

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 14 gennaio 2026



Prime Pagine

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

Trieste

| | | | |
|------------|--|------------------|----|
| 13/01/2026 | Adriaports | Riccardo Coretti | 25 |
| | Monfalcone apre il tavolo con i terminalisti | | |

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

Venezia

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

Genova, Voltri

| | |
|--|----|
| 13/01/2026 Ansa.it Porto Genova, nel 2025 quasi 4 milioni di passeggeri | 57 |
| 13/01/2026 BizJournal Liguria Stazioni Marittime, nel 2025 quasi 4 milioni di passeggeri tra crociere e traghetti | 58 |
| 13/01/2026 Corriere Marittimo Genova Stazioni Marittime, nel 2025 quasi 4 milioni di passeggeri tra crociere e traghetti | 60 |
| 13/01/2026 Informatore Navale STAZIONI MARITTIME GENOVA TRAFFICO PASSEGGERI DATI CONSUNTIVI 2025 | 62 |
| 13/01/2026 Imperianews Spopolamento del porto di Imperia, Marina di Imperia replica alle polemiche sullo scalo | 64 |
| 13/01/2026 La Voce di Genova Ribaltamento a mare Fincantieri, al via il percorso dei risarcimenti: anche il Municipio Medio Ponente presenta una richiesta di indennizzo | 65 |
| 13/01/2026 Messaggero Marittimo Stazioni Marittime Genova: nel 2025 quasi 4 milioni di passeggeri | 66 |
| 13/01/2026 Rai News Porto di Genova, nel 2025 quasi 4 milioni di passeggeri | 67 |
| 13/01/2026 Sea Reporter Genova, il traffico delle crociere cresce nel 2025 con 4 mln di passeggeri | 68 |
| 13/01/2026 Ship Mag Porto di Genova, la Stazioni Marittime chiude il 2025 con 4 milioni di passeggeri | 70 |

La Spezia

| | |
|--|----|
| 13/01/2026 Città della Spezia Via libera all'ormeggio del traghettino Janas al Molo Garibaldi per un mese | 72 |
| 13/01/2026 Corriere Marittimo ZLS La Spezia operativa, Pisano: «Importante includere infrastrutture logistiche e aree industriali» | 73 |
| 13/01/2026 Gazzetta della Spezia La Caritas diocesana: "Accoglienza non è ideologia" | 75 |
| 13/01/2026 PrimoCanale.it ZLS Spezia operativa, Pisano: "Un progetto strategico per porto e retroporto" | 76 |

Ravenna

| | |
|---|----|
| 13/01/2026 PortoRavennaNews Porto, infrastrutture e ZLS, i driver dello sviluppo del territorio | 77 |
|---|----|

Livorno

| | |
|---|----|
| 13/01/2026 Ship Mag Darsena Europa a Livorno, scontro istituzionale sui fondi ma il governo rassicura | 78 |
|---|----|

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

| | |
|---|----|
| 13/01/2026 Agenparl | 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 QualEnergia | 82 |
| Civitavecchia e Brindisi sospese tra carbone ed eolico offshore | |

Napoli

| | |
|---|----|
| 13/01/2026 Notizie | 85 |
| Tragedia al Molo Beverello: uomo senza dimora trovato morto nel porto di Napoli | |

Salerno

| | |
|--|----|
| 13/01/2026 Cronachesalerno.it | 86 |
| Porto di Salerno, Cuccaro: Nessuna modifica invasiva | |
| 13/01/2026 Il Vescovado | 87 |
| «Nessuna modifica all'imbocco del porto di Salerno», Della Monica rassicura la Costiera Amalfitana | |
| 13/01/2026 Infocilento | 88 |
| Porto di Salerno: stop all'ampliamento del Molo di Ponente e tutela per la pesca locale | |
| 13/01/2026 Otto Pagine | 89 |
| Porto di Salerno, Cuccaro rassicura i sindaci: "Nessuna modifica invasiva" | |
| 13/01/2026 Positano News | 90 |
| Ampliamento porto di Salerno e rischi per la Costiera amalfitana, ecco come stanno le cose | |
| 13/01/2026 Salerno Today | 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 Salernonotizie.it | 92 |
| Porto di Salerno, stop alle paure: Nessuna modifica invasiva | |
| 13/01/2026 Tv Oggi Salerno | 93 |
| PORTO DI SALERNO, CUCCARO INCONTRA I SINDACI E CONFERMA: NESSUN AMPLIAMENTO | |

Bari

| | |
|--|----|
| 13/01/2026 Agenparl | 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 Bari Today | 96 |
| Festa di San Nicola 2026, al via il bando del Comune per truck e bancarelle | |

Brindisi

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

Taranto

| | |
|--|-----|
| 13/01/2026 Corriere di Taranto Il Comitato dei Giochi ha incontrato la Marina Militare | 102 |
|--|-----|

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

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

Focus

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

MERCOLEDÌ 14 GENNAIO 2026

www.corriere.it

In Italia (con "Style") EURO 2,50 | ANNO 151 - N. 11

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizi Clienti - Tel. 02 6397510
mail: servizioclienti@corriere.it

Il ministro Valditaro
«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 Uliivi
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'irrilevanza 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 (rivistata) 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
a pagina 8, 9 e 11

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

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»



a pagina 6

SI PROCEDE PER OLTRAGGIO AL CONGRESSO

Non depongono sul caso Epstein: accuse ai Clinton



a pagina 24

di Samuele Finetti

L'INTERVISTA / SORRENTINO



«Vi racconto il mio presidente in bilico tra verità e dubbio»

di Aldo Cazzullo

«Un politico non deve essere simpatico. Il presidente della Repubblica del mio film conosce la grazia del dubbio e la lentezza della burocrazia. C'è un po' di Mattarella, un po' di Scalfaro e anche un po' di Napolitano». Paolo Sorrentino racconta al Corriere il suo film e la sua storia: «Da giovane non piaceva alle ragazze, e la cosa non è mai finita». E poi il Papa nero, Andreotti, la Ferilli... alle pagine 28 e 29

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

LA RIFLESSIONE

Giustizia e referendum: un allarme che non c'è

di Antonio Polito

Orsoni e la morte dei codici mafiosi

di Roberto Saviano

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

a pagina 25

continua a pagina 32

PubbliStile Speci in AP - 01.353/2003 come L. 460/2004 art. 1, c. 100 Minò

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 compatisimento 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

regole del potere, le uniche funzionanti perché basate sui rapporti di forza.

Questo cinismo da bottegai 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 aiutererebbe 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.

di REPRODUZIONE RISERVATA

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

maRca VENITE A TROVACI
BOLOGNA - 14/15 GENNAIO
PAD 16 - STAND C37/D38



9 771120 498008





60114
9 77124 883008



controcorrente
MENO MALE
CHE TRUMP C'È

di Tommaso Cerno

Meno male che Trump c'è. E ha risvegliato, all'ultimo respiro, un Occidente morente. Ha riaperto i dossier mondiali prima che la Cina facesse a brandelli il vecchio mondo anestetizzato da *woke, green* e propaganda islamista. Non so se piaccia agli americani, ma a me - che americano non sono - frega poco. Perché mentre qui la sinistra ride e lo sheffeggia, è solo grazie a lui che si è cominciato a parlare di trattativa per l'Ucraina, si è mostrato anche in Europa il vero volto di Hamas. E oggi quello dell'Iran. Mentre la sinistra, ossessionata, si trova schierata come antagonista *tout court*. Al fianco di dittatori, teocrti e regimi che disprezzano i diritti umani e la democrazia. Basta vederli, in piazza per Maduro mentre Alberto Trentini torna a casa o lì a sbacuccliersi con Mohammad Hannoun in carcere con l'accusa di finanziare Hamas e la jihad globale. Ma soprattutto una sinistra assente di fronte all'ecatombe di Teheran. Di fronte al peggior dei regimi. Di fronte all'ayatollah che uccide quel popolo di giovani, donne, gay, lesbiche, scrittori e intellettuali che gridano il nome di Donald Trump in piazza. Dal ventre del Pd si sono levate le prime voci flebili a chiedere a Schlein di schierarsi dalla parte giusta. E se io, che magari esagero, vorrei in fine (in senso letterale) di Khamenei, ho il timore che quella del Pd sia una finta. Perché stare con l'Iran significa agire con l'Occidente. E non fare i soliti distinguo perché a combattere quel regime sarà ancora una volta Trump.

