

SHIPPING ITALY

IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA

I NUMERI DEI PORTI ITALIANI

NICOLA CAPUZZO *DIRETTORE RESPONSABILE*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PDF
interattivo



EDIZIONE
20
26

80 anni di spedizioni, competenze, relazioni.

**Dal 1946 la casa dei
freight forwarders**

Fedespedi rappresenta,
tutela gli interessi e
promuove l'innovazione
delle imprese di spedizioni
internazionali in Italia
e nel mondo.

*Uniti da
una passione,
ogni nodo
una storia!*



FEDESPEDI
MOVING TRADE TOGETHER





Indice

Merci varie in crescita del 4% nel 2025 con il traino dei grandi hub	PAG. 6
Traffici ro-ro in crescita nei porti italiani: Sicilia e Adriatico salgono	PAG. 8
I porti container chiudono il 2025 con 12,8 milioni di Teu	PAG. 10
Gioia Tauro traina il Mediterraneo: nel 2025 record storico per il traffico container con 4,5 milioni di Teu	PAG. 12
Nel Break bulk Ravenna rimane leader e Taranto cresce	PAG. 13
Oltre 700 milioni per i porti della Sicilia orientale: Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo	PAG. 15
Trieste e Ravenna trainano il settore delle rinfuse liquide	PAG. 16
Porti, La continuità operativa passa dalle PMI: l'esempio di Valente	PAG. 17
Rinfuse solide: il 2025 premia la versatilità dell'Adriatico mentre Taranto frena	PAG. 18
Passeggeri traghetti in lieve calo (-1,9%) nei porti italiani	PAG. 20
I porti italiani tornano a crescere nelle crociere	PAG. 22

ASSARMATORI
SHIPOWNERS' ASSOCIATION



assarmatori.eu

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE - MOVIMENTI PORTUALI
Gennaio - Dicembre 2025

Autorità di Sistema Portuale	A		C				A+B+C			TEU			Unità Ro-Ro		Passeggeri			
	Rinfuse	Liquide	Merci varie		Altre merci varie		TOTALE	"hinterland"	"traibord"	TOTALE	numero	Locali	Traghetti	Crociere	TOTALE			
	tonni	tonni	In contimatore	Ro-Ro	tonni	tonni	tonni	numero	numero	numero	numero	numero	numero	numero	numero			
18.953.692	3.472.940	26.736.736	11.723.926	1.266.326	39.726.988	62.153.620	2.451.696	547.790	2.999.486	438.013	-	2.613.319	2.421.895	5.035.214				
Mar Ligure Occidentale	12.475.166	1.728.533	22.807.233	9.076.375	587.808	32.471.406	46.675.105	2.194.034	215.112	2.409.136	245.108	-	2.253.230	1.620.552				
Mar Ligure Orientale	1.518.938	681.549	12.455.356	2.133.441	662.634	15.251.431	17.451.918	1.226.867	96.648	1.323.515	55.729	-	758.463	1.330.463				
Mar Tirreno Settentrionale	7.371.675	1.550.386	7.989.083	2.137.558	1.948.118	31.312.759	40.234.820	626.909	99.830	726.739	691.106	6.233.693	3.415.572	820.134				
Mar Tirreno Centro Settentrionale	5.307.284	1.590.397	874.658	5.206.977	149.620	6.231.255	13.128.956	114.662	-	114.662	214.013	-	1.549.271	3.558.568				
Mar Tirreno Centrale	6.270.865	1.904.616	11.684.937	11.047.330	953.347	23.685.614	31.861.095	964.349	91.177	1.055.526	427.865	8.029.308	1.059.779	1.955.867				
Mari Tirreno Meridionale e Ionio	1.551.288	677.062	53.023.834	106.466	29	53.130.329	55.358.679	-	4.490.566	4.490.566	554	24.185	-	26.017				
Stretto	18.076.334	118.931	-	14.561.991	-	14.561.991	33.757.256	-	-	-	2.100.042	24.379.404	63.120	742.826				
Mar Ionio	4.481.133	5.884.514	80.455	479	2.054.593	2.135.527	12.201.174	6.471	2.903	9.374	-	-	-	126.708				
Mare Adriatico Meridionale	1.732.730	4.242.412	775.008	9.054.524	177.031	10.006.563	15.981.705	94.442	-	94.442	321.972	-	1.764.603	658.674				
Mare Adriatico Centrale	4.719.600	1.540.088	1.163.597	3.994.296	-	5.157.893	11.418.101	154.868	-	154.868	129.282	-	753.166	79.624				
Mare Adriatico Centro Settentrionale	6.108.130	11.563.926	2.363.264	1.704.689	6.267.353	10.335.306	28.007.362	209.392	3.029	212.421	69.710	-	259	248.015				
Mare Adriatico Settentrionale	6.990.445	8.278.091	5.987.420	2.968.696	2.966.356	10.922.472	26.191.008	532.778	-	532.778	105.576	47.775	69.695	617.454				
Mare Adriatico Orientale	43.058.638	3.600.836	6.034.480	9.658.278	1.009.780	17.612.538	54.272.012	537.363	144.791	682.154	317.264	-	3.244	425.879				
Mare di Sicilia Occidentale	1.830.349	1.174.055	295.386	8.962.878	-	9.258.264	12.262.668	30.016	-	30.016	380.258	1.316.816	1.744.579	1.018.892				
Mare di Sicilia Orientale	33.250.991	2.779.588	911.918	6.648.149	-	7.560.667	43.590.646	88.145	-	88.145	301.406	3.749	479.226	274.865				
Mare di Sardegna	24.052.121	4.260.619	991.454	13.626.838	-	14.618.292	42.931.032	97.513	188.505	286.018	603.399	1.008.841	5.421.275	678.825				
TOTALE	186.274.233	53.080.530	131.867.686	122.184.516	17.455.187	271.507.289	510.802.032	7.135.471	5.666.239	12.800.710	6.169.189	41.615.771	18.937.108	14.412.706				

Fonte: Elaborazione Assoporti su dati Autorità di Sistema Portuale

S.E.O.

WHERE'S NEXT

Let us celebrate you!

Since 1986 we've come a long way.
Thanks to everyone who's been part of this journey.
Your passion made it possible.

autamarocchi

C. Steinweg - GMT



A° 1847

Your partner for all
logistic solutions

OUR BRANCH OFFICES IN ITALY:

TRIESTE
LEGHORN
SALERNO
RAVENNA
POZZOLO FORMIGARO
GAETA

OUR BRANCH OFFICES IN THE MED:

KOPER (SLOVENIA)
RIJEKA (CROATIA)
BEOGRAD (SERBIA)
CASABLANCA (MAROCCO)
ALEXANDRIA (EGYPT)
BAR (MONTENEGRO)
SOFIA (BULGARIA)

OUR HEAD - OFFICE:

