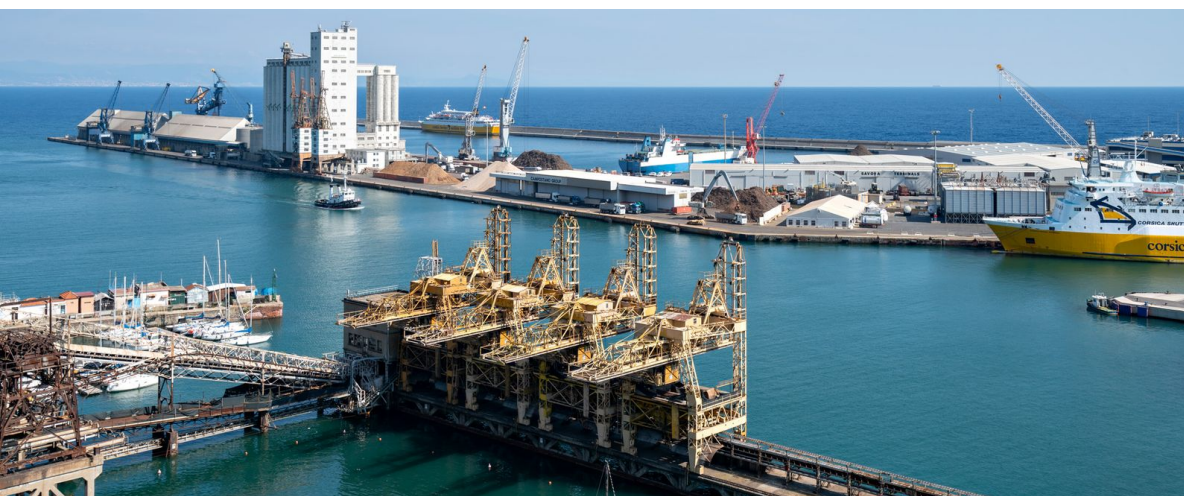
Rinfuse solide

Nel settore delle rinfuse solide il risultato del quarto trimestre del 2022 a livello di sistema ha contribuito a migliorare la performance del progressivo annuo che si è chiuso sostanzialmente in linea rispetto al 2021 (+0,7%).

Come anticipato nelle precedenti note, 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 una leggera crescita di comparto (+2,1%).

Dal punto di vista della performance dei singoli scali del sistema, il 2022 si chiude con due risultati in controtendenza. Nello scalo genovese nonostante un rallentamento dell'1,1% nel quarto trimestre rispetto allo stesso periodo del 2021, l'anno si è chiuso prossimo alle 718 mila tonnellate, in ritardo del 5,7% rispetto al 2021 ma in crescita del 13,9% rispetto al 2019.

Per ciò che riguarda lo scalo di Savona, il quarto trimestre 2022 conferma la buona performance registrata nel corso dell'anno che si è chiuso con una crescita del 3,5% rispetto al 2021 e, sempre tenendo conto delle premesse fatte nel secondo paragrafo, con un risultato in leggero calo rispetto al 2019 (-1,9%).



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

Nello specifico delle differenti componenti commerciali, se il carbone registra risultati positivi (+8,3% rispetto al 2021), i cereali e semi oleosi mostrano performance anche maggiori (+59,2%), mentre i minerali di ferro risultano in calo (-53,8% rispetto al 2021).

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

| RINFUSE SOLIDE | IV TRIMESTRE | | | CONSUNTIVO ANNUO | | |
|----------------|--------------|---------|-------|------------------|-----------|-------|
| | 2021 | 2022 | Var % | 2021 | 2022 | Var % |
| GENOVA | 177.597 | 175.719 | -1,1% | 761.080 | 717.975 | -5,7% |
| SAVONA | 426.298 | 461.854 | 8,3% | 1.759.786 | 1.820.716 | 3,5% |
| TOTALE | 603.895 | 637.573 | 5,6% | 2.520.866 | 2.538.691 | 0,7% |

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 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 3,7% nel corso dei primi undici mesi dell'anno, con una produzione pari a 1.691,4 milioni di tonnellate.

Nel 2022 il mercato europeo ha segnato un risultato anche peggiore, in calo del 10,1% pari a 127,4 milioni di tonnellate prodotte. Come prevedibile, il calo più significativo arriva dai paesi dell'ex Unione Sovietica che registrano un -24,6% a novembre ed un -19,6% sull'intero periodo.

A livello italiano, dopo un buon risultato nel corso del 2021 (miglior risultato dal 2012 con 2,4 milioni di tonnellate di acciaio prodotte), il 2022 ha mostrato una inversione di tendenza con una produzione di 21,6 milioni di tonnellate pari un calo dell'11,5% rispetto al dato del 2021. Oltre la metà di questo calo è imputabile al calo nella produzione degli stabilimenti ex ILVA: depurando il dato complessivo dal risultato del gruppo, la diminuzione nazionale sarebbe rimasta contenuta al 5%.