TERZA PAGINA

ALLA BIENNALE DI VENEZIA
I «No La Qualunque»
schierati contro Tel Aviv

Alessandro Gnocchi a pagina 13

IL LIBRO DI ARDITI E GALICOLA
Ritratto dei maranza,
padroni delle periferie

Eleonora Barbieri a pagina 28

la stanza di
Vittorio Feltri

alle pagine 20-21

Meloni è più forte
degli slogan femministi

*IN ITALIA FATTE SALVE ELEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)



SPEDIZIONE IN MATERIALE DI STAMPA (ART. 1, COMMA 1, ART. 1, C. 1, D.L. 20/02/2004, V. 10, ART. 1, C. 1, D.L. 20/02/2004)

**SOLO AL SABATO IN ABBINAMENTO OBBLIGATORIO CON 'MONETA' E 1,50 - (I) CONSUELE TESTATE ABBINATE - VEDI GERENZA

il Giornale

Direttore editoriale VITTORIO FELTRI

FONDATA DA INDRÒ MONTANELLI

Direttore responsabile TOMMASO CERNO



www.ilgiornale.it
ISSN 1321-4311 I giorni: 100. restante: 100

MERCOLEDÌ 14 GENNAIO 2026

Anno LIII - Numero 11 - 1,50 euro***

RIVOLTA A TEHERAN, 12 MILA MORTI

ARRIVANO I NOSTRI

Trump agli iraniani: «Ribellatevi al regime, vi aiutiamo noi»

Gian Micalessin e Valeria Robecco alle pagine 2-3



NON SOLO SOSTEGNI AD HAMAS

La rete italiana pro ayatollah

Francesco Giubilei
e Giulia Sorrentino

DALL'IRAN A MADURO
I dubbi dei dem
sulla linea Schlein
«Non teniamo...»

Augusto Minzolini a pagina 6

Accolto dalla Meloni



ROMA Alberto Trentini e Giorgia Meloni
«LIBERO GRAZIE ALLA MADRE»

Trentini in Italia
Ma gli irriducibili
negano la realtà

servizi alle pagine 8-9

INTERVISTA ALL'EX DIRETTORE DIS MARCO MANCINI

«Ecco dov'è nascosto Khamenei»

Gaia Cesare

■ Marco Mancini, già dirigente del contropionaggio italiano, racconta in un'intervista la situazione in Iran. Le rivolte stanno minacciando la tenuta del regime degli ayatollah. Svela l'indirizzo del nascondiglio di Khamenei.

a pagina 4

LA «GEN Z» NEL MIRINO

La mattanza dei giovani
Vittorio Macioce alle pagine 2-3

ISRAELE SI PREPARA

Donald non è Obama
Fiamma Nirenstein a pagina 3

LE CARTE DELL'INCHIESTA
LIBERATA JESSICA MORETTI

Crans, i sopravvissuti all'inferno «Le scale come palle di fuoco»

Lodovica Bulian

■ La sequenza dell'orrore si ripete nelle decine di testimonianze verbalizzate dalla Procura vallese nelle ore successive alla strage del Constellation. È la fase iniziale dell'indagine per incendio, omicidio e lesioni colpose per ora a carico dei titolari del locale, i coniugi Jacques e Jessica Moretti. I racconti dei sopravvissuti coincidono. Le candele sulle bottiglie che danno alle fiamme il soffitto in schiuma. Poi il rogo.

a pagina 17

TARANTO

I predatori dell'Illa
«Sei anni di razzie»

Fraschini a pagina 11

MILANO-CORTINA

I tedofori diventano
un caso politico

Cuomo e Ruzzo a pagina 12

Giustizia: 67

SENTENZA CHOC
Violentò bimba
Ma il giudice
gli riduce la pena

Antonio Borrelli a pagina 18

L'ANALISI

La bufala del Csm
che punisce
chi fa errori

Filippo Facci a pagina 10

GIÙ LA MASCHERA

di Luigi Mascheroni

EROI PER UN GIORNO

Q uando si ha sete di eroi - insegnava la Storia, ma anche la cronaca - alla fine ci si ubriaca. Vi ricordate della bidella che si faceva tutti i giorni Napoli-Milano in treno per andare a lavorare in un liceo? La sinistra ne fece il simbolo delle lavoratrici sfruttate, l'esempio per i giovani fanfulloni, l'eroina del Dopolavoro ferroviario. Bene. Prima si è scoperto che era falso il pendolarismo, e ieri è stata arrestata per stalking della preside della scuola di Civitanova dove era stata spostata. Se s'indaga ancora un po' si scopre che in realtà è Scianelli, quella di Gomorra.

Comunque. Il mondo è pieno di finti eroi che

cercano applausi, non giustizia; che recitano per il pubblico, non per il bene.

C'è il sindacalista di Genova che denunciò di essere stato picchiato da due fascisti. Pù assurto a eroe. Poi l'aggressione si rivelò inventata e l'uomo finì ai lavori socialmente utili. C'è la panettiera che ad Ascoli Piceno espone lo striscione: «25 Aprile, buono come il pane, bello come l'antifascismo» denunciando di avere subito dei controlli stile rastrellamento nazifascista del '45. Per 24 ore fu l'irma Bandiera dell'antimeloni. Poi si seppe che si trattò di un normale controllo amministrativo: nessuna sanzione, nessuna richiesta di rimuovere lo striscione (e anche il pane si scopri non era 'sto granché...). Poi ci furono Soumahoro, paladino dei lavoratori; Mimmo Lucano, eroe dell'antisalvinismo; Luca Cesarini, martire no-global. Non sono finiti bene.

Ah. C'è anche la libraia che si rifiutava di vendere il libro di Giorgia Meloni. Ha chiuso.

SCARICA INTAXI E PARTI!

L'app leader per muoverti in taxi,
in più di 60 città.



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 14 gennaio 2026

1.60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

Speciale

Speciale

MARCA

Olimpiadi

FONDATA 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



MUGGIÒ Grave una 31enne

Lite e coltellate
Lei rischia la vita e lui è in carcere

Crippa a pagina 13

ristora
INSTANT DRINKS

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

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

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

Petrucci e Bonezzi alle p. 8 e 9



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

Ottaviani
e Passeri
alle p. 4 e 5Roma, 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

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





Domani l'ExtraTerrestre

CLIMA Le due centrali a carbone di Civitavecchia e Brindisi sono ferme ma il governo «riaccende» i fuochi, bloccati i progetti di riconversione



Culture

ETTORE SOTTASSA Una mostra alla Triennale di Milano e un libro per ricordare l'architetto e designer Maurizio Giufrè [pagina 12](#)



Visioni

MUSICA «Petite» del duo rapper 2Shot!, un progetto di Lucarelli all'interno di un carcere minorile [Luca Pakarov](#) [pagina 14](#)

il manifesto

quotidiano comunista

CON
LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 3,00
CIN
LA FINE DEL MONDO
+ EURO 4,00

MERCOLEDÌ 14 GENNAIO 2026 - ANNO LVI - N° 11

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Manifestazioni contro le politiche del regime a Teheran, in Iran foto Getty Images



Sono ormai migliaia le vittime della repressione in Iran, lo stesso regime ne ammette duemila ma sono molte di più. Il figlio dello shah invoca le bombe Usa e Trump minaccia «helps is on its way»: stiamo arrivando. Ma la liberazione non passa per i raid di Stati uniti e Israele [pagina 2-3](#)

Paradossi sovranisti

La speranza rivoluzionaria e chi la mortifica

FRANCESCO STRAZZARI

Da decine a centinaia, da centinaia a migliaia di morti. Il regime teocratico affronta una convergenza di sfide senza precedenti: una popolazione più giovane, che non ha legami con la mitologia rivoluzionaria, ma che ogni giorno di più detesta il piedistallo morale dal quale la governa una casta dedita ad arricchirsi ma che sa produrre solo impoverimento, in un contesto internazionale sempre più ostile. Il regime si mostra incapace di radicare le ondate di protesta con la sola coercizione. Considera la mobilitazione di massa non come un dissenso politico ma come una minaccia alla sicurezza nazionale, una pedina nella scacchiera geopolitica da abbattere con la sorveglianza, la censura digitale, sparando sulla folla ed esibendo centinaia di esecuzioni capitali. Le ondate anti regime si fanno sempre più frequenti e intense.

— segue a pagina 3 —



NESSUNA CERTEZZA DEI LEGAMI CON HAMAS NEI 266 DOCUMENTI DEI SERVIZI ACCOLTI DAI PM ITALIANI

Hannoun, neanche Tel Aviv ha le prove

■ Non è possibile determinare l'accuratezza delle informazioni raccolte sui presunti finanziamenti ad Hamas da parte dell'Associazione benefica di solidarietà con il popolo palestinese di Mohammed Hannoun, arrestato alla fine di dicembre insieme ad altri otto per associazione a delinquere con finalità di terrorismo inter-

nazionale. A dirlo sono le stesse autorità israeliane in quaranta pagine prodotte a Tel Aviv il 23 giugno, inviate alla segreteria della procura di Genova il primo luglio e ricevute dal sostituto Marco Zocco il giorno successivo. Dentro c'è l'elenco di 266 «prove dal campo di battaglia» che testimonierebbe il legame tra l'associazione di bene-

ficienza italiana e il movimento di resistenza islamica a Gaza. L'uomo che si firma «Avi», il capo della divisione «ricerca e valutazione» del Nbcf (l'Ufficio nazionale israeliano per il controllo al finanziamento del terrorismo), nelle sue note allegate agli atti lo ammette senza tanti giri di parole.

