

Report Traffici

Q4 2020

portsofgenoa.com



**The Southern
Gateway to Europe**

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

Scenario di sistema

La diffusione del Covid-19 e le misure poste in essere dai governi mondiali per rallentare la propagazione del virus e ridurre il bilancio delle vittime, hanno assunto nel giro di alcuni mesi un carattere globale tale da causare gravi perturbazioni al tessuto economico del paese determinando una minore domanda di merce oltre che pesanti effetti occupazionali.

L'attuale crisi, che mantiene contorni non ancora del tutto identificabili, sia per dimensioni sia per durata nel tempo, si è innestata su un contesto economico internazionale non florido e che mostrava già i primi sintomi di rallentamento.

Per quanto riguarda l'economia italiana, la stima dei conti economici relativi al 2020 conferma la portata eccezionale della pandemia mostrando una diminuzione dei principali indicatori relativi all'economia nazionale: il PIL ha registrato una flessione (-5,4% nel primo trimestre e -12,4% nel secondo trimestre) che riflette gli effetti delle restrizioni su consumi, investimenti ed esportazioni, che si sono registrati a partire dal mese di aprile. Dopo il marcato aumento nel terzo trimestre (+16%), crescita generata prevalentemente da una prima ripresa delle attività economiche a seguito del lockdown, l'attività economica è attesa diminuire nel quarto trimestre, condizionata dall'emergenza sanitaria e dalle nuove misure di contenimento della diffusione del COVID-19.

Anche la dinamica dei traffici che caratterizzano la movimentazione delle merci e dei passeggeri è destinata ad essere drasticamente influenzata dagli effetti che una crisi sanitaria globale senza precedenti sta producendo sull'economia mondiale e su quelle dei singoli paesi.

L'andamento del commercio mondiale si riflette inevitabilmente sullo shipping, considerato che il trasporto via mare concentra oltre il 90% degli scambi mondiali. Clarkson Research stimava per il 2020 un calo del volume globale dei traffici di circa il 10% rispetto al 2019, un dato mai registrato negli ultimi quarant'anni, nel corso dei quali i commerci mondiali avevano subito una unica contrazione nel 2009, a seguito della crisi finanziaria globale.

1. Scenario

2. Container

3. Merce convenzionale

4. Rinfuse liquide

5. Rinfuse solide

6. Funzione industriale

7. Passeggeri

Il diffondersi asimmetrico del virus ha prodotto effetti lungo la filiera trasportistica già a partire da febbraio. Infatti, ben prima del verificarsi dei primi casi conosciuti in Italia, il commercio globale ha dovuto fare i conti con l'interruzione delle principali attività industriali in Cina, paese che primo fra tutti ha dovuto fronteggiare svariate settimane di lockdown agli inizi del 2020.








I porti cinesi hanno registrato per primi un crollo nelle movimentazioni in concomitanza con il blocco della produzione industriale e delle attività logistiche. In Europa la flessione delle movimentazioni è iniziata a fine febbraio ed è proseguita a marzo, per acuirsi nei mesi successivi, a seguito dell'introduzione delle restrizioni alle attività economiche decise da tutti i governi nazionali.


L'International Association of Ports and Harbors (IAPH) conferma comunque che la crisi delle movimentazioni portuali è diffusa in tutti i continenti ed è estesa a tutti i settori di traffico con le crociere e i container tra i segmenti più colpiti.

Nel contesto portuale italiano, data anche l'omogeneità con cui la pandemia ha colpito il nostro Paese, il traffico commerciale del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha registrato 58.456.508 tonnellate, pari al -14,2% rispetto al 2019. Tale riduzione, seppure con alcune diversificazioni, ha coinvolto tutte le tipologie di traffico, dai container (-4,9%), al traffico convenzionale (-13,5%), fino alle rinfuse solide che chiudono l'anno con una contrazione del 30,5%.

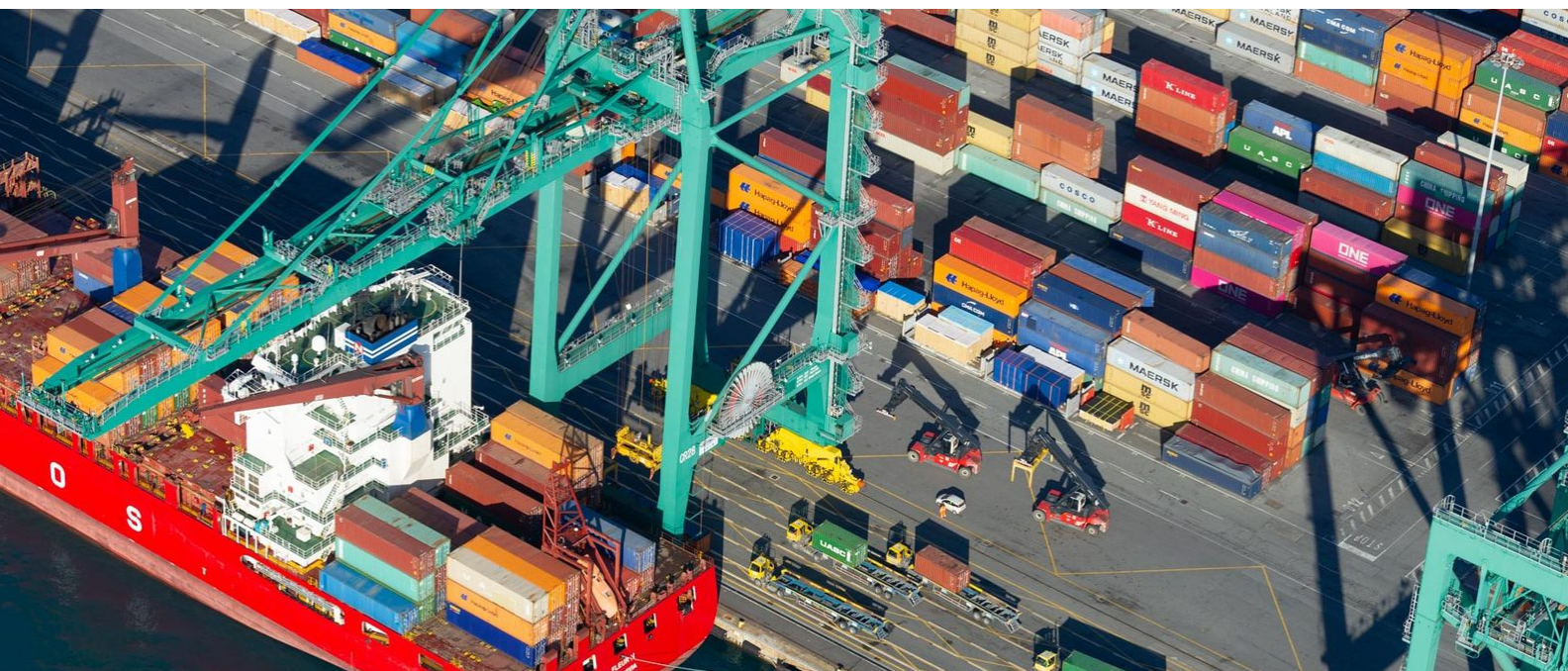
Ciononostante, l'AdSP MaLO mantiene il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione di container, con 2.498.850 di TEU movimentati nell'anno, settore nel quale i porti di Genova e Savona rappresentavano nel 2019 oltre il 32% del traffico gateway nazionale, sia nel traffico passeggeri che, sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di marzo, conferma il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale al primo posto per traffico crocieristico nel 2020.