GENOVA - ITALY

Our terminal in Genoa



Our terminal in Trieste

THROUGH THE STEINWEG GROUP NETWORK WE OFFER WORLDWIDE LOGISTIC SUPPORT

WWW.STEINWEG.COM

Via Scarsellini 119 - I Gemelli - 16149 Genova (GE) Italy

T: +39 010 469761 - F: +39 010 6599204 - E-mail: genoa@it.steinweg.com

MERCI VARIE IN CRESCITA DEL 4% NEL 2025 CON IL TRAINO DEI GRANDI HUB

IL DINAMISMO DEI CONTAINER E LA TENUTA DELLE AUTOSTRADE DEL MARE RIDISEGNANO LA GEOGRAFIA DEI FLUSSI NAZIONALI



L'analisi dell'andamento del trasporto merci nei porti italiani tra il 2024 e il 2025 rivela come il comparto delle merci varie si confermi il vero motore trainante della portualità nazionale. Con una crescita complessiva del 4%, questo segmento ha dimostrato una resilienza superiore rispetto alle rinfuse, portando il volume totale movimentato a superare i 271,5 milioni di tonnellate. Osservando i dati forniti da Assoport si emerge che non si tratta di una crescita uniforme, ma di una dinamica a più velocità che premia i grandi hub di transhipment e alcuni poli strategici del Tirreno e dell'Adriatico. Il protagonista assoluto di questo biennio è il sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, dove l'hub di Gioia Tauro ha fatto registrare una performance straordinaria. Con un balzo in avanti di quasi il 21%, lo scalo calabrese ha movimentato oltre 9 milioni di tonnellate in più nel solo comparto dei contenitori. Questo risultato non solo consolida il primato della Calabria nel Mediterraneo, ma spiega da solo buona parte del segno positivo registrato a livello nazionale, confermando come la concentrazione dei flussi nei grandi nodi logistici sia una tendenza ormai strutturale.

Spostando l'attenzione sul versante tirrenico settentrionale, si nota un panorama altrettanto vivace ma dalle sfumature diverse. Se il sistema di Genova e Savona ha mostrato una leggera flessione, dovuta principalmente a una contrazione del settore ro-ro nel capo-

luogo ligure, l'Autorità di Sistema Portuale di Livorno e Piombino ha invece saputo accelerare, chiudendo l'anno con un incremento vicino al 4%. Livorno, in particolare, ha beneficiato di una spinta combinata tra traffico containerizzato e autostrade del mare, ribadendo la sua centralità per il mercato del Centro-Nord. Anche la Sardegna contribuisce positivamente a questo scenario: gli scali di Cagliari e Olbia hanno mostrato una crescita robusta, con il porto gallurese che si conferma leader indiscusso per la movimentazione di merci su gomma.

L'Adriatico presenta invece situazioni molto distinte tra i vari scali. Da un lato spicca l'ottima salute del porto di Venezia, che ha chiuso il 2025 con un aumento del 9,5% nelle merci varie, trascinato da una decisa ripresa del settore contenitori. Dall'altro lato, Trieste ha vissuto una fase di assestamento più complessa, chiudendo in territorio negativo a causa di una contrazione significativa nei volumi dei container. È però interessante notare come lo scalo giuliano sia riuscito a compensare parzialmente questa perdita grazie a una crescita costante del traffico ro-ro, confermando la sua vocazione di ponte privilegiato per i commerci con i mercati dell'Est Europa e della Turchia.

L'efficienza dei servizi e la capacità di integrare le diverse modalità di trasporto all'interno della categoria delle merci varie restano le chiavi fondamentali per mantenere la competitività. ■

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostradale ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per l'azienda.

Member of CIBG Federation



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana - Sponda Ovest – 57123 Livorno
segreteria@tdt.it – Tel. +39 0586.258111
customer.service@tdt.it – Tel. +39 0586.258207
pec: tdt@pec.it – sito: www.tdt.it

TRAFFICI RO-RO IN CRESCITA NEI PORTI ITALIANI: SICILIA E ADRIATICO SALGONO

SEMIRIMORCHI E ROTABILI IN AUMENTO NEL 2025. BENE PALERMO, TRIESTE E BARI, RALLENTA IL TIRRENO SETTENTRIONALE



Il traffico ro-ro (carichi rotabili) nei porti italiani archivia il 2025 con un andamento generalmente positivo, confermando il ruolo sempre più centrale dei collegamenti marittimi per il trasporto di semirimorchi, mezzi commerciali e carichi rotabili lungo le principali direttrici nazionali e internazionali.

L'analisi comparata dei dati 2024 e 2025 delle Autorità di sistema portuale (pubblicata da Assoport) evidenzia infatti una crescita diffusa in diversi scali strategici, soprattutto nel Mezzogiorno e lungo il versante adriatico, dove le linee con il Mediterraneo orientale continuano a sostenere i volumi.

Fra i dati più rilevanti emerge il risultato del sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, che consolida il proprio peso nel comparto ro-ro grazie soprattutto alla crescita di Palermo. Lo scalo siciliano supera infatti i 9,5 milioni di tonnellate movimentate nel traffico rotabile, registrando un incremento significativo rispetto al 2024. Il porto continua a rafforzare il proprio ruolo di hub logistico fra Sicilia, penisola e traffici mediterranei. In aumento anche Termini Imerese, che conferma il proprio sviluppo come piattaforma complementare per i traffici ro-ro regionali.

Sul fronte adriatico si distingue il sistema del Mare Adriatico Orientale. Trieste mantiene livelli molto elevati di traffico ro-ro e continua a rappresentare uno dei principali gateway italiani per i collegamenti con Turchia e Balcani. I volumi restano sopra quota 20 milioni di tonnellate, confermando la solidità del capoluogo giuliano in un segmento fortemente integrato con la logistica terrestre e ferroviaria.

Anche Bari mostra un andamento positivo, sostenuto sia dalle linee internazionali sia dal traffico domestico verso i Balcani e la Grecia. Nel sistema del Mare Adriatico Meridionale il porto pugliese consolida il proprio ruolo nel trasporto rotabile, contribuendo alla

crescita complessiva dell'Autorità di sistema.

Segnali favorevoli arrivano inoltre da Ravenna, che continua a rafforzare la componente ro-ro accanto alle tradizionali rinfuse, e da Venezia, dove il comparto mantiene una buona stabilità nonostante le difficoltà del contesto industriale europeo.

Più articolata invece la situazione sul versante tirrenico. Livorno resta uno dei principali porti italiani per traffico ro-ro, ma mostra una dinamica più moderata rispetto ad altri scali. Il porto toscano mantiene comunque volumi elevati grazie ai collegamenti con Sardegna, Sicilia e Nord Africa.

Anche Civitavecchia conferma il proprio peso strategico nel segmento dei rotabili, in particolare sulle linee verso Sardegna e Sicilia, pur senza registrare crescite particolarmente marcate.

Nel sistema del Mar Ligure Occidentale il traffico ro-ro appare invece più stabile, con Genova che continua a concentrarsi soprattutto sui collegamenti commerciali con Sicilia, Nord Africa e Spagna. Savona-Vado mantiene una quota importante di traffici rotabili legati alle auto e alla logistica industriale.

Nel complesso, il quadro che emerge dai dati 2025 mostra un comparto ro-ro ancora dinamico e strettamente legato all'evoluzione delle supply chain mediterranee. La crescita dei collegamenti *short sea shipping* continua infatti a rappresentare un elemento chiave per la competitività dei porti italiani, sia in termini di sostenibilità sia come alternativa al trasporto stradale sulle lunghe percorrenze.

L'andamento dei principali scali conferma inoltre una progressiva polarizzazione dei traffici attorno ai porti maggiormente specializzati e meglio integrati con le reti retroportuali e ferroviarie, mentre il Mediterraneo orientale continua a rappresentare una delle direttrici più dinamiche per il trasporto ro-ro nazionale. ■

Quando il porto è una scelta strategica

Nel panorama portuale italiano, Taranto rappresenta una realtà strategica nel Mediterraneo, capace di offrire opportunità operative in segmenti ad alto valore come il break bulk e il project cargo.

La Marco Caffio Shipping and Forwarding Agency opera quotidianamente nella gestione di spedizioni internazionali e project cargo, con un approccio flessibile e orientato alla continuità operativa.

