



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti**  
**mercoledì, 14 gennaio 2026**



### Prime Pagine

14/01/2026	<b>Corriere della Sera</b>	8
Prima pagina del 14/01/2026		
14/01/2026	<b>Il Fatto Quotidiano</b>	9
Prima pagina del 14/01/2026		
14/01/2026	<b>Il Foglio</b>	10
Prima pagina del 14/01/2026		
14/01/2026	<b>Il Giornale</b>	11
Prima pagina del 14/01/2026		
14/01/2026	<b>Il Giorno</b>	12
Prima pagina del 14/01/2026		
14/01/2026	<b>Il Manifesto</b>	13
Prima pagina del 14/01/2026		
14/01/2026	<b>Il Mattino</b>	14
Prima pagina del 14/01/2026		
14/01/2026	<b>Il Messaggero</b>	15
Prima pagina del 14/01/2026		
14/01/2026	<b>Il Resto del Carlino</b>	16
Prima pagina del 14/01/2026		
14/01/2026	<b>Il Secolo XIX</b>	17
Prima pagina del 14/01/2026		
14/01/2026	<b>Il Sole 24 Ore</b>	18
Prima pagina del 14/01/2026		
14/01/2026	<b>Il Tempo</b>	19
Prima pagina del 14/01/2026		
14/01/2026	<b>Italia Oggi</b>	20
Prima pagina del 14/01/2026		
14/01/2026	<b>La Nazione</b>	21
Prima pagina del 14/01/2026		
14/01/2026	<b>La Repubblica</b>	22
Prima pagina del 14/01/2026		
14/01/2026	<b>La Stampa</b>	23
Prima pagina del 14/01/2026		
14/01/2026	<b>MF</b>	24
Prima pagina del 14/01/2026		

### Trieste

13/01/2026	<b>Adriaports</b>	<i>Riccardo Coretti</i>	25
Monfalcone apre il tavolo con i terminalisti			

13/01/2026	<b>Agenparl</b>	DATI ANNUALI 2025 OLTRE 64 MILIONI DI TONNELLATE MOVIMENTATE NEL SISTEMA  TRIESTE: RINFUSE LIQUIDE +4,4%; RO-RO +7,4%; CONTAINER -19% MA HINTERLAND STABILE E PIENI +4,9%, TRENI +1,6%)MONFALCONE: VOLATA DELLO SCALO	26
13/01/2026	<b>Ansa.it</b>	Porto Trieste, movimentazione 2025 stabile , Teu -19% ma treni +3,8%	28
13/01/2026	<b>Ansa.it</b>	Porto di Monfalcone: Consalvo, al via i tavoli tecnici con gli operatori	29
13/01/2026	<b>AskaNews.it</b>	Porti, 64 milioni tonnellate movimentare a Trieste e Monfalcone	30
13/01/2026	<b>Il Nautilus</b>	DATI ANNUALI 2025 PORTI DI TRIESTE E MONFALCONE: OLTRE 64 MILIONI DI TONNELLATE MOVIMENTATE	32
13/01/2026	<b>Informare</b>	Il porto di Trieste chiude il 2025 con una crescita del +0,7% del traffico delle merci grazie all'aumento del greggio	34
13/01/2026	<b>Informazioni Marittime</b>	Il 2025 dell'Adriatico Orientale: Trieste e Monfalcone superano i 64 milioni di teu	36
12/01/2026	<b>Messaggero Marittimo</b>	La valvola petrolifera più grande del mondo nasce e salpa da Trieste	38
13/01/2026	<b>Messaggero Marittimo</b>	A Trieste e Monfalcone, movimento di oltre 64 mln di tonnellate	39
13/01/2026	<b>Sea Reporter</b>	Dati traffico annuali 2025: i porti di Trieste e Monfalcone archiviano l'anno con oltre 64 milioni di tonnellate movimentate	40
13/01/2026	<b>Ship Mag</b>	Porto di Trieste, un 2025 in chiaroscuro: grave calo dei container, exploit dei ro-ro	42
13/01/2026	<b>Shipping Italy</b>	Nell'ultimo anno traffici in chiaroscuro a Trieste, sugli scudi a Monfalcone	44
13/01/2026	<b>Smart Building Italia</b>	<i>Ilaria Rebecchi</i> In Liguria 20 milioni di euro per rendere più efficienti e sostenibili gli edifici pubblici	46
13/01/2026	<b>Telefriuli.it</b>	<i>Andrea Pierini</i> Porto: bene Monfalcone a Trieste calano i container	47
13/01/2026	<b>Telequattro</b>	TRIESTE   TRAFFICI PORTO: GIU' I CONTAINER E SU IL PETROLIO A TRIESTE, VOLA MONFALCONE	48
13/01/2026	<b>transportonline.com</b>	<i>Transportonline</i> Porti di Trieste e Monfalcone superano 64 milioni di tonnellate nel 2025	49
13/01/2026	<b>TrasportoEuropa</b>	<i>Michele Latorre</i> Trieste cresce nei rotabili ma flette nel container	51
13/01/2026	<b>Trieste Prima</b>	Negli ultimi tre anni il porto ha perso 200 mila container	53
13/01/2026	<b>Triestecafe.it</b>	Porto Trieste, movimentazione 2025 stabile, Teu - 19% ma treni +3,8%	55

## Venezia

13/01/2026	<b>Ship Mag</b>	Fhp Venezia: operativa la prima gru ibrida del porto	56
------------	-----------------	--	----

## Genova, Voltri

13/01/2026	<b>Ansa.it</b>	57
<hr/>		
13/01/2026	<b>BizJournal Liguria</b>	58
<hr/>		
13/01/2026	<b>Corriere Marittimo</b>	60
<hr/>		
13/01/2026	<b>Informatore Navale</b>	62
<hr/>		
13/01/2026	<b>Imperianews</b> <i>Diego David</i>	64
<hr/>		
13/01/2026	<b>La Voce di Genova</b>	65
<hr/>		
13/01/2026	<b>Messaggero Marittimo</b>	66
<hr/>		
13/01/2026	<b>Rai News</b>	67
<hr/>		
13/01/2026	<b>Sea Reporter</b>	68
<hr/>		
13/01/2026	<b>Ship Mag</b>	70
<hr/>		

## La Spezia

13/01/2026	<b>Citta della Spezia</b>	72
<hr/>		
13/01/2026	<b>Corriere Marittimo</b>	73
<hr/>		
13/01/2026	<b>Gazzetta della Spezia</b>	75
<hr/>		
13/01/2026	<b>PrimoCanale.it</b>	76
<hr/>		

## Ravenna

13/01/2026	<b>PortoRavennaNews</b>	77
<hr/>		

## Livorno

13/01/2026	<b>Ship Mag</b>	78
<hr/>		



## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

13/01/2026	<b>Agenparl</b>		81
Invito Stampa AdSP MTCS - Venerdì 16 gennaio alle ore 11,30 presso la Sala Comitato dell'AdSP - Molo Vespucci snc Civitavecchia			
13/01/2026	<b>QualEnergia</b>	Lorenzo Vallecchi	82
Civitavecchia e Brindisi sospese tra carbone ed eolico offshore			

## Napoli

13/01/2026	<b>Notizie</b>	Lucrezia Ciotti	85
Tragedia al Molo Beverello: uomo senza dimora trovato morto nel porto di Napoli			

## Salerno

13/01/2026	<b>Cronachesalerno.it</b>	Tommaso d'angelo	86
Porto di Salerno, Cuccaro: Nessuna modifica invasiva			
13/01/2026	<b>Il Vescovado</b>	Vescovado Notizie	87
«Nessuna modifica all'imbocco del porto di Salerno», Della Monica rassicura la Costiera Amalfitana			
13/01/2026	<b>Infocilento</b>	Redazione Infocilento	88
Porto di Salerno: stop all'ampliamento del Molo di Ponente e tutela per la pesca locale			
13/01/2026	<b>Otto Pagine</b>		89
Porto di Salerno, Cuccaro rassicura i sindaci: "Nessuna modifica invasiva"			
13/01/2026	<b>Positano News</b>		90
Ampliamento porto di Salerno e rischi per la Costiera amalfitana, ecco come stanno le cose			
13/01/2026	<b>Salerno Today</b>		91
Lavori al Porto di Salerno, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale rassicura i sindaci: "Nessuno stravolgimento paesaggistico"			
13/01/2026	<b>Salernonotizie.it</b>		92
Porto di Salerno, stop alle paure: Nessuna modifica invasiva			
13/01/2026	<b>Tv Oggi Salerno</b>		93
PORTO DI SALERNO, CUCCARO INCONTRA I SINDACI E CONFERMA: NESSUN AMPLIAMENTO			

## Bari

13/01/2026	<b>Agenparl</b>		94
IL COMUNE COMUNICA Fiera di San Nicola 2026: pubblicato l'avviso per la concessione dei posteggi per vendita di prodotti alimentari e artigianali, domande entro il 13 marzo sulla piattaforma Autorizzo.com			
13/01/2026	<b>Bari Today</b>		96
Festa di San Nicola 2026, al via il bando del Comune per truck e bancarelle			

13/01/2026	<b>Borderline24</b>	97
Bari, parte l'iter per la festa di San Nicola: pubblicato avviso per la concessione dei posteggi per le bancarelle		

## Brindisi

13/01/2026	<b>Brindisi Report</b>	99
"Salvatore Ottolenghi. L'inventore della polizia scientifica": presentazione del libro		
13/01/2026	<b>Brindisi Report</b>	101
In pensione Leo Morolla: capo dei Piloti del Porto di Brindisi		

## Taranto

13/01/2026	<b>Corriere di Taranto</b>	102
Il Comitato dei Giochi ha incontrato la Marina Militare		

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

13/01/2026	<b>Ansa.it</b>	103
Anno record per il porto di Gioia Tauro, 4,5 milioni di teu		
13/01/2026	<b>Calabria 7</b>	104
Gioia Tauro vola oltre i 4,4 milioni di container: il porto calabrese domina il 2025		
13/01/2026	<b>Corriere Della Calabria</b>	106
Record dei record per il Porto di Gioia Tauro: sfiorati i 4,5 milioni di teus		
13/01/2026	<b>Il Crotonese</b>	107
Gioia Tauro, 2025 record: dal porto passa il 40% della merce estera in Italia		
13/01/2026	<b>Informare</b>	109
Il porto di Gioia Tauro ha stabilito nuovamente il proprio record di traffico dei container		
13/01/2026	<b>Informazioni Marittime</b>	110
Movimentazione container, Gioia Tauro si conferma primo porto italiano		
13/01/2026	<b>La Gazzetta Marittima</b>	112
Gioia Tauro vola a 4,5 milioni di teu: è il record dei record		
13/01/2026	<b>Messaggero Marittimo</b>	114
Gioia Tauro supera ogni traguardo: nel 2025 sfiorati i 4,5 milioni di Teu		
13/01/2026	<b>Port News</b>	115
Movimentazione record per il porto di Gioia Tauro		
13/01/2026	<b>Sea Reporter</b>	116
Gioia Tauro, sfiora i 4,5 milioni di teus e si conferma il primo porto italiano per la movimentazione container		
13/01/2026	<b>Ship Mag</b>	118
Gioia Tauro si conferma il primo porto italiano nella movimentazione dei container		
13/01/2026	<b>Stretto Web</b>	119
Gioia Tauro, 2025 da record assoluto per il porto: è il migliore in Italia per la movimentazione container   DATI		

## Focus

13/01/2026	<b>Il Nautilus</b>	122
L'EU-ETS al 100% e i vettori aumentano le sovrapposizioni sulle emissioni per il 2026		
13/01/2026	<b>Industria Italiana</b>	<i>Raffaello Rusconi</i> 124
Rina e Hpc accelerano la trasformazione green e digitale dei porti del Mar Caspio		
13/01/2026	<b>Informare</b>	126
Lo scorso anno il traffico delle crociere nel porto del Pireo è aumentato del +9%		
13/01/2026	<b>Informatore Navale</b>	127
Affidato a RINA e HPC il progetto OSCE per la promozione dei porti verdi e la connettività nella regione del Caspio		
13/01/2026	<b>Informatore Navale</b>	129
Grimaldi celebra l'arrivo della "Grande Manila" consegnata e battezzata ieri a Shanghai		
13/01/2026	<b>Informazioni Marittime</b>	131
Grimaldi celebra a Shanghai l'arrivo della "Grande Manila"		
13/01/2026	<b>Italpress.it</b>	133
Balneari, Salvini "L'Europa mette all'asta le spiagge italiane"		
13/01/2026	<b>La Gazzetta Marittima</b>	134
In aiuto ai porti "verdi" fra il cuore dell'Asia e il mar Caspio		
13/01/2026	<b>Ship Mag</b>	136
Grimaldi celebra l'arrivo della 'Grande Manila'		
13/01/2026	<b>Shipping Italy</b>	138
Snam alla ricerca di un gestore per il rigassificatore Bw Singapore		
13/01/2026	<b>Shipping Italy</b>	139
Messina torna a scalare la Siria		

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821  
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310  
mail: servizioclienti@corriere.it



**Il ministro Valditarà**  
«Sulla scuola proteste per ragioni politiche»  
di **Gianna Fregonara**  
a pagina 23

**Insidia il primato di Avatar**  
Di Zalone il film italiano più visto di sempre  
di **Stefania Ulivi**  
a pagina 41



Il regime e la strage di ragazzi. L'Onu: «Inorriditi». Roma convoca l'ambasciatore, la Ue lavora a ulteriori misure economiche

## Orrore in Iran. Trump: «Arriviamo»

Voci su 12 mila morti. Il leader Usa: sì alle proteste, aiuto imminente. Ira di Mosca: inaccettabile

### LA LIBERTÀ DI SCELTA

di **Angelo Panebianco**

Molti hanno rilevato le somiglianze che ci sono fra il modo di ragionare, nonché quello di operare, di Donald Trump, Vladimir Putin, Xi Jinping. Ma forse non molti hanno colto che il suddetto trio ragiona esattamente come tanti nostri connazionali, ivi compresi un bel po' di intellettuali assai presenti nel dibattito pubblico. Ciò che accomuna Trump, Putin e Xi Jinping, nonché i loro più ferventi seguaci, è il disprezzo per ciò che pensano e vogliono le persone comuni. Putin dice: l'Ucraina è mia e ciò che ne pensano gli ucraini è irrilevante. Xi Jinping dice: Taiwan è mia e al diavolo ciò che vogliono i taiwanesi. Trump dice: la Groenlandia mi serve, e se i suoi abitanti e i danesi non sono d'accordo peggio per loro. D'altra parte, è proprio assumendo l'irrelevanza di ciò che vogliono le persone comuni alle quali si negano sia l'indipendenza di giudizio sia la libertà di agire secondo le proprie convinzioni, desideri o aspettative, che si possono concepire progetti di «spartizione del mondo» (a te la tua zona di influenza, a me la mia). Ogni appartenente al suddetto trio dispone della propria (rivisitata) dottrina Monroe. Tutto questo è chiaro a molti. Ma forse è meno chiaro che lo stesso modo di concepire il mondo è fatto proprio da tanti italiani.

continua a pagina 32

Dopo il rilascio Rientrati dal Venezuela i due italiani

### Trentini, le mie prigioni «Ora felice, ma a che prezzo»

di **Caccia, Canettieri, S. Gandolfi**  
alle pagine 8, 9 e 11



L'aereo è appena atterrato a Ciampino, Alberto Trentini abbraccia la madre e Mario Buriò stringe i figli

### IL RACCONTO DI BURLÒ

#### «Quelle notti a rincorrere gli scarafaggi»

di **Massimiliano Nerozzi**  
a pagina 9

### L'AMBASCIATORE DE VITO

#### «L'attesa, poi il pianto di felicità»

di **Paola Di Caro**  
a pagina 11

### GIANNELLI



COM TUTTE LE DALLE CHE GIANNI... SOTTO SICURI CHE SAN PROPRIO... L'ON?

di **Greta Privitera**

Migliaia di morti in Iran. Sarebbero oltre dodicimila le vittime della repressione per le proteste. Il presidente Trump promette di intervenire. E Mosca: inaccettabile.  
da pagina 2 a pagina 6 **Battistini, Olimpio**

PARLA STEVE BANNON

### «A Donald dico: meglio le sanzioni di nuovi raid»

di **Viviana Mazza**  
a pagina 6

SI PROCEDE PER OLTRAGGIO AL CONGRESSO

### Non depongono sul caso Epstein: accuse ai Clinton

di **Samuele Finetti**  
a pagina 24

Crans-Montana La ragazza con il casco, il dolore dei genitori

## Jessica, niente domiciliari

## Accuse sulle fontane di fuoco

Niente arresti domiciliari per Jessica Moretti, la proprietaria del locale in cui la notte di Capodanno hanno perso la vita quaranta ragazzi.  
alle pagine 14, 15 e 17 **Fulloni, Guastella**

IL DELITTO, LO SCENARIO

### Orsoni e la morte dei codici mafiosi

di **Roberto Saviano**

L'omicidio di Alain Orsoni, ex leader del «Fronte di liberazione corso», al funerale della madre sconvolge i codici della mafia. Nella logica d'onore le esequie sono uno spazio inviolabile.  
a pagina 25

### LA RIFLESSIONE

### Giustizia e referendum: un allarme che non c'è

di **Antonio Polito**

Se si mobilitano anche Maurizio Landini e Sigfrido Ranucci, allora si può star sicuri che «la democrazia è in pericolo»: non può che trattarsi di un «attentato alla Costituzione». E infatti, la campagna referendaria dei sostenitori del No alla separazione delle carriere dei magistrati è partita proprio così. Non è, a dire il vero, la prima volta che si grida «al lupo, al lupo» (l'ultima fu appena sei mesi fa, per abrogare il Jobs Act); e speriamo che non dovremo mai pentirci della facilità con cui in Italia si lancia l'«allarme democratico», il giorno in cui ci dovesse servire davvero.

continua a pagina 32

### IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Sono un po' stanchino, direbbe Forrest Gump, di vedere le atrocità internazionali sempre incasellate alla voce «il mondo funziona così». I lucidi analisti del declino occidentale ce lo ricordano di continuo, con un tono di sarcastico compatimento per chiunque si illuda che il mondo possa funzionare anche altrimenti. Ma lo volete capire, ripetono tra gli applausi della loro curva, che il diritto è una finzione e i valori una truffa? Contano solo la forza, la geografia, gli interessi. Perché mai dovremmo manifestare in piazza contro gli ayatollah? Sono troppo lontani per ascoltarci. Che si liberino da soli, gli iraniani, se ne sono capaci. E comunque qualunque altro governo, se avesse centomila contestatori in piazza, sparerebbe loro addosso. Sono le

### Il mondo funziona così

regole del potere, le uniche funzionanti perché basate sui rapporti di forza. Questo cinismo da bottegaio spacciato per lucidità e persino per anticonformismo potrà forse sedurre un algoritmo, ma mi rifiuto di credere che possa far breccia in chi non è accecato dalla faziosità. Siamo fatti anche d'altro: emozioni, slanci, ideali. Scendere in piazza contro un regime bigotto e sanguinario aiuterebbe comunque gli oppositori: li farebbe sentire meno soli. Di sicuro aiuterebbe chi scende in piazza a ricordarsi che il mondo e la vita funzionano in tanti modi diversi. Come una scatola di cioccolatini, direbbe sempre Forrest Gump, l'unico esperto di geopolitica di cui, a questo punto, mi fido.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ITALIA

CASA

MILANO CORTINA 2026

**Petti**

1928

OFFICIAL PARTNER

CASA ITALIA

**Il pomodoro di Casa, Italia.**

Petti è il pomodoro ufficiale di Casa Italia. Come Official Partner, Petti accompagna atleti e ospiti a Casa Italia di Milano, Cortina e Livigno durante le Olimpiadi Invernali Milano-Cortina 2026, con la qualità e la genuinità del pomodoro italiano.

ILPOMODOROPETTI.COM

**maRea**

VENITE A TROVARCI

BOLOGNA - 14/15 GENNAIO

PAD 16 - STAND C37/D38





**Bonus ai caregiver: 400 euro, ma solo a chi ne guadagna 3 mila l'anno e assiste il malato per 91 giorni. Cioè a 52 mila persone su 7 milioni: cos'è, uno scherzo?**



Mercoledì 14 gennaio 2026 - Anno 18 - n° 13  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 2,00 - Arretrati: € 3,00  
Spedizione ab. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

**TAJANI: BENEFICI A ENI**  
Trentini: i giudici in retromarcia al processo Saab



○ PACELLI E TAMBURRINI  
A PAG. 6-7

**NON ATTENDE LE FIRME**  
Referendum, via al ricorso: il Colle firma subito il Df

○ DE CAROLIS E MASALI  
A PAG. 10

**SOLO CARTE DEGLI 007**  
"Hannoun, prove raccolte dall'Idf durante i crimini"

○ GRASSO A PAG. 9

**PIANO (PIANO) MATTEI**  
La scuola inaugura nel '24, ma domani apre a Hurghada

○ LILLO A PAG. 8

**GLI ARTISTI IN LOTTA**  
Oasi di Macari: 4500 m. quadri di parcheggio

Tommaso Rodano

C'è una striscia di terra, roccia e mare, a sud di San Vito Lo Capo, dove la Sicilia non è ancora diventata merce turistica. Il golfo di Macari e la baia di Santa Margherita hanno un fascino fuori dal tempo e dai criteri delle brochure: niente stabilimenti in fila, niente passeggiate su lungomare stipati, niente file di ombrelloni cometrinose e bagnanti condensati come colonie di pinguini.

A PAG. 17

**SCOUTING** La trattativa sulla risoluzione di maggioranza

**Armi a Kiev: la Lega mugugna e Fdl cerca voti di centristi e Pd**

■ Domani va approvato il testo sul sostegno militare all'Ucraina anche per il 2026: nel Carroccio potrebbero esserci 6-7 defezioni, perciò Fratelli d'Italia cerca appoggi tra i democratici

○ RISIGLIA, IACCARINO, MARRA E SALVINI A PAG. 5



**Portategli una cartina**

Marco Travaglio

Nella guerra senza quartiere fra Partito della guerra e Partito Maga riesplora alla Casa Bianca dopo il blitz venezuelano voluto dall'anima nera neoncon Rubio, si spera che qualcuno mostri a Trump una cartina dell'Iran e un bignamino di storia. Così magari, ove mai gli fosse rimasto un granello di sale in zucca, capirebbe quali effetti potrebbe causare il suo "aiuto agli iraniani": cioè un intervento militare su vasta scala (non un blitz mordi e fuggi, come quelli recenti nello stesso Iran, in Nigeria e a Caracas) per un cambio di regime in quello che da tre millenni è l'Impero Persiano, anche se da 90 anni si chiama Iran. La cartina potrebbe fargli notare che quel Paese misura 1,6 milioni di kmq, ha 92 milioni di abitanti, galleggia sulle seconde riserve mondiali di gas e sulle quarte di petrolio ed è immerso fra altre tirannidi altrettanto o ancor più feroci che non hanno interesse al contagio delle piazze. La storia potrebbe ricordargli che gli Usa hanno perso tutte le guerre dal 1946 a oggi perché non sapevano nulla dei Paesi che invadevano; che i regime change o falliscono rafforzando i regimi che dovevano rovesciare o ne issano al potere di uguali o di peggiori; che raramente i popoli in rivolta sognano di diventare succursali degli Usa (o "democrazie", come spiritosamente le chiamiamo noi). Specie se, come gli iraniani, sono animati da una cultura millenaria e da un nazionalismo che ha retto a prove spaventose: la satrapia dello Scià (di cui qualche demone vorrebbe reinsediare il figlio), il golpe Usa-Uk contro il presidente laico democraticamente eletto Mossadeq (che aveva osato nazionalizzare l'Anglo-Persian Oil Company), la rivoluzione khomeinista, la guerra degli otto anni con oltre un milione di morti contro l'Iraq di Saddam appoggiato da tutto il resto del mondo, quasi mezzo secolo di sanzioni occidentali, le infinite aggressioni di Israele e Usa, la guerra all'Isis, l'assassinio trumpiano del generale Suleimani, i recenti rovesci rimediati in Libano e in Siria.

Si può anche uccidere, o rapire, o mettere in fuga l'ayatollah Khomeini (87 anni), ma un regime che dura da 46 anni non finisce con lui: non è un monolite, ma un meccanismo complesso, stratificato, fra potere teocratico, pasdaran, oligarchi, polizia morale, polizia ordinaria, milizie basiji, esercito ecc. È il primo fornitore di petrolio alla Cina, sta nei Brics, è alleato di Russia, Iraq, Yemen e ha accordi di convenienza con l'altra potenza anti-israeliana dell'area: la Turchia. Non è il Venezuela, dove basta rapire Maduro e comprarsi la sua vice. E non è nel "cortile di casa" latinoamericano: è nel vaso di Pandora del Medio Oriente. Riusciranno i nostri eroi a scatenare un'altra guerra al buio senza sapere dove e a fare pure peggio degli ayatollah?

**LA MINACCIA** MA RUBIO: "PER ORA RISPOSTE NON MILITARI"

**Trump promette "aiuti" all'Iran: si salvi chi può**



**"OLTRE 3 MILA MORTI"**

IL REGIME ALZA IL CONTO DELLE VITTIME E ACCUSA: "C'È LA CIA". LA PROTESTA CALA. DONALD INCITA LA PIAZZA: "PRENDETEVI LE ISTITUZIONI E ARRIVIAMO"

○ ANTONIUCCI, FESTA E ZUNINI A PAG. 2-3

**IL REPORTAGE DA TEHERAN A ISFAHAN**  
Il mio viaggio in Iran fra le rivolte interne e le infiltrazioni straniere. E i giovani inseguono l'Occidente

○ ELENA BASILE A PAG. 4

**LA MOSTRA AL VIA OGGI**

**150 anni tristi di 'Rep': Elkann rischia i fischii**



○ BOFFANO  
A PAG. 11

**LE NOSTRE FIRME**

- La Valle Il futuro fra diritto e forza a pag. 13
- D'Antuono-Shehu Manovra e clima a pag. 13
- Robecchi Quelle piazze 'on demand' a pag. 13
- Corrias Vespa fa l'autogol per il No a pag. 15
- Cardini Spini, maestro libero e vero a pag. 18
- Delbecchi Sfida fra zio e fidanzato a pag. 20

**SABATO A BERLINO**

**"Efa per Gaza: mobilitiamoci sul red carpet"**

○ PONTIGGIA A PAG. 19

**La cattiveria**

Tajani: "Chiediamo chiarezza su Crans-Montana". Sta in Svizzera

LA PALESTRA/SILVIO PERFETTI











# IL GIORNO

**MERCOLEDÌ 14 gennaio 2026**  
1,60 Euro

**Nazionale Lodi Crema Pavia +**
**Speciale**  
**MARCA**
**Speciale**  
**Olimpiadi**

FONDATO NEL 1956  
www.ilgiorno.it

**MILANO** Truffa aggravata, oggi la sentenza

**Ferragni, l'ora della verità per il Pandoro-gate: condanna o assoluzione**
**Giorgi a pagina 13**

**MUGGIO** Grave una 31enne

**Lite e coltellate Lei rischia la vita e lui è in carcere**
**Crippa a pagina 13**


## Migliaia di morti in Iran Trump: l'aiuto è in arrivo

Il regime fa sparare sui manifestanti in strada: stimate 12mila vittime. Iniziano le esecuzioni La Casa Bianca: «Protestate». Altolà di Mosca. Tajani convoca l'ambasciatore di Teheran

**Ottaviani e Passeri alle p. 4 e 5**
**Mossa del Comitato delle firme**
**Verso il referendum (il 22 e 23 marzo) a suon di ricorsi**
**Coppari e P.F. De Robertis a p. 6**

**Inchiesta di Crans-Montana**
**Niente domiciliari alla titolare del bar Italia parte civile**
**Petrucchi e Bonezzi alle p. 8 e 9**


Il rientro in Italia del cooperante veneto Alberto Trentini, 46 anni, dopo 423 giorni di prigionia a Caracas. La madre, Alessandra Ballerini, lo accoglie commossa a Ciampino

### LA CAREZZA

**Jannello e Ponchia alle pagine 2 e 3**
**DALLE CITTÀ**
**LODI** Mattinata di festa alla Fondazione Danelli

**La Befana porta regali ai bambini più fragili**
**Raimondi Cominesi nelle Cronache**
**PAVIA** Blitz anti-spaccio a Città Giardino

**Droga nello zaino e in camera Due universitari ai domiciliari**
**Zanette nelle Cronache**
**BIANDRONNO** I piani sulla storica fabbrica

**Beko, meno produzione e timori «Ma il rilancio parte subito»**
**Crespi a pagina 19**
**LECCO** Molteni e i video di costruzioni impossibili

**Youtuber per caso Michele sul web fattura milioni «Ma è un gioco»**

**De Salvo a pagina 14**
**Roma, l'accusa è di omicidio Svolta sulle indagini in Toscana**
**Donna scomparsa ad Anguillara, il marito indagato E a Firenze fermati compagno e amica della turista morta**
**D'Amato a pagina 10 e Brogioni a pagina 11**
**Caso Imperia, parla Menditto, il pm esperto di codice rosso**
**«Il giudice nega l'accusa di tentato femminicidio perché la vittima si prostituiva Scelta sbagliata»**
**Prosperetti alle pagine 10 e 11**

**Record di incassi del nuovo film**
**L'Italia di Zalone? Imbattibile**
**Mattioli a pagina 15**










€ 1,20 ANNO CCCCIV - N° 13  
ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892

BANCA CONTRO CORRENTE

Mercoledì 14 Gennaio 2026 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](https://ilmattino.it)

ABONNAMENTO: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - EURO L. 2

Tra i film italiani

**Record per il film di Zalone: il maggior incasso di sempre**

Titta Fiore a pag. 13



In "The paper"

**Il sogno americano di Sabrina Impacciatore «Cosi' manipolo la realtà»**

Francesca Scorcucchi a pag. 13



# Iran, Trump incita la piazza

►Inferno a Teheran, 12mila morti per le proteste. Il presidente Usa prepara l'attacco e si rivolge ai manifestanti: «Occupate le istituzioni, stiamo arrivando». L'ira di Mosca: minacce inaccettabili

L'editoriale

**LE RAGIONI ECONOMICHE DIETRO LA RIVOLTA**

Romano Prodi

Sono stato per la prima volta in Iran, per tenere qualche lezione di economia, nel lontano 1978, cioè quando ancora era al potere lo Scià. Tornai da quel viaggio con una doppia impressione. In primo luogo il livello di conoscenza e la raffinatezza dei professori e degli studenti dell'Università di Teheran e, in secondo luogo, la presenza di una totale, condivisa e profonda avversione di tutte le persone, di qualsiasi livello sociale e culturale, nei confronti del potere dello Scià e del suo governo.

Un odio così intenso che, in un breve rapporto su quel viaggio, scrissi che una rivoluzione era inevitabile, tanto era la frattura fra l'esibizione di ricchezza dei governanti e il livello di vita della popolazione. Naturalmente, essendo poco familiare con la storia e la natura dell'Iran profondo, pensavo ad una rivoluzione sostanzialmente comunista e non alla possibilità che un leader religioso integralista e fanatico potesse prendere il potere assoluto in un paese tanto grande e tanto importante. Così invece è avvenuto e si è creata una situazione unica al mondo, in cui il ristretto gruppo dei fedeli dell'ayatollah Khomeini (i cosiddetti Pasdaran cioè i Guardiani della Rivoluzione) hanno assunto un dominio totale e assoluto su tutti i settori della vita iraniana.

Continua a pag. 35

Trump annulla i colloqui con i funzionari iraniani e incita i manifestanti: «Gli aiuti sono in arrivo, prendete il controllo delle vostre istituzioni». Il presidente Usa non esclude un'azione militare e minaccia dazi del 25% sui Paesi che continueranno ad avere rapporti commerciali con l'Iran. L'ira di Mosca: è inaccettabile. Più di dodicimila i morti nelle proteste, l'Onu: «Siamo inorriditi».

Anna Guaita, Marco Ventura e Lorenzo Vita alle pagg. 2 e 3  
Con Andrew Spannaus a pag. 3

Il commento

**È UN MASSACRO, I PACIFISTI SI FACCIANO SENTIRE**

Umberto Ranieri

La protesta iniziata a Teheran come espressione del malcontento economico si è trasformata in una rivolta politica. Gli scioperi sono cominciati nel Gran ba-

zar di Teheran, storico punto nevralgico della città. Da mesi la valuta iraniana, il rial, continua a deprezzarsi nei confronti del dollaro faccendendo aumentare l'inflazione e i prezzi.

Continua a pag. 35

Il piano americano

**Dal governo al nucleare: gli obiettivi Usa**

Il piano segreto della Casa Bianca per rovesciare il regime passa dagli omicidi mirati dei leader agli attacchi alle infrastrutture, compresi i siti nucleari, e ai palazzi governativi.

Angelo Paura a pag. 3

**Oggi Napoli-Parma CONTE PAGA PER LA SFURIATA: DUE GIORNATE DI SQUALIFICA**



Pino Taormina a pag. 15

**Dal Var ai vertici nel caos ARBITRI, COSÌ NON VA SERVE UNA RIFORMA**

Francesco De Luca a pag. 34

E la serie tv sulla scuola modello fa il pieno di ascolti



**Stalking alla preside di Caivano arrestata la bidella pendolare**

Marco Di Caterino a pag. 7

La preside Eugenia Carfora; nel riquadro in alto Luisa Ranieri che la interpreta nella serie Rai

Il cooperante liberato: ho sentito l'Italia sempre con me



**L'abbraccio a Trentini e Burlò Meloni: bentornati a casa**

Francesco Bechis, Andrea Bulleri e Laura Pace alle pagg. 4 e 5  
Il commento di Mario Ajello a pag. 35

**Energia, mobilità, ambiente: la vetrina internazionale di Las Vegas Startup, Campania protagonista negli Usa**

Mariagiovanna Capone

Il Padiglione Italia è stato presente alla vetrina tecnologia internazionale di Las Vegas con la Campania protagonista: dall'automotive agli elettrodomestici smart, dagli accessori audio fino alle tv, passando per processori, robot e innovazioni. Anche quest'anno il Consumer Electronics Show ha proposto il meglio della tecnologia internazionale. Tra le startup anche Borgo 4.0, piattaforma tecnologica per la mobilità sostenibile, connessa e autonoma: il laboratorio è a Lioni, in Irpinia, un centro delle aree interne trasformato in ambiente reale di sperimentazione.

A pag. 9

L'analisi

**LA CERTEZZA DELLA CRESCITA SENZA INSEGUIRE PIÙ I GIGANTI**

Fabio De Felice

Ogni inizio d'anno porta con sé la smania di anticipare i grandi trend tecnologici, ma il Ces (Consumer Electronics Show) di Las Vegas, in questa edizione 2026, ha fornito qualcosa di più profondo: non la pro-

messa di tecnologie future, ma lo sguardo di un futuro già cominciato. Jensen Huang, fondatore e Ceo di Nvidia, nel suo key note speech inaugurale, ha intanto definito un nuovo perimetro per l'innovazione digitale.

Continua a pag. 35

**Aversa, Emanuele fu accoltellato durante una lite. Assolto l'imputato Ucciso a quattordici anni, nessun colpevole**

Luigi Nicolosi

La Corte di Appello di Napoli ha assolto il 29enne Agostino Veneziano per l'omicidio di Emanuele Di Caterino (nella foto), il 14enne ucciso con un fendente alla schiena il 7 aprile del 2013 ad Aversa durante una lite. «Avete assolto un assassino» ha urlato la mamma dopo la lettura della sentenza - questa non è legge, vergognatevi». La partita processuale è però tutt'altro che conclusa. I legali della famiglia della vittima annunciano il ricorso alla Corte di giustizia europea.

A pag. 6

Manfredi e Bernini: «Grande eredità»

**L'ADDIO A NICOLAIS «RESTERAI IL NOSTRO FARO»**



Dario De Martino in Cronaca



**ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24**  
VILLA MAFALDA  
Via Monte delle Gioie, 5 Roma

# Il Messaggero

**ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24**  
VILLA MAFALDA  
Via Monte delle Gioie, 5 Roma

€ 1,40\* ARNO 148-N° 13  
Sped. in A.P. 08.03.2003 con L.48/2004 art.1 c.1 DGR RM

NAZIONALE

9 771129 622404

Mercoledì 14 Gennaio 2026 • S. Felice

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](https://www.ilmessaggero.it)

**Ottavi di Coppa Italia**  
**La favola di Arena non basta alla Roma**  
**Passa il Torino (2-3)**  
Angeloni nello Sport



**Il mercato giallorosso**  
**È sbarcato Robinio Vaz e oggi è atteso Malen**  
**Raspadori all'Atalanta**  
Aloisi e Carina nello Sport

## L'editoriale LE RAGIONI ECONOMICHE DIETRO LA RIVOLTA

Romano Prodi

**S**ono stato per la prima volta in Iran, per tenere qualche lezione di economia, nel lontano 1978, cioè quando ancora era al potere lo Scià. Tornai da quel viaggio con una doppia impressione. In primo luogo il livello di conoscenza e la raffinatezza dei professori e degli studenti dell'Università di Teheran e, in secondo luogo, la presenza di una totale, condivisa e profonda avversione di tutte le persone, di qualsiasi livello sociale e culturale, nei confronti del potere dello Scià e del suo governo.

Un odio così intenso che, in un breve rapporto su quel viaggio, scrissi che una rivoluzione era inevitabile, tanto era la frattura fra l'esibizione di ricchezza del governante e il livello di vita della popolazione. Naturalmente, essendo poco familiare con la storia e la natura dell'Iran profondo, pensavo ad una rivoluzione sostanzialmente comunista e non alla possibilità che un leader religioso integralista e fanatico potesse prendere il potere assoluto in un paese tanto grande e tanto importante. Così invece è avvenuto e si è creata una situazione unica al mondo, in cui il ristretto gruppo dei fedeli dell'Ayatollah Khomeini (i cosiddetti Pasdaran cioè i Guardiani della Rivoluzione) hanno assunto un dominio totale e assoluto su tutti i settori della vita iraniana. Un accentrimento di potere religioso, economico, militare unico al mondo, con una capacità di repressione su ogni dissenso della società, attraverso una progressiva chiusura (...)

*Continua a pag. 23*

IL MASSACRO DEI GIOVANISSIMI, CONDANNA A MORTE PER CHI VA IN PIAZZA

## Trump agli iraniani: arriviamo

►La strage del regime: si temono 12mila morti nelle strade. Donald ai manifestanti: avanti con le proteste, vi aiuteremo. Mosca: un attacco avrebbe conseguenze disastrose

ROMA Il presidente Usa incita i manifestanti iraniani a protestare: «Aiuti in arrivo».

Guaity, Vita e Ventura alle pag. 4 e 5 e un'analisi di Spannaus a pag. 5

**Anguillara, si cerca il corpo di Federica nel lago e nei terreni: il marito indagato per omicidio. A Padova ancora nessuna traccia di Annabella**



## Sparite nel nulla

IL GIALLO DI BRACCIANO

Le liti sentite dai vicini

Di Corrado a pag. 3

Federica Torzullo, 41 anni (a sinistra), e Annabella Martinelli, 22 anni

Rai e Trolli a pag. 2

L'accoglienza di Meloni e Tajani a Ciampino

## Trentini: «In cella ho sentito sempre il Paese vicino»

Bechis, Bulleri e Pace alle pag. 6 e 7

**Il commento**  
Quell'abbraccio a Roma tra due Italie  
Mario Ajello

**S**embra una foto di famiglia allargata quella scattata a Ciampino e che (...)  
*Continua a pag. 23*



## Arriva il nuovo Isee più aiuti alle famiglie

►Maggiori vantaggi per i figli e la prima casa

Francesco Bisozzi

**P**iù aiuti alle famiglie di classe media: cresce la platea per l'Assegno unico e il bonus per l'asilo nido. Sale la franchigia sul valore della prima casa.  
*A pag. 15*

**L'analisi**  
Natalità, in crisi il modello Francia

Giancarlo Blangiardo a pag. 15

Jessica resta in libertà



**Crans, i pannelli stavano cedendo già 3 giorni prima**  
Valentina Errante

**A**gli atti dell'inchiesta per la strage di Crans Montana la testimonianza di Samir: «Tre giorni prima del rogo i pannelli già cedevano». A pag. 9

**EMERGENZA TRAUMATOLOGICA 24 ORE SU 24**  
Ricoveri medici e chirurgici in urgenza anche durante le feste  
**Tel. 06 86 09 41**

**VILLA MAFALDA** CLINICA PRIVATA POLISPECIALISTICA  
Sede: Via Monte delle Gioie, 5 Roma - Maggiori informazioni su [villamafalda.com](https://www.villamafalda.com)

**Il Segno di LUCA**  
GEMELLI, FAI UN RESET

La configurazione odierna ti invita a uscire per un momento dalle reazioni e dai comportamenti più automatici. Prova a fare una sorta di reset, ripristinando soprattutto le relazioni in maniera accurata e specifica, lasciandoti guidare dall'ascolto e facendo leva sulla sensibilità, che i pianeti esaltano. Sei attraversato da una sorta di euforia, coinvolgi il partner facendone il destinatario principale e puntando sul vostro amore.  
**MANTRA DEL GIORNO**  
La distanza rivela ciò che è vicino.  
© RAPPRESENTAZIONE RIVOLUTIVA  
L'oroscopo a pag. 23

\*Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttamercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50; "Vocabolario Romanesco" • € 9,90 (Roma) "Natale a Roma" • € 7,90 (Roma) "Giochi di carte per le feste" • € 7,90 (Roma)



# il Resto del Carlino

Speciale

(\*) A Rovigo IL RESTO DEL CARLINO con "LA VOCE NUOVA DI ROVIGO" Euro 1,50 - non vendibili separatamente

**MERCOLEDÌ 14 gennaio 2026**  
1,80 Euro\*

**Nazionale - Imola+**

MARCA

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



**RAVENNA** Scosse di magnitudo 4,3 e 4,1

**Terremoto in Romagna, paura ma niente danni**  
«L'Appennino si muove»

Donati a pagina 14



**BOLOGNA** Il play Vildoza

**Non convalidato l'arresto del campione**

Gabrielli a pagina 13



## Migliaia di morti in Iran Trump: l'aiuto è in arrivo

Il regime fa sparare sui manifestanti in strada: stimate 12mila vittime. Iniziano le esecuzioni La Casa Bianca: «Protestate». Altolà di Mosca. Tajani convoca l'ambasciatore di Teheran

Ottaviani e Passeri alle p. 4 e 5

Mossa del Comitato delle firme

**Verso il referendum (il 22 e 23 marzo) a suon di ricorsi**

Coppari e P.F. De Robertis a p. 6



Inchiesta di Crans-Montana

**Niente domiciliari alla titolare del bar Italia parte civile**

Petrucchi e Bonezzi alle p. 8 e 9



Il rientro in Italia del cooperante veneto Alberto Trentini, 46 anni, dopo 423 giorni di prigionia a Caracas. La madre, Alessandra Ballerini, lo accoglie commossa a Ciampino

### LA CAREZZA

Jannello e Ponchia alle pagine 2 e 3

Roma, l'accusa è di omicidio Svolta sulle indagini in Toscana

**Donna scomparsa ad Anguillara, il marito indagato E a Firenze fermati compagno e amica della turista morta**

D'Amato a pagina 10 e Brogioni a pagina 11

Caso Imperia, parla Menditto, il pm esperto di codice rosso

«Il giudice nega l'accusa di tentato femminicidio perché la vittima si prostituiva Scelta sbagliata»

Prosperetti alle pagine 10 e 11



Record di incassi del nuovo film

**L'Italia di Zalone? Imbattibile**

Mattioli a pagina 15

DALLE CITTÀ

**REGGIO EMILIA** È nella commissione d'inchiesta



**Caso David Rossi, minacce di morte a Catia Silva**  
«Vado avanti»

Valdesi a pagina 16

**BOLOGNA** L'intimidazione dopo la rissa a bordo

**Autista minacciato con arma Paura sulla Circolare dei bus**

Mastromarino in Cronaca

**BOLOGNA** Prorogata l'ordinanza

**Proteggere l'area stazione Fino al 15 marzo è 'zona rossa'**

In Cronaca

**IMOLA** È stata travolta da un'auto

**Donna di 77 anni investita in via Selice: è gravissima**



Masetti in Cronaca



**VIVINDUO**

**FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI**

**CONGESTIONE NASALE**

**VIVINDUO**

**FEBBRE e CONGESTIONE NASALE**

**15 MINUTI**

può iniziare ad agire dopo



**GOLD INVEST**  
ACQUISTIAMO E  
VENDIAMO PREZIOSI  
**351 8707 844**  
WWW.GOLDINVESTBROKER.IT

# IL SECOLO XIX

MERCOLEDÌ 14 GENNAIO 2026

**GOLD INVEST**  
ACQUISTIAMO E  
VENDIAMO PREZIOSI  
CORSO BUENOS AIRES, 98  
GENOVA  
WWW.GOLDINVESTBROKER.IT

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80 € (1,40 € con Tuttosport) AT, AL, CN, 2,80 € con Tuttosport (M, SP, SV e coned, Levante) Anno CXI - NUMERO 11, COMMA 26/B, SPEDIZIONE ABB. POST - GR 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità sul: SECOLO XIX e www.secolo19.it Tel. 010.5388.200

## TRUMP E LA GROENLANDIA

### I CONTI SENZA L'OSTE DANESE (ED EUROPEO)

FRANCESCO MUNARI

In natura i predatori tendono ad attaccare le prede isolate rispetto al branco. Il paradigma si adatta alla Groenlandia, che è parte dello Stato e del territorio danese. Frui-scie di ampia autonomia, ma non è indipendente rispetto alla Danimarca. È vero che esistono accordi tra Stati Uniti e Groenlandia, ma si tratta di trattati stipulati appunto con la Danimarca, il più importante dei quali è peraltro concluso nel contesto Nato e riguarda le basi militari Usa sull'isola. Mutatis mutandis, si ricorderanno le squallide avances fatte qualche anno fa dal governo nazionalista austriaco ai sudtirolesi/altoatesini, prontamente rientrate a valle di una reazione italiana. Al di là della diversa caratura dei corteggiatori, la situazione è però identica: nessuno Stato straniero può permettersi di insidiare territori o comunità altrui, neppure col loro consenso. Questo vale anche per le ipotetiche offerte di soldi ai groenlandesi per "comprarli". Qualsiasi modifica allo status quo dei rapporti con la Groenlandia richiede dunque il consenso danese.

Naturalmente anche l'Unione Europea ha interessi, diritti e obblighi verso la Groenlandia, territorio associato come quelli cosiddetti d'oltremare (prevalentemente, le ex colonie francesi e olandesi); pertanto, ogni modifica allo status della Groenlandia che incidesse sui contenuti dell'associazione dovrebbe essere a sua volta negoziata anche con l'Unione. Ergo, in un mondo normale, l'attuazione di qualsiasi pretesa dell'amministrazione Usa sull'isola richiede un accordo con la Danimarca, ma anche con l'Unione.

Detto questo, abbiamo dovuto prendere atto che il rispetto delle regole internazionali parrebbe opzionale da parte dell'amministrazione Trump. Ciò dovrebbe indurre iniziative precauzionali da parte della Danimarca e dell'Unione. È noto che, in caso di aggressione armata sul territorio di un membro, il Trattato UE obbliga tutti gli altri a prestargli aiuto e assistenza con tutti i mezzi in loro possesso. Sarebbe alquanto drammatico, e uso un eufemismo, trovarci in quella posizione. Ma per limitare al massimo l'eventualità, sarebbe opportuno che si imitasse la natura: in caso di minaccia, il branco raggiunge l'animale isolato e lo protegge.

Ordinario di diritto Ue nell'Università di Genova

### LIGURIA, DOPO LA NASCITA DELLA SUPER ASL Sanità, ecco i direttori di area «Avremo autonomia di spesa»

ALESSANDRA ROSSI / PAGINA 16



### L'INDAGINE PARTITA DA GENOVA Dietro le truffe agli anziani liguri le figlie di un boss della camorra

L'ARTICOLO / PAGINA 10



## Iran, strage senza fine

«Uccisi 12 mila manifestanti». Trump: «Resistete, gli aiuti stanno arrivando». Altolà di Russia e Cina

Non si ferma la protesta del popolo iraniano contro gli ayatollah, e la risposta del regime è terribile. Secondo l'opposizione, i manifestanti uccisi sarebbero già 12 mila, e nonostante questo ieri sera migliaia di persone hanno sfidato in piazza Khamenei. «Resistete, gli aiuti stanno arrivando», dice Trump. La Russia avverte però che le conseguenze di un intervento Usa «sarebbero terribili».

SERVIZI / PAGINE 2 E 3



### IL RIENTRO DAL VENEZUELA

Marco Maffettone / PAGINA 5

Trentini e Burlò: «Grazie dell'aiuto»



### «Una carneficina, non voltatevi»

La manifestazione (foto Pambianchi) degli iraniani a Genova OLIVIERI / PAGINA 4

## ECONOMIA

### Porti da primato Genova, salgono i passeggeri

Alberto Quarati / PAGINA 11



Le banchine di Gioia Tauro

Traffici da record nel 2025 del trasporto marittimo. Gioia Tauro segna il record, mentre Trieste è in calo nei container. Passeggeri ai massimi per Genova.

### «Ex Ilva, danni per sette miliardi da ArcelorMittal»

Chiara Munafò / PAGINA 13



Le acciaierie ex Ilva di Taranto

I commissari straordinari dell'ex Ilva hanno avviato un'azione risarcitoria da 7 miliardi contro gli amministratori e ArcelorMittal: «Volevano deprezzarla».

## Crans-Montana, le ricostruzioni dei superstiti Tra le carte la fotografia di una porta bloccata

Immagini e mappe nel faldone dell'inchiesta. Il giallo dei petardi nel club

### LA DECISIONE DI ARENZANO

Matteo Dell'Antico / PAGINA 7

«Nei locali pubblici vietati i fuochi»

Una porta bloccata, alcuni sacchetti con petardi, le immagini immediatamente precedenti al disastro e quelle del club subito dopo la tragedia. Nel faldone dell'inchiesta sono nascoste le verità del disastro di Crans-Montana, specialmente nei

disegni che i superstiti hanno fornito per tentare di spiegare la dinamica dei fatti: mappe e indicazioni utili per i magistrati. Intanto, l'Italia ha deciso di costituirsi parte civile, come ha annunciato Tajani.

FAGANDINI, FREGATTI E LATERZA / PAGINE 6 E 7

### Bassino: «Addio Olimpiadi Nello sci troppi infortuni»

«Niente da fare, non ci sarò». Milano Cortina poteva essere l'Olimpiade di Marta Bassino. È l'unico titolo mancante alla perla dello sci italiano dopo due ori mondiali, trenta podi con sette vittorie in Coppa del Mondo, un titolo mondiale di specialità nello slalom gigante. Invece Bassino resterà a guardare le colleghe, dopo che a ottobre una caduta in Val Senales l'ha messa fuori gioco. «Gli infortuni sono tanti. Nello sci sviluppiamo i materiali ma andiamo avanti più lentamente sul resto».



PAOLO GIAMPIERI / PAGINA 38

### Zalone, un Camino da record È il secondo incasso di sempre

Il film «Buen Camino» di Checco Zalone potrebbe rivelarsi il maggiore incasso della storia del cinema. La commedia ambientata in Spagna, in un pellegrinaggio verso Santiago, in meno di venti giorni è arrivata a 65.689.125 euro e incassa il primo Avatar, che 17 anni fa fece registrare al botteghino un incasso di 68.600.000 euro. Zalone si conferma così il re Mida del cinema italiano: nei precedenti suoi cinque film aveva incassato in totale 220 milioni di euro.



TIZIANA LEONE / PAGINA 32

**GOLD INVEST**  
ACQUISTIAMO E  
VENDIAMO PREZIOSI  
**ACQUISTIAMO ORO  
ARGENTO DIAMANTI  
GIOIELLI E OROLOGI**  
CORSO BUENOS AIRES, 98  
16129 GENOVA (GE)  
**351 8707 844**  
WWW.GOLDINVESTBROKER.IT

**GOLD INVEST**  
ACQUISTIAMO E  
VENDIAMO PREZIOSI  
**ACQUISTIAMO ORO A  
€ 122 / gr**  
**ACQUISTIAMO ARGENTO A  
€ 2.000 / kg**  
**STERLINA € 870**  
\*LE OPERAZIONI POSSONO LEGGERMENTE VARIARE IN BASE AL FISCO  
GOPRANALEO DEL DOLLO SULLE SPORTE INTERNAZIONALI



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

**Regole Ue**  
Per le attività  
ecosostenibili  
arrivano  
le semplificazioni



Marina  
Castellaneta  
— a pag. 30

**Lavoro**  
Per le tutele  
contro l'amianto  
estensione  
a tutto campo

Antonella Iacopini  
— a pag. 34



FTSE MIB 45525,10 -0,45% | SPREAD BUND 10Y 63,29 +0,83 | SOLE24ESG MORN. 1664,71 -0,42% | SOLE40 MORN. 1705,15 -0,52% | Indici & Numeri → p. 35-39

ALTOLÀ DI MOSCA ALL'IPOTESI DI NUOVI ATTACCHI

**In Iran migliaia di vittime  
Trump ai manifestanti:  
«Avanti, aiuto in arrivo»**

Micaela Cappellini — a pag. 3



Milano. Sostegno alle proteste in Iran

LE RITORSIONI ECONOMICHE

**Dazi Usa del 25% ai Paesi  
che fanno affari con l'Iran  
Pechino: ci difenderemo**

Gianluca Di Donfrancesco — a pag. 3

## Powell, la difesa dei banchieri centrali Trump: è un incompetente, tagli i tassi

Lo scontro a Washington

Documento dei governatori:  
solidarietà al presidente Fed  
Dimon: sì all'indipendenza

Affondo della Casa Bianca  
contro la banca centrale  
Inflazione stabile a dicembre

Banchieri centrali in difesa di Jerome Powell. In un comunicato firmato da undici istituzioni tra cui la Bce, i governatori esprimono «piena solidarietà» alla Fed sotto attacco dopo l'inchiesta penale contro il suo presidente. Si schiera anche Jamie Dimon di Jp Morgan: «Grande rispetto per Powell, la Fed sia indipendente». Trump però non demorde e contrattacca: «Ha sfiorato il budget di miliardi, è incompetente e corrotto». E dopo i dati sull'inflazione di dicembre, al 2,7%, come da attese, insiste: «Tagli subito i tassi».