Statistiche generali traffici, Mar Ligure Occidentale, Q4 e 2019-20

	Tonnellate	Q4 2019	Q4 2020	VAR. %	GEN-DIC 2019	GEN-DIC 2020	VAR. %
 MERCE CONTAINERIZZATA		6.112.246	6.354.880	+4,0%	25.202.782	23.977.246	-4,9%
 MERCE CONVENZIONALE E ROTABILE		3.712.087	3.572.314	-3,8%	15.239.628	13.179.499	-13,5%
 RINFUSE SOLIDE		584.411	706.713	20,9%	3.113.363	2.162.928	-30,5%
 OLI MINERALI		5.132.111	4.020.494	-21,7%	20.784.388	16.002.575	-23,0%
 ALTRE RINFUSE LIQUIDE		219.972	220.903	+0,4%	877.197	791.423	-9,8%
 FUNZIONE INDUSTRIALE		298.083	346.876	+16,4%	1.934.579	1.313.332	-32,1%
 BUNKERS		224.031	216.930	-3,2%	969.176	1.029.554	-6,2%
TOTALE GENERALE		16.282.940	15.439.108	-5,2%	68.121.113	58.456.508	-14,2%

	Unità	Q3 2019	Q4 2020	VAR. %	GEN-DIC 2019	GEN-DIC 2020	VAR. %
 TOTALE CONTAINERS TEU		648.097	677.441	+4,5%	2.669.917	2.498.850	-6,4%
 NAVI ARRIVATE		1.83	1.615	-11,7%	8.493	6.794	-20,0%
 TSL		57.615.813	59.028.905	+2,5%	250.153.601	222.966.872	-10,9%

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



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

I traffici containerizzati

L'erompere della pandemia da Covid-19 nei primi mesi del 2020 aveva delineato per l'industria del trasporto di container via mare uno scenario di traffici del tutto simile e in qualche misura peggiore rispetto alla crisi dei volumi successivo alla crisi finanziaria del 2008. La chiusura delle attività produttive nel mese di marzo in Cina, l'impossibilità per la filiera logistica asiatica di rifornire i porti e il diffondersi dei contagi anche in Europa e Stati Uniti avevano configurato previsioni di calo dei traffici superiori al 10% per l'anno.

Tali previsioni risultavano confermate dalle iniziative dei governi europei che, nel corso della primavera, avevano ordinato diverse misure di chiusura delle attività produttive e di commercio e di limitazione agli spostamenti dei cittadini.

Nella seconda parte dell'anno si è registrata una riduzione dei contagi in Cina con una contemporanea diffusione degli stessi in Occidente. Questa dinamica ha contribuito a favorire un rapido recupero dei traffici di contenitori, soprattutto in esportazione dall'Asia. A determinare questo andamento inatteso dei volumi è stato soprattutto il boom dell'e-commerce, favorito proprio dalle restrizioni ai movimenti che ha costretto molta parte dei cittadini a modificare stili di vita e scelte nei consumi.

Il 2020 è stato perciò, almeno dal punto di vista del traffico globale di container, un anno decisamente meno negativo di quanto si potesse immaginare in primavera: a fronte di previsioni estremamente negative che ancora a giugno traguardavano un calo dei volumi attorno al -7%, il consuntivo di fine anno si assesta attorno al -3%.

Dal punto di vista operativo, diversamente dal passato, i global carrier, anche grazie alla concentrazione dei servizi in alleanze che prevedono la condivisione della stiva sulle rotte principali, sono riusciti a gestire la capacità disponibile, riuscendo nell'intento di evitare l'ampliarsi dello sbilanciamento fra domanda di trasporto e offerta di spazi che strutturalmente caratterizza l'industria.