Fondata nel 1972, l'agenzia vanta oltre cinquant'anni di esperienza nel settore marittimo, con una presenza consolidata nel porto di Taranto e una rete di relazioni internazionali di primo livello.

L'attività si concentra in particolare sulla gestione di carichi eccezionali, sul coordinamento operativo in ambito portuale e sullo sviluppo di soluzioni logistiche su misura per ogni cliente.

Il porto di Taranto continua a rappresentare un nodo rilevante per traffici specializzati come break bulk e project cargo, ambiti nei quali la professionalità degli operatori è determinante.

Marco Caffio Shipping and Forwarding Agency coordina annualmente la consegna di numerosi progetti industriali oversize, confermando la propria eccellenza nella gestione di carichi straordinari destinati ai mercati internazionali.

In un sistema portuale nazionale sempre più integrato e competitivo, la capacità di adattamento e la qualità del servizio restano fattori centrali per lo sviluppo del settore e del territorio.



— I NOSTRI SERVIZI —

AGENCY SERVICE

CUSTOM BROKER

PROJECT CARGO

FORWARDING

YACHT SERVICE

I PORTI CONTAINER CHIUDONO IL 2025 CON 12,8 MILIONI DI TEU

I TRASBORDI CORRONO AL DOPPIO DELLA VELOCITÀ DELL'HINTERLAND, SAVONA-VADO ESPLODE SUL FRONTE DEI FEEDER, GENOVA E LA SPEZIA CEDONO TERRENO. TRIESTE CASO CONTROVERSO



I porti italiani hanno movimentato 12.800.710 Teu nel corso del 2025, contro gli 11.946.748 dell'anno precedente. La crescita è del 7,1% su base annua, un risultato che in termini assoluti vale circa 854mila Teu aggiuntivi.

La fotografia scattata dall'elaborazione Assoporti su dati delle Autorità di Sistema Portuale rivela una struttura in movimento: i trasbordi crescono del 13,3%, quasi cinque volte più veloci dell'hinterland, che segna un più contenuto +2,8%. La quota dei trasbordi sul totale Teu sale dal 41,9% del 2024 al 44,3% del 2025, un segnale che indica come la crescita del sistema sia guidata in misura crescente dal traffico di transhipment.

Traffici gateway

Sei milioni e 943mila Teu nel 2024, 7 milioni e 135mila nel 2025: l'hinterland container italiano cresce in valore assoluto di circa

191mila Teu, ma la distribuzione geografica del progresso è tutt'altro che uniforme.

I due porti più grandi del paese sul fronte dell'import-export vanno in controtendenza. Genova chiude il 2025 con 2.194.024 Teu hinterland, in calo dell'1,4% rispetto ai 2.164.766 del 2024, in termini relativi una variazione marginale, ma che interrompe la traiettoria ascendente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale. La Spezia registra una flessione analoga: da 1.142.621 a 1.120.813 Teu, -1,9%. Due scali che nel loro insieme valgono oltre la metà dei Teu hinterland nazionali e che nel 2025 cedono, complessivamente, circa 30mila unità.

Il contraltare arriva da Livorno, che sale da 587.324 a 626.838 Teu (+6,7%) consolidando la propria posizione di terzo scalo nazionale per traffico contenitori import-export, e da Salerno, che mette a segno il balzo più rilevante nel Tirreno: da 322.469 a 352.191 Teu, +9,2%. Un progresso che non dipende da grandi infrastrutture

nuove ma da un aumento della capacità operativa e, probabilmente, da qualche riallineamento di traffici rispetto a Napoli, che scende leggermente da 624.608 a 612.158 Teu (-2%).

Sul versante adriatico emergono segnali positivi diffusi. Venezia cresce da 478.837 a 532.762 Teu (+11,3%), confermando una dinamica di espansione che dura ormai da più anni. Ravenna consolida il proprio posizionamento con 209.392 Teu (+5,8%). Bari quasi raddoppia il proprio volume, pur restando su numeri assoluti contenuti: 94.442 Teu del 2025 contro i 73.554 del 2024 rappresentano un +28,4%.

Trieste è il caso più complesso. Sul fronte hinterland il porto giuliano resta sostanzialmente stabile: 536.926 Teu contro i 535.339 del 2024, variazione quasi nulla (+0,3%). Il dato più sorprendente dell'anno arriva da Savona-Vado: il porto ligure registra 257.672 Teu hinterland nel 2025, rispetto ai 239.170 del 2024, +7,7%. Una crescita solida, ma meno eclatante di quella che emerge sui trasbordi, segno che il salto dimensionale dello scalo vadese si è concentrato soprattutto sul feeder.

Nel complesso, l'hinterland italiano cresce ma in modo frammentato. Gli scali medio-grandi del Tirreno e dell'Adriatico avanzano, mentre i due porti di punta del Ligure arretrano di poco.

Transshipment

Gioia Tauro ha registrato nel 2025 4.490.566 Teu in trasbordo, in crescita dai 3.940.451 dell'anno prima. La differenza di 550mila Teu in più in 12 mesi vale da sola più dell'intero traffico container di Ravenna o Venezia. Il porto calabrese consolida il proprio ruolo di hub di transshipment leader nel Mediterraneo centrale e si conferma di gran lunga il primo scalo italiano per volume Teu assoluto.

Il +14,0% di Gioia Tauro arriva in un anno in cui la pressione competitiva dei porti del Nord Africa (Port Said, Tanger Med) non è diminuita. Sull'hinterland, come da tradizione strutturale, Gioia Tauro rimane a zero: ogni Teu movimentato è trasbordo.

L'altra storia dell'anno sul fronte trasbordi è Savona-Vado, che porta i propri volumi da 133.516 a 332.678 Teu: +149,2%, quasi una triplicazione che fa di questo scalo un polo di transshipment di peso nel sistema ligure, con un volume che ora supera quello di Genova stessa sul fronte dei trasbordi (215.112 Teu).

Genova, infatti, perde sul transshipment. Da 283.049 a 215.112 Teu, -24%. Un calo significativo che, combinato con la flessione marginale sull'hinterland, porta il totale Teu del porto da 2.447.815 a 2.409.136 (-1,6%). Dentro quel -24% sui trasbordi ci sono probabilmente rotte ridisegnate, servizi dirottati su altri hub, forse qualcosa che ha a che fare con i cambiamenti in Vado Ligure.

Il porto di Trieste perde sul fronte trasbordi il 52,8%: da 306.859 a 144.791 Teu. Una contrazione che dimezza il contributo del transshipment e che, data la stabilità dell'hinterland, si traduce in un calo del totale Teu del -19,1% — da 842.198 a 681.717.

Sul fronte insulare, Cagliari-Sarroch cresce in modo sensibile: da 97.137 a 188.505 Teu nei soli trasbordi (+94%), portando il totale del porto sardo da 205.082 a 274.382 Teu (+33,8%).