Lops e Valsania — a pag. 2

L'ANALISI

**MOLTI ERRORI  
DALLA CASA  
BIANCA E LA FED  
PAGA L'OPACITÀ  
SULLA POLITICA  
MONETARIA**

di Donato Masciandaro — a pag. 2

BANCHE USA

**Jp Morgan, frenata degli utili nel quarto trimestre (-7%)**

Marco Valsania — a pag. 24

## Affitti brevi, in vista la stretta Ue Verso limitazioni su aree e notti

Immobili

L'obiettivo è proteggere  
le zone che subiscono  
il maggiore stress abitativo

Il 2026 sarà l'anno della proposta di regolamentazione della Commissione europea sugli affitti brevi: lo prevede il Piano casa di Bruxelles. L'obiettivo della normativa sarà limitarne gli impatti negativi. Verrà introdotta la possibilità di ridurre le locazioni, con un tetto massimo annuale di notti vendibili o con l'obbligo di combinare questa modalità di affitto con altri canali, considerati più meritevoli di tutela.

Giuseppe Latour — a pag. 6

CREDITO

**UniCredit assume  
500 giovani  
Sempre più  
centrali filiali  
e ruolo della rete**

Cristina Casadei — a pag. 17



Troppe licenze. Comune di Milano nel mirino per i disagi legati alla vita notturna

A MILANO CONDANNATO IL COMUNE

**Danni da movida,  
per i cittadini  
più risarcimenti**

Deidi e l'Amministrato — a pag. 17

PANORAMA

PALESTINA

**Unicef: in tre mesi  
di tregua a Gaza  
già uccisi  
100 bambini**

Dalla tregua del 10 ottobre 2025 nella Striscia di Gaza sono rimasti uccisi oltre 100 bambini. In media uno al giorno, secondo le stime dell'Unicef. Ieri un bambino di un anno è morto di ipotermia a Deir el-Balah portando a sette, secondo i dati forniti dal ministero della Salute locale, i decessi a causa del freddo di questo inverno.

— a pagina 13

ATTESA PER LA CONSOB

**Mps, la Borsa guarda  
alle ipotesi UniCredit**

Il titolo Monte Paschi balza ancora in Borsa di un altro 1,34%, a 9,306 euro, mentre cresce l'interesse della Borsa per lo scenario di un interesse di UniCredit a rilevare una quota di Delfin.

— a pag. 25

ZALONE SUPERSTAR

**«Buen Camino»  
il film italiano  
con più incassi  
nella storia**

Cristina Battocciotti — a pag. 16

AL MIT

**Salvini: sul Piano casa  
tavolo entro 20 giorni**

Al Piano casa «ci stiamo lavorando io e il presidente Meloni. Abbiamo già il budget per i primi interventi e vorrei che nel 2026 ci fossero le prime progettazioni». Lo ha detto Matteo Salvini.

— a pagina 10



Paolo Benanti,  
Docente  
Luiss

ETICA DI FRONTIERA

**MACCHINE  
PENSANTI,  
INTELLIGENZA  
E PARADOSSI**

di Paolo Benanti — a pag. 16

## Lavoro 24

**Manager  
Compensi variabili  
e incentivi a breve**

Cristina Casadei — a pag. 22

ABBONATI AL SOLE 24 ORE  
Scopri le offerte  
[ilsol24ore.com/abbonamento](http://ilsol24ore.com/abbonamento)  
Servizio Clienti: 02.30.300.600



Alta tensione. Ioe sotto accusa

SCONTRO FRONTALE

**A Minneapolis  
1.000 agenti  
in più, ricorsi  
contro l'Ice**

Luca Veronese — a pag. 5  
con l'analisi di Aldo Rustichini

**oro dei 24**  
**ORO IL LUSSO DELLA SICUREZZA.**  
IN UN MONDO CHE CAMBIA L'ORO RESTA.  
PERCHÉ L'ORO NON È SOLO RICCHEZZA. È SICUREZZA CHE DURA.  
DOVE IL VALORE PRENDE FORMA.

800 173057  
[www.oro dei 24.com](http://www.oro dei 24.com)





COPPA ITALIA: ALL'OLIMPICO FINISCE 2-3

Roma sconfitta ed eliminata  
Il Torino ai quarti contro l'Inter

Biafara, Pes e Turchetti alle pagine 26 e 27



DI TIZIANO CARMELINI

Continua la maledizione  
del «porta ombrello»

a pagina 26



CHECCO ZALONE SUPER STAR

Buen Camino è il film italiano  
più visto di sempre

Blancani a pagina 23

**Forno Damiani**  
EUROSACK srl  
infoline 06 98 98 8028  
info@fornodamiani.it  
www.fornodamiani.it

# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

**Forno Damiani**  
EUROSACK srl  
infoline 06 98 98 8028  
info@fornodamiani.it  
www.fornodamiani.it

San Potito, martire

Mercoledì 14 gennaio 2026

DIRETTO DA DANIELE CAPEZZONE

Anno LXXXII - Numero 13 - € 1,20\*

ISSN 0391-6990  
www.iltempo.it



Due proposte-choc  
al governo  
sulla sicurezza

DI DANIELE CAPEZZONE

**I**l Tempo vuole affiancare, incoraggiare (e anche pungolare) il governo sul fronte della sicurezza. Ne abbiamo fatto il punto essenziale della nostra linea editoriale. Ricorderete che, al mio esordio qui, il 2 dicembre, titolammo in prima pagina «Operazione Salva-Termini», e i nostri fantastici cronisti organizzarono dieci giorni consecutivi di inchiesta: sulla stazione e su tutta l'area circostante, un quartiere Esquilino ormai devastato dall'immigrazione illegale e da un decennio di accoglienza insensata e slabbrata patrocinata dalla sinistra, i cui risultati sono sotto i nostri occhi. Ieri Alessio Gallicola e Roberto Arditi hanno avanzato proposte puntuali ed efficaci. Ne aggiungerò due. La prima. Occorre una raffica di sgomberi. Il Ministero degli Interni ne ha organizzati moltissimi, ed è un gran merito di Matteo Pianedosi. Ora occorre procedere con i centri sociali (uno ogni dieci giorni), sul modello usato a Milano per il Leoncavallo e a Torino per Ascatasuna. Di più: occorre portare le telecamere, e far vedere ai cittadini cosa troveranno le forze dell'ordine, cosa restituiranno alla legalità e ai legittimi proprietari. Signor Ministro, faccia vedere a tutti il buon lavoro dei suoi uomini. Otterrà lei e otterranno loro il plauso e la gratitudine di tutti i cittadini perbene. Si incazzerà qualcuno a sinistra? Tanto meglio: sarà la certificazione dell'ottimo lavoro svolto. Seconda proposta. Occorre una sorta di operazione Calvino applicata alle cinque maggiori stazioni ferroviarie del Paese: Roma, Milano, Torino, Bologna, Napoli. Non le zone rosse, rivelatesi utili ma insufficienti. Ma un'azione (anche con il coinvolgimento dell'Esercito se necessario, e quindi in collaborazione con la Difesa) per bonificare i quartieri circostanti. Un repulisti memorabile. La parola «percezione» non mi ha mai convinto (in negativo): quando cioè viene usata per descrivere il sentimento dei cittadini colpiti dal crimine. Invece, può e deve essere usata (in positivo) per far sentire alle persone una sicurezza nuova.

© RIPRODUZIONE È RISERVATA

LA SFIDA DELLA SICUREZZA, DUE MOSSE POSSIBILI SUBITO

- Raffica di sgomberi dei centri sociali
- Modello Calvino applicato alle stazioni di Roma, Milano, Torino, Bologna, Napoli

## Ora un REPULISTI

Storace e Vincenzoni  
alle pagine 2 e 3



CHOC A BRESCIA

Bengalese 29enne  
abusa e mette incinta  
una bimba di 10 anni  
Secondo i giudici  
«Era consenziente»

Il Tribunale ha ridotto la pena  
da «violenza» ad «atti» sessuali  
Condannato solo a cinque anni

Bruni a pagina 11

ISLAM E GIUSTIZIA

## Vota No Lo dice Allah

Brahim Baya si veste da giurista e attacca Meloni  
Il predicatore amico di Hannoun lancia la campagna  
contro il referendum sulla riforma voluta dal governo

Così gli amici di Hannoun fanno campagna per il «no» nel referendum sulla giustizia. Brahim Baya, famoso sui social per i suoi sermoni anti-Israele, contro Meloni. Insorge il centrodestra.

Campigli a pagina 4

MISSIONE BIS VERSO GAZA

Spunta un'altra raccolta fondi  
per far ripartire la Flotilla  
Obiettivo minimo: 500 mila euro

a pagina 4



Il Tempo di Osho

Trentini e Burlò tornati in Italia  
Il Paese applaude, la sinistra rosica



"Mauri", hanno  
liberato i due  
prigionieri"

"Ma dai! Sono  
troppo contento  
per Maduro e sua  
moglie"

De Leo e Russo a pagina 7

ODIO ANTISEMITA



Politici, giornalisti  
manager «sionisti»  
E i nuovi comunisti  
aggiornano le liste  
di proscrizione

Buzzelli a pagina 5

LA REPRESSIONE DEGLI AYATOLLAH

La promessa al popolo in rivolta. E Tajani convoca alla Farnesina l'ambasciatore di Teheran

## Trump agli iraniani: «L'aiuto sta arrivando» E ora si avvicina l'intervento americano



Mentre il regime continua a fare strage del popolo iraniano in protesta arriva la promessa di Trump: «L'aiuto sta arrivando». Il presidente Usa invita i manifestanti «ad occupare le istituzioni» e fa intendere un imminente «supporto». Sulle migliaia di morti avverte: «Anche uno sarebbe troppo». Intanto molti i Paesi prendono provvedimenti: evacuare le ambasciate di Francia, Canada e Regno Unito.

Musaccio alle pagine 8 e 9

DI SUSANNA NOVELLI

La strage degli innocenti  
il «diritto internazionale»  
richiamato a fasi alterne  
e le femministe sparite

a pagina 9



Referendum giustizia  
Preparano ricorsi contro  
il governo per far decidere  
ai giudici su di loro...  
Tutto già visto

**VIVINDUO**  
FEBBRE e DOLORI  
INFLUENZALI  
CONGESTIONE  
NASALE  
VIVINDUO  
FEBBRE e CONGESTIONE NASALE  
può iniziare  
ad agire  
dopo  
15 MINUTI



Piange  
il telefono  
della sanità  
vaticana

a pagina 10

\*IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GENOVA  
\*IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GENOVA  
\*IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GENOVA





ADVEST

TAX  
LEGAL  
CORPORATE

DAL 27 GENNAIO

**Puntata  
revocabile entro  
cinque minuti  
dalla ricevuta  
nel nuovo  
regolamento  
per Lotto  
e SuperEnalotto  
pubblicato  
in Gazzetta**  
*Toni a pag. 26*

PREVIDENZA

**A favore  
del caregiver  
un contributo  
pubblico fino  
a 400 euro  
mensili,  
esentasse  
e non rilevante  
ai fini Isee**  
*Cirioli a pag. 31*

**Boom dello sport equestre in Cina. I praticanti  
sono già 400 mila. L'Italia ora vuole inserirsi**  
*Carlo D'Andrea a pag. 20*

**Italia Oggi**  
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST

TAX  
LEGAL  
CORPORATE

# Cripto, controlli incrociati

*A fare da innesco per le verifiche saranno le incongruenze tra quanto comunicato  
dai gestori e le dichiarazioni dei redditi prive di monitoraggio fiscale o plusvalenze*  
*Cupaccoli a pag. 25*

DIFFUSIONI NOVEMBRE

**Fatto +2%,  
Sole -5%,  
Verità -6%,  
Giornale -6%,  
Messaggero -8%,  
Libero -8%,  
Repubblica -8%,  
Corsera -8%,  
Qn Carlino -9%,  
Stampa -10%**  
*Capitani a pag. 15*

**Il 39% dei FdI bocchia Trump. Meloni  
dovrà tenerne conto in vista delle politiche**



La recente azione del presidente degli Stati Uniti Donald Trump in Venezuela e il conseguente arresto del presidente Nicolás Maduro ottengono un giudizio piuttosto critico da parte dell'elettorato italiano. Lo rivela un sondaggio condotto negli ultimi giorni dall'Istituto Dometra per la trasmissione «Piazza Pulita» su LA7. Assai significativo è il fatto che Trump viene giudicato negativamente anche da una quota consistente di elettori di Fratelli d'Italia (39%), un partito che lo ha nei fatti molto sostenuto grazie anche all'amicizia tra Meloni e il presidente americano e, ancor più, da quelli della Lega (46,7% di giudizi negativi) e di Forza Italia (48,2% di giudizi negativi).

*Mannheimer a pag. 5*

DIRITTO & ROVESCIO

Il ministro della salute americano, Robert F. Kennedy ha pubblicato le nuove linee guida sulla corretta alimentazione che sconsigliano completamente tutte le regole del mangiare sano finora comunemente accettate a livello internazionale. Ribaltando in pratica la piramide alimentare della dieta mediterranea. Si consiglia infatti il massimo consumo di carne, latte e formaggio, insieme a verdura e frutta. E si riducono al minimo i cereali. Quindi bando alla pasta alla carbonara, alle melanzane alla parmigiana, al risotto alla milanese o alla pizza Margherita. Meglio tanta carne, un po' di verdura e poco pane. In pratica un big mac. E se uno solo vi sembra poco potete sempre fare il bis. Molti medici, dietologi e nutrizionisti sono rimasti sconcertati. Ma i grandi produttori di carne americani hanno benedetto Kennedy e la sua combriccola.

**"ORA È IL  
MOMENTO  
DI TIFARE  
PER LORO"**

*Ambra Sabatini  
Campionessa Paralimpica e  
Mondiale nel 100m cat. T63*

**INTESA SANPAOLO  
È A FIANCO DELL'ITALIA  
IN OGNI SUA IMPRESA.**

Banking Premium Partner dei Giochi Olimpici  
e Paralimpici Invernali di Milano Cortina 2026.

**INTESA SANPAOLO**  
BANKING PREMIUM PARTNER

**26 74**  
MILANO CORTINA 2026  
OLIMPIADI  
PARALIMPIADI

[gruppo.intesasanpaolo.com](http://gruppo.intesasanpaolo.com)



# LA NAZIONE

Speciale

MARCA

**MERCOLEDÌ 14 gennaio 2026**  
1,80 Euro

**Firenze - Empoli +**

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it

**PRATO** Gli organici delle forze dell'ordine

**Il procuratore Tescaroli al ministro Piantedosi**  
«Qui nessun rinforzo»

Natoli a pagina 13


**SIENA** Commissione d'inchiesta

**David Rossi, minacce al capo segreteria**

Valdesi a pagina 16



## Migliaia di morti in Iran Trump: l'aiuto è in arrivo

Il regime fa sparare sui manifestanti in strada: stimate 12mila vittime. Iniziano le esecuzioni La Casa Bianca: «Protestate». Altolà di Mosca. Tajani convoca l'ambasciatore di Teheran

Ottaviani  
e Passeri  
alle p. 4 e 5

Mossa del Comitato delle firme

**Verso il referendum**  
(il 22 e 23 marzo)  
a suon di ricorsi

Coppari e P.F. De Robertis a p. 6



Inchiesta di Crans-Montana

Niente domiciliari  
alla titolare del bar  
Italia parte civile

Petrucchi e Bonezzi alle p. 8 e 9


Il rientro in Italia  
del cooperante veneto  
Alberto Trentini,  
46 anni, dopo  
423 giorni di prigionia  
a Caracas. La madre,  
Armanda Colusso,  
lo accoglie commossa  
a Ciampino

### LA CAREZZA

Jannello e Ponchia alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

**FIRENZE** Il via alla rassegna di moda

**Pitti Uomo**  
nel segno  
dell'eleganza  
educata

Mancinelli e commento di Borrelli a pagina 22

**EMPOLESE VALDELSA** Il caso

**Accorpamento scolastico**  
«Siamo pronti a manifestare»

Servizi in Cronaca

**EMPOLI** La prima sentenza

**Eccidio del 24 luglio 1944**  
Ristori per 390mila euro

Capobianco in Cronaca

**EMPOLI** Domenica l'evacuazione

**Ordigno bellico**  
nel cantiere  
I preparativi  
per rimuoverlo


Puccioni in Cronaca

Roma, l'accusa è di omicidio  
Svolta sulle indagini in Toscana

**Donna scomparsa**  
ad Anguillara,  
il marito indagato  
E a Firenze fermati  
compagno e amica  
della turista morta

D'Amato a pagina 10  
e Brogioni a pagina 11

Caso Imperia, parla Menditto,  
il pm esperto di codice rosso

«Il giudice nega  
l'accusa di tentato  
femminicidio  
perché la vittima  
si prostituiva  
Scelta sbagliata»

Prosperetti alle pagine 10 e 11



Record di incassi del nuovo film

**L'Italia di Zalone?**  
**Imbattibile**

Mattioli a pagina 15

**VIVINDUO**

**FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI**

**CONGESTIONE NASALE**

VIVINDUO è un medicinale a base di paracetamolo e pseudoefedrina che può avere effetti riduttori sulla temperatura corporea. Autenticazione del farmaco: VERBAZOL.

può iniziare ad agire dopo

**15 MINUTI**







# la Repubblica



Fondatore  
**EUGENIO SCALFARI**

Direttore  
**MARIO ORFEO**



**Una storia di futuro**

di **MARIO ORFEO**

Oggi per una volta parliamo di noi. Di una storia straordinaria e irripetibile. Repubblica compie 50 anni e il compleanno di un giornale è già di per sé una buona notizia per la democrazia, soprattutto in un mondo governato da sovranisti e populisti nemici della libertà. E lo è ancora di più per il merito che ha avuto il fondatore Eugenio Scalfari – insieme con l'editore Carlo Caracciolo – nel dare una voce, una casa, una identità a un pezzo di società che nel 1976 in Italia esisteva ma non veniva riconosciuta.

• a pagina 15

**La rivoluzione di Repubblica**  
di **SIMONETTA FIORI**

**Valli: "Così ho raccontato i grandi eventi"**  
di **FRANCESCA CAFERRI**

**La nascita del giornale**  
di **RAFFAELLA DE SANTIS**

**Un nuovo inizio: ecco il sito**  
di **GIANCARLO MOLA**

**Il mondo visto da noi**  
di **SARA SCARAFIA**

**Con Mauro le suggestioni di un viaggio**  
di **FRANCESCO FASIOLO**

• all'interno

Mercoledì  
**14 gennaio 2026**

Anno 51 - N° 11

In Italia **€1,90**

**19**  
**76**

**20**  
**26**

## Massacro Iran, si muove Trump

Le stime delle ong sulla repressione delle piazze contro il regime: "Dodicimila morti". Per Teheran tremila vittime. Il messaggio della Casa Bianca ai manifestanti: "Avanti, l'aiuto sta arrivando". L'ira di Mosca: conseguenze disastrose

Le fonti governative parlano di tremila morti, ma le vittime della repressione delle proteste contro il regime di Teheran sarebbero dodicimila secondo le ong. Trump invia un messaggio ai manifestanti: l'aiuto sta arrivando.

di **BERTÉ, COLARUSSO, DIFEO, MODULO, PALAZZOLO e VITALE**  
• da pagina 2 a pagina 6



• Ieri mattina, a Ciampino, l'abbraccio di Alberto Trentini con la madre

**IL RITORNO**

**L'abbraccio della madre a Trentini**  
**"La mia vita nell'acquario delle torture"**

di **BERIZZI, FOSCHINI, LO PORTO e TONACCI**

• alle pagine 8, 9, 11 e 13

**L'INTERVISTA**

di **PAOLO MASTROLILLI**

**Walzer: "Il raid Usa non aiuterebbe chi sta lottando"**

**MICHAEL WALZER,**  
filosofo



• a pagina 6

**"Votate Orbán"**  
**lo spot di Meloni con Netanyahu e l'ultradestra Ue**

di **LORENZO DE CICCO**

Gioria Meloni parla in inglese, Matteo Salvini «con il cuore» in italiano, salvo lo lancio nel finale, in cui azzarda un incitamento ungherese: «Fel, gyozelemre!». Avanti fino alla vittoria. Il destinatario dell'esortazione è Viktor Orbán, primo ministro magiaro a tempo quasi indeterminato, oggi un po' meno eterno. I sondaggi ballano, e non è un valzer. Così il capo di Fidesz, in vista delle elezioni del 12 aprile, ha pensato di chiedere una mano agli amici stranieri.

• a pagina 25

Bello avere sempre qualcuno su cui contare.

**È POSSIBILE CON IREN**

Luce e Gas Efficienza energetica  
Internet Wi-Fi Assicurazioni

Scopri tutte le offerte nei nostri store, su [irenlucegas.it](http://irenlucegas.it) o chiama l'800.96.96.96

**iren**  
luce gas e servizi

**La rivolta anti Grok**  
**l'IA di Musk che spoglia tutto**

**IL CASO**

di **GABRIELE ROMAGNOLI**

Una donna indonesiana di nome Kirana è costretta all'uso della sedia a rotelle e da tempo tiene un diario on line, documentando con foto la propria condizione. Qualcuno è intervenuto nei commenti sotto le immagini e ha chiesto a Grok, il programma di X (un tempo Twitter) che utilizza l'intelligenza artificiale, di mostrarla in un succinto bikini. Così è stato.

• a pagina 21



**Niente domiciliari per Jessica Moretti**  
**divieto di espatrio**

di **ROSARIO DI RAIMONDO**

• alle pagine 30 e 31

**Come si vince un referendum**

**IL COMMENTO**

di **MICHELE AINIS**

Se nel frattempo il mondo non sarà esploso del tutto, fra un paio di mesi ci attende un referendum. Quello sulla giustizia, che per i suoi oppositori introduce viceversa un'ingiustizia. Come voteremo? Dipende dal merito di questa riforma, però anche dal metodo con cui è stata generata. Dipende dai quesiti, ma in realtà dalla percezione dei quesiti, dalla loro «narrazione», come si dice adesso.

• a pagina 15

Prezzi di vendita all'estero: Grecia €3,50 - Croazia, Francia, Marocco P., Slovenia €4,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,30

Selez: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

Concessionaria di pubblicità: A. Mancini & C. Milano - via F. Aporti, 9 - Tel. 02/74941, email: [pubblicita@amancini.it](mailto:pubblicita@amancini.it)





**LA FRANCIA**  
Marine Le Pen a processo  
La destra a una svolta  
ERIC JOZSEF — PAGINA 23



**IL FENOMENO**  
Da Maduro a Taylor Swift  
quegli influencer per caso  
ASSIANEUMANN DAYAN — PAGINA 18



**LA COPPA ITALIA**  
Adams-Ikhan dei miracoli  
Il Toro elimina la Roma 3-2  
BARILLÀ, D'ORSI — PAGINE 28 E 29

1,90 € II ANNO 160 II N.13 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV. IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



# LA STAMPA

MERCOLEDÌ 14 GENNAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

LE PREVISIONI PER IL 2026: L'INSTABILITÀ MONDIALE AUMENTA L'INCERTEZZA, L'OCCUPAZIONE PUÒ SCENDERE E L'INFLAZIONE RISALIRE

## L'allarme dell'Istat: "La crescita è a rischio"

**IL COMMENTO**

Perché le Borse continuano a correre

SALVATORE ROSSI

Perché nel mondo le Borse salgono anche quando, come ora, le economie rallentano o ristagnano? Questa domanda, molto semplicemente formulata, riflette una convinzione di fondo. — PAGINA 11

**BARBERA, BARONI**

Dalla crescita debole di fine 2025 ai nuovi focolai di instabilità che segnano l'inizio del 2026. È in questo quadro, scrive Istat, che si muove l'economia italiana. Perché se è vero che negli ultimi mesi del 2025, «l'attenuazione delle tensioni commerciali e il taglio dei tassi d'interesse hanno ridotto l'incertezza e favorito la liquidità, con l'inizio anno si fanno più netti i rischi di un nuovo rallentamento». — PAGINE 10 E 11

**IL RETROSCENA**

Powell, la Bce teme uno choc globale

FABRIZIO GORIA

Una difesa su tutta la linea. Le principali banche centrali mondiali hanno rotto gli indugi e si sono schierate apertamente a difesa dell'indipendenza della Federal Reserve e del suo presidente. — PAGINA 8

**GLI 80 ANNI DELLA REPUBBLICA**

Cattaneo: "Governo miope sui giovani"

FLAVIA AMABILE — PAGINA 13

Legge elettorale i fantasmi del futuro

MARCO FOLLINI — PAGINA 23

IL PRESIDENTE USA: ATTACCA I PALAZZI DEL POTERE, PRONTO AD AIUTARVI. VERTICE CON I MILITARI. L'ITALIA CONVOCA L'AMBASCIATORE

## Massacro Iran, Trump studia il blitz

L'opposizione: "La repressione ha fatto dodicimila morti". Gli ayatollah ne ammettono tremila

**L'ANALISI**

Il figlio dello Scià alternativa debole

ALESSIA MELCANGI

In molti ricordano i fasti della mitica Persepoli, riportata a nuova vita nel 1971 in occasione della grandiosa (e decisamente kitsch) celebrazione dei 2.500 anni della monarchia persiana: un tentativo di legare l'Iran moderno alle vestigia dell'antica Persia, oscurandone le radici islamiche. Creano stupore — e talvolta malinconia — le immagini delle ragazze in gonna e a capo scoperto che passeggiavano nelle strade di Teheran; lascia increduli la memoria dell'alleanza tra l'Iran pre-rivoluzionario e gli Stati Uniti, così stretta da trasformare il Paese in uno dei principali avamposti americani nella regione. Sembra quasi di parlare di un'età dell'oro. DEL GATTO, MAGRI, SIMONI, STABILE — PAGINE 2-4

Cecilia Sala: a Evin ho imparato la paura

SIMONETTA SCIANDI/VASCI — PAGINA 4

IL CAMPIONE E L'ERA DONALD: "EUROPA, MESSICO, CANADA E NATO SONO NOSTRI AMICI. STIAMO UNITI"



Un'immagine recente dell'americano John McEnroe, grande campione di tennis del passato

PAGINA 19

**IL RITORNO**

Quella carezza a Trentini e l'abbraccio mancato a Regeni

RAFFAELLA ROMAGNOLI — PAGINA 23



SERVIZIO ALLE PAGINE 6 E 7

**L'INCHIESTA**

Le Constellation un mobile bloccava l'uscita d'emergenza

NICCOLÒ ZANCAN



L'uscita d'emergenza del Constellation era chiusa. Nemmeno doveva essere contemplata come tale. Lì davanti — si vede in un video agli atti dell'inchiesta — c'è un mobiletto. Quindi la porta è bloccata, ma anche inaccessibile. Tutto smentisce la versione di Moretti. — PAGINA 15

**IL CASO DI IMPERIA**

"È femminicidio" Pm contro il giudice

BOERO, MANGRAVITI

Un'ordinanza «contraddittoria che non convince». Così il procuratore di Imperia sul provvedimento con cui il gip ha riqualificato il tentato femminicidio contestato a un uomo. — PAGINA 17



## Buongiorno

Quando le forze armate americane sono andate a Caracas a prelevare Nicolás Maduro per portarlo a New York, ci siamo detti che Donald Trump aveva violato il diritto internazionale. Lo abbiamo detto sapendo — lo si è scritto mille volte — che il diritto internazionale è un mito morto nel suo atto fondativo e più spettacolare: il processo di Norimberga ai gerarchi nazisti. Può esserci diritto nel giudicare Auschwitz e non Hiroshima? La guerra è negazione del diritto e grazie al cielo gli Stati Uniti coi loro alleati l'hanno vinta, ma l'hanno vinta con la forza devastante e spietata, anche dell'atomica, non col diritto. Ed è stato l'equilibrio atomico a garantire quel poco di ordine successivo, mentre il diritto non ha impedito invasioni, cambi di regime, crimini di guerra, da una parte e dall'altra della

## Il dilemma

MATTIA FELTRI

cortina, dal Vietnam al Cile, da Budapest a Praga: è servito soltanto al tentativo di consegnare alla forza una verniciatura di legalità e di impedire la legittimazione a ogni abuso di forza. E già qualcosa. Ora Trump, da capobastone, si è tolto anche l'incomodo del dissimulare. Però ci siamo dovuti chiedere se la violazione del diritto pesasse più della liberazione di un popolo dal tiranno. E davanti al massacro dei ragazzi iraniani — mentre Russia e Cina invocano la non interferenza negli affari interni, cioè il diritto, e che loro traducono nel diritto a fare delle opposizioni carne da macello — dobbiamo porci la stessa domanda. Possiamo chiamare diritto quello che ci impone di restare a guardare davanti a un'orrenda tirannia che stermina il suo popolo perché invoca libertà?





**DUNO**

**Il fondo pensione australiano Aware Super entra nell'outlet di Serravalle**

**Dal Maso a pagina 13**

**Banca Progetto, Amco e il pool degli istituti sbloccano il salvataggio**

**Carrello a pagina 6**

**MF**

il quotidiano dei mercati finanziari

**Renzo Rosso (Ott) nominato Cavaliere della Legion d'Onore**

Il fondatore della Diesel ha ricevuto ieri a Roma l'onorificenza francese

**Cardo in MF Fashion**

Anno XXXVII n. 009

Mercoledì 14 Gennaio 2026

€2,00 *Classedtori*

**DUNO**

Con MF Magazine for Fashion: 125 € (7,00 € + 2,00 € + 5,00 €) - Con MF Magazine for Living: 87 € (7,00 € + 2,00 € + 5,00 €) - Con MF Magazine for Home: 82 € (7,00 € + 2,00 € + 5,00 €)

FTSE MIB -0,45% 45.525 DOW JONES -0,71% 49.237\*\* NASDAQ -0,20% 23.687\*\* DAX +0,06% 25.421 SPREAD 64 (-3) €/S 1,1654

Speditore in A.P. art. 1 c.1 L. 4094/1984 - D.C. Milano - L. 140 - C.R. 4.000 Marche 5.000

\*\* Dati aggiornati alle ore 19,30

**MF RIVELA L'ATTO DI CITAZIONE DEL GOVERNO CONTRO ARCELORMITTAL**

# Ilva, le carte di uno scippo

*In 207 pagine i tre commissari dell'acciaieria puntano il dito contro la cattiva gestione con fini predatori del gruppo indiano. Chiesti 7 miliardi di danni. A novembre l'udienza*

**LA CRISI IN IRAN FA SALIRE IL PREZZO DEL PETROLIO, IN BORSA SU TENARISE SAIPEM**



**IL 23 GENNAIO A MILANO**

**Giorgetti presenta il fondo per la borsa**

**Già avviati sette comparti su dieci**

Dal Maso a pagina 7

**SCONTRO CON BERNA**

**Ermotti verso l'addio a Ubs**

**Corsa a quattro per sostituirlo**

Bichicchi e Di Rocco alle pagine 2 e 3

Dal Maso a pagina 6

**DOPO LA MULTA DA 1,1 MLD**

**Al Consiglio di Stato lo scontro sulla logistica in Italia tra Antitrust e Amazon**

Bichicchi a pagina 4





# MEGAWATT DI FUTURO

**Oggi il Gruppo Sorigenia è il primo operatore in Italia di energia fotovoltaica, con 960 MW di potenza installata. Energia rinnovabile vuol dire più futuro.**

**Per tutti | SORGENIA.IT**

DATA: 31.12.2025

**sorigenia**

YOUR NEXT ENERGY

## Monfalcone apre il tavolo con i terminalisti

Riccardo Coretti

Avviato il confronto permanente con l'Autorità portuale su sicurezza, infrastrutture e servizi 13 Gen 2026 | Shipping Logistica TRIESTE Al porto di Monfalcone prende forma un nuovo percorso di confronto strutturato tra Autorità di sistema portuale, operatori e territorio: primo incontro tra presidente dell'Authority, Marco Consalvo, e terminalisti, promosso dall'europarlamentare Anna Maria Cisint. «Il porto cresce in doppia cifra, ma ci sono delle esigenze che vanno ancora risolte. Per questo abbiamo avviato il tavolo con i terminalisti. Anche su loro richiesta» ha detto Cisint. L'incontro segna l'avvio di un tavolo che, nelle intenzioni condivise, diventerà permanente. L'obiettivo è rendere più stabile e rapido il dialogo tra tutti i portatori d'interesse del porto, fornendo risposte più certe alle imprese e ai lavoratori. «In accordo con il presidente Consalvo abbiamo avviato un tavolo che diventerà permanente al fine di armonizzare il dialogo fra i portatori d'interesse e dare risposte più veloci e certe alle imprese e ai lavoratori, tavolo che presto apriremo a tutti gli attori. Prioritaria attenzione alla sicurezza e alla salute dei lavoratori, per la quale serve continuare ad investire ha

aggiunto l'europarlamentare per migliorare le condizioni del piazzale, la banchina e lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi connessi al porto come la ferrovia sia nello sviluppo infrastrutturale ma anche nella gestione quotidiana dei fabbisogni e poi i servizi tecnico nautici, in particolare l'esigenza del servizio rimorchiatori e quelle relative alla maggior esigenza di operatori della Guardia di Finanza». Il confronto nasce in una fase di forte crescita dello scalo. Le dinamiche geopolitiche internazionali hanno portato a Monfalcone navi di stazza maggiore, con esigenze operative nuove rispetto al passato. Questo ha dato impulso ai traffici, come dimostrano i dati positivi del 2025, ma ha anche reso più urgenti alcune questioni rimaste irrisolte. Per Cisint, l'incontro è stato anche l'occasione per un confronto diretto con il nuovo presidente su temi di respiro europeo, legati al ruolo strategico dei porti dell'Alto Adriatico. «Che vedono i porti di Trieste e Monfalcone al centro delle nuove rotte e porta d'ingresso verso l'Europa, sfide che vanno affrontate dall'Unione europea senza ideologia, rivedendo ad esempio tutto il sistema degli ETS, e di cui tutta la nostra Regione potrà trarne beneficio, facendo crescere il nostro tessuto economico e sociale» ha concluso Cisint.



Adriaports  
Monfalcone apre il tavolo con i terminalisti  
01/13/2026 22:56 Riccardo Coretti

Avviato il confronto permanente con l'Autorità portuale su sicurezza, infrastrutture e servizi 13 Gen 2026 | Shipping Logistica TRIESTE - Al porto di Monfalcone prende forma un nuovo percorso di confronto strutturato tra Autorità di sistema portuale, operatori e territorio: primo incontro tra presidente dell'Authority, Marco Consalvo, e terminalisti, promosso dall'europarlamentare Anna Maria Cisint. «Il porto cresce in doppia cifra, ma ci sono delle esigenze che vanno ancora risolte. Per questo abbiamo avviato il tavolo con i terminalisti. Anche su loro richiesta» ha detto Cisint. L'incontro segna l'avvio di un tavolo che, nelle intenzioni condivise, diventerà permanente. L'obiettivo è rendere più stabile e rapido il dialogo tra tutti i portatori d'interesse del porto, fornendo risposte più certe alle imprese e ai lavoratori. «In accordo con il presidente Consalvo abbiamo avviato un tavolo che diventerà permanente al fine di armonizzare il dialogo fra i portatori d'interesse e dare risposte più veloci e certe alle imprese e ai lavoratori, tavolo che presto apriremo a tutti gli attori. Prioritaria attenzione alla sicurezza e alla salute dei lavoratori, per la quale serve continuare ad investire - ha aggiunto l'europarlamentare - per migliorare le condizioni del piazzale, la banchina e lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi connessi al porto come la ferrovia sia nello sviluppo infrastrutturale ma anche nella gestione quotidiana dei fabbisogni e poi i servizi tecnico nautici, in particolare l'esigenza del servizio rimorchiatori e quelle relative alla maggior esigenza di operatori della Guardia di Finanza». Il confronto nasce in una fase di forte crescita dello scalo. Le dinamiche geopolitiche internazionali hanno portato a Monfalcone navi di stazza maggiore, con esigenze operative nuove rispetto al passato. Questo ha dato impulso ai traffici, come dimostrano i dati positivi del 2025, ma ha anche reso più urgenti alcune questioni rimaste irrisolte. Per Cisint, l'incontro è stato anche l'occasione per un confronto diretto con il nuovo presidente su temi di respiro europeo, legati al ruolo strategico dei porti dell'Alto Adriatico. «Che



## DATI ANNUALI 2025 OLTRE 64 MILIONI DI TONNELLATE MOVIMENTATE NEL SISTEMA| TRIESTE: RINFUSE LIQUIDE +4,4%; RO-RO +7,4%; CONTAINER -19% MA HINTERLAND STABILE E PIENI +4,9%, TRENI +1,6%) MONFALCONE: VOLATA DELLO SCALO

(AGENPARL) - Tue 13 January 2026 COMUNICATO STAMPA DATI ANNUALI 2025 PORTI DI TRIESTE E MONFALCONE: OLTRE 64 MILIONI DI TONNELLATE MOVIMENTATE TRIESTE: 60 MILIONI DI TONNELLATE (+0,7%) (RINFUSE LIQUIDE +4,4%; RO-RO +7,4%; CONTAINER -19% MA HINTERLAND STABILE E PIENI +4,9%, TRENI +1,6%) MONFALCONE: VOLATA DELLO SCALO (TRAFFICI +19,4%; RINFUSE SOLIDE +21,9%; MERCI VARIE +9,3%; VEICOLI COMMERCIALI +19,2%; TRENI+ 21,16%) TRENI TOTALI DEL **SISTEMA**: 11.600 (+3,8%) Trieste, 13 gennaio 2026 - In

un contesto internazionale ancora segnato da tensioni geopolitiche e da una forte volatilità dei traffici, il **sistema portuale** dell'**Adriatico** Orientale conferma nel 2025 la solidità del proprio ruolo come piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale. Nel loro insieme, i porti di Trieste e Monfalcone archiviano l'anno con una movimentazione complessiva che supera i 64 milioni di tonnellate. Guardando allo scalo giuliano, la movimentazione complessiva resta sostanzialmente stabile rispetto al 2024, attestandosi a circa 60 milioni di tonnellate (+0,72%). Con 681.733 TEU, il settore container chiude il 2025 con

una flessione del -19,05%, risentendo di una marcata contrazione dei traffici avviatasi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M. In questo quadro emerge però un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che scende a 144.803 TEU (-52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 TEU (+0,30%). All'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). "La riduzione che vediamo nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza rispetto all'anno precedente - spiega il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale**, Marco Consalvo. Al contrario, il traffico di hinterland, cioè quello legato ai mercati europei di destinazione, resta stabile e i container pieni crescono. Questo andamento, pur in presenza di un dato complessivo negativo, conferma la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei TEU non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea". Da rilevare anche che tra la fine di dicembre e i primi mesi del 2026 sono in arrivo al Terminal Container del Molo Settimo cinque portacontainer MSC del servizio Dragon in modalità spot, con unità da 15 a 19 mila TEU. Un segnale molto positivo arriva dal segmento delle autostrade del **mare**: nel 2025 le unità Ro-Ro transitate raggiungono quota 317.296 (+7,42%), anche grazie all'attivazione di nuove linee marittime con la Turchia, confermando il ruolo di Trieste come hub di riferimento per i rotabili tra Mediterraneo ed Europa centrale. Sul fronte ferroviario, il **sistema portuale** e retroportuale di Trieste e Monfalcone movimentano complessivamente



**DATI ANNUALI 2025 OLTRE 64 MILIONI DI TONNELLATE MOVIMENTATE NEL SISTEMA| TRIESTE: RINFUSE LIQUIDE +4,4%; RO-RO +7,4%; CONTAINER -19% MA HINTERLAND STABILE E PIENI +4,9%, TRENI +1,6%) MONFALCONE: VOLATA DELLO SCALO**

01/13/2026 12:56

(AGENPARL) - Tue 13 January 2026 COMUNICATO STAMPA DATI ANNUALI 2025 PORTI DI TRIESTE E MONFALCONE: OLTRE 64 MILIONI DI TONNELLATE MOVIMENTATE TRIESTE: 60 MILIONI DI TONNELLATE (+0,7%) (RINFUSE LIQUIDE +4,4%; RO-RO +7,4%; CONTAINER -19% MA HINTERLAND STABILE E PIENI +4,9%, TRENI +1,6%) MONFALCONE: VOLATA DELLO SCALO (TRAFFICI +19,4%; RINFUSE SOLIDE +21,9%; MERCI VARIE +9,3%; VEICOLI COMMERCIALI +19,2%; TRENI+ 21,16%) TRENI TOTALI DEL SISTEMA: 11.600 (+3,8%) Trieste, 13 gennaio 2026 - In un contesto internazionale ancora segnato da tensioni geopolitiche e da una forte volatilità dei traffici, il sistema portuale dell'Adriatico Orientale conferma nel 2025 la solidità del proprio ruolo come piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale. Nel loro insieme, i porti di Trieste e Monfalcone archiviano l'anno con una movimentazione complessiva che supera i 64 milioni di tonnellate. Guardando allo scalo giuliano, la movimentazione complessiva resta sostanzialmente stabile rispetto al 2024, attestandosi a circa 60 milioni di tonnellate (+0,72%). Con 681.733 TEU, il settore container chiude il 2025 con una flessione del -19,05%, risentendo di una marcata contrazione dei traffici avviatasi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M. In questo quadro emerge però un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che scende a 144.803 TEU (-52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 TEU (+0,30%). All'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). "La riduzione che vediamo nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza rispetto all'anno precedente - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Marco Consalvo. Al contrario, il traffico di hinterland, cioè quello legato ai mercati europei di destinazione, resta stabile e i container pieni crescono. Questo andamento, pur in presenza di un dato complessivo negativo, conferma la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei TEU non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea". Da rilevare anche che tra la fine di dicembre e i primi mesi del 2026 sono

## Agenparl

### Trieste

---

11.600 treni (+3,85%), un risultato positivo ottenuto nonostante i lavori di potenziamento all'interno del porto e la chiusura per lavori del tunnel dei Tauri, che ha causato routing più lunghi e la cancellazione di almeno il 7-9% dei treni ordinari. Nel dettaglio, Trieste registra 7.939 treni (+1,65%), con la Germania che si conferma primo partner commerciale con il 32% del traffico ferroviario, seguita da Austria (19%) e Ungheria (13%), mentre tra le principali destinazioni spicca Budapest con il 12% del totale, davanti a Colonia e Duisburg. Per il segmento crocieristico, l'attività gestita da Trieste Terminal Passeggeri si attesta a 425.879 presenze totali (-15,63%). "Nel loro insieme - conclude Consalvo - i dati del 2025 mostrano un **sistema portuale** in equilibrio dinamico: Monfalcone accelera con forza, mentre Trieste riduce il peso del puro transito e rafforza la propria funzione di piattaforma energetica e di porta d'accesso marittima dell'Europa centrale. I flussi risultano sempre più connessi all'economia reale dei territori serviti e a un **sistema** produttivo orientato allo sviluppo del lavoro **portuale** e ad attività a più alto valore aggiunto". Vanna Coslovich Responsabile Relazioni Esterne e Comunicazione **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** Via K. Ludwig von Bruck, 3 34144 Trieste - ITA <http://www.adspmao.it> Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

## Porto Trieste, movimentazione 2025 stabile , Teu -19% ma treni +3,8%

Cessata alleanza 2M. **Consalvo**, "più merci connesse all'economia europea" Stabile per movimentazione di merci, calo nel traffico container ma aumento del numero dei treni. E' il bilancio 2025 del sistema portuale dell'Adriatico Orientale che, seppur in un contesto internazionale di tensioni geopolitiche e forte volatilità dei traffici, si conferma "piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale", come riporta una nota della stessa Autorità portuale. Complessivamente, i porti di Trieste e di Monfalcone (Gorizia), hanno movimentato oltre 64 milioni di tonnellate di merci (Trieste 60 milioni, pari a +0,7%); ma calano molto i container (681.733 TEU pari a -19%) sebbene aumentino i treni nel sistema portuale (11.600 pari a +3,8%). La marcata contrazione dei traffici container si è registrata nel secondo semestre dell'anno ed è legata alla cessazione dell'alleanza 2M cioè tra Msc e Maersk. Questo secondo colosso della logistica, infatti, da allora opera con un suo proprio terminal nella vicina Rijeka (Fiume, in Croazia). Tuttavia, l'Autorità portuale in questo ambito sottolinea un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che crolla a 144.803 TEU (-52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 TEU (+0,30%); all'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). Secondo il neo presidente dell'Autorità, **Marco Consalvo**, "la riduzione nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza rispetto all'anno precedente. Al contrario, il traffico legato ai mercati europei di destinazione, resta stabile e i container pieni crescono" confermando "la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei TEU non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea".





## Porto di Monfalcone: Consalvo, al via i tavoli tecnici con gli operatori

"Confronto diretto con imprese" e "tavoli tematici" su attività del porto A pochi giorni dal sopralluogo nello scalo, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha incontrato oggi al porto di Monfalcone gli operatori portuali con i dirigenti dell'AdSP, con l'europarlamentare Anna Cisint, dando "immediato seguito al percorso di confronto avviato sul territorio", come riporta una nota della Autorità. L'incontro ha segnato l'avvio di "un metodo di lavoro per Monfalcone fondato sul confronto diretto con le imprese e sulla costruzione di tavoli tecnici tematici dedicati alle principali attività operative del porto". Nel corso della riunione sono state presentate le principali esigenze dei singoli operatori e analizzate le soluzioni possibili per un concreto e veloce miglioramento delle operazioni e della sicurezza nello scalo. Successivamente, l'Autorità di Sistema Portuale ha presentato il quadro degli interventi in corso e programmati, sia sullo sviluppo della componente ferroviaria dello scalo, che tutti i lavori in banchina. "Monfalcone sta registrando risultati di crescita a doppia cifra e una forte attenzione dei traffici internazionali. Proprio per questo non c'è tempo da perdere: il confronto con gli operatori deve diventare strutturale, per trasformare lo sviluppo in investimenti concreti, tempi certi e servizi all'altezza di uno scalo che sta cambiando passo, garantendo adeguati standard di sicurezza per i lavoratori" ha dichiarato il presidente Marco Consalvo.

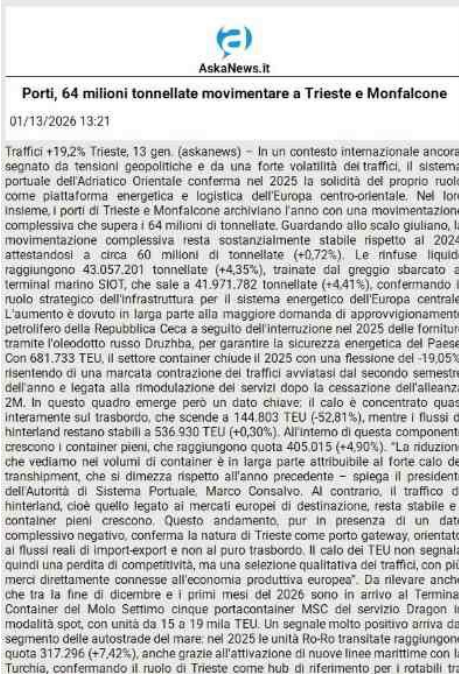


## Porti, 64 milioni tonnellate movimentare a Trieste e Monfalcone

Traffici +19,2% Trieste, 13 gen. (askanews) - In un contesto internazionale ancora segnato da tensioni geopolitiche e da una forte volatilità dei traffici, il sistema portuale dell'Adriatico Orientale conferma nel 2025 la solidità del proprio ruolo come piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale. Nel loro insieme, i porti di Trieste e Monfalcone archiviano l'anno con una movimentazione complessiva che supera i 64 milioni di tonnellate.

Guardando allo scalo giuliano, la movimentazione complessiva resta sostanzialmente stabile rispetto al 2024, attestandosi a circa 60 milioni di tonnellate (+0,72%). Le rinfuse liquide raggiungono 43.057.201 tonnellate (+4,35%), trainate dal greggio sbarcato al terminal marino SIOT, che sale a 41.971.782 tonnellate (+4,41%), confermando il ruolo strategico dell'infrastruttura per il sistema energetico dell'Europa centrale. L'aumento è dovuto in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba, per garantire la sicurezza energetica del Paese. Con 681.733 TEU, il settore container chiude il 2025

con una flessione del -19,05%, risentendo di una marcata contrazione dei traffici avviatisi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M. In questo quadro emerge però un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che scende a 144.803 TEU (-52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 TEU (+0,30%). All'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). "La riduzione che vediamo nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza rispetto all'anno precedente - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, **Marco Consalvo**. Al contrario, il traffico di hinterland, cioè quello legato ai mercati europei di destinazione, resta stabile e i container pieni crescono. Questo andamento, pur in presenza di un dato complessivo negativo, conferma la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei TEU non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea". Da rilevare anche che tra la fine di dicembre e i primi mesi del 2026 sono in arrivo al Terminal Container del Molo Settimo cinque portacontainer MSC del servizio Dragon in modalità spot, con unità da 15 a 19 mila TEU. Un segnale molto positivo arriva dal segmento delle autostrade del mare: nel 2025 le unità Ro-Ro transitate raggiungono quota 317.296 (+7,42%), anche grazie all'attivazione di nuove linee marittime con la Turchia, confermando il ruolo di Trieste come hub di riferimento per i rotabili tra Mediterraneo ed Europa centrale. Le merci varie si attestano a 16.821.959 tonnellate (-7,46%), a fronte di una generale riorganizzazione dei traffici industriali,



**Porti, 64 milioni tonnellate movimentare a Trieste e Monfalcone**  
01/13/2026 13:21

Traffici +19,2% Trieste, 13 gen. (askanews) - In un contesto internazionale ancora segnato da tensioni geopolitiche e da una forte volatilità dei traffici, il sistema portuale dell'Adriatico Orientale conferma nel 2025 la solidità del proprio ruolo come piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale. Nel loro insieme, i porti di Trieste e Monfalcone archiviano l'anno con una movimentazione complessiva che supera i 64 milioni di tonnellate. Guardando allo scalo giuliano, la movimentazione complessiva resta sostanzialmente stabile rispetto al 2024, attestandosi a circa 60 milioni di tonnellate (+0,72%). Le rinfuse liquide raggiungono 43.057.201 tonnellate (+4,35%), trainate dal greggio sbarcato al terminal marino SIOT, che sale a 41.971.782 tonnellate (+4,41%), confermando il ruolo strategico dell'infrastruttura per il sistema energetico dell'Europa centrale. L'aumento è dovuto in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba, per garantire la sicurezza energetica del Paese. Con 681.733 TEU, il settore container chiude il 2025 con una flessione del -19,05%, risentendo di una marcata contrazione dei traffici avviatisi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M. In questo quadro emerge però un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che scende a 144.803 TEU (-52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 TEU (+0,30%). All'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). "La riduzione che vediamo nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza rispetto all'anno precedente - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Marco Consalvo. Al contrario, il traffico di hinterland, cioè quello legato ai mercati europei di destinazione, resta stabile e i container pieni crescono. Questo andamento, pur in presenza di un dato complessivo negativo, conferma la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei TEU non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea". Da rilevare anche che tra la fine di dicembre e i primi mesi del 2026 sono in arrivo al Terminal Container del Molo Settimo cinque portacontainer MSC del servizio Dragon in modalità spot, con unità da 15 a 19 mila TEU. Un segnale molto positivo arriva dal segmento delle autostrade del mare: nel 2025 le unità Ro-Ro transitate raggiungono quota 317.296 (+7,42%), anche grazie all'attivazione di nuove linee marittime con la Turchia, confermando il ruolo di Trieste come hub di riferimento per i rotabili tra

mentre le rinfuse solide raggiungono 112.240 tonnellate (-7,28%), con l'eccezione dei cereali che crescono a 79.042 tonnellate (+4,93%), segno dell'interesse dell'industria alimentare per lo scalo triestino. Sul fronte ferroviario, il sistema portuale e retroportuale di Trieste e Monfalcone movimentava complessivamente 11.600 treni (+3,85%), un risultato positivo ottenuto nonostante i lavori di potenziamento all'interno del porto e la chiusura per lavori del tunnel dei Tauri, che ha causato routing più lunghi e la cancellazione di almeno il 7-9% dei treni ordinari. Nel dettaglio, Trieste registra 7.939 treni (+1,65%), con la Germania che si conferma primo partner commerciale con il 32% del traffico ferroviario, seguita da Austria (19%) e Ungheria (13%), mentre tra le principali destinazioni spicca Budapest con il 12% del totale, davanti a Colonia e Duisburg. Per il segmento crocieristico, l'attività gestita da Trieste Terminal Passeggeri si attesta a 425.879 presenze totali (-15,63%). Per quanto riguarda Monfalcone, il 2025 registra una crescita a doppia cifra in tutti i comparti. Con oltre 4 milioni di tonnellate movimentate (+19,38%), lo scalo isontino non solo accelera rispetto al 2024, ma torna sui livelli del biennio record 2016-2017, quando i volumi avevano superato i 4,63 milioni di tonnellate. La dinamica è diffusa a tutte le categorie merceologiche ed è trainata in particolare dalle rinfuse solide, che raggiungono 3.488.596 tonnellate (+21,92%). Le merci varie salgono a 791.704 tonnellate (+9,32%), mentre il comparto dei veicoli commerciali cresce a 103.397 mezzi (+19,23%). Anche la componente ferroviaria, con 2.239 treni (+21,16%), sostiene l'accelerazione dello scalo, rafforzando l'integrazione di Monfalcone con i nodi logistici regionali. "Nel loro insieme - conclude **Consalvo** - i dati del 2025 mostrano un sistema portuale in equilibrio dinamico: Monfalcone accelera con forza, mentre Trieste riduce il peso del puro transito e rafforza la propria funzione di piattaforma energetica e di porta d'accesso marittima dell'Europa centrale. I flussi risultano sempre più connessi all'economia reale dei territori serviti e a un sistema produttivo orientato allo sviluppo del lavoro portuale e ad attività a più alto valore aggiunto".