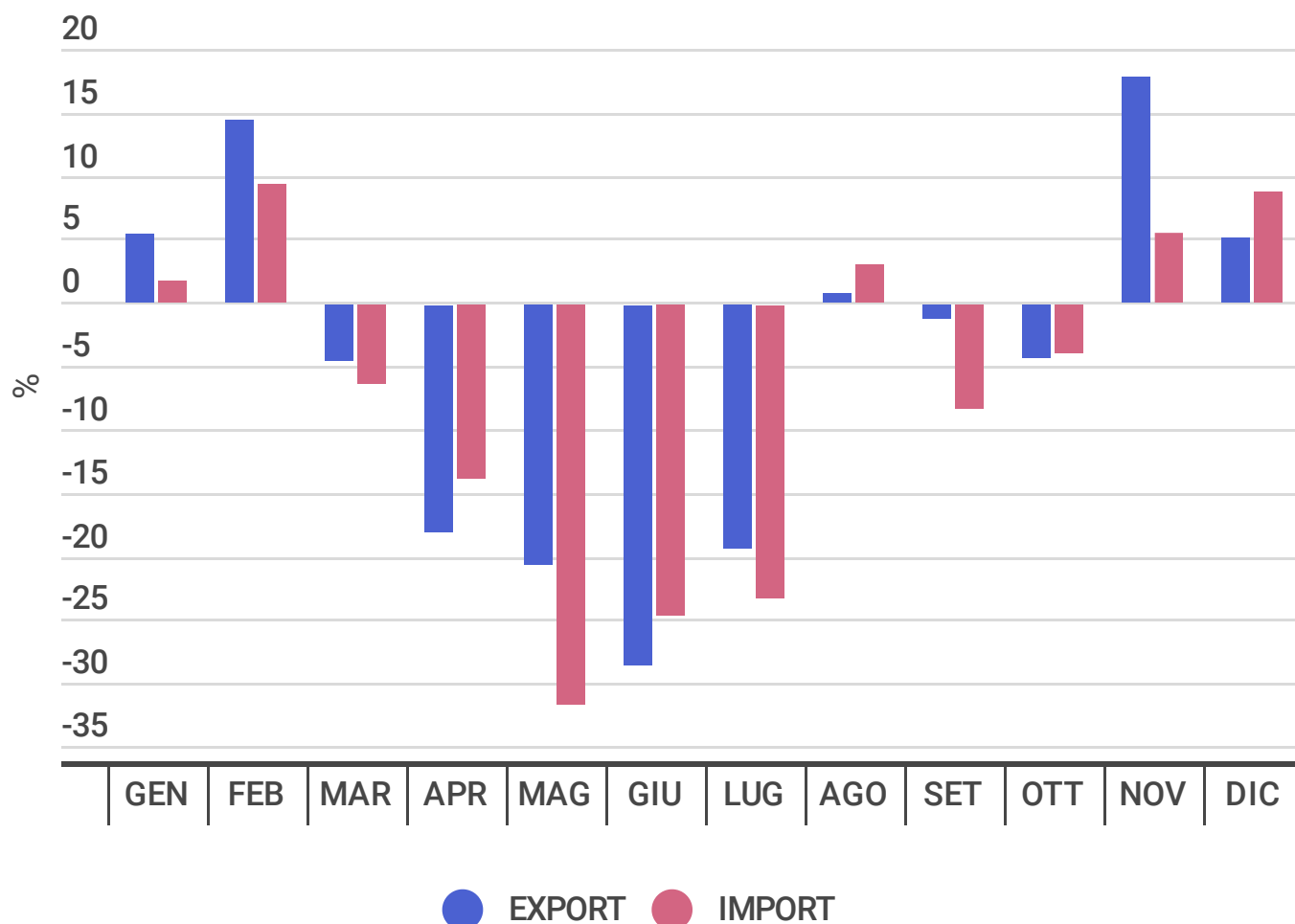


1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale
4. Rinfuse liquide
5. Rinfuse solide
6. Funzione industriale
7. Passeggeri

Le scelte operative degli armatori hanno determinato nei primi mesi del diffondersi della pandemia la cancellazione di numerose toccate e di alcuni servizi, oltre che la revisione delle rotazioni. Tale politica ha permesso ai carrier di operare in sostanziale equilibrio di offerta, evitando la caduta dei noli, che, in linea con il ritorno della domanda a livelli addirittura superiori al 2019, sono invece cresciuti nel corso dell'anno fino addirittura a triplicare.

In tale dinamica globale anche i Ports of Genoa hanno registrato un andamento simile, seppure accentuato soprattutto nella prima parte dell'anno dal lock down della primavera e dal deciso rallentamento dell'economia nazionale (-17,3% nel secondo trimestre), sia in termini di consumi (-10,6%) che di produzione industriale (-25,8%).

Andamento dei traffici containerizzati, Ports of Genoa, 2020 vs. 2019, (TEU)



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

A fronte di risultati estremamente positivi registrati dei primi due mesi dell'anno, a partire dal mese di marzo, in corrispondenza del primo lockdown e del crollo delle importazioni dall'Asia, i volumi di traffico si sono ridotti in maniera sostanziale (-22,9% nel secondo trimestre), anche a causa del sostanziale arresto delle esportazioni verso i mercati di riferimento della nostra economia, in primo luogo gli Stati Uniti, dove nel frattempo aveva iniziato a diffondersi il contagio. Nella seconda metà dell'anno, seppure in ritardo rispetto allo scenario globale, i volumi sono tornati a crescere anche ben oltre i livelli di traffico del 2019 (+4,5% nel quarto trimestre).

Il consuntivo del 2020 registra perciò un calo rispetto all'anno precedente pari al 6,4%, per un totale di 2.498.850 movimentati negli scali del sistema.

Andamento dei traffici containerizzati, hinterland e transhipment per direzione, Ports of Genoa, 2020 vs. 2019, (TEU)

in TEU	DIREZIONE	Q1	Q2	Q3	Q4	2020
HINTERLAND	EXPORT	267.326	220.1	261.435	298.746	1.047.607
	PIENI IMPORT	169.792	142.295	154.126	150.314	616.527
	TOTALE PIENI	437.118	362.395	415.561	449.06	1.664.134
	EXPORT	27.071	23.088	18.987	14.608	83.754
	VUOTI IMPORT	113.553	98.284	109.355	144.053	465.245
	TOTALE VUOTI	140.624	121.372	128.342	158.661	548.999
	TOTALE	577.742	483.767	543.903	607.721	2.213.133
TRANSHIPMENT	TOTALE	85.929	65.751	62.356	71.681	285.717



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

Dal punto di vista dell'impatto economico dei porti rispetto all'hinterland di riferimento, seppure globalmente in contrazione rispetto all'anno precedente, il risultato relativo alla movimentazione di container pieni è stato impattato in maniera minore (-3,8%). A subire maggiormente, invece, è stata la movimentazione di vuoti, che ha sofferto principalmente dell'andamento molto negativo delle esportazioni nei mesi primaverili ed è invece tornata a crescere nel corso dell'ultimo trimestre (+4,3%). Le attività di transhipment, anche a causa della revisione dei servizi marittima occorsa nel corso dell'anno, ha subito una brusca contrazione pari al 10,2% (285.717 TEU).

Il peso complessivo del trasbordo si riduce, quindi, ulteriormente rispetto del 13,9% registrato nel 2017, passando all'11,4% del 2020. Il sistema del Mar Ligure Occidentale rimane, fra i porti principali del Mediterraneo e anche del Northern Range, quello in cui in trasbordo incide meno rispetto al totale dei volumi e perciò maggiormente vocato al servizio del proprio hinterland e dell'economia produttiva e distributiva del Nord Italia.

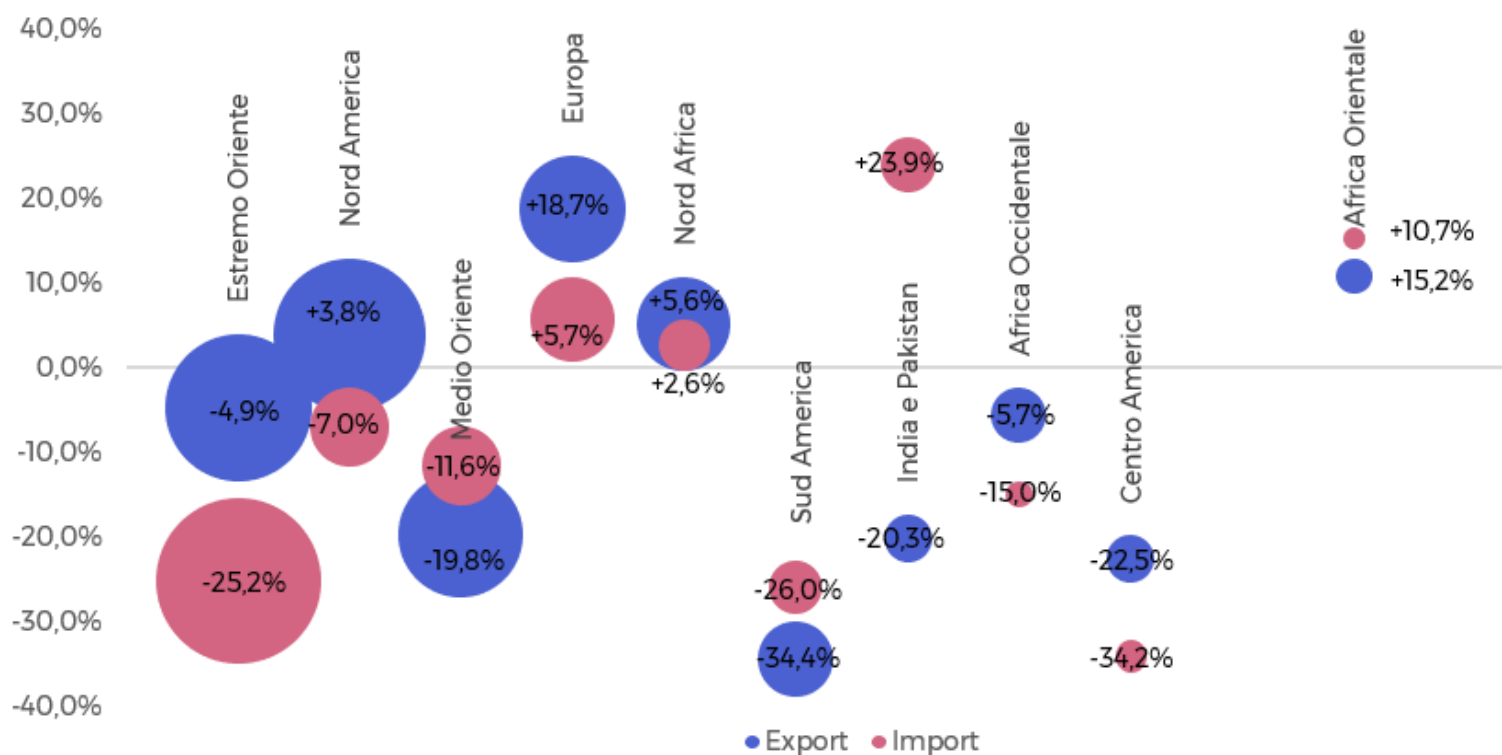
Andamento dei traffici containerizzati, hinterland e transhipment per direzione, Ports of Genoa, 2020 vs. 2019, (%)