DI VITO, GAMBIARIA [A PAGINA 6](#)

PROCESSO ALL'ONG MEDITERRANEA Intercettazioni da distruggere

■ Il Tribunale di Ragusa ha disposto la distruzione delle intercettazioni non utilizzabili nel procedimento a carico della ong Mediterranea. Sono quelle degli imputati con avvocati difensori, parlamentari e

religiosi finite sui giornali di destra alla fine del 2023. Comunicazioni, allora coperte dal segreto istruttorio, che non hanno nulla a che fare con le accuse penali.

MERITA [A PAGINA 7](#)

VENEZUELA
Lemani Usa sul greggio
Trentini toma a casa



■ La Caracas post-Maduro parla di «rapporti commerciali» ma sono gli Stati uniti a controllare il greggio venezuelano. Intanto Alberto Trentini rientra in Italia. E in parlamento è scontro tra governo e opposizioni sull'appoggio all'operazione di Trump. [FANTI, CARUGATI](#) [A PAGINA 5](#)

REFERENDUM
Ecco il ricorso al Tar,
ma Mattarella firma



■ Ieri mattina il comitato dei 15 ha inoltrato al Tar del Lazio il suo ricorso contro la delibera del consiglio dei ministri che lunedì ha fissato la data della consultazione per il 22 e 23 marzo. Ma in serata Sergio Mattarella ha firmato il decreto. [CANETTA](#) [A PAGINA 10](#)

GERMANIA
Processo esemplare
ai militanti antifa



■ Sei giovani antifascisti tedeschi rischiano oltre venti anni di galera con l'accusa di avere messo in piedi nientemeno che «un'organizzazione criminale dedita all'omicidio». Al centro l'aggressione ai neonazi a Budapest tre anni fa. [CANETTA](#) [A PAGINA 10](#)

MINNEAPOLIS
Renee condannata
per uno sguardo
non sottomesso

FRANCESCA COIN

«Gli uomini temono che le donne ridano di loro. Le donne temono che gli uomini le uccidano», scriveva Margaret Atwood in *Second Words*. Sono queste le parole più calzanti per descrivere l'omicidio di Renee Nicole Good da parte di un agente dell'Ice.

— segue a pagina 11 —



Poste Italiane Sped. In t.p. - D.L. 353/2003 (par. L. 46/2004) art. 1, c. 1. D.lgs.C/M/23/2013





€ 1,20 ANNO XXCVI - N° 13
SPEDIZIONE IN AERONAVE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 30/L. 602/90

Mercoledì 14 Gennaio 2026 •

IL MATTINO



A SOLO 1,20€ DA "IL MATTINO" - "IL DOPPIO" - "IL DOPPIA"



Fondato nel 1892

Commenta le notizie su ilmattino.it

A SOLO 1,20€ DA "IL MATTINO" - "IL DOPPIO" - "IL DOPPIA"

Tra i film italiani

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

Tutta Fiore a pag. 13



In "The paper"

Il sogno americano di Sabrina Impacciatore
«Così manipolo la realtà»

Francesca Scorcucci 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 nel 1990 con una doppia impressione. In prima fila, i giovani intellettuali, conoscitori e influenti 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, scrisse 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 uno finalista di questo che è la natura dell'Iran profondo, pensavo ad una rivoluzione sostanzialmente comunitaria 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 alleati sono in arrivo, prendete il controllo delle vostre rivendicazioni». Il presidente Usa non esclude che l'azione militare e minaccia dazi del 25% sui Paesi che continueranno ad avere rapporti commerciali con l'Iran. L'ira di Mosca: «Inaccettabile». Più di dodicimila i morti nelle proteste, l'Onu: «Siamo inorriditi».

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

Il commento

È UN MASSACRO, I PACIFISTI SI FACCIANO SENTIRE

Umberto Ranieri

La protesta iniziata a Teheran come espresso 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 facendo aumentare l'inflazione e i prezzi.

Continua a pag. 35



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 piano americano

Dal governo al nucleare: gli obiettivi Usa

Il piano segreto della Casa Bianca per rovesciare il regime passa dagli omicidi mirati del leader agli attacchi alle infrastrutture, compresi i siti nucleari, e ai palazzi governativi. Angelo Paura a pag. 3



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

Mariogiovanna Capone

Il Padiglione Italia è stato presente alla vetrina tecnologica 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 aerea, Bionic 4.0, la startupper italiana per la mobilità sostenibile, connesse e autonome; 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 anticipo, i grandi trend tecnologici: il Ces (Consumer Electronics Show) di Las Vegas, in questa edizione 2026, ha fornito qualcosa di più profondo: non la pro-

messia di tecnologie future, ma lo sguardo di un futuro già cominciato. Jensen Huang, fondatore e Ceo di Nvidia, uno dei key player dell'industria, ha iniziato 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 Venetiziano per l'omicidio di Emanuele Di Caterina (nella foto), il 14enne ucciso con un fumetto alla schiena il 7 aprile del 2013 ad Aversa durante una lite. «Avete assolto un assassino», ha detto la mamma di Emanuele. «La sentenza di questi non è legge, vergognatevi». La partita processuale è però tutt'altro che conclusa. I legali della famiglia della vittima hanno annunciato 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



€ 1,40* ANNO 148 - N° 13
Sped. in A.P. 03/03/2023 con c.c. 46/2024/11/11/103

Mercoledì 14 Gennaio 2026 • S. Felice

Il Messaggero

NAZIONALE



6 0 1 1 4
9 7 1 1 2 0 6 2 2 4 0 5

Commenta le notizie su 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 Robinho Vaz
e oggi è atteso Malen
Raspadori all'Atalanta

Aloisi e Carina nello Sport

L'editoriale

LE RAGIONI
ECONOMICHE
DIETRO
LA RIVOLTA

Romano Prodi

Sono stato per la prima volta in Iran, per tenere qualche lezione di economia, e la prima volta, a Londra, nel 1978, quando ancora era al potere lo Scià. Tornai da quel viaggio con una doppia impressione. In primo luogo il livello di conoscenze e la raffinatezza dei professori e degli studenti dell'Università di Teheran e, in secondo luogo, la presenza di una totale, condizionata 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 rapportino 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 un'ideologia di estremamente 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 Khomeyni (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».

Guaita, 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 Troilli 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



sembra 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

Più aiuti alle famiglie di classe media: cresce la platea per l'Assegno unico e il bonus per l'astio nido. Sale la franchigia sul valore della prima casa.

A pag. 15

L'analisi

Natalità, in crisi
il modello Francia

Giancarlo Bini a pag. 15

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. Se attraversato da una sorta di euforia, coinvolgi il partner, facendone il destinatario principale e puntando sul vostro amore.

MANTRA DEL GIORNO
La distanza rivelà ciò che è vicino.
L'oroscopo a pag. 23



Jessica resta in libertà



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

Agli 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 0941

VILLA MAFALDA CLINICA PRIVATA POLISPECIALISTICA

Sede: Via Monte delle Gioie, 5 Roma - Maggiori informazioni su villamafalda.com

*Tasse 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 Tuttopermeccato € 1,40; in Albergo, 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" € 6,90 (Roma); "Natale a Roma" € 7,80 (Roma); "Giochi di carte per le feste" € 6,70 (Roma).

il Resto del Carlino

(*) 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 +

Speciale

MARCA

FONDATA NEL 1865
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: stime 12mila vittime. Iniziano le esecuzioni
La Casa Bianca: «Protestate». Altolà di Mosca. Tajani convoca l'ambasciatore di Teheran

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

Petrucci e Bonezzi alle p. 8 e 9



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

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 11Caso 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 FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO è un medicina a base di paracetamolo e a base di ibuprofene, con altri indennizzanti e riequilibranti. Leggere attentamente il foglio informativo. Balsamico. 10 fiale. 0,010/0,020/0,040/0,060/0,080/0,100/0,120/0,140/0,160/0,180/0,200/0,220/0,240/0,260/0,280/0,300/0,320/0,340/0,360/0,380/0,400/0,420/0,440/0,460/0,480/0,500/0,520/0,540/0,560/0,580/0,600/0,620/0,640/0,660/0,680/0,700/0,720/0,740/0,760/0,780/0,800/0,820/0,840/0,860/0,880/0,900/0,920/0,940/0,960/0,980/0,1000/0,1020/0,1040/0,1060/0,1080/0,1100/0,1120/0,1140/0,1160/0,1180/0,1200/0,1220/0,1240/0,1260/0,1280/0,1300/0,1320/0,1340/0,1360/0,1380/0,1400/0,1420/0,1440/0,1460/0,1480/0,1500/0,1520/0,1540/0,1560/0,1580/0,1600/0,1620/0,1640/0,1660/0,1680/0,1700/0,1720/0,1740/0,1760/0,1780/0,1800/0,1820/0,1840/0,1860/0,1880/0,1900/0,1920/0,1940/0,1960/0,1980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2840/0,2860/0,2880/0,2900/0,2920/0,2940/0,2960/0,2980/0,2000/0,2020/0,2040/0,2060/0,2080/0,2100/0,2120/0,2140/0,2160/0,2180/0,2200/0,2220/0,2240/0,2260/0,2280/0,2300/0,2320/0,2340/0,2360/0,2380/0,2400/0,2420/0,2440/0,2460/0,2480/0,2500/0,2520/0,2540/0,2560/0,2580/0,2600/0,2620/0,2640/0,2660/0,2680/0,2700/0,2720/0,2740/0,2760/0,2780/0,2800/0,2820/0,2