## Il Nautilus

Trieste

### DATI ANNUALI 2025 PORTI DI TRIESTE E MONFALCONE: OLTRE 64 MILIONI DI TONNELLATE MOVIMENTATE

Trieste - In un contesto internazionale ancora segnato da tensioni geopolitiche e da una forte volatilità dei traffici, il sistema portuale dell'Adriatico Orientale conferma nel 2025 la solidità del proprio ruolo come piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale. Nel loro insieme, i porti di Trieste e Monfalcone archiviano l'anno con una movimentazione complessiva che supera i 64 milioni di tonnellate. Guardando allo scalo giuliano, la movimentazione complessiva resta sostanzialmente stabile rispetto al 2024, attestandosi a circa 60 milioni di tonnellate (+0,72%). Le rinfuse liquide raggiungono 43.057.201 tonnellate (+4,35%), trainate dal greggio sbarcato al terminal marino SIOT, che sale a 41.971.782 tonnellate (+4,41%), confermando il ruolo strategico dell'infrastruttura per il sistema energetico dell'Europa centrale. L'aumento è dovuto in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba, per garantire la sicurezza energetica del Paese. Con 681.733 TEU, il settore container chiude il 2025 con una flessione del -19,05%, risentendo di una marcata contrazione dei traffici avviatasi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M. In questo quadro emerge però un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che scende a 144.803 TEU (-52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 TEU (+0,30%). All'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). "La riduzione che vediamo nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza rispetto all'anno precedente - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, **Marco Consalvo**. Al contrario, il traffico di hinterland, cioè quello legato ai mercati europei di destinazione, resta stabile e i container pieni crescono. Questo andamento, pur in presenza di un dato complessivo negativo, conferma la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei TEU non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea". Da rilevare anche che tra la fine di dicembre e i primi mesi del 2026 sono in arrivo al Terminal Container del Molo Settimo cinque portacontainer MSC del servizio Dragon in modalità spot, con unità da 15 a 19 mila TEU. Un segnale molto positivo arriva dal segmento delle autostrade del mare: nel 2025 le unità Ro-Ro transitate raggiungono quota 317.296 (+7,42%), anche grazie all'attivazione di nuove linee marittime con la Turchia, confermando il ruolo di Trieste come hub di riferimento per i rotabili tra Mediterraneo ed Europa centrale. Le merci varie si attestano a 16.821.959 tonnellate (-7,46%), a fronte di una generale riorganizzazione dei traffici industriali, mentre le rinfuse solide



01/13/2026 13:44

Trieste - In un contesto internazionale ancora segnato da tensioni geopolitiche e da una forte volatilità dei traffici, il sistema portuale dell'Adriatico Orientale conferma nel 2025 la solidità del proprio ruolo come piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale. Nel loro insieme, i porti di Trieste e Monfalcone archiviano l'anno con una movimentazione complessiva che supera i 64 milioni di tonnellate. Guardando allo scalo giuliano, la movimentazione complessiva resta sostanzialmente stabile rispetto al 2024, attestandosi a circa 60 milioni di tonnellate (+0,72%). Le rinfuse liquide raggiungono 43.057.201 tonnellate (+4,35%), trainate dal greggio sbarcato al terminal marino SIOT, che sale a 41.971.782 tonnellate (+4,41%), confermando il ruolo strategico dell'infrastruttura per il sistema energetico dell'Europa centrale. L'aumento è dovuto in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba, per garantire la sicurezza energetica del Paese. Con 681.733 TEU, il settore container chiude il 2025 con una flessione del -19,05%, risentendo di una marcata contrazione dei traffici avviatasi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M. In questo quadro emerge però un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che scende a 144.803 TEU (-52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 TEU (+0,30%). All'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). "La riduzione che vediamo nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza rispetto all'anno precedente - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Marco Consalvo. Al contrario, il traffico di hinterland, cioè quello legato ai mercati europei di destinazione, resta stabile e i container pieni crescono. Questo

## Il Nautilus

### Trieste

---

raggiungono 112.240 tonnellate (-7,28%), con l'eccezione dei cereali che crescono a 79.042 tonnellate (+4,93%), segno dell'interesse dell'industria alimentare per lo scalo triestino. Sul fronte ferroviario, il sistema portuale e retroportuale di Trieste e Monfalcone movimentata complessivamente 11.600 treni (+3,85%), un risultato positivo ottenuto nonostante i lavori di potenziamento all'interno del porto e la chiusura per lavori del tunnel dei Tauri, che ha causato routing più lunghi e la cancellazione di almeno il 7-9% dei treni ordinari. Nel dettaglio, Trieste registra 7.939 treni (+1,65%), con la Germania che si conferma primo partner commerciale con il 32% del traffico ferroviario, seguita da Austria (19%) e Ungheria (13%), mentre tra le principali destinazioni spicca Budapest con il 12% del totale, davanti a Colonia e Duisburg. Per il segmento crocieristico, l'attività gestita da Trieste Terminal Passeggeri si attesta a 425.879 presenze totali (-15,63%). Per quanto riguarda Monfalcone, il 2025 registra una crescita a doppia cifra in tutti i comparti. Con oltre 4 milioni di tonnellate movimentate (+19,38%), lo scalo isontino non solo accelera rispetto al 2024, ma torna sui livelli del biennio record 2016-2017, quando i volumi avevano superato i 4,63 milioni di tonnellate. La dinamica è diffusa a tutte le categorie merceologiche ed è trainata in particolare dalle rinfuse solide, che raggiungono 3.488.596 tonnellate (+21,92%). Le merci varie salgono a 791.704 tonnellate (+9,32%), mentre il comparto dei veicoli commerciali cresce a 103.397 mezzi (+19,23%). Anche la componente ferroviaria, con 2.239 treni (+21,16%), sostiene l'accelerazione dello scalo, rafforzando l'integrazione di Monfalcone con i nodi logistici regionali. "Nel loro insieme - conclude **Consalvo** - i dati del 2025 mostrano un sistema portuale in equilibrio dinamico: Monfalcone accelera con forza, mentre Trieste riduce il peso del puro transito e rafforza la propria funzione di piattaforma energetica e di porta d'accesso marittima dell'Europa centrale. I flussi risultano sempre più connessi all'economia reale dei territori serviti e a un sistema produttivo orientato allo sviluppo del lavoro portuale e ad attività a più alto valore aggiunto".

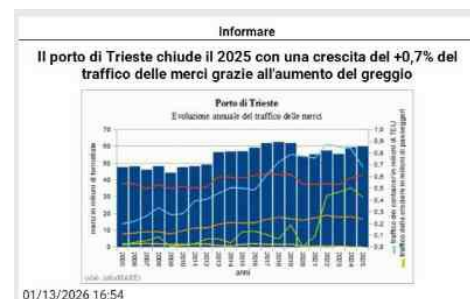


## Informare

Trieste

### Il porto di Trieste chiude il 2025 con una crescita del +0,7% del traffico delle merci grazie all'aumento del greggio

Lo scalo **portuale** di Monfalcone ha movimentato oltre quattro milioni di tonnellate (+19,4%) Nel 2025, con 60,0 milioni di tonnellate di merci movimentate, il porto di Trieste ha registrato una lieve crescita del +0,7% rispetto al traffico movimentato nell'anno precedente. L'incremento è stato prodotto dal rialzo del +4,4% del traffico delle rinfuse liquide che è ammontato a quasi 43,1 milioni di tonnellate, di cui 42,0 milioni di tonnellate di petrolio greggio sbarcato al terminal marino SIOT (+4,4%). L'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** ha reso noto che l'aumento è dovuto in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba, per garantire la sicurezza energetica del Paese. Marcato, invece, il calo delle merci varie attestatesi a 16,8 milioni di tonnellate (-7,4%), con un solo traffico containerizzato che, con 681.733 teu movimentati, ha accusato una flessione del -19,0% a causa - ha specificato l'ente **portuale** - di una marcata contrazione dei traffici avviatisi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M tra le compagnie di navigazione MSC e Maersk. La riduzione del traffico dei contenitori è stata esclusivamente prodotta dalla contrazione dei volumi in trasbordo che sono stati pari a 144.803teu (-52,8%), mentre i container in import-export sono rimasti stabili a 536.930 teu (+0,4%), di cui 405.015 container pieni (+4,9%). «Questo andamento, pur in presenza di un dato complessivo negativo - ha osservato il presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale**, Marco Consalvo - conferma la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei teu non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea». Nel segmento delle autostrade del **mare**, il 2025 si è chiuso con 317mila unità ro-ro transitate (+7,4%). Nel settore delle rinfuse solide è stata accusata una flessione del -7,3% con 112mila tonnellate movimentate, con l'eccezione dei cereali (79mila tonnellate, +4,9%). Per il segmento crocieristico, l'attività gestita da Trieste Terminal Passeggeri ha movimentato 426mila passeggeri (-15,6%). Il porto di Monfalcone, anch'esso gestito dall'AdSP del **Mare Adriatico Orientale**, ha archiviato il 2025 con oltre quattro milioni di tonnellate di merci movimentate (+19,4%), di cui quasi 3,5 milioni di tonnellate di rinfuse solide (+21,9%) e 792mila tonnellate di merci varie (+9,3%). Nel settore dei veicoli commerciali il traffico è stato di 103mila mezzi (+19,2%). L'ente **portuale** ha comunicato, inoltre, che nel 2025 sul fronte ferroviario il **sistema portuale** e retroportuale



Lo scalo portuale di Monfalcone ha movimentato oltre quattro milioni di tonnellate (+19,4%) Nel 2025, con 60,0 milioni di tonnellate di merci movimentate, il porto di Trieste ha registrato una lieve crescita del +0,7% rispetto al traffico movimentato nell'anno precedente. L'incremento è stato prodotto dal rialzo del +4,4% del traffico delle rinfuse liquide che è ammontato a quasi 43,1 milioni di tonnellate, di cui 42,0 milioni di tonnellate di petrolio greggio sbarcato al terminal marino SIOT (+4,4%). L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha reso noto che l'aumento è dovuto in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba, per garantire la sicurezza energetica del Paese. Marcato, invece, il calo delle merci varie attestatesi a 16,8 milioni di tonnellate (-7,4%), con un solo traffico containerizzato che, con 681.733 teu movimentati, ha accusato una flessione del -19,0% a causa - ha specificato l'ente portuale - di una marcata contrazione dei traffici avviatisi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M tra le compagnie di navigazione MSC e Maersk. La riduzione del traffico dei contenitori è stata esclusivamente prodotta dalla contrazione dei volumi in trasbordo che sono stati pari a 144.803teu (-52,8%), mentre i container in import-export sono rimasti stabili a 536.930 teu (+0,4%), di cui 405.015 container pieni (+4,9%). «Questo andamento, pur in presenza di un dato complessivo negativo - ha osservato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Marco Consalvo - conferma la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei teu non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea». Nel segmento delle autostrade del mare, il 2025 si è chiuso con 317mila unità ro-ro transitate (+7,4%). Nel settore delle rinfuse solide è stata accusata una flessione del -7,3% con 112mila tonnellate movimentate, con l'eccezione dei cereali (79mila tonnellate, +4,9%). Per il segmento crocieristico, l'attività gestita da Trieste Terminal Passeggeri ha movimentato 426mila passeggeri (-15,6%). Il porto di Monfalcone, anch'esso gestito dall'AdSP del Mare Adriatico Orientale, ha archiviato il 2025 con oltre quattro milioni di tonnellate di merci movimentate (+19,4%), di cui quasi 3,5 milioni di tonnellate di rinfuse solide (+21,9%) e 792mila tonnellate di merci varie (+9,3%). Nel settore dei veicoli commerciali il traffico è stato di 103mila mezzi (+19,2%). L'ente portuale ha comunicato, inoltre, che nel 2025 sul fronte ferroviario il sistema portuale e retroportuale

## Informare

### Trieste

---

di Trieste e Monfalcone ha movimentato complessivamente 11.600 treni (+3,8%), un risultato positivo ottenuto nonostante i lavori di potenziamento all'interno del porto e la chiusura per lavori del tunnel dei Tauri che ha causato routing più lunghi e la cancellazione di almeno il 7-9% dei treni ordinari. Nel dettaglio, Trieste registra 7.939 treni (+1,65%), con la Germania che si conferma primo partner commerciale con il 32% del traffico ferroviario, seguita da Austria (19%) e Ungheria (13%), mentre tra le principali destinazioni spicca Budapest con il 12% del totale, davanti a Colonia e Duisburg.

## Informazioni Marittime

### Trieste

## Il 2025 dell'Adriatico Orientale: Trieste e Monfalcone superano i 64 milioni di teu

Sul fronte ferroviario, il sistema portuale e retroportuale movimentava complessivamente 11.600 treni (+3,85%). Nonostante un contesto internazionale nel quale permangono tensioni geopolitiche e una forte volatilità dei traffici, il sistema portuale dell' Adriatico Orientale conferma nel 2025 la solidità del proprio ruolo come piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale. Nel loro insieme, i porti di Trieste e Monfalcone archiviano l'anno con una movimentazione complessiva che supera i 64 milioni di tonnellate. Guardando allo scalo giuliano, la movimentazione complessiva resta sostanzialmente stabile rispetto al 2024, attestandosi a circa 60 milioni di tonnellate (+0,72%). Le rinfuse liquide raggiungono 43.057.201 tonnellate (+4,35%), trainate dal greggio sbarcato al terminal marino SIOT, che sale a 41.971.782 tonnellate (+4,41%), confermando il ruolo strategico dell'infrastruttura per il sistema energetico dell'Europa centrale. L'aumento è dovuto in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba, per garantire la sicurezza

energetica del Paese. Con 681.733 teu, il settore container chiude il 2025 con una flessione del -19,05%, risentendo di una marcata contrazione dei traffici avviatasi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M. In questo quadro emerge però un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che scende a 144.803 teu (-52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 teu (+0,30%). All'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). "La riduzione che vediamo nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza rispetto all'anno precedente - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, **Marco Consalvo**. Al contrario, il traffico di hinterland, cioè quello legato ai mercati europei di destinazione, resta stabile e i container pieni crescono. Questo andamento, pur in presenza di un dato complessivo negativo, conferma la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei teu non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea". Da rilevare anche che tra la fine di dicembre e i primi mesi un segnale molto positivo arriva dal segmento delle autostrade del mare: nel 2025 le unità Ro-Ro transitate raggiungono quota 317.296 (+7,42%), anche grazie all'attivazione di nuove linee marittime con la Turchia, confermando il ruolo di Trieste come hub di riferimento per i rotabili tra Mediterraneo ed Europa centrale. Le merci varie si attestano a 16.821.959 tonnellate (-7,46%), a fronte di una generale riorganizzazione dei traffici industriali, mentre le rinfuse solide raggiungono 112.240 tonnellate (-7,28%), con l'eccezione



Sul fronte ferroviario, il sistema portuale e retroportuale movimentava complessivamente 11.600 treni (+3,85%). Nonostante un contesto internazionale nel quale permangono tensioni geopolitiche e una forte volatilità dei traffici, il sistema portuale dell' Adriatico Orientale conferma nel 2025 la solidità del proprio ruolo come piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale. Nel loro insieme, i porti di Trieste e Monfalcone archiviano l'anno con una movimentazione complessiva che supera i 64 milioni di tonnellate. Guardando allo scalo giuliano, la movimentazione complessiva resta sostanzialmente stabile rispetto al 2024, attestandosi a circa 60 milioni di tonnellate (+0,72%). Le rinfuse liquide raggiungono 43.057.201 tonnellate (+4,35%), trainate dal greggio sbarcato al terminal marino SIOT, che sale a 41.971.782 tonnellate (+4,41%), confermando il ruolo strategico dell'infrastruttura per il sistema energetico dell'Europa centrale. L'aumento è dovuto in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba, per garantire la sicurezza energetica del Paese. Con 681.733 teu, il settore container chiude il 2025 con una flessione del -19,05%, risentendo di una marcata contrazione dei traffici avviatasi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M. In questo quadro emerge però un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che scende a 144.803 teu (-52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 teu (+0,30%). All'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). "La riduzione che vediamo nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza rispetto all'anno precedente - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Marco Consalvo. Al contrario, il traffico di



## Informazioni Marittime

### Trieste

---

dei cereali che crescono a 79.042 tonnellate (+4,93%), segno dell'interesse dell'industria alimentare per lo scalo triestino. Sul fronte ferroviario, il sistema portuale e retroportuale di Trieste e Monfalcone movimentata complessivamente 11.600 treni (+3,85%), un risultato positivo ottenuto nonostante i lavori di potenziamento all'interno del porto e la chiusura per lavori del tunnel dei Tauri, che ha causato routing più lunghi e la cancellazione di almeno il 7-9% dei treni ordinari. Nel dettaglio, Trieste registra 7.939 treni (+1,65%), con la Germania che si conferma primo partner commerciale con il 32% del traffico ferroviario, seguita da Austria (19%) e Ungheria (13%), mentre tra le principali destinazioni spicca Budapest con il 12% del totale, davanti a Colonia e Duisburg. Per il segmento crocieristico, l'attività gestita da Trieste Terminal Passeggeri si attesta a 425.879 presenze totali (-15,63%). Per quanto riguarda Monfalcone, il 2025 registra una crescita a doppia cifra in tutti i comparti. Con oltre 4 milioni di tonnellate movimentate (+19,38%), lo scalo isontino non solo accelera rispetto al 2024, ma torna sui livelli del biennio record 2016-2017, quando i volumi avevano superato i 4,63 milioni di tonnellate. La dinamica è diffusa a tutte le categorie merceologiche ed è trainata in particolare dalle rinfuse solide, che raggiungono 3.488.596 tonnellate (+21,92%). Le merci varie salgono a 791.704 tonnellate (+9,32%), mentre il comparto dei veicoli commerciali cresce a 103.397 mezzi (+19,23%). Anche la componente ferroviaria, con 2.239 treni (+21,16%), sostiene l'accelerazione dello scalo, rafforzando l'integrazione di Monfalcone con i nodi logistici regionali. "Nel loro insieme - conclude **Consalvo** - i dati del 2025 mostrano un sistema portuale in equilibrio dinamico: Monfalcone accelera con forza, mentre Trieste riduce il peso del puro transito e rafforza la propria funzione di piattaforma energetica e di porta d'accesso marittima dell'Europa centrale. I flussi risultano sempre più connessi all'economia reale dei territori serviti e a un sistema produttivo orientato allo sviluppo del lavoro portuale e ad attività a più alto valore aggiunto". Condividi Tag porti trieste Articoli correlati.

## La valvola petrolifera più grande del mondo nasce e salpa da Trieste

TRIESTE - Un primato mondiale che nasce a Trieste e raggiunge l'Arabia Saudita passando per il porto giuliano. La valvola petrolifera più grande mai realizzata al mondo, prodotta da Orion Valves, è entrata ufficialmente nel Guinness World Records dopo la verifica dimensionale. La certificazione è avvenuta nel corso di un evento ufficiale alla presenza del giudice del Guinness World Records e dei rappresentanti della divisione Industria di Bureau Veritas Italia. L'apparecchiatura, commissionata da Hyundai-TotalEnergies e Saudi Aramco, è destinata al progetto Amiral, il grande complesso petrolchimico in costruzione a Jubail, frutto della joint venture tra Saudi Aramco e TotalEnergies. Si tratta di una Wedge Gate Valve dalle dimensioni eccezionali: 114 pollici di diametro, quasi 14 metri di altezza e 120 tonnellate di peso, numeri che ne fanno un unicum a livello globale. La valvola sarà installata nel sistema collettore della linea di flare, una componente critica degli impianti petrolchimici deputata al controllo e alla gestione dei gas di processo. Dopo il completamento delle operazioni di produzione e collaudo, il trasporto ha richiesto un'operazione logistica altrettanto straordinaria. Il caricamento è stato effettuato al terminal Seadock del porto di Trieste, grazie a una gru da 450 tonnellate la più potente dell'Adriatico che ha consentito l'imbarco sulla nave Mv Asian Victory, diretta in Arabia Saudita. Un'operazione che, secondo Seadock (gruppo Samer), conferma il ruolo strategico dello scalo triestino nelle movimentazioni di carichi speciali ad alta complessità. La realizzazione della valvola ha coinvolto oltre venti aziende tra Friuli Venezia Giulia, Veneto e Croazia, a testimonianza di una filiera industriale estesa e altamente specializzata. "È il capitolo finale di un grande progetto iniziato più di un anno fa", ha dichiarato il presidente di Orion Valves, Luca Farina, sottolineando come il risultato sia "un'opera dell'ingegno e del lavoro di centinaia di persone". La spedizione via mare è avvenuta nella giornata di ieri, 12 Gennaio 2026, ed è destinata a concludersi nei prossimi mesi. Mentre l'installazione dell'imponente apparecchiatura nel sito di Jubail è prevista nel corso del 2026, segnando un ulteriore traguardo per l'ingegneria industriale italiana applicata all'oil & gas.



## A Trieste e Monfalcone, movimento di oltre 64 mln di tonnellate

TRIESTE - In un contesto internazionale ancora segnato da tensioni geopolitiche e da una forte volatilità dei traffici, il sistema portuale dell'Adriatico Orientale conferma nel 2025 la solidità del proprio ruolo come piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale. Nel loro insieme, i porti di Trieste e Monfalcone archiviano l'anno con una movimentazione complessiva che supera i 64 milioni di tonnellate. Guardando allo scalo giuliano, la movimentazione complessiva resta sostanzialmente stabile rispetto al 2024, attestandosi a circa 60 milioni di tonn. (+0,72%). Con 681.733 TEUs, il settore container chiude il 2025 con una flessione del 19,05%, risentendo di una marcata contrazione dei traffici avviatasi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M. In questo quadro emerge però un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che scende a 144.803 TEUs (52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 TEU (+0,30%). All'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). Un segnale molto positivo arriva dal segmento delle autostrade del mare: nel 2025 le unità Ro-Ro transitate raggiungono quota 317.296 (+7,42%), anche grazie all'attivazione di nuove linee marittime con la Turchia, confermando il ruolo di Trieste come hub di riferimento per i rotabili tra Mediterraneo ed Europa centrale. Le merci varie si attestano a 16.821.959 tonnellate (7,46%), a fronte di una generale riorganizzazione dei traffici industriali. Sul fronte ferroviario, il sistema portuale e retroportuale di Trieste e Monfalcone movimentava complessivamente 11.600 treni (+3,85%), un risultato positivo ottenuto nonostante i lavori di potenziamento all'interno del porto e la chiusura per lavori del tunnel dei Tauri. Per quanto riguarda Monfalcone, il 2025 registra una crescita a doppia cifra in tutti i comparti. Con oltre 4 milioni di tonnellate movimentate (+19,38%), lo scalo isontino non solo accelera rispetto al 2024, ma torna sui livelli del biennio record 2016-2017, quando i volumi avevano superato i 4,63 milioni di tonnellate. La dinamica è diffusa a tutte le categorie merceologiche ed è trainata in particolare dalle rinfuse solide e dalle merci varie.

Messaggero Marittimo.it



**A Trieste e Monfalcone, movimento di oltre 64 mln di tonnellate**

TRIESTE - In un contesto internazionale ancora segnato da tensioni geopolitiche e da una forte volatilità dei traffici, il sistema portuale dell'Adriatico Orientale conferma nel 2025 la solidità del proprio ruolo come piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale. Nel loro insieme, i porti di Trieste e Monfalcone archiviano l'anno con una movimentazione complessiva che supera i 64 milioni di tonnellate.

Guardando allo scalo giuliano, la movimentazione complessiva resta sostanzialmente stabile rispetto al 2024, attestandosi a circa 60 milioni di tonn. (+0,72%).

Con 681.733 TEUs, il settore container chiude il 2025 con una flessione del -19,05%, risentendo di una marcata contrazione dei traffici avviatasi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M.

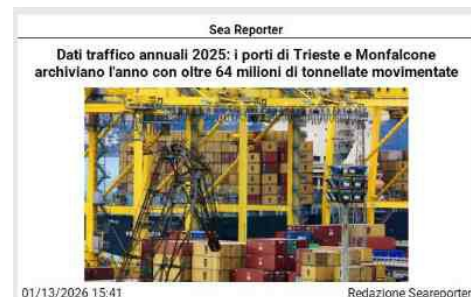
In questo quadro emerge però un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente sul

Il Messaggero Marittimo è un sito web di informazione giornalistica e non è un sito web di pubblicità. Il sito è gestito da Messaggero Marittimo s.p.a. (Sede sociale: Trieste, Corso Venezia, 10 - Capitale sociale: 1.000.000.000) e non è un sito web di pubblicità. Il sito è gestito da Messaggero Marittimo s.p.a. (Sede sociale: Trieste, Corso Venezia, 10 - Capitale sociale: 1.000.000.000) e non è un sito web di pubblicità.



## Dati traffico annuali 2025: i porti di Trieste e Monfalcone archiviano l'anno con oltre 64 milioni di tonnellate movimentate

Trieste - In un contesto internazionale ancora segnato da tensioni geopolitiche e da una forte volatilità dei traffici, il sistema portuale dell'Adriatico Orientale conferma nel 2025 la solidità del proprio ruolo come piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale. Nel loro insieme, i porti di Trieste e Monfalcone archiviano l'anno con una movimentazione complessiva che supera i 64 milioni di tonnellate. Guardando allo scalo giuliano, la movimentazione complessiva resta sostanzialmente stabile rispetto al 2024, attestandosi a circa 60 milioni di tonnellate (+0,72%). Le rinfuse liquide raggiungono 43.057.201 tonnellate (+4,35%), trainate dal greggio sbarcato al terminal marino SIOT, che sale a 41.971.782 tonnellate (+4,41%), confermando il ruolo strategico dell'infrastruttura per il sistema energetico dell'Europa centrale. L'aumento è dovuto in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba, per garantire la sicurezza energetica del Paese. Con 681.733 TEU, il settore container chiude il 2025 con una flessione del -19,05%, risentendo di una marcata contrazione dei traffici avviatasi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M. In questo quadro emerge però un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che scende a 144.803 TEU (-52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 TEU (+0,30%). All'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). "La riduzione che vediamo nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza rispetto all'anno precedente - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, **Marco Consalvo**. Al contrario, il traffico di hinterland, cioè quello legato ai mercati europei di destinazione, resta stabile e i container pieni crescono. Questo andamento, pur in presenza di un dato complessivo negativo, conferma la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei TEU non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea". Da rilevare anche che tra la fine di dicembre e i primi mesi del 2026 sono in arrivo al Terminal Container del Molo Settimo cinque portacontainer MSC del servizio Dragon in modalità spot, con unità da 15 a 19 mila TEU. Un segnale molto positivo arriva dal segmento delle autostrade del mare: nel 2025 le unità Ro-Ro transitate raggiungono quota 317.296 (+7,42%), anche grazie all'attivazione di nuove linee marittime con la Turchia, confermando il ruolo di Trieste come hub di riferimento per i rotabili tra Mediterraneo ed Europa centrale. Le merci varie si attestano a 16.821.959 tonnellate (-7,46%), a fronte di una generale riorganizzazione dei traffici industriali,



01/13/2026 15:41 Redazione Seareporter

Trieste - In un contesto internazionale ancora segnato da tensioni geopolitiche e da una forte volatilità dei traffici, il sistema portuale dell'Adriatico Orientale conferma nel 2025 la solidità del proprio ruolo come piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale. Nel loro insieme, i porti di Trieste e Monfalcone archiviano l'anno con una movimentazione complessiva che supera i 64 milioni di tonnellate. Guardando allo scalo giuliano, la movimentazione complessiva resta sostanzialmente stabile rispetto al 2024, attestandosi a circa 60 milioni di tonnellate (+0,72%). Le rinfuse liquide raggiungono 43.057.201 tonnellate (+4,35%), trainate dal greggio sbarcato al terminal marino SIOT, che sale a 41.971.782 tonnellate (+4,41%), confermando il ruolo strategico dell'infrastruttura per il sistema energetico dell'Europa centrale. L'aumento è dovuto in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba, per garantire la sicurezza energetica del Paese. Con 681.733 TEU, il settore container chiude il 2025 con una flessione del -19,05%, risentendo di una marcata contrazione dei traffici avviatasi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M. In questo quadro emerge però un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che scende a 144.803 TEU (-52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 TEU (+0,30%). All'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). "La riduzione che vediamo nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza rispetto all'anno precedente - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Marco Consalvo. Al contrario, il traffico di hinterland, cioè quello legato ai mercati europei di destinazione, resta stabile e i container pieni crescono. Questo

## Sea Reporter

### Trieste

---

mentre le rinfuse solide raggiungono 112.240 tonnellate (-7,28%), con l'eccezione dei cereali che crescono a 79.042 tonnellate (+4,93%), segno dell'interesse dell'industria alimentare per lo scalo triestino. Sul fronte ferroviario, il sistema portuale e retroportuale di Trieste e Monfalcone movimentava complessivamente 11.600 treni (+3,85%), un risultato positivo ottenuto nonostante i lavori di potenziamento all'interno del porto e la chiusura per lavori del tunnel dei Tauri, che ha causato routing più lunghi e la cancellazione di almeno il 7-9% dei treni ordinari. Nel dettaglio, Trieste registra 7.939 treni (+1,65%), con la Germania che si conferma primo partner commerciale con il 32% del traffico ferroviario, seguita da Austria (19%) e Ungheria (13%), mentre tra le principali destinazioni spicca Budapest con il 12% del totale, davanti a Colonia e Duisburg. Per il segmento crocieristico, l'attività gestita da Trieste Terminal Passeggeri si attesta a 425.879 presenze totali (-15,63%). Per quanto riguarda Monfalcone, il 2025 registra una crescita a doppia cifra in tutti i comparti. Con oltre 4 milioni di tonnellate movimentate (+19,38%), lo scalo isontino non solo accelera rispetto al 2024, ma torna sui livelli del biennio record 2016-2017, quando i volumi avevano superato i 4,63 milioni di tonnellate. La dinamica è diffusa a tutte le categorie merceologiche ed è trainata in particolare dalle rinfuse solide, che raggiungono 3.488.596 tonnellate (+21,92%). Le merci varie salgono a 791.704 tonnellate (+9,32%), mentre il comparto dei veicoli commerciali cresce a 103.397 mezzi (+19,23%). Anche la componente ferroviaria, con 2.239 treni (+21,16%), sostiene l'accelerazione dello scalo, rafforzando l'integrazione di Monfalcone con i nodi logistici regionali. " Nel loro insieme - conclude **Consalvo** - i dati del 2025 mostrano un sistema portuale in equilibrio dinamico: Monfalcone accelera con forza, mentre Trieste riduce il peso del puro transito e rafforza la propria funzione di piattaforma energetica e di porta d'accesso marittima dell'Europa centrale. I flussi risultano sempre più connessi all'economia reale dei territori serviti e a un sistema produttivo orientato allo sviluppo del lavoro portuale e ad attività a più alto valore aggiunto ".

## Ship Mag

Trieste

### Porto di Trieste, un 2025 in chiaroscuro: grave calo dei container, exploit dei ro-ro

Lo scalo giuliano chiude l'anno con 60 milioni di tonnellate movimentate (64 contando anche Monfalcone). I contenitori si attestano su un preoccupante -19%. Tornano a crescere i treni: +3,8% Trieste - Il grave calo dei container e l'exploit importante dei ro-ro. È in chiaroscuro il 2025 del porto di Trieste, che chiude l'anno con 60 milioni di tonnellate movimentate (64 contando anche Monfalcone). Ma se il volume complessivo segna un +0,7%, i contenitori si attestano a un preoccupante -19%, mentre i semirimorchi segnano un significativo +7,4%. Tornano inoltre a crescere i treni: +3,8% sull'anno precedente, con 11.600 convogli che continuano a mantenere lo scalo primo in Italia per il traffico su ferro "In un contesto internazionale ancora segnato da tensioni geopolitiche e da una forte volatilità dei traffici - scrive l'Autorità portuale in una nota - il sistema portuale dell'Adriatico orientale conferma nel 2025 la solidità del proprio ruolo come piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale". A trainare i volumi complessivi è l'attività dell'Oleodotto Siot, che sfiora i 42 milioni di tonnellate di greggio sbarcato (+4,41%), confermando il ruolo strategico dell'infrastruttura per il sistema energetico dell'Europa centrale. L'aumento è dovuto in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba. Con 681.733 teu, il settore container chiude invece il 2025 con una flessione del -19,05%, risentendo della marcata contrazione dei traffici avviatisi dalla scorsa primavera dopo la cessazione dell'alleanza 2M, che ha segnato la fine dei servizi regolari dal Far East sia per Msc che per Maersk. L'Adsp guarda però al bicchiere mezzo pieno, evidenziando che "il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che scende a 144.803 Teu (-52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 Teu (+0,30%). All'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%)". Il neopresidente dell'Autorità portuale, **Marco Consalvo**, sottolinea a sua volta che "la riduzione è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza. Al contrario, il traffico di hinterland, cioè quello legato ai mercati europei di destinazione, resta stabile e i container pieni crescono. Questo andamento, pur in presenza di un dato complessivo negativo, conferma la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei TEU non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea". Un segnale molto positivo arriva, invece, dal segmento delle autostrade del mare: nel 2025 le unità ro-ro transitate raggiungono quota 317.296 (+7,42%). L'aumento si spiega con l'ingresso di Grimaldi sulla rotta fra Trieste e la Turchia, nonché con i risultati soddisfacenti della connessione Dfds fra il porto



01/13/2026 18:31

Lo scalo giuliano chiude l'anno con 60 milioni di tonnellate movimentate (64 contando anche Monfalcone). I contenitori si attestano su un preoccupante -19%. Tornano a crescere i treni: +3,8% Trieste - Il grave calo dei container e l'exploit importante dei ro-ro. È in chiaroscuro il 2025 del porto di Trieste, che chiude l'anno con 60 milioni di tonnellate movimentate (64 contando anche Monfalcone). Ma se il volume complessivo segna un +0,7%, i contenitori si attestano a un preoccupante -19%, mentre i semirimorchi segnano un significativo +7,4%. Tornano inoltre a crescere i treni: +3,8% sull'anno precedente, con 11.600 convogli che continuano a mantenere lo scalo primo in Italia per il traffico su ferro "In un contesto internazionale ancora segnato da tensioni geopolitiche e da una forte volatilità dei traffici - scrive l'Autorità portuale in una nota - il sistema portuale dell'Adriatico orientale conferma nel 2025 la solidità del proprio ruolo come piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale". A trainare i volumi complessivi è l'attività dell'Oleodotto Siot, che sfiora i 42 milioni di tonnellate di greggio sbarcato (+4,41%), confermando il ruolo strategico dell'infrastruttura per il sistema energetico dell'Europa centrale. L'aumento è dovuto in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba. Con 681.733 teu, il settore container chiude invece il 2025 con una flessione del -19,05%, risentendo della marcata contrazione dei traffici avviatisi dalla scorsa primavera dopo la cessazione dell'alleanza 2M, che ha segnato la fine dei servizi regolari dal Far East sia per Msc che per Maersk. L'Adsp guarda però al bicchiere mezzo pieno, evidenziando che "il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che scende a 144.803 Teu (-52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 Teu (+0,30%). All'interno di questa componente crescono i container pieni, che



## Ship Mag

### Trieste

---

giuliano e l'Egitto. Le merci varie si attestano a 16.821.959 tonnellate (-7,46%) , a fronte di una generale riorganizzazione dei traffici industriali, mentre le rinfuse solide raggiungono 112.240 tonnellate (-7,28%), con l'eccezione dei cereali che crescono a 79.042 tonnellate (+4,93%), segno dell'interesse dell'industria alimentare per lo scalo triestino, dovuta alla presenza di realtà come Grandi Molini Italiani e Barilla . Passando al versante passeggeri, l'attività crocieristica gestita da Trieste Terminal Passeggeri si attesta a 425.879 presenze totali (-15,63%). Per quanto riguarda invece Monfalcone, il 2025 registra una crescita a doppia cifra in tutti i comparti. Con oltre 4 milioni di tonnellate movimentate (+19,38%), lo scalo isontino non solo accelera rispetto al 2024, ma torna sui livelli del biennio record 2016-2017, quando i volumi avevano superato i 4,63 milioni di tonnellate. La dinamica è diffusa a tutte le categorie merceologiche ed è trainata in particolare dalle rinfuse solide, che raggiungono 3.488.596 tonnellate (+21,92%). Le merci varie salgono a 791.704 tonnellate (+9,32%), mentre il comparto dei veicoli commerciali cresce a 103.397 mezzi (+19,23%). Sul fronte ferroviario, il sistema portuale e retroportuale di Trieste e Monfalcone movimentava complessivamente 11.600 treni (+3,85%), un risultato positivo ottenuto nonostante i lavori di potenziamento all'interno del porto e la chiusura per lavori del tunnel dei Tauri, che ha causato routing più lunghi e la cancellazione di almeno il 7-9% dei treni ordinari. Nel dettaglio, Trieste registra 7.939 treni (+1,65%), con la Germania che si conferma primo partner commerciale con il 32% del traffico ferroviario , seguita da Austria (19%) e Ungheria (13%), mentre tra le principali destinazioni spicca Budapest con il 12% del totale, davanti a Colonia e Duisburg. Monfalcone registra invece 2.239 treni (+21,16%). "Nel loro insieme - conclude **Consalvo** - i dati del 2025 mostrano un sistema portuale in equilibrio dinamico: Monfalcone accelera con forza, mentre Trieste riduce il peso del puro transito e rafforza la propria funzione di piattaforma energetica e di porta d'accesso marittima dell'Europa centrale. I flussi risultano sempre più connessi all'economia reale dei territori serviti e a un sistema produttivo orientato allo sviluppo del lavoro portuale e ad attività a più alto valore aggiunto".

## Shipping Italy

### Trieste

#### Nell'ultimo anno traffici in chiaroscuro a Trieste, sugli scudi a Monfalcone

Il taglio delle forniture russe gonfia i numeri petroliferi del capoluogo, che beneficia anche dell'assalto di Grimaldi alla Turchia ma sconta le riorganizzazioni nei container. È stato un anno a due velocità per i porti del nord est. Secondo una nota appena diffusa dall'Autorità di sistema portuale del mar adriatico orientale, a Trieste la movimentazione è stata stabile nel 2025, con circa 60 milioni di tonnellate (+0,72% sul 2024), anche se con marcate differenze fra i risultati delle diverse merceologie. Le rinfuse liquide hanno raggiunto 43.057.201 tonnellate (+4,35%), trainate dal greggio sbarcato al terminal Siot, salito a 41.971.782 tonnellate (+4,41%), confermando il ruolo strategico dell'infrastruttura per il sistema energetico dell'Europa centrale. L'aumento è dovuto in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba. Con 681.733 teu, il settore container ha registrato una flessione del 19,05%, risentendo di una marcata contrazione dei traffici avviatasi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M. Il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, sceso a 144.803 teu (-52,81%), mentre i flussi di hinterland sono stati stabili a 536.930 teu (+0,30%). All'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). "Questo andamento, pur in presenza di un dato complessivo negativo, conferma la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei teu non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea" ha spiegato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, **Marco Consalvo**. Un segnale molto positivo arriva dal segmento delle autostrade del mare: nel 2025 le unità Ro-Ro transitate hanno raggiunto quota 317.296 (+7,42%), anche grazie all'attivazione di nuove linee marittime con la Turchia, confermando il ruolo di Trieste come hub di riferimento per i rotabili tra Mediterraneo ed Europa centrale. Le merci varie si sono attestate a 16.821.959 tonnellate (-7,46%), a fronte di una generale riorganizzazione dei traffici industriali, mentre le rinfuse solide hanno registrato 112.240 tonnellate (-7,28%), con l'eccezione dei cereali che crescono a 79.042 tonnellate (+4,93%), segno dell'interesse dell'industria alimentare per lo scalo triestino. Sul fronte ferroviario, il sistema portuale e retroportuale di Trieste e Monfalcone ha movimentato complessivamente 11.600 treni (+3,85%), un risultato positivo ottenuto nonostante i lavori di potenziamento all'interno del porto e la chiusura per lavori del tunnel dei Tauri, che ha causato routing più lunghi e la cancellazione di almeno il 7-9% dei treni ordinari. Nel dettaglio, Trieste registra 7.939 treni (+1,65%), con la Germania che si conferma primo partner commerciale con il 32% del traffico ferroviario,



01/13/2026 17:21 Nicola Capuzzo

Il taglio delle forniture russe gonfia i numeri petroliferi del capoluogo, che beneficia anche dell'assalto di Grimaldi alla Turchia ma sconta le riorganizzazioni nei container. È stato un anno a due velocità per i porti del nord est. Secondo una nota appena diffusa dall'Autorità di sistema portuale del mar adriatico orientale, a Trieste la movimentazione è stata stabile nel 2025, con circa 60 milioni di tonnellate (+0,72% sul 2024), anche se con marcate differenze fra i risultati delle diverse merceologie. Le rinfuse liquide hanno raggiunto 43.057.201 tonnellate (+4,35%), trainate dal greggio sbarcato al terminal Siot, salito a 41.971.782 tonnellate (+4,41%), confermando il ruolo strategico dell'infrastruttura per il sistema energetico dell'Europa centrale. L'aumento è dovuto in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba. Con 681.733 teu, il settore container ha registrato una flessione del 19,05%, risentendo di una marcata contrazione dei traffici avviatasi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M. Il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, sceso a 144.803 teu (-52,81%), mentre i flussi di hinterland sono stati stabili a 536.930 teu (+0,30%). All'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). "Questo andamento, pur in presenza di un dato complessivo negativo, conferma la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei teu non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea" ha spiegato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Marco Consalvo. Un segnale molto positivo arriva dal segmento delle autostrade del mare: nel 2025 le unità Ro-Ro transitate hanno raggiunto quota

## Shipping Italy

### Trieste

---

seguita da Austria (19%) e Ungheria (13%), mentre tra le principali destinazioni spicca Budapest con il 12% del totale, davanti a Colonia e Duisburg. Per il segmento crocieristico, l'attività gestita da Trieste Terminal Passeggeri si è attestata a 425.879 presenze totali (-15,63%). Per quanto riguarda Monfalcone, il 2025 ha segnato una crescita a doppia cifra in tutti i comparti. Con oltre 4 milioni di tonnellate movimentate (+19,38%), lo scalo isontino non solo accelera rispetto al 2024, ma torna sui livelli del biennio record 2016-2017, quando i volumi avevano superato i 4,63 milioni di tonnellate. La dinamica è diffusa a tutte le categorie merceologiche ed è trainata in particolare dalle rinfuse solide, con 3.488.596 tonnellate (+21,92%). Le merci varie sono salite a 791.704 tonnellate (+9,32%), mentre il comparto dei veicoli commerciali a 103.397 mezzi (+19,23%). Anche la componente ferroviaria, con 2.239 treni (+21,16%), sostiene l'accelerazione dello scalo, rafforzando l'integrazione di Monfalcone con i nodi logistici regionali. "Nel loro insieme - conclude **Consalvo** - i dati del 2025 mostrano un sistema portuale in equilibrio dinamico: Monfalcone accelera con forza, mentre Trieste riduce il peso del puro transito e rafforza la propria funzione di piattaforma energetica e di porta d'accesso marittima dell'Europa centrale. I flussi risultano sempre più connessi all'economia reale dei territori serviti e a un sistema produttivo orientato allo sviluppo del lavoro portuale e ad attività a più alto valore aggiunto".



## Smart Building Italia

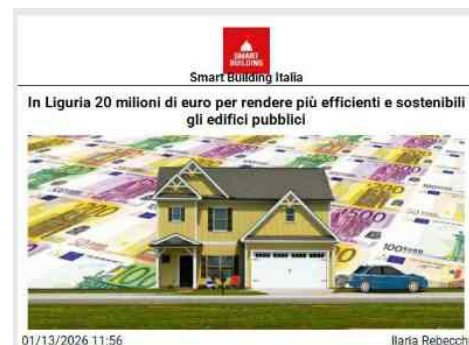
Trieste

### In Liguria 20 milioni di euro per rendere più efficienti e sostenibili gli edifici pubblici

Ilaria Rebecchi

La Regione Liguria ha lanciato un nuovo bando da 20 milioni di euro per sostenere l'efficientamento energetico degli edifici pubblici, con una particolare attenzione a Comuni piccoli, Province e altri enti locali. La misura rientra nell'ambito del PR FESR 2021-2027 e vuole accelerare la transizione energetica del patrimonio pubblico riducendo consumi e costi di gestione. Come funziona il bando e chi può partecipare Il programma è rivolto a una vasta platea di enti: Province liguri, la Città Metropolitana di Genova, Comuni con meno di 40.000 abitanti e altri enti pubblici, tra cui agenzie regionali, autorità portuali, enti parco e camere di commercio. Le risorse sono distribuite tramite contributi a fondo perduto che coprono fino al 70% dell'investimento ammissibile, con un tetto massimo di 1 milione di euro per singolo progetto. In alcuni casi, come per i Comuni più piccoli o quelli nelle aree interne della Liguria, la quota agevolativa può arrivare fino all'80%, favorendo così le realtà con risorse più limitate. Obiettivi e criteri per gli interventi Per accedere alle risorse, gli interventi proposti devono mettere al centro il miglioramento delle prestazioni energetiche degli edifici pubblici. In concreto, ciò significa:

Migliorare la classe energetica dell'edificio oggetto dell'intervento. Ottenere almeno un 30% di risparmio energetico rispetto alla situazione attuale Realizzare progetti già avviati dopo il 25 maggio 2023, purché non conclusi. Sono ammissibili sia lavori di riqualificazione dell'involucro (come coibentazione e serramenti più efficienti) sia interventi sugli impianti e su sistemi per l'autoconsumo energetico, nell'ottica di un approccio integrato all'efficienza. Modalità di partecipazione e tempistiche Le amministrazioni interessate potranno presentare le domande tramite il sistema online Bandi On Line gestito da Filse, con una finestra dedicata alle candidature da 10 a 26 febbraio. La procedura sarà disponibile anche in modalità offline a partire dal 20 gennaio.



La Regione Liguria ha lanciato un nuovo bando da 20 milioni di euro per sostenere l'efficientamento energetico degli edifici pubblici, con una particolare attenzione a Comuni piccoli, Province e altri enti locali. La misura rientra nell'ambito del PR FESR 2021-2027 e vuole accelerare la transizione energetica del patrimonio pubblico riducendo consumi e costi di gestione. Come funziona il bando e chi può partecipare Il programma è rivolto a una vasta platea di enti: Province liguri, la Città Metropolitana di Genova, Comuni con meno di 40.000 abitanti e altri enti pubblici, tra cui agenzie regionali, autorità portuali, enti parco e camere di commercio. Le risorse sono distribuite tramite contributi a fondo perduto che coprono fino al 70% dell'investimento ammissibile, con un tetto massimo di 1 milione di euro per singolo progetto. In alcuni casi, come per i Comuni più piccoli o quelli nelle aree interne della Liguria, la quota agevolativa può arrivare fino all'80%, favorendo così le realtà con risorse più limitate. Obiettivi e criteri per gli interventi Per accedere alle risorse, gli interventi proposti devono mettere al centro il miglioramento delle prestazioni energetiche degli edifici pubblici. In concreto, ciò significa: Migliorare la classe energetica dell'edificio oggetto dell'intervento. Ottenere almeno un 30% di risparmio energetico rispetto alla situazione attuale Realizzare progetti già avviati dopo il 25 maggio 2023, purché non conclusi. Sono ammissibili sia lavori di riqualificazione dell'involucro (come coibentazione e serramenti più efficienti) sia interventi sugli impianti e su sistemi per l'autoconsumo energetico, nell'ottica di un approccio integrato all'efficienza. Modalità di partecipazione e tempistiche Le amministrazioni interessate potranno presentare le domande tramite il sistema

## Porto: bene Monfalcone a Trieste calano i container

Andrea Pierini

In bisiacheria la movimentazione sale del 20%. Tante luci e qualche ombra. I porti di Trieste e Monfalcone dopo anni positivi registrano un calo dei container, del 19%, a fronte comunque di un quadro complessivo più che buono. A Trieste la movimentazione complessiva è in linea con il 2024 mentre a Monfalcone la crescita è stata del 20%. Il neopresidente dell'autorità portuale Marco Consalvo sottolinea che «La riduzione che vediamo nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza rispetto all'anno precedente. Al contrario, il traffico di hinterland, cioè quello legato ai mercati europei di destinazione prosegue. Consalvo resta stabile e i container pieni crescono. Questo andamento, pur in presenza di un dato complessivo negativo, conferma la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei TEU non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea» conclude il presidente.



**Telequattro**

Trieste

**TRIESTE | TRAFFICI PORTO: GIU' I CONTAINER E SU IL PETROLIO A TRIESTE, VOLA MONFALCONE**

13/01/2026 TRIESTE Traffici del porto in chiaroscuro. I dati diffusi dall'Autorità portuale dell'Adriatico orientale confermano il calo del 19% nel settore container, del 15% sul fronte dei passeggeri nella crocieristica, e la crescita, invece, della movimentazione di petrolio alla Siot. Positivi anche i dati relativi allo scalo di Monfalcone. (Servizio di Marco Stabile Questo contenuto audiovisivo è di proprietà esclusiva di Medianordest. È vietato l'utilizzo, la distribuzione, la riproduzione, o qualsiasi altra forma di elaborazione o condivisione del materiale senza previa autorizzazione scritta da parte di Medianordest.

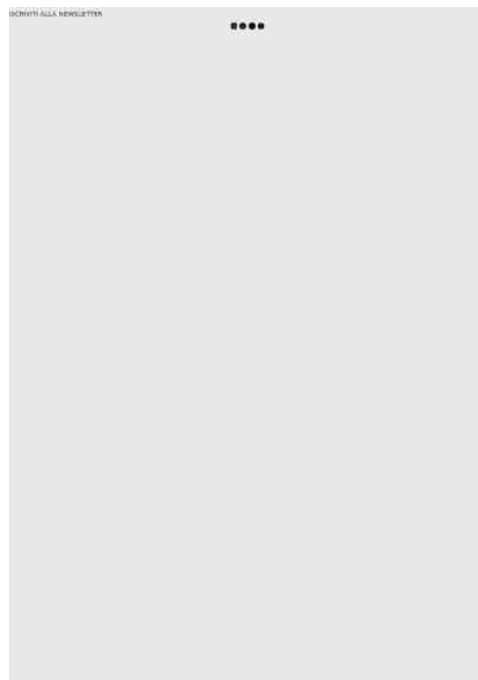




## Porti di Trieste e Monfalcone superano 64 milioni di tonnellate nel 2025

Transportonline

Stabilità a Trieste, crescita a doppia cifra a Monfalcone e rafforzamento del ruolo energetico e logistico dell'Adriatico Orientale. Nel 2025 il sistema portuale dell'Adriatico Orientale conferma la propria solidità in un contesto internazionale ancora segnato da instabilità geopolitiche e forte volatilità dei traffici. I porti di Trieste e Monfalcone chiudono l'anno con una movimentazione complessiva superiore ai 64 milioni di tonnellate, rafforzando il loro ruolo strategico come piattaforma logistica ed energetica a servizio dell'Europa centro-orientale. Trieste: volumi stabili e centralità energetica. Il porto di Trieste archivia il 2025 con una movimentazione complessiva di circa 60 milioni di tonnellate, in lieve crescita rispetto al 2024 (+0,72%). A trainare i risultati sono ancora una volta le rinfuse liquide, che raggiungono oltre 43 milioni di tonnellate (+4,35%), grazie soprattutto al traffico di greggio movimentato dal terminal marino SIOT. L'incremento è legato in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca, conseguente all'interruzione delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba nel corso del 2025. Un dato che conferma il ruolo di Trieste come infrastruttura chiave per la sicurezza energetica dell'Europa centrale. Container: calo del transhipment, tengono i traffici di hinterland. Il comparto container registra 681.733 TEU, con una flessione del 19,05% rispetto all'anno precedente. La contrazione è però concentrata quasi esclusivamente nel trasbordo, che scende a 144.803 TEU (-52,81%), in seguito alla rimodulazione dei servizi dopo la fine dell'alleanza 2M. Di contro, i traffici di hinterland rimangono stabili a 536.930 TEU (+0,30%), con una crescita dei container pieni che raggiungono quota 405.015 unità (+4,90%). Un andamento che conferma il profilo di Trieste come porto gateway, fortemente orientato ai flussi reali di import-export verso i mercati europei. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Marco Consalvo, sottolinea come la riduzione dei volumi container non indichi una perdita di competitività, ma piuttosto una selezione qualitativa dei traffici, sempre più legati all'economia produttiva dei territori serviti. Ro-Ro e autostrade del mare in crescita. Segnali positivi arrivano dal segmento Ro-Ro, con 317.296 unità movimentate (+7,42%). Il risultato è sostenuto anche dall'attivazione di nuove linee con la Turchia, che rafforzano il ruolo di Trieste come hub per i collegamenti rotabili tra Mediterraneo ed Europa centrale. Le merci varie si attestano a 16,8 milioni di tonnellate (-7,46%), mentre le rinfuse solide calano a 112.240 tonnellate (-7,28%). Fa eccezione il comparto dei cereali, in crescita a 79.042 tonnellate (+4,93%), a conferma dell'interesse dell'industria alimentare per lo scalo giuliano. Intermodalità ferroviaria in espansione. Nel 2025 il sistema portuale e retroportuale di Trieste e Monfalcone movimenta complessivamente 11.600 treni (+3,85%), nonostante le criticità legate ai lavori infrastrutturali e alla chiusura del tunnel.



dei Tauri. Trieste registra 7.939 treni (+1,65%), con la Germania che si conferma primo partner commerciale (32%), seguita da Austria (19%) e Ungheria (13%). Tra le principali destinazioni ferroviarie spicca Budapest, davanti a Colonia e Duisburg. Monfalcone: crescita a doppia cifra Il porto di Monfalcone chiude il 2025 con una crescita diffusa in tutti i comparti, superando i 4 milioni di tonnellate movimentate (+19,38%) e tornando sui livelli record del biennio 2016-2017. Le rinfuse solide raggiungono 3,49 milioni di tonnellate (+21,92%), mentre le merci varie crescono a 791.704 tonnellate (+9,32%). In forte aumento anche il traffico dei veicoli commerciali, che supera le 103.000 unità (+19,23%). La componente ferroviaria, con 2.239 treni (+21,16%), contribuisce in modo significativo all'accelerazione dello scalo. Un sistema portuale in equilibrio Nel complesso, i dati del 2025 delineano un sistema portuale in equilibrio dinamico: Monfalcone accelera con decisione, mentre Trieste consolida il proprio ruolo di piattaforma energetica e di porta marittima dell'Europa centrale, riducendo il peso del puro transito e rafforzando i traffici legati all'economia reale. Un'evoluzione che conferma la capacità del sistema dell'Adriatico Orientale di adattarsi ai cambiamenti del commercio globale, puntando su intermodalità, valore aggiunto e integrazione con i mercati europei. Contatta: AdSP Mare Adriatico Orientale



## TrasportoEuropa

Trieste

### Trieste cresce nei rotabili ma flette nel container

Michele Latorre

Martedì, 13 Gennaio 2026 17:47 Il 2025 è stato un anno di contrasti per il porto di Trieste. Infatti, se da un lato è aumentato il traffico di semirimorchi, che è una delle attività peculiari dello scalo giuliano, dall'altro è diminuito di ben un quinto quello dei container. Il tonnellaggio complessivo, che comprende tutte le tipologie di merci, è rimasto sostanzialmente stabile a circa 60 milioni di tonnellate (+0,72%). Sul fronte container, il 2025 si è chiuso a 681.733 teu, in flessione del 19,05% rispetto al 2024. Il calo riguarda solamente il transhipment, che ha movimentato 144.803 teu, ben il 52% in meno dell'anno precedente, mentre il gateway è rimasto stabile (+0,30) a 536.930 teu. In quest'ultimo caso i container pieni sono cresciuti del 4,9% a 405.015 teu.