%		DIREZIONE	Q1	Q2	Q3	Q4	2020
HINTERLAND	PIENI	EXPORT	6,2%	-19,1%	-0,5%	8,6%	-1,3%
		IMPORT	-3,6%	-18,6%	-7,3%	-0,2%	-7,7%
		TOTALE PIENI	2,2%	-18,9%	-3,2%	5,5%	-3,8%
	VUOTI	EXPORT	-21,1%	-35,7%	-44,1%	-26,2%	-32,4%
		IMPORT	3,3%	-25,5%	-11,8%	8,8%	-6,6%
		TOTALE VUOTI	-2,5%	-27,7%	-18,7%	4,3%	-11,8%
		TOTALE	1,0%	-21,3%	-7,4%	5,1%	-5,9%
TRANSHIPMENT		TOTALE	20,8%	-33,1%	-20,8%	2,2%	-10,2%

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

Dal punto di vista delle relazioni geografiche, calcolate solo sul traffico dei container pieni, seppure ridimensionate dal punto di vista dei volumi rispetto al 2019, si conferma il ruolo di riferimento delle due principali aree di commercio transoceanico del nostro sistema: l'Estremo Oriente continua a rappresentare il principale partner per le importazioni (oltre 300.000 TEU, in contrazione del 25,2% rispetto all'anno precedente), mentre il Nord America è la prima area di destinazione dei container in partenza dagli scali di Genova e Savona (258.000 TEU, addirittura in crescita del 3,8% nei 12 mesi).

Andamento dei traffici containerizzati per aree geografiche, Ports of Genoa, 2020 vs. 2019, (TEU)



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

Nel corso del 2020, oltre alla pandemia e agli effetti che essa ha prodotto nel tessuto economico di riferimento, fra i principali eventi che hanno rappresentato un elemento di rilievo per il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale va sicuramente ricordato l'avvio a febbraio dell'attività nei due nuovi terminal di Vado Gateway, operato congiuntamente da APM Terminals e Cosco, e ad ottobre del Genoa Mediterranean Gateway (Calata Bettolo), gestito dal gruppo MSC.

Mentre per quanto riguarda il terminal di Calata Bettolo i volumi movimentati non hanno rappresentato quantitativi estremamente significativi (10.316 TEU), anche in virtù dell'inizio delle attività su una porzione limitata del piazzale e della banchina disponibili, presso la piattaforma di Vado sono stati movimentati oltre 90.000 TEU, grazie alla concentrazione dei servizi per il Medio Oriente di Maersk e l'apertura di un servizio shuttle settimanale di collegamento col Pireo, che è l'hub principale di Cosco nel Mediterraneo.

In termini di offerta di servizi marittimi nel sistema si registrano i fenomeni di concentrazione tipici dell'industria: nel corso degli ultimi quattro anni, a fronte di una sostanziale riduzione del numero delle call settimanali (passate da 47 in totale nel secondo trimestre del 2017 a 34 a fine 2020 e da 23 a 18 sulle direttrici oceaniche extra-Med) si è registrata una identica, ma opposta tendenza alla crescita della capacità media delle navi (da 3.170 TEU a oltre 4.000 in totale e da 5.770 a 6.420 TEU sulle rotte principali, esclusi i feeder e le relazioni intra-Med).

Anche sul versante dell'offerta il 2020 ha comunque rappresentato un elemento di notevole variabilità, soprattutto nel secondo e terzo trimestre, durante i quali si sono registrati i picchi di cancellazioni. Il 2020 è stato però al contempo l'anno durante il quale per la prima volta due navi di capacità superiore ai 17.000 TEU hanno toccato il porto di Genova.