Il quadro complessivo dei trasbordi nel 2025 disegna quindi un sistema che si polarizza ulteriormente: Gioia Tauro e, in misura minore, Cagliari e Savona crescono; Trieste cede in modo vistoso; Genova scende. La quota dei trasbordi sul totale nazionale, ormai al 44,3%, dice che il sistema portuale italiano è sempre più dipendente da un traffico che per definizione può spostarsi rapidamente altrove. ■



GIOIA TAURO TRAINA IL MEDITERRANEO: NEL 2025 RECORD STORICO PER IL TRAFFICO CONTAINER CON 4,5 MILIONI DI TEU

Il 2025 consacra il porto di Gioia Tauro come uno degli hub strategici del Mediterraneo. Nonostante le persistenti tensioni geopolitiche nel Mar Rosso e nel Golfo Persico, il sistema logistico internazionale ha dimostrato una sorprendente capacità di resilienza, registrando una crescita significativa dei traffici globali. Uno degli elementi più rilevanti del 2025 è stato il cambiamento strutturale delle principali rotte marittime mondiali. Le tensioni nell'area del Mar Rosso hanno infatti costretto molte compagnie di navigazione a evitare il Canale di Suez, scegliendo la circumnavigazione del Capo di Buona Speranza. Nel nuovo scenario geopolitico il Mediterraneo ha rafforzato la propria centralità nei traffici euro-asiatici. La ricerca di maggiore affidabilità logistica e la riconfigurazione delle supply chain internazionali hanno favorito gli hub di transhipment dotati di infrastrutture avanzate, fondali profondi e collegamenti intermodali efficienti. In questo contesto, tra gli scali protagonisti emerge il porto di Gioia Tauro, che nel 2025 ha raggiunto un nuovo massimo storico movimentando 4.490.566 TEU, con una crescita del 14% rispetto al 2024. Lo scalo calabrese è oggi collegato a oltre 130 porti nel mondo, di cui circa 60 nel Mediterraneo, con un elevato livello di connettività diretta verso i cinque continenti. Si conferma così uno degli asset strategici della portualità italiana ed europea, destinato a giocare un ruolo sempre più decisivo nello sviluppo dei corridoi TEN-T e nelle politiche di autonomia strategica dell'Unione Europea. Un risultato che consolida il suo primato nazionale nella movimentazione container ma anche il ruolo di principale porto italiano di transhipment a supporto del mercato italiano con una quota pari a circa il 35% dell'intera movimentazione containerizzata italiana. Tra gli elementi che hanno determinato la sua crescita, la sua posizione strategica lungo la direttrice Suez-Gibilterra, la capacità

di accogliere le Ultra Large Container Vessels di ultima generazione grazie ai fondali profondi fino a 18 metri e, non ultimo, la crescente integrazione ferroviaria e intermodale. Tra il 2021 e il 2025 il numero delle navi approdate a Gioia Tauro è passato da 1.395 a 1.574 unità, con un incremento del 12,8%. In parallelo sono aumentate le merci movimentate: dalle 39 milioni di tonnellate del 2021 si è arrivati a oltre 48,3 milioni di tonnellate nel 2025, con una crescita complessiva del 23,9%. Il 2025 rappresenta il miglior risultato dell'intero quinquennio, con un incremento annuale di oltre 4,7 milioni di tonnellate rispetto al 2024, pari a una crescita del 10,8%. Uno dei segnali più significativi dello sviluppo dello scalo è rappresentato dalla crescita dell'intermodalità porto-ferrovia. Nel quinquennio il numero dei treni movimentati è passato da 85 nel 2021 a 928 nel 2025, con un incremento del 991,8%. I collegamenti con i principali nodi logistici nazionali – tra cui Verona (prodotti refrigerati), Nola, Bari, Bologna e Padova – confermano la funzione del porto quale snodo intermodale strategico, in grado di integrare il trasporto marittimo con quello ferroviario e terrestre. Gioia Tauro si configura quindi non soltanto come punto di passaggio delle grandi rotte marittime internazionali, ma anche come vero e proprio gateway commerciale e logistico al servizio delle filiere produttive e distributive nazionali, punto di riferimento logistico del Sud d'Italia. Del resto, la sua quota nazionale del trasbordo rappresenta un indicatore fondamentale per misurare quanto del traffico movimentato sia effettivamente collegato al mercato italiano. Il dato nazionale dei traffici continua, infatti, a testimoniare il ruolo essenziale del porto di Gioia Tauro nel supportare le attività di import/export del Paese e nel consentire ai porti italiani di gestire in modo efficiente i propri traffici internazionali. ■

NEL BREAK BULK RAVENNA RIMANE LEADER E TARANTO CRESCE

BENE VENEZIA, MENTRE FRENANO TRIESTE E IL SISTEMA LIGURE ORIENTALE



Le merci convenzionali, classificate nelle statistiche portuali come “altre merci varie” e riconducibili al traffico break bulk, mostrano nel 2025 un andamento sostanzialmente stabile nei porti italiani. Secondo l'elaborazione dei dati delle Autorità di sistema portuale raccolti da Assoporti e relativi al periodo gennaio-dicembre 2025, i volumi nazionali raggiungono 17,46 milioni di tonnellate contro i 17,44 milioni del 2024, con una crescita marginale dello 0,1%.

Dietro questa apparente stabilità si nascondono però dinamiche molto diverse tra gli scali e i sistemi portuali. Il principale polo nazionale per il break bulk si conferma Ravenna, che movimentata 6,27 milioni di tonnellate, in aumento del 2,1% rispetto ai 6,14 milioni del 2024. Lo scalo romagnolo consolida così la propria leadership in un segmento storicamente legato alle filiere industriali, siderurgiche e dei prodotti forestali.

Alle spalle di Ravenna si colloca Venezia con 2,57 milioni di tonnellate (+2%), mentre il risultato più significativo in termini assoluti arriva da Taranto. Lo scalo pugliese, coincidente con l'Autorità di sistema del Mar Ionio, passa da 1,77 a 2,05 milioni di tonnellate, con un incremento del 16,3% e quasi 290 mila tonnellate aggiuntive in un solo anno. Si tratta della crescita più rilevante tra i grandi porti italiani del comparto e rappresenta uno dei segnali più interessanti emersi dall'analisi dei dati.

Tra i porti con maggiori volumi si registra invece una flessione a Livorno, che scende da 2,05 a 1,94 milioni di tonnellate (-5,4%). L'intero sistema del Mar Tirreno Settentrionale arretra del 5,2%, pur mantenendosi al quarto posto nazionale per traffico break bulk.

Nel sistema del Mar Ligure Occidentale il bilancio è misto. Genova cresce dell'11,7%, passando da 526 mila a 588 mila tonnellate, mentre Savona-Vado perde quasi il 6%, attestandosi a 679 mila tonnellate.

late. Nel complesso l'Autorità di sistema registra comunque un lieve incremento dell'1,5%, raggiungendo 1,27 milioni di tonnellate.

Più difficile la situazione nel Mar Ligure Orientale. L'Autorità di sistema perde oltre il 40% dei volumi, scendendo da 1,11 milioni a 663 mila tonnellate. Il dato è determinato soprattutto dal crollo di Marina di Carrara, che passa da 983 mila a 653 mila tonnellate (-33,6%), e soprattutto di La Spezia, dove il traffico break bulk si riduce da 132 mila ad appena 10 mila tonnellate (-92,4%).

Tra gli altri risultati degni di nota spicca la crescita di Trieste. Pur restando in territorio negativo rispetto al 2024, con un calo del 14,4%, lo scalo mantiene comunque oltre un milione di tonnellate movimentate, confermandosi uno dei principali hub nazionali del settore.

Positivo invece il bilancio dell'intero sistema dell'Alto Adriatico, che grazie soprattutto agli incrementi di Venezia e Chioggia registra una crescita complessiva del 6,7%, superando 2,96 milioni di tonnellate. Numerose le variazioni percentuali molto elevate registrate in scali minori, come Brindisi (+398%), Barletta (+165%), Bari (+96%) e Gaeta (+68%). Si tratta tuttavia di traffici quantitativamente più contenuti e quindi maggiormente influenzati da singole commesse o da operazioni eccezionali.