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

MERCOLEDÌ 14 GENNAIO 2026

IL SECOLO XIX

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
Corso Buenos Aires, 98
GENOVA
WWW.GOLDINVESTBRERA.IT

1,80 € (1,80 € con Tuttosport ad AT, AL, CH, 2,00 € con Tuttosport ad IM, SP, SV e con le Levante) - Anno CXI - Numero 011 - COMMA 20/B - SPEDIZIONE ABB. POST - GR. 50 - BLUEMEDIA S.R.L. - Per la pubblicità sul **SECOLO XIX** e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200**TRUMP E LA GROENLANDIA**

I CONTI SENZA
L'OSTE DANESO
(ED EUROPEO)

FRANCESCO MUNARI

In natura i predatori tendono ad attaccare e prede isolate rispetto al branco. Il paradigma si adatta alla Groenlandia, che è parte dello Stato e del territorio danese. Fruisce 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 squalide avances fatte qualche anno fa dal governo nazionalista austriaco ai sudtirolese/altotesinesi, 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 insidiarsi territori o comunità altrui, neppure col loro consenso. Questo vale anche per le ipotetiche offerte di soldi ai groenlandesi per "comprarlì". 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 costituiti 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 la 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, 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 2-3

**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 Taurio

Traffici da record nel 2025 del trasporto marittimo. Gioia Taurio segna il record, mentre Trieste è in calo nei container. Passenger 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 prenderla».

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, FREGATI E LATERA / PAGINA 6 E7

**Bassino: «Addio Olimpiade
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 colleghi, 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 GIAMPIRE / 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 incalza 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

UNIVERSITÀ DI GENOVA
DIREZIONE DI STUDI
GEOGRAFIA E GEOINFORMATICA



GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI

**ACQUISTIAMO ORO
ARGENTO DIAMANTI
GIOIELLI E OROLOGI**

CORSO BUENOS AIRES, 98
16129 GENOVA (GE)
351 8707 844
WWW.GOLDINVESTBRERA.IT



GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI

ACQUISTIAMO ORO A
€ 122 /gr

ACQUISTIAMO ARGENTO A
€ 2.000 /kg



STERLINA €870

*LE QUOTAZIONI POSSONO LEGGERMENTE VARIARE IN BASE AL FIXING
GERMANICO AUTOMATICO DELLE BORSE INTERNAZIONALI





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

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

ALTO DI MOSCA ALL'IPOTESI DI NUOVI ATTACCHI

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

Micaela Cappellini — a pag. 3



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 JPMorgan: «Grande rispetto per Powell, la Fed sia indipendente». Trump però non denuncia e contrattacca: «Ha sfornato 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 case 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 combinarne 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



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

Luca Veronesi — a pag. 5
con l'arruolamento 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.orodei24.com



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 pagina 25

ZALONE SUPERSTAR

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

Cristina Battocletti — 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



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
www.24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600

Mercoledì 14 Gennaio 2026
Nuova serie - Anno 35 - Numero 11 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50
Francia € 2,50 **€ 2,00***

A standard linear barcode representing the journal issue number 771120-60607.

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

DAL 27 GENNAIO
Puntata
revocabile entro
cinque minuti
dalla ricevuta
nel nuovo
regolamento
per Lotto
SuperEnalotto
pubblicato
in Gazzetta

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

Cirioli a part. 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

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Cripto, controlli incrociati

A fare da innesto per le verifiche saranno le incongruenze tra quanto comunicato dai gestori e le dichiarazioni dei redditi privi di monitoraggio fiscale o plusvalenze

DIBITTO & ROVESCIO

Il Robert della salute americana. Robert F. Kennedy ha pubblicato le nuove linee guida sulla corretta alimentazione che sostengono completamente tutte le regole del mangiare sano finora comunemente accettate a livello internazionale. Ribaltando in pratica la piramide alimentare della dieta mediterranea, Kennedy consiglia un consumo di carne, latte, formaggio, insieme a verdura e frutta. Si è riducito al minimo i cereali. Quindi bando alla pasta alla carbonara, alle melanzane alla parmigiana, al risotto alla milanese o alla pizza Margherita. Meglio tutt'una carne, un po' di verdura e poco pane. E' un'alimentazione più sana, ma solo tu sembri così potest sempre fare il bia. Molti medici, dietologi e nutrizionisti sono rimasti scandalizzati. Ma i grandi produttori di carne americani hanno benedetto Kennedy e la sua combricola.

DIFFUSIONI NOVEMBRE

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

Capisani a pag. 15

Il 39% dei FdI boccia 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 Nicolas Maduro ottengono un giudizio piuttosto critico da parte dell'elettorato italiano. L'oreva una sondaggio condotto negli ultimi giorni dall'Istituto Euretta per la rivista *Espresso*. Piazze e strade su 17.700 intervistati si rivelano che Trump viene giudicato sia negativamente che 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 giudici negativi) e di Forza Italia (48,3% di giudici negativi).

Mannheimer a pag. 8



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 14 gennaio 2026

1,80 Euro

Firenze - Empoli +

Speciale

MARCA

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: stime 12mila vittime. Iniziano le esecuzioni
La Casa Bianca: «Protestate». Altolà di Mosca. Tajani convoca l'ambasciatore di Teheran

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

Petrucci e Bonezzi alle p. 8 e 9



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



L'Italia di Zalone? Imbattibile

Mattioli a pagina 15

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

VIVINDUO

FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI

CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO è un medicina a base di paracetamolo e a base di ibuprofene, con altri ingredienti e reche gravi. Leggere attentamente il foglio informativo. Non superare la dose giornaliera. 0,010/0,015. FM/07/2025. A. Menarini

può iniziare ad agire dopo 15 MINUTI



la Repubblica

Fondatore
EUGENIO SCALFARIDirettore
MARIO ORFEO

19 76

R50

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 delle 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
FIORIUn nuovo
inizio:
ecco il sito
di GIANCARLO
MOLAValli:
"Così ho
raccontato
i grandi
eventi"
di FRANCESCA
CAFERRILa nascita
del giornale
di RAFFAELLA
DE SANTISIl mondo
visto da noi
di SARA
SCARAFIACon Mauro
le suggestioni
di un viaggio
di FRANCESCO
FASIOLO

all'interno

Mercoledì
14 gennaio 2026
Anno 51 - N° 11

In Italia € 1,90

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, DIFE, MODOLÒ, PALAZZOLO e VITALE
a pagina 2 a pagina 6



L'INTERVISTA

di PAOLO MASTROLILLI

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

MICHAEL
WALZER,
filosofo



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

a pagina 8, 9, 11 e 13

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

di LORENZO DE CICCO

Gorgia Meloni parla in inglese, G Matteo Salvini «con il cuore» in italiano, salvo lo slancio nel finale, in cui azzarda un incitamento ungherese: «Fel, gyozelmem!». 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

Come si vince
un referendum

IL COMMENTO
di MICHELEAINIS

S e nel frattempo il mondo non sarà esplosi 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

Bello avere sempre qualcuno su cui contare.