Il calo produttivo è in buona parte imputabile all'incremento del prezzo dell'energia. In chiave prospettica, considerato il perdurare del conflitto russo-ucraino, è complicato ipotizzare uno scenario affidabile seppure, soprattutto rispetto agli ultimi mesi del 2022, si debbano evidenziare alcuni elementi positivi, in particolare il rallentamento dei costi dell'energia, del gas in particolare.

Nonostante ciò, il gap competitivo sui prodotti energetici continua a rappresentare un elemento critico per il settore. Al momento attuale il costo italiano dell'energia è stimato essere superiore di circa 100€/MWh rispetto a quello francese e di circa 60€/MWh rispetto a quello tedesco.

Per quanto concerne i prodotti siderurgici movimentati sulle banchine del sistema portuale, nonostante le previsioni pubblicate da Acciaierie d'Italia, secondo le quali si sarebbe concretizzato un forte incremento (+40% rispetto al 2021) della produzione dell'acciaieria di Taranto, per un totale di 5,7 milioni di tonnellate prodotte nel 2022, il dato delle movimentazioni relative al 2022 del sistema portuale si attesta a quasi 1,4 milioni di tonnellate, in ritardo rispetto tanto al 2021 (-28,9%) quanto al 2019 (28,0%).

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

Traffico passeggeri

Il 2022 ha rappresentato per il comparto passeggeri l'anno della rimozione delle restrizioni al pieno utilizzo delle capacità delle navi e, per i clienti del settore, la fine delle limitazioni alla mobilità personale. Il sostanziale ritorno alla normalità sia dell'offerta che della domanda di turismo ai livelli precedenti allo scoppio della pandemia si sono concretizzati in una progressiva crescita dei volumi di traffico. Particolarmente positiva è risultata la performance del settore dei traghetti, che ha superato gli anni pre-Covid, attestandosi a 2.661.442 passeggeri in partenza ed arrivo dai Ports of Genoa (+40,3% rispetto al 2021 e +5,2% nel confronto con il 2019). Per quanto riguarda le crociere il risultato si è attestato a 1.571.567 passeggeri, superando largamente i livelli di traffico del 2021 (+165,7%), seppure ancora lontano dalle movimentazioni del periodo precedente alla pandemia (-22,1% vs. 2019), soprattutto a causa dei primi due trimestri, durante i quali erano ancora attive alcune forme di restrizione all'utilizzo completo della capacità.

Tab. 7.1. – Movimentazione passeggeri, Mar Ligure Occidentale, 2019-22, IV trimestre e anno (unità)

| MOVIMENTO PASSEGGERI | 4° TRIMESTRE | | | | CONSUNTIVO ANNO | | | |
|----------------------|--------------|---------|---------|---------|-----------------|-----------|-----------|-----------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| CROCIERE | 542.406 | 26.852 | 260.907 | 554.495 | 2.018.270 | 206.689 | 591.391 | 1.571.567 |
| TRAGHETTI | 256.041 | 125.392 | 228.158 | 291.414 | 2.528.991 | 1.340.298 | 1.897.192 | 2.661.442 |
| TOTALE | 798.447 | 152.244 | 489.065 | 845.909 | 4.547.261 | 1.546.987 | 2.488.583 | 4.233.009 |

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

Nello specifico del settore delle crociere, il risultato dei Ports of Genoa si inserisce in una generale ripresa del comparto in tutto il bacino del Mar Mediterraneo. Secondo quanto elaborato dalla società specializzata Risposte Turismo, infatti, nel 2022 nei primi 20 porti dell'area sono stati movimentati oltre 17 milioni di passeggeri, quasi il 300% in più rispetto al 2021, ancora lontano, però, dai risultati del 2019, quando avevano viaggiato per i principali scali del Mediterraneo oltre 23,8 milioni di passeggeri. A fronte di un lento ritorno alla normalità che si è accompagnato, come già evidenziato, alla rimozione delle restrizioni, le compagnie hanno nettamente ampliato l'offerta rispetto al 2021 con circa 8.300 toccate, avvicinandosi alla performance del 2019.

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

In questo contesto, i Ports of Genoa hanno riaffermato il proprio ruolo nel Mediterraneo, sia come homeport che come destinazione intermedia dei turisti: nel 2022 il sistema si è confermato quale terzo polo per numero di passeggeri, dietro a Barcellona (2.329.332) e Civitavecchia (2.172.438).

Tab. 7.2 - Movimentazione passeggeri, settore crociere, principali porti Mar Mediterraneo, 2021-22, unità

| | 2021 | 2022 | 2022vs21 |
|--------------------|-----------|------------|----------|
| BARCELONA | 549.371 | 2.329.332 | +324% |
| CIVITAVECCHIA | 518.482 | 2.172.438 | +319% |
| PORTS OF GENOA | 591.391 | 1.571.567 | +166% |
| MARSIGLIA | 351.959 | 1.474.707 | +319% |
| PALMA DE MALLORCA | 344.353 | 1.377.413 | +300% |
| NAPOLI | 252.037 | 1.144.246 | +354% |
| PIREO | 303.571 | 850.000 | +180% |
| SANTORINI | 104.042 | 829.217 | +697% |
| MYKONOS | 201.741 | 685.918 | +240% |
| VALENCIA | 130.918 | 623.169 | +376% |
| PRIMI 20 PORTI MED | 4.351.927 | 17.233.630 | +296% |