Il quadro conferma la resilienza del traffico break bulk nei porti ita-



liani. Pur senza evidenziare una crescita generalizzata, il comparto continua a rappresentare una componente importante per numerosi scali specializzati e per le filiere industriali che movimentano merci non containerizzate, dai prodotti siderurgici ai project cargo fino ai carichi eccezionali destinati ai settori energetico e manifatturiero. La forte accelerazione di Taranto e la solidità di Ravenna e Venezia compensano le difficoltà registrate in alcuni scali liguri e adriatici, mantenendo sostanzialmente invariato il volume complessivo nazionale.■



TANK CONTAINER SERVICES:

- AGENCY
- TRANSPORT
- STORAGE (ADR & NON ADR)
- CLEANING - HEATING
- TESTING - REPAIR
- FLEXI TANK SERVICES
- CUSTOM FORMALITIES
- EMERGENCY RESPONSE



CONTACT US:

sales@star-logistics.eu
www.star-logistics.eu

OLTRE 700 MILIONI PER I PORTI DELLA SICILIA ORIENTALE: CATANIA, AUGUSTA, SIRACUSA E POZZALLO

NUMERI DEI TRAFFICI 2025: 43 MLN DI TONNELLATE, 7,5 MLN SU RO-RO, CONTAINER DI 88MILA TEUS CIOÈ +43% RISPETTO AL 2024, 281MILA CROCIERISTI E 483MILA SUI TRAGHETTI OVVERO +9% SULL'ANNO PRECEDENTE

È un periodo di grande fermento per i porti della Sicilia orientale: sono stati spesi complessivamente oltre 700 milioni di euro per i porti di Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale guidata dall'ingegnere Francesco Di Sarcina: "Stiamo vivendo una fase di grande trasformazione e crescita. Il traffico complessivo è salito a 43 milioni di tonnellate, di cui 7,5 mln attraverso RO-RO, container pari a 88mila Teus cioè +43% nel 2025 rispetto al 2024, 281mila passeggeri crocieristi e 483mila sui traghetti ovvero +9% rispetto all'anno precedente.

"Ripartirò dalla Sicilia con maggiore entusiasmo e ottimismo perché ho trovato realtà estremamente vivaci in questi quattro porti, ricchi di progettualità e pronti a nuove sfide. Siamo in una fase molto problematica a livello internazionale, che riguarda anche la portualità del Mediterraneo; nonostante ciò, nel 2025 la Sicilia orientale ha registrato una significativa crescita, grazie anche al lavoro di interlocutori istituzionali e operatori appassionati e determinati": sono le parole del presidente di Assoporti Roberto Petri, che ha partecipato di recente ad un incontro nella sede dell'Adsp ad Augusta in cui si tracciavano le "Prospettive di sviluppo dei porti di Sistema e obiettivi strategici raggiunti nel 2025". Il vertice dell'Associazione dei Porti Italiani ha prima visitato i porti di Catania e Augusta, accompagnato dal presidente Di Sarcina e dal segretario generale dell'ente Attilio Montalto, i quali hanno illustrato le potenzialità degli scali anche alla luce dei numerosi cantieri al momento presenti. "Una serie di opere e restyling indispensabili che in pochi anni hanno rivoluzionato le strutture portuali adeguandole agli standard internazionali richiesti dal commercio, dal traffico merci e passeggeri e dal crocierismo - ha ribadito Di Sarcina - ogni porto, come già ribadito in più occasioni, ha una sua vocazione che va rispettata e ad accompagnata nella sua crescita, sempre nell'ottica di una logica sinergica, i porti devono dialogare tra loro, non competere, mettendo in luce ognuno le sue peculiarità e caratteristiche".



Il presidente ADSP Sicilia Orientale Francesco Di Sarcina



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Orientale

Porti di Augusta, Catania, Siracusa e Pozzallo

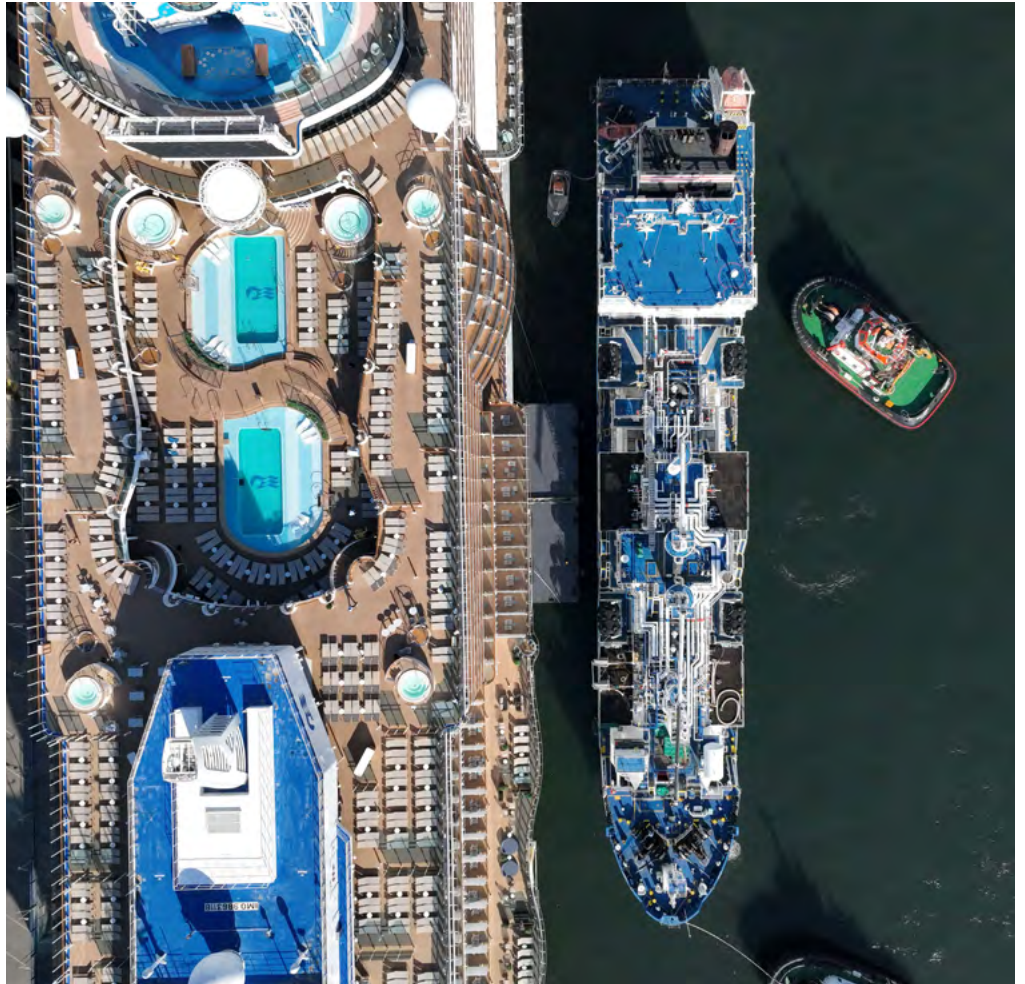
Di Sarcina ha illustrato una presentazione che sintetizza progetti e cantieri in corso nei quattro scali: il porto di Augusta che sta lavorando al nuovo terminal crociere (575 mq e 116mila mq di piazzali), interventi per l'accessibilità tra cui il Terzo Ponte (26 mln), la variante al PRP per ampliare il terminal container 60mila mq e lunghezza finale banchina di 625 mt, riconfigurazione del terminal RO-RO e ridefinizione della struttura portuale di 30mila mq e 300 per gli ormeggi, il cold ironing (innovativo sistema di elettrificazione a terra per evitare l'inquinamento delle navi ormeggiate) per un importo di 32 mln e la proposta al Mase sull'eolico offshore, dato che lo scalo augustano è stato individuato, insieme con Taranto, come hub italiano. Catania vanta un traffico crocieristico e Ro-Ro pari a 7,5 milioni di tonnellate e 210 passeggeri solo nel 2025 e sta realizzando un progetto di cold ironing (56 mln), il rifacimento diga foranea (75 mln) e del varco Sud (8 mln), la rettifica delle banchine del lato est del molo sporgente centrale (35 mln), il nuovo Piano Regolatore Portuale, che è stato già approvato (il precedente era fermo addirittura al 1956). Siracusa, con il porto Grande e la rada di Santa Panagia, ha vari progetti work in progress: ufficio decentrato dell'Autorità, cold ironing (18 mln), nuova stazione marittima. Pozzallo registra 2 milioni l'anno di merci alla rinfusa, contenitori e collegamenti navali con Malta con potenziali sviluppi verso il Nord Africa. ■