È POSSIBILE CON IREN

Iren luce e gas
Efficienza energetica
Internet Wi-Fi
Assicurazioni

Scopri tutte le offerte nei nostri store, su irenlucegas.it o chiama l'800.96.96.96

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 mostrare in un succinto bikini. Così è stato.

a pagina 21



Niente domiciliari
per Jessica Moretti
divieto di espatrio

di ROSARIO DI RAIMONDO

a pagina 30 e 31

La nostra carta preme
da oggi è più forte:
la forza degli
investimenti
in maniera sostenibile



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 4,50
Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821 - Sped. Azi. Post., Art. 1, Legge 46/E4 del 27/02/2004 - Roma | Concessione alla ditta pubblicitaria: A. Marzoni & C. Milano - via F. Aperti, 8 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@marzonis.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

ASSIA NEUMANN DAYAN — PAGINA 18



LA COPPA ITALIA
Adams-Ilkhan dei miracoli
Il Toro elimina la Roma 3-2

BARILLÀ, D'ORSI — PAGINA 28 E 29

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



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 14 GENNAIO 2026

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

GNN
GARIBOLDI NERI

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. — PAGINA 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 AMARILE — PAGINA 13

Legge elettorale
i fantasmi del futuro

MARCO FOLLINI — PAGINA 23

IL RITORNO

Quella carezza
a Trentini
e l'abbraccio
mancato a Regeni

RAFFAELLA ROMAGNOLO — PAGINA 23



SERVIZI ALLE PAGINE 6 E 7

IL PRESIDENTE USA: ATTACCA I PALAZZI DEL POTERE, PRONTO AD AIUTARVI. VERTICE CON I MILITARI. L'ITALIA CONVOCAL' 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-revoluzionario 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, MAGRÌ, SIMONI, STABILE — PAGINE 2-4

Cecilia Sala: a Evin
ho imparato la paura

SIMONETTA SCIANDIVASI — PAGINA 4

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

La dottrina McEnroe

STEFANO SEMERARO



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

PAGINA 19

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, MANGRIVI

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



maRCa Bologna
14-15 GENNAIO 2026
22^a EDIZIONE

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 col 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, da Vietnam al Cile, da Budapest a Praga: è servito soltanto al tentativo di consegnare alla forza una vermicatura di legalità e di impedire la legittimazione a ogni abuso di forza. È 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. È 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?



maRCa Bologna
14-15 GENNAIO 2026
22^a EDIZIONE

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 (Otto) 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 *Classificatori*

Con MF Magazine for iPad € 12,90 + € 7,00 = € 22,90 + € 5,00 = Con MF Magazine for iPhone € 12,90 + € 7,00 = € 22,90 + € 5,00 = Con MF Magazine for Android € 12,90 + € 7,00 = € 10,00
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)** **€/ \$ 1.1654**
** 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 confini 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 TENARIS E SAIPEM

IL 23 GENNAIO A MILANO

Giorgetti presenta il fondo per la borsa
Già avviati sette compatti su dieci

Dal Maso a pagina 7

SCONTO CON BERNA

Ermotti verso l'addio a Ubs
Corsa a quattro per sostituirlo

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 Sorgenia 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

DATI AL 31.12.2025

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.



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 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. Sul fronte ferroviario, il sistema portuale e retroportuale di Trieste e Monfalcone movimenta complessivamente


Agenparl

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 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. Sul fronte ferroviario, il sistema portuale e retroportuale di Trieste e Monfalcone movimenta 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%). "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 nei 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 *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%



01/13/2026 13:35

Cessata alleanza 2M. Consalvo, "più merci connesse all'economia europea" Stabile per movimentazione di merci, calo nei 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 *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'europearlamentare 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 movimentate 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,



AskaNews.it

Porti, 64 milioni tonnellate movimentate 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 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 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 movimenta 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 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, mentre le rinfuse solide



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 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, mentre le rinfuse solide

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 movimenta 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 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 movimenta 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 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

Informazioni Marittime

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



01/13/2026 16:12

Sul fronte ferroviario, il sistema portuale e retroportuale movimenta 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 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

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 movimenta 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.



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.

Il Messaggero Marittimo - è consentito l'ampio diritto di citazione e di rielaborazione di questo articolo, nonché la sua pubblicazione su altri mezzi, con la dovuta indicazione della fonte. Capitolo II - 2026 - Codice della Proprietà intellettuale e dei diritti autorali (D.lgs. 24/01/2012, n. 63) - Art. 17, comma 2, e l'Art. 18, comma 1, lettera a). (Legge 26/03/2001, n. 39) - Art. 1, comma 1, lettera a).

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 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 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 movimenta 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.

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%).

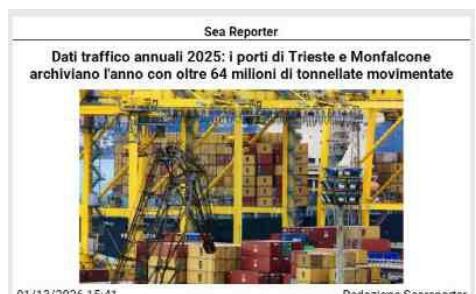
Con 681.733 TEUs, il settore container chiude il 2025 con una flessione del -19,05%, risentendo di una marcata contrazione dei traffici avviatisi dal secondo semestre dell'anno e legata alla rimodulazione dei servizi dopo la cessazione dell'alleanza 2M.

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

Il Messaggero Marittimo - A cura degli esperti della società di analisi e consulenza economica di cui sopra. Dati aggiornati al 31/12/2025 - Cifre escluse le merci varie e i servizi esclusi l'area Cisalp, 12+13, con i dati del Registro delle imprese di Trieste e il 13/01/2026/2027. Gli scambi di merci e di servizi sono esclusi. I dati sono esclusi i dati della società di cui sopra.

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 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,



01/13/2026 15:41 Redazione Seareporter

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 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,"

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 movimenta 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 ".

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 avviatasi 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 il 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 avviatasi 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 il 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

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 movimenta 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".

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 avviatisi 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 del 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,



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".



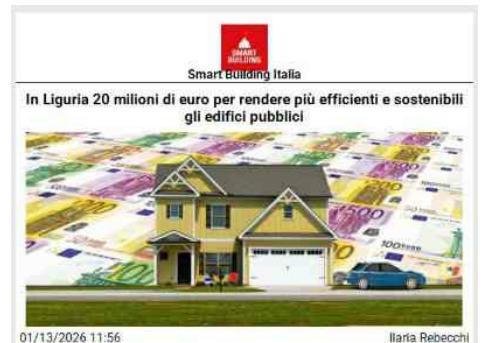
Smart Building Italia

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', 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. Ottenerne 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', 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. Ottenerne 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.

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 postivi registrano un calo dei container, del 19%, a fronte comunque di una 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.

Telefriuli.it

Porto: bene Monfalcone a Trieste calano i container



01/13/2026 19:21

Andrea Pierini

In bisiacheria la movimentazione sale del 20% Tante luci e qualche ombra. I porti di Trieste e Monfalcone dopo anni postivi registrano un calo dei container, del 19%, a fronte comunque di una quadro complessivo più che buono. A Trieste 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.

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

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 Trieste-Gemlik, 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



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 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.

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



01/13/2026 16:21

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 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 nei 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 nei 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.



01/13/2026 18:23

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 navi, 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 crociera 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 traghetti: 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 crociera Il 2025 ha registrato 334 toccate navi 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 terminali 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 gestito da Stazioni Marittime, si prevedono numeri sostanzialmente in linea con il 2025. Per quanto riguarda il traffico crociera, nel 2026 sono al momento

BizJournal Liguria

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



01/13/2026 12:35

I dati di traffico del 2025 nei terminali di Stazioni Marittime registrano un totale di quasi 4 milioni di passeggeri tra navi da crociera e navi traghetti: 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 crociera Il 2025 ha registrato 334 toccate navi 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 terminali 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 gestito da Stazioni Marittime, si prevedono numeri sostanzialmente in linea con il 2025. Per quanto riguarda il traffico crociera, 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 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 toccate 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 terminali di Stazioni Marittime S.p.A. registrano un totale di quasi 4 milioni di passeggeri tra navi da crociera e navi traghetti: 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 navi 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 terminali 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, si prevedono numeri sostanzialmente in linea con il 2025. Per quanto riguarda il traffico crociere, nel 2026 sono al



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 toccate in più (12 complessive) rispetto al 2025, pari a circa 50.000 passeggeri.



Informatore Navale

Genova, Voltri

STAZIONI MARITTIME GENOVA TRAFFICO PASSEGGERI DATI CONSUNTIVI 2025

I dati di traffico del 2025 nei terminali di Stazioni Marittime S.p.A. registrano un totale di quasi 4 milioni di passeggeri tra navi da crociera e navi traghetti. 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 navi 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 terminali 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.



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 toccate 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".



01/13/2026 07:06

Diego David

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



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".

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.

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Stazioni Marittime Genova: nel 2025 quasi 4 milioni di passeggeri