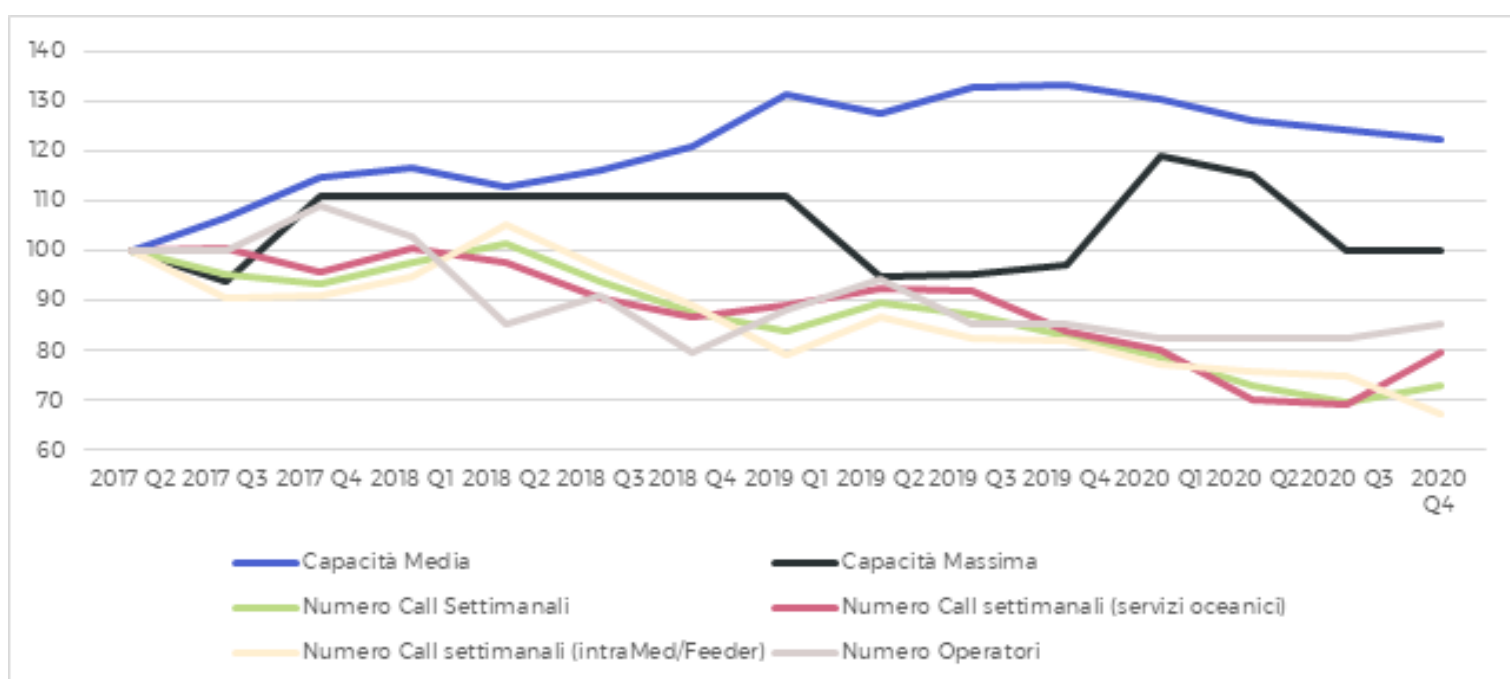
1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale
4. Rinfuse liquide
5. Rinfuse solide
6. Funzione industriale
7. Passeggeri

In controtendenza con lo scenario complessivo del traffico containerizzato, la movimentazione di merci via ferrovia da e verso l'hinterland degli scali del sistema portuale ha registrato nel 2020 un incremento di volumi pari al 4.0% rispetto all'anno precedente. Il numero di container trasportato è, perciò, di 323.075 TEU su base annua, movimentati su 7.877 treni e 132.727 carri.

A contribuire maggiormente alla crescita dei traffici contribuiscono primariamente il polo di Genova Prà, che vede crescere il numero di treni (da 4.434 a 4.705) e Vado Gateway, che, in linea con le intenzioni espresse in fase di avvio delle attività, nonostante le difficoltà della congiuntura, ha comunque movimentato su ferrovia oltre 25.000 TEU, pari al 27,8% del totale dei volumi del terminal.

Nel 2020 i container trasportati via ferro hanno rappresentato il 14,5% del totale dei container gateway movimentati in entrata e uscita dagli scali del sistema: il rail ratio (rapporto fra container via ferrovia e totale dei volumi marittimi) è risultato quindi in decisa crescita rispetto al 2019 (13,4%) e sostanzialmente pari al 2017 (14,4%), ultimo anno in cui si era riuscita a garantire una continuità operativa sulle linee lungo tutto l'arco dei dodici mesi.

Andamento della capacità delle navi, numero di call settimanali, numero operatori, Ports of Genoa, 2017-20, 2017 Q2=100



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

In arrivo presso i parchi ferroviari del porto, i treni trasportano sostanzialmente solo container pieni pronti per essere imbarcati, mentre sulla direzione inversa di prosecuzione del viaggio via mare in importazione, i container vuoti rappresentano il 68% del volume totale, in quanto vengono movimentati nei retroporti per essere resi disponibili in prossimità dei centri industriali e produttivi.

Traffico Ferroviario, Volumi Container, Import/Export, Ports of Genoa, 2020 (TEU)

		DIREZIONE		PESO SU TOTALE	
		PIENI	VUOTI	PIENI	VUOTI
VOLUMI VIA TRENO	ARRIVO	177.476	1.312	99%	1%
	PARTENZA	45.233	90.054	31%	69%
	TOTALE	222.709	100.366		

Il trasporto cresce principalmente in arrivo nei terminal: il numero di container pieni in esportazione movimentati via ferro è cresciuto del 10% rispetto all'anno precedente, assestandosi al 15,8% di rail ratio, mentre le importazioni crescono solo del 4,8%, consolidando comunque il modal split al 13,1%. A subire maggiormente nel corso dell'anno sono le partenze di container verso l'hinterland, che, essendo a servizio delle esportazioni, hanno risentito del calo dei volumi nei mesi centrali dell'anno.

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

Ancor più di quanto registrato nei traffici complessivi del sistema, l'evoluzione della pandemia e dei commerci internazionali ha influenzato le tendenze della movimentazione di container in export e import.

Traffico Ferroviario, Volumi Container, Import/Export, Ports of Genoa, 2019-20 (TEU)

DIREZIONE	PIENI/VUOTI	1Q	2Q	3Q	4Q
ARRIVO	PIENI	4,9%	-22,3%	13,5%	53,7%
	VUOTI	-35,7%	-18,7%	118,0%	-47,2%
PARTENZA	PIENI	-15,2%	-8,5%	14,7%	40,2%
	VUOTI	-1,1%	-28,1%	-16,0%	35,5%


In termini di aree geografiche interne, la simulazione, pur suscettibile di alcune approssimazioni restituisce un quadro in cui appare evidente come la modalità ferroviaria risulti più competitiva su distanze maggiori.

Seppure, infatti, la Lombardia rappresenti sostanzialmente il 50% dei volumi in entrata e uscita dagli scali, questa percentuale scende al 36,6% con specifico riferimento al traffico ferroviario, in linea con l'anno precedente. All'opposto, nel caso di Triveneto (principalmente Interporto di Padova) ed Emilia-Romagna, queste due regioni pesano maggiormente rispetto al totale dei volumi mossi su ferrovia rispetto ai traffici complessivi.

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

Il *rail ratio* della Lombardia si attesta, quindi, al 10,0%, più basso rispetto a quello del sistema, mentre quello di Triveneto ed Emilia-Romagna appare più alto (rispettivamente 26,5% e 39,6%).

Traffico Ferroviario, Volumi Container per Aree Geografiche, Ports of Genoa, 2020 (TEU)

	VOLUMI VIA TRENO		RAIL RATIO
	TEU	PESO %	
LOMBARDIA	118.308	36,62%	10,9%
TRIVENETO	85.196	26,37%	36,5%
EMILIA-ROMAGNA	73.819	22,85%	39,6%
PIEMONTE	42.548	13,17%	9,6%
ALTRE	3.204	0,99%	0,1%
TOTALE	323.075		14,5%



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

Merce convenzionale

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.

Durante il 2020, dato il blocco quasi totale della produzione italiana di auto proseguito per diversi mesi successivamente al lockdown di marzo, il mercato dell'auto ha visto un drastico calo delle immatricolazioni (-27,9% in Italia e -29% in Europa).