TRIESTE E RAVENNA TRAINANO IL SETTORE DELLE RINFUSE LIQUIDE

IL SISTEMA PORTUALE NAZIONALE REGISTRA UNA CRESCITA COMPLESSIVA GUIDATA DALL'ECCEZIONALE PERFORMANCE DEGLI SCALI ADRIATICI

Il trasporto merci nel 2025 restituisce l'immagine di un'Italia che, nonostante le complessità dello scenario geopolitico e le sfide imposte dalla transizione energetica, consolida il proprio ruolo di hub strategico per le rinfuse liquide nel Mediterraneo. Osservando i dati consolidati forniti da Assoporti e confrontandoli con l'annualità precedente, emerge come la spinta principale del settore provenga oggi dal versante adriatico, capace di assorbire e rilanciare flussi energetici fondamentali per l'economia nazionale ed europea. Il protagonista di questa dinamica è il porto di Trieste, che non solo mantiene la propria leadership assoluta ma rafforza ulteriormente il suo primato movimentando oltre 43 milioni di tonnellate di merci liquide, con un incremento che supera il 4,3% rispetto al 2024. Questa crescita, pari a quasi due milioni di tonnellate supplementari, conferma la centralità del terminale giuliano non solo per l'approvvigionamento interno ma come snodo imprescindibile per le raffinerie dell'Europa centrale, verso le quali il greggio continua a fluire con volumi crescenti.

Accanto al colosso triestino, è l'exploit di Ravenna a catturare l'attenzione, segnando quella che è forse la variazione più significativa dell'intero panorama nazionale. Lo scalo romagnolo ha infatti registrato un balzo in avanti vicino al 28%, portando la propria movimentazione di rinfuse liquide dai 4,7 milioni di tonnellate del 2024 agli oltre 6,1 milioni dell'anno appena concluso. È un segnale di una ritrovata vitalità industriale e di un potenziamento delle infrastrutture logistiche dedicate ai prodotti chimici e petroliferi che sta spostando baricentri storici del settore. Se il polo adriatico corre, i grandi sistemi insulari, da sempre pilastri della raffinazione mediterranea, dimostrano una resilienza operativa da non sottovalutare. Cagliari-Sarroch, pur segnando una flessione marginale inferiore all'un per cento, resta il secondo porto italiano del comparto con 23,6 milioni di tonnellate movimentate, garantendo la stabilità dei flussi nel Tirreno meridionale. Analogamente, Augusta chiude l'anno sopra la soglia dei 20,8 milioni di tonnellate, e sebbene registri una contrazione del 2,5% rispetto ai 21,3 milioni del 2024, si conferma un asset vitale per il sistema energetico siciliano e nazionale. Spostando lo sguardo sul Tirreno, i dati rivelano dinamiche più eterogenee che suggeriscono una fase di riassetamento. Genova e Livorno hanno affrontato un anno di parziale arretramento nei volumi delle rinfuse liquide, con il capoluogo ligure che scende a



12,4 milioni di tonnellate e lo scalo toscano che segna un calo del 9%. In controtendenza La Spezia, che ha visto quasi raddoppiare i propri volumi nel comparto, passando da 788mila tonnellate a oltre 1,5 milioni, un incremento del 92,6% che indica probabilmente l'apertura di nuovi canali di approvvigionamento o una specializzazione più marcata in segmenti specifici della logistica liquida. Segnali incoraggianti giungono anche dallo Ionio, dove Taranto prosegue il suo percorso di recupero industriale con una crescita dell'8,1%, superando i 4,4 milioni di tonnellate movimentate.

Il bilancio complessivo del 2025 per il trasporto di rinfuse liquide in Italia è moderatamente positivo, con una stima totale per le Autorità di Sistema Portuale che sale dai circa 44,9 milioni di tonnellate del 2024 ai 45,4 milioni del 2025. La capacità di porti come Trieste e Ravenna di attrarre volumi crescenti compensa le fluttuazioni fisiologiche dei poli di raffinazione tradizionali e le difficoltà di alcuni scali tirrenici. Il dato che emerge con più forza è la crescente specializzazione dei singoli scali e la capacità del network logistico italiano di adattarsi rapidamente ai cambiamenti della domanda energetica globale. ■



PORTI, LA CONTINUITÀ OPERATIVA PASSA DALLE PMI: L'ESEMPIO DI



Le tensioni geopolitiche, l'instabilità delle catene logistiche, l'aumento dei volumi e la crescita dimensionale delle navi impongono agli scali portuali di garantire affidabilità e adattabilità operativa lungo l'intero ciclo logistico. Nel 2026, la competitività dei porti europei e mediterranei si misura sempre più sulla continuità operativa e sulla resilienza delle infrastrutture. Banchine, fondali e piazzali restano condizioni necessarie, ma non sufficienti. A fare la differenza sono gli asset "silenziosi" che sostengono le operazioni quotidiane: impianti, collegamenti interni, sistemi di movimentazione e componenti soggetti a cicli intensivi. In questo contesto, la qualità degli interventi, il rispetto di procedure certificate e l'impiego di materiali conformi agli standard di sicurezza diventano imprescindibili: le infrastrutture critiche non consentono approssimazioni. In questo quadro si inserisce **VALENTE SPA**, nata oltre un secolo fa e attiva nei porti italiani ed esteri sulle infrastrutture di movimentazione su rotaia. L'azienda interviene su rotaie per gru di banchina e di piazzale, sistemi di fissaggio e componenti soggetti a cicli operativi intensivi, affiancando gli operatori portuali nei processi di adeguamento e revamping delle infrastrutture esistenti, secondo standard qualificati e con l'utilizzo di soluzioni certificate. In diversi scali italiani – tra cui Ravenna, Trieste, Genova e La Spezia – e in contesti internazionali come Kuwait e Brasile, Valente ha operato sull'ammodernamento di banchine e terminal, spesso su infrastrutture esistenti sottoposte a carichi crescenti. Gli interventi hanno riguardato terminal container e banchine industriali, con soluzioni progettate per sostenere l'aumento dei carichi, ridurre l'usura delle vie di corsa

e prevenire fermi non programmati.