GENOVA - Il 2025 si chiude con un bilancio complessivamente positivo per Stazioni Marittime S.p.A., che nei terminal del porto di Genova ha movimentato quasi 4 milioni di passeggeri tra traffico crocieristico e traghetti. Un dato in linea con le previsioni formulate a inizio anno e che rappresenta il secondo miglior risultato storico, superato soltanto dal record assoluto del 2023. Il risultato assume particolare rilievo considerando le limitazioni operative dovute ai lavori in corso per il potenziamento delle infrastrutture crocieristiche, che hanno comportato l'indisponibilità di una banchina. Nonostante ciò, la società è riuscita a gestire 30 scali in più rispetto al 2024, confermando la capacità dello scalo di mantenere elevati livelli di servizio anche in una fase di trasformazione infrastrutturale. Crociere in crescita Il traffico crocieristico ha rappresentato il principale motore della crescita. Nel 2025 si sono registrate 334 toccate nave per un totale di 1.630.593 crocieristi, di cui 620.195 home port e 1.010.398 passeggeri in transito. Rispetto al 2024 l'incremento è stato di oltre 99 mila passeggeri, pari a un +6,47%. MSC Crociere si conferma il principale operatore a Genova, con 234 scali e oltre 1,23 milioni di passeggeri movimentati. In aumento anche Costa Crociere, che nel corso dell'anno ha effettuato 52 scali portando circa 332 mila passeggeri. Da segnalare inoltre l'esordio nel porto di Genova di Explora Journeys, brand di lusso del gruppo MSC, con sei scali e circa 5.000 passeggeri, oltre alla presenza consolidata di Princess Cruises, che con dieci toccate ha superato i 40 mila crocieristi. Traghetti in lieve flessione Diverso l'andamento del traffico traghetti, che ha chiuso il 2025 con una lieve flessione rispetto all'anno precedente. I passeggeri sono stati 2,25 milioni (-3,6%), con cali anche per auto, moto e metri lineari trasportati. A livello geografico, si registra una crescita dei collegamenti verso Sicilia e Nord Africa, mentre Sardegna e Corsica mostrano una contrazione. Le prospettive per il 2026 Guardando al 2026, Stazioni Marittime prevede una stabilità dei volumi nel traffico traghetti, mentre per le crociere sono attesi circa 320 scali e 1,6 milioni di passeggeri. MSC continuerà a rivestire un ruolo centrale, con circa 1,3 milioni di crocieristi previsti e la conferma delle principali unità della flotta, incluse le nuove ammiraglie MSC Euribia e MSC World Asia, che effettueranno le loro maiden call tra ottobre e dicembre. Costa Crociere garantirà la presenza regolare con Costa Toscana, mentre Princess Cruises incrementerà ulteriormente le proprie toccate. Un quadro che conferma il porto di Genova come hub crocieristico e passeggeri di primo piano nel Mediterraneo, capace di crescere anche in una fase di importanti interventi infrastrutturali. Foto tratta da profilo Linkedin

 Messaggero Marittimo.it



Stazioni Marittime Genova: nel 2025 quasi 4 milioni di passeggeri

GENOVA - Il 2025 si chiude con un bilancio complessivamente positivo per Stazioni Marittime S.p.A., che nei terminal del porto di Genova ha movimentato quasi 4 milioni di passeggeri tra traffico crocieristico e traghetti. Un dato in linea con le previsioni formulate a inizio anno e che rappresenta il secondo miglior risultato storico, superato soltanto dal record assoluto del 2023. Il risultato assume particolare rilievo considerando le limitazioni operative dovute ai lavori in corso per il potenziamento delle infrastrutture crocieristiche, che hanno comportato l'indisponibilità di una banchina. Nonostante ciò, la società è riuscita a gestire 30 scali in più rispetto al 2024, confermando la capacità dello scalo di mantenere elevati livelli di servizio anche in una fase di trasformazione infrastrutturale.

Crociere in crescita

Il traffico crocieristico ha rappresentato il principale motore della crescita. Nel 2025 si sono registrate 334 toccate nave per un totale di 1.630.593 crocieristi, di cui 620.195 home port e 1.010.398 passeggeri in transito. Rispetto al 2024 l'incremento è stato di oltre 99 mila passeggeri, pari a un +6,47%.