L'Autorità portuale spiega questo andamento con la cessione del consorzio 2M, avvenuta all'inizio del 2025. Viceversa, il ro-ro conferma un ciclo espansivo più lineare. Nel 2025 sono transitati a Trieste 317.296 rotabili (+7,42%). Tale aumento è sostenuto dall'attivazione e dal potenziamento di collegamenti con la Turchia. La relazione fra offerta marittima e domanda logistica è rafforzata dalla funzione del porto come nodo di accesso all'Europa

Centrale, dove la filiera del trasporto s'integra con i servizi terrestri, in particolare ferroviari. La competizione fra operatori ha avuto un ruolo diretto nel rafforzamento dei volumi ro-ro. Grimaldi ha inserito nell'ottobre 2025 una quarta nave, Eurocargo Roma, sulla linea TriesteGemlik, affiancandola a Eco Malta, Eco Mediterranea ed Eco Salerno, in un confronto serrato con Dfds. Per la logistica terrestre, ciò si traduce in un incentivo al trasferimento modale e in una maggiore attrattività della rotta, soprattutto per i traffici di semirimorchi e unità accompagnate, con ricadute su piazzali, gate e organizzazione dei picchi. Un altro segnale della vitalità di questo comparto è l'aumento della componente di container sulle navi ro-ro. Secondo i dati dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, nel primo trimestre 2025 sono stati trasportati su ro-ro 31.717 teu. È un indicatore utile perché lega il ro-ro non solo ai flussi di rotabili, ma anche a soluzioni ibride e a catene logistiche che usano il ponte marittimo per ridurre tempi e variabilità rispetto a itinerari alternativi. Il profilo complessivo che emerge dai numeri 2025 è quindi quello di un porto che, nella componente container, ha assorbito un cambiamento di rete degli armatori con una contrazione concentrata sul trasbordo e con una sostanziale tenuta dell'hinterland, accompagnata dalla crescita dei contenitori pieni. Parallelamente, il ro-ro ha proseguito la crescita, trainato dai collegamenti con la Turchia e da una competizione che ha ampliato l'offerta e inciso sulle condizioni economiche del servizio. In questo quadro, la base intermodale resta un fattore abilitante: nel consuntivo del sistema sono indicati 11.600 treni complessivi (+3,85%), un risultato ottenuto nonostante cantieri e deviazioni di percorso e che contribuisce a sostenere i flussi



Martedì, 13 Gennaio 2026 17:47 Il 2025 è stato un anno di contrasti per il porto di Trieste. Infatti, se da un lato è aumentato il traffico di semirimorchi, che è una delle attività peculiari dello scalo giuliano, dall'altro è diminuito di ben un quinto quello dei container. Il tonnellaggio complessivo, che comprende tutte le tipologie di merci, è rimasto sostanzialmente stabile a circa 60 milioni di tonnellate (+0,72%). Sul fronte container, il 2025 si è chiuso a 681.733 teu, in flessione del 19,05% rispetto al 2024. Il calo riguarda solamente il transhipment, che ha movimentato 144.803 teu, ben il 52% in meno dell'anno precedente, mentre il gateway è rimasto stabile (+0,30) a 536.930 teu. In quest'ultimo caso i container pieni sono cresciuti del 4,9% a 405.015 teu. L'Autorità portuale spiega questo andamento con la cessione del consorzio 2M, avvenuta all'inizio del 2025. Viceversa, il ro-ro conferma un ciclo espansivo più lineare. Nel 2025 sono transitati a Trieste 317.296 rotabili (+7,42%). Tale aumento è sostenuto dall'attivazione e dal potenziamento di collegamenti con la Turchia. La relazione fra offerta marittima e domanda logistica è rafforzata dalla funzione del porto come nodo di accesso all'Europa Centrale, dove la filiera del trasporto s'integra con i servizi terrestri, in particolare ferroviari. La competizione fra operatori ha avuto un ruolo diretto nel rafforzamento dei volumi ro-ro. Grimaldi ha inserito nell'ottobre 2025 una quarta nave, Eurocargo Roma, sulla linea TriesteGemlik, affiancandola a Eco Malta, Eco Mediterranea ed Eco Salerno, in un confronto serrato con Dfds. Per la logistica terrestre, ciò si traduce in un incentivo al trasferimento modale e in una maggiore attrattività della rotta, soprattutto per i traffici di semirimorchi e unità accompagnate, con ricadute su piazzali, gate e organizzazione dei picchi. Un altro segnale della vitalità di questo comparto è l'aumento della componente di container sulle navi ro-ro. Secondo i dati dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, nel primo trimestre 2025 sono stati trasportati su ro-ro 31.717 teu. È un indicatore utile perché lega il ro-ro non solo ai

## TrasportoEuropa

### Trieste

---

gateway a cui Trieste continua a legare la propria funzione logistica. A.M.B. © TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: [redazione@trasportoeuropa.it](mailto:redazione@trasportoeuropa.it) Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? Iscriviti alla nostra Newsletter con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM! CONTENUTI SPONSORIZZATI.

## Trieste Prima

Trieste

## Negli ultimi tre anni il porto ha perso 200 mila container

Il dato è stato calcolato mettendo a confronto i dati del traffico portuale dal 2023 al 2025. Quelli dell'anno scorso al centro di una nota diffusa dall'Autorità portuale nella giornata di oggi. **Consalvo**: "Riduzione attribuibile al forte calo del transhipment" Negli ultimi tre anni il settore container del porto di Trieste è in caduta libera. Vuoi per le condizioni geopolitiche internazionali, vuoi per ragioni legate all'incapacità del governo nazionale di individuare, per oltre 500 giorni, il vertice dell'Autorità portuale, nel settore indicato lo scalo giuliano fa i conti con un segno negativo che va ormai avanti dal 2023. Il record assoluto di TEU movimentati nella storia del porto era stato quello del 2022: all'epoca si era registrata la cifra monstre di oltre 877 mila. Da quel 31 dicembre di quattro anni fa è iniziata la picchiata. L'anno successivo, per intenderci, il calo viene definito contenuto, ma siamo già a poco meno del tre per cento (852 mila i TEU movimentati); in tale occasione di parlava ancora di "secondo miglior risultato in assoluto dello scalo giuliano". L'anno dopo, il 2024, si chiude a un meno 1,21 per cento, con 841 mila TEU. Qui, il problema, era la crisi del Mar Rosso andata in scena soprattutto nel primo periodo dell'anno. Tuttavia, dal porto definivano i numeri "addirittura in aumento", in relazione al dato "dei TEU pieni, 608.327 (+4,02 per cento)". Il calo vistoso, in realtà, era riferito ai container vuoti, che avevano raggiunto il 12 per cento in meno. L'ultimo anno Sul 2025, infine, i dati snocciolati oggi 13 gennaio. La flessione è di poco inferiore al 20 per cento, ma il numero finale parla di 681 mila TEU, ovvero 196 mila TEU in meno rispetto a tre anni fa. Nell'ultimo anno, fa sapere l'Authority, la contrazione dei traffici ha spinto il segno meno per i container. Tra le ragioni anche e soprattutto quella della "rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M". Dal porto fanno sapere che il calo è concentrato "quasi interamente sul trasbordo, mentre i flussi di hinterland restano stabili". Un più quattro per cento è dato dalla presenza dei container pieni. La movimentazione complessiva Sul fronte della movimentazione complessiva Trieste registra circa 60 milioni di tonnellate, lievissimo aumento (+0,72 per cento) rispetto al 2024. Continua invece ad aumentare l'afflusso di petrolio in virtù del terminal Siot, cifre che confermano "il ruolo strategico dell'infrastruttura per il sistema energetico dell'Europa centrale". Su quest'ultimo passaggio l'Autorità portuale sottolinea come l'aumento sia dovuto "in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba, per garantire la sicurezza energetica del Paese". Le parole del numero uno **Marco Consalvo**, chiamato da poco a guidare un porto rimasto senza guida per un anno e mezzo, commenta così: "La riduzione che vediamo nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si



Il dato è stato calcolato mettendo a confronto i dati del traffico portuale dal 2023 al 2025. Quelli dell'anno scorso al centro di una nota diffusa dall'Autorità portuale nella giornata di oggi. Consalvo: "Riduzione attribuibile al forte calo del transhipment" Negli ultimi tre anni il settore container del porto di Trieste è in caduta libera. Vuoi per le condizioni geopolitiche internazionali, vuoi per ragioni legate all'incapacità del governo nazionale di individuare, per oltre 500 giorni, il vertice dell'Autorità portuale, nel settore indicato lo scalo giuliano fa i conti con un segno negativo che va ormai avanti dal 2023. Il record assoluto di TEU movimentati nella storia del porto era stato quello del 2022: all'epoca si era registrata la cifra monstre di oltre 877 mila. Da quel 31 dicembre di quattro anni fa è iniziata la picchiata. L'anno successivo, per intenderci, il calo viene definito contenuto, ma siamo già a poco meno del tre per cento (852 mila i TEU movimentati); in tale occasione di parlava ancora di "secondo miglior risultato in assoluto dello scalo giuliano". L'anno dopo, il 2024, si chiude a un meno 1,21 per cento, con 841 mila TEU. Qui, il problema, era la crisi del Mar Rosso andata in scena soprattutto nel primo periodo dell'anno. Tuttavia, dal porto definivano i numeri "addirittura in aumento", in relazione al dato "dei TEU pieni, 608.327 (+4,02 per cento)". Il calo vistoso, in realtà, era riferito ai container vuoti, che avevano raggiunto il 12 per cento in meno. L'ultimo anno Sul 2025, infine, i dati snocciolati oggi 13 gennaio. La flessione è di poco inferiore al 20 per cento, ma il numero finale parla di 681 mila TEU, ovvero 196 mila TEU in meno rispetto a tre anni fa. Nell'ultimo anno, fa sapere l'Authority, la contrazione dei traffici ha spinto il segno meno per i container. Tra le ragioni anche e soprattutto quella della "rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M". Dal porto fanno sapere che il calo è concentrato "quasi interamente sul trasbordo, mentre i flussi di hinterland restano stabili". Un più quattro per cento è dato dalla presenza dei container pieni. La movimentazione complessiva Sul fronte della movimentazione complessiva Trieste registra circa 60 milioni di tonnellate, lievissimo aumento (+0,72 per cento) rispetto al 2024. Continua invece ad aumentare l'afflusso di petrolio in virtù del terminal Siot, cifre che confermano "il ruolo strategico dell'infrastruttura per il sistema energetico dell'Europa centrale". Su quest'ultimo passaggio l'Autorità portuale sottolinea come l'aumento sia dovuto "in larga parte alla maggiore domanda di approvvigionamento petrolifero della Repubblica Ceca a seguito dell'interruzione nel 2025 delle forniture tramite l'oleodotto russo Druzhba, per garantire la sicurezza energetica del Paese". Le parole del numero uno **Marco Consalvo**, chiamato da poco a guidare un porto rimasto senza guida per un anno e mezzo, commenta così: "La riduzione che vediamo nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si



## Trieste Prima

### Trieste

---

dimezza rispetto all'anno precedente. Al contrario, il traffico di hinterland, cioè quello legato ai mercati europei di destinazione, resta stabile e i container pieni crescono. Questo andamento, pur in presenza di un dato complessivo negativo, conferma la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei TEU non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea".

Porto Trieste, movimentazione 2025 stabile, Teu - 19% ma treni +3,8%

Stabile per movimentazione di merci, calo nel traffico container ma aumento del numero dei treni. E' il bilancio 2025 del sistema portuale dell'Adriatico Orientale che, seppur in un contesto internazionale di tensioni geopolitiche e forte volatilità dei traffici, si conferma "piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale", come riporta una nota della stessa Autorità portuale. Complessivamente, i porti di Trieste e di Monfalcone (Gorizia), hanno movimentato oltre 64 milioni di tonnellate di merci (Trieste 60 milioni, pari a +0,7%); ma calano molto i container (681.733 TEU pari a -19%) sebbene aumentino i treni nel sistema portuale (11.600 pari a +3,8%). La marcata contrazione dei traffici container si è registrata nel secondo semestre dell'anno ed è legata alla cessazione dell'alleanza 2M cioè tra Msc e Maersk. Questo secondo colosso della logistica, infatti, da allora opera con un suo proprio terminal nella vicina Rijeka (Fiume, in Croazia). Tuttavia, l'Autorità portuale in questo ambito sottolinea un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che crolla a 144.803 TEU (-52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 TEU (+0,30%); all'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). Secondo il neo presidente dell'Autorità, Marco Consalvo, "la riduzione nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza rispetto all'anno precedente. Al contrario, il traffico legato ai mercati europei di destinazione, resta stabile e i container pieni crescono" confermando "la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei TEU non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea".

Triestecafe.it

Porto Trieste, movimentazione 2025 stabile, Teu - 19% ma treni +3,8%

01/13/2026 14:14

Stabile per movimentazione di merci, calo nel traffico container ma aumento del numero dei treni. E' il bilancio 2025 del sistema portuale dell'Adriatico Orientale che, seppur in un contesto internazionale di tensioni geopolitiche e forte volatilità dei traffici, si conferma "piattaforma energetica e logistica dell'Europa centro-orientale", come riporta una nota della stessa Autorità portuale. Complessivamente, i porti di Trieste e di Monfalcone (Gorizia), hanno movimentato oltre 64 milioni di tonnellate di merci (Trieste 60 milioni, pari a +0,7%); ma calano molto i container (681.733 TEU pari a -19%) sebbene aumentino i treni nel sistema portuale (11.600 pari a +3,8%). La marcata contrazione dei traffici container si è registrata nel secondo semestre dell'anno ed è legata alla cessazione dell'alleanza 2M cioè tra Msc e Maersk. Questo secondo colosso della logistica, infatti, da allora opera con un suo proprio terminal nella vicina Rijeka (Fiume, in Croazia). Tuttavia, l'Autorità portuale in questo ambito sottolinea un dato chiave: il calo è concentrato quasi interamente sul trasbordo, che crolla a 144.803 TEU (-52,81%), mentre i flussi di hinterland restano stabili a 536.930 TEU (+0,30%); all'interno di questa componente crescono i container pieni, che raggiungono quota 405.015 (+4,90%). Secondo il neo presidente dell'Autorità, Marco Consalvo, "la riduzione nei volumi di container è in larga parte attribuibile al forte calo del transhipment, che si dimezza rispetto all'anno precedente. Al contrario, il traffico legato ai mercati europei di destinazione, resta stabile e i container pieni crescono" confermando "la natura di Trieste come porto gateway, orientato ai flussi reali di import-export e non al puro trasbordo. Il calo dei TEU non segnala quindi una perdita di competitività, ma una selezione qualitativa dei traffici, con più merci direttamente connesse all'economia produttiva europea".

## Fhp Venezia: operativa la prima gru ibrida del porto

13 Gennaio 2026 Redazione E' in grado di movimentare oltre 650 mila di tonnellate di acciaio l'anno **Venezia** - È pienamente operativa nel **porto** di **Venezia** presso il terminal Fhp Transped la nuova gru portuale semovente Konecranes Gottwald ESP.7, in grado di movimentare oltre 650 mila di tonnellate di acciaio l'anno. Con una capacità di sollevamento di 125 tonnellate e un raggio di lavoro di 51 metri, coniuga potenza e rispetto ambientale garantendo la gestione di carichi senza necessità di riposizionamento. È la prima gru ibrida dello scalo veneziano e per questo rappresenta un primato tecnologico per il territorio, oltre che per Fhp Group che rafforza la propria leadership per tutte le tipologie di carico movimentate dai terminals break bulk. L'investimento è strategico e sostenibile perché la nuova gru recupera l'energia prodotta in fase di frenata e la riutilizza per i sollevamenti successivi : questo sistema intelligente riduce il carico sul motore diesel e riduce sensibilmente consumi ed emissioni con una maggiore velocità di sbarco. A completare il potenziamento del terminal, l'ingresso di nuovi mezzi orizzontali ad alta efficienza a supporto delle prestazioni della gru. I nuovi carrelli elevatori, dotati di sistema anticollisione "Brigade", elevano gli standard di sicurezza e comfort per gli operatori e permette all'intera infrastruttura di esprimere la sua massima capacità operativa in un ciclo logistico perfettamente integrato. Monica Zunino.





## Porto Genova, nel 2025 quasi 4 milioni di passeggeri

Stazioni marittime, risultato secondo solo al record storico del 2023 Nel 2025 il traffico passeggeri nel porto di Genova ha raggiunto quota 4 milioni fra crociere e traghetti. "Un risultato in linea con le previsioni di inizio anno e secondo solo al record storico assoluto del 2023" sottolinea una nota di Stazioni Marittime spa, la società che gestisce i terminal passeggeri nel porto di Genova. Rispetto al 2024 le crociere hanno registrato un aumento del 6,47% con 1.630.593 crocieristi, cioè 99.187 in più del 2024 e 334 toccate nave, nonostante l'indisponibilità della banchina di Ponte dei Mille levante, interessata dai lavori per il potenziamento degli spazi con la realizzazione di un nuovo molo lungo 376 metri, per le navi più grandi. In calo, invece, i passeggeri dei traghetti, scesi a 2.253.330 (-3,6% sul 2024). In particolare nel 2025 hanno registrato aumenti le tratte per la Sicilia e il Nord Africa mentre la Sardegna e la Corsica hanno chiuso in diminuzione rispetto al 2024. Per quanto riguarda le previsioni: "Per il 2026, relativamente al traffico traghetti, si prevedono numeri sostanzialmente in linea con il 2025. Per quanto riguarda il traffico crociere, nel 2026 sono al momento previsti circa 320 scali con circa 1,6 milioni di crocieristi, di cui 600.000 home port e 1.000.000 transiti". Nelle crociere si confermerà ancora la leadership di Msc crociere che nel 2025 ha movimentato 1,23 milioni di passeggeri con 234 toccate e nel 2026 ne porterà circa 1,3 milioni con 241 scali. Confermate anche Costa crociere con 40 scali di Costa Toscana e Princess Cruises.



## Stazioni Marittime, nel 2025 quasi 4 milioni di passeggeri tra crociere e traghetti

I dati di traffico del 2025 nei terminal di Stazioni Marittime registrano un totale di quasi 4 milioni di passeggeri tra navi da crociera e navi traghetto: un risultato in linea con le previsioni di inizio anno e secondo solo al record storico assoluto del 2023. Con il mese di dicembre si è chiuso un 2025 che ha registrato un andamento in linea con le attese delle previsioni di inizio anno, per quanto riguarda il traffico gestito da Stazioni Marittime. Nonostante l'indisponibilità di una banchina a causa dei lavori in corso per la realizzazione di importanti migliorie alle infrastrutture che porteranno al potenziamento degli spazi dedicati al traffico crocieristico con realizzazione di un nuovo molo di 376 metri sul lato di levante di Ponte dei Mille, Stazioni Marittime è stata in grado, comunque, di supportare un significativo incremento di toccate, lavorando 30 scali in più rispetto al 2024. Il numero dei passeggeri dei traghetti ha chiuso con una lieve flessione rispetto all'anno precedente, comunque registrando circa 2,3 milioni di unità nel 2025. Traffico crociere Il 2025 ha registrato 334 toccate nave con 1.630.593 crocieristi, di cui 620.195 home port e 1.010.398 in transito, portando, rispetto al 2024, 99.187 passeggeri in più, pari a +6,47%.

Il 2025 si pone, considerando in termini assoluti i numeri di crocieristi movimentati, come secondo solo rispetto al 2023 nella storia del traffico crociere a **Genova** dagli anni Novanta ad oggi. Importante e maggioritaria la presenza di Msc Crociere, che nel 2025 ha portato nei terminal genovesi 234 toccate con oltre 1,23 milioni di passeggeri, ribadendo la leadership del traffico crociere nel **porto** di **Genova**. In continua crescita i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione il **Porto** di **Genova** e ha effettuato diverse crociere nella stagione autunnale portando nel 2025 un totale di 52 toccate e di circa 332.000 passeggeri (+5 toccate e +17.000 pax rispetto al 2024). Da porre in rilievo anche la presenza per la prima volta nel **porto** di **Genova** della compagnia Explora Journeys, nuovo brand del gruppo Msc che opera nel segmento del lusso del mercato crocieristico: Explora I e Explora II hanno portato complessivamente 6 scali movimentando circa 5.000 passeggeri. Sempre importante la presenza su **Genova** della Princess Cruises, che con 10 scali ha movimentato oltre 40.000 passeggeri. Traffico traghetti Circa il traffico traghetti, il 2025 ha con il seguente dettaglio: passeggeri 2.253.330 (-3,6%); auto 840.981 (-2,2%); moto 64.182 (-3%), metri lineari 1.828.293 (-4%). Analizzando le destinazioni, nel 2025 la Sicilia e il Nord Africa hanno registrato aumenti di traffico, mentre la Sardegna e la Corsica hanno chiuso in diminuzione rispetto al 2024. Previsioni traffico 2026 Per il 2026, relativamente al traffico traghetti gestito da Stazioni Marittime, si prevedono numeri sostanzialmente in linea con il 2025. Per quanto riguarda il traffico crociere, nel 2026 sono al momento



I dati di traffico del 2025 nei terminal di Stazioni Marittime registrano un totale di quasi 4 milioni di passeggeri tra navi da crociera e navi traghetto: un risultato in linea con le previsioni di inizio anno e secondo solo al record storico assoluto del 2023. Con il mese di dicembre si è chiuso un 2025 che ha registrato un andamento in linea con le attese delle previsioni di inizio anno, per quanto riguarda il traffico gestito da Stazioni Marittime. Nonostante l'indisponibilità di una banchina a causa dei lavori in corso per la realizzazione di importanti migliorie alle infrastrutture che porteranno al potenziamento degli spazi dedicati al traffico crocieristico con realizzazione di un nuovo molo di 376 metri sul lato di levante di Ponte dei Mille, Stazioni Marittime è stata in grado, comunque, di supportare un significativo incremento di toccate, lavorando 30 scali in più rispetto al 2024. Il numero dei passeggeri dei traghetti ha chiuso con una lieve flessione rispetto all'anno precedente, comunque registrando circa 2,3 milioni di unità nel 2025. Traffico crociere Il 2025 ha registrato 334 toccate nave con 1.630.593 crocieristi, di cui 620.195 home port e 1.010.398 in transito, portando, rispetto al 2024, 99.187 passeggeri in più, pari a +6,47%. Il 2025 si pone, considerando in termini assoluti i numeri di crocieristi movimentati, come secondo solo rispetto al 2023 nella storia del traffico crociere a Genova dagli anni Novanta ad oggi. Importante e maggioritaria la presenza di Msc Crociere, che nel 2025 ha portato nei terminal genovesi 234 toccate con oltre 1,23 milioni di passeggeri, ribadendo la leadership del traffico crociere nel porto di Genova. In continua crescita i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione il Porto di Genova e ha effettuato diverse crociere nella stagione autunnale portando nel 2025 un totale di 52 toccate e di circa 332.000 passeggeri (+5 toccate e +17.000 pax rispetto al 2024). Da porre in rilievo anche la presenza per la prima volta nel porto di Genova della compagnia Explora Journeys, nuovo brand del gruppo Msc che opera nel segmento del lusso del mercato crocieristico: Explora I e Explora II hanno portato complessivamente 6 scali movimentando circa 5.000 passeggeri. Sempre importante la presenza su Genova della Princess Cruises, che con 10 scali ha movimentato oltre 40.000 passeggeri. Traffico traghetti Circa il traffico traghetti, il 2025 ha con il seguente dettaglio: passeggeri 2.253.330 (-3,6%); auto 840.981 (-2,2%); moto 64.182 (-3%), metri lineari 1.828.293 (-4%). Analizzando le destinazioni, nel 2025 la Sicilia e il Nord Africa hanno registrato aumenti di traffico, mentre la Sardegna e la Corsica hanno chiuso in diminuzione rispetto al 2024. Previsioni traffico 2026 Per il 2026, relativamente al traffico traghetti gestito da Stazioni Marittime, si prevedono numeri sostanzialmente in linea con il 2025. Per quanto riguarda il traffico crociere, nel 2026 sono al momento

## BizJournal Liguria

Genova, Voltri

---

previsti circa 320 scali con circa 1,6 milioni di crocieristi , di cui 600.000 home port e 1.000.000 transiti. Msc confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a **Genova**, portando circa 1,3 milioni di passeggeri con 241 scali . L'ammiraglia Msc World Europa continuerà a scalare i terminal crociere tutte le domeniche dell'anno. Msc Seaview opererà al sabato (31 scali), mentre MscOrchestra effettuerà 42 scali lungo tutto il corso dell'anno. Msc Musica e Msc Sinfonia registreranno complessivamente 34 scali nei martedì tra aprile e dicembre. Le nuovissime nuove ammiraglie della flotta Msc Euribia e Msc World Asia effettueranno diversi scali in autunno e inverno, con le maiden call rispettivamente il 22 ottobre e il 6 dicembre. Costa Crociere continuerà a garantire la sua presenza su **Genova** con i 40 scali di Costa Toscana che porteranno complessivamente quasi tutti i venerdì dell'anno circa 300.000 passeggeri. Princess Cruises porterà due tocche in più (12 complessive) rispetto al 2025, pari a circa 50.000 passeggeri. Tags: home Infrastrutture e trasporti Stazioni Marittime traffico crocieristico traghetti.



## Genova Stazioni Marittime, nel 2025 quasi 4 milioni di passeggeri tra crociere e traghetti

I dati di traffico del 2025 nei terminal di Stazioni Marittime S.p.A. registrano un totale di quasi 4 milioni di passeggeri tra navi da crociera e navi traghetto: un risultato in linea con le previsioni di inizio anno e secondo solo al record storico assoluto del 2023. Con il mese di dicembre si è chiuso un 2025 che ha registrato un andamento in linea con le attese delle previsioni di inizio anno, per quanto riguarda il traffico gestito da Stazioni Marittime S.p.A. Nonostante l'indisponibilità di una banchina a causa dei lavori in corso per la realizzazione di importanti migliorie alle infrastrutture che porteranno al potenziamento degli spazi dedicati al traffico crocieristico con realizzazione di un nuovo molo di 376 metri sul lato di levante di Ponte dei Mille, Stazioni Marittime è stata in grado, comunque, di supportare un significativo incremento di toccate, lavorando 30 scali in più rispetto al 2024. Il numero dei passeggeri dei traghetti ha chiuso con una lieve flessione rispetto all'anno precedente, comunque registrando circa 2,3 milioni di unità nel 2025. TRAFFICO CROCIERE Il 2025 ha registrato 334 toccate nave con 1.630.593 crocieristi, di cui 620.195 home port e 1.010.398 in transito, portando, rispetto al 2024, 99.187 passeggeri in più, pari a +6,47%.

Il 2025 si pone, considerando in termini assoluti i numeri di crocieristi movimentati, come secondo solo rispetto al 2023 nella storia del traffico crociera a **Genova** dagli anni Novanta ad oggi. Importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2025 ha portato nei terminal genovesi 234 toccate con oltre 1,23 milioni di passeggeri, ribadendo la leadership del traffico crociera nel **porto** di **Genova**. In continua crescita i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione il **Porto** di **Genova** e ha effettuato diverse crociere nella stagione autunnale portando nel 2025 un totale di 52 toccate e di circa 332.000 passeggeri (+5 toccate e + 17.000 pax rispetto al 2024). Da porre in rilievo anche la presenza per la prima volta nel **porto** di **Genova** della compagnia Explora Journeys, nuovo brand del gruppo MSC che opera nel segmento del lusso del mercato crocieristico: Explora I e Explora II hanno portato complessivamente: 6 scali movimentando circa 5.000 passeggeri. Sempre importante la presenza su **Genova** della Princess Cruises, che con 10 scali ha movimentato oltre 40.000 passeggeri. TRAFFICO TRAGHETTI Circa il traffico traghetti, il 2025 ha con il seguente dettaglio: Passeggeri 2.253.330 (-3,6%) Auto 840.981 (-2,2%) Moto 64.182 (-3 %) Metri lineari 1.828.293 (-4 %) Analizzando le destinazioni, nel 2025 la Sicilia e il Nord Africa hanno registrato aumenti di traffico, mentre la Sardegna e la Corsica hanno chiuso in diminuzione rispetto al 2024. PREVISIONI TRAFFICO 2026 Per il 2026, relativamente al traffico traghetti, si prevedono numeri sostanzialmente in linea con il 2025. Per quanto riguarda il traffico crociera, nel 2026 sono al



I dati di traffico del 2025 nei terminal di Stazioni Marittime S.p.A. registrano un totale di quasi 4 milioni di passeggeri tra navi da crociera e navi traghetto: un risultato in linea con le previsioni di inizio anno e secondo solo al record storico assoluto del 2023. Con il mese di dicembre si è chiuso un 2025 che ha registrato un andamento in linea con le attese delle previsioni di inizio anno, per quanto riguarda il traffico gestito da Stazioni Marittime S.p.A. Nonostante l'indisponibilità di una banchina a causa dei lavori in corso per la realizzazione di importanti migliorie alle infrastrutture che porteranno al potenziamento degli spazi dedicati al traffico crocieristico con realizzazione di un nuovo molo di 376 metri sul lato di levante di Ponte dei Mille, Stazioni Marittime è stata in grado, comunque, di supportare un significativo incremento di toccate, lavorando 30 scali in più rispetto al 2024. Il numero dei passeggeri dei traghetti ha chiuso con una lieve flessione rispetto all'anno precedente, comunque registrando circa 2,3 milioni di unità nel 2025. TRAFFICO CROCIERE Il 2025 ha registrato 334 toccate nave con 1.630.593 crocieristi, di cui 620.195 home port e 1.010.398 in transito, portando, rispetto al 2024, 99.187 passeggeri in più, pari a +6,47%. Il 2025 si pone, considerando in termini assoluti i numeri di crocieristi movimentati, come secondo solo rispetto al 2023 nella storia del traffico crociera a Genova dagli anni Novanta ad oggi. Importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2025 ha portato nei terminal genovesi 234 toccate con oltre 1,23 milioni di passeggeri, ribadendo la leadership del traffico crociera nel porto di Genova. In continua crescita i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione il Porto di Genova e ha effettuato diverse crociere nella stagione autunnale portando nel 2025 un totale di 52 toccate e di circa 332.000 passeggeri (+5 toccate e + 17.000 pax rispetto al 2024). Da porre in rilievo anche la presenza

## Corriere Marittimo

Genova, Voltri

---

momento previsti circa 320 scali con circa 1,6 milioni di crocieristi, di cui 600.000 home port e 1.000.000 transiti. MSC confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a **Genova**, portando circa 1,3 milioni di passeggeri con 241 scali. L'ammiraglia MSC World Europa continuerà a scalare i terminal crociere tutte le domeniche dell'anno. MSC Seaview opererà al sabato (31 scali), mentre MSC Orchestra effettuerà 42 scali lungo tutto il corso dell'anno. MSC Musica e MSC Sinfonia registreranno complessivamente 34 scali nei martedì tra aprile e dicembre. Le nuovissime nuove ammiraglie della flotta MSC Euribia e MSC World Asia effettueranno diversi scali in autunno e inverno, con le maiden call rispettivamente il 22 ottobre e il 6 dicembre. Costa Crociere continuerà a garantire la sua presenza su **Genova** con i 40 scali di Costa Toscana che porteranno complessivamente quasi tutti i venerdì dell'anno circa 300.000 passeggeri. Princess Cruises porterà due tocche in più (12 complessive) rispetto al 2025, pari a circa 50.000 passeggeri.

STAZIONI MARITTIME GENOVA TRAFFICO PASSEGGERI DATI CONSUNTIVI 2025

I dati di traffico del 2025 nei terminal di Stazioni Marittime S.p.A. registrano un totale di quasi 4 milioni di passeggeri tra navi da crociera e navi traghetto. Un risultato in linea con le previsioni di inizio anno e secondo solo al record storico assoluto del 2023. Con il mese di dicembre si è chiuso un 2025 che ha registrato un andamento in linea con le attese delle previsioni di inizio anno, per quanto riguarda il traffico gestito da Stazioni Marittime S.p.A. Nonostante l'indisponibilità di una banchina a causa dei lavori in corso per la realizzazione di importanti migliorie alle infrastrutture che porteranno al potenziamento degli spazi dedicati al traffico crocieristico con realizzazione di un nuovo molo di 376 metri sul lato di levante di Ponte dei Mille, Stazioni Marittime è stata in grado, comunque, di supportare un significativo incremento di toccate, lavorando 30 scali in più rispetto al 2024. Il numero dei passeggeri dei traghetti ha chiuso con una lieve flessione rispetto all'anno precedente, comunque registrando circa 2,3 milioni di unità nel 2025. Con il mese di dicembre si è chiuso un 2025 che ha registrato un andamento in linea con le attese delle previsioni di inizio anno, per quanto riguarda il traffico gestito da Stazioni Marittime S.p.A. Nonostante l'indisponibilità di una banchina a causa dei lavori in corso per la realizzazione di importanti migliorie alle infrastrutture che porteranno al potenziamento degli spazi dedicati al traffico crocieristico con realizzazione di un nuovo molo di 376 metri sul lato di levante di Ponte dei Mille, Stazioni Marittime è stata in grado, comunque, di supportare un significativo incremento di toccate, lavorando 30 scali in più rispetto al 2024. Il numero dei passeggeri dei traghetti ha chiuso con una lieve flessione rispetto all'anno precedente, comunque registrando circa 2,3 milioni di unità nel 2025. TRAFFICO CROCIERE Il 2025 ha registrato 334 toccate nave con 1.630.593 crocieristi, di cui 620.195 home port e 1.010.398 in transito, portando, rispetto al 2024, 99.187 passeggeri in più, pari a +6,47%. Il 2025 si pone, considerando in termini assoluti i numeri di crocieristi movimentati, come secondo solo rispetto al 2023 nella storia del traffico crociera a **Genova** dagli anni Novanta ad oggi. Importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2025 ha portato nei terminal genovesi 234 toccate con oltre 1,23 milioni di passeggeri, ribadendo la leadership del traffico crociera nel **porto** di **Genova**. In continua crescita i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione il **Porto** di **Genova** e ha effettuato diverse crociere nella stagione autunnale portando nel 2025 un totale di 52 toccate e di circa 332.000 passeggeri (+5 toccate e + 17.000 pax rispetto al 2024). Da porre in rilievo anche la presenza per la prima volta nel **porto** di **Genova** della compagnia Explora Journeys, nuovo brand del gruppo MSC che opera nel segmento

Informatore Navale

STAZIONI MARITTIME GENOVA TRAFFICO PASSEGGERI DATI CONSUNTIVI 2025

01/13/2026 12:20

I dati di traffico del 2025 nei terminal di Stazioni Marittime S.p.A. registrano un totale di quasi 4 milioni di passeggeri tra navi da crociera e navi traghetto. Un risultato in linea con le previsioni di inizio anno e secondo solo al record storico assoluto del 2023. Con il mese di dicembre si è chiuso un 2025 che ha registrato un andamento in linea con le attese delle previsioni di inizio anno, per quanto riguarda il traffico gestito da Stazioni Marittime S.p.A. Nonostante l'indisponibilità di una banchina a causa dei lavori in corso per la realizzazione di importanti migliorie alle infrastrutture che porteranno al potenziamento degli spazi dedicati al traffico crocieristico con realizzazione di un nuovo molo di 376 metri sul lato di levante di Ponte dei Mille, Stazioni Marittime è stata in grado, comunque, di supportare un significativo incremento di toccate, lavorando 30 scali in più rispetto al 2024. Il numero dei passeggeri dei traghetti ha chiuso con una lieve flessione rispetto all'anno precedente, comunque registrando circa 2,3 milioni di unità nel 2025. Con il mese di dicembre si è chiuso un 2025 che ha registrato un andamento in linea con le attese delle previsioni di inizio anno, per quanto riguarda il traffico gestito da Stazioni Marittime S.p.A. Nonostante l'indisponibilità di una banchina a causa dei lavori in corso per la realizzazione di importanti migliorie alle infrastrutture che porteranno al potenziamento degli spazi dedicati al traffico crocieristico con realizzazione di un nuovo molo di 376 metri sul lato di levante di Ponte dei Mille, Stazioni Marittime è stata in grado, comunque, di supportare un significativo incremento di toccate, lavorando 30 scali in più rispetto al 2024. Il numero dei passeggeri dei traghetti ha chiuso con una lieve flessione rispetto all'anno precedente, comunque registrando circa 2,3 milioni di unità nel 2025. TRAFFICO CROCIERE Il 2025 ha registrato 334 toccate nave con 1.630.593 crocieristi, di cui 620.195 home port e 1.010.398 in transito, portando, rispetto al 2024, 99.187 passeggeri in più, pari a +6,47%. Il 2025 si pone, considerando in termini assoluti i numeri di crocieristi movimentati, come secondo solo rispetto al 2023 nella storia del traffico crociera a Genova dagli anni Novanta ad oggi. Importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2025 ha portato nei terminal genovesi 234 toccate con oltre 1,23 milioni di passeggeri, ribadendo la leadership del traffico crociera nel porto di Genova. In continua crescita i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione il Porto di Genova e ha effettuato diverse crociere nella stagione autunnale portando nel 2025 un totale di 52 toccate e di circa 332.000 passeggeri (+5 toccate e + 17.000 pax rispetto al 2024). Da porre in rilievo anche la presenza per la prima volta nel porto di Genova della compagnia Explora Journeys, nuovo brand del gruppo MSC che opera nel segmento del lusso del mercato crocieristico: Explora e Explora. Il hanno portato complessivamente 6 scali movimentando circa 5.000 passeggeri.



## Informatore Navale

Genova, Voltri

---

del lusso del mercato crocieristico: Explora I e Explora II hanno portato complessivamente 6 scali movimentando circa 5.000 passeggeri. Sempre importante la presenza su **Genova** della Princess Cruises, che con 10 scali ha movimentato oltre 40.000 passeggeri TRAFFICO TRAGHETTI Circa il traffico traghetti, il 2025 ha con il seguente dettaglio: Passeggeri 2.253.330 (-3,6%) Auto 840.981 (-2,2%) Moto 64.182 (-3 %) Metri lineari 1.828.293 (-4 %) Analizzando le destinazioni, nel 2025 la Sicilia e il Nord Africa hanno registrato aumenti di traffico, mentre la Sardegna e la Corsica hanno chiuso in diminuzione rispetto al 2024. PREVISIONI TRAFFICO 2026 Per il 2026, relativamente al traffico traghetti, si prevedono numeri sostanzialmente in linea con il 2025. Per quanto riguarda il traffico crociere, nel 2026 sono al momento previsti circa 320 scali con circa 1,6 milioni di crocieristi, di cui 600.000 home port e 1.000.000 transiti. MSC confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a **Genova**, portando circa 1,3 milioni di passeggeri con 241 scali. L'ammiraglia MSC World Europa continuerà a scalare i terminal crociere tutte le domeniche dell'anno. MSC Seaview opererà al sabato (31 scali), mentre MSC Orchestra effettuerà 42 scali lungo tutto il corso dell'anno. MSC Musica e MSC Sinfonia registreranno complessivamente 34 scali nei martedì tra aprile e dicembre. Le nuovissime nuove ammiraglie della flotta MSC Euribia e MSC World Asia effettueranno diversi scali in autunno e inverno, con le maiden call rispettivamente il 22 ottobre e il 6 dicembre. Costa Crociere continuerà a garantire la sua presenza su **Genova** con i 40 scali di Costa Toscana che porteranno complessivamente quasi tutti i venerdì dell'anno circa 300.000 passeggeri. Princess Cruises porterà due tocche in più (12 complessive) rispetto al 2025, pari a circa 50.000 passeggeri.

## Spopolamento del porto di Imperia, Marina di Imperia replica alle polemiche sullo scalo

Diego David

Gandolfo respinge le accuse su ormeggi e tariffe. Ma resta aperto il confronto con i proprietari dei posti barca "Non esiste alcuno spopolamento del porto turistico di Imperia né una fuga dei diportisti dallo scalo cittadino" A sostenerlo è Stefano Gandolfo, Amministratore Unico di Marina di Imperia (ex Go Imperia), che interviene per chiarire alcune questioni. Chiarimenti arrivano, nonostante i dati raccolti dai diportisti restituiscano un quadro differente, anche sul fronte delle tariffe degli ormeggi, tema particolarmente sensibile per chi frequenta il porto. Contrariamente a quanto riportato, secondo Gandolfo non si sarebbe verificato alcun raddoppio dei costi: gli adeguamenti applicati rientrerebbero infatti in "un aumento massimo del 5% rispetto all'anno precedente", mentre la nautica locale non avrebbe subito alcun incremento tariffario. Precisazioni anche in merito ai sistemi di misurazione dei consumi idrici. La Marina di Imperia, secondo quanto riferito dall'amministratore unico, dispone di contatori volumetrici e sistemi ad elettrovalvola, strumenti che consentirebbero una rilevazione puntuale dei consumi in metri cubi e garantirebbero trasparenza e correttezza nella fatturazione. Affermazioni che riportiamo per dovere di cronaca, ma che divergono da quanto appreso da numerosi diportisti. Analogo discorso per i costi del parcheggio. Sempre secondo Stefano Gandolfo il parcheggio all'interno dell'area portuale sarebbe gratuito per tutti i titolari di un contratto di ormeggio, per l'intera durata della permanenza. Rimane però aperta la querelle con i proprietari dei posti barca, che attraverso **Assoporti** avevano denunciato di aver ricevuto, alla vigilia di Natale, una comunicazione via mail. Messaggio ritenuto, innanzitutto, non ufficiale da parte di Marina di Imperia, inviato in copia nascosta e in due versioni differenti, nel quale sarebbe stato imposto, a partire dal 1° gennaio 2026, di scegliere tra l'affitto dell'ormeggio o la sua liberazione. I titolari dei posti barca avevano contestato contenuti, tempi e modalità, giudicando la comunicazione poco trasparente e priva di valore formale. Particolarmente criticata la richiesta di sgombero a fine anno senza un adeguato preavviso, così come la gestione politica dell'intera vicenda, alla luce degli investimenti sostenuti nel tempo dai concessionari. Pur dichiarandosi disponibili al dialogo e a contribuire allo sviluppo del nuovo porto, i proprietari hanno chiesto "un piano realistico e non faraonico, il riconoscimento delle somme già versate e maggiori certezze sul futuro dello scalo imperiese".



Gandolfo respinge le accuse su ormeggi e tariffe. Ma resta aperto il confronto con i proprietari dei posti barca "Non esiste alcuno spopolamento del porto turistico di Imperia né una fuga dei diportisti dallo scalo cittadino" A sostenerlo è Stefano Gandolfo, Amministratore Unico di Marina di Imperia (ex Go Imperia), che interviene per chiarire alcune questioni. Chiarimenti arrivano, nonostante i dati raccolti dai diportisti restituiscano un quadro differente, anche sul fronte delle tariffe degli ormeggi, tema particolarmente sensibile per chi frequenta il porto. Contrariamente a quanto riportato, secondo Gandolfo non si sarebbe verificato alcun raddoppio dei costi: gli adeguamenti applicati rientrerebbero infatti in "un aumento massimo del 5% rispetto all'anno precedente", mentre la nautica locale non avrebbe subito alcun incremento tariffario. Precisazioni anche in merito ai sistemi di misurazione dei consumi idrici. La Marina di Imperia, secondo quanto riferito dall'amministratore unico, dispone di contatori volumetrici e sistemi ad elettrovalvola, strumenti che consentirebbero una rilevazione puntuale dei consumi in metri cubi e garantirebbero trasparenza e correttezza nella fatturazione. Affermazioni che riportiamo per dovere di cronaca, ma che divergono da quanto appreso da numerosi diportisti. Analogo discorso per i costi del parcheggio. Sempre secondo Stefano Gandolfo il parcheggio all'interno dell'area portuale sarebbe gratuito per tutti i titolari di un contratto di ormeggio, per l'intera durata della permanenza. Rimane però aperta la querelle con i proprietari dei posti barca, che attraverso Assoporti avevano denunciato di aver ricevuto, alla vigilia di Natale, una comunicazione via mail. Messaggio ritenuto, innanzitutto, non ufficiale da parte di Marina di Imperia, inviato in copia nascosta e in due versioni differenti, nel quale sarebbe stato imposto, a partire dal 1° gennaio 2026, di scegliere tra l'affitto dell'ormeggio o la sua liberazione. I titolari dei posti barca avevano contestato

## Ribaltamento a mare Fincantieri, al via il percorso dei risarcimenti: anche il Municipio Medio Ponente presenta una richiesta di indennizzo

Definito il protocollo tra Autorità Portuale e associazioni dei consumatori per avviare perizie, perimetri e criteri dei rimborsi. Ceraudo: "I danni non riguardano solo i singoli ma l'intero territorio, scuole ed edifici pubblici. Oggi nessuno deve affrontare questa situazione da solo" Il percorso per i risarcimenti ai residenti di Sestri Ponente colpiti da vibrazioni, rumori e danni agli immobili causati dai lavori del ribaltamento a mare è finalmente avviato. Un risultato che arriva dopo oltre un anno di pressioni da parte dei cittadini, delle associazioni e, ora, della nuova amministrazione del Municipio VI Medio Ponente. Così Autorità Portuale e associazioni dei consumatori hanno definito un protocollo che stabilisce criteri, perimetri e modalità per le perizie e i rimborsi, mentre la struttura commissariale ha confermato l'avvio delle valutazioni tecniche sui danni subiti dai residenti.

La Voce di Genova

**Ribaltamento a mare Fincantieri, al via il percorso dei risarcimenti: anche il Municipio Medio Ponente presenta una richiesta di indennizzo**



01/13/2026 08:00

Definito il protocollo tra Autorità Portuale e associazioni dei consumatori per avviare perizie, perimetri e criteri dei rimborsi. Ceraudo: "I danni non riguardano solo i singoli ma l'intero territorio, scuole ed edifici pubblici. Oggi nessuno deve affrontare questa situazione da solo" Il percorso per i risarcimenti ai residenti di Sestri Ponente colpiti da vibrazioni, rumori e danni agli immobili causati dai lavori del ribaltamento a mare è finalmente avviato. Un risultato che arriva dopo oltre un anno di pressioni da parte dei cittadini, delle associazioni e, ora, della nuova amministrazione del Municipio VI Medio Ponente. Così Autorità Portuale e associazioni dei consumatori hanno definito un protocollo che stabilisce criteri, perimetri e modalità per le perizie e i rimborsi, mentre la struttura commissariale ha confermato l'avvio delle valutazioni tecniche sui danni subiti dai residenti.





## Porto di Genova, nel 2025 quasi 4 milioni di passeggeri

Stazioni marittime, risultato secondo solo al record storico del 2023 Nel 2025 il traffico passeggeri nel porto di Genova ha raggiunto quota 4 milioni fra crociere e traghetti. "Un risultato in linea con le previsioni di inizio anno e secondo solo al record storico assoluto del 2023 " sottolinea una nota di Stazioni Marittime spa, la società che gestisce i terminal passeggeri nel porto di Genova. Rispetto al 2024 le crociere hanno registrato un aumento del 6,47% con 1.630.593 crocieristi, cioè 99.187 in più del 2024 e 334 toccate nave, nonostante l'indisponibilità della banchina di Ponte dei Mille levante, interessata dai lavori per il potenziamento degli spazi con la realizzazione di un nuovo molo lungo 376 metri, per le navi più grandi. In calo, invece, i passeggeri dei traghetti, scesi a 2.253.330 (-3,6% sul 2024). In particolare nel 2025 hanno registrato aumenti le tratte per la Sicilia e il Nord Africa mentre la Sardegna e la Corsica hanno chiuso in diminuzione rispetto al 2024. Per quanto riguarda le previsioni: "Per il 2026, relativamente al traffico traghetti, si prevedono numeri sostanzialmente in linea con il 2025. Per quanto riguarda il traffico crociere, nel 2026 sono al momento previsti circa 320 scali con circa 1,6 milioni di crocieristi, di cui 600.000 home port e 1.000.000 transiti". Nelle crociere si confermerà ancora la leadership di Msc Crociere che nel 2025 ha movimentato 1,23 milioni di passeggeri con 234 toccate e nel 2026 ne porterà circa 1,3 milioni con 241 scali. Confermate anche Costa Crociere con 40 scali di Costa Toscana e Princess Cruises.



## Genova, il traffico delle crociere cresce nel 2025 con 4 mln di passeggeri

I dati di traffico del 2025 nei terminal di Stazioni Marittime S.p.A. registrano un totale di quasi 4 milioni di passeggeri tra navi da crociera e navi traghetto: un risultato in linea con le previsioni di inizio anno e secondo solo al record storico assoluto del 2023 **Genova** - Con il mese di dicembre si è chiuso un 2025 che ha registrato un andamento in linea con le attese delle previsioni di inizio anno, per quanto riguarda il traffico gestito da Stazioni Marittime S.p.A. Nonostante l'indisponibilità di una banchina a causa dei lavori in corso per la realizzazione di importanti migliorie alle infrastrutture che porteranno al potenziamento degli spazi dedicati al traffico crocieristico con realizzazione di un nuovo molo di 376 metri sul lato di levante di Ponte dei Mille, Stazioni Marittime è stata in grado, comunque, di supportare un significativo incremento di toccate, lavorando 30 scali in più rispetto al 2024. Il numero dei passeggeri dei traghetti ha chiuso con una lieve flessione rispetto all'anno precedente, comunque registrando circa 2,3 milioni di unità nel 2025. TRAFFICO CROCIERE Il 2025 ha registrato 334 toccate nave con 1.630.593 crocieristi, di cui 620.195 home port e 1.010.398 in transito, portando, rispetto al 2024, 99.187 passeggeri in più, pari a +6,47%. Il 2025 si pone, considerando in termini assoluti i numeri di crocieristi movimentati, come secondo solo rispetto al 2023 nella storia del traffico crociera a **Genova** dagli anni Novanta ad oggi. Importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2025 ha portato nei terminal genovesi 234 toccate con oltre 1,23 milioni di passeggeri, ribadendo la leadership del traffico crociera nel **porto** di **Genova**. In continua crescita i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione il **Porto** di **Genova** e ha effettuato diverse crociere nella stagione autunnale portando nel 2025 un totale di 52 toccate e di circa 332.000 passeggeri (+5 toccate e + 17.000 pax rispetto al 2024). Da porre in rilievo anche la presenza per la prima volta nel **porto** di **Genova** della compagnia Explora Journeys, nuovo brand del gruppo MSC che opera nel segmento del lusso del mercato crocieristico: Explora I e Explora II hanno portato complessivamente 6 scali movimentando circa 5.000 passeggeri. Sempre importante la presenza su **Genova** della Princess Cruises, che con 10 scali ha movimentato oltre 40.000 passeggeri. TRAFFICO TRAGHETTI Circa il traffico traghetti, il 2025 ha con il seguente dettaglio: Passeggeri 2.253.330 (-3,6%) Auto 840.981 (-2,2%) Moto 64.182 (-3%) Metri lineari 1.828.293 (-4 %) Analizzando le destinazioni, nel 2025 la Sicilia e il Nord Africa hanno registrato aumenti di traffico, mentre la Sardegna e la Corsica hanno chiuso in diminuzione rispetto al 2024. PREVISIONI TRAFFICO 2026 Per il 2026, relativamente al traffico traghetti, si prevedono numeri sostanzialmente in linea con il 2025. Per quanto riguarda il traffico crociera, nel



01/13/2026 16:31 Redazione Seareporter

I dati di traffico del 2025 nei terminal di Stazioni Marittime S.p.A. registrano un totale di quasi 4 milioni di passeggeri tra navi da crociera e navi traghetto: un risultato in linea con le previsioni di inizio anno e secondo solo al record storico assoluto del 2023 **Genova** - Con il mese di dicembre si è chiuso un 2025 che ha registrato un andamento in linea con le attese delle previsioni di inizio anno, per quanto riguarda il traffico gestito da Stazioni Marittime S.p.A. Nonostante l'indisponibilità di una banchina a causa dei lavori in corso per la realizzazione di importanti migliorie alle infrastrutture che porteranno al potenziamento degli spazi dedicati al traffico crocieristico con realizzazione di un nuovo molo di 376 metri sul lato di levante di Ponte dei Mille, Stazioni Marittime è stata in grado, comunque, di supportare un significativo incremento di toccate, lavorando 30 scali in più rispetto al 2024. Il numero dei passeggeri dei traghetti ha chiuso con una lieve flessione rispetto all'anno precedente, comunque registrando circa 2,3 milioni di unità nel 2025. TRAFFICO CROCIERE Il 2025 ha registrato 334 toccate nave con 1.630.593 crocieristi, di cui 620.195 home port e 1.010.398 in transito, portando, rispetto al 2024, 99.187 passeggeri in più, pari a +6,47%. Il 2025 si pone, considerando in termini assoluti i numeri di crocieristi movimentati, come secondo solo rispetto al 2023 nella storia del traffico crociera a **Genova** dagli anni Novanta ad oggi. Importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2025 ha portato nei terminal genovesi 234 toccate con oltre 1,23 milioni di passeggeri, ribadendo la leadership del traffico crociera nel **porto** di **Genova**. In continua crescita i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione il **Porto** di **Genova** e ha effettuato diverse crociere nella stagione autunnale portando nel 2025 un totale di 52 toccate e di circa 332.000 passeggeri (+5 toccate e + 17.000 pax rispetto al 2024). Da porre in rilievo anche la presenza



## Sea Reporter

Genova, Voltri

---

2026 sono al momento previsti circa 320 scali con circa 1,6 milioni di crocieristi, di cui 600.000 home port e 1.000.000 transiti. MSC confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a **Genova**, portando circa 1,3 milioni di passeggeri con 241 scali. L'ammiraglia MSC World Europa continuerà a scalare i terminal crociere tutte le domeniche dell'anno. MSC Seaview opererà al sabato (31 scali), mentre MSC Orchestra effettuerà 42 scali lungo tutto il corso dell'anno. MSC Musica e MSC Sinfonia registreranno complessivamente 34 scali nei martedì tra aprile e dicembre. Le nuovissime nuove ammiraglie della flotta MSC Euribia e MSC World Asia effettueranno diversi scali in autunno e inverno, con le maiden call rispettivamente il 22 ottobre e il 6 dicembre. Costa Crociere continuerà a garantire la sua presenza su **Genova** con i 40 scali di Costa Toscana che porteranno complessivamente quasi tutti i venerdì dell'anno circa 300.000 passeggeri. Princess Cruises porterà due toccate in più (12 complessive) rispetto al 2025, pari a circa 50.000 passeggeri.