«Operare su infrastrutture portuali critiche richiede competenze certificate, procedure rigorose e l'utilizzo di componenti qualificati. Essere una PMI iperspecializzata ci consente di rispondere con rapidità e precisione, ma anche di garantire che ogni intervento sia eseguito secondo standard elevati di sicurezza e affidabilità. Nei porti non c'è spazio per improvvisazione o scorciatoie: la continuità operativa dipende dalla qualità di chi progetta e realizza gli interventi», dichiara Luca Menoncello, direttore generale di Valente Spa.

Il tema della continuità operativa è economico prima ancora che tecnico: la fermata di una singola gru ship-to-shore può comportare costi fino a 35.000 dollari al giorno; su una banchina con più gru, le perdite possono crescere rapidamente per effetto della mancata produttività.

La pressione sulle infrastrutture è amplificata dall'evoluzione della flotta. Le Ultra Large Container Ships, oltre i 24.000 TEU, concentrano volumi elevati in finestre operative ristrette. I porti più avanzati puntano a tempi di permanenza inferiori alle 24 ore, obiettivo incompatibile con infrastrutture fragili o interventi non eseguiti secondo standard adeguati.

Secondo l'ESPO, i port managing bodies europei indicano un fabbisogno di investimenti di circa 80 miliardi di euro entro il 2034. In questo scenario, la continuità operativa si consolida come fattore competitivo strutturale, sostenuto dal contributo di PMI iperspecializzate e qualificate, chiamate a operare con competenze certificate e con l'impiego di prodotti e componenti conformi agli standard di sicurezza richiesti dalle infrastrutture critiche. ■

RINFUSE SOLIDE: IL 2025 PREMIA LA VERSATILITÀ DELL'ADRIATICO MENTRE TARANTO FRENA

SISTEMA PORTUALE ITALIANO IN CRESCITA DIFFUSA, CON RAVENNA E L'ADRIATICO MERIDIONALE CHE GUIDANO LA RIPRESA INDUSTRIALE

Il panorama della logistica portuale italiana dedicato alle rinfuse solide nel 2025 rivela una vitalità inaspettata, segnando un passaggio di testimone tra i grandi distretti industriali del Paese. Se il settore delle rinfuse liquide è dominato dai grandi hub energetici, quello delle merci "secche", dai cereali ai minerali, dai materiali da costruzione ai prodotti metallurgici, racconta una storia di resilienza e diversificazione territoriale. I dati comparati tra il 2024 e il 2025 mostrano un settore che, a livello complessivo, riesce a mantenersi in territorio positivo, ma lo fa attraverso una profonda redistribuzione dei carichi. Il vero motore della crescita si è spostato stabilmente sulla sponda adriatica, dove quasi tutti gli scali principali hanno chiuso l'anno con incrementi a doppia cifra, riflettendo una ripresa della domanda nei settori dell'edilizia, dell'agroalimentare e della trasformazione industriale.

Il porto di Ravenna si conferma il cuore pulsante delle rinfuse solide in Italia, consolidando un primato che nel 2025 si è ulteriormente rafforzato. Con una movimentazione che ha superato gli 11,5 milioni di tonnellate e una crescita netta di quasi un milione di tonnellate rispetto all'anno precedente, lo scalo romagnolo ha messo a segno un significativo +9%. Questa performance non è isolata: scendendo lungo la costa, l'AdSP del Mare Adriatico Meridionale, trainata dal porto di Bari, ha registrato una crescita dell'11,9%, con lo scalo del capoluogo che ha visto balzare i propri volumi del 18,5%. Ancora più rilevante è il dato di Ancona-Falconara, che pur su volumi totali più contenuti, ha registrato un incremento superiore al 50%, a testimonianza di come i flussi di materie prime solide stiano cercando nuovi sbocchi e maggiore efficienza logistica lungo l'asse centro-meridionale.

A fare da contraltare a questo dinamismo adriatico è la situazione del polo ionico. Taranto, storicamente uno dei nodi principali per le rinfuse solide a causa dell'indotto siderurgico, chiude il 2025 con una flessione del 7,6%, perdendo circa 460mila tonnellate in un solo anno. Questo dato riflette le note difficoltà del comparto dell'acciaio e l'incertezza che continua a pesare sulle forniture di mine-

rali e fossili necessari ai grandi impianti produttivi. È un calo che pesa sul bilancio nazionale, ma che viene numericamente assorbito dalla crescita di altri scali, tra cui Venezia e il distretto della Sardegna. In particolare, gli scali sardi hanno mostrato una vivacità particolare, crescendo del 14% e superando i 4,2 milioni di tonnellate complessive. Cagliari-Sarroch ha visto aumentare i propri volumi di carichi secchi del 46%, un dato che suggerisce una forte diversificazione delle attività portuali in un'area tradizionalmente legata al petrolifero.

Anche sul versante ligure i segnali sono incoraggianti, con il sistema del Mar Ligure Occidentale che incrementa i volumi del 10%, superando i 3,4 milioni di tonnellate. Questo aumento, unito alla tenuta del Mar Ligure Orientale e alla crescita di Marina di Carrara, indica che la domanda di materie prime per l'industria del Nord-Ovest resta solida, nonostante la concorrenza delle rotte terrestri. Secondo le statistiche Assoporti il 2025 delle rinfuse solide in Italia si chiude con un bilancio di circa 15,46 milioni di tonnellate per le 16 Autorità di sistema portuale, in leggero aumento rispetto ai 15,42 milioni del 2024. I porti hanno dimostrato di sapersi adattare a mercati diversi, meno dipendenti dal singolo grande committente e più aperti alle medie industrie del territorio. ■





**TRUCK
IT EASY**
La comodità si fa strada.

PESATURA CONTENITORI CERTIFICATA



VGM Srl - Via Roma 9 - 16121 Genova
Tel: +39 010 5959824
E-mail: info@consorziovgm.com

PASSEGGERI TRAGHETTI IN LIEVE CALO (-1,9%) NEI PORTI ITALIANI

SARDEGNA E LIGURIA FRENANO I VOLUMI, CRESCE LA SICILIA. LIVORNO RESTA IL PRIMO PORTO PER TRAFFICO TRAGHETTI



Il traffico passeggeri dei traghetti nei porti italiani chiude il 2025 con un andamento in lieve flessione rispetto all'anno precedente. I dati elaborati dalle Autorità di sistema portuale e raccolti da Assoporti mostrano infatti un totale di 18,94 milioni di passeggeri ferry movimentati contro i 19,3 milioni del 2024, con una contrazione dell'1,9%.

Il dato conferma una sostanziale tenuta del comparto, ma evidenzia anche alcune dinamiche territoriali differenti fra i principali bacini marittimi italiani. A pesare maggiormente sul risultato complessivo è soprattutto il rallentamento registrato nei collegamenti con la Sardegna e in parte nei porti liguri e adriatici, mentre Sicilia e alcuni scali minori mostrano segnali di crescita.

Livorno si conferma il primo porto italiano per traffico passeggeri traghetti, con 3,31 milioni di viaggiatori, dato sostanzialmente stabile rispetto ai 3,30 milioni del 2024. Più marcata invece la flessione del sistema del Mar Ligure Occidentale, dove i passeggeri ferry scendono da 2,72 a 2,61 milioni (-4%). Genova perde oltre 84 mila passeggeri, fermandosi a 2,25 milioni, mentre Savona-Vado cala del 6,4% a quota 360 mila.

Anche il sistema portuale della Sardegna registra un arretramento. Complessivamente i porti della Sardegna passano da 5,56 a 5,42 milioni di passeggeri dai traghetti (-2,5%). Olbia resta il principale hub dell'isola ma perde oltre 165 mila viaggiatori, scendendo a 3,53 milioni. In diminuzione anche Golfo Aranci, mentre Porto Torres va in controtendenza e supera 1,07 milioni di passeggeri, con una crescita del 4,3%.