2.025 - Stazioni Marittime S.p.A. - A fronte degli anni di crescita progressiva in un mercato sempre più sfiduoso delle ultime tre stagioni. Dati aggiornati al 2025 - Gennaio 2026. Sistemi di monitoraggio: CIMA - Ditta societaria MSC Crociere, 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 - 31 - 32 - 33 - 34 - 35 - 36 - 37 - 38 - 39 - 40 - 41 - 42 - 43 - 44 - 45 - 46 - 47 - 48 - 49 - 50 - 51 - 52 - 53 - 54 - 55 - 56 - 57 - 58 - 59 - 60 - 61 - 62 - 63 - 64 - 65 - 66 - 67 - 68 - 69 - 70 - 71 - 72 - 73 - 74 - 75 - 76 - 77 - 78 - 79 - 80 - 81 - 82 - 83 - 84 - 85 - 86 - 87 - 88 - 89 - 90 - 91 - 92 - 93 - 94 - 95 - 96 - 97 - 98 - 99 - 100 - 101 - 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 107 - 108 - 109 - 110 - 111 - 112 - 113 - 114 - 115 - 116 - 117 - 118 - 119 - 120 - 121 - 122 - 123 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - 129 - 130 - 131 - 132 - 133 - 134 - 135 - 136 - 137 - 138 - 139 - 140 - 141 - 142 - 143 - 144 - 145 - 146 - 147 - 148 - 149 - 150 - 151 - 152 - 153 - 154 - 155 - 156 - 157 - 158 - 159 - 160 - 161 - 162 - 163 - 164 - 165 - 166 - 167 - 168 - 169 - 170 - 171 - 172 - 173 - 174 - 175 - 176 - 177 - 178 - 179 - 180 - 181 - 182 - 183 - 184 - 185 - 186 - 187 - 188 - 189 - 190 - 191 - 192 - 193 - 194 - 195 - 196 - 197 - 198 - 199 - 200 - 201 - 202 - 203 - 204 - 205 - 206 - 207 - 208 - 209 - 210 - 211 - 212 - 213 - 214 - 215 - 216 - 217 - 218 - 219 - 220 - 221 - 222 - 223 - 224 - 225 - 226 - 227 - 228 - 229 - 230 - 231 - 232 - 233 - 234 - 235 - 236 - 237 - 238 - 239 - 240 - 241 - 242 - 243 - 244 - 245 - 246 - 247 - 248 - 249 - 250 - 251 - 252 - 253 - 254 - 255 - 256 - 257 - 258 - 259 - 260 - 261 - 262 - 263 - 264 - 265 - 266 - 267 - 268 - 269 - 270 - 271 - 272 - 273 - 274 - 275 - 276 - 277 - 278 - 279 - 280 - 281 - 282 - 283 - 284 - 285 - 286 - 287 - 288 - 289 - 290 - 291 - 292 - 293 - 294 - 295 - 296 - 297 - 298 - 299 - 300 - 301 - 302 - 303 - 304 - 305 - 306 - 307 - 308 - 309 - 310 - 311 - 312 - 313 - 314 - 315 - 316 - 317 - 318 - 319 - 320 - 321 - 322 - 323 - 324 - 325 - 326 - 327 - 328 - 329 - 330 - 331 - 332 - 333 - 334 - 335 - 336 - 337 - 338 - 339 - 340 - 341 - 342 - 343 - 344 - 345 - 346 - 347 - 348 - 349 - 350 - 351 - 352 - 353 - 354 - 355 - 356 - 357 - 358 - 359 - 360 - 361 - 362 - 363 - 364 - 365 - 366 - 367 - 368 - 369 - 370 - 371 - 372 - 373 - 374 - 375 - 376 - 377 - 378 - 379 - 380 - 381 - 382 - 383 - 384 - 385 - 386 - 387 - 388 - 389 - 390 - 391 - 392 - 393 - 394 - 395 - 396 - 397 - 398 - 399 - 400 - 401 - 402 - 403 - 404 - 405 - 406 - 407 - 408 - 409 - 410 - 411 - 412 - 413 - 414 - 415 - 416 - 417 - 418 - 419 - 420 - 421 - 422 - 423 - 424 - 425 - 426 - 427 - 428 - 429 - 430 - 431 - 432 - 433 - 434 - 435 - 436 - 437 - 438 - 439 - 440 - 441 - 442 - 443 - 444 - 445 - 446 - 447 - 448 - 449 - 450 - 451 - 452 - 453 - 454 - 455 - 456 - 457 - 458 - 459 - 460 - 461 - 462 - 463 - 464 - 465 - 466 - 467 - 468 - 469 - 470 - 471 - 472 - 473 - 474 - 475 - 476 - 477 - 478 - 479 - 480 - 481 - 482 - 483 - 484 - 485 - 486 - 487 - 488 - 489 - 490 - 491 - 492 - 493 - 494 - 495 - 496 - 497 - 498 - 499 - 500 - 501 - 502 - 503 - 504 - 505 - 506 - 507 - 508 - 509 - 510 - 511 - 512 - 513 - 514 - 515 - 516 - 517 - 518 - 519 - 520 - 521 - 522 - 523 - 524 - 525 - 526 - 527 - 528 - 529 - 530 - 531 - 532 - 533 - 534 - 535 - 536 - 537 - 538 - 539 - 540 - 541 - 542 - 543 - 544 - 545 - 546 - 547 - 548 - 549 - 550 - 551 - 552 - 553 - 554 - 555 - 556 - 557 - 558 - 559 - 560 - 561 - 562 - 563 - 564 - 565 - 566 - 567 - 568 - 569 - 5610 - 5611 - 5612 - 5613 - 5614 - 5615 - 5616 - 5617 - 5618 - 5619 - 5620 - 5621 - 5622 - 5623 - 5624 - 5625 - 5626 - 5627 - 5628 - 5629 - 5630 - 5631 - 5632 - 5633 - 5634 - 5635 - 5636 - 5637 - 5638 - 5639 - 5640 - 5641 - 5642 - 5643 - 5644 - 5645 - 5646 - 5647 - 5648 - 5649 - 5650 - 5651 - 5652 - 5653 - 5654 - 5655 - 5656 - 5657 - 5658 - 5659 - 5660 - 5661 - 5662 - 5663 - 5664 - 5665 - 5666 - 5667 - 5668 - 5669 - 5670 - 5671 - 5672 - 5673 - 5674 - 5675 - 5676 - 5677 - 5678 - 5679 - 5680 - 5681 - 5682 - 5683 - 5684 - 5685 - 5686 - 5687 - 5688 - 5689 - 5690 - 5691 - 5692 - 5693 - 5694 - 5695 - 5696 - 5697 - 5698 - 5699 - 56100 - 56101 - 56102 - 56103 - 56104 - 56105 - 56106 - 56107 - 56108 - 56109 - 56110 - 56111 - 56112 - 56113 - 56114 - 56115 - 56116 - 56117 - 56118 - 56119 - 56120 - 56121 - 56122 - 56123 - 56124 - 56125 - 56126 - 56127 - 56128 - 56129 - 56130 - 56131 - 56132 - 56133 - 56134 - 56135 - 56136 - 56137 - 56138 - 56139 - 56140 - 56141 - 56142 - 56143 - 56144 - 56145 - 56146 - 56147 - 56148 - 56149 - 56150 - 56151 - 56152 - 56153 - 56154 - 56155 - 56156 - 56157 - 56158 - 56159 - 56160 - 56161 - 56162 - 56163 - 56164 - 56165 - 56166 - 56167 - 56168 - 56169 - 56170 - 56171 - 56172 - 56173 - 56174 - 56175 - 56176 - 56177 - 56178 - 56179 - 56180 - 56181 - 56182 - 56183 - 56184 - 56185 - 56186 - 56187 - 56188 - 56189 - 56190 - 56191 - 56192 - 56193 - 56194 - 56195 - 56196 - 56197 - 56198 - 56199 - 56200 - 56201 - 56202 - 56203 - 56204 - 56205 - 56206 - 56207 - 56208 - 56209 - 56210 - 56211 - 56212 - 56213 - 56214 - 56215 - 56216 - 56217 - 56218 - 56219 - 56220 - 56221 - 56222 - 56223 - 56224 - 56225 - 56226 - 56227 - 56228 - 56229 - 56230 - 56231 - 56232 - 56233 - 56234 - 56235 - 56236 - 56237 - 56238 - 56239 - 56240 - 56241 - 56242 - 56243 - 56244 - 56245 - 56246 - 56247 - 56248 - 56249 - 56250 - 56251 - 56252 - 56253 - 56254 - 56255 - 56256 - 56257 - 56258 - 56259 - 56260 - 56261 - 56262 - 56263 - 56264 - 56265 - 56266 - 56267 - 56268 - 56269 - 56270 - 56271 - 56272 - 56273 - 56274 - 56275 - 56276 - 56277 - 56278 - 56279 - 56280 - 56281 - 56282 - 56283 - 56284 - 56285 - 56286 - 56287 - 56288 - 56289 - 56290 - 56291 - 56292 - 56293 - 56294 - 56295 - 56296 - 56297 - 56298 - 56299 - 56300 - 56301 - 56302 - 56303 - 56304 - 56305 - 56306 - 56307 - 56308 - 56309 - 56310 - 56311 - 56312 - 56313 - 56314 - 56315 - 56316 - 56317 - 56318 - 56319 - 56320 - 56321 - 56322 - 56323 - 56324 - 56325 - 56326 - 56327 - 56328 - 56329 - 56330 - 56331 - 56332 - 56333 - 56334 - 56335 - 56336 - 56337 - 56338 - 56339 - 56340 - 56341 - 56342 - 56343 - 56344 - 56345 - 56346 - 56347 - 56348 - 56349 - 56350 - 56351 - 56352 - 56353 - 56354 - 56355 - 56356 - 56357 - 56358 - 56359 - 56360 - 56361 - 56362 - 56363 - 56364 - 56365 - 56366 - 56367 - 56368 - 56369 - 56370 - 56371 - 56372 - 56373 - 56374 - 56375 - 56376 - 56377 - 56378 - 56379 - 56380 - 56381 - 56382 - 56383 - 56384 - 56385 - 56386 - 56387 - 56388 - 56389 - 56390 - 56391 - 56392 - 56393 - 56394 - 56395 - 56396 - 56397 - 56398 - 56399 - 56400 - 56401 - 56402 - 56403 - 56404 - 56405 - 56406 - 56407 - 56408 - 56409 - 56410 - 56411 - 56412 - 56413 - 56414 - 56415 - 56416 - 56417 - 56418 - 56419 - 56420 - 56421 - 56422 - 56423 - 56424 - 56425 - 56426 - 56427 - 56428 - 56429 - 56430 - 56431 - 56432 - 56433 - 56434 - 56435 - 56436 - 56437 - 56438 - 56439 - 56440 - 56441 - 56442 - 56443 - 56444 - 56445 - 56446 - 56447 - 56448 - 56449 - 56450 - 56451 - 56452 - 56453 - 56454 - 56455 - 56456 - 56457 - 56458 - 56459 - 56460 - 56461 - 56462 - 56463 - 56464 - 56465 - 56466 - 56467 - 56468 - 56469 - 56470 - 56471 - 56472 - 56473 - 56474 - 56475 - 56476 - 56477 - 56478 - 56479 - 56480 - 56481 - 56482 - 56483 - 56484 - 56485 - 56486 - 56487 - 56488 - 56489 - 56490 - 56491 - 56492 - 56493 - 56494 - 56495 - 56496 - 56497 - 56498 - 56499 - 56500 - 56501 - 56502 - 56503 - 56504 - 56505 - 56506 - 56507 - 56508 - 56509 - 56510 - 56511 - 56512 - 56513 - 56514 - 56515 - 56516 - 56517 - 56518 - 56519 - 56520 - 56521 - 56522 - 56523 - 56524 - 56525 - 56526 - 56527 - 56528 - 56529 - 56530 - 56531 - 56532 - 56533 - 56534 - 56535 - 56536 - 56537 - 56538 - 56539 - 56540 - 56541 - 56542 - 56543 - 56544 - 56545 - 56546 - 56547 - 56548 - 56549 - 56550 - 56551 - 56552 - 56553 - 56554 - 56555 - 56556 - 56557 - 56558 - 56559 - 56560 - 56561 - 56562 - 56563 - 56564 - 56565 - 56566 - 56567 - 56568 - 56569 - 56570 - 56571 - 56572 - 56573 - 56574 - 56575 - 56576 - 56577 - 56578 - 56579 - 56580 - 56581 - 56582 - 56583 - 56584 - 56585 - 56586 - 56587 - 56588 - 56589 - 56590 - 56591 - 56592 - 56593 - 56594 - 56595 - 56596 - 56597 - 56598 - 56599 - 56600 - 56601 - 56602 - 56603 - 56604 - 56605 - 56606 - 56607 - 56608 - 56609 - 56610 - 56611 - 56612 - 56613 - 56614 - 56615 - 56616 - 56617 - 56618 - 56619 - 56620 - 56621 - 56622 - 56623 - 56624 - 56625 - 56626 - 56627 - 56628 - 56629 - 56630 - 56631 - 56632 - 56633 - 56634 - 56635 - 56636 - 56637 - 56638 - 56639 - 56640 - 56641 - 56642 - 56643 - 56644 - 56645 - 56646 - 56647 - 56648 - 56649 - 56650 - 56651 - 56652 - 56653 - 56654 - 56655 - 56656 - 56657 - 56658 - 56659 - 56660 - 56661 - 56662 - 56663 - 56664 - 56665 - 56666 - 56667 - 56668 - 56669 - 56670 - 56671 - 56672 - 56673 - 56674 - 56675 - 56676 - 56677 - 56678 - 56679 - 56680 - 56681 - 56682 - 56683 - 56684 - 56685 - 56686 - 56687 - 56688 - 56689 - 56690 - 56691 - 56692 - 56693 - 56694 - 56695 - 56696 - 56697 - 56698 - 56699 - 56700 - 56701 - 56702 - 56703 - 56704 - 56705 - 56706 - 56707 - 56708 - 56709 - 56710 - 56711 - 56712 - 56713 - 56714 - 56715 - 56716 - 56717 - 56718 - 56719 - 56720 - 56721 - 56722 - 56723 - 56724 - 56725 - 56726 - 56727 - 56728 - 56729 - 56730 - 56731 - 56732 - 56733 - 56734 - 56735 - 56736 - 56737 - 56738 - 56739 - 56740 - 56741 - 56742 - 56743 - 56744 - 56745 - 56746 - 56747 - 56748 - 56749 - 56750 - 56751 - 56752 - 56753 - 56754 - 56755 - 56756 - 56757 - 56758 - 56759 - 56760 - 56761 - 56762 - 56763 - 56764 - 56765 - 56766 - 56767 - 56768 - 56769 - 56770 - 56771 - 56772 - 56773 - 56774 - 56775 - 56776 - 56777 - 56778 - 56779 - 56780 - 56781 - 56782 - 56783 - 56784 - 56785 - 56786 - 56787 - 56788 - 56789 - 56790 - 56791 - 56792 - 56793 - 56794 - 56795 - 56796 - 56797 - 56798 - 56799 - 56800 - 56801 - 56802 - 56803 - 56804 - 56805 - 56806 - 56807 - 56808 - 56809 - 56810 - 56811 - 56812 - 56813 - 56814 - 56815 - 56816 - 56817 - 56818 - 56819 - 56820 - 56821 - 56822 - 56823 - 56824 - 56825 - 56826 - 56827 - 56828 - 56829 - 56830 - 56831 - 56832 - 56833 - 56834 - 56835 - 56836 - 56837 - 56838 - 56839 - 56840 - 56841 - 56842 - 56843 - 56844 - 56845 - 56846 - 56847 - 56848 - 56849 - 56850 - 56851 - 56852 - 56853 - 56854 - 56855 - 56856 - 56857 - 56858 - 56859 - 56860 - 56861 - 56862 - 56863 - 56864 - 56865 - 56866 - 56867 - 56868 - 56869 - 56870 - 56871 - 56872 - 56873 - 56874 - 56875 - 56876 - 56877 - 56878 - 56879 - 56880 - 56881 - 56882 - 56883 - 56884 - 56885 - 56886 - 56887 - 56888 - 56889 - 56890 - 56891 - 56892 - 56893 - 56894 - 56895 - 56896 - 56897 - 56898 - 56899 - 56900 - 56901 - 56902 - 56903 - 56904 - 56905 - 56906 - 56907 - 56908 - 56909 - 56910 - 56911 - 56912 - 56913 - 56914 - 56915 - 56916 - 56917 - 56918 - 56919 - 56920 - 56921 - 56922 - 56923 - 56924 - 56925 - 56926 - 56927 - 56928 - 56929 - 56930 - 56931 - 56932 - 56933 - 56934 - 56935 - 56936 - 56937 - 56938 - 56939 - 56940 - 56941 - 56942 - 56943 - 56944 - 56945 - 56946 - 56947 - 56948 - 56949 - 56950 - 56951 - 56952 - 56953 - 56954 - 56955 - 56956 - 56957 - 56958 - 56959 - 56960 - 56961 - 56962 - 56963 - 56964 - 56965 - 56966 - 56967 - 56968 - 56969 - 56970 - 56971 - 56972 - 56973 - 56974 - 56975 - 56976 - 56977 - 56978 - 56979 - 56980 - 56981 - 56982 - 56983 - 56984 - 56985 - 56986 - 5