Per questa ragione, il segmento degli acciai che è in buona parte legato al settore dell'automotive è stato forse il segmento più colpito tra quelli elencati precedentemente.

Il segmento dei rotabili, oltre che all'impatto generalizzato che l'epidemia ha avuto sull'economia nazionale, è stato penalizzato dalla sospensione di diversi mesi di molti servizi Ro-Pax su cui normalmente viene imbarcata una quota di traffico rotabile.

Il traffico di merce convenzionale ha chiuso il 2020 movimentando circa 13,2 milioni di tonnellate, un risultato in forte calo rispetto a quello dell'anno precedente. Questo trend è stato comune a tutte le principali componenti del traffico convenzionale seppur con incidenza diversi tra i diversi segmenti ed i gli scali del sistema.

Il traffico di rotabili ha chiuso l'anno con un vistoso calo pari all'11,5% rispetto alle performance registrate nel corso del 2019. Come anticipato in precedenza, il periodo peggiore per questa tipologia di traffico è stato quello dei mesi coincidenti con il lockdown iniziato a marzo, mentre dopo il mese di luglio la contrazione si è mostrata decisamente più contenuta chiudendo l'ultimo quarto dell'anno con un calo del 3,4%.

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

Analizzando le performance dei singoli porti del sistema, si notano alcune differenze: se il bacino di Sampierdarena ha mostrato un calo annuo più contenuto (-8,4%) in termini di tonnellate, i porti di Savona e Vado Ligure hanno registrato una contrazione più significativa pari al 17,8%.

Oltre alle cause precedentemente citate che hanno indistintamente penalizzato i traffici portuali italiani, le ragioni di questa discrepanza tra i due scali sono prevalentemente legate alla forte specializzazione del porto di Savona nel trasporto di auto, un settore, come detto, particolarmente penalizzato dal blocco delle attività e dei consumi a seguito del lockdown.

Movimentazione merce convenzionale, Mar Ligure Occidentale, 2019-2020, primi 9 mesi (tonn)

MERCE CONVENZIONALE		Q4 2019	Q4 2020	VAR. %	GEN-DIC 2019	GEN-DIC 2020	VAR. %
GENOVA	Rotabili	2.294.293	2.231.653	-2,7%	8.917.980	8.166.898	-8,4%
	Merce varia	106.62	103.251	-3,2%	519.937	389.511	-25,1%
	Auto al seguito	83.444	54.023	-35,3%	725.949	429.539	-40,8%
SAVONA	Rotabili	1.074.609	1.010.944	-5,9%	4.296.472	3.530.266	-17,8%
	Merce varia	153.121	172.443	12,6%	779.287	663.235	-14,9%
TOTALE		3.712.087	3.572.314	-3,8%	15.239.625	13.179.449	-13,5%

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

1. Scenario
2. Container
- 3. Merce convenzionale**
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, il 75,2% delle movimentazioni del porto di Genova ha come origine o destinazione altri porti italiani, con le isole maggiori che registrano la maggiore frequenza di servizi, seguiti da Tunisia, Malta e Marocco rispettivamente al 13,4%, 7,6% e 1,4 %.

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, caratterizzato da un calo generalizzato, è composto da servizi specializzati molto eterogenei tra loro e, di conseguenza, registra variazioni anche molto consistenti analizzando i singoli mercati che lo compongono.

I traffici di prodotti metallici hanno mostrato un deciso calo con una decrescita annua del 32,9% nel porto di Genova e del 50,7% in quello di Savona, mentre i prodotti forestali mostrano andamenti divergenti tra i due scali con Genova in crescita del 43,7% e Savona in diminuzione del 10,0%. La frutta movimentata nel porto savonese ha chiuso l'anno con una lieve flessione del 3,4% rispetto al 2019.

Così come per i traffici di rotabili, buona parte della contrazione dei traffici di prodotti metallici è stata concentrata tra i mesi di marzo e giugno, mostrando poi successivi segnali di ripresa e chiudendo l'ultimo trimestre del 2020 con movimentazioni in linea con quelli del 2019 (-2,4%). Per quanto riguarda i traffici di prodotti forestali, la crescita registrata nel porto di Genova rispetto all'anno precedente non può essere ricondotta a variabili legate alla domanda ma dipende dalle limitazioni operative che hanno caratterizzato il terminal dal punto di vista delle disponibilità delle aree.

1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale
- 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 che 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, oltre che ascrivibile ad una generalizzata riduzione dei consumi di combustibili fossili dovuta alle normative antinquinamento sempre più stringenti, è largamente imputabile alle misure restrittive adottate nei vari paesi che hanno drasticamente ridotto la domanda di trasporto terrestre ed aereo.

Per il 2021 è prevista una ripresa solo parziale che potrebbe vedere crescere la domanda di crudo solamente di 500.000 barili al giorno, rimanendo su livelli decisamente inferiori a quelli registrati nel corso del 2019.

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

Nel corso del 2020 gli oli minerali hanno subito un calo del 23,0%, chiudendo l'anno con una movimentazione pari a circa 16 milioni di tonnellate (10,1 nello scalo di Genova e 5,9 in quello di Savona-Vado Ligure).

1. Scenario
2. Container
3. Merce convenzionale
- 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, Russia, ed Egitto. 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 cali più contenuti contrastanti con un calo dei traffici di oli vegetali e vino del 4,4% ed una maggiore decrescita dei prodotti chimici (-13,2%).

Movimentazione rinfuse liquide, Mar Ligure Occidentale, 2019-2020 (tonn)

RINFUSE LIQUIDE		Q4 2019	Q4 2020	VAR. %	GEN-DIC 2019	GEN-DIC 2020	VAR. %
GENOVA	OLI MINERALI	3.517.603	2.462.606	-30,0%	14.544.799	10.087.153	-30,6%
	ALTRE RINFUSE LIQUIDE	200.525	198.596	-1,0%	817.151	716.384	-12,3%
	Oli vegetali, vino	81.78	69.24	-15,3%	279.829	249.888	-10,7%
	Prodotti chimici	118.745	129.356	8,9%	537.322	466.496	-13,2%
SAVONA	OLI MINERALI	1.614.508	1.557.888	-3,5%	6.239.589	5.915.422	-5,2%
	ALTRE RINFUSE LIQUIDE	19.447	22.307	14,7%	60.046	75.039	25,0%
	Oli vegetali, vino	19.447	22.307	14,7%	60.046	75.039	25,0%
	Prodotti chimici	0	0	-	0	00	-
TOTALE		5.352.083	4.241.397	-20,8%	21.661.585	16.793.998	-22,5%

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

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

Rinfuse solide

Le rinfuse solide movimentate nel 2020 a livello di sistema mostrano un significativo calo (-30,5%). I traffici dello scalo di Genova hanno chiuso l'esercizio a 594 mila tonnellate, pari ad un calo del 5,7%, mentre lo scalo di Savona mostra una contrazione decisamente maggiore con un calo del 36,8% che lo porta a chiudere l'anno a circa 1,6 milioni di tonnellate movimentate rispetto ai quasi 2,5 milioni movimentati nello stesso periodo del 2019.