## Ship Mag

Genova, Voltri

### Porto di Genova, la Stazioni Marittime chiude il 2025 con 4 milioni di passeggeri

Crescono le crociere (+6,47% sul 2024), calano i traghetti (-3,6%). Per il 2026 le previsioni di traffico sono sostanzialmente stabili **Genova** - Stazioni Marittime spa, la società che gestisce i terminal traghetti e crociere del **porto** di **Genova**, ha chiuso il 2025 con quasi 4 milioni di passeggeri complessivi. Non sono ancora i numeri del 2023, ma il risultato, in linea con le previsioni, è il secondo miglior risultato di sempre, dietro solo al record di quell'anno. Le crociere hanno movimentato 1.630.593 passeggeri, quasi centomila (99.187) in più del 2024, con una crescita del 6,47%, e 334 toccate nave, trenta in più dell'anno precedente, nonostante l'indisponibilità di una banchina, quella di Ponte dei Mille levante, ancora interessata dai lavori per realizzare un nuovo molto di 376 metri. Sono invece diminuiti i passeggeri dei traghetti: 2.253.330 nel 2025, in calo del 3,6% rispetto al 2024. Sono diminuiti quelli sulle tratte per la Sardegna e la Corsica, mentre Sicilia e Nord Africa hanno registrato aumenti rispetto al 2024. Per il 2026 le previsioni di traffico sono sostanzialmente stabili sui numeri del 2025 per i traghetti e anche per le crociere, stando ai primi dati, i numeri dovrebbero restare all'incirca gli stessi.

"Per quanto riguarda il traffico crociere, nel 2026 sono al momento previsti circa 320 scali con circa 1,6 milioni di crocieristi, di cui 600.000 home port e 1.000.000 transiti" informa una nota di Stazioni Marittime spa. Msc Crociere, che nel 2025 ha portato nei terminal genovesi 234 toccate con oltre 1,23 milioni di passeggeri, ribadendo la leadership del traffico crociere nel **porto** di **Genova**, nel 2026 porterà circa 1,3 milioni di passeggeri con 241 scali. L'ammiraglia Msc World Europa continuerà a scalare i terminal crociere genovesi tutte le domeniche dell'anno. Msc Seaview opererà al sabato (31 scali), Msc Orchestra effettuerà 42 scali lungo tutto il corso dell'anno e Msc Musica e Msc Sinfonia registreranno complessivamente 34 scali nei martedì tra aprile e dicembre. Inoltre, effettueranno diversi scali in autunno e inverno anche le nuovissime ammiraglie Msc Euribia e Msc World Asia, con le maiden call rispettivamente il 22 ottobre e il 6 dicembre. Costa Crociere, che nel 2025 ha scalato settimanalmente con una nave il **porto** di **Genova** e ha effettuato alcune crociere anche nella stagione autunnale per un totale di 52 toccate (5 in più rispetto al 2024) e 332mila passeggeri (17 mila in più dell'anno precedente), continuerà a garantire la sua presenza su **Genova** con i 40 scali di Costa Toscana che porteranno complessivamente quasi tutti i venerdì dell'anno circa 300.000 passeggeri. Infine Princess Cruises effettuerà due toccate in più (12 complessive) rispetto al 2025, per un totale di circa 50.000 passeggeri, diecimila in più del 2025. Il 2025 aveva segnato anche la presenza, per la prima volta, nel **porto** di **Genova**, delle due navi del nuovo brand di lusso del gruppo Msc, Explora I ed Explora II, con 6 scali complessivi per 5 mila passeggeri. Tornando ai traghetti,



Crescono le crociere (+6,47% sul 2024), calano i traghetti (-3,6%). Per il 2026 le previsioni di traffico sono sostanzialmente stabili Genova - Stazioni Marittime spa, la società che gestisce i terminal traghetti e crociere del porto di Genova, ha chiuso il 2025 con quasi 4 milioni di passeggeri complessivi. Non sono ancora i numeri del 2023, ma il risultato, in linea con le previsioni, è il secondo miglior risultato di sempre, dietro solo al record di quell'anno. Le crociere hanno movimentato 1.630.593 passeggeri, quasi centomila (99.187) in più del 2024, con una crescita del 6,47%, e 334 toccate nave, trenta in più dell'anno precedente, nonostante l'indisponibilità di una banchina, quella di Ponte dei Mille levante, ancora interessata dai lavori per realizzare un nuovo molto di 376 metri. Sono invece diminuiti i passeggeri dei traghetti: 2.253.330 nel 2025, in calo del 3,6% rispetto al 2024. Sono diminuiti quelli sulle tratte per la Sardegna e la Corsica, mentre Sicilia e Nord Africa hanno registrato aumenti rispetto al 2024. Per il 2026 le previsioni di traffico sono sostanzialmente stabili sui numeri del 2025 per i traghetti e anche per le crociere, stando ai primi dati, i numeri dovrebbero restare all'incirca gli stessi. "Per quanto riguarda il traffico crociere, nel 2026 sono al momento previsti circa 320 scali con circa 1,6 milioni di crocieristi, di cui 600.000 home port e 1.000.000 transiti" informa una nota di Stazioni Marittime spa. Msc Crociere, che nel 2025 ha portato nei terminal genovesi 234 toccate con oltre 1,23 milioni di passeggeri, ribadendo la leadership del traffico crociere nel porto di Genova, nel 2026 porterà circa 1,3 milioni di passeggeri con 241 scali. L'ammiraglia Msc World Europa continuerà a scalare i terminal crociere genovesi tutte le domeniche dell'anno. Msc Seaview opererà al sabato (31 scali), Msc Orchestra effettuerà 42 scali lungo tutto il corso dell'anno e Msc Musica e Msc Sinfonia registreranno complessivamente 34 scali nei martedì tra aprile e dicembre. Inoltre, effettueranno diversi scali in autunno

## Ship Mag

Genova, Voltri

---

con i passeggeri nel 2025 si è ridotto anche il traffico delle auto (840.981 il 2,2% in meno sul 2024), delle moto (64.182, -3%) e dei metri lineari trasportati (1.828.293, -4%).



## Città della Spezia

### La Spezia

## Via libera all'ormeggio del traghetto Janas al Molo Garibaldi per un mese

Voice by Il porto della Spezia accoglie una nuova unità navale per una sosta tecnica programmata di circa un mese, approfittando dell'assenza di scali di navi da crociera sino al prossimo 14 marzo. L'Autorità di sistema portuale ha infatti autorizzato ufficialmente lo stazionamento temporaneo della nave MV Janas. Il provvedimento risponde a una specifica istanza presentata dalla società La Spezia & Carrara Cruise Terminal, concessionaria dell'area in cui attraccherà il traghetto. La nave rimarrà ormeggiata in sosta inoperosa presso la radice del molo Garibaldi ovest sino al 13 febbraio l'occupazione di uno specchio acqueo di 5.564 metri quadrati e il posizionamento del portellone di poppa sull'area di calata Malaspina. L'ordinanza dell'Adsp stabilisce che la validità del permesso sia legata al versamento preventivo di un canone di 1.068 euro e che l'ente di via Del Molo manterrà il diritto di richiedere l'allontanamento immediato dell'imbarcazione in qualsiasi momento, qualora dovessero insorgere necessità operative o di sicurezza superiori, anche prima della data di scadenza concordata. Più informazioni.

Città della Spezia

Via libera all'ormeggio del traghetto Janas al Molo Garibaldi per un mese



01/13/2026 16:44

Voice by Il porto della Spezia accoglie una nuova unità navale per una sosta tecnica programmata di circa un mese, approfittando dell'assenza di scali di navi da crociera sino al prossimo 14 marzo. L'Autorità di sistema portuale ha infatti autorizzato ufficialmente lo stazionamento temporaneo della nave MV Janas. Il provvedimento risponde a una specifica istanza presentata dalla società La Spezia & Carrara Cruise Terminal, concessionaria dell'area in cui attraccherà il traghetto. La nave rimarrà ormeggiata in sosta inoperosa presso la radice del molo Garibaldi ovest sino al 13 febbraio l'occupazione di uno specchio acqueo di 5.564 metri quadrati e il posizionamento del portellone di poppa sull'area di calata Malaspina. L'ordinanza dell'Adsp stabilisce che la validità del permesso sia legata al versamento preventivo di un canone di 1.068 euro e che l'ente di via Del Molo manterrà il diritto di richiedere l'allontanamento immediato dell'imbarcazione in qualsiasi momento, qualora dovessero insorgere necessità operative o di sicurezza superiori, anche prima della data di scadenza concordata. Più informazioni.

## ZLS La Spezia operativa, Pisano: «Importante includere infrastrutture logistiche e aree industriali»

«E' importante che all'interno della ZLS del porto della Spezia siano ricomprese sia le infrastrutture a vocazione logistica, e quindi il retroporto di Santo Stefano Magra, sia aree a vocazione squisitamente industriale che insistono in particolar modo sul territorio emiliano. In un'ottica vasta diventa sempre più irrinunciabile la Pontremolese". Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano, ha commentato: «Con la conclusione dell'iter istitutivo della Zona Logistica Semplificata, avvenuta in questi giorni, si concretizza un progetto che riveste, per lo sviluppo del porto della Spezia e l'area vasta di cui fa parte una grande valenza strategica. Tutti coloro che in questi ultimi anni si sono spesi per la realizzazione di questo progetto ed il suo riconoscimento, scegliendo in particolare di ricomprendere nella ZLS della Spezia anche i territori al di là della Cisa, oltre che quelli riconducibili al retroporto di Santo Stefano, hanno avuto un'ottima intuizione e, di questo, vanno ringraziati». «Ritengo sia fondamentale, per tutta una serie di logiche, sia operative sia commerciali, che la zona retroportuale di Santo Stefano sia estesa anche a un'area più vasta rispetto agli ambiti di competenza del nostro scalo. E' importante che all'interno della ZLS del porto della Spezia siano ricomprese sia infrastrutture a vocazione logistica, e quindi il retroporto di Santo Stefano Magra, sia aree a vocazione squisitamente industriale che insistono in particolar modo sul territorio emiliano. In questo modo è possibile creare un progetto ampio di servizi di logistica integrata che possa, da una parte, potenziare il valore di questi territori e, dall'altra, far sì che aumentino sensibilmente le opportunità e il livello dei volumi gestiti dal porto». «La ZLS va nell'ottica di integrazione porto-retroporto che ci spinge a considerare lo scalo non più solo come la somma di moli e banchine, ma come un grande polmone logistico che include tutte le aree dedicate al suo servizio, le vie di afflusso e di accesso, i mercati e le loro aree di competenza. Si tratta di un progetto complessivo, incluso nei programmi dell'AdSP per i prossimi quattro anni, e di cui la ZLS, ovviamente, ne diventa un tassello estremamente importante, al fine di valorizzare, semplificare e attirare nuovi operatori sul nostro territorio». «L'asse che si va a costituire, su cui lavoreremo assieme a tutti i soggetti interessati, è fondamentale per rendere efficace la ZLS. A Marina di Carrara esiste già, ed è lì che abbiamo iniziato a lavorare con la prospettiva, oggi, di poter effettuare anche delle integrazioni fra la ZLS toscana e quella ligure, una volta che saranno entrambe attivate». «In un'ottica di visione "ampia", elemento irrinunciabile risulta poi essere la Pontremolese, che preferisco sempre chiamare Tirreno-Brennero. Gli sforzi per ottenere il suo completamente non devono essere abbandonati, e l'Ente che presiede intende fare la propria parte, assieme agli operatori e alle



«E' importante che all'interno della ZLS del porto della Spezia siano ricomprese sia le infrastrutture a vocazione logistica, e quindi il retroporto di Santo Stefano Magra, sia aree a vocazione squisitamente industriale che insistono in particolar modo sul territorio emiliano. In un'ottica vasta diventa sempre più irrinunciabile la Pontremolese". Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano, ha commentato: «Con la conclusione dell'iter istitutivo della Zona Logistica Semplificata, avvenuta in questi giorni, si concretizza un progetto che riveste, per lo sviluppo del porto della Spezia e l'area vasta di cui fa parte una grande valenza strategica. Tutti coloro che in questi ultimi anni si sono spesi per la realizzazione di questo progetto ed il suo riconoscimento, scegliendo in particolare di ricomprendere nella ZLS della Spezia anche i territori al di là della Cisa, oltre che quelli riconducibili al retroporto di Santo Stefano, hanno avuto un'ottima intuizione e, di questo, vanno ringraziati». «Ritengo sia fondamentale, per tutta una serie di logiche, sia operative sia commerciali, che la zona retroportuale di Santo Stefano sia estesa anche a un'area più vasta rispetto agli ambiti di competenza del nostro scalo. E' importante che all'interno della ZLS del porto della Spezia siano ricomprese sia infrastrutture a vocazione logistica, e quindi il retroporto di Santo Stefano Magra, sia aree a vocazione squisitamente industriale che insistono in particolar modo sul territorio emiliano. In questo modo è possibile creare un progetto ampio di servizi di logistica integrata che possa, da una parte, potenziare il valore di questi territori e, dall'altra, far sì che aumentino sensibilmente le opportunità e il livello dei volumi gestiti dal porto». «La ZLS va nell'ottica di integrazione porto-retroporto che ci spinge a considerare lo scalo non più solo come la somma di moli e banchine, ma come un grande polmone logistico che include tutte le aree dedicate al suo servizio, le vie di afflusso e di accesso, i mercati e le

## Corriere Marittimo

La Spezia

---

istituzioni che da anni lottano per questa infrastruttura strategica per il porto e i territori interessati».



## La Caritas diocesana: "Accoglienza non è ideologia"

Vasta rete di accoglienza per i migranti arrivati alla Spezia a bordo della ONG Solidaire. Pubblicato il: Befana di solidarietà per un nuovo gruppo di migranti sbarcati alla Spezia proprio il giorno 6 gennaio scorso. Erano quelli a bordo della nave affidata all'organizzazione ong Solidaire, il cui porto di sbarco era stato individuato dalle autorità competenti in quello spezzino. Così, ancora una volta - e in una giornata particolarmente significativa - la Caritas diocesana della Spezia-Sarzana-Brugnato è stata impegnata nelle operazioni di accoglienza e di prima assistenza in occasione dell'arrivo in porto della nave. Sono scesi a terra trentatré migranti, di cui ventidue sudanesi, due del Sud Sudan, sette somali, un senegalese e uno proveniente dalla Guinea-Bissau. Due migranti hanno avuto necessità di ricorrere alle cure ospedaliere. Le attività si sono svolte nel pomeriggio di martedì con il coordinamento della prefettura e con il supporto dell'autorità portuale, delle forze dell'ordine e dei servizi sanitari. È stata l'occasione, per il direttore di Caritas don Luca Palei, presente sul posto con numerosi collaboratori e collaboratrici, per ribadire il senso profondo di queste attività: «Accogliere non è ideologia, il bene non è ideologia, salvare vite non è ideologia. Si tratta invece della traduzione di quella concretezza operativa, che in questo momento diventa esigenza urgente e fattiva». «Caritas - ha proseguito don Palei - esiste anche per questo: essere voce di chi voce non ha». Accanto agli operatori di Caritas, è stata così attivata anche l'ampia rete di volontari che sostiene l'organismo diocesano sin dal primo sbarco di migranti, avvenuto nel mese di gennaio 2023. Dei trentatré migranti, che erano stati presi a bordo nel Canale di Sicilia, solo un piccolo numero è rimasto alla Spezia, mentre gli altri sono stati trasferiti in strutture di accoglienza di Liguria ed Emilia Romagna. È GRATIS! Compila il form.

Gazzetta della Spezia

La Caritas diocesana: "Accoglienza non è ideologia"

01/13/2026 14:12

Vasta rete di accoglienza per i migranti arrivati alla Spezia a bordo della ONG Solidaire. Pubblicato il: "Befana di solidarietà" per un nuovo gruppo di migranti sbarcati alla Spezia proprio il giorno 6 gennaio scorso. Erano quelli a bordo della nave affidata all'organizzazione ong "Solidaire", il cui porto di sbarco era stato individuato dalle autorità competenti in quello spezzino. Così, ancora una volta - e in una giornata particolarmente significativa - la Caritas diocesana della Spezia-Sarzana-Brugnato è stata impegnata nelle operazioni di accoglienza e di prima assistenza in occasione dell'arrivo in porto della nave. Sono scesi a terra trentatré migranti, di cui ventidue sudanesi, due del Sud Sudan, sette somali, un senegalese e uno proveniente dalla Guinea-Bissau. Due migranti hanno avuto necessità di ricorrere alle cure ospedaliere. Le attività si sono svolte nel pomeriggio di martedì con il coordinamento della prefettura e con il supporto dell'autorità portuale, delle forze dell'ordine e dei servizi sanitari. È stata l'occasione, per il direttore di Caritas don Luca Palei, presente sul posto con numerosi collaboratori e collaboratrici, per ribadire il senso profondo di queste attività: «Accogliere non è ideologia, il bene non è ideologia, salvare vite non è ideologia. Si tratta invece della traduzione di quella concretezza operativa, che in questo momento diventa esigenza urgente e fattiva». «Caritas - ha proseguito don Palei - esiste anche per questo: essere voce di chi voce non ha». Accanto agli operatori di Caritas, è stata così attivata anche l'ampia rete di volontari che sostiene l'organismo diocesano sin dal primo sbarco di migranti, avvenuto nel mese di gennaio 2023. Dei trentatré migranti, che erano stati presi a bordo nel Canale di Sicilia, solo un piccolo numero è rimasto alla Spezia, mentre gli altri sono stati trasferiti in strutture di accoglienza di Liguria ed Emilia Romagna. È GRATIS! Compila il form.

## ZLS Spezia operativa, Pisano: "Un progetto strategico per porto e retroporto"

In un'ottica di visione "ampia" elemento irrinunciabile risulta poi essere la Pontremolese. Con la conclusione del processo di istituzione, la Zona Logistica Semplificata "Porto e Retroporto della Spezia" diventa operativa, fornendo al **sistema** logistico spezzino uno strumento strategico per attrarre nuovi investimenti, incrementare la competitività e favorire lo sviluppo economico grazie a semplificazioni amministrative e burocratiche. Un traguardo atteso da tempo, confermato dal ministro per gli Affari europei e le Politiche di coesione Tommaso Foti, che interessa un'area vasta e interregionale tra Liguria ed Emilia-Romagna. "Si concretizza un progetto che riveste, per lo sviluppo del porto della Spezia e l'area vasta di cui fa parte, una grande valenza strategica". Commenta il Presidente dell'**Autorità di Sistema** del Mar Ligure Orientale Bruno Pisano -. Tutti coloro che in questi ultimi anni si sono spesi per la realizzazione di questo progetto ed il suo riconoscimento, scegliendo in particolare di ricomprendere nella ZLS della Spezia anche i territori al di là della Cisa, oltre che quelli riconducibili al retroporto di Santo Stefano, hanno avuto un'ottima intuizione e, di questo, vanno ringraziati".

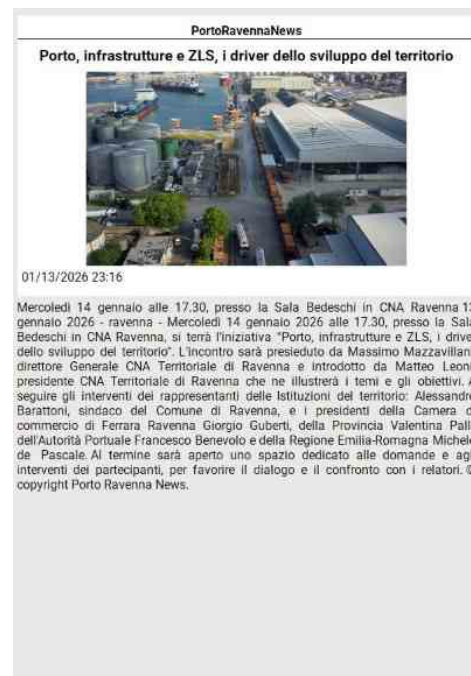
"Ritengo sia fondamentale, per tutta una serie di logiche, sia operative sia commerciali, che la zona retroportuale di Santo Stefano sia estesa anche a un'area più vasta rispetto agli ambiti di competenza del nostro scalo -. Prosegue il Presidente Pisano -. È importante che all'interno della ZLS del porto della Spezia siano ricomprese sia infrastrutture a vocazione logistica, e quindi il retroporto di Santo Stefano Magra, sia aree a vocazione squisitamente industriale che insistono in particolar modo sul territorio emiliano. In questo modo è possibile creare un progetto ampio di servizi di logistica integrata che possa, da una parte, potenziare il valore di questi territori e, dall'altra, far sì che aumentino sensibilmente le opportunità e il livello dei volumi gestiti dal porto. La ZLS va nell'ottica di integrazione porto-retroporto che ci spinge a considerare lo scalo non più solo come la somma di moli e banchine, ma come un grande polmone logistico che include tutte le aree dedicate al suo servizio, le vie di afflusso e di accesso, i mercati e le loro aree di competenza. Si tratta di un progetto complessivo, incluso nei programmi dell'AdSP per i prossimi quattro anni, e di cui la ZLS, ovviamente, ne diventa un tassello estremamente importante, al fine di valorizzare, semplificare e attirare nuovi operatori sul nostro territorio". "In un'ottica di visione "ampia", elemento irrinunciabile risulta poi essere la Pontremolese, che preferisco sempre chiamare Tirreno-Brennero. Gli sforzi per ottenere il suo completamente non devono essere abbandonati, e l'Ente che presiede intende fare la propria parte, assieme agli operatori e alle istituzioni che da anni lottano per questa infrastruttura strategica per il porto e i territori interessati" conclude il Presidente dell'**Autorità di Sistema** del Mar Ligure Orientale Bruno Pisano.



In un'ottica di visione "ampia" elemento irrinunciabile risulta poi essere la Pontremolese. Con la conclusione del processo di istituzione, la Zona Logistica Semplificata "Porto e Retroporto della Spezia" diventa operativa, fornendo al sistema logistico spezzino uno strumento strategico per attrarre nuovi investimenti, incrementare la competitività e favorire lo sviluppo economico grazie a semplificazioni amministrative e burocratiche. Un traguardo atteso da tempo, confermato dal ministro per gli Affari europei e le Politiche di coesione Tommaso Foti, che interessa un'area vasta e interregionale tra Liguria ed Emilia-Romagna. "Si concretizza un progetto che riveste, per lo sviluppo del porto della Spezia e l'area vasta di cui fa parte, una grande valenza strategica". Commenta il Presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale Bruno Pisano -. Tutti coloro che in questi ultimi anni si sono spesi per la realizzazione di questo progetto ed il suo riconoscimento, scegliendo in particolare di ricomprendere nella ZLS della Spezia anche i territori al di là della Cisa, oltre che quelli riconducibili al retroporto di Santo Stefano, hanno avuto un'ottima intuizione e, di questo, vanno ringraziati". "Ritengo sia fondamentale, per tutta una serie di logiche, sia operative sia commerciali, che la zona retroportuale di Santo Stefano sia estesa anche a un'area più vasta rispetto agli ambiti di competenza del nostro scalo -. Prosegue il Presidente Pisano -. È importante che all'interno della ZLS del porto della Spezia siano ricomprese sia infrastrutture a vocazione logistica, e quindi il retroporto di Santo Stefano Magra, sia aree a vocazione squisitamente industriale che insistono in particolar modo sul territorio emiliano. In questo modo è possibile creare un progetto ampio di servizi di logistica integrata che possa, da una parte, potenziare il valore di questi territori e, dall'altra, far sì che aumentino sensibilmente le opportunità e il livello dei volumi gestiti dal porto. La ZLS va nell'ottica di integrazione porto-retroporto che ci spinge a considerare lo scalo non più solo come la somma di moli e banchine, ma come un grande polmone logistico che include tutte le aree dedicate al suo servizio, le vie di afflusso e di accesso, i mercati e le loro aree di competenza. Si tratta di un progetto complessivo, incluso nei programmi dell'AdSP per i prossimi quattro anni, e di cui la ZLS, ovviamente, ne diventa un tassello estremamente importante, al fine di valorizzare, semplificare e attirare nuovi operatori sul nostro territorio". "In un'ottica di visione "ampia", elemento irrinunciabile risulta poi essere la Pontremolese, che preferisco sempre chiamare Tirreno-Brennero. Gli sforzi per ottenere il suo completamente non devono essere abbandonati, e l'Ente che presiede intende fare la propria parte, assieme agli operatori e alle istituzioni che da anni lottano per questa infrastruttura strategica per il porto e i territori interessati" conclude il Presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale Bruno Pisano.

## **Porto, infrastrutture e ZLS, i driver dello sviluppo del territorio**

Mercoledì 14 gennaio alle 17.30, presso la Sala Bedeschi in CNA Ravenna 13 gennaio 2026 - ravenna - Mercoledì 14 gennaio 2026 alle 17.30, presso la Sala Bedeschi in CNA Ravenna, si terrà l'iniziativa Porto, infrastrutture e ZLS, i driver dello sviluppo del territorio. L'incontro sarà presieduto da Massimo Mazzavillani, direttore Generale CNA Territoriale di Ravenna e introdotto da Matteo Leoni, presidente CNA Territoriale di Ravenna che ne illustrerà i temi e gli obiettivi. A seguire gli interventi dei rappresentanti delle Istituzioni del territorio: Alessandro Barattoni, sindaco del Comune di Ravenna, e i presidenti della Camera di commercio di Ferrara Ravenna Giorgio Guberti, della Provincia Valentina Palli, dell'Autorità Portuale Francesco Benevolo e della Regione Emilia-Romagna Michele de Pascale. Al termine sarà aperto uno spazio dedicato alle domande e agli interventi dei partecipanti, per favorire il dialogo e il confronto con i relatori. © copyright Porto Ravenna News.





## Ship Mag

Livorno

### Darsena Europa a Livorno, scontro istituzionale sui fondi ma il governo rassicura

Rixi ribadisce che le risorse statali sono già disponibili, resta il nodo delle opere complementari Livorno - Sul progetto della Darsena Europa a Livorno si accende il confronto politico-istituzionale. Il Tirreno riporta che il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi ha affermato che il governo ha già stanziato e reso disponibili tutte le risorse di propria competenza, respingendo l'idea che manchino fondi statali per l'opera principale. Le dichiarazioni arrivano dopo le critiche del presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, che aveva richiamato l'attenzione sui circa 130 milioni di euro necessari per le opere complementari (ferrovia, rete stradale e consolidamento della seconda vasca di colmata), ritenute decisive per procedere con l'assegnazione delle concessioni e il project financing. Giani ha sottolineato l'interesse manifestato da due cordate private, da un lato Msc con partner locali e dall'altro il Gruppo Grimaldi, precisando che l'iter può avanzare solo con garanzie sulle infrastrutture accessorie. Rixi ha replicato che le osservazioni regionali riguardano interventi ancora in fase progettuale e non direttamente imputabili alla Darsena Europa, invitando a non confondere piani, tempi e responsabilità. Ha inoltre escluso che l'opera sia a rischio per mancanza di nuovi fondi immediati, ribadendo che l'avanzamento dipende da progetti concreti e atti amministrativi. Dal fronte portuale, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, **Davide Gariglio**, ha evidenziato la necessità di avviare rapidamente i progetti di fattibilità per i collegamenti ferroviari e stradali, così da definire i costi e individuare le coperture finanziarie, inclusa la seconda vasca di colmata. In assenza di risorse, secondo alcune ipotesi, potrebbe prendere forza una concessione parziale delle banchine, scenario che ha già alimentato contrasti tra i potenziali operatori. Infine, Rixi ha difeso il ruolo del prefetto Giancarlo Dionisi, indicato come commissario straordinario in pectore, ribadendo che il suo operato garantisce coordinamento e continuità del procedimento, mentre la nomina formale resta in attesa.



Rixi ribadisce che le risorse statali sono già disponibili, resta il nodo delle opere complementari Livorno - Sul progetto della Darsena Europa a Livorno si accende il confronto politico-istituzionale. Il Tirreno riporta che il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi ha affermato che il governo ha già stanziato e reso disponibili tutte le risorse di propria competenza, respingendo l'idea che manchino fondi statali per l'opera principale. Le dichiarazioni arrivano dopo le critiche del presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, che aveva richiamato l'attenzione sui circa 130 milioni di euro necessari per le opere complementari (ferrovia, rete stradale e consolidamento della seconda vasca di colmata), ritenute decisive per procedere con l'assegnazione delle concessioni e il project financing. Giani ha sottolineato l'interesse manifestato da due cordate private, da un lato Msc con partner locali e dall'altro il Gruppo Grimaldi, precisando che l'iter può avanzare solo con garanzie sulle infrastrutture accessorie. Rixi ha replicato che le osservazioni regionali riguardano interventi ancora in fase progettuale e non direttamente imputabili alla Darsena Europa, invitando a non confondere piani, tempi e responsabilità. Ha inoltre escluso che l'opera sia a rischio per mancanza di nuovi fondi immediati, ribadendo che l'avanzamento dipende da progetti concreti e atti amministrativi. Dal fronte portuale, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Davide Gariglio, ha evidenziato la necessità di avviare rapidamente i progetti di fattibilità per i collegamenti ferroviari e stradali, così da definire i costi e individuare le coperture finanziarie, inclusa la seconda vasca di colmata. In assenza di risorse, secondo alcune ipotesi, potrebbe prendere forza una concessione parziale delle banchine, scenario che ha già alimentato contrasti tra i potenziali operatori. Infine, Rixi ha difeso il ruolo del prefetto Giancarlo Dionisi, indicato come commissario straordinario in pectore, ribadendo che il suo operato

## Darsena Europa, schermaglie politiche sui 130 milioni per le opere complementari

LEONARDO TESTAI

Giani chiede lo stanziamento al governo, ma mancano ancora i progetti (con indicazioni precise dei costi). Leonardo Testai Ha l'aspetto di un piccolo caso politico, quello del conto delle risorse necessarie per la realizzazione della Darsena Europa del porto di Livorno e delle sue opere complementari. Con circa 130 milioni di euro di risorse pubbliche ancora mancanti, come va dicendo da alcuni mesi il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Davide Gariglio: rimarrebbero fuori il consolidamento della seconda vasca di colmata, il collegamento stradale della Fi-Pi-Li, e il prolungamento del passante ferroviario per il trasbordo anche via ferro dei container. Con possibili novità a breve per le ultime due opere. A riaccendere la bagarre è stato il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, che in un'intervista al Tirreno ha chiesto al governo di stanziare i 130 milioni per le opere complementari, paventando il rischio che l'interesse dei due soggetti privati in lizza per la gestione del terminal da un lato il raggruppamento con Msc, Neri e Lorenzini, e dall'altro Grimaldi possa evaporare in caso contrario. Il Governo ha già fatto la sua parte e le risorse statali per le opere di competenza sono state garantite, senza mai voltare le spalle a Livorno, ha però replicato il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi. Il nodo dei progetti ancora da presentare Chi ha ragione? Il quadro economico della Darsena Europa, per quel che concerne le opere appaltate e per cui i lavori sono in corso, è arrivato a superare i 550 milioni di euro per l'incremento dei costi delle materie prime e la necessità di rispettare le prescrizioni in materia ambientale. Tanto che, oltre ai finanziamenti dello Stato e a quelli della Regione 200 milioni di euro per ciascuno l'Autorità ha dovuto ricorrere anche a un finanziamento di 90 milioni accordato dalla Bei, in aggiunta al mutuo già acceso con la Cdp. Secondo il cronoprogramma, entro giugno 2027 si avrà il consolidamento della prima vasca, mentre entro ottobre 2030 termineranno i lavori di dragaggio e di realizzazione delle dighe foranee. Per chiedere a Roma gli altri 130 milioni stimati circa 50 per il consolidamento della seconda vasca di colmata, 60 per la rete stradale e 20 per la ferrovia c'è bisogno dei relativi progetti e dunque di una quantificazione precisa dei costi. Da qui la richiesta, avanzata nei mesi scorsi da Gariglio, di far partire quanto prima i progetti di fattibilità tecnico-economica per le opere complementari. Una richiesta avanzata al commissario straordinario per la Darsena Europa, ovvero l'ex presidente dell'Autorità portuale Luciano Guerrieri. Il quale è ancora formalmente in carica, perché il suo successore designato (il prefetto di Livorno Giancarlo Dionisi) non è ancora stato reso effettivo. Ma si dice che potrebbe essere proprio Dionisi ad affidare ad Anas, entro la fine di gennaio, gli studi di fattibilità tecnico-economici per il progetto del raccordo stradale, dopo la firma di una convenzione tra gli enti coinvolti; stessi



Giani chiede lo stanziamento al governo, ma mancano ancora i progetti (con indicazioni precise dei costi). Leonardo Testai Ha l'aspetto di un piccolo caso politico, quello del conto delle risorse necessarie per la realizzazione della Darsena Europa del porto di Livorno e delle sue opere complementari. Con circa 130 milioni di euro di risorse pubbliche ancora mancanti, come va dicendo da alcuni mesi il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Davide Gariglio: rimarrebbero fuori il consolidamento della seconda vasca di colmata, il collegamento stradale della Fi-Pi-Li, e il prolungamento del passante ferroviario per il trasbordo anche via ferro dei container. Con possibili novità a breve per le ultime due opere. A riaccendere la bagarre è stato il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, che in un'intervista al Tirreno ha chiesto al governo di stanziare i 130 milioni per le opere complementari, paventando il rischio che l'interesse dei due soggetti privati in lizza per la gestione del terminal - da un lato il raggruppamento con Msc, Neri e Lorenzini, e dall'altro Grimaldi - possa evaporare in caso contrario. "Il Governo ha già fatto la sua parte e le risorse statali per le opere di competenza sono state garantite, senza mai voltare le spalle a Livorno", ha però replicato il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi. Il nodo dei progetti ancora da presentare Chi ha ragione? Il quadro economico della Darsena Europa, per quel che concerne le opere appaltate e per cui i lavori sono in corso, è arrivato a superare i 550 milioni di euro per l'incremento dei costi delle materie prime e la necessità di rispettare le prescrizioni in materia ambientale. Tanto che, oltre ai finanziamenti dello Stato e a quelli della Regione - 200 milioni di euro per ciascuno - l'Autorità ha dovuto ricorrere anche a un finanziamento di 90 milioni accordato dalla Bei, in aggiunta al mutuo già acceso con la Cdp. Secondo il cronoprogramma, entro giugno 2027 si avrà il consolidamento della prima vasca, mentre entro ottobre 2030

studi, ma riguardanti il raccordo ferroviario, dovrebbero essere affidati a Rfi. L'incognita della riforma con Porti d'Italia Spa Giani, dal canto suo, non demorde. Visto che il porto è nell'area demaniale ha dichiarato, dopo la risposta di Rixi -, io mi aspetto che per rispetto a questo impegno così forte, che ci rende i maggiori promotori da un punto di vista delle risorse per il nuovo porto di Livorno, lo Stato abbia quantomeno il rispetto di produrre una procedura di project financing, che magari crei risorse da parte di privati interessati per completare la banchina, almeno questo lo faccia. In realtà Roma, nell'ultimo periodo, è stata impegnata anche nella gestazione della riforma, voluta da Rixi e dal ministro Matteo Salvini, che conferirebbe la gestione operativa, gli investimenti e la pianificazione strategica dei porti italiani a una nuova società chiamata Porti d'Italia Spa. Tra le sue funzioni rientrerebbero la realizzazione di darsene, banchine, canali, dragaggi e dighe foranee e dragaggi, con la possibilità di progettare, appaltare e collaudare direttamente le opere portuali strategiche, lasciando alle **Adsp** la realizzazione dei piani regolatori. La riforma è stata approvata in Consiglio dei Ministri il 22 dicembre, e ora la palla passa al Parlamento. Con molti dubbi ancora sul futuro delle opere commissariate, come la Darsena Europa. Leonardo Testai Condividi.



## Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Invito Stampa AdSP MTCS - Venerdì 16 gennaio alle ore 11,30 presso la Sala Comitato dell'AdSP - Molo Vespucci snc Civitavecchia

(AGENPARL) - Tue 13 January 2026 INVITO STAMPA Venerdì 16 gennaio alle ore 11,30 presso la Sala Comitato dell'AdSP - Molo Vespucci snc a Civitavecchia - Raffaele Latrofa Presidente dell'AdSP del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** e il Direttore Generale della Roma Cruise Terminal (RCT) John Portelli terranno una conferenza stampa per illustrare i dati delle crociere del 2025 e le prospettive di sviluppo del traffico crocieristico. I Signori giornalisti sono invitati a partecipare. **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** Massimiliano Grasso Responsabile Ufficio Comunicazione e Stampa tel. +39.0766.366212 00053 Civitavecchia - Molo Vespucci, snc Antonio Fontanella Ufficio Comunicazione e Stampa tel. +39.0766.366316 00053 Civitavecchia - Molo Vespucci, snc Giuliana Satta Ufficio Comunicazione e Stampa tel. +39.0766.366236 00053 Civitavecchia - Molo Vespucci, snc Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Agenparl

**Invito Stampa AdSP MTCS - Venerdì 16 gennaio alle ore 11,30 presso la Sala Comitato dell'AdSP - Molo Vespucci snc Civitavecchia**

01/13/2026 14:07

(AGENPARL) - Tue 13 January 2026 INVITO STAMPA Venerdì 16 gennaio alle ore 11,30 presso la Sala Comitato dell'AdSP - Molo Vespucci snc a Civitavecchia - Raffaele Latrofa Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale e il Direttore Generale della Roma Cruise Terminal (RCT) John Portelli terranno una conferenza stampa per illustrare i dati delle crociere del 2025 e le prospettive di sviluppo del traffico crocieristico. I Signori giornalisti sono invitati a partecipare. **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** Massimiliano Grasso Responsabile Ufficio Comunicazione e Stampa tel. +39.0766.366212 00053 Civitavecchia - Molo Vespucci, snc Antonio Fontanella Ufficio Comunicazione e Stampa tel. +39.0766.366316 00053 Civitavecchia - Molo Vespucci, snc Giuliana Satta Ufficio Comunicazione e Stampa tel. +39.0766.366236 00053 Civitavecchia - Molo Vespucci, snc Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Δ Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

## Civitavecchia e Brindisi sospese tra carbone ed eolico offshore

Lorenzo Vallecchi

Le troppe incertezze sulla dismissione delle centrali Enel, le non-decisioni su aste eoliche offshore e la riserva fredda a carbone lasciano nel limbo i due territori, con un rischio di crisi industriale e sociale. La chiusura delle centrali elettriche a carbone di Civitavecchia e Brindisi è ormai un fatto sul piano tecnico, ma non ancora sul piano politico e industriale. A oltre tre anni dalla scadenza delle convenzioni e a distanza di mesi da annunci governativi mai tradotti in atti formali, i due territori restano in una condizione di sospensione sul proprio destino che sta paralizzando investimenti, occupazione e scelte strategiche. È in questo vuoto decisionale che si inseriscono, da un lato, le prese di posizione sempre più nette delle amministrazioni locali e delle parti sociali e, dall'altro, la partita politica e industriale sul ruolo che porti come Civitavecchia e Brindisi rivendicano di poter svolgere nella filiera dell'eolico offshore galleggiante, in un contesto in cui la procedura formale per l'individuazione degli hub principali risulta ormai definita, con una scelta che ha premiato Taranto in Puglia e Augusta in Sicilia. Come ha osservato Fulvio Mamone Capria, presidente dell'Associazione delle Energie Rinnovabili

Offshore (AERO), nel quadro attuale il governo considera Civitavecchia e Brindisi come porti di supporto, e non come centri principali dello hub mediterraneo. Una collocazione che i due Comuni contestano sul piano politico, industriale e geografico, considerando anche la posizione centrale del comune laziale nel Tirreno, da cui potrebbe servire meglio i vari progetti proposti attorno alla Sardegna. Civitavecchia e Brindisi premono quindi per un ingresso a pieno titolo nella filiera dell'eolico offshore galleggiante, anche alla luce del ruolo svolto per decenni nella produzione elettrica nazionale e delle prospettive di riconversione legate alla dismissione delle centrali a carbone. Una transizione bloccata dall'indeterminatezza A Civitavecchia, il nodo centrale è l'assenza di una decisione formale sul destino dell'impianto Enel di Torre Valdaliga Nord. La convenzione è scaduta, ma il governo non ha chiarito se la centrale sia destinata a una dismissione definitiva o a una qualche forma di prolungamento dell'attività, anche solo come riserva. Questa ambiguità, come sottolinea l'amministrazione comunale, non è indolore: impedisce di pianificare il futuro industriale della città e di rendere disponibili le aree su cui potrebbero e dovrebbero insediarsi nuove attività produttive. In una lettera (pdf) che il sindaco Marco Piendibene (nella foto) ha inviata a inizio gennaio alla Presidenza del Consiglio e ai ministeri competenti, il Comune di Civitavecchia chiede un riscontro scritto e circostanziato, oltre alla convocazione urgente di un tavolo istituzionale. Il primo cittadino denuncia apertamente l'effetto paralizzante prodotto dall'assenza di decisioni e richiama il rischio di una crisi industriale e sociale senza precedenti per un territorio che per decenni ha sostenuto un prezzo elevato in termini ambientali contribuendo



QualEnergia  
Civitavecchia e Brindisi sospese tra carbone ed eolico offshore  
01/13/2026 11:58  
Lorenzo Vallecchi

Le troppe incertezze sulla dismissione delle centrali Enel, le non-decisioni su aste eoliche offshore e la "riserva fredda" a carbone lasciano nel limbo i due territori, con un rischio di crisi industriale e sociale. La chiusura delle centrali elettriche a carbone di Civitavecchia e Brindisi è ormai un fatto sul piano tecnico, ma non ancora sul piano politico e industriale. A oltre tre anni dalla scadenza delle convenzioni e a distanza di mesi da annunci governativi mai tradotti in atti formali, i due territori restano in una condizione di sospensione sul proprio destino che sta paralizzando investimenti, occupazione e scelte strategiche. È in questo vuoto decisionale che si inseriscono, da un lato, le prese di posizione sempre più nette delle amministrazioni locali e delle parti sociali e, dall'altro, la partita politica e industriale sul ruolo che porti come Civitavecchia e Brindisi rivendicano di poter svolgere nella filiera dell'eolico offshore galleggiante, in un contesto in cui la procedura formale per l'individuazione degli hub principali risulta ormai definita, con una scelta che ha premiato Taranto in Puglia e Augusta in Sicilia. Come ha osservato Fulvio Mamone Capria, presidente dell'Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore (AERO), nel quadro attuale il governo considera Civitavecchia e Brindisi come porti di supporto, e non come centri principali dello hub mediterraneo. Una collocazione che i due Comuni contestano sul piano politico, industriale e geografico, considerando anche la posizione centrale del comune laziale nel Tirreno, da cui potrebbe servire meglio i vari progetti proposti attorno alla Sardegna. Civitavecchia e Brindisi premono quindi per un ingresso a pieno titolo nella filiera dell'eolico offshore galleggiante, anche alla luce del ruolo svolto per decenni nella produzione elettrica nazionale e delle prospettive di riconversione legate alla dismissione delle centrali a carbone. Una transizione bloccata dall'indeterminatezza A Civitavecchia, il nodo centrale è l'assenza di una decisione formale sul destino dell'impianto Enel di Torre Valdaliga Nord. La convenzione è scaduta, ma il governo non ha chiarito se la centrale sia

## QualEnergia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

alla sicurezza energetica nazionale e in cui l'assenza di una decisione formale sul destino della centrale determina un blocco sostanziale di ogni prospettiva di riconversione industriale, ambientale e occupazionale del territorio. Un quadro simile emerge anche a Brindisi, dove la chiusura della centrale a carbone Federico II non è stata accompagnata da strumenti operativi di riconversione. In un comunicato congiunto, i circoli del Partito Democratico delle due città parlano di una scelta governativa di non scegliere, che lascia i territori nell'incertezza dopo averli esposti per anni ai costi ambientali e sanitari del carbone. Nel documento si avverte che la chiusura delle centrali a carbone senza un piano industriale alternativo rischia di lasciare territori strategici senza prospettive produttive e occupazionali, chiarendo come, senza tempi, risorse e strumenti certi, la transizione rischi di trasformarsi in un lungo stallo. Lavoro, porto e riserva fredda Dal punto di vista sindacale, la CGIL di Civitavecchia, Roma Nord e Viterbo parla di un territorio prigioniero di un grande sito industriale inattivo e improduttivo, sottolineando in un comunicato (pdf) come il mantenimento dell'impianto Enel in cosiddetta riserva fredda non tuteli l'occupazione e non crei le condizioni per nuova occupazione. Al contrario, vincola aree strategiche del porto e delle zone retroportuali, impedendo l'insediamento di nuove attività industriali e portuali in grado di generare lavoro stabile e qualificato. Anche secondo la CISL l'incertezza istituzionale si traduce già oggi in posti di lavoro persi, professionalità disperse e un indotto impoverito. In questo quadro, Civitavecchia e Brindisi indicano insomma il ritardo nell'attuazione delle politiche sulle energie rinnovabili, a partire dalla mancata attivazione delle aste per l'eolico offshore previste dal Decreto FER 2, come uno dei principali fattori che stanno minando la credibilità delle politiche di transizione energetica e bloccando opportunità concrete di reindustrializzazione sostenibile, come quella dell'eolico galleggiante. La partita degli hub per l'eolico offshore galleggiante È proprio sull'eolico offshore galleggiante che si gioca una delle partite più rilevanti per il futuro di Civitavecchia e Brindisi. Entrambe le città si erano candidate, insieme a Taranto e Augusta, a ospitare uno degli hub logistico-industriali necessari allo sviluppo di questa tecnologia nel Mediterraneo. Secondo le previsioni dell'Associazione nazionale energia del vento (Anev), l'Italia dovrà installare circa 11 GW di nuova potenza eolica marina galleggiante nei prossimi dieci anni, un obiettivo che richiede più porti attrezzati per assemblaggio, logistica, manutenzione e varo delle strutture. Come abbiamo raccontato negli ultimi due anni, Civitavecchia aveva impostato la propria strategia sull'idea di un hub non solo locale, ma nazionale, capace di servire più progetti nel Tirreno e nel Mediterraneo centrale. Tuttavia, il progetto presentato dall'autorità portuale laziale risultò all'epoca più costoso rispetto a quelli di altri scali, come Taranto e Augusta, e questo ha inizialmente indebolito la candidatura del porto laziale (Eolico offshore galleggiante: a Civitavecchia si gioca una partita locale e nazionale e Eolico o plastica sullo sfondo della dismissione della centrale a carbone di Civitavecchia). Da qui l'offerta di modifica del progetto civitavecchiese, la riduzione dei costi attesi e la richiesta, avanzata più volte dall'amministrazione comunale, di un impegno pubblico chiaro e comparabile a quello già attuato.



## QualEnergia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

per gli altri due porti. Senza una volontà politica esplicita, sostengono gli enti locali, anche l'interesse già espresso da potenziali investitori privati per Civitavecchia e Brindisi rischia di restare lettera morta. L'allarme di AERO: progetti pronti, sistema fermo. Il quadro nazionale che fa da sfondo alle vertenze locali è quello descritto dall'Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore nella sua audizione parlamentare (pdf) di dicembre. AERO evidenzia come in Italia esistano decine di progetti eolici offshore già avanzati sul piano autorizzativo, con investimenti potenziali per decine di miliardi di euro e ricadute occupazionali significative. Tuttavia, avverte che in assenza di aste e di un quadro regolatorio stabile, progetti già maturi sotto il profilo tecnico e autorizzativo rischiano di non tradursi in investimenti reali. Secondo l'associazione, il raggiungimento di obiettivi minimi di capacità offshore garantirebbe una quota rilevante del fabbisogno elettrico nazionale, oltre a risparmi significativi di emissioni e a una filiera industriale capace di creare occupazione stabile nei porti e nelle aree costiere. In questo contesto, il ruolo degli hub portuali è centrale: senza infrastrutture adeguate, anche i progetti autorizzati rischiano di non tradursi in cantieri e lavoro reale, avverte AERO, di cui pubblichiamo la foto e l'immagine di un impianto eolico galleggiante. Due territori, una questione nazionale. La convergenza tra Civitavecchia e Brindisi non è solo politica, ma strutturale. Entrambe le città hanno ospitato per decenni grandi centrali a carbone, entrambe hanno contribuito in modo determinante alla sicurezza energetica del Paese, ed entrambe si trovano ora a chiedere che la transizione venga governata con principi e strumenti adeguati. La richiesta che emerge dalle prese di posizione locali e del settore eolico è quella di uscire dall'ambiguità: meglio una decisione chiara, anche difficile, al limite anche contraria alle istanze presentate finora, che un prolungamento indefinito dell'incertezza. Non è sufficiente richiamare l'ipotesi della riserva fredda se poi non vengono definiti in modo rigoroso tempi, modalità standard operativi e impegni conseguenti. Anche in tale ipotesi, la comunità ha diritto a garanzie verificabili su investimenti, filiere e prospettive di medio-lungo periodo, evitando che l'incertezza si traduca in precarizzazione strutturale e in instabilità, si legge nella lettera inviata dal Sindaco di Civitavecchia Piendibene al governo. La posta in gioco va oltre le singole vertenze. La capacità dell'Italia di sviluppare una filiera dell'eolico offshore galleggiante nel Mediterraneo, pur prevista dalle politiche ufficiali del governo in carica, dipende dalla coerenza tra politiche energetiche, industriali e portuali. Senza questa coerenza, il rischio è duplice: perdere investimenti già pronti e lasciare territori come Civitavecchia e Brindisi senza una prospettiva credibile di riconversione. Servono decisioni formali, tempi certi e strumenti operativi. Altrimenti, il carbone smette di produrre energia, ma continua a produrre incertezza, così come le nostalgie per presunte soluzioni nucleari destinate con ogni probabilità a rimanere deluse.

## Notizie

### Napoli

## Tragedia al Molo Beverello: uomo senza dimora trovato morto nel porto di Napoli

Lucrezia Ciotti

Uomo trovato morto al Molo Beverello di Napoli: la dura realtà dei senzatetto in città e le indagini in corso per fare luce sul caso. Ascolta questo articolo ora... La vita dei senzatetto è segnata da fragilità e solitudine, esposti ogni giorno ai pericoli del freddo, della malattia e dell'insicurezza. L'assenza di un rifugio stabile rende questi individui particolarmente vulnerabili, e ogni incidente può trasformarsi in tragedia. La recente morte di un uomo senza fissa dimora al Molo Beverello di Napoli mette drammaticamente in luce le difficoltà quotidiane affrontate da chi vive ai margini della società. Napoli, uomo trovato morto al Molo Beverello Come riportato dal Corriere, un uomo senza vita è stato scoperto al Molo Beverello di Napoli. La vittima, un italiano di circa 65 anni senza fissa dimora, sarebbe stata trovata da alcuni passanti che hanno subito allertato i soccorsi. Sul luogo sono intervenuti tempestivamente i medici del 118 dell'Asl Napoli 1 Centro, insieme alle autorità portuali e alle forze dell'ordine. Non è ancora stato possibile stabilire le cause del decesso: le prime ipotesi parlano di un malore, del freddo o di altri fattori, ma saranno necessari ulteriori accertamenti clinici per chiarire quanto accaduto. La vita del senzatetto nel terminal al Molo Beverello di Napoli Secondo le testimonianze riportate a Fanpage, l'uomo viveva da tempo nell'area portuale, utilizzando le pensiline e le panchine del Molo Beverello per ripararsi dalle basse temperature. La sera del 12 gennaio era stato visto per l'ultima volta intorno alle 20:30 nei pressi delle biglietterie delle compagnie di navigazione. Successivamente, il suo corpo sarebbe stato trovato riverso a terra, e i tentativi di rianimazione dei soccorritori sono risultati vani. La Procura di Napoli è stata informata dell'accaduto e il magistrato di turno ha preso in carico la vicenda. [Back to Top](#).



## Porto di Salerno, Cuccaro: Nessuna modifica invasiva

Tommaso d'angelo

Nessuna modifica all'imbocco del porto commerciale di Salerno e nessun ampliamento del Molo di Ponente, ubicato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo di provincia dal comune di Vietri Sul Mare. Le rassicurazioni sono arrivate nel corso di un incontro svoltosi questa mattina a Napoli presso la sede dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale Porto di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, al quale hanno parte il presidente Eliseo Cuccaro, il consigliere regionale Luca Cascone, il sindaco di Cetara (nella veste anche di presidente della Conferenza dei Sindaci della Costa d'Amalfi) Fortunato Della Monica e la vicesindaca di Vietri Sul Mare, Angela Infante. Nel corso dell'incontro, convocato dopo la manifestazione di protesta del 4 gennaio scorso e in seguito anche alle sollecitazioni dei due comuni della Costiera, è stato mostrato il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno che esclude uno stravolgimento della morfologia di quel tratto di costa evitando così conseguenti ulteriori e prevedibili danni ambientali derivanti da un nuovo disegno delle rotte delle navi. «Si è trattato di un incontro molto proficuo nel corso del quale abbiamo avuto, la possibilità, insieme con la collega vicesindaca di Vietri Sul Mare, di confrontarci con i vertici dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale dice il Sindaco di Cetara, Fortunato Della Monica Di questo ringrazio il presidente Eliseo Cuccaro che, alla presenza anche del consigliere regionale Luca Cascone il quale anche in questa occasione ha mostrato vicinanza e attenzione per il nostro territorio, ci ha portato in visione il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno. Dalle illustrazioni abbiamo avuto rassicurazioni concrete che l'imbocco del porto commerciale di Salerno non subirà alcuna modifica così come non vi sarà nessun ampliamento del Molo di Ponente, ubicato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo di provincia dal comune di Vietri Sul Mare. Con il Presidente dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale è stato concordato un successivo incontro quando la fase amministrativa avrà fatto passi più importanti e si entrerà nel merito delle fasi approvative nel quale si valuteranno eventuali proposte da condividere anche con il comune di Salerno che consentiranno di limitare al massimo anche l'impatto paesaggistico dell'intervento rispetto alla spiaggia. Nel corso dell'incontro siamo stati inoltre tranquillizzati circa l'utilizzo del molo 3 Gennaio di Salerno che non sarà a servizio delle operazioni di tipo commerciale ma resterà a uso esclusivo dei pescherecci e delle imbarcazioni dei pescatori di Salerno».