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 navi, 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 terminali di Stazioni Marittime S.p.A. registrano un totale di quasi 4 milioni di passeggeri tra navi da crociera e navi traghetti: 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 navi 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 terminali 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, si prevedono numeri sostanzialmente in linea con il 2025. Per quanto riguarda il traffico crociere, nel



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.

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 terminali 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 navi, 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 terminali 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 terminali 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,



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 ricoprendere 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



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 trentatre 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 trentatre 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 trentatre 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 trentatre 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 ricoprendere nella ZLS della Spezia anche i territori aldi 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 ottenerne il suo completamento 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.



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.



01/13/2026 15:38

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



01/13/2026 08:05

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

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 gestione 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.

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. 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 sui 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 indolare: 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, 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 reinustrializzazione 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 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.

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».



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 Vescovado

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



01/13/2026 14:58

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:.

Infocilento

Salerno

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



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.



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:.

Salernonotizie.it

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



01/13/2026 16:42

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:.

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».



01/13/2026 13:43

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



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. 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 Today

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



01/13/2026 18:54

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. 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. 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



01/13/2026 18:12

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. 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

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 veZiòn 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 dattilosopia, 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 veZiòn 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 dattilosopia, 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

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 crociere 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/>.



Corriere di Taranto

Taranto

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.

Corriere di Taranto

Il Comitato dei Giochi ha incontrato la Marina Militare



01/13/2026 17:44

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. E' 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".



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 , 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 de 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».



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 - "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



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

01/13/2026 16:36

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 Crotone

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

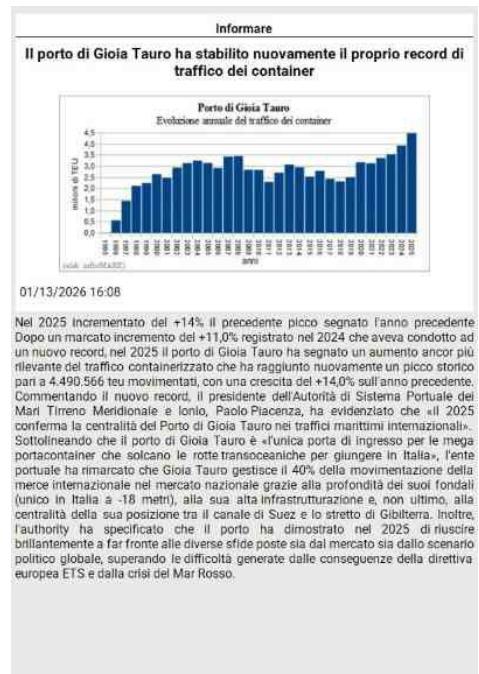
internazionale europeo e del Mediterraneo. Nel contempo, assicurare una maggiore infrastrutturazione all'avanguardia, per stimolare la nascita di posti di lavori specializzati, con il chiaro obiettivo di fare di Gioia Tauro un hub intermodale di riferimento per l'intero Mezzogiorno. Si tratta conclude 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 Crotone, 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 percento, 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 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". 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 percento 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



La Gazzetta Marittima
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

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



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 percento, 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

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

È il record del 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 percento, 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 dalla scena politica 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 percento 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.

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.



01/13/2026 14:55

Ship Mag
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.

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 percento, 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,



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



01/13/2026 14:37

Ilaria Calabro

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 percento, 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,

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 percento 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.

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 percento "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 percento "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 CO2 del 2024 coperte dalle quote restituite entro il 30 settembre 2025. Ora - da gennaio 2026 - saranno incluse le emissioni di metano (CH4) e ossido di azoto (N2O) nel sistema EU-ETS, calcolate su base equivalente di CO2. Si allarga così il campo - oltre la CO2 - 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 CO2 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 CO2, 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



01/13/2026 09:42

ABELE CARRUZZO;

(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 CO2 del 2024 coperte dalle quote restituite entro il 30 settembre 2025. Ora - da gennaio 2026 - saranno incluse le emissioni di metano (CH4) e ossido di azoto (N2O) nel sistema EU-ETS, calcolate su base equivalente di CO2. Si allarga così il campo - oltre la CO2 - 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 sovrapprezzetti 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 Carrezzo.

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

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

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, Ispezioni 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

Industria Italiana

Focus

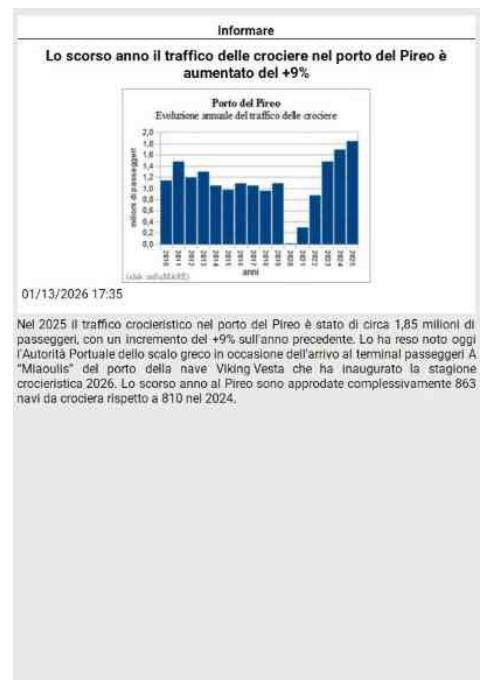
tra Asia Centrale ed Europa, anche attraverso l'implementazione di soluzioni concrete basate su energie rinnovabili e resilienza climatica, avanzando al contempo innovazione digitale e inclusione. Collaborare con Rina e Hpc facilita la condivisione di conoscenze tra regioni e ci consente di portare competenze 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 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 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 saldo 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



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

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, 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 saldo 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

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 - Europa. 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.

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 saldo 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

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



01/13/2026 14:32

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

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 - Europa. 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". xl5/sat/mca2.


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

01/13/2026 15:25

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". xl5/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, terminali 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».



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



01/13/2026 09:37

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, terminali 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».

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.



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 - Europa . 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.

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 Fsrus 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 Ital Lng) e appunto quella di **Ravenna**, precedentemente gestite tramite Snam Fsrus 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'Ital 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 Fsrus 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.



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 netowrk 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 SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARIE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI Grimaldi Group torna con le sue navi in Siria.