Movimentazione rinfuse solide, Mar Ligure Occidentale, 2019-2020 (tonn)

RINFUSE SOLIDE	Q4 2019	Q4 2020	VAR. %	GEN-DIC 2019	GEN-DIC 2020	VAR. %
GENOVA	154.498	212.341	37,4%	630.288	594.345	-5,7%
SAVONA	429.913	494.372	15,0%	2.483.075	1.568.584	-36,8%
TOTALE	584.411	706.713	20,9%	3.113.363	2.162.929	-30,5%

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

Anche in questo caso la drastica riduzione registratasi tra i mesi di aprile e maggio (con cali anche del 67% rispetto all'anno precedente) ha penalizzato l'intera performance annuale che ha chiuso con un calo del 30,5%. Nonostante il risultato registrato, alcuni segnali di ripresa si sono visti successivamente alla ripresa dell'attività industriale, con un aumento della domanda che ha portato alla chiusura in controtendenza dell'ultimo trimestre (+20,9%).

Per quello che riguarda questo segmento di traffico, vanno segnalati anche eventi endogeni che penalizzano gli scali del sistema.

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

Nello specifico, si fa nuovamente riferimento alla conclusione della costruzione del terminal contenitori di Vado Gateway che fino al mese di giugno 2019 ha garantito importanti volumi di materie prime per la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie al terminal.

In seconda battuta, ma non meno importante, soprattutto in chiave prospettica, vanno considerati anche i danni subiti nel mese di novembre 2019 dall'impianto di funivie che trasporta il carbone dal porto di Savona al suo entroterra. In attesa di un suo ripristino il trasporto delle rinfuse è stato effettuato attraverso il più oneroso trasporto stradale.

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
4. Rinfuse liquide
5. Rinfuse solide
- 6. Funzione industriale**
7. Passeggeri

Funzione industriale

Come prevedibile, gli effetti della pandemia da Coronavirus si sono riflessi anche sul mondo dell'acciaio italiano con una forte flessione della produzione a marzo e ad aprile, tuttavia nel mese di dicembre il comparto industriale ha registrato un brillante recupero del +60,4% che conduce la performance del quarto trimestre ad un +16,4%, in netta controtendenza rispetto all'andamento dei trimestri precedenti, lasciando ampio spazio a previsioni ottimistiche per il mercato siderurgico e al possibile avvio di una nuova fase macroeconomica di recupero sul lungo termine.

Ciononostante, il volume complessivo del 2020 segna un -32,1% equivalente a 621.247 tonnellate in meno rispetto all'anno precedente.



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

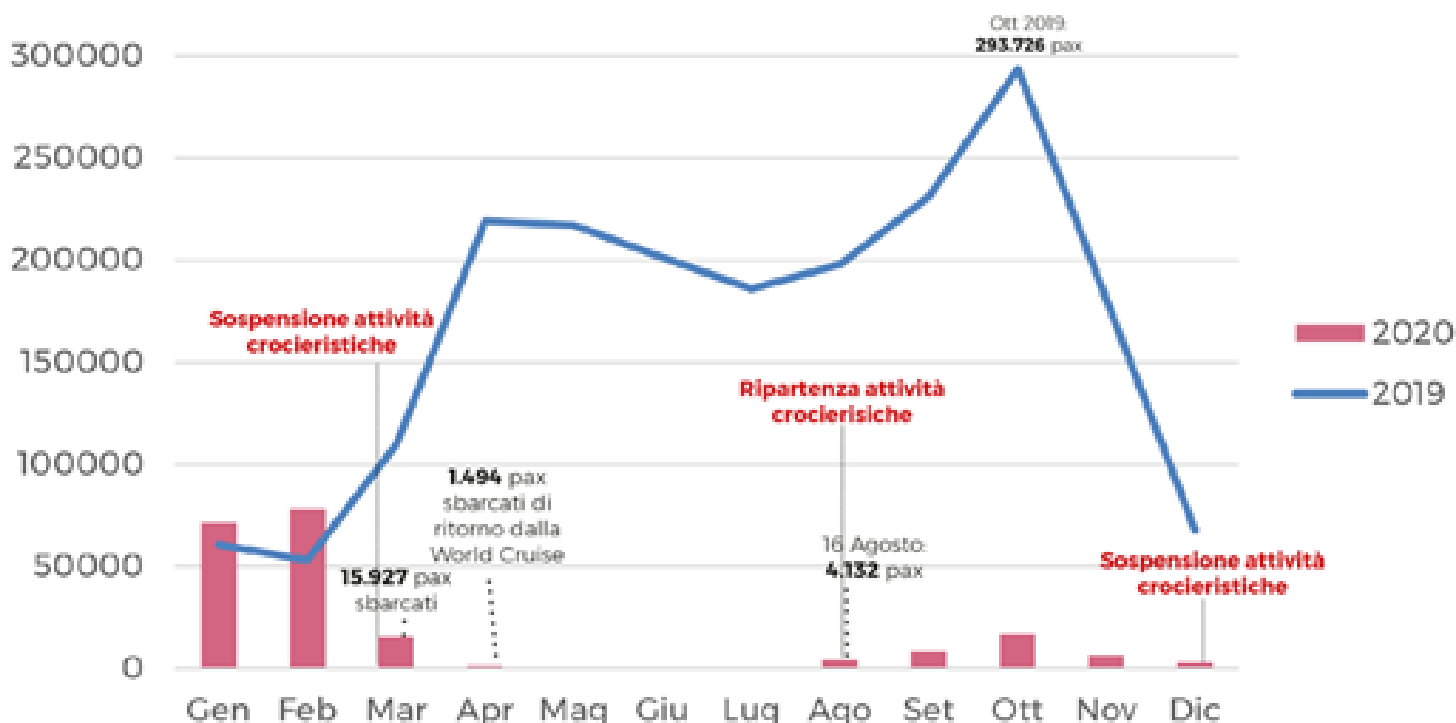
Traffico passeggeri

L'industria crocieristica è stata probabilmente quella più colpita tra i vari settori dello shipping. Nonostante le rosee previsioni di fine 2019 in cui si pronosticava il record storico di passeggeri movimentati in diversi porti del Paese, tra cui Civitavecchia (2,69 milioni, +0,5%), Napoli (1,4 milioni, + 3,7%) e Genova (1,38 milioni, +2,2% vs 2019), il 2020 si è chiuso con risultati drammaticamente negativi.

In particolare, oltre che a causa del blocco dei trasporti e delle misure restrittive, il settore è stato anche uno dei più esposti dal punto di vista mediatico a seguito del caso della Diamond Princess che ha contribuito a determinare un crollo della domanda di passeggeri ed un conseguente impatto negativo sul comparto, inducendo rilevanti perdite di fatturato, posti di lavoro e prospettive.

