



Avvisatore Marittimo

PERIODICO BISETTIMANALE - SI PUBBLICA IL MERCOLEDÌ E IL SABATO - ISSN 2785-2431

SEDE: Via Ponte dei Granili, 57 - 80146 Napoli - Tel./Fax 081 5590949 - mail: info@informazionimaritime.it

Lo shipping internazionale
a portata di clic



con uno sguardo a *Sud*
informazionimaritime.com

ANNO LXXXI - N. 8
31 GENNAIO 2026

Il fatturato mondiale ha raggiunto i 10 mila miliardi. Lo studio di Federlogistica

Logistica miliardaria

10 trilioni di dollari, pari ad almeno il 9 per cento del PIL mondiale. Un segno dei tempi, quello di un mondo completamente globalizzato, nonostante le tensioni geopolitiche. Federlogistica: "Un punto di equilibrio tra mercati e politica"



Almeno mille miliardi di euro. È il valore stimato, per difetto, della logistica solo in Europa. Secondo i dati più recenti la logistica a livello mondiale "fattura" dal 9 al 10% del PIL, qualcosa come 10 trilioni di dollari (10.000 miliardi) con la prospettiva di crescere di tre volte entro il 2030/2035. Dati importanti scaturiti martedì scorso dall'assemblea di Federlogistica, svolta a Roma, e dalla relazione del presidente della Federazione, Davide Falteri. Chi ha in mano i comandi della logistica, secondo Falteri, controlla non solo le rotte dell'interscambio via mare ma determina la competitività o, al tempo stesso, l'emarginazione di Paesi e di interi continenti nel quadro economico e geo-politico mondiale.

"La logistica - ha detto Falteri - è diventata un punto di equilibrio tra mercati e decisioni politiche. Non si tratta più solo di efficienza, ma di visione, coordinamento e capacità di governare i cambiamenti in atto. In questo quadro anche quelli che sembravano problemi tecnici, come quelli legati alle Dogane, hanno cessato di essere tali. Le Dogane non sono procedure, sono tempo. E il tempo è il principale fattore di competitività". Nel corso dell'assemblea è stato più volte

segue in ultima pagina

Cold ironing, governo vara le agevolazioni

Assarmatori accoglie con soddisfazione il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, a valle della luce verde ricevuta dalla Commissione europea, prevede un'agevolazione sugli oneri generali di sistema per l'energia elettrica utilizzata dalle navi ferme in porto. "Si tratta - dice il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - di un passaggio fondamentale per far sì che l'elettrificazione delle banchine sia concretamente utilizzabile per fornire energia alle unità in sosta negli scali, senza che questo comporti un aggravio di costi per gli armatori. Assarmatori ha fornito al Mit, nella fase di preparazione del Decreto, il suo contributo di competenza, esperienza e capillare rappresentatività nei porti, con l'obiettivo di

segue in ultima pagina

Mental Health Support Solutions, membro di OneCare Group.

La vita in mare può essere molto dura: i marittimi devono trascorrere lunghi periodi lontano da casa, avere turni che interrompono il sonno, dover affrontare pressioni operative impegnative, isolamento, condizioni meteorologiche avverse e spesso poca privacy. Si sta già riscontrando, spiega Watkins, un aumento dell'ansia nei giovani marittimi prima ancora di mettere piede a bordo. In parte si tratta di un fenomeno reale, in parte di un maggiore riconoscimento e della maggiore disponibilità a rivelare le proprie esperienze. I giovani marittimi spesso segnalano pressioni sul rendimento, insicurezza finanziaria

segue in ultima pagina

Spedizionieri rispondono

Port fee campana, quale natura per l'indennizzo?

Gli operatori del trasporto campano tornano a discutere della "port fee", il sovrapprezzo applicato - in questo caso specifico - nel trasporto dei container tramite i mezzi pesanti, introdotto dagli autotrasportatori per compensare i maggiori costi derivanti da inefficienze, attese e ingorghi nei porti. «È opportuno ricordare che la port fee è sempre stata concepita come un elemento da definire attraverso accordi diretti tra committenti e singoli autotrasportatori, e non come materia di intese tra associazioni di categoria, soprattutto considerando i profili di legittimità legati a un accordo che prevede incrementi tariffari». Lo chiariscono in una nota le associazioni degli spedizionieri Assospesa (Napoli) e Accsea (Campania) e quella degli agenti marittimi campani di Assoagenti.

La questione a cui si riferiscono le tre associazioni è quella relativa a una riunione del 25 gennaio scorso di FITA CNA, associazione di rappresentanza degli autotrasportatori, in cui si è discusso in particolare della «gravissima situazione di congestione degli scali regionali, che continua a generare ritardi sistematici e costi operativi ormai insostenibili per le aziende del settore». Da qui la richiesta di applicare, dal primo gennaio scorso, la cosiddetta "port fee",

segue in ultima pagina

La nave per il bio-gnl

Green Pearl entra in servizio nel Med

Si è tenuta giovedì scorso, presso NET 1 Sal Waterfront di Genova, la cerimonia di presentazione di Green Pearl, l'innovativa nave gasiera per il trasporto small scale e per il rifornimento di GNL e Bio-GNL che, prima in Europa, consente di affiancare alle operazioni "ship-to-ship" (rifornimento alle navi) anche quelle "ship-to-truck" (rifornimento alle autocisterne gasiere), garantendo così una notevole semplificazione delle operazioni di distribuzione small scale e generando ricadute positive in termini di sicurezza energetica e di supporto al tessuto economico nazionale.