Sul versante adriatico emerge una contrazione piuttosto netta nel sistema del Mare Adriatico Centrale, che scende da 833 mila a 753 mila passeggeri (-9,7%). Ancona-Falconara perde oltre 83 mila viaggiatori, fermandosi a 739 mila. In calo anche il Mare Adriatico Meridionale, che passa da 1,82 a 1,76 milioni (-3,3%), penalizzato soprattutto dalla riduzione dei flussi su Brindisi.

Nel Tirreno centro-settentrionale il traffico appare invece stabile. Civitavecchia mantiene sostanzialmente invariati i volumi sopra quota 1,54 milioni di passeggeri, mentre Napoli resta poco sotto il milione con una flessione limitata all'1,3%.

Fra i dati più interessanti emerge invece la crescita dei porti siciliani. Il sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale sale da 1,67 a 1,74 milioni di passeggeri ferry (+4,3%). Palermo supera 1,51 milioni di viaggiatori, mentre Termini Imerese registra uno degli incrementi percentuali più elevati dell'intero panorama nazionale, più che raddoppiando i volumi da 37 mila a oltre 80 mila passeggeri. In aumento anche il Mare di Sicilia Orientale, trainato da Pozzallo, che cresce del 9,3% arrivando a 479 mila passeggeri; Porto Empedocle supera invece quota 114 mila.

Il quadro complessivo conferma come il traffico dei traghetti continui a rappresentare una componente strategica per diversi sistemi portuali italiani, non soltanto dal punto di vista turistico ma anche per la continuità territoriale e per l'integrazione logistica fra penisola e isole maggiori. Nonostante la lieve frenata del 2025, i principali scali mantengono volumi elevati e distribuiti su più direttrici. ■

THINK TIMELESS

PUMPS, SPARE PARTS AND ELECTRIC MOTORS IN TIME



ALREADY ON THE WAY.

READY WHEN YOU ARE.

READY TO PERFORM.

I PORTI ITALIANI TORNANO A CRESCERE NELLE CROCIERE

NEL 2025 PALERMO, NAPOLI E CIVITAVECCHIA TRAINANO IL MERCATO, SEGNALI POSITIVI ANCHE PER GLI SCALI MINORI



Il traffico crocieristico nei porti italiani torna a mostrare un andamento espansivo, confermando il recupero strutturale del comparto e il crescente peso del Mediterraneo nelle strategie delle principali compagnie internazionali.

Dal confronto fra i dati 2024 e 2025 delle Autorità di sistema portuale emerge infatti una crescita diffusa dei passeggeri crocieristi in numerosi scali italiani, con risultati particolarmente positivi nel Mezzogiorno e nelle isole.

Secondo le statistiche pubblicate da Assoport a guidare il mercato resta Civitavecchia, che consolida il proprio ruolo di principale homeport crocieristico italiano e fra i più importanti del Mediterraneo. Lo scalo laziale supera quota 3,4 milioni di passeggeri, migliorando ulteriormente i risultati del 2024 grazie sia all'aumento degli scali sia alla crescita delle operazioni di imbarco e sbarco.

Anche Napoli consolida il proprio peso strategico nel settore, mantenendosi sopra 1,7 milioni di crocieristi. Il porto campano continua a beneficiare della forte attrattività turistica del terri-

torio e della capacità di intercettare itinerari nel Tirreno occidentale.

Fra i dati più rilevanti emerge poi la crescita dei porti siciliani. Palermo registra un incremento significativo dei passeggeri crocieristi e supera 1,1 milioni di movimenti, rafforzando il proprio posizionamento come uno degli scali più dinamici del Mediterraneo occidentale. Il capoluogo siciliano continua, infatti, a essere inserito in un numero crescente di itinerari sia premium sia mainstream.

Segnali positivi arrivano anche da Messina, che conferma volumi elevati grazie alla propria posizione strategica lungo le rotte del Mediterraneo orientale, e da Catania, che registra una crescita progressiva del traffico cruise.

Nel Nord Italia il sistema del Mar Ligure Occidentale mantiene una posizione di primo piano, anche se con dinamiche più articolate. Genova resta uno dei principali porti crocieristici nazionali, sostenuto soprattutto dal traffico homeport, mentre Savona continua a rappresentare uno scalo fondamentale per gli itine-

rari del Mediterraneo occidentale grazie alla presenza consolidata di Costa Crociere.

Più stabile invece il comparto nell'alto Adriatico. Venezia prosegue a operare con volumi inferiori rispetto al periodo precedente alle restrizioni introdotte negli ultimi anni, mentre Trieste consolida gradualmente il proprio ruolo alternativo per parte dei traffici crocieristici dell'area.

Andamento positivo anche per alcuni porti di dimensioni minori che stanno progressivamente aumentando la propria presenza nelle programmazioni delle compagnie. Fra questi si segnalano soprattutto Brindisi, Ravenna e La Spezia, che continuano a intercettare quote crescenti di traffico grazie alla diversificazione degli itinerari e alla ricerca di destinazioni meno congestionate.

Il quadro complessivo evidenzia come il settore crocieristico italiano stia vivendo una fase di consolidamento dopo gli anni più complessi per il comparto. La crescita dei movimenti passeggeri conferma non soltanto il ritorno della domanda turistica internazionale, ma anche la capacità dei porti italiani di mantenere



un ruolo centrale nei network mediterranei delle compagnie. Allo stesso tempo emerge una progressiva redistribuzione dei traffici, con una maggiore valorizzazione degli scali del Sud Italia e delle isole, sempre più presenti nelle strategie operative degli operatori cruise. Un fenomeno che potrebbe incidere nei prossimi anni anche sugli investimenti infrastrutturali e sull'equilibrio competitivo fra i diversi sistemi portuali nazionali. ■



ON BOARD
service



<i>RELAX CRUISE</i>	<i>SIRENETTA</i>	<i>RELAX FORMULA</i>	<i>RELAX GTV</i>
			
<i>RELAX TURISMO</i>	<i>RELAX VIAGGIO</i>	<i>ARCO</i>	<i>JOY</i>
			

Da oltre 25 anni Politecnica è specializzata nella progettazione e costruzione di **poltrone passeggeri per medio e lungo raggio**. Tutte le fasi di **costruzione**, partendo dalle strutture metalliche, fino alla schiumatura poliuretanic e tappezzeria, vengono **realizzate internamente** facendone uno dei **prodotti più duraturi** e con **minor costi di manutenzione** presenti sul mercato. Un prodotto orgogliosamente **100% made in Italy**.




WWW.POLITECNICASEDILI.IT





SHIPPING ITALY

IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL
TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA



UNA PUBBLICAZIONE DI ALOCIN MEDIA srl
Piazza Roberto Baldini 7/75 - 16149 Genova
P.I./C.F. 02499470991

AIRCARGOITALY

DIREZIONE & REDAZIONE

Nicola Capuzzo

cell: + 39 334 7889863

redazione@shippingitaly.it

capuzzo.nicola@gmail.com

SUPPLYCHAINITALY

PUBBLICITÀ

+39 010 9703071

sales@alocinmedia.it

marketing@alocinmedia.it



“Sfrutta la completezza del nostro gruppo editoriale con una campagna pubblicitaria diversificata su tutte e quattro le testate giornalistiche:

SHIPPING ITALY - AIR CARGO ITALY -
SUPPLY CHAIN ITALY - SUPER YACHT 24”.