Nonostante le compagnie di navigazione già a fine gennaio avessero deciso di rafforzare ulteriormente le misure precauzionali da applicare alle proprie flotte, a partire dai primi giorni di marzo 2020 sono state costrette a sospendere a livello globale le proprie attività, facendo registrare un totale fermo per oltre 5 mesi.

Movimentazione passeggeri da traffico crocieristico Mar Ligure Occidentale, 2019-2020



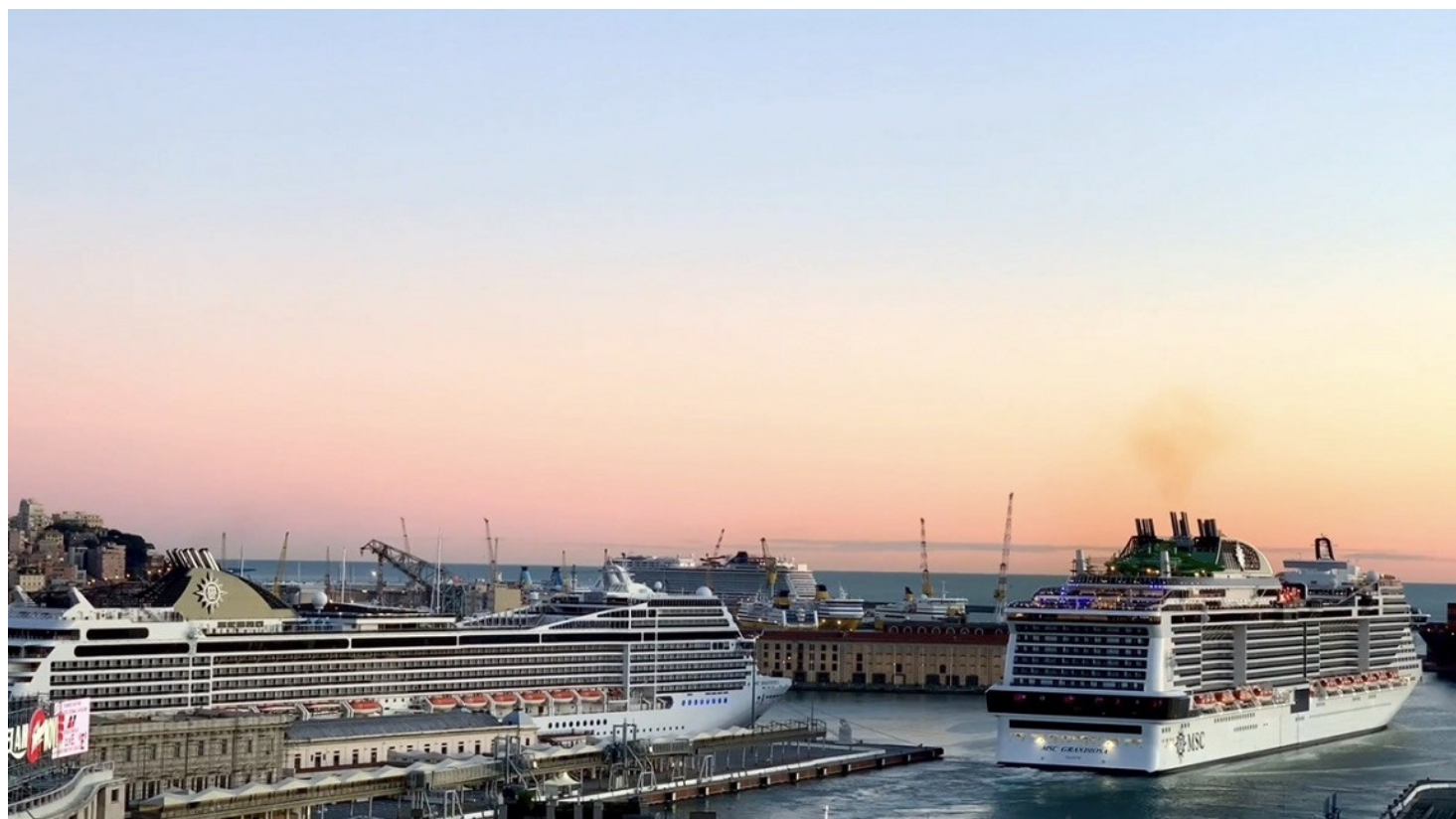
Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale

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

Il 16 agosto MSC Grandiosa è stata la prima nave a ripartire dopo il lockdown, dal porto di Genova, seguita, il 19 Settembre, da Costa Diadema. I servizi effettuati sono stati molto ridotti e sospesi nei mesi successivi per l'aumentare del numero di contagi.

La crisi che ha colpito il traffico passeggeri da funzione crocieristica negli scali del sistema è, infatti, perdurata anche nel quarto trimestre dell'anno a seguito della recrudescenza dell'epidemia e delle misure attuate dal Governo per limitare la diffusione del contagio, di fatto imponendo uno stop al settore nel periodo natalizio facendo segnare un -95% rispetto al IV trimestre del 2019.

Nonostante la sospensione delle attività che ha causato una flessione complessiva dell'89,9% (con ben 1,8 milioni di passeggeri in meno rispetto al 2019), l'AdSP del Mar Ligure Occidentale si è confermata il primo sistema portuale per traffico crocieristico nel 2020, con una quota pari al 31% del totale dei crocieristi movimentati in Italia.



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

Per quanto attiene al traffico passeggeri ferry, anche in questo caso si segnala il significativo impatto della pandemia e dei lockdown nazionali. Dopo un primo bimestre in aumento rispetto al 2019, nel mese di marzo le movimentazioni, limitate ad alcuni servizi pre-autorizzati tra la penisola e le principali isole italiane, hanno fatto registrare un calo del 72% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale tendenza si è sviluppata lungo tutto il 2020 fino al mese di luglio che ha rappresentato il primo mese di parziale ripresa del settore, rispetto al sostanziale fermo globale delle attività registratosi all'inizio della pandemia (-42,9%, un calo di molto inferiore rispetto al mese di giugno (-70,4%)).

Nel complesso, il traffico dei traghetti ha subito una contrazione del 47% rispetto all'anno precedente, con 1,2 milioni di passeggeri movimentati in meno.

Movimentazione passeggeri, Mar Ligure Occidentale, 2019-20, IV Trimestre e anno (unità)

MOVIMENTO PASSEGGERI	Q4 2019	Q4 2020	VAR.%	GEN-DIC 2019	GEN-DIC2020	VAR.%
Traghetti	542.406	26.852	-95,0%	2.018.270	206.689	-89,8%
Passeggeri	256.041	125.392	-51,0%	2.528.994	1.340.298	-47,0%
TOTALE	798.447	152.244	-80,9%	4.547.264	1.546.987	-66,0%

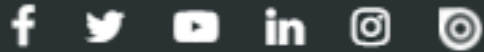
Fonte: Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato, AdSP Mar Ligure Occidentale



Autorità di Sistema Portuale del
Mar Ligure Occidentale

Palazzo San Giorgio
Via della Mercanzia 2
16124 Genova

marketing@portsofgenoa.com



www.portsofgenoa.com