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

Come anticipato, il risultato dell'anno che si è appena concluso si è concentrato principalmente nel secondo semestre e particolarmente nei mesi estivi, durante i quali i Ports of Genoa hanno raggiunto un livello di performance pari a quello del 2019. Nel terzo trimestre, infatti, sono transitati per i terminal del sistema 616.415 passeggeri (+141,3 vs. 2021, +0,3% vs. 2019). Anche l'ultimo periodo dell'anno ha confermato il totale recupero rispetto al 2019, attestandosi a 554.495 (+112,5% vs. 2021, +2,2% vs. 2019).

Tab. 7.3 - Movimentazione passeggeri, settore crociere, Ports of Genoa, 2019-22, unità

| PASSEGGERI CROCIERE | CONSUNTIVO ANNO | | | |
|------------------------|------------------|----------------|----------------|------------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| I TRIMESTRE | 223.606 | 165.915 | 13.628 | 65.190 |
| II TRIMESTRE | 637.644 | 1.494 | 61.415 | 335.467 |
| III TRIMESTRE | 614.614 | 12.428 | 255.441 | 616.415 |
| IV TRIMESTRE | 542.406 | 26.852 | 260.907 | 554.495 |
| TOTALE | 2.018.270 | 206.689 | 591.391 | 1.571.567 |

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

Oltre che sul versante della domanda, l'attenzione che si sta focalizzando sul settore delle crociere è confermata anche dalla prospettiva dell'offerta alla clientela: il numero di toccate nei terminal dei Ports of Genoa, che si è attestato a 477 call, è cresciuto, infatti, non solo rispetto al 2021 (+262), ma anche nel confronto con il 2019 (+41). A beneficiare particolarmente dell'ampliamento dell'offerta di partenze è stato lo scalo di Genova, in crescita di 186 toccate rispetto al 2021 e di 47 rispetto al 2019, concentrate soprattutto nel terzo e nel quarto trimestre. Per quanto riguarda il porto di Savona si è registrata un significativo aumento di call rispetto al 2021 (149 vs. 73) che hanno riportato in sostanziale equilibrio l'offerta di servizi rispetto al 2019 (149 vs. 155).

Sulla scorta dell'andamento positivo della seconda parte dello scorso anno, nel 2023 il settore crocieristico proseguirà il proprio percorso di ritorno alla normalità che dovrebbe condurre il sistema nazionale in linea con i livelli del 2019 ad oltre 12,3 milioni di passeggeri. Nel solco di questa crescita, i Ports of Genoa dovrebbero tornare a superare i 2 milioni di passeggeri in transito o in partenza dai loro scali.

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

Sul versante dei traghetti, il 2022 ha rappresentato non solo il ritorno ai livelli di traffico degli anni precedenti la pandemia, ma anche un significativo consolidamento delle movimentazioni, soprattutto nel periodo estivo. Nel corso del 2022, sui traghetti che offrono collegamenti fra i Ports of Genoa, le isole maggiori e altri porti della sponda meridionale del Mediterraneo hanno viaggiato 2.661.442 passeggeri, in crescita del 40,3% rispetto al 2021 e del 5,2% rispetto al 2019. Particolarmente positivo è stato il risultato conseguito nel periodo primaverile e in quello estivo: sia nel secondo che nel terzo trimestre il sistema ha superato i livelli di traffico del 2019, attestandosi rispettivamente a 542.242 (+0,8% vs. 2019) e 1.717.027 (+8,7% vs. 2019).

Tab. 7.4 - Movimentazione passeggeri, settore traghetti, Ports of Genoa, 2019-22, unità

| PASSEGGERI TRAGHETTI | CONSUNTIVO ANNO | | | |
|----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| I TRIMESTRE | 154.672 | 130.993 | 86.612 | 110.759 |
| II TRIMESTRE | 538.151 | 107.772 | 266.345 | 542.242 |
| III TRIMESTRE | 1.580.127 | 976.141 | 1.316.077 | 1.717.027 |
| IV TRIMESTRE | 256.041 | 125.392 | 228.158 | 291.414 |
| TOTALE | 2.528.991 | 1.340.298 | 1.897.192 | 2.661.442 |

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

Particolarmente positiva è risultata la performance del porto di Savona che ha raggiunto nel 2022 i 486.326 passeggeri (+122,2% vs. 2021, +35,0% vs. 2019), principalmente a ragione dell'introduzione di una nuova linea regolare per Porto Torres a partire dal mese di maggio.

Si confermano, infine, nel corso del 2022 sostanzialmente i pesi fra le destinazioni: la Sardegna rappresenta, infatti, oltre il 50% del totale, seguita dai collegamenti con la Corsica (17%) e la Sicilia (15%).

Autorità di Sistema Portuale del
Mar Ligure Occidentale

Palazzo San Giorgio
Via della Mercanzia 2
16124 Genova

marketing@portsofgenoa.com



www.portsofgenoa.com