L'evento, che ha visto la partecipazione e il saluto delle istituzioni cui hanno fatto seguito gli interventi delle aziende coinvolte, segna l'avvio della fase di piena operatività di questa nuova unità dedicata al trasporto di gas naturale liquefatto, sia esso fossile o "bio".

Commissionata nell'estate 2023 e noleggiata dal Gruppo Axpo per i prossimi 10 anni, "Green

segue in ultima pagina

Benessere mentale, il fattore di rischio di tutti i marittimi

Se la salute mentale "non viene considerata un fattore critico per la sicurezza, rischiamo di perdere un'intera generazione di marittimi che non sono disposti a sacrificare la propria salute per una carriera, indipendentemente da quanto sia ben retribuita". Lo afferma in un articolo scritto per The Maritime-Executive Charles Watkins, direttore delle operazioni cliniche presso

DALLA PRIMA PAGINA

Logistica miliardaria

ripetuto il "mantra" della centralità del Mediterraneo e di un ruolo dell'Italia che per essere davvero una piattaforma naturale transita attraverso digitalizzazione, formazione intensiva e internazionalizzazione. In sintesi, la risposta all'interrogativo scelto per l'Assemblea di oggi non è un nome o uno Stato: è il metodo.

A chiudere i lavori dell'assemblea di Federlogistica è stato Luigi Merlo, presidente onorario, che ha richiamato l'importanza di una visione di lungo periodo per il settore logistico e il valore del dialogo costante tra istituzioni, imprese e territori, sottolineando la necessità di scelte coerenti e coordinate per rafforzare il ruolo dell'Italia nei traffici internazionali. L'assemblea si è conclusa con un forte richiamo alla necessità di decisioni condivise, responsabilità collettiva e capacità di governo dei cambiamenti, affinché la logistica possa continuare a svolgere il proprio ruolo strategico a servizio dell'economia reale e dello sviluppo del Paese.

Port fee campana

un extra-costo di circa 70 euro per ogni contenitore movimentato (in/out), già definito e quantificato in diversi accordi di natura privatistica sottoscritti tra vettori e committenti. «Nonostante la legittimità della

richiesta - scrive FITA CNA - durante la riunione è emerso con preoccupazione l'atteggiamento di chiusura di una parte della categoria degli spedizionieri. Alcuni operatori rifiutano ancora oggi di riconoscere sia la port fee, sia quanto stabilito dal Decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, norma che disciplina l'indennizzo per i tempi di attesa durante le operazioni di carico e scarico». [Continua a leggere](#)

Benessere mentale

e sovraesposizione digitale all'inizio della loro carriera.

Oltre all'ansia, uno dei fattori scatenanti più comuni per gli episodi di salute mentale a cui stiamo assistendo attualmente è il sovraccarico di sonno e affaticamento. Quando si hanno turni di guardia, corse ai porti, cambi di fuso orario, problemi di salute, rumore e un ambiente iperstimolante, si verificano stress cognitivo, irritabilità e cattivo umore.

Data la natura del lavoro, i marittimi soffrono da tempo di isolamento e stress familiare, che sono anche fattori scatenanti comuni. La pressione operativa e l'incertezza sono altri fattori scatenanti. Ispezioni, turni di lavoro serrati, carenza di personale e ritardi contrattuali e nei visti sono tutti fattori che generano instabilità e incertezza su come sarà la loro vita quotidiana a bordo, senza alcuna

garanzia di tornare a casa in tempo. "Purtroppo - conclude Watkins su The maritime-Executive - continuiamo a riscontrare un numero elevato di casi e conflitti di bullismo e molestie, oltre a un accesso 24 ore su 24, 7 giorni su 7 ai social media e a contenuti online tossici, con un impatto negativo sulla salute mentale".

Cold ironing

rendere sempre più sostenibile il trasporto marittimo".

La maggior parte del naviglio - prosegue Messina - è già pronto per 'attaccare la spina': mancano ancora alcuni passaggi, come il completamento dell'infrastrutturazione e la successiva messa a gara, ma il traguardo oggi è senza dubbio più vicino. Parallelamente, resta aperto il nodo relativo a quelle unità per le quali, nonostante siano state equipaggiate per attingere l'energia da terra, si continua a pagare l'ETS visto che al momento la rete non è pronta".

industriale di tecnologie e processi. La nave, lunga circa 117 metri e larga 18 metri, ha una capacità di 7.500 metri cubi di GNL e rappresenta un esempio avanzato di applicazione industriale di tecnologie e processi che uniscono sicurezza operativa, efficienza e attenzione alla riduzione delle emissioni, consentendo di perseguire maggiore sostenibilità all'industria marittima. I servizi ship-to-ship consistono nel trasferimento del combustibile da una nave all'altra, mentre la modalità ship-to-truck consente il rifornimento diretto delle autocisterne gasiere a terra. Grazie a questa doppia configurazione operativa, Green Pearl introduce una maggiore flessibilità nella distribuzione small scale, consentendo un accorciamento della filiera logistica e una più efficiente distribuzione del GNL e del bio-GNL agli utenti finali. [Continua a leggere](#)

BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO

www.informazionimaritime.com
info@informazionimaritime.it

DIRETTORE RESPONSABILE
Luciano Bosso

In redazione **Paolo Bosso**

Pubblicazione: Informazioni Marittime srl
Autorizzazione Tribunale di Napoli
N. 2380 del 12 febbraio 1973

PUBBLICITA' A MODULO:
35 Euro + IVA 22%
ABBONAMENTO ANNUO: 105 Euro

GRIMALDI GROUP

**IL FUTURO
è CO₂ OGGI**

**INNOVAZIONE
ECOSOSTENIBILITÀ
CAPACITÀ DI TRASPORTO**
a Zero Emission in Port®

www.grimaldi.napoli.it