Nessuna modifica all'imbocco del porto commerciale di Salerno e nessun ampliamento del Molo di Ponente, ubicato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo di provincia dal comune di Vietri Sul Mare. Le rassicurazioni sono arrivate nel corso di un incontro svoltosi questa mattina a Napoli presso la sede dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale - Porto di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, al quale hanno parte il presidente Eliseo Cuccaro, il consigliere regionale Luca Cascone, il sindaco di Cetara (nella veste anche di presidente della Conferenza dei Sindaci della Costa d'Amalfi) Fortunato Della Monica e la vicesindaca di Vietri Sul Mare, Angela Infante. Nel corso dell'incontro, convocato dopo la manifestazione di protesta del 4 gennaio scorso e in seguito anche alle sollecitazioni dei due comuni della Costiera, è stato mostrato il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno che esclude uno stravolgimento della morfologia di quel tratto di costa evitando così conseguenti ulteriori e prevedibili danni ambientali derivanti da un nuovo disegno delle rotte delle navi. «Si è trattato di un incontro molto proficuo nel corso del quale abbiamo avuto, la possibilità, insieme con la collega vicesindaca di Vietri Sul Mare, di confrontarci con i vertici dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale - dice il Sindaco di Cetara, Fortunato Della Monica - Di questo ringrazio il presidente Eliseo Cuccaro che, alla presenza anche del consigliere regionale Luca Cascone il quale anche in questa occasione ha mostrato vicinanza e attenzione per il nostro territorio, ci ha portato in visione il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno. Dalle illustrazioni abbiamo avuto rassicurazioni concrete che l'imbocco del porto commerciale di Salerno non subirà alcuna modifica così come non vi sarà nessun ampliamento del Molo di Ponente, ubicato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo di provincia dal comune di Vietri Sul Mare. Con il Presidente dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale è stato concordato un successivo



## Il Vescovado

Salerno

### «Nessuna modifica all'imbocco del porto di Salerno», Della Monica rassicura la Costiera Amalfitana

Vescovado Notizie

Il presidente dell'Autorità Portuale Eliseo Cuccaro ha illustrato ai sindaci della Costiera il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno, escludendo interventi che possano alterare la morfologia della costa. Il sindaco di Cetara Fortunato Della Monica parla di rassicurazioni concrete, mentre la vicesindaca di Vietri sul Mare Angela Infante sottolinea l'importanza della salvaguardia ambientale e del confronto istituzionale. Nessuna variazione all'imbocco del porto commerciale di Salerno e nessun ampliamento del Molo di Ponente, situato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo da Vietri sul Mare. È quanto emerso dall'incontro svoltosi nella mattinata di oggi, 13 gennaio, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale a Napoli. Alla riunione hanno partecipato il presidente dell'Autorità Portuale Eliseo Cuccaro, il consigliere regionale Luca Cascone, il sindaco di Cetara - e presidente della Conferenza dei Sindaci della Costa d'Amalfi - Fortunato Della Monica, e la vicesindaca di Vietri sul Mare Angela Infante. L'incontro è stato convocato in seguito alla manifestazione di protesta del 4 gennaio e alle sollecitazioni avanzate dai Comuni della Costiera. Nel corso

della riunione è stato illustrato il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno, che esclude modifiche sostanziali alla morfologia del tratto di costa, evitando così possibili impatti ambientali e cambiamenti nelle rotte delle navi. «Si è trattato di un confronto molto proficuo - ha dichiarato il sindaco di Cetara Fortunato Della Monica - durante il quale, insieme alla vicesindaca di Vietri sul Mare, abbiamo potuto esaminare il progetto direttamente con i vertici dell'Autorità Portuale. Ringrazio il presidente Cuccaro per la disponibilità e il consigliere regionale Luca Cascone per l'attenzione costante verso il nostro territorio». Dalle illustrazioni progettuali, ha spiegato il primo cittadino, sono arrivate rassicurazioni concrete: l'imbocco del porto non subirà alcuna modifica e non è previsto alcun ampliamento del Molo di Ponente. È stato inoltre concordato un nuovo incontro nelle prossime fasi dell'iter amministrativo, per valutare eventuali proposte condivise, anche con il Comune di Salerno, al fine di ridurre al minimo l'impatto paesaggistico degli interventi, in particolare rispetto alla spiaggia. Ulteriori chiarimenti sono arrivati anche sull'utilizzo del molo "3 Gennaio" di Salerno, che resterà destinato esclusivamente ai pescherecci e alle imbarcazioni dei pescatori locali, senza essere impiegato per attività commerciali. Un esito che contribuisce a rasserenare i territori della Costiera Amalfitana, da tempo attenti alla tutela del paesaggio e dell'equilibrio ambientale dell'area. Leggi anche:.



Il presidente dell'Autorità Portuale Eliseo Cuccaro ha illustrato ai sindaci della Costiera il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno, escludendo interventi che possano alterare la morfologia della costa. Il sindaco di Cetara Fortunato Della Monica parla di rassicurazioni concrete, mentre la vicesindaca di Vietri sul Mare Angela Infante sottolinea l'importanza della salvaguardia ambientale e del confronto istituzionale. Nessuna variazione all'imbocco del porto commerciale di Salerno e nessun ampliamento del Molo di Ponente, situato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo da Vietri sul Mare. È quanto emerso dall'incontro svoltosi nella mattinata di oggi, 13 gennaio, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale a Napoli. Alla riunione hanno partecipato il presidente dell'Autorità Portuale Eliseo Cuccaro, il consigliere regionale Luca Cascone, il sindaco di Cetara - e presidente della Conferenza dei Sindaci della Costa d'Amalfi - Fortunato Della Monica, e la vicesindaca di Vietri sul Mare Angela Infante. L'incontro è stato convocato in seguito alla manifestazione di protesta del 4 gennaio e alle sollecitazioni avanzate dai Comuni della Costiera. Nel corso della riunione è stato illustrato il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno, che esclude modifiche sostanziali alla morfologia del tratto di costa, evitando così possibili impatti ambientali e cambiamenti nelle rotte delle navi. «Si è trattato di un confronto molto proficuo - ha dichiarato il sindaco di Cetara Fortunato Della Monica - durante il quale, insieme alla vicesindaca di Vietri sul Mare, abbiamo potuto esaminare il progetto direttamente con i vertici dell'Autorità Portuale. Ringrazio il presidente Cuccaro per la disponibilità e il consigliere regionale Luca Cascone per l'attenzione costante verso il nostro territorio». Dalle illustrazioni progettuali, ha spiegato il primo cittadino, sono arrivate rassicurazioni concrete: l'imbocco del porto non subirà alcuna modifica e non è

## Porto di Salerno: stop all'ampliamento del Molo di Ponente e tutela per la pesca locale

Redazione Infocilento

L'Autorità Portuale conferma: nessun ampliamento al Molo di Ponente a Salerno. Il molo 3 Gennaio resta ai pescatori. Focus su tutela ambientale e paesaggistica. Il futuro dello scalo commerciale di Salerno non prevede stravolgimenti strutturali né espansioni verso i confini naturali della costiera. È questo il risultato principale emerso durante il vertice tenutosi a Napoli presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. L'incontro, convocato in seguito alle mobilitazioni popolari dello scorso 4 gennaio, ha avuto l'obiettivo di fare chiarezza sulla natura dei lavori previsti e di rassicurare le amministrazioni locali circa la tutela del paesaggio. Chiarimenti sul progetto e tutela del costone roccioso. Al tavolo istituzionale hanno preso parte il presidente dell'Autorità Portuale, Eliseo Cuccaro, il consigliere regionale Luca Cascone e i rappresentanti dei comuni di Cetara e Vietri sul Mare. Il punto cardine del confronto ha riguardato l'esclusione categorica di modifiche all'imbocco del porto e di ampliamenti del Molo di Ponente. L'intervento, attualmente in fase di valutazione, non intaccherà l'area a ridosso del costone roccioso che separa Salerno da Vietri sul Mare. Secondo quanto dichiarato

dai vertici portuali, il piano non prevede alcuno stravolgimento della morfologia costiera, garantendo così la stabilità dell'equilibrio ambientale in un tratto di litorale considerato identitario per il territorio. Il dialogo con il territorio e la mitigazione paesaggistica. L'Autorità ha ribadito la propria volontà di proseguire sulla strada della concertazione istituzionale, aprendo a nuovi tavoli di confronto che vedranno coinvolto anche il Comune di Salerno. L'obiettivo delle prossime riunioni sarà l'analisi di proposte tecniche mirate a mitigare l'impatto visivo e paesaggistico dell'intervento rispetto alla spiaggia. Queste soluzioni puntano a integrare le infrastrutture necessarie con il contesto turistico e balneare circostante, minimizzando l'impatto estetico delle opere. Destinazione d'uso del molo 3 gennaio. Un altro passaggio fondamentale ha riguardato la gestione degli spazi interni allo scalo. Il presidente Cuccaro ha fornito rassicurazioni precise sulla natura del molo 3 Gennaio, escludendo categoricamente una sua trasformazione in area per attività commerciali. La struttura resterà riservata esclusivamente ai pescherecci e alle imbarcazioni dei pescatori salernitani, ha sottolineato il presidente, rispondendo direttamente alle istanze sollevate dal comparto della pesca locale. Questa decisione mira a salvaguardare le attività tradizionali e il tessuto economico marittimo che storicamente caratterizza la città di Salerno. Nessun commento.



L'Autorità Portuale conferma: nessun ampliamento al Molo di Ponente a Salerno. Il molo 3 Gennaio resta ai pescatori. Focus su tutela ambientale e paesaggistica. Il futuro dello scalo commerciale di Salerno non prevede stravolgimenti strutturali né espansioni verso i confini naturali della costiera. È questo il risultato principale emerso durante il vertice tenutosi a Napoli presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. L'incontro, convocato in seguito alle mobilitazioni popolari dello scorso 4 gennaio, ha avuto l'obiettivo di fare chiarezza sulla natura dei lavori previsti e di rassicurare le amministrazioni locali circa la tutela del paesaggio. Chiarimenti sul progetto e tutela del costone roccioso. Al tavolo istituzionale hanno preso parte il presidente dell'Autorità Portuale, Eliseo Cuccaro, il consigliere regionale Luca Cascone e i rappresentanti dei comuni di Cetara e Vietri sul Mare. Il punto cardine del confronto ha riguardato l'esclusione categorica di modifiche all'imbocco del porto e di ampliamenti del Molo di Ponente. L'intervento, attualmente in fase di valutazione, non intaccherà l'area a ridosso del costone roccioso che separa Salerno da Vietri sul Mare. Secondo quanto dichiarato dai vertici portuali, il piano non prevede alcuno stravolgimento della morfologia costiera, garantendo così la stabilità dell'equilibrio ambientale in un tratto di litorale considerato identitario per il territorio. Il dialogo con il territorio e la mitigazione paesaggistica. L'Autorità ha ribadito la propria volontà di proseguire sulla strada della concertazione istituzionale, aprendo a nuovi tavoli di confronto che vedranno coinvolto anche il Comune di Salerno. L'obiettivo delle prossime riunioni sarà l'analisi di proposte tecniche mirate a mitigare l'impatto visivo e paesaggistico dell'intervento rispetto alla spiaggia. Queste soluzioni puntano a integrare le infrastrutture necessarie con il contesto turistico e balneare circostante, minimizzando l'impatto estetico delle opere. Destinazione d'uso del molo 3 gennaio.

## Otto Pagine

Salerno

### Porto di Salerno, Cuccaro rassicura i sindaci: "Nessuna modifica invasiva"

Salerno Nessuna modifica all'imbocco del porto commerciale di Salerno e nessun ampliamento del Molo di Ponente, ubicato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo di provincia dal comune di Vietri Sul Mare. Le rassicurazioni sono arrivate nel corso di un incontro svoltosi questa mattina a Napoli presso la sede dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale Porto di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, al quale hanno parte il presidente Eliseo Cuccaro, il consigliere regionale Luca Cascone, il sindaco di Cetara (nella veste anche di presidente della Conferenza dei Sindaci della Costa d'Amalfi) Fortunato Della Monica e la vicesindaca di Vietri Sul Mare, Angela Infante. Nel corso dell'incontro, convocato dopo la manifestazione di protesta del 4 gennaio scorso e in seguito anche alle sollecitazioni dei due comuni della Costiera, è stato mostrato il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno che esclude uno stravolgimento della morfologia di quel tratto di costa evitando così conseguenti ulteriori e prevedibili danni ambientali derivanti da un nuovo disegno delle rotte delle navi. «Si è trattato di un incontro molto proficuo nel corso del quale abbiamo avuto, la possibilità, insieme con la collega vicesindaca di Vietri Sul Mare, di confrontarci con i vertici dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale - dice il Sindaco di Cetara, Fortunato Della Monica - Di questo ringrazio il presidente Eliseo Cuccaro che, alla presenza anche del consigliere regionale Luca Cascone il quale anche in questa occasione ha mostrato vicinanza e attenzione per il nostro territorio, ci ha portato in visione il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno. Dalle illustrazioni abbiamo avuto rassicurazioni concrete che l'imbocco del porto commerciale di Salerno non subirà alcuna modifica così come non vi sarà nessun ampliamento del Molo di Ponente, ubicato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo di provincia dal comune di Vietri Sul Mare. Con il Presidente dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale è stato concordato un successivo incontro - quando la fase amministrativa avrà fatto passi più importanti e si entrerà nel merito delle fasi approvative - nel quale si valuteranno eventuali proposte da condividere anche con il comune di Salerno che consentiranno di limitare al massimo anche l'impatto paesaggistico dell'intervento rispetto alla spiaggia. Nel corso dell'incontro siamo stati inoltre tranquillizzati circa l'utilizzo del molo 3 Gennaio di Salerno che non sarà a servizio delle operazioni di tipo commerciale ma resterà a uso esclusivo dei pescherecci e delle imbarcazioni dei pescatori di Salerno».



Salerno Nessuna modifica all'imbocco del porto commerciale di Salerno e nessun ampliamento del Molo di Ponente, ubicato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo di provincia dal comune di Vietri Sul Mare. Le rassicurazioni sono arrivate nel corso di un incontro svoltosi questa mattina a Napoli presso la sede dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale - Porto di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, al quale hanno parte il presidente Eliseo Cuccaro, il consigliere regionale Luca Cascone, il sindaco di Cetara (nella veste anche di presidente della Conferenza dei Sindaci della Costa d'Amalfi) Fortunato Della Monica e la vicesindaca di Vietri Sul Mare, Angela Infante. Nel corso dell'incontro, convocato dopo la manifestazione di protesta del 4 gennaio scorso e in seguito anche alle sollecitazioni dei due comuni della Costiera, è stato mostrato il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno che esclude uno stravolgimento della morfologia di quel tratto di costa evitando così conseguenti ulteriori e prevedibili danni ambientali derivanti da un nuovo disegno delle rotte delle navi. «Si è trattato di un incontro molto proficuo nel corso del quale abbiamo avuto, la possibilità, insieme con la collega vicesindaca di Vietri Sul Mare, di confrontarci con i vertici dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale - dice il Sindaco di Cetara, Fortunato Della Monica - Di questo ringrazio il presidente Eliseo Cuccaro che, alla presenza anche del consigliere regionale Luca Cascone il quale anche in questa occasione ha mostrato vicinanza e attenzione per il nostro territorio, ci ha portato in visione il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno. Dalle illustrazioni abbiamo avuto rassicurazioni concrete che l'imbocco del porto commerciale di Salerno non subirà alcuna modifica così come non vi sarà nessun ampliamento del Molo di Ponente, ubicato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo di provincia dal comune di Vietri Sul Mare. Con il Presidente



## Ampliamento porto di Salerno e rischi per la Costiera amalfitana, ecco come stanno le cose

Ampliamento porto di Salerno e rischi per la Costiera amalfitana, ecco come stanno le cose. Nessuna modifica all'imbocco del porto commerciale di Salerno e nessun ampliamento del Molo di Ponente a ridosso del costone roccioso che segna il confine naturale tra Salerno e Vietri sul Mare. È quanto emerso dall'incontro svoltosi a Napoli presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, che gestisce gli scali di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, convocato all'indomani della manifestazione di protesta del 4 gennaio scorso. Porto di Salerno, nessun ampliamento del Molo di Ponente. A chiarire i contenuti del progetto è stato il presidente dell'Autorità Portuale, Eliseo Cuccaro, alla presenza del consigliere regionale Luca Cascone, del sindaco di Cetara Fortunato Della Monica, anche in qualità di presidente della Conferenza dei Sindaci della Costa d'Amalfi, e della vicesindaca di Vietri sul Mare Angela Infante. Un confronto atteso, nato dalle preoccupazioni espresse da amministratori locali e cittadini rispetto a possibili interventi strutturali ritenuti impattanti su uno dei tratti costieri più delicati e identitari del territorio. Nel corso della riunione è stato illustrato il progetto

attualmente in fase di valutazione, che – secondo quanto ribadito dall'Autorità Portuale – non prevede alcuno stravolgimento della morfologia della costa né modifiche alle rotte delle navi tali da generare criticità ambientali o paesaggistiche. In particolare, è stata esclusa l'ipotesi di un ampliamento del Molo di Ponente verso l'area più prossima al costone roccioso, uno scenario che aveva alimentato timori per l'equilibrio ambientale e per la sicurezza del litorale tra Salerno e Vietri. L'Autorità ha inoltre manifestato la disponibilità ad aprire un ulteriore tavolo di confronto. In un prossimo incontro, infatti, saranno valutate eventuali proposte utili a mitigare l'impatto visivo e paesaggistico dell'intervento rispetto alla spiaggia, soluzioni che dovranno essere condivise anche con il Comune di Salerno, in un'ottica di concertazione istituzionale e tutela del territorio. Un altro punto centrale affrontato durante il vertice riguarda la destinazione del molo 3 Gennaio. Il presidente Cuccaro ha chiarito che la struttura non sarà destinata ad attività di tipo commerciale, ma resterà riservata esclusivamente ai pescherecci e alle imbarcazioni dei pescatori salernitani. Una precisazione che risponde alle preoccupazioni del comparto della pesca e delle amministrazioni locali, impegnate a difendere le attività tradizionali e il tessuto economico legato al mare.



## Salerno Today

Salerno

### Lavori al Porto di Salerno, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale rassicura i sindaci: "Nessuno stravolgimento paesaggistico"

foto archivio Riflettori puntati sui lavori al **porto** commerciale di **Salerno** e sul tratto di costa che confina con Vietri sul Mare: non vi è alcun intervento invasivo all'orizzonte. Ad assicurarlo, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Eliseo Cuccaro, al termine di un incontro con i sindaci della Costiera Amalfitana, oggi, a Napoli, nella sede dell'Autorità Portuale, alla presenza del consigliere regionale Luca Cascone, del sindaco di Cetara e presidente della Conferenza dei Sindaci della Costa d'Amalfi Fortunato Della Monica e della vicesindaca di Vietri sul Mare, Angela Infante. Secondo quanto spiegato, il progetto non prevede alcuna modifica all'imbocco portuale, né l'ampliamento del Molo di Ponente, né variazioni delle rotte navali che possano incidere sull'equilibrio del litorale. Riguardo il molo "3 Gennaio", non verrà utilizzato per operazioni commerciali. Le parti hanno concordato un nuovo incontro nelle prossime fasi dell'iter amministrativo, per valutare proposte volte a ridurre al minimo l'impatto paesaggistico dell'intervento.



## Porto di Salerno, stop alle paure: Nessuna modifica invasiva

Nessuna rivoluzione del porto commerciale di Salerno, nessun intervento invasivo sul delicato tratto di costa che confina con Vietri sul Mare. Le rassicurazioni arrivano direttamente dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Eliseo Cuccaro, al termine di un incontro chiarificatore con i sindaci della Costiera Amalfitana. Il confronto si è svolto a Napoli, nella sede dell'Autorità Portuale, alla presenza del consigliere regionale Luca Cascone, del sindaco di Cetara e presidente della Conferenza dei Sindaci della Costa d'Amalfi Fortunato Della Monica e della vicesindaca di Vietri sul Mare Angela Infante. Un vertice convocato dopo le proteste delle scorse settimane e le richieste di chiarimento avanzate dai Comuni costieri. Sul tavolo il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno, illustrato nei dettagli ai rappresentanti istituzionali. Un progetto che è stato ribadito non prevede alcuna modifica all'imbocco portuale, né l'ampliamento del Molo di Ponente, scongiurando così cambiamenti alla morfologia costiera e possibili ripercussioni ambientali e paesaggistiche. L'Autorità Portuale ha inoltre escluso variazioni delle rotte navali che possano incidere sull'equilibrio del litorale, confermando un'impostazione orientata alla manutenzione e alla razionalizzazione degli spazi esistenti, senza nuovi impatti sul territorio. Altro punto sensibile chiarito nel corso dell'incontro riguarda il molo 3 Gennaio, che resterà destinato esclusivamente alle attività dei pescatori e non verrà utilizzato per operazioni commerciali. Un primo passo, definito interlocutorio ma significativo, verso un percorso condiviso. Le parti hanno concordato un nuovo incontro nelle prossime fasi dell'iter amministrativo, per valutare eventuali ulteriori proposte capaci di ridurre al minimo l'impatto paesaggistico degli interventi, coinvolgendo anche il Comune di Salerno. Messaggio chiaro alla Costiera: il porto si riqualifica, ma senza strappi e senza forzature. Condividi con:.





## Tv Oggi Salerno

Salerno

### PORTO DI SALERNO, CUCCARO INCONTRA I SINDACI E CONFERMA: NESSUN AMPLIAMENTO

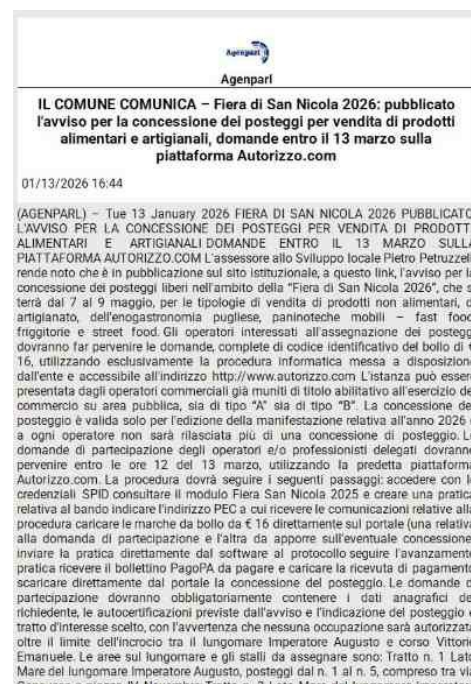
Nessuna modifica all'imbocco del porto commerciale di Salerno e nessun ampliamento del Molo di Ponente, ubicato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo di provincia dal comune di Vietri Sul Mare. Le rassicurazioni sono arrivate nel corso di un incontro svoltosi questa mattina a Napoli presso la sede dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale Porto di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, al quale hanno parte il presidente Eliseo Cuccaro, il consigliere regionale Luca Cascone, il sindaco di Cetara (nella veste anche di presidente della Conferenza dei Sindaci della Costa d'Amalfi) Fortunato Della Monica e la vicesindaca di Vietri Sul Mare, Angela Infante. Nel corso dell'incontro, convocato dopo la manifestazione di protesta del 4 gennaio scorso e in seguito anche alle sollecitazioni dei due comuni della Costiera, è stato mostrato il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno che esclude uno stravolgimento della morfologia di quel tratto di costa evitando così conseguenti ulteriori e prevedibili danni ambientali derivanti da un nuovo disegno delle rotte delle navi. «Si è trattato di un incontro molto proficuo nel corso del quale abbiamo avuto, la possibilità, insieme con la collega vicesindaca di Vietri Sul Mare, di confrontarci con i vertici dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale dice il Sindaco di Cetara, Fortunato Della Monica Di questo ringrazio il presidente Eliseo Cuccaro che, alla presenza anche del consigliere regionale Luca Cascone il quale anche in questa occasione ha mostrato vicinanza e attenzione per il nostro territorio, ci ha portato in visione il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno. Dalle illustrazioni abbiamo avuto rassicurazioni concrete che l'imbocco del porto commerciale di Salerno non subirà alcuna modifica così come non vi sarà nessun ampliamento del Molo di Ponente, ubicato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo di provincia dal comune di Vietri Sul Mare. Con il Presidente dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale è stato concordato un successivo incontro quando la fase amministrativa avrà fatto passi più importanti e si entrerà nel merito delle fasi approvative nel quale si valuteranno eventuali proposte da condividere anche con il comune di Salerno che consentiranno di limitare al massimo anche l'impatto paesaggistico dell'intervento rispetto alla spiaggia. Nel corso dell'incontro siamo stati inoltre tranquillizzati circa l'utilizzo del molo 3 Gennaio di Salerno che non sarà a servizio delle operazioni di tipo commerciale ma resterà a uso esclusivo dei pescherecci e delle imbarcazioni dei pescatori di Salerno».



Nessuna modifica all'imbocco del porto commerciale di Salerno e nessun ampliamento del Molo di Ponente, ubicato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo di provincia dal comune di Vietri Sul Mare. Le rassicurazioni sono arrivate nel corso di un incontro svoltosi questa mattina a Napoli presso la sede dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale - Porto di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, al quale hanno parte il presidente Eliseo Cuccaro, il consigliere regionale Luca Cascone, il sindaco di Cetara (nella veste anche di presidente della Conferenza dei Sindaci della Costa d'Amalfi) Fortunato Della Monica e la vicesindaca di Vietri Sul Mare, Angela Infante. Nel corso dell'incontro, convocato dopo la manifestazione di protesta del 4 gennaio scorso e in seguito anche alle sollecitazioni dei due comuni della Costiera, è stato mostrato il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno che esclude uno stravolgimento della morfologia di quel tratto di costa evitando così conseguenti ulteriori e prevedibili danni ambientali derivanti da un nuovo disegno delle rotte delle navi. «Si è trattato di un incontro molto proficuo nel corso del quale abbiamo avuto, la possibilità, insieme con la collega vicesindaca di Vietri Sul Mare, di confrontarci con i vertici dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno centrale - dice il Sindaco di Cetara, Fortunato Della Monica - Di questo ringrazio il presidente Eliseo Cuccaro che, alla presenza anche del consigliere regionale Luca Cascone il quale anche in questa occasione ha mostrato vicinanza e attenzione per il nostro territorio, ci ha portato in visione il progetto di riqualificazione del porto commerciale di Salerno. Dalle illustrazioni abbiamo avuto rassicurazioni concrete che l'imbocco del porto commerciale di Salerno non subirà alcuna modifica così come non vi sarà nessun ampliamento del Molo di Ponente, ubicato a ridosso del costone roccioso che separa il capoluogo di provincia dal comune di Vietri Sul Mare. Con il Presidente

## IL COMUNE COMUNICA Fiera di San Nicola 2026: pubblicato l'avviso per la concessione dei posteggi per vendita di prodotti alimentari e artigianali, domande entro il 13 marzo sulla piattaforma Autorizzo.com

(AGENPARL) Tue 13 January 2026 FIERA DI SAN NICOLA 2026 PUBBLICATO L'AVVISO PER LA CONCESSIONE DEI POSTEGGI PER VENDITA DI PRODOTTI ALIMENTARI E ARTIGIANALI DOMANDE ENTRO IL 13 MARZO SULLA PIATTAFORMA AUTORIZZO.COM L'assessore allo Sviluppo locale Pietro Petruzzelli rende noto che è in pubblicazione sul sito istituzionale, a questo link, l'avviso per la concessione dei posteggi liberi nell'ambito della Fiera di San Nicola 2026, che si terrà dal 7 al 9 maggio, per le tipologie di vendita di prodotti non alimentari, di artigianato, dell'enogastronomia pugliese, paninoteche mobili fast food, friggitorie e street food. Gli operatori interessati all'assegnazione dei posteggi dovranno far pervenire le domande, complete di codice identificativo del bollo di 16, utilizzando esclusivamente la procedura informatica messa a disposizione dall'ente e accessibile all'indirizzo <http://www.autorizzo.com> L'istanza può essere presentata dagli operatori commerciali già muniti di titolo abilitativo all'esercizio del commercio su area pubblica, sia di tipo A sia di tipo B. La concessione del posteggio è valida solo per l'edizione della manifestazione relativa all'anno 2026 e a ogni operatore non sarà rilasciata più di una concessione di posteggio. Le domande di partecipazione degli operatori e/o professionisti delegati dovranno pervenire entro le ore 12 del 13 marzo, utilizzando la predetta piattaforma Autorizzo.com. La procedura dovrà seguire i seguenti passaggi: accedere con le credenziali SPID consultare il modulo Fiera San Nicola 2025 e creare una pratica relativa al bando indicare l'indirizzo PEC a cui ricevere le comunicazioni relative alla procedura caricare le marche da bollo da 16 direttamente sul portale (una relativa alla domanda di partecipazione e l'altra da apporre sull'eventuale concessione) inviare la pratica direttamente dal software al protocollo seguire l'avanzamento pratica ricevere il bollettino PagoPA da pagare e caricare la ricevuta di pagamento scaricare direttamente dal portale la concessione del posteggio. Le domande di partecipazione dovranno obbligatoriamente contenere i dati anagrafici del richiedente, le autocertificazioni previste dall'avviso e l'indicazione del posteggio e tratto d'interesse scelto, con l'avvertenza che nessuna occupazione sarà autorizzata oltre il limite dell'incrocio tra il lungomare Imperatore Augusto e corso Vittorio Emanuele. Le aree sul lungomare e gli stalli da assegnare sono: Tratto n. 1 Lato Mare del lungomare Imperatore Augusto, posteggi dal n. 1 al n. 5, compreso tra via Genovese e piazza IV Novembre; Tratto n. 2 Lato Mare del lungomare Imperatore Augusto, posteggi dal n. 1 al n. 46, compreso tra il Molo Sant'Antonio e il semaforo pedonale collocato fronte scalinata Monastero Santa Scolastica, riservati esclusivamente allo stazionamento di truck food (negozi mobili); Tratto n. 3 via Genovese (lato giardino Carofiglio), posteggi dal n. 1 al n. 3; Tratto n. 4 Lato Terra del lungomare Imperatore Augusto, posteggi dal



## Agenparl

Bari

---

n. 1 al n. 28, compreso tra via Genovese ed il Fortino; Tratto n. 5 Lato Terra del lungomare Imperatore Augusto, posteggi dal n. 1 al n. 94, compreso tra il Fortino e l'Autorità portuale. Relativamente alle paninoteche mobili, la domanda dovrà obbligatoriamente contenere anche: carta di circolazione intestata al richiedente e/o contenente la registrazione del nominativo del soggetto utilizzatore del veicolo; in caso di strutture trainate, occorre produrre la carta di circolazione della motrice; certificazione di conformità alle previsioni della circolare del Ministero dell'interno, Dipartimento dei VVF, Indicazioni tecniche di prevenzione incendi e la gestione di mercati su aree pubbliche con presenza di strutture fisse, amovibili e autonegozi; obbligatoria per ogni attività che utilizza impianti a gas e/o fiamme libere; copia della notifica DIA sanitaria del negozio mobile (truck food), ai sensi dell'art 6 del Reg. C.E. n. 852/2004, dalla quale si evinca la targa del mezzo; qualora non sia presente nella DIA la targa del mezzo, dovrà essere allegato atto di notorietà attestante la targa del veicolo utilizzato (truck food), a cui la predetta DIA sanitaria si riferisce. Ai fini della formulazione delle distinte graduatorie dei singoli tratti che compongono la Fiera di San Nicola, le istanze saranno esaminate nel rispetto dei criteri specificati all'art.6 dell'avviso. Verranno escluse le domande pervenute oltre le ore 12 del 13 marzo e inviate tramite canali diversi dalla piattaforma Autorizzo.com. L'esclusione sarà comunicata agli interessati tramite la pubblicazione del provvedimento di approvazione della graduatoria, e visibile consultando lo stato della pratica sul sistema stesso. Il 20 marzo, quindi, il Comune provvederà alla pubblicazione sul sito istituzionale della graduatoria provvisoria degli aventi diritto all'assegnazione del posteggio e dell'elenco delle domande non accolte. La graduatoria sarà anche inviata all'indirizzo PEC indicato nella domanda di partecipazione. Avverso la graduatoria provvisoria potranno essere presentate osservazioni entro il 3 aprile, utilizzando esclusivamente la piattaforma Autorizzo.com. Il 14 aprile, invece, il Comune pubblicherà sul sito istituzionale la graduatoria degli aventi diritto all'assegnazione e l'elenco delle domande non accolte e archiviate. Anche in questo caso la graduatoria sarà inviata all'indirizzo PEC indicato nella domanda di partecipazione. Gli operatori commerciali risultanti assegnatari di posteggio dovranno effettuare il pagamento del canone unico patrimoniale utilizzando l'avviso di pagamento scaricabile tramite la piattaforma Autorizzo.com, dalla data di pubblicazione della graduatoria definitiva sino al 27 aprile. Il mancato pagamento entro tale termine costituisce a tutti gli effetti la rinuncia alla partecipazione alla Fiera di San Nicola con conseguente inserimento nei relativi posteggi degli operatori in esubero per il tratto corrispondente (o comunque compatibile con la merce venduta). Dopo il pagamento del relativo canone di occupazione sarà possibile scaricare la concessione direttamente dalla piattaforma Autorizzo.com dal 2 al 6 maggio.

Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



## Festa di San Nicola 2026, al via il bando del Comune per truck e bancarelle

Il Comune di Bari ha pubblicato il bando per la concessione dei posteggi liberi destinati a bancarelle, paninoteche mobili e street food durante la Festa di San Nicola, dal 7 al 9 maggio prossimi. Come presentare le domande per partecipare Gli operatori dovranno utilizzare, per presentare la domanda di partecipazione al bando, la procedura informatica messa a disposizione dal Comune e accessibile all'indirizzo [www.autorizzo.com](http://www.autorizzo.com). Le richieste dovranno pervenire entro le ore 12 del 13 marzo. Gli stalli saranno localizzati sul lungomare Imperatore Augusto, nel tratto dall'autorità portuale fino a piazza IV Novembre, poco dopo il teatro Margherita. Il Comune pubblicherà il prossimo 20 marzo la graduatoria provvisoria degli aventi diritto. Eventuali ricorsi potranno essere presentati entro il 3 aprile. Il 14 dello stesso mese saranno pubblicate le graduatorie definitive.



## Bari, parte l'iter per la festa di San Nicola: pubblicato avviso per la concessione dei posteggi per le bancarelle

Per la vendita di prodotti alimentari e artigianali L'assessore allo Sviluppo locale Pietro Petruzzelli rende noto che è in pubblicazione sul sito istituzionale, a questo link, l'avviso per la concessione dei posteggi liberi nell'ambito della Fiera di San Nicola 2026, che si terrà dal 7 al 9 maggio, per le tipologie di vendita di prodotti non alimentari, di artigianato, dell'enogastronomia pugliese, paninoteche mobili fast food, friggitorie e street food. Gli operatori interessati all'assegnazione dei posteggi dovranno far pervenire le domande, complete di codice identificativo del bollo di 16, utilizzando esclusivamente la procedura informatica messa a disposizione dall'ente e accessibile all'indirizzo [www.autorizzo.com](http://www.autorizzo.com). L'istanza può essere presentata dagli operatori commerciali già muniti di titolo abilitativo all'esercizio del commercio su area pubblica, sia di tipo A sia di tipo B. La concessione del posteggio è valida solo per l'edizione della manifestazione relativa all'anno 2026 e a ogni operatore non sarà rilasciata più di una concessione di posteggio. Le domande di partecipazione degli operatori e/o professionisti delegati dovranno pervenire entro le ore 12 del 13 marzo, utilizzando la predetta piattaforma

Autorizzo.com. La procedura dovrà seguire i seguenti passaggi: · accedere con le credenziali SPID · consultare il modulo Fiera San Nicola 2025 e creare una pratica relativa al bando · indicare l'indirizzo PEC a cui ricevere le comunicazioni relative alla procedura · caricare le marche da bollo da 16 direttamente sul portale (una relativa alla domanda di partecipazione e l'altra da apporre sull'eventuale concessione) · inviare la pratica direttamente dal software al protocollo · seguire l'avanzamento pratica · ricevere il bollettino PagoPA da pagare e caricare la ricevuta di pagamento · scaricare direttamente dal portale la concessione del posteggio. Le domande di partecipazione dovranno obbligatoriamente contenere i dati anagrafici del richiedente, le autocertificazioni previste dall'avviso e l'indicazione del posteggio e tratto d'interesse scelto, con l'avvertenza che nessuna occupazione sarà autorizzata oltre il limite dell'incrocio tra il lungomare Imperatore Augusto e corso Vittorio Emanuele. Le aree sul lungomare e gli stalli da assegnare sono: Tratto n. 1 Lato Mare del lungomare Imperatore Augusto, posteggi dal n. 1 al n. 5, compreso tra via Genovese e piazza IV Novembre; Tratto n. 2 Lato Mare del lungomare Imperatore Augusto, posteggi dal n. 1 al n. 46, compreso tra il Molo Sant'Antonio e il semaforo pedonale collocato fronte scalinata Monastero Santa Scolastica, riservati esclusivamente allo stazionamento di truck food (negozi mobili); Tratto n. 3 via Genovese (lato giardino Carofiglio), posteggi dal n. 1 al n. 3; Tratto n. 4 Lato Terra del lungomare Imperatore Augusto, posteggi dal n. 1 al n. 28, compreso tra via Genovese ed il Fortino; Tratto n. 5 Lato Terra del lungomare Imperatore Augusto, posteggi dal n. 1 al n. 94, compreso tra il Fortino e l'Autorità portuale. Relativamente



Per la vendita di prodotti alimentari e artigianali L'assessore allo Sviluppo locale Pietro Petruzzelli rende noto che è in pubblicazione sul sito istituzionale, a questo link, l'avviso per la concessione dei posteggi liberi nell'ambito della "Fiera di San Nicola 2026", che si terrà dal 7 al 9 maggio, per le tipologie di vendita di prodotti non alimentari, di artigianato, dell'enogastronomia pugliese, paninoteche mobili - fast food, friggitorie e street food. Gli operatori interessati all'assegnazione dei posteggi dovranno far pervenire le domande, complete di codice identificativo del bollo di € 16, utilizzando esclusivamente la procedura informatica messa a disposizione dall'ente e accessibile all'indirizzo [www.autorizzo.com](http://www.autorizzo.com). L'istanza può essere presentata dagli operatori commerciali già muniti di titolo abilitativo all'esercizio del commercio su area pubblica, sia di tipo "A" sia di tipo "B". La concessione del posteggio è valida solo per l'edizione della manifestazione relativa all'anno 2026 e a ogni operatore non sarà rilasciata più di una concessione di posteggio. Le domande di partecipazione degli operatori e/o professionisti delegati dovranno pervenire entro le ore 12 del 13 marzo, utilizzando la predetta piattaforma Autorizzo.com. La procedura dovrà seguire i seguenti passaggi: · accedere con le credenziali SPID · consultare il modulo Fiera San Nicola 2025 e creare una pratica relativa al bando · indicare l'indirizzo PEC a cui ricevere le comunicazioni relative alla procedura · caricare le marche da bollo da € 16 direttamente sul portale (una relativa alla domanda di partecipazione e l'altra da apporre sull'eventuale concessione) · inviare la pratica direttamente dal software al protocollo · seguire l'avanzamento pratica · ricevere il bollettino PagoPA da pagare e caricare la ricevuta di pagamento · scaricare direttamente dal portale la concessione del posteggio. Le domande di partecipazione dovranno obbligatoriamente contenere i dati anagrafici del richiedente, le autocertificazioni previste dall'avviso e l'indicazione del posteggio.

## Borderline24

Bari

---

alle paninoteche mobili, la domanda dovrà obbligatoriamente contenere anche: · carta di circolazione intestata al richiedente e/o contenente la registrazione del nominativo del soggetto utilizzatore del veicolo; · in caso di strutture trainate, occorre produrre la carta di circolazione della motrice; · certificazione di conformità alle previsioni della circolare del Ministero dell'interno, Dipartimento dei VVF, Indicazioni tecniche di prevenzione incendi e la gestione di mercati su aree pubbliche con presenza di strutture fisse, amovibili e autonegozi; obbligatoria per ogni attività che utilizza impianti a gas e/o fiamme libere; · copia della notifica DIA sanitaria del negozio mobile (truck food), ai sensi dell'art 6 del Reg. C.E. n. 852/2004, dalla quale si evinca la targa del mezzo; qualora non sia presente nella DIA la targa del mezzo, dovrà essere allegato atto di notorietà attestante la targa del veicolo utilizzato (truck food), a cui la predetta DIA sanitaria si riferisce. Ai fini della formulazione delle distinte graduatorie dei singoli tratti che compongono la Fiera di San Nicola, le istanze saranno esaminate nel rispetto dei criteri specificati all'art.6 dell'avviso. Verranno escluse le domande pervenute oltre le ore 12 del 13 marzo e inviate tramite canali diversi dalla piattaforma Autorizzo.com. L'esclusione sarà comunicata agli interessati tramite la pubblicazione del provvedimento di approvazione della graduatoria, e visibile consultando lo stato della pratica sul sistema stesso. Il 20 marzo, quindi, il Comune provvederà alla pubblicazione sul sito istituzionale della graduatoria provvisoria degli aventi diritto all'assegnazione del posteggio e dell'elenco delle domande non accolte. La graduatoria sarà anche inviata all'indirizzo PEC indicato nella domanda di partecipazione. Avverso la graduatoria provvisoria potranno essere presentate osservazioni entro il 3 aprile, utilizzando esclusivamente la piattaforma Autorizzo.com. Il 14 aprile, invece, il Comune pubblicherà sul sito istituzionale la graduatoria degli aventi diritto all'assegnazione e l'elenco delle domande non accolte e archiviate. Anche in questo caso la graduatoria sarà inviata all'indirizzo PEC indicato nella domanda di partecipazione. Gli operatori commerciali risultanti assegnatari di posteggio dovranno effettuare il pagamento del canone unico patrimoniale utilizzando l'avviso di pagamento scaricabile tramite la piattaforma Autorizzo.com, dalla data di pubblicazione della graduatoria definitiva sino al 27 aprile. Il mancato pagamento entro tale termine costituisce a tutti gli effetti la rinuncia alla partecipazione alla Fiera di San Nicola con conseguente inserimento nei relativi posteggi degli operatori in esubero per il tratto corrispondente (o comunque compatibile con la merce venduta). Dopo il pagamento del relativo canone di occupazione sarà possibile scaricare la concessione direttamente dalla piattaforma Autorizzo.com dal 2 al 6 maggio.



## Brindisi Report

Brindisi

### "Salvatore Ottolenghi. L'inventore della polizia scientifica": presentazione del libro

Prezzo non disponibile In collaborazione con la Casa Editrice Giuntina di Firenze, il Centro Ebraico di Cultura di Brindisi presenta alla cittadinanza il volume "Salvatore Ottolenghi. L'inventore della polizia scientifica" (Giuntina, 2025, pagg. 200 - ISBN: 9791255691075), alla presenza dell'autore del testo, il Generale dell'Arma dei Carabinieri Roberto Riccardi. L'evento, aperto al pubblico, si terrà nella Sala conferenze dell'AdsP MAM di Brindisi giovedì 15 gennaio 2026 con inizio alle ore 17.30. Si avvale del fattivo e generoso contributo delle Cantine Leuci di Guagnano e di Confindustria Brindisi, in collaborazione con Libreria Mondadori e dell'AdsP MAM. Hanno annunciato il proprio intervento il Presidente del Tribunale, dr. Vincenzo Scardia, il Procuratore della Repubblica (f.f.) dr. Antonio Negro, la Presidente dell'Ordine degli Avvocati, avv. Daniela Faggiano, il Presidente della Camera Penale, avv. Ladislao Massari, il Presidente di Confindustria, dr. Giuseppe Danese; il dr. Giuseppe Marchionna, Sindaco di Brindisi; il prof. avv. Francesco Mastro, Presidente AdsP MAM, la dr.ssa Maria Di Filippo, giornalista. Saranno presenti S.E. il Prefetto della provincia di Brindisi, dr. Guido Aprea; il Questore di Brindisi, dr. Aurelio Montaruli, il Comandante provinciale dei Carabinieri, col. Leonardo Acquaro ed il Comandante provinciale della Guardia di Finanza, col. Emilio Fiora. Il Generale Riccardi dialogherà, anche con l'ausilio di video ed immagini, con l'avv. Cosimo Yehudà Pagliara, Coordinatore del Centro Ebraico di Cultura. L'evento sarà introdotto e moderato e condotto dal giornalista Antonio Celeste. Il Centro Ebraico di Cultura Toràh veZìon di Brindisi opera da alcuni anni nella nostra città promuovendo iniziative culturali tese alla conoscenza della cultura e del pensiero ebraico, in una chiara ottica di rivalutazione delle esperienze storiche nazionali e di Brindisi in particolare. Pochi sanno che la città di Brindisi è più volte menzionata in un'importante discussione talmudica sui pareri redatti dal grande Rabbino del I secolo, Rabbì Aqivà, concernente i viaggi per mare. Normativa ancora oggi osservata dagli ebrei di tutto il mondo! Scheda di presentazione Chi era Salvatore Ottolenghi? Un poliziotto, un magistrato inquirente, un investigatore privato alla Marlowe? Niente di tutto questo. Ottolenghi era un medico antropologo, psichiatra, medico legale, allievo di Cesare Lombroso, addirittura attratto -all'inizio della sua carriera medica- dagli studi di oculistica. Ma a lui ed alle sue brillanti intuizioni trasformate, con pazienza, tenacia e persino acribia, si devono le indagini scientifiche, la schedatura con i dati antropometrici dei soggetti criminali, il corretto utilizzo della dattiloscopia, l'introduzione della fotografia nel corso dei rilievi di polizia, la definizione di "scena del crimine" e si potrebbe continuare. Ci vorrebbe un libro, appunto, anche per capire come Ottolenghi abbia affrontato, direttamente o attraverso i suoi dapprima allievi e poi capaci collaboratori e continuatori, casi giudiziari



Prezzo non disponibile In collaborazione con la Casa Editrice Giuntina di Firenze, il Centro Ebraico di Cultura di Brindisi presenta alla cittadinanza il volume "Salvatore Ottolenghi. L'inventore della polizia scientifica" (Giuntina, 2025, pagg. 200 - ISBN: 9791255691075), alla presenza dell'autore del testo, il Generale dell'Arma dei Carabinieri Roberto Riccardi. L'evento, aperto al pubblico, si terrà nella Sala conferenze dell'AdsP MAM di Brindisi giovedì 15 gennaio 2026 con inizio alle ore 17.30. Si avvale del fattivo e generoso contributo delle Cantine Leuci di Guagnano e di Confindustria Brindisi, in collaborazione con Libreria Mondadori e dell'AdsP MAM. Hanno annunciato il proprio intervento il Presidente del Tribunale, dr. Vincenzo Scardia, il Procuratore della Repubblica (f.f.) dr. Antonio Negro, la Presidente dell'Ordine degli Avvocati, avv. Daniela Faggiano, il Presidente della Camera Penale, avv. Ladislao Massari, il Presidente di Confindustria, dr. Giuseppe Danese; il dr. Giuseppe Marchionna, Sindaco di Brindisi; il prof. avv. Francesco Mastro, Presidente AdsP MAM, la dr.ssa Maria Di Filippo, giornalista. Saranno presenti S.E. il Prefetto della provincia di Brindisi, dr. Guido Aprea; il Questore di Brindisi, dr. Aurelio Montaruli, il Comandante provinciale dei Carabinieri, col. Leonardo Acquaro ed il Comandante provinciale della Guardia di Finanza, col. Emilio Fiora. Il Generale Riccardi dialogherà, anche con l'ausilio di video ed immagini, con l'avv. Cosimo Yehudà Pagliara, Coordinatore del Centro Ebraico di Cultura. L'evento sarà introdotto e moderato e condotto dal giornalista Antonio Celeste. Il Centro Ebraico di Cultura Toràh veZìon di Brindisi opera da alcuni anni nella nostra città promuovendo iniziative culturali tese alla conoscenza della

## Brindisi Report

### Brindisi

---

di particolare complessità. Come se fossero capitoli di un romanzo dell'Italia appena riunitasi con il compimento del Risorgimento nazionale, il godibilissimo libro di Riccardi passa in rassegna "casi" a dir poco "scottanti": dall'omicidio, oggi si direbbe femminicidio, della contessa Giulia Mastrogiovanni Tasca Lanza Filangeri di Cutò al caso Bruneri-Canella, passato alla storia come lo smemorato di Collegno; dallo strano caso del "mostro" Girolimoni, innocente vittima di un clamoroso errore giudiziario, al terribile delitto del deputato socialista Giacomo Matteotti. Perché il Centro Ebraico di Cultura Torah veZion di Brindisi ha organizzato l'evento? Salvatore Ottolenghi era un ebreo di Asti, come tanti ebrei italiani ha contribuito con la sua vita e le sue opere a migliorare l'Italia e non solo il nostro Paese. Con l'evento del 15 gennaio si inaugura una stagione di incontri su figure storiche dell'ebraismo italiano, in parallelo confronto con la nuova collana editoriale che la casa editrice Giuntina, in collaborazione con la Fondazione Rut, inaugura proprio con il volume di Roberto Riccardi, dedicato a Salvatore Ottolenghi. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.

## Brindisi Report

Brindisi

### In pensione Leo Morolla: capo dei Piloti del Porto di Brindisi

Si deve a lui la perfetta simulazione che ha autorizzato il consenso all'ormeggio delle navi crociera nel porto interno di Brindisi. **BRINDISI** - Il comandante Leo Morolla, Capo Pilota della Corporazione del porto di Brindisi è andato in pensione alla fine dello scorso anno, dopo oltre trent'anni di prestigioso servizio, ricevendo stima e riconoscenza dalla Federazione Italiana Piloti dei Porti che in un comunicato stampa ufficiale ne ha tessuto le lodi per le qualità umane e professionali. Per l'operosità e l'impegno svolto nel porto di Brindisi il comandante Leo Morolla nel corso della sua attività è stato ritenuto personaggio di spicco per aver consolidato e rilanciato il servizio di pilotaggio nel porto di Brindisi, assicurando piena e qualificata collaborazione con l'**Autorità Portuale** e la Capitaneria di Porto, spesso rendendosi utile, se non proprio determinante, con i suoi suggerimenti tecnici. Al comandante Morolla si deve la dimostrazione della possibilità di far ormeggiare anche le navi crociere nel porto interno di Brindisi, eventualità che era stata da sempre negata da tutte le parti interessate. Con una operazione di perfetta simulazione il comandante Morolla, infatti, dimostrò e convinse le Istituzioni interessate ed i loro tecnici esperti sulla certezza delle manovre di ormeggio delle navi crociera in estrema sicurezza, con simulatori in grado di ripetere ogni singolo dettaglio dai rimorchiatori fino alla più grandi navi da crociera. Da quel momento in poi fu autorizzata la spettacolare entrata delle più grandi navi da crociera nel porto interno di Brindisi. Il Capo Pilota del Porto di Brindisi in tutta la sua carriera ha ricoperto ruoli chiave di fondamentale importanza, dimostrando grande professionalità nel servizio di pilotaggio marittimo, ritenuto un professionista esperto apprezzato in particolare per la sua conoscenza di tutti i principi di massima sicurezza e per l'efficienza delle manovre nel porto brindisino. Ha ricoperto il ruolo di Capo Pilota dal 2006 al 2010 e dal 2013 fino al 2025 data di pensionamento e quello prestigioso di Presidente della Federazione Italiana Piloti del Porto. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.



Si deve a lui la perfetta simulazione che ha autorizzato il consenso all'ormeggio delle navi crociera nel porto interno di Brindisi **BRINDISI** - Il comandante Leo Morolla, Capo Pilota della Corporazione del porto di Brindisi è andato in pensione alla fine dello scorso anno, dopo oltre trent'anni di prestigioso servizio, ricevendo stima e riconoscenza dalla Federazione Italiana Piloti dei Porti che in un comunicato stampa ufficiale ne ha tessuto le lodi per le qualità umane e professionali. Per l'operosità e l'impegno svolto nel porto di Brindisi il comandante Leo Morolla nel corso della sua attività è stato ritenuto personaggio di spicco per aver consolidato e rilanciato il servizio di pilotaggio nel porto di Brindisi, assicurando piena e qualificata collaborazione con l'Autorità Portuale e la Capitaneria di Porto, spesso rendendosi utile, se non proprio determinante, con i suoi suggerimenti tecnici. Al comandante Morolla si deve la dimostrazione della possibilità di far ormeggiare anche le navi crociere nel porto interno di Brindisi, eventualità che era stata da sempre negata da tutte le parti interessate. Con una operazione di perfetta simulazione il comandante Morolla, infatti, dimostrò e convinse le Istituzioni interessate ed i loro tecnici esperti sulla certezza delle manovre di ormeggio delle navi crociera in estrema sicurezza, con simulatori in grado di ripetere ogni singolo dettaglio dai rimorchiatori fino alla più grandi navi da crociera. Da quel momento in poi fu autorizzata la spettacolare entrata delle più grandi navi da crociera nel porto interno di Brindisi. Il Capo Pilota del Porto di Brindisi in tutta la sua carriera ha ricoperto ruoli chiave di fondamentale importanza, dimostrando grande professionalità nel servizio di pilotaggio marittimo, ritenuto un professionista esperto apprezzato in particolare per la sua



## Il Comitato dei Giochi ha incontrato la Marina Militare

Affrontati temi sui quali lavoreranno in maniera sinergica: sicurezza, logistica e accoglienza. Nelle scorse ore il Comitato dei Giochi del Mediterraneo Taranto 2026 ha incontrato il vertice della Marina Militare di Taranto. Un confronto molto positivo, nel quale abbiamo voluto innanzitutto ringraziare il Capo di Stato Maggiore della Marina Giuseppe Berutti Bergotto e l'ammiraglio Andrea Petroni, per la grande disponibilità e collaborazione già dimostrate, in particolare sul tema dell'attracco delle navi che ospiteranno gli atleti, ha dichiarato il Commissario straordinario dei Giochi, Massimo Ferrarese. La banchina prevista ad ospitare le due navi che saranno noleggiate dal Comitato organizzatore sarà quella della base navale di Chiapparo. Gli atleti, nel loro tempo libero, saranno accompagnati ad ammirare la Città Vecchia utilizzando un servizio idrovia accanto a quello classico su gomma, con i classici van. Con questa opzione l'Autorità Portuale di Taranto potrà continuare a gestire, come ha fatto sinora, il traffico delle navi da crociera nel consueto punto di attracco del porto. Nel corso dell'incontro, inoltre, sono stati affrontati anche i numerosi ambiti sui quali Comitato organizzatore e Marina lavoreranno in maniera sinergica: sicurezza, logistica e come già segnalato. Commenta.



## Anno record per il porto di Gioia Tauro, 4,5 milioni di teu

Scalo calabrese si conferma primo per la movimentazione di container. È stato l'anno dei record, il 2025, per il porto di Gioia Tauro, che ha chiuso con una movimentazione di circa 4,5 milioni di teu, +14% sull'anno precedente, confermando "la leadership nazionale dello scalo che si posiziona altresì tra i numeri primi della portualità internazionale del Mediterraneo" riporta una nota.

Gioia Tauro ha abbattuto per la prima volta nella sua storia, il muro dei quattro milioni. Collegato a 120 porti nel mondo, di cui 60 nel Mediterraneo, si è confermato porto strategico per i suoi armatori di riferimento (Msc e Grimaldi), che hanno continuato a sceglierlo e preferirlo. Numeri ottenuti grazie alla sinergia tra pubblico e privato, che ha visto l'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, guidata dal presidente Paolo Piacenza, "adottare con vigore - è scritto in una nota - la propria politica di sviluppo a sostegno della sua infrastrutturazione, animata da alcuni interventi specificamente mirati ad assicurare una sempre maggiore capacità competitiva internazionale. Tra questi, i lavori di elettrificazione delle banchine, per 70 milioni di euro, e l'investimento finalizzato al dragaggio dei fondali, che

sta completando il relativo iter approvativo e che consentirà di mantenere la profondità dei fondali a 18 metri pari a 5 milioni di euro". "Il 2025 - afferma Piacenza - conferma la centralità del Porto di Gioia Tauro nei traffici marittimi internazionali. L'intensa attività di programmazione infrastrutturale, investendo ingenti risorse senza interrompere nemmeno un giorno l'operatività, ha un duplice obiettivo. In primo luogo, confermare e incentivare la naturale vocazione nel settore del transhipment, per scalare nuove posizioni di vertice nel circuito internazionale europeo e del Mediterraneo. Nel contempo, assicurare una maggiore infrastrutturazione all'avanguardia, per stimolare la nascita di posti di lavori specializzati. Si tratta di un intenso lavoro gestito in piena sinergia, anche, con i nostri terminalisti".



Scalo calabrese si conferma primo per la movimentazione di container. È stato l'anno dei record, il 2025, per il porto di Gioia Tauro, che ha chiuso con una movimentazione di circa 4,5 milioni di teu, +14% sull'anno precedente, confermando "la leadership nazionale dello scalo che si posiziona altresì tra i numeri primi della portualità internazionale del Mediterraneo" riporta una nota. Gioia Tauro ha abbattuto per la prima volta nella sua storia, il muro dei quattro milioni. Collegato a 120 porti nel mondo, di cui 60 nel Mediterraneo, si è confermato porto strategico per i suoi armatori di riferimento (Msc e Grimaldi), che hanno continuato a sceglierlo e preferirlo. Numeri ottenuti grazie alla sinergia tra pubblico e privato, che ha visto l'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, guidata dal presidente Paolo Piacenza, "adottare con vigore - è scritto in una nota - la propria politica di sviluppo a sostegno della sua infrastrutturazione, animata da alcuni interventi specificamente mirati ad assicurare una sempre maggiore capacità competitiva internazionale. Tra questi, i lavori di elettrificazione delle banchine, per 70 milioni di euro, e l'investimento finalizzato al dragaggio dei fondali, che sta completando il relativo iter approvativo e che consentirà di mantenere la profondità dei fondali a 18 metri pari a 5 milioni di euro". "Il 2025 - afferma Piacenza - conferma la centralità del Porto di Gioia Tauro nei traffici marittimi internazionali. L'intensa attività di programmazione infrastrutturale, investendo ingenti risorse senza interrompere nemmeno un giorno l'operatività, ha un duplice obiettivo. In primo luogo, confermare e incentivare la naturale vocazione nel settore del transhipment, per scalare nuove posizioni di vertice nel circuito internazionale europeo e del Mediterraneo. Nel contempo, assicurare una maggiore infrastrutturazione all'avanguardia, per stimolare la nascita di posti di lavori specializzati. Si tratta di un intenso lavoro gestito in piena sinergia, anche, con i nostri terminalisti".

## Calabria 7

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

### Gioia Tauro vola oltre i 4,4 milioni di container: il porto calabrese domina il 2025

Traffico container in forte crescita, primato nazionale confermato e ruolo strategico rafforzato nel Mediterraneo, nonostante le turbolenze geopolitiche e normative. Il porto di Gioia Tauro archivia il 2025 come l'anno migliore della sua storia. La movimentazione dei container ha raggiunto quota 4,49 milioni di teus, sfiorando la soglia simbolica dei 4,5 milioni e consolidando lo scalo calabrese come primo porto italiano per traffico container. A certificarlo è l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, che parla apertamente di un risultato mai raggiunto prima. Crescita a doppia cifra e leadership nazionale. Il dato più significativo riguarda l'incremento dei volumi: rispetto all'anno precedente, il traffico container ha registrato un aumento del 12,5%, un balzo che rafforza la posizione di Gioia Tauro non solo a livello nazionale, ma anche nello scenario internazionale del Mediterraneo. Un risultato che arriva in un contesto tutt'altro che favorevole, segnato dalle ricadute della direttiva europea Ets e dalle tensioni lungo la rotta del Mar Rosso. Le sfide globali e la tenuta dello scalo. Nonostante le incertezze geopolitiche e i cambiamenti nelle dinamiche dei traffici marittimi mondiali, lo scalo calabrese ha dimostrato una notevole capacità di adattamento. Per la prima volta, infatti, è stato abbattuto il muro dei quattro milioni di teus, confermando la solidità del modello operativo del porto. Determinante anche la rete di collegamenti: Gioia Tauro è oggi connesso con 120 porti nel mondo, di cui 60 nel Mediterraneo, restando un punto di riferimento per armatori come MSC e Grimaldi. Investimenti e sinergia pubblico-privato. Alla base del record, secondo l'Autorità portuale, c'è una strategia di sviluppo fondata sulla collaborazione tra pubblico e privato. L'Ente, guidato dal presidente Paolo Piacenza, ha portato avanti una politica infrastrutturale mirata a rafforzare la competitività dello scalo. Tra gli interventi principali figurano i lavori di elettrificazione delle banchine, per un investimento complessivo di 70 milioni di euro, e il progetto di dragaggio dei fondali, dal valore di circa 5 milioni, che consentirà di mantenere la profondità a 18 metri, caratteristica unica in Italia. Le parole del presidente Piacenza. Nel commentare i risultati, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale sottolinea la valenza strategica dello scalo: Il 2025 conferma la centralità del porto di Gioia Tauro nei traffici marittimi internazionali. Gli investimenti infrastrutturali sono stati pianificati senza interrompere l'operatività del terminal, con l'obiettivo di tutelare crescita e occupazione. Piacenza evidenzia anche la doppia direttrice della strategia: rafforzare il transhipment e trasformare Gioia Tauro in un hub intermodale di riferimento per l'intero Mezzogiorno. Il ruolo chiave del Medcenter Container Terminal. Nel dettaglio, il Medcenter Container Terminal ha movimentato 4.490.566 teus, con un incremento di circa mezzo milione di unità rispetto al 2024. Un dato che conferma il porto come



Traffico container in forte crescita, primato nazionale confermato e ruolo strategico rafforzato nel Mediterraneo, nonostante le turbolenze geopolitiche e normative. Il porto di Gioia Tauro archivia il 2025 come l'anno migliore della sua storia. La movimentazione dei container ha raggiunto quota 4,49 milioni di teus, sfiorando la soglia simbolica dei 4,5 milioni e consolidando lo scalo calabrese come primo porto italiano per traffico container. A certificarlo è l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, che parla apertamente di un risultato mai raggiunto prima. Crescita a doppia cifra e leadership nazionale. Il dato più significativo riguarda l'incremento dei volumi: rispetto all'anno precedente, il traffico container ha registrato un aumento del 12,5%, un balzo che rafforza la posizione di Gioia Tauro non solo a livello nazionale, ma anche nello scenario internazionale del Mediterraneo. Un risultato che arriva in un contesto tutt'altro che favorevole, segnato dalle ricadute della direttiva europea Ets e dalle tensioni lungo la rotta del Mar Rosso. Le sfide globali e la tenuta dello scalo. Nonostante le incertezze geopolitiche e i cambiamenti nelle dinamiche dei traffici marittimi mondiali, lo scalo calabrese ha dimostrato una notevole capacità di adattamento. Per la prima volta, infatti, è stato abbattuto il muro dei quattro milioni di teus, confermando la solidità del modello operativo del porto. Determinante anche la rete di collegamenti: Gioia Tauro è oggi connesso con 120 porti nel mondo, di cui 60 nel Mediterraneo, restando un punto di riferimento per armatori come MSC e Grimaldi. Investimenti e sinergia pubblico-privato. Alla base del record, secondo l'Autorità portuale, c'è una strategia di sviluppo fondata sulla collaborazione tra pubblico e privato. L'Ente, guidato dal presidente Paolo Piacenza, ha portato avanti una politica infrastrutturale mirata a rafforzare la competitività dello scalo. Tra gli interventi principali figurano i lavori di elettrificazione delle banchine, per un investimento complessivo di 70 milioni di euro, e il progetto di dragaggio dei fondali, dal valore di circa 5 milioni, che consentirà di mantenere la profondità a 18 metri, caratteristica unica in Italia. Le parole del presidente Piacenza. Nel commentare i risultati, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale sottolinea la valenza strategica dello scalo: Il 2025 conferma la centralità del porto di Gioia Tauro nei traffici marittimi internazionali. Gli investimenti infrastrutturali sono stati pianificati senza interrompere l'operatività del terminal, con l'obiettivo di tutelare crescita e occupazione. Piacenza evidenzia anche la doppia direttrice della strategia: rafforzare il transhipment e trasformare Gioia Tauro in un hub intermodale di riferimento per l'intero Mezzogiorno. Il ruolo chiave del Medcenter Container Terminal. Nel dettaglio, il Medcenter Container Terminal ha movimentato 4.490.566 teus, con un incremento di circa mezzo milione di unità rispetto al 2024. Un dato che conferma il porto come



## Calabria 7

**Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia**

---

snodo fondamentale per l'import-export nazionale. Gioia Tauro gestisce oggi circa il 40% della movimentazione della merce internazionale in Italia , grazie alla profondità dei fondali, all'elevata infrastrutturazione e alla posizione strategica tra il canale di Suez e lo stretto di Gibilterra. Uno snodo decisivo per l'economia nazionale I numeri del 2025 rafforzano il ruolo dello scalo calabrese come unica porta d'ingresso italiana per le grandi navi portacontainer impegnate sulle rotte transoceaniche. Un primato che conferma Gioia Tauro come asset strategico non solo per la Calabria, ma per l'intero sistema logistico nazionale. ARTICOLI CORRELATI.

## Record dei record per il Porto di Gioia Tauro: sfiorati i 4,5 milioni di teus

Il bilancio del 2025 conferma l'infrastruttura come la prima in Italia per movimentazione di container GIOIA TAURO «È il record dei record. Così si può definire il 2025 per il porto di Gioia Tauro, che ha chiuso l'anno con una movimentazione di circa 4,5 milioni di teus, andando oltre ogni più rosea aspettativa». Lo riferisce una nota dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio. «Una crescita - spiega l'Autorità portuale - che ha visto la curva percentuale del traffico container segnare un aumento del 14 per cento, cristallizzando, anche quest'anno, l'incontrastata leadership nazionale dello scalo calabrese, che si posiziona altresì tra i numeri primi della portualità internazionale del Mediterraneo. Nel 2025, il porto di Gioia Tauro ha, così, dimostrato di riuscire brillantemente a far fronte alle diverse sfide poste sia dal mercato sia dallo scenario politico globale. Nonostante, infatti, le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso, che avrebbero, entrambi, potuto determinare un cambio di rotta nella traiettoria dei traffici globali, il porto di Gioia Tauro ha retto. E ha, evidentemente, retto bene, abbattendo così, per la prima volta nella sua storia, il muro dei quattro milioni. Collegato a 120 porti nel mondo, di cui 60 nel Mediterraneo, si è, infatti, confermato porto strategico per i suoi armatori di riferimento (MSC e Grimaldi), che hanno continuato a scegliere e a preferire lo scalo portuale di Gioia Tauro. Secondo la nota si tratta di numeri importanti ottenuti grazie ad una vincente sinergia posta in essere tra pubblico e privato, che ha visto l'Ente, guidato dal Presidente Paolo Piacenza, adottare con vigore la propria politica di sviluppo a sostegno della sua infrastrutturazione, animata da alcuni interventi specificamente mirati ad assicurare una sempre maggiore capacità competitiva internazionale. Tra questi, la realizzazione dei lavori di elettrificazione delle banchine, per un totale complessivo pari a 70 milioni di euro, e l'investimento finalizzato al dragaggio dei fondali, che sta completando il relativo iter approvativo e che consentirà di mantenere la profondità dei fondali a 18 metri, prerogativa dello scalo, pari a 5 milioni di euro».



01/13/2026 14:59

Il bilancio del 2025 conferma l'infrastruttura come la prima in Italia per movimentazione di container GIOIA TAURO «È il record dei record. Così si può definire il 2025 per il porto di Gioia Tauro, che ha chiuso l'anno con una movimentazione di circa 4,5 milioni di teus, andando oltre ogni più rosea aspettativa». Lo riferisce una nota dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio. «Una crescita - spiega l'Autorità portuale - che ha visto la curva percentuale del traffico container segnare un aumento del 14 per cento, cristallizzando, anche quest'anno, l'incontrastata leadership nazionale dello scalo calabrese, che si posiziona altresì tra i numeri primi della portualità internazionale del Mediterraneo. Nel 2025, il porto di Gioia Tauro ha, così, dimostrato di riuscire brillantemente a far fronte alle diverse sfide poste sia dal mercato sia dallo scenario politico globale. Nonostante, infatti, le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso, che avrebbero, entrambi, potuto determinare un cambio di rotta nella traiettoria dei traffici globali, il porto di Gioia Tauro ha retto. E ha, evidentemente, retto bene, abbattendo così, per la prima volta nella sua storia, il muro dei quattro milioni. Collegato a 120 porti nel mondo, di cui 60 nel Mediterraneo, si è, infatti, confermato porto strategico per i suoi armatori di riferimento (MSC e Grimaldi), che hanno continuato a scegliere e a preferire lo scalo portuale di Gioia Tauro. Secondo la nota si tratta di numeri importanti ottenuti grazie ad una vincente sinergia posta in essere tra pubblico e privato, che ha visto l'Ente, guidato dal Presidente Paolo Piacenza, adottare con vigore la propria politica di sviluppo a sostegno della sua infrastrutturazione, animata da alcuni interventi

## Il Crotonese

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

### Gioia Tauro, 2025 record: dal porto passa il 40% della merce estera in Italia

Emilio Genovese

Il 2025 è stato da record per il porto di Gioia Tauro che ha chiuso l'anno con una movimentazione di circa 4,5 milioni di teus. GIOIA TAURO Il 2025 è stato da record per il porto di Gioia Tauro che ha chiuso l'anno con una movimentazione di circa 4,5 milioni di teus, dove il teu è una misura standard che indica la capacità di carico nel trasporto intermodale prendendo a riferimento un container da 20 piedi (circa 6,1 metri). Primo in Italia, tra i primi nel Mediterraneo Il traffico dei container, rende noto l'Autorità portuale, ha fatto registrare una crescita del 14%, oltre ogni più rosea previsione, confermando anche quest'anno, l'incontrastata leadership nazionale dello scalo calabrese, e tra i primi della portualità internazionale nel Mediterraneo.

Risultati oltre le attese Per l'Autorità portuale, Gioia Tauro nel 2025 ha dimostrato di riuscire brillantemente a far fronte alle diverse sfide poste sia dal mercato sia dallo scenario politico globale. Si fa infatti notare nel comunicato stampa che nonostante le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso, che avrebbero, entrambi, potuto determinare un cambio di rotta nella traiettoria dei traffici globali, il porto di Gioia Tauro ha retto. E ha, evidentemente, retto bene, abbattendo così, per la prima volta nella sua storia, il muro dei quattro milioni di teus. I grandi armatori MSC e Grimaldi Lo scalo gioiese è ora collegato a 120 porti nel mondo, di cui 60 nel Mediterraneo, e si è confermato porto strategico per i suoi armatori di riferimento ( MSC e Grimaldi ), che hanno continuato a scegliere e a preferire lo scalo portuale di Gioia Tauro. Numeri importanti rivendica l'Autorità guidata dal presidente Paolo Piacenza ottenuti grazie ad una vincente sinergia posta in essere tra pubblico e privato, che ha visto l'Ente adottare con vigore la propria politica di sviluppo a sostegno della sua infrastrutturazione, animata da alcuni interventi specificamente mirati ad assicurare una sempre maggiore capacità competitiva internazionale. Le opere strutturali realizzate Tra le opere realizzate che hanno reso più competitivo il porto gioiese, viene citata la realizzazione dei lavori di elettrificazione delle banchine, per un totale complessivo pari a 70 milioni di euro. Ma nell'elenco, per il futuro, figura anche l'investimento finalizzato al dragaggio dei fondali, che sta completando il relativo iter approvativo e che consentirà di mantenere la profondità dei fondali a 18 metri, prerogativa dello scalo, pari a 5 milioni di euro. Lo sviluppo futuro L'intensa attività di programmazione infrastrutturale, definita per dare supporto all'ulteriore sviluppo dello scalo, investendo ingenti risorse senza interrompere nemmeno un giorno l'operatività del terminal a tutela della crescita e dell'occupazione, ha un duplice obiettivo afferma presidente dell'Autorità portuale, Paolo Piacenza In primo luogo, confermare e incentivare la naturale vocazione dello scalo nel settore del transhipment , per scalare nuove posizioni di vertice nel circuito



## Il Crotonese

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

---

internazionale europeo e del Mediterraneo. Nel contempo, assicurare una maggiore infrastrutturazione all'avanguardia, per stimolare la nascita di posti di lavori specializzati, con il chiaro obiettivo di fare di Gioia Tauro un hub intermodale di riferimento per l'intero Mezzogiorno. Si tratta conclude il presidente di un intenso lavoro gestito in piena sinergia, anche, con i nostri terminalisti , che hanno dimostrato un forte attaccamento allo scalo, definendo i propri piani di sviluppo attraverso importanti misure di investimento. Il ruolo cruciale di Medcenter In particolare, la Medcenter Container Terminal ha movimentato 4.490.566 teus, con una crescita complessiva di mezzo milione di teus in più rispetto al 2024. Un risultato straordinario si evidenzia che evidenzia, altresì, la capacità dello scalo di incidere sulla buona riuscita della politica economica di import/export nazionale, essendo appunto l'unica porta di ingresso per le mega portacontainer che solcano le rotte transoceaniche per giungere in Italia. Da Gioia il 40% delle merci estere in Italia Un'incidenza straordinaria che vede lo scalo di Gioia Tauro gestire il 40 per cento della movimentazione della merce internazionale nel mercato nazionale , grazie alla profondità dei suoi fondali (unico in Italia a 18 metri), alla sua alta infrastrutturazione e, non ultimo, alla centralità della sua posizione tra il canale di Suez e lo stretto di Gibilterra. commenta Accedi o registrati per commentare questo articolo. Il contenuto di questo commento esprime il pensiero dell'autore e non rappresenta la linea editoriale di Il Crotonese, che rimane autonoma e indipendente. I messaggi inclusi nei commenti non sono testi giornalistici, ma post inviati dai singoli lettori che possono essere automaticamente pubblicati senza filtro preventivo. I commenti che includano uno o più link a siti esterni verranno rimossi in automatico dal sistema.

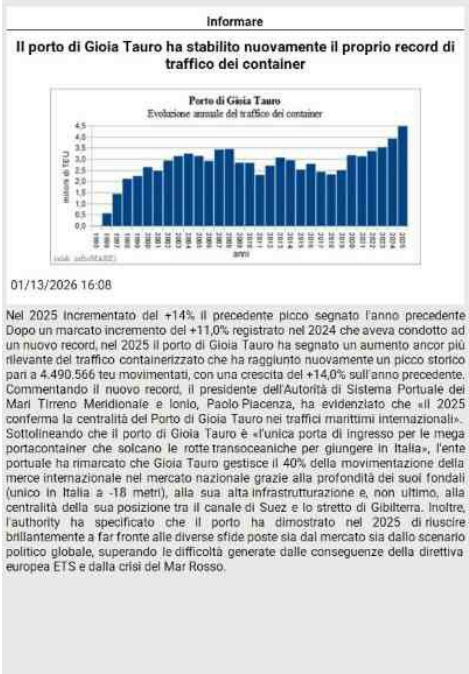


Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Il porto di Gioia Tauro ha stabilito nuovamente il proprio record di traffico dei container

Nel 2025 incrementato del +14% il precedente picco segnato l'anno precedente Dopo un marcato incremento del +11,0% registrato nel 2024 che aveva condotto ad un nuovo record, nel 2025 il **porto** di **Gioia Tauro** ha segnato un aumento ancor più rilevante del traffico containerizzato che ha raggiunto nuovamente un picco storico pari a 4.490.566 teu movimentati, con una crescita del +14,0% sull'anno precedente. Commentando il nuovo record, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Paolo Piacenza, ha evidenziato che «il 2025 conferma la centralità del **Porto** di **Gioia Tauro** nei traffici marittimi internazionali». Sottolineando che il **porto** di **Gioia Tauro** è «l'unica porta di ingresso per le mega portacontainer che solcano le rotte transoceaniche per giungere in Italia», l'ente portuale ha rimarcato che **Gioia Tauro** gestisce il 40% della movimentazione della merce internazionale nel mercato nazionale grazie alla profondità dei suoi fondali (unico in Italia a -18 metri), alla sua alta infrastrutturazione e, non ultimo, alla centralità della sua posizione tra il canale di Suez e lo stretto di Gibilterra. Inoltre, l'authority ha specificato che il **porto** ha dimostrato nel 2025 di riuscire brillantemente a far fronte alle diverse sfide poste sia dal mercato sia dallo scenario politico globale, superando le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea ETS e dalla crisi del Mar Rosso.



## Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

### Movimentazione container, Gioia Tauro si conferma primo porto italiano

Il bilancio da record è stato registrato dallo scalo calabrese nonostante le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso. Andando oltre le più ottimistiche previsioni, il **porto di Gioia Tauro** ha chiuso l'anno con una movimentazione record di circa 4,5 milioni di teu. Una crescita che ha visto la curva percentuale del traffico container segnare un aumento del 14 per cento, cristallizzando, anche quest'anno, l'incontrastata leadership nazionale dello scalo calabrese, che si posiziona altresì tra i numeri primi della portualità internazionale del Mediterraneo. Nonostante, infatti, le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso, che avrebbero, entrambi, potuto determinare un cambio di rotta nella traiettoria dei traffici globali, lo scalo di **Gioia Tauro** ha retto, abbattendo per la prima volta nella sua storia il muro dei quattro milioni. Collegato a 120 porti nel mondo, di cui 60 nel Mediterraneo, si è, infatti, confermato **porto** strategico per i suoi armatori di riferimento (MSC e Grimaldi), che hanno continuato a scegliere e a preferire lo scalo portuale di **Gioia Tauro**. Al riguardo, il presidente dell'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio Paolo Piacenza, ha affermato che: "Il 2025 conferma la centralità del **Porto di Gioia Tauro** nei traffici marittimi internazionali. L'intensa attività di programmazione infrastrutturale, definita per dare supporto all'ulteriore sviluppo dello scalo, investendo ingenti risorse senza interrompere nemmeno un giorno l'operatività del terminal a tutela della crescita e dell'occupazione, ha un duplice obiettivo. In primo luogo, confermare e incentivare la naturale vocazione dello scalo nel settore del transhipment, per scalare nuove posizioni di vertice nel circuito internazionale europeo e del Mediterraneo. Nel contempo, assicurare una maggiore infrastrutturazione all'avanguardia, per stimolare la nascita di posti di lavoro specializzati, con il chiaro obiettivo di fare di **Gioia Tauro** un hub intermodale di riferimento per l'intero Mezzogiorno. Si tratta di un intenso lavoro gestito in piena sinergia, anche, con i nostri Terminalisti, che hanno dimostrato un forte attaccamento allo scalo, definendo i propri piani di sviluppo attraverso importanti misure di investimento". Con lo sguardo rivolto ai numeri, in particolare, la Medcenter Container Terminal ha movimentato 4.490.566 teu, con una crescita complessiva di mezzo milione di teu in più rispetto al 2024. Un risultato straordinario che evidenzia, altresì, la capacità dello scalo di incidere sulla buona riuscita della politica economica di import/export nazionale, essendo appunto l'unica porta di ingresso per le mega portacontainer che solcano le rotte transoceaniche per giungere in Italia. Una incidenza straordinaria che vede lo scalo di **Gioia Tauro** gestire il 40 per cento della movimentazione della merce internazionale nel mercato nazionale, grazie alla profondità



Il bilancio da record è stato registrato dallo scalo calabrese nonostante le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso. Andando oltre le più ottimistiche previsioni, il porto di Gioia Tauro ha chiuso l'anno con una movimentazione record di circa 4,5 milioni di teu. Una crescita che ha visto la curva percentuale del traffico container segnare un aumento del 14 per cento, cristallizzando, anche quest'anno, l'incontrastata leadership nazionale dello scalo calabrese, che si posiziona altresì tra i numeri primi della portualità internazionale del Mediterraneo. Nonostante, infatti, le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso, che avrebbero, entrambi, potuto determinare un cambio di rotta nella traiettoria dei traffici globali, lo scalo di Gioia Tauro ha retto, abbattendo per la prima volta nella sua storia il muro dei quattro milioni. Collegato a 120 porti nel mondo, di cui 60 nel Mediterraneo, si è, infatti, confermato porto strategico per i suoi armatori di riferimento (MSC e Grimaldi), che hanno continuato a scegliere e a preferire lo scalo portuale di Gioia Tauro. Al riguardo, il presidente dell'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio Paolo Piacenza, ha affermato che: "Il 2025 conferma la centralità del Porto di Gioia Tauro nei traffici marittimi internazionali. L'intensa attività di programmazione infrastrutturale, definita per dare supporto all'ulteriore sviluppo dello scalo, investendo ingenti risorse senza interrompere nemmeno un giorno l'operatività del terminal a tutela della crescita e dell'occupazione, ha un duplice obiettivo. In primo luogo, confermare e incentivare la naturale vocazione dello scalo nel settore del transhipment, per scalare nuove posizioni di vertice nel circuito internazionale europeo e del Mediterraneo. Nel contempo, assicurare una maggiore infrastrutturazione all'avanguardia, per stimolare la nascita di posti di lavoro specializzati, con il chiaro obiettivo di fare di Gioia Tauro un hub intermodale di riferimento per l'intero Mezzogiorno. Si tratta di un intenso lavoro gestito in piena sinergia, anche, con i nostri Terminalisti, che hanno dimostrato un forte attaccamento allo scalo, definendo i propri piani di sviluppo attraverso importanti misure di investimento". Con lo sguardo rivolto ai numeri, in particolare, la Medcenter Container Terminal ha movimentato 4.490.566 teu, con una crescita complessiva di mezzo milione di teu in più rispetto al 2024. Un risultato straordinario che evidenzia, altresì, la capacità dello scalo di incidere sulla buona riuscita della politica economica di import/export nazionale, essendo appunto l'unica porta di ingresso per le mega portacontainer che solcano le rotte transoceaniche per giungere in Italia. Una incidenza straordinaria che vede lo scalo di Gioia Tauro gestire il 40 per cento della movimentazione della merce internazionale nel mercato nazionale, grazie alla profondità

## Informazioni Marittime

**Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia**

---

dei suoi fondali (unico in Italia a 18 metri), alla sua alta infrastrutturazione e, non ultimo, alla centralità della sua posizione tra il canale di Suez e lo stretto di Gibilterra. Condividi Tag porti **gioia** **tauro** Articoli correlati.

## Gioia Tauro vola a 4,5 milioni di teu: è il record dei record

**GIOIA TAURO.** «Il record dei record». È la definizione che l'Authority di **Gioia Tauro** riserva ai risultati dell'annata 2025: il **porto** calabrese è andato a un niente da quota 4,5 milioni di teu (4.490.566, per l'esattezza): e questo - viene sottolineato - va «oltre ogni più rosea aspettativa» e rappresenta «una crescita complessiva di mezzo milione di teu in più rispetto al 2024». Con un aumento del 14%. Questo ne fa il **porto** numero uno a livello nazionale e lo posiziona fra calabrese, che si posiziona fra gli scali che a livello internazionale in tutto il Mediterraneo hanno fatto registrare le cifre più alte nella movimentazione di container. Dal quartier generale dell'ente portuale ribadiscono che nel 2025 le banchine di **Gioia Tauro** hanno in questo modo dimostrato di «riuscire brillantemente a far fronte alle diverse sfide poste sia dal mercato sia dallo scenario politico globale: nonostante le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso, che avrebbero potuto determinare un cambio di rotta nella traiettoria dei traffici globali, il **porto** di **Gioia Tauro** ha retto. E ha, evidentemente, retto bene, abbattendo per la prima volta nella sua storia il muro dei quattro milioni».

È un risultato sul quale l'attuale presidente dell'istituzione portuale Paolo Piacenza, al timone dell'ente gioiese da agosto come commissario e da novembre come presidente, mette l'accento con giustificato orgoglio. Vale la pena di ricordare che tutto questo ha a che fare con il lavoro dei calabresi ma soprattutto di un "calabrese livornese", cioè l'ammiraglio Andrea Agostinelli, che nei dieci anni in cui ha retto le sorti dello scalo gioiese i traffici sono balzati da 2,5 milioni di teu ai quasi 4 milioni dello scorso anno. Agostinelli ha passato la mano in luglio, quando già si intravedeva il probabile record. Già a giugno i 2,2 milioni di teu costituivano un «aumento percentuale del 10,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente», come notava la Gazzetta Marittima a inizio luglio (qui il link all'articolo sul "primato di Agostinelli"). Poi da fine estate anche Piacenza ha premuto sull'acceleratore e a fine anno il risultato è uno dei più brillanti nella storia di questo **porto** che rappresenta un esempio di quel che potrebbe essere il Meridione. Quattro milioni e mezzo di teu sono «un risultato straordinario», dice l'Authority di **Gioia Tauro** annunciando i dati sulla movimentazione. E questo mette in evidenza «la capacità dello scalo di incidere sulla buona riuscita della politica economica di import/export nazionale, essendo l'unica porta di ingresso per le mega-portacontainer che solcano le rotte transoceaniche per giungere in Italia». Del resto, **Gioia Tauro** - si afferma - ha in mano il 40% della movimentazione della merce internazionale nel mercato nazionale: lo si deve «alla profondità dei fondali (unici in Italia a 18 metri), alla sua alta infrastrutturazione e, non ultimo, alla centralità della sua posizione tra il canale di Suez e lo



**GIOIA TAURO** «il record dei record». È la definizione che l'Authority di Gioia Tauro riserva ai risultati dell'annata 2025. Il porto calabrese è andato a un niente da quota 4,5 milioni di teu (4.490.566, per l'esattezza); e questo - viene sottolineato - va «oltre ogni più rosea aspettativa» e rappresenta «una crescita complessiva di mezzo milione di teu in più rispetto al 2024». Con un aumento del 14%. Questo ne fa il porto numero uno a livello nazionale e lo posiziona fra calabrese, che si posiziona fra gli scali che a livello internazionale in tutto il Mediterraneo hanno fatto registrare le cifre più alte nella movimentazione di container. Dal quartier generale dell'ente portuale ribadiscono che nel 2025 le banchine di Gioia Tauro hanno in questo modo dimostrato di «riuscire brillantemente a far fronte alle diverse sfide poste sia dal mercato sia dallo scenario politico globale: nonostante le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso, che avrebbero potuto determinare un cambio di rotta nella traiettoria dei traffici globali, il porto di Gioia Tauro ha retto. E ha, evidentemente, retto bene, abbattendo per la prima volta nella sua storia il muro dei quattro milioni». È un risultato sul quale l'attuale presidente dell'istituzione portuale Paolo Piacenza, al timone dell'ente gioiese da agosto come commissario e da novembre come presidente, mette l'accento con giustificato orgoglio. Vale la pena di ricordare che tutto questo ha a che fare con il lavoro dei calabresi ma soprattutto di un "calabrese livornese", cioè l'ammiraglio Andrea Agostinelli, che nei dieci anni in cui ha retto le sorti dello scalo gioiese i traffici sono balzati da 2,5 milioni di teu ai quasi 4 milioni dello scorso anno. Agostinelli ha passato la mano in luglio, quando già si intravedeva il probabile record. Già a giugno i 2,2 milioni di teu costituivano un «aumento percentuale del 10,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente», come notava la Gazzetta Marittima a inizio luglio (qui il link all'articolo sul "primato di Agostinelli"). Poi da fine estate anche Piacenza ha premuto sull'acceleratore e a fine anno il risultato è uno dei più brillanti nella storia di questo porto che rappresenta un esempio di quel che potrebbe essere il Meridione. Quattro milioni e mezzo di teu sono «un risultato straordinario», dice l'Authority di Gioia Tauro annunciando i dati sulla movimentazione. E questo mette in evidenza «la capacità dello scalo di incidere sulla buona riuscita della politica economica di import/export nazionale, essendo l'unica porta di ingresso per le mega-portacontainer che solcano le rotte transoceaniche per giungere in Italia». Del resto, Gioia Tauro - si afferma - ha in mano il 40% della movimentazione della merce internazionale nel mercato nazionale: lo si deve «alla profondità dei fondali (unici in Italia a 18 metri), alla sua alta infrastrutturazione e, non ultimo, alla centralità della sua posizione tra il canale di Suez e lo



## La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

---

stretto di Gibilterra. Gioia Tauro è «collegato a 120 porti nel mondo, di cui 60 nel Mediterraneo» e si è «confermato porto strategico per i suoi armatori di riferimento (Msc e Grimaldi), che hanno continuato a scegliere e a preferire lo scalo portuale gioiese». In nome della «vincente sinergia tra pubblico e privato», l'istituzione guidata da Paolo Piacenza ha insistito «con vigore» in una «politica di sviluppo a sostegno della sua infrastrutturazione, animata da alcuni interventi specificamente mirati ad assicurare una sempre maggiore capacità competitiva internazionale: tra questi, la realizzazione dei lavori di elettrificazione delle banchine (complessivamente 70 milioni di euro) e l'investimento finalizzato al dragaggio dei fondali (5 milioni di euro) che sta completando il relativo iter approvativo e consentirà di mantenere la profondità dei fondali a 18 metri, prerogativa dello scalo». Queste le parole del presidente Paolo Piacenza: «Il 2025 conferma la centralità del porto di Gioia Tauro nei traffici marittimi internazionali. L'intensa attività di programmazione infrastrutturale, definita per dare supporto all'ulteriore sviluppo dello scalo, investendo ingenti risorse senza interrompere nemmeno un giorno l'operatività del terminal a tutela della crescita e dell'occupazione, ha un duplice obiettivo: in primo luogo, confermare e incentivare la naturale vocazione dello scalo nel settore del "transhipment", per scalare nuove posizioni di vertice nel circuito internazionale europeo e del Mediterraneo; nel contempo, assicurare una maggiore infrastrutturazione all'avanguardia, per stimolare la nascita di posti di lavori specializzati, con il chiaro obiettivo di fare di Gioia Tauro un polo intermodale di riferimento per l'intero Mezzogiorno». Piacenza conclude con una sottolineatura in cui condivide il successo con «anche con i nostri terminalisti»: hanno dimostrato «un forte attaccamento allo scalo, definendo i propri piani di sviluppo attraverso importanti misure di investimento».

## Gioia Tauro supera ogni traguardo: nel 2025 sfiorati i 4,5 milioni di Teu

GIOIA TAURO - Il 2025 si chiude come l'anno dei record per il porto di Gioia Tauro, che consolida la propria leadership nazionale nel traffico container e rafforza il suo ruolo di primo piano nel panorama portuale del Mediterraneo. Lo scalo calabrese ha movimentato circa 4,5 milioni di Teu, segnando una crescita del 14% rispetto all'anno precedente e superando per la prima volta nella sua storia la soglia dei quattro milioni di container. Un risultato che va oltre le aspettative iniziali e che testimonia la capacità del porto di reagire efficacemente a un contesto internazionale complesso, caratterizzato dalle ricadute della direttiva europea ETS e dalle tensioni geopolitiche legate alla crisi del Mar Rosso, fattori che avrebbero potuto incidere negativamente sui flussi commerciali globali. Al contrario, Gioia Tauro ha dimostrato solidità e resilienza, rafforzando ulteriormente la propria centralità nei traffici marittimi. Collegato a 120 porti nel mondo, di cui 60 nel bacino del Mediterraneo, lo scalo si conferma hub strategico per i principali armatori di riferimento, in particolare MSC e Grimaldi, che continuano a scegliere Gioia Tauro come nodo chiave delle proprie rotte di transhipment. Alla base dei risultati vi è una stretta sinergia tra pubblico e privato, sostenuta da una decisa politica di sviluppo infrastrutturale portata avanti dall'Autorità di Sistema Portuale, guidata dal presidente Paolo Piacenza. Tra gli interventi più rilevanti figurano i lavori di elettrificazione delle banchine, per un investimento complessivo di circa 70 milioni di euro, e il progetto di dragaggio dei fondali, dal valore di 5 milioni di euro, che consentirà di mantenere la profondità a 18 metri, caratteristica unica in Italia. "Il 2025 conferma la centralità del porto di Gioia Tauro nei traffici marittimi internazionali ha dichiarato Piacenza. L'intensa attività di programmazione infrastrutturale, portata avanti senza interrompere l'operatività del terminal, ha un duplice obiettivo: rafforzare la vocazione naturale dello scalo nel transhipment e, al tempo stesso, dotarlo di infrastrutture all'avanguardia per favorire occupazione qualificata e lo sviluppo di un hub intermodale di riferimento per l'intero Mezzogiorno". Nel dettaglio, la Medcenter Container Terminal ha movimentato 4.490.566 Teu, con un incremento di circa mezzo milione di Teu rispetto al 2024. Un dato che conferma il ruolo strategico di Gioia Tauro anche per il sistema economico nazionale: lo scalo gestisce infatti circa il 40% della movimentazione di merci internazionali dirette al mercato italiano ed è l'unico porto del Paese in grado di accogliere stabilmente le mega portacontainer impiegate sulle rotte transoceaniche. La combinazione tra fondali profondi, infrastrutture avanzate e una posizione geografica baricentrica tra Suez e Gibilterra continua dunque a rendere Gioia Tauro un asset fondamentale per la competitività del sistema portuale italiano e per le catene logistiche globali.



## Port News

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

### Movimentazione record per il porto di Gioia Tauro

Il porto di Gioia Tauro ha archiviato il 2025 con una movimentazione record di 4,5 milioni di TEU e un incremento del 14% su base annuale. In una nota, la Port Authority locale ha evidenziato come il porto sia riuscito brillantemente a far fronte alle diverse sfide poste sia dal mercato che dallo scenario politico globale. Nonostante le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso, che avrebbero, entrambi, potuto determinare un cambio di rotta nella traiettoria dei traffici globali, il porto di Gioia Tauro ha retto. E ha, evidentemente, retto bene, abbattendo così, per la prima volta nella sua storia, il muro dei quattro milioni afferma l'Autorità di Sistema. Il 2025 conferma la centralità del Porto di Gioia Tauro nei traffici marittimi internazionali ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Paolo Piacenza, che ha sottolineato come l'intensa attività di programmazione infrastrutturale, definita per dare supporto all'ulteriore sviluppo dello scalo, abbia un duplice obiettivo: da una parte, confermare e incentivare la naturale vocazione dello scalo nel settore del transhipment, dall'altra assicurare una maggiore infrastrutturazione all'avanguardia, per stimolare la nascita di posti di lavori specializzati, con il chiaro obiettivo di fare di Gioia Tauro un hub intermodale di riferimento per l'intero Mezzogiorno. Si tratta di un intenso lavoro gestito in piena sinergia, anche, con i nostri Terminalisti, che hanno dimostrato un forte attaccamento allo scalo, definendo i propri piani di sviluppo attraverso importanti misure di investimento ha spiegato Piacenza.



## Gioia Tauro, sfiora i 4,5 milioni di teus e si conferma il primo porto italiano per la movimentazione container

È il record dei record. Così si può definire il 2025 per il **porto** di **Gioia Tauro**, che ha chiuso l'anno con una movimentazione di circa 4,5 milioni di teus, andando oltre ogni più rosea aspettativa. Una crescita che ha visto la curva percentuale del traffico container segnare un aumento del 14 per cento, cristallizzando, anche quest'anno, l'incontrastata leadership nazionale dello scalo calabrese, che si posiziona altresì tra i numeri primi della portualità internazionale del Mediterraneo. Nel 2025, il **porto** di **Gioia Tauro** ha, così, dimostrato di riuscire brillantemente a far fronte alle diverse sfide poste sia dal mercato sia dallo scenario politico globale. Nonostante, infatti, le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso, che avrebbero, entrambi, potuto determinare un cambio di rotta nella traiettoria dei traffici globali, il **porto** di **Gioia Tauro** ha retto. E ha, evidentemente, retto bene, abbattendo così, per la prima volta nella sua storia, il muro dei quattro milioni. Collegato a 120 porti nel mondo, di cui 60 nel Mediterraneo, si è, infatti, confermato **porto** strategico per i suoi armatori di riferimento (MSC e Grimaldi), che hanno continuato a scegliere e a preferire lo scalo portuale di **Gioia Tauro**. Numeri importanti ottenuti grazie ad una vincente sinergia posta in essere tra pubblico e privato, che ha visto l'Ente, guidato dal Presidente Paolo Piacenza, adottare con vigore la propria politica di sviluppo a sostegno della sua infrastrutturazione, animata da alcuni interventi specificamente mirati ad assicurare una sempre maggiore capacità competitiva internazionale. Tra questi, la realizzazione dei lavori di elettrificazione delle banchine, per un totale complessivo pari a 70 milioni di euro, e l'investimento finalizzato al dragaggio dei fondali, che sta completando il relativo iter approvativo e che consentirà di mantenere la profondità dei fondali a 18 metri, prerogativa dello scalo, pari a 5 milioni di euro. Al riguardo, il Presidente Paolo Piacenza afferma: " Il 2025 conferma la centralità del **Porto** di **Gioia Tauro** nei traffici marittimi internazionali. L'intensa attività di programmazione infrastrutturale, definita per dare supporto all'ulteriore sviluppo dello scalo, investendo ingenti risorse senza interrompere nemmeno un giorno l'operatività del terminal a tutela della crescita e dell'occupazione, ha un duplice obiettivo. In primo luogo, confermare e incentivare la naturale vocazione dello scalo nel settore del transhipment, per scalare nuove posizioni di vertice nel circuito internazionale europeo e del Mediterraneo. Nel contempo, assicurare una maggiore infrastrutturazione all'avanguardia, per stimolare la nascita di posti di lavori specializzati, con il chiaro obiettivo di fare di **Gioia Tauro** un hub intermodale di riferimento per l'intero Mezzogiorno. Si tratta di un intenso lavoro gestito in piena sinergia, anche, con i nostri Terminalisti, che hanno dimostrato



01/13/2026 15:46 Redazione Seareporter

È il record dei record. Così si può definire il 2025 per il porto di Gioia Tauro, che ha chiuso l'anno con una movimentazione di circa 4,5 milioni di teus, andando oltre ogni più rosea aspettativa. Una crescita che ha visto la curva percentuale del traffico container segnare un aumento del 14 per cento, cristallizzando, anche quest'anno, l'incontrastata leadership nazionale dello scalo calabrese, che si posiziona altresì tra i numeri primi della portualità internazionale del Mediterraneo. Nel 2025, il porto di Gioia Tauro ha, così, dimostrato di riuscire brillantemente a far fronte alle diverse sfide poste sia dal mercato sia dallo scenario politico globale. Nonostante, infatti, le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso, che avrebbero, entrambi, potuto determinare un cambio di rotta nella traiettoria dei traffici globali, il porto di Gioia Tauro ha retto. E ha, evidentemente, retto bene, abbattendo così, per la prima volta nella sua storia, il muro dei quattro milioni. Collegato a 120 porti nel mondo, di cui 60 nel Mediterraneo, si è, infatti, confermato porto strategico per i suoi armatori di riferimento (MSC e Grimaldi), che hanno continuato a scegliere e a preferire lo scalo portuale di Gioia Tauro. Numeri importanti ottenuti grazie ad una vincente sinergia posta in essere tra pubblico e privato, che ha visto l'Ente, guidato dal Presidente Paolo Piacenza, adottare con vigore la propria politica di sviluppo a sostegno della sua infrastrutturazione, animata da alcuni interventi specificamente mirati ad assicurare una sempre maggiore capacità competitiva internazionale. Tra questi, la realizzazione dei lavori di elettrificazione delle banchine, per un totale complessivo pari a 70 milioni di euro, e l'investimento finalizzato al dragaggio dei fondali, che sta completando il relativo iter approvativo e che consentirà di mantenere la profondità dei fondali a 18 metri, prerogativa dello scalo, pari a 5 milioni di euro. Al riguardo, il Presidente Paolo Piacenza afferma: " Il 2025 conferma la centralità del



## Sea Reporter

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

---

un forte attaccamento allo scalo, definendo i propri piani di sviluppo attraverso importanti misure di investimento ". Con lo sguardo rivolto ai numeri, in particolare, la Medcenter Container Terminal ha movimentato 4.490.566 teus, con una crescita complessiva di mezzo milione di teus in più rispetto al 2024. Un risultato straordinario che evidenzia, altresì, la capacità dello scalo di incidere sulla buona riuscita della politica economica di import/export nazionale, essendo appunto l'unica porta di ingresso per le mega portacontainer che solcano le rotte transoceaniche per giungere in Italia. Una incidenza straordinaria che vede lo scalo di Gioia Tauro gestire il 40 per cento della movimentazione della merce internazionale nel mercato nazionale, grazie alla profondità dei suoi fondali (unico in Italia a 18 metri), alla sua alta infrastrutturazione e, non ultimo, alla centralità della sua posizione tra il canale di Suez e lo stretto di Gibilterra.

## Ship Mag

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

### Gioia Tauro si conferma il primo porto italiano nella movimentazione dei container

Nel 2025 la movimentazione ha raggiunto quota 4,5 milioni di teu: non era mai accaduto nella storia dello scalo Gioia Tauro - È il record assoluto per il porto di Gioia Tauro che ha chiuso il 2025 con una movimentazione di circa 4,5 milioni di teu. Una crescita che ha visto la curva percentuale del traffico container segnare un aumento del 14%. Nel 2025, il porto di Gioia Tauro ha, così, dimostrato di riuscire brillantemente a far fronte alle diverse sfide generate dalla direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso superando per la prima volta nella sua storia la quota di quattro milioni di teu. "Collegato a 120 porti nel mondo, di cui 60 nel Mediterraneo, si è, infatti, confermato porto strategico per i suoi armatori di riferimento (Msc e Grimaldi), che hanno continuato a scegliere e a preferire lo scalo portuale di Gioia Tauro", spiega l'Authority in una nota. E' stato un anno scandito anche da interventi importanti come la realizzazione dei lavori di elettrificazione delle banchine, per un totale complessivo pari a 70 milioni di euro, e l'investimento finalizzato al dragaggio dei fondali, che sta completando il relativo iter approvativo e che consentirà di mantenere la profondità dei fondali a 18 metri, prerogativa dello scalo, pari a 5 milioni di euro. "Il 2025 conferma la centralità del Porto di Gioia Tauro nei traffici marittimi internazionali. L'intensa attività di programmazione infrastrutturale, definita per dare supporto all'ulteriore sviluppo dello scalo, investendo ingenti risorse senza interrompere nemmeno un giorno l'operatività del terminal a tutela della crescita e dell'occupazione, ha un duplice obiettivo. In primo luogo, confermare e incentivare la naturale vocazione dello scalo nel settore del transhipment, per scalare nuove posizioni di vertice nel circuito internazionale europeo e del Mediterraneo. Nel contempo, assicurare una maggiore infrastrutturazione all'avanguardia, per stimolare la nascita di posti di lavori specializzati, con il chiaro obiettivo di fare di Gioia Tauro un hub intermodale di riferimento per l'intero Mezzogiorno", spiega il presidente del porto Paolo Piacenza. Nel dettaglio Medcenter Container Terminal ha movimentato 4.490.566 teu, con una crescita complessiva di mezzo milione di teu in più rispetto al 2024. "Un risultato straordinario che evidenzia, altresì, la capacità dello scalo di incidere sulla buona riuscita della politica economica di import/export nazionale, essendo appunto l'unica porta di ingresso per le mega portacontainer che solcano le rotte transoceaniche per giungere in Italia", prosegue l'Authority.



Ship Mag  
Gioia Tauro si conferma il primo porto italiano nella movimentazione dei container  
01/13/2026 14:55

Nel 2025 la movimentazione ha raggiunto quota 4,5 milioni di teu: non era mai accaduto nella storia dello scalo Gioia Tauro - È il record assoluto per il porto di Gioia Tauro che ha chiuso il 2025 con una movimentazione di circa 4,5 milioni di teu. Una crescita che ha visto la curva percentuale del traffico container segnare un aumento del 14%. Nel 2025, il porto di Gioia Tauro ha, così, dimostrato di riuscire brillantemente a far fronte alle diverse sfide generate dalla direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso superando per la prima volta nella sua storia la quota di quattro milioni di teu. "Collegato a 120 porti nel mondo, di cui 60 nel Mediterraneo, si è, infatti, confermato porto strategico per i suoi armatori di riferimento (Msc e Grimaldi), che hanno continuato a scegliere e a preferire lo scalo portuale di Gioia Tauro", spiega l'Authority in una nota. E' stato un anno scandito anche da interventi importanti come la realizzazione dei lavori di elettrificazione delle banchine, per un totale complessivo pari a 70 milioni di euro, e l'investimento finalizzato al dragaggio dei fondali, che sta completando il relativo iter approvativo e che consentirà di mantenere la profondità dei fondali a 18 metri, prerogativa dello scalo, pari a 5 milioni di euro. "Il 2025 conferma la centralità del Porto di Gioia Tauro nei traffici marittimi internazionali. L'intensa attività di programmazione infrastrutturale, definita per dare supporto all'ulteriore sviluppo dello scalo, investendo ingenti risorse senza interrompere nemmeno un giorno l'operatività del terminal a tutela della crescita e dell'occupazione, ha un duplice obiettivo. In primo luogo, confermare e incentivare la naturale vocazione dello scalo nel settore del transhipment, per scalare nuove posizioni di vertice nel circuito internazionale europeo e del Mediterraneo. Nel contempo, assicurare una maggiore infrastrutturazione all'avanguardia, per stimolare la nascita di posti di lavori specializzati, con il chiaro obiettivo di fare di Gioia Tauro un hub intermodale di riferimento per l'intero Mezzogiorno", spiega il presidente del porto Paolo Piacenza. Nel dettaglio Medcenter Container Terminal ha movimentato 4.490.566 teu, con una crescita complessiva di mezzo milione di teu in più rispetto al 2024. "Un risultato straordinario che evidenzia, altresì, la capacità dello scalo di incidere sulla buona riuscita della politica economica di import/export nazionale, essendo appunto l'unica porta di ingresso per le mega portacontainer che solcano le rotte transoceaniche per giungere in Italia", prosegue l'Authority.

## Gioia Tauro, 2025 da record assoluto per il porto: è il migliore in Italia per la movimentazione container | DATI

Traffico container in crescita del 14%: lo scalo calabrese supera per la prima volta quota quattro milioni e conferma la leadership nazionale nel Mediterraneo. È il record dei record. Così si può definire il 2025 per il **porto** di Gioia Tauro, che ha chiuso l'anno con una movimentazione di circa 4,5 milioni di teus, andando oltre ogni più rosea aspettativa. Una crescita che ha visto la curva percentuale del traffico container segnare un aumento del 14 per cento, cristallizzando, anche quest'anno, l'incontrastata leadership nazionale dello scalo calabrese, che si posiziona altresì tra i numeri primi della portualità internazionale del Mediterraneo. Nel 2025, il **porto** di Gioia Tauro ha, così, dimostrato di riuscire brillantemente a far fronte alle diverse sfide poste sia dal mercato sia dallo scenario politico globale. Nonostante, infatti, le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso, che avrebbero, entrambi, potuto determinare un cambio di rotta nella traiettoria dei traffici globali, il **porto** di Gioia Tauro ha retto. E ha, evidentemente, retto bene, abbattendo così, per la prima volta nella sua storia, il muro dei quattro milioni. Collegato a 120 porti nel mondo, di cui 60 nel Mediterraneo, si è, infatti, confermato **porto** strategico per i suoi armatori di riferimento (MSC e Grimaldi), che hanno continuato a scegliere e a preferire lo scalo portuale di Gioia Tauro. Numeri importanti ottenuti grazie ad una vincente sinergia posta in essere tra pubblico e privato, che ha visto l'Ente, guidato dal Presidente Paolo Piacenza, adottare con vigore la propria politica di sviluppo a sostegno della sua infrastrutturazione, animata da alcuni interventi specificamente mirati ad assicurare una sempre maggiore capacità competitiva internazionale. Tra questi, la realizzazione dei lavori di elettrificazione delle banchine, per un totale complessivo pari a 70 milioni di euro, e l'investimento finalizzato al dragaggio dei fondali, che sta completando il relativo iter approvativo e che consentirà di mantenere la profondità dei fondali a 18 metri, prerogativa dello scalo, pari a 5 milioni di euro. Al riguardo, il Presidente Paolo Piacenza afferma: " Il 2025 conferma la centralità del **Porto** di Gioia Tauro nei traffici marittimi internazionali. L'intensa attività di programmazione infrastrutturale, definita per dare supporto all'ulteriore sviluppo dello scalo, investendo ingenti risorse senza interrompere nemmeno un giorno l'operatività del terminal a tutela della crescita e dell'occupazione, ha un duplice obiettivo. In primo luogo, confermare e incentivare la naturale vocazione dello scalo nel settore del transhipment, per scalare nuove posizioni di vertice nel circuito internazionale europeo e del Mediterraneo. Nel contempo, assicurare una maggiore infrastrutturazione all'avanguardia, per stimolare la nascita di posti di lavoro specializzati, con il chiaro obiettivo di fare di Gioia Tauro un hub intermodale di riferimento per l'intero Mezzogiorno. Si tratta di un intenso lavoro gestito in piena sinergia, anche,



## Stretto Web

**Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia**

---

con i nostri Terminalisti, che hanno dimostrato un forte attaccamento allo scalo, definendo i propri piani di sviluppo attraverso importanti misure di investimento ". Con lo sguardo rivolto ai numeri, in particolare, la Medcenter Container Terminal ha movimentato 4.490.566 teus, con una crescita complessiva di mezzo milione di teus in più rispetto al 2024. Un risultato straordinario che evidenzia, altresì, la capacità dello scalo di incidere sulla buona riuscita della politica economica di import/export nazionale, essendo appunto l'unica porta di ingresso per le mega portacontainer che solcano le rotte transoceaniche per giungere in Italia. Una incidenza straordinaria che vede lo scalo di Gioia Tauro gestire il 40 per cento della movimentazione della merce internazionale nel mercato nazionale, grazie alla profondità dei suoi fondali (unico in Italia a 18 metri), alla sua alta infrastrutturazione e, non ultimo, alla centralità della sua posizione tra il canale di Suez e lo stretto di Gibilterra.



## The Medi Telegraph

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

### Gioia Tauro, è record storico: movimentati 4,5 milioni di teu

Lo scalo calabrese ha preso il volo: nel 2025 il traffico container è cresciuto del 14%. Piacenza: "Siamo hub di riferimento per tutto il Sud" Il porto di Gioia Tauro ha chiuso il 2025 con una movimentazione di circa 4,5 milioni di teu. E' il record storico per il porto calabrese. Una crescita che ha visto la curva percentuale del traffico container segnare un aumento del 14 per cento "cristallizzando, anche quest'anno, l'incontrastata leadership nazionale dello scalo calabrese" spiega l'Authority in una nota. "Nel 2025, il porto di Gioia Tauro ha, così, dimostrato di riuscire brillantemente a far fronte alle diverse sfide poste sia dal mercato sia dallo scenario politico globale. Nonostante, infatti, le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso, che avrebbero, entrambi, potuto determinare un cambio di rotta nella traiettoria dei traffici globali, il porto di Gioia Tauro ha retto. E ha, evidentemente, retto bene, abbattendo così, per la prima volta nella sua storia, il muro dei quattro milioni".

The Medi Telegraph

Gioia Tauro, è record storico: movimentati 4,5 milioni di teu



01/13/2026 15:46

Lo scalo calabrese ha preso il volo: nel 2025 il traffico container è cresciuto del 14%. Piacenza: "Siamo hub di riferimento per tutto il Sud" Il porto di Gioia Tauro ha chiuso il 2025 con una movimentazione di circa 4,5 milioni di teu. E' il record storico per il porto calabrese. Una crescita che ha visto la curva percentuale del traffico container segnare un aumento del 14 per cento "cristallizzando, anche quest'anno, l'incontrastata leadership nazionale dello scalo calabrese" spiega l'Authority in una nota. "Nel 2025, il porto di Gioia Tauro ha, così, dimostrato di riuscire brillantemente a far fronte alle diverse sfide poste sia dal mercato sia dallo scenario politico globale. Nonostante, infatti, le difficoltà generate dalle conseguenze della direttiva europea Ets e dalla crisi del Mar Rosso, che avrebbero, entrambi, potuto determinare un cambio di rotta nella traiettoria dei traffici globali, il porto di Gioia Tauro ha retto. E ha, evidentemente, retto bene, abbattendo così, per la prima volta nella sua storia, il muro dei quattro milioni".

## Il Nautilus

### Focus

## L'EU-ETS al 100% e i vettori aumentano le sovrapposizioni sulle emissioni per il 2026

(Slide courtesy Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica) Dal 1° gennaio 2026, il Sistema di Scambio delle Emissioni dell'UE (EU-ETS) impone la copertura al 100% delle emissioni marittime come metano e protossido di azoto, portando a forti aumenti di sovrapprezzo tra le grandi compagnie di navigazione Bruxelles. Il Carbon Market Report 2025, pubblicato dalla Commissione Europea a dicembre, mostra che il Sistema di Scambio delle Emissioni dell'UE (EU-ETS) è stato importante per le significative riduzioni delle emissioni nei settori energetico e industriale per tutto il 2024. Il Sistema Europeo di Scambio delle Emissioni ora è entrato in una fase cruciale per il trasporto marittimo, raggiungendo la piena copertura delle emissioni a partire dal 1° gennaio 2026. Le compagnie di navigazione devono restituire le quote che coprono il 100% delle emissioni verificate da navi con un taglio lordo superiore a 5.000 tonnellate lorde (GT) che fanno scalo nei porti UE o SEE (Spazio Economico Europeo), contro il 70% nel 2025 e il 40% nel 2024. I viaggi intra-SEE e le soste portuali comportano piena responsabilità sulle emissioni; i viaggi da o verso porti non SEE rappresentano il 50% - il che potrebbe influenzare le principali rotte commerciali come Asia-Nord Europa e le rotte transatlantiche. I dati di conformità mostrano un'elevata adesione, con oltre il 99% delle emissioni di CO<sub>2</sub> del 2024 coperte dalle quote restituite entro il 30 settembre 2025. Ora - da gennaio 2026 - saranno incluse le emissioni di metano (CH<sub>4</sub>) e ossido di azoto (N<sub>2</sub>O) nel sistema EU-ETS, calcolate su base equivalente di CO<sub>2</sub>. Si allarga così il campo - oltre la CO<sub>2</sub> - responsabile della maggior parte delle 89,8 milioni di tonnellate di emissioni marittime verificate del 2024; inoltre, ciò porta a ulteriori quote concesse nei settori dell'elettricità, dell'industria e marittimo, per un totale di 1.185.420.090 emesse durante il 2026. Fattori di emissione aggiornati aumentano ulteriormente i costi di conformità: olio combustibile pesante (HSFO, High Sulphur Fuel Oil) passa da 3.114 tonnellate di CO<sub>2</sub> e per tonnellata bruciata a 3.163, VLSFO (Very Low Sulfur Fuel Oil) a 3.200 e gasolio marino (MGO, Marine Gas Oil) a 3.255. Questi aggiustamenti, uniti a requisiti di copertura completa, fanno aumentare i costi molto bassi del gasolio combustibile solforoso del 45%, da 220 a 319 dollari per tonnellata nei viaggi intra-UE. Le compagnie dovranno compensare tutte le emissioni di CO<sub>2</sub>, con inevitabili ricadute sui costi per i clienti. Infatti, i vettori di lungo corso stanno trasferendo costi maggiori grazie a maggiori sovracommissioni sulle emissioni: le tariffe tra Asia e Nord Europa e Mediterraneo/Nord America/USA variano da \$114-168 per unità equivalente di quaranta piedi (FEU); Asia e Mediterraneo da \$80 - 130/FEU rispettivamente, mentre Mediterraneo/Nord America tra \$151-236/FEU; gli aumenti dei prezzi tra Nord Europa e Stati Uniti spesso superano il 40-50% a causa dei prezzi delle EUA (European Union Allowance) a livelli di euro 75-80. Alcune compagnie



(Slide courtesy Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica) Dal 1° gennaio 2026, il Sistema di Scambio delle Emissioni dell'UE (EU-ETS) impone la copertura al 100% delle emissioni marittime come metano e protossido di azoto, portando a forti aumenti di sovrapprezzo tra le grandi compagnie di navigazione Bruxelles. Il Carbon Market Report 2025, pubblicato dalla Commissione Europea a dicembre, mostra che il Sistema di Scambio delle Emissioni dell'UE (EU-ETS) è stato importante per le significative riduzioni delle emissioni nei settori energetico e industriale per tutto il 2024. Il Sistema Europeo di Scambio delle Emissioni ora è entrato in una fase cruciale per il trasporto marittimo, raggiungendo la piena copertura delle emissioni a partire dal 1° gennaio 2026. Le compagnie di navigazione devono restituire le quote che coprono il 100% delle emissioni verificate da navi con un taglio lordo superiore a 5.000 tonnellate lorde (GT) che fanno scalo nei porti UE o SEE (Spazio Economico Europeo), contro il 70% nel 2025 e il 40% nel 2024. I viaggi intra-SEE e le soste portuali comportano piena responsabilità sulle emissioni; i viaggi da o verso porti non SEE rappresentano il 50% - il che potrebbe influenzare le principali rotte commerciali come Asia-Nord Europa e le rotte transatlantiche. I dati di conformità mostrano un'elevata adesione, con oltre il 99% delle emissioni di CO<sub>2</sub> del 2024 coperte dalle quote restituite entro il 30 settembre 2025. Ora - da gennaio 2026 - saranno incluse le emissioni di metano (CH<sub>4</sub>) e ossido di azoto (N<sub>2</sub>O) nel sistema EU-ETS, calcolate su base equivalente di CO<sub>2</sub>. Si allarga così il campo - oltre la CO<sub>2</sub> - responsabile della maggior parte delle 89,8 milioni di tonnellate di emissioni marittime verificate del 2024; inoltre, ciò porta a ulteriori quote concesse nei settori dell'elettricità, dell'industria e marittimo, per un totale di 1.185.420.090 emesse durante il 2026. Fattori di emissione aggiornati aumentano ulteriormente i costi di conformità: olio

## Il Nautilus

### Focus

---

di navigazione stanno valutando strategie che possano combinare le tariffe UE- ETS con le tariffe marittime di FuelEU, con l'obiettivo di ridurre l'intensità dei gas serra dei combustibili marini con l'aumento dei prezzi dei biocarburanti. Intanto, lo scorso 11 gennaio 2026, AP Moller-Maersk ha presentato piani per aumentare l'uso dell'etanolo come combustibile verde e ridurre la dipendenza dal metanolo proveniente dalla Cina, al fine di raggiungere obiettivi di neutralità netta in un contesto di regolamentazioni sulle emissioni sempre più inasprite e di catene di approvvigionamento instabili. Strategie, queste, che segnalano una spinta intensificata del settore marittimo a ridurre le emissioni di carbonio, con i ricavi dell'EU-ETS che finanziano fondi per l'innovazione e riduzioni dei limiti di tetto che mirano a tagli delle emissioni del 62% entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005. Oltre ad affrontare anche una ricalibrazione dell'economia dei bunker con la resa completa delle emissioni prevista per settembre 2027. Anche per il settore della logistica - da gennaio 2026 - significa prepararsi a una gestione più attenta dei costi e dei flussi; un aumento dei sovrapprezzi ETS si riflette sui costi di import/export e sulle tariffe dei trasportatori terrestri che operano a ridosso dei porti; occorre prepararsi in tempo se si vuole trasformare questa sfida normativa in opportunità di sviluppo concreto. Su tale argomento, importante per lo shipping europeo e globale, rimandiamo allo studio - "Il sistema ETS marittimo: evoluzione normativa, criticità nazionali e prospettive per lo sviluppo di strumenti finanziari nei mercati del carbonio"- elaborato dal Prof. Ugo Patroni Griffi, Ordinario di Diritto Commerciale e Infrastrutture e Logistica Sostenibili, Università Aldo Moro **Bari** e dal Prof. Marcello Minenna, Componente della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, già direttore dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli. (art, Il Nautilus 22 Luglio 2025). La Commissione Europea condurrà una revisione dell'EU-ETS per il trasporto marittimo in questo 2026. Questa recensione valuterà: - una potenziale estensione del sistema alle navi sotto i 5.000 GT, ma non sotto i 400 GT; - e sviluppi rilevanti presso l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO). Le riforme dell'EU-ETS rappresentano solo una parte di un'ondata più ampia di cambiamenti normativi che riguardano il settore marittimo a partire da gennaio 2026. Abele Carruezzo.

## Rina e Hpc accelerano la trasformazione green e digitale dei porti del Mar Caspio

Raffaello Rusconi

Le sue società si sono aggiudicate un contratto quinquennale per il progetto dell'Organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa (Osce) Rina , gruppo multinazionale di consulenza ingegneristica, ispezione e certificazione, e Hpc Hamburg Port Consulting , società leader nella consulenza per porti, terminal e logistica con una solida esperienza nella digitalizzazione sostenibile e nelle operazioni ferroviarie intermodali, si sono aggiudicate un contratto quinquennale per il progetto dell'Organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa (Osce) Promuovere porti verdi e connettività nella regione del Mar Caspio (Promoting Green Ports and Connectivity in the Caspian Sea Region). L'Ufficio del Coordinatore Osce per le attività economico-ambientali (Oceea) ha avviato il progetto green ports per supportare un numero selezionato di porti nel Mar Caspio e nel Mar Nero Baku in Azerbaigian, Aktau e Kuryk in Kazakistan Turkmenbashi in Turkmenistan e Batumi in Georgia nella gestione della crescente domanda di transiti, migliorandone al contempo la sostenibilità. Il progetto mira a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti attraverso l'adozione di energie rinnovabili, il miglioramento dell'efficienza energetica, l'innovazione digitale e le tecnologie di connettività, promuovendo l'azione per il clima. L'iniziativa include, inoltre, una componente specifica dedicata alla parità di genere, riconoscendo l'empowerment femminile nei porti come un ambito trasformativo. Un quadro completo per lo sviluppo sostenibile dei porti La Fase III si basa sui risultati delle fasi precedenti e introduce un modello articolato in cinque pilastri, rafforzati dalla cooperazione regionale: integrazione delle energie rinnovabili, resilienza climatica, sistemi di monitoraggio digitale, parità di genere e formazione . Nel corso del programma quinquennale, Rina e Hpc supporteranno l'Osce nel fornire a ciascun porto analisi e piani d'azione su misura per promuovere operazioni a basse emissioni e il monitoraggio ambientale, insieme alle specifiche tecniche per investimenti pilota e misure di rafforzamento istituzionale. Le principali aree di intervento includono studi di fattibilità per l'energia rinnovabile e l'adattamento climatico, la progettazione di sistemi di monitoraggio ambientale e digitale, l'implementazione di politiche sensibili alla dimensione di genere e un programma di formazione che combina corsi online con una visita di studio presso porti europei di riferimento. Coordinando queste iniziative in più Paesi, il progetto favorisce la cooperazione tra Azerbaigian, Kazakistan, Turkmenistan e Georgia, contribuendo ad allineare le strategie nazionali dei porti e a rafforzare la resilienza lungo il Middle Corridor. Giulia Manconi , rappresentante Osce, ha dichiarato: «L'Osce è impegnata a promuovere sostenibilità, connettività e sicurezza nella regione del Caspio e oltre. Con questa nuova fase, stiamo aiutando cinque porti strategici a garantire la sostenibilità, l'operatività e la resilienza a lungo termine dei collegamenti commerciali e di trasporto



01/13/2026 09:26

Raffaello Rusconi

Le sue società si sono aggiudicate un contratto quinquennale per il progetto dell'Organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa (Osce) Rina , gruppo multinazionale di consulenza ingegneristica, ispezione e certificazione, e Hpc Hamburg Port Consulting , società leader nella consulenza per porti, terminal e logistica con una solida esperienza nella digitalizzazione sostenibile e nelle operazioni ferroviarie intermodali, si sono aggiudicate un contratto quinquennale per il progetto dell'Organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa (Osce) "Promuovere porti verdi e connettività nella regione del Mar Caspio" ("Promoting Green Ports and Connectivity in the Caspian Sea Region"). L'Ufficio del Coordinatore Osce per le attività economico-ambientali (Oceea) ha avviato il progetto "green ports" per supportare un numero selezionato di porti nel Mar Caspio e nel Mar Nero - Baku in Azerbaigian, Aktau e Kuryk in Kazakistan Turkmenbashi in Turkmenistan e Batumi in Georgia - nella gestione della crescente domanda di transiti, migliorandone al contempo la sostenibilità. Il progetto mira a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti attraverso l'adozione di energie rinnovabili, il miglioramento dell'efficienza energetica, l'innovazione digitale e le tecnologie di connettività, promuovendo l'azione per il clima. L'iniziativa include, inoltre, una componente specifica dedicata alla parità di genere, riconoscendo l'empowerment femminile nei porti come un ambito trasformativo. Un quadro completo per lo sviluppo sostenibile dei porti La Fase III si basa sui risultati delle fasi precedenti e introduce un modello articolato in cinque pilastri, rafforzati dalla cooperazione regionale: integrazione delle energie rinnovabili, resilienza climatica, sistemi di monitoraggio digitale, parità di genere e formazione . Nel corso del programma quinquennale, Rina e Hpc supporteranno l'Osce nel fornire a ciascun porto analisi e piani d'azione su misura per promuovere operazioni a basse emissioni e il



## Industria Italiana

### Focus

---

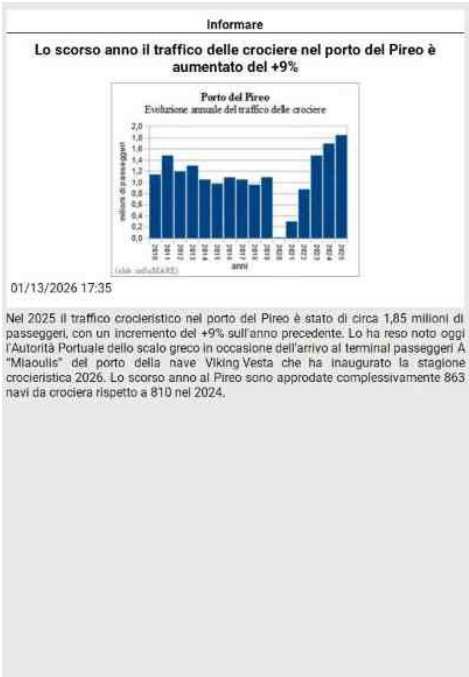
tra Asia Centrale ed Europa, anche attraverso l'implementazione di soluzioni concrete basate su energie rinnovabili e resilienza climatica, avanzando al contempo innovazione digitale e inclusione. Collaborare con Rina e Hpc facilita la condivisione di conoscenze tra regioni e ci consente di portare competenze tecniche di alto livello e le migliori pratiche internazionali a supporto della connettività sostenibile». Cristina Migliaro , head of Advisory & Consulting Engineering Project Management di Rina, ha affermato: «Sostenere l'iniziativa Green Ports dell'Osce è un'opportunità per trasformare la nostra esperienza in ingegneria, certificazione e sostenibilità in un impatto concreto. Combinando innovazione tecnica con la nostra esperienza nei progetti di transizione energetica, puntiamo ad aiutare i porti del Mar Caspio e del Mar Nero a rafforzare le loro prestazioni ambientali e a prepararsi alla prossima generazione di infrastrutture marittime verdi». Frank Busse , partner e vice president Europe di HPC, ha aggiunto: «Per Hpc, questa collaborazione significa dare la possibilità alle autorità portuali locali e agli stakeholder di prendere decisioni informate e sostenibili. Il nostro obiettivo è concentrarci su miglioramenti digitali e operativi concreti che generino valore reale per i porti e per le persone che ne dipendono. Lavorando a stretto contatto con Rina e l'Osce, puntiamo a trasformare competenze globali in impatti locali lungo il Middle Corridor».

Informare

Focus

Lo scorso anno il traffico delle crociere nel porto del Pireo è aumentato del +9%

Nel 2025 il traffico **crocieristico** nel porto del Pireo è stato di circa 1,85 milioni di passeggeri, con un incremento del +9% sull'anno precedente. Lo ha reso noto oggi l'Autorità Portuale dello scalo greco in occasione dell'arrivo al terminal passeggeri A "Miaoulis" del porto della nave Viking Vesta che ha inaugurato la stagione crocieristica 2026. Lo scorso anno al Pireo sono approdate complessivamente 863 navi da crociera rispetto a 810 nel 2024.



### Affidato a RINA e HPC il progetto OSCE per la promozione dei porti verdi e la connettività nella regione del Caspio

RINA e HPC Hamburg Port Consulting (HPC) si sono aggiudicate un contratto quinquennale per il progetto dell'Organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa (OSCE) Promuovere porti verdi e connettività nella regione del Mar Caspio (Promoting Green Ports and Connectivity in the Caspian Sea Region). Una partnership internazionale per sostenere la decarbonizzazione e la trasformazione digitale dei porti del Mar Caspio, favorendo la collaborazione e la connettività lungo il Middle Corridor L' Ufficio del Coordinatore OSCE per le attività economico-ambientali (OCEEA) ha avviato il progetto green ports per supportare un numero selezionato di porti nel Mar Caspio e nel Mar Nero Baku in Azerbaijan, Aktau e Kuryk in Kazakhstan, Turkmenbashi in Turkmenistan e Batumi in Georgia nella gestione della crescente domanda di transiti, migliorandone al contempo la sostenibilità. Il progetto mira a ridurre l'impatto ambientale dei trasporti attraverso l'adozione di energie rinnovabili, il miglioramento dell'efficienza energetica, l'innovazione digitale e le tecnologie di connettività, promuovendo l'azione per il clima. L'iniziativa include, inoltre, una componente specifica dedicata alla parità di genere, riconoscendo l'empowerment femminile nei porti come un ambito trasformativo. Un quadro completo per lo sviluppo sostenibile dei porti La Fase III si basa sui risultati delle fasi precedenti e introduce un modello articolato in cinque pilastri, rafforzati dalla cooperazione regionale: integrazione delle energie rinnovabili, resilienza climatica, sistemi di monitoraggio digitale, parità di genere e formazione. Nel corso del programma quinquennale, RINA e HPC supporteranno l'OSCE nel fornire a ciascun porto analisi e piani d'azione su misura per promuovere operazioni a basse emissioni e il monitoraggio ambientale, insieme alle specifiche tecniche per investimenti pilota e misure di rafforzamento istituzionale. Le principali aree di intervento includono studi di fattibilità per l'energia rinnovabile e l'adattamento climatico, la progettazione di sistemi di monitoraggio ambientale e digitale, l'implementazione di politiche sensibili alla dimensione di genere e un programma di formazione che combina corsi online con una visita di studio presso porti europei di riferimento. Coordinando queste iniziative in più Paesi, il progetto favorisce la cooperazione tra Azerbaijan, Kazakhstan, Turkmenistan e Georgia, contribuendo ad allineare le strategie nazionali dei porti e a rafforzare la resilienza lungo il Middle Corridor. Giulia Manconi, rappresentante OSCE, ha dichiarato: «L'OSCE è impegnata a promuovere sostenibilità, connettività e sicurezza nella regione del Caspio e oltre. Con questa nuova fase, stiamo aiutando cinque porti strategici a garantire la sostenibilità, l'operatività e la resilienza a lungo termine dei collegamenti commerciali e di trasporto tra Asia Centrale ed Europa, anche attraverso l'implementazione di soluzioni concrete basate su energie rinnovabili e resilienza climatica, avanzando al contempo innovazione digitale e inclusione. Collaborare



## Informatore Navale

### Focus

---

con RINA e HPC facilita la condivisione di conoscenze tra regioni e ci consente di portare competenze tecniche di alto livello e le migliori pratiche internazionali a supporto della connettività sostenibile». Cristina Migliaro, Head of Advisory & Consulting Engineering Project Management di RINA, ha affermato: «Sostenere l'iniziativa Green Ports dell'OSCE è un'opportunità per trasformare la nostra esperienza in ingegneria, certificazione e sostenibilità in un impatto concreto. Combinando innovazione tecnica con la nostra esperienza nei progetti di transizione energetica, puntiamo ad aiutare i porti del Mar Caspio e del Mar Nero a rafforzare le loro prestazioni ambientali e a prepararsi alla prossima generazione di infrastrutture marittime verdi». Frank Busse, Partner e Vice President Europe di HPC, ha aggiunto: «Per HPC, questa collaborazione significa dare la possibilità alle autorità portuali locali e agli stakeholder di prendere decisioni informate e sostenibili. Il nostro obiettivo è concentrarci su miglioramenti digitali e operativi concreti che generino valore reale per i porti e per le persone che ne dipendono. Lavorando a stretto contatto con RINA e l'OSCE, puntiamo a trasformare competenze globali in impatti locali lungo il Middle Corridor». Impatto a lungo termine e cooperazione regionale. Al termine del progetto, i porti avranno accesso a roadmap per la transizione climatica ed energetica, progetti tecnici per iniziative pilota e una maggiore capacità istituzionale per implementare pratiche di gestione portuale sostenibile. Il progetto istituirà inoltre una piattaforma di cooperazione transnazionale tra i porti partecipanti per mantenere lo scambio di conoscenze e garantire che la trasformazione verde e digitale rimanga un obiettivo condiviso a livello regionale.



## Grimaldi celebra l'arrivo della "Grande Manila" consegnata e battezzata ieri a Shanghai

Cerimonia di consegna e battesimo per la settima nave "ammonia-ready" del gruppo armatoriale partenopeo, già pronta per il viaggio inaugurale sul servizio Asia-Europa. **Napoli**, 13 gennaio 2026 - È stata consegnata e battezzata, a Shanghai, la nuova nave Pure Car & Truck Carrier (PCTC) Grande Manila. Commissionata ai cantieri SWS (Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Company Limited) e CSTC (China Shipbuilding Trading Company Limited) - entrambi parte di China State Shipbuilding Corporation Limited (CSSC), per il Gruppo Grimaldi si tratta della settima unità ammonia-ready, ossia pronta all'utilizzo dell'ammoniaca come carburante alternativo a zero emissioni di carbonio. Con una lunghezza di 200 metri, una larghezza di 38 metri e una stazza lorda di circa 77.500 tonnellate, la Grande Manila è stata progettata per il trasporto efficiente di veicoli (auto, SUV, furgoni, ecc.), sia elettrici che alimentati da combustibili tradizionali, oltre a qualsiasi altro tipo di carico rotabile. In particolare, può caricare fino a 9.241 CEU (Car Equivalent Units), con quattro ponti idonei anche al trasporto di altri carichi rotabili, inclusi carichi pesanti fino a 250 tonnellate e con un'altezza massima di 6,5 metri. La Grande Manila rende omaggio non solo alla capitale delle Filippine, ma all'intera comunità marittima del Paese per lo straordinario contributo che offre al settore dello shipping mondiale. Il nome della nave riflette, inoltre, la crescente importanza della nazione asiatica all'interno della rete commerciale del Gruppo: dopo il recente avvio di un nuovo servizio che collega la Cina al porto di Batangas con due partenze al mese, Grimaldi punta ad ampliare la propria presenza anche in altri porti filippini, come quello di Manila. Alla cerimonia di battesimo e consegna della nuova nave hanno partecipato, tra gli altri, Zhang Wei, Vicepresidente di SWS e Luigi Pacella Grimaldi, Automotive Intercontinental Director del Gruppo Grimaldi. Il ruolo di madrina della Grande Manila è stato affidato a Doris Ho, Presidente e CEO di Magsaysay Group, importante realtà filippina nel settore del recruitment e della gestione del personale marittimo. Da dieci anni, il gruppo è partner della società di manning Grimaldi Marine Partners in una joint venture strutturata nelle Filippine, che consente oggi l'impiego di migliaia di marittimi filippini altamente qualificati sulle navi del Gruppo Grimaldi. " Con l'arrivo della Grande Manila celebriamo da un lato un nuovo, importante traguardo nell'ampliamento ed ammodernamento della nostra flotta, e dall'altro il nostro legame sempre più solido con le Filippine, un Paese con una grande tradizione marinara ", ha affermato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo Grimaldi. " I marittimi filippini rappresentano una risorsa fondamentale per la nostra flotta: professionalità, dedizione e affidabilità sono valori che contribuiscono ogni giorno alla sicurezza e all'efficienza delle nostre operazioni. Da parte nostra, anche attraverso la partnership con la famiglia Ho e Magsaysay Group, ribadiamo



01/13/2026 13:34

Cerimonia di consegna e battesimo per la settima nave "ammonia-ready" del gruppo armatoriale partenopeo, già pronta per il viaggio inaugurale sul servizio Asia-Europa. Napoli, 13 gennaio 2026 - È stata consegnata e battezzata, a Shanghai, la nuova nave Pure Car & Truck Carrier (PCTC) Grande Manila. Commissionata ai cantieri SWS (Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Company Limited) e CSTC (China Shipbuilding Trading Company Limited) - entrambi parte di China State Shipbuilding Corporation Limited (CSSC), per il Gruppo Grimaldi si tratta della settima unità ammonia-ready, ossia pronta all'utilizzo dell'ammoniaca come carburante alternativo a zero emissioni di carbonio. Con una lunghezza di 200 metri, una larghezza di 38 metri e una stazza lorda di circa 77.500 tonnellate, la Grande Manila è stata progettata per il trasporto efficiente di veicoli (auto, SUV, furgoni, ecc.), sia elettrici che alimentati da combustibili tradizionali, oltre a qualsiasi altro tipo di carico rotabile. In particolare, può caricare fino a 9.241 CEU (Car Equivalent Units), con quattro ponti idonei anche al trasporto di altri carichi rotabili, inclusi carichi pesanti fino a 250 tonnellate e con un'altezza massima di 6,5 metri. La Grande Manila rende omaggio non solo alla capitale delle Filippine, ma all'intera comunità marittima del Paese per lo straordinario contributo che offre al settore dello shipping mondiale. Il nome della nave riflette, inoltre, la crescente importanza della nazione asiatica all'interno della rete commerciale del Gruppo: dopo il recente avvio di un nuovo servizio che collega la Cina al porto di Batangas con due partenze al mese, Grimaldi punta ad ampliare la propria presenza anche in altri porti filippini, come quello di Manila. Alla cerimonia di battesimo e consegna della nuova nave hanno partecipato, tra gli altri, Zhang Wei, Vicepresidente di SWS e Luigi Pacella Grimaldi, Automotive Intercontinental Director del Gruppo Grimaldi. Il ruolo di madrina della Grande Manila è stato affidato a Doris Ho, Presidente e CEO di Magsaysay Group.

## Informatore Navale

### Focus

---

il nostro impegno per la crescita e il benessere di questo straordinario capitale umano. Al contempo, con l'aggiunta di porti filippini alla nostra rete di servizi, operati regolarmente da navi sempre più all'avanguardia, contribuiremo ulteriormente alla crescita sostenibile dell'economia del Paese ". Il viaggio inaugurale della Grande Manila inizierà questa settimana sul servizio Asia - Europe. La nave partirà da Taicang (Cina) con a bordo oltre 5.800 auto e 1.300 metri lineari di altri rotabili (autobus, camion, escavatori, pale gommate) che giungeranno in Regno Unito, Spagna e Belgio e, attraverso il trasbordo nell'hub Grimaldi di Anversa, in altre destinazioni nordeuropee e mediterranee. Dall'Europa, la nave ripartirà alla volta dell'Asia Orientale, con rientro previsto in Cina a fine aprile. Le principali tecnologie a bordo della Grande Manila La Grande Manila è dotata di un motore elettronico di ultima generazione, caratterizzato da uno dei consumi specifici di carburante più bassi della sua categoria, e rispetta i più severi limiti internazionali in materia di emissioni di CO, NOx e SOx. In particolare, grazie alle dimensioni che massimizzano la capacità di carico, al progetto nave consolidato, alle innovazioni progettuali e ad impianti di ultima generazione, la nuova nave riduce significativamente l'indice di emissioni di CO<sub>2</sub> per carico trasportato - fino al 50% rispetto a quello delle unità PCTC della precedente generazione. Inoltre, la Grande Manila ha ottenuto la notazione di classe Ammonia Ready da parte del RINA (Registro Italiano Navale), che certifica che potrà essere convertita in una fase successiva all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo a zero emissioni di carbonio. È anche dotata della predisposizione per il cold ironing, ovvero la possibilità di alimentarsi con energia elettrica da terra durante la sosta in porto, che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa green al consumo di carburanti tradizionali.

## Informazioni Marittime

### Focus

## Grimaldi celebra a Shanghai l'arrivo della "Grande Manila"

Cerimonia di consegna e battesimo per la settima nave "ammonia-ready" del gruppo armatoriale partenopeo, già pronta per il viaggio inaugurale sul servizio Asia-Europa. Grimaldi ha ricevuto in consegna ed ha battezzato ieri a Shanghai la nuova nave Pure Car & Truck Carrier (PCTC) Grande Manila. Commissionata ai cantieri SWS (Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Company Limited) e CSTC (China Shipbuilding Trading Company Limited) - entrambi parte di China State Shipbuilding Corporation Limited (CSSC), per il Gruppo Grimaldi si tratta della settima unità ammonia-ready, ossia pronta all'utilizzo dell'ammoniaca come carburante alternativo a zero emissioni di carbonio. Con una lunghezza di 200 metri, una larghezza di 38 metri e una stazza lorda di circa 77.500 tonnellate, la Grande Manila è stata progettata per il trasporto efficiente di veicoli (auto, SUV, furgoni, ecc.), sia elettrici che alimentati da combustibili tradizionali, oltre a qualsiasi altro tipo di carico rotabile. In particolare, può caricare fino a 9.241 CEU (Car Equivalent Units), con quattro ponti idonei anche al trasporto di altri carichi rotabili, inclusi carichi pesanti fino a 250 tonnellate e con un'altezza massima di 6,5 metri. La Grande Manila rende omaggio non solo alla capitale delle Filippine, ma all'intera comunità marittima del Paese per lo straordinario contributo che offre al settore dello shipping mondiale. Il nome della nave riflette, inoltre, la crescente importanza della nazione asiatica all'interno della rete commerciale del Gruppo: dopo il recente avvio di un nuovo servizio che collega la Cina al porto di Batangas con due partenze al mese, Grimaldi punta ad ampliare la propria presenza anche in altri porti filippini, come quello di Manila. Alla cerimonia di battesimo e consegna della nuova nave hanno partecipato, tra gli altri, Zhang Wei, Vicepresidente di SWS e Luigi Pacella Grimaldi, Automotive Intercontinental Director del Gruppo Grimaldi. Il ruolo di madrina della Grande Manila è stato affidato a Doris Ho, presidente e ceo di Magsaysay Group, importante realtà filippina nel settore del recruitment e della gestione del personale marittimo. Da dieci anni, il gruppo è partner della società di manning Grimaldi Marine Partners in una joint venture strutturata nelle Filippine, che consente oggi l'impiego di migliaia di marittimi filippini altamente qualificati sulle navi del Gruppo Grimaldi. "Con l'arrivo della Grande Manila celebriamo da un lato un nuovo, importante traguardo nell'ampliamento ed ammodernamento della nostra flotta, e dall'altro il nostro legame sempre più solido con le Filippine, un Paese con una grande tradizione marinara", ha affermato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo Grimaldi. "I marittimi filippini rappresentano una risorsa fondamentale per la nostra flotta: professionalità, dedizione e affidabilità sono valori che contribuiscono ogni giorno alla sicurezza e all'efficienza delle nostre operazioni. Da parte nostra, anche attraverso la partnership con la famiglia Ho e Magsaysay Group, ribadiamo il



## Informazioni Marittime

### Focus

---

nostro impegno per la crescita e il benessere di questo straordinario capitale umano. Al contempo, con l'aggiunta di **porti** filippini alla nostra rete di servizi, operati regolarmente da navi sempre più all'avanguardia, contribuiremo ulteriormente alla crescita sostenibile dell'economia del Paese". Il viaggio inaugurale della Grande Manila inizierà questa settimana sul servizio Asia - Europe. La nave partirà da Taicang (Cina) con a bordo oltre 5.800 auto e 1.300 metri lineari di altri rotabili (autobus, camion, escavatori, pale gommate) che giungeranno in Regno Unito, Spagna e Belgio e, attraverso il trasbordo nell'hub Grimaldi di Anversa, in altre destinazioni nordeuropee e mediterranee. Dall'Europa, la nave ripartirà alla volta dell'Asia Orientale, con rientro previsto in Cina a fine aprile. Le principali tecnologie a bordo della Grande Manila La Grande Manila è dotata di un motore elettronico di ultima generazione, caratterizzato da uno dei consumi specifici di carburante più bassi della sua categoria, e rispetta i più severi limiti internazionali in materia di emissioni di CO, NOx e SOx. In particolare, grazie alle dimensioni che massimizzano la capacità di carico, al progetto nave consolidato, alle innovazioni progettuali e ad impianti di ultima generazione, la nuova nave riduce significativamente l'indice di emissioni di CO2 per carico trasportato - fino al 50% rispetto a quello delle unità PCTC della precedente generazione. Inoltre, la Grande Manila ha ottenuto la notazione di classe Ammonia Ready da parte del RINA (Registro Italiano Navale), che certifica che potrà essere convertita in una fase successiva all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo a zero emissioni di carbonio. È anche dotata della predisposizione per il cold ironing, ovvero la possibilità di alimentarsi con energia elettrica da terra durante la sosta in porto, che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa green al consumo di carburanti tradizionali. Condividi Tag grimaldi Articoli correlati.



## Balneari, Salvini "L'Europa mette all'asta le spiagge italiane"

ROMA (ITALPRESS) - "I numeri sono straordinari". Lo ha detto il vicepresidente del consiglio Matteo Salvini, a margine del convegno in senato sul turismo, parlando dei dati sulle persone che hanno usufruito di stazioni, **porti** e aeroporti italiani. "Da ministro dei Trasporti per me è un orgoglio, perché do il mio piccolo contributo alla crescita del business del turismo, che significa lavoro". Il ministro si è poi espresso sul tema dei balneari: "Vediamo di chiudere una volta per tutte, nell'interesse dei lavoratori del settore, una vicenda che va avanti da vent'anni. L'Unione Europea continua a dire di no su tutto. Sto lavorando nel decreto, che stiamo definendo, per la modifica dell'art. 49 del codice della navigazione". A tal proposito rispetto a quanto, nel frattempo, accade nel mondo, ha detto, citando Stati Uniti, Cina, Venezuela, Iran, "l'Unione Europea si preoccupa di mettere all'asta le spiagge italiane e di dirci chi può fare o no il bagnino. Sto cercando di riportare un po' di buonsenso e di dare serenità al settore". x15/sat/mca2.



## In aiuto ai porti "verdi" fra il cuore dell'Asia e il mar Caspio

Il Rina nel tandem del progetto internazionale per la trasformazione digitale **GENOVA**. Promuovere porti "verdi" e connettività nella regione del Mar Caspio: come dare una mano a un pool di scali portuali nel Mar Caspio e nel Mar Nero (segnatamente: Baku in Azerbaijan, Aktau e Kuryk in Kazakistan, Turkmenbashi in Turkmenistan e Batumi in Georgia) a gestire «la crescente domanda di transiti, migliorandone però la sostenibilità». È questo lo scopo del contratto che si sono aggiudicate il Rina e l' Hamburg Port Consulting (Hpc): l'una è una équipe multinazionale italiana di consulenza ingegneristica, ispezione e certificazione; l'altra, una importante realtà nella consulenza per porti, terminal e logistica con una solida esperienza nella digitalizzazione sostenibile e nelle operazioni ferroviarie intermodali. In tandem hanno ottenuto di lavorare con incarico quinquennale al progetto dell'Organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione in Europa (Osce), in particolare l' Ufficio del Coordinatore Osce per le attività economico-ambientali (Occea). Sotto i riflettori l'esigenza di capire come «ridurre l'impatto ambientale dei trasporti attraverso l'adozione di energie rinnovabili, il miglioramento dell'efficienza energetica, l'innovazione digitale e le tecnologie di connettività, promuovendo l'azione per il clima», è stato detto presentando il progetto (che ha anche «una componente specifica dedicata alla parità di genere»). La Fase III - viene sottolineato - si basa sui risultati delle fasi precedenti e introduce un modello articolato in cinque pilastri, rafforzati dalla cooperazione regionale: integrazione delle energie rinnovabili, resilienza climatica, sistemi di monitoraggio digitale, parità di genere. Secondo quanto viene riferito, le principali aree di intervento includono «studi di fattibilità per l'energia rinnovabile e l'adattamento climatico, la progettazione di sistemi di monitoraggio ambientale e digitale, l'implementazione di politiche sensibili alla dimensione di genere e un programma di formazione che combina corsi online con una visita di studio presso porti europei di riferimento. Dietro le quinte c'è l'idea di favorire la cooperazione tra Azerbaijan, Kazakistan, Turkmenistan e Georgia, così - è stato sottolineato - da «contribuire ad allineare le strategie nazionali dei porti e a rafforzare la resilienza lungo il "Middle Corridor"». Quest'ultimo è la rotta geograficamente più breve fra Estremo Oriente e Europa: non la rotta artica a nord né quella oceanica a sud bensì tutta via terra fra la Cina e l'Est Europa passando dalle repubbliche centroasiatiche ex Urss (soprattutto gli "-stan") fino alla zona del Caspio-Caucaso. Dal progetto nascerà una piattaforma di cooperazione transnazionale tra i porti partecipanti in modo di mantenere lo scambio di conoscenze e garantire che «la trasformazione verde e digitale rimanga un obiettivo condiviso a livello regionale». Queste le parole di Giulia Manconi, rappresentante Osce: «Sostenibilità, connettività e sicurezza nella regione del Caspio e oltre:



## La Gazzetta Marittima

### Focus

---

siamo impegnati a promuoverlo noi dell'Osce. Con questa nuova fase, stiamo aiutando cinque porti strategici a garantire la sostenibilità, l'operatività e la resilienza a lungo termine dei collegamenti commerciali e di trasporto tra Asia Centrale ed Europa, anche attraverso l'implementazione di soluzioni concrete basate su energie rinnovabili e resilienza climatica, avanzando al contempo innovazione digitale e inclusione». La collaborare con Rina e Hpc - afferma - facilita «la condivisione di conoscenze tra regioni e ci consente di portare competenze tecniche di alto livello e le migliori pratiche internazionali a supporto della connettività sostenibile». Ecco la dichiarazione di Cristina Migliaro, manager di Rina: «Sostenere l'iniziativa "Green Ports" dell'Osce è un'opportunità per trasformare la nostra esperienza in ingegneria, certificazione e sostenibilità in un impatto concreto. Combinando innovazione tecnica con la nostra esperienza nei progetti di transizione energetica, puntiamo ad aiutare i porti del Mar Caspio e del Mar Nero a rafforzare le loro prestazioni ambientali e a prepararsi alla prossima generazione di infrastrutture marittime verdi». Così il commento di Frank Busse, vicepresidente Europe di Hpc: «Questa collaborazione significa per Hpc dare la possibilità alle autorità portuali locali e agli stakeholder di prendere decisioni informate e sostenibili. Il nostro obiettivo è concentrarci su miglioramenti digitali e operativi concreti che generino valore reale per i porti e per le persone che ne dipendono. Lavorando a stretto contatto con Rina e l'Osce, puntiamo a trasformare competenze globali in impatti locali lungo il "Middle Corridor"».

## Grimaldi celebra l'arrivo della 'Grande Manila'

Cerimonia di consegna e battesimo per la settima nave "ammonia-ready" del gruppo, già pronta per il viaggio inaugurale sul servizio Asia-Europa **Napoli** - È stata consegnata e battezzata ieri, a Shanghai, la nuova nave Pure Car & Truck Carrier (Pctc) Grande Manila che è stata commissionata ai cantieri Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding e China Shipbuilding Trading - entrambi parte di China State Shipbuilding Corporation Limited. Per il gruppo Grimaldi si tratta della settima unità ammonia-ready, ossia pronta all'utilizzo dell'ammoniaca come carburante alternativo a zero emissioni di carbonio. Con una lunghezza di 200 metri, una larghezza di 38 metri e una stazza lorda di circa 77.500 tonnellate, la Grande Manila è stata progettata per il trasporto efficiente di veicoli sia elettrici che alimentati da combustibili tradizionali, oltre a qualsiasi altro tipo di carico rotabile. In particolare, può caricare fino a 9.241 ceu, con quattro ponti idonei anche al trasporto di altri carichi rotabili, inclusi carichi pesanti fino a 250 tonnellate e con un'altezza massima di 6,5 metri "La Grande Manila rende omaggio non solo alla capitale delle Filippine, ma all'intera comunità marittima del Paese per lo straordinario contributo che offre al settore dello shipping mondiale. Il nome della nave riflette, inoltre, la crescente importanza della nazione asiatica all'interno della rete commerciale del gruppo: dopo il recente avvio di un nuovo servizio che collega la Cina al porto di Batangas con due partenze al mese, Grimaldi punta ad ampliare la propria presenza anche in altri porti filippini, come quello di Manila", spiega la compagnia armatoriale italiana. Alla cerimonia di battesimo e consegna della nuova nave hanno partecipato, tra gli altri, Zhang Wei, vicepresidente di Sws e Luigi Pacella Grimaldi, automotive intercontinental director del Gruppo Grimaldi. Il ruolo di madrina della Grande Manila è stato affidato a Doris Ho, presidente e ceo di Magsaysay Group, importante realtà filippina nel settore del recruitment e della gestione del personale marittimo. Da dieci anni, il gruppo è partner della società di manning Grimaldi Marine Partners in una joint venture strutturata nelle Filippine, che consente oggi l'impiego di migliaia di marittimi filippini altamente qualificati sulle navi del Gruppo Grimaldi. "Con l'arrivo della Grande Manila celebriamo da un lato un nuovo, importante traguardo nell'ampliamento ed ammodernamento della nostra flotta, e dall'altro il nostro legame sempre più solido con le Filippine, un Paese con una grande tradizione marinara", ha affermato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi. "I marittimi filippini rappresentano una risorsa fondamentale per la nostra flotta: professionalità, dedizione e affidabilità sono valori che contribuiscono ogni giorno alla sicurezza e all'efficienza delle nostre operazioni. Da parte nostra, anche attraverso la partnership con la famiglia Ho e Magsaysay Group, ribadiamo il nostro impegno per la crescita e il benessere di questo straordinario capitale umano.



Cerimonia di consegna e battesimo per la settima nave "ammonia-ready" del gruppo, già pronta per il viaggio inaugurale sul servizio Asia-Europa Napoli - È stata consegnata e battezzata ieri, a Shanghai, la nuova nave Pure Car & Truck Carrier (Pctc) Grande Manila che è stata commissionata ai cantieri Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding e China Shipbuilding Trading - entrambi parte di China State Shipbuilding Corporation Limited. Per il gruppo Grimaldi si tratta della settima unità ammonia-ready, ossia pronta all'utilizzo dell'ammoniaca come carburante alternativo a zero emissioni di carbonio. Con una lunghezza di 200 metri, una larghezza di 38 metri e una stazza lorda di circa 77.500 tonnellate, la Grande Manila è stata progettata per il trasporto efficiente di veicoli sia elettrici che alimentati da combustibili tradizionali, oltre a qualsiasi altro tipo di carico rotabile. In particolare, può caricare fino a 9.241 ceu, con quattro ponti idonei anche al trasporto di altri carichi rotabili, inclusi carichi pesanti fino a 250 tonnellate e con un'altezza massima di 6,5 metri "La Grande Manila rende omaggio non solo alla capitale delle Filippine, ma all'intera comunità marittima del Paese per lo straordinario contributo che offre al settore dello shipping mondiale. Il nome della nave riflette, inoltre, la crescente importanza della nazione asiatica all'interno della rete commerciale del gruppo: dopo il recente avvio di un nuovo servizio che collega la Cina al porto di Batangas con due partenze al mese, Grimaldi punta ad ampliare la propria presenza anche in altri porti filippini, come quello di Manila", spiega la compagnia armatoriale italiana. Alla cerimonia di battesimo e consegna della nuova nave hanno partecipato, tra gli altri, Zhang Wei, vicepresidente di Sws e Luigi Pacella Grimaldi, automotive intercontinental director del Gruppo Grimaldi. Il ruolo di madrina della Grande Manila è stato affidato a Doris Ho, presidente e ceo di Magsaysay Group, importante realtà filippina nel settore del recruitment e della gestione del personale marittimo. Da dieci anni, il gruppo è partner della società di manning Grimaldi Marine Partners in una joint venture strutturata nelle Filippine, che consente oggi l'impiego di migliaia di marittimi filippini altamente qualificati sulle navi del Gruppo Grimaldi.



## Ship Mag

### Focus

---

Al contempo, con l'aggiunta di porti filippini alla nostra rete di servizi, operati regolarmente da navi sempre più all'avanguardia, contribuiremo ulteriormente alla crescita sostenibile dell'economia del Paese". Il viaggio inaugurale della Grande Manila inizierà questa settimana sul servizio Asia - Europe . La nave partirà da Taicang (Cina) con a bordo oltre 5.800 auto e 1.300 metri lineari di altri rotabili (autobus, camion, escavatori, pale gommate) che giungeranno in Regno Unito, Spagna e Belgio e, attraverso il trasbordo nell'hub Grimaldi di Anversa, in altre destinazioni nordeuropee e mediterranee. Dall'Europa, la nave ripartirà alla volta dell'Asia Orientale, con rientro previsto in Cina a fine aprile. Inoltre, la Grande Manila ha ottenuto la notazione di classe Ammonia Ready da parte del Rina (Registro Italiano Navale), che certifica che potrà essere convertita in una fase successiva all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo a zero emissioni di carbonio . È anche dotata della predisposizione per il cold ironing , ovvero la possibilità di alimentarsi con energia elettrica da terra durante la sosta in porto, che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa green al consumo di carburanti tradizionali.

## Shipping Italy

### Focus

#### Snam alla ricerca di un gestore per il rigassificatore Bw Singapore

La piattaforma, ormeggiata al largo di **Ravenna**, nei primi 5 mesi di attività ha ricevuto 13 navi. A distanza di alcuni mesi dalla sua entrata in funzione, avvenuta lo scorso maggio, Snam ha dato il via a una consultazione di mercato allo scopo di acquisire il servizio di armamento e gestione della Fsr Bw Singapore, la nave rigassificatrice ormeggiata al largo di **Ravenna** che aveva rilevato nel 2022 da Bw Lng per circa 400 milioni di dollari. La procedura è curata da Snam Energy Terminals Srl, società costituita lo scorso maggio cui il gruppo ha conferito gli asset dedicati alla rigassificazione del gas naturale liquefatto sotto il suo controllo, ovvero le piattaforme galleggianti Piombino (la Italis Lng) e appunto quella di **Ravenna**, precedentemente gestite tramite Snam Fsr Italia, nonché lo storico terminal di Panigaglia. Gli interessati avranno due settimane per rispondere all'appello, poiché il termine per la presentazione delle risposte è stato fissato al prossimo 27 gennaio. L'incarico avrà "decorrenza immediata al momento dell'affidamento". Entrata in funzione nel maggio 2025 dopo la conclusione della fase di commissioning, la nave rigassificatrice Bw Singapore era stata acquistata da Snam nel luglio 2022 e posizionata a 8,5 chilometri dalla costa di **Ravenna**. Analogamente all'Italis Lng situata al largo di Piombino, ha una capacità annua di rigassificazione di 5 miliardi di metri cubi. Secondo quanto comunicato dal top management di Snam lo scorso novembre, in occasione della presentazione dei dati relativi all'andamento dei primi 9 mesi del 2025, nel periodo in questione (o più precisamente da maggio a settembre) la Fsr ha accolto 13 Lng tanker (nello stesso intervallo di tempo complessivamente in Italia ne sono arrivate 165, per complessivi 15 miliardi di metri cubi, metà dei quali provenienti dagli Usa). Con questa attività, ha aggiunto il gruppo, la piattaforma di **Ravenna** ha generato a favore di Snam un Ebitda pari a 18 milioni di euro. F.M.



## Shipping Italy

### Focus

#### Messina torna a scalare la Siria

A pochi mesi di distanza da Grimaldi Group, anche la shipping company genovese Ignazio Messina & C. ha ora annunciato il suo ritorno a servire il mercato siriano. "Dopo una lunga assenza siamo felici di annunciare la ripresa degli scali con le nostre navi di proprietà nei porti siriani segnando così un importante rafforzamento della [...] A pochi mesi di distanza da Grimaldi Group, anche la shipping company genovese Ignazio Messina & C. ha ora annunciato il suo ritorno a servire il mercato siriano. "Dopo una lunga assenza siamo felici di annunciare la ripresa degli scali con le nostre navi di proprietà nei porti siriani segnando così un importante rafforzamento della connettività in un'area così strategica all'interno del nostro network marittimo" si legge in un post della compagnia di navigazione partecipata da Msc. Gli scali regolari a Latakia in direzione northbound saranno gestiti all'interno del servizio regolare Mideast e avverranno subito dopo lo stop a Jeddah, offrendo collegamenti diretti e affidabili dai porti del subcontinente indiano, del Golfo Persico e del Mar Rosso. "Questo riavvio riflette il nostro impegno costante nell'espandere la copertura di mercato e fornire soluzioni coerenti e a lungo termine ai nostri clienti" conclude dicendo il messaggio della compagnia.

Shipping Italy

Messina torna a scalare la Siria



01/13/2026 18:35

Nicola Capuzzo

A pochi mesi di distanza da Grimaldi Group, anche la shipping company genovese Ignazio Messina & C. ha ora annunciato il suo ritorno a servire il mercato siriano. "Dopo una lunga assenza siamo felici di annunciare la ripresa degli scali con le nostre navi di proprietà nei porti siriani segnando così un importante rafforzamento della [...] A pochi mesi di distanza da Grimaldi Group, anche la shipping company genovese Ignazio Messina & C. ha ora annunciato il suo ritorno a servire il mercato siriano. "Dopo una lunga assenza siamo felici di annunciare la ripresa degli scali con le nostre navi di proprietà nei porti siriani segnando così un importante rafforzamento della connettività in un'area così strategica all'interno del nostro network marittimo" si legge in un post della compagnia di navigazione partecipata da Msc. Gli scali regolari a Latakia in direzione northbound saranno gestiti all'interno del servizio regolare Mideast e avverranno subito dopo lo stop a Jeddah, offrendo collegamenti diretti e affidabili dai porti del subcontinente indiano, del Golfo Persico e del Mar Rosso. "Questo riavvio riflette il nostro impegno costante nell'espandere la copertura di mercato e fornire soluzioni coerenti e a lungo termine ai nostri clienti" conclude dicendo il messaggio della compagnia. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE. ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI Grimaldi Group torna con le sue navi in Siria.