

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## La digitalizzazione innesca uno scontro al vertice fra spedizionieri e agenti marittimi genovesi

Nicola Capuzzo · Sunday, April 5th, 2020

Complici probabilmente lo stress e il nervosismo indotto dall'emergenza sanitaria coronavirus che sta mettendo a dura prova l'attività di trasporto merci anche ai piedi della Lanterna, la tensione fra spedizionieri e agenti marittimi genovesi da molti anni non risultava così alta. L'assemblea congiunta organizzata durante la presidenza di Gian Enzo Duci e Maurizio Fasce, di cui pochi giorni fa è stata celebrata da entrambe la ricorrenza, sembra un lontanissimo ricordo.

Dopo il botta e risposta dei giorni scorsi fra le associazioni nazionali Fedespedi e Federagenti sul tema detention e demurrage, lo scontro si è spostato a livello locale fra l'associazione degli agenti marittimi genovesi Assagenti e quella degli spedizionieri Spediporto.

A scatenare il nuovo botta e risposta è stato un post del direttore generale di quest'ultima, Giampaolo Botta, che ha scritto: "Tutte le compagnie armatoriali devono immediatamente consentire l'utilizzo dello svincolo elettronico dei delivery orders e delle rimesse in termini". Poi prosegue dicendo: "Pochi semplici interventi, con tecnologia già esistente e a costo zero in grado di eliminare inutili code, affollamento di persone e contatti ravvicinati in questo periodo, dalla durata incerta, dove è bene ridurre i potenziali rischi di contagio tra operatori. Passiamo dalle parole ai fatti, mostriamo al mondo che il modello Morandi può entrare in ogni azienda italiana. Partiamo da Genova".

In pratica un'accusa di scarsa modernità e digitalizzazione rivolta ai vettori marittimi e ai loro rappresentanti locali, le agenzie maritime. Per questo non ha tardato ad arrivare la replica di Assagenti per voce del suo segretario generale, Massimo Moscatelli, che ha scritto: "Caro Giampaolo, desidero ringraziarti per questo post perché non solo dimostra il tuo impegno in questo momento particolarmente difficile ma soprattutto perché mi stimola e mi offre l'occasione di esprimere la mia opinione su un argomento sul quale abbiamo speso tantissimo tempo e fiumi di parole, senza purtroppo arrivare a dei risultati definitivi e soddisfacenti che adesso più che mai, in questa situazione, ci rendiamo conto quanto sarebbero importanti".

La diplomazia di Moscatelli si esaurisce in questa premessa: "Devo tuttavia confessarti – è scritto infatti nel seguito del messaggio – che del tuo post non condivido né i termini, né i contenuti. Non condivido i termini perché, a mio avviso, li ritengo eccessivamente imperativi; rivolgersi con la frase "devono immediatamente consentire..." a delle multinazionali globali, con decine di miliardi

di dollari di fatturato e decine di migliaia di dipendenti in tutto il mondo, consentimi, lo ritengo un pochino presuntuoso. Sono dell'opinione infatti che ciò possa sortire tre effetti: uno positivo esclusivamente nei confronti dei tuoi follower e, in particolare, su quelli dei rappresentanti della categoria spedizionieristica, uno neutro nei confronti dei vertici degli headquarter delle compagnie a cui sembra ti voglia rivolgere, e uno negativo, di irritazione da parte dei responsabili locali delle compagnie di navigazione in questione che ben conoscono la reale situazione”.

Sull'argomento specifico la replica di Assagenti è questa: “Venendo ai contenuti, tu che sei una persona che viaggia molto e che ha la possibilità di visitare molti porti nel mondo, sai meglio di me che gli scali italiani, compreso il nostro genovese, sebbene sia il più avanzato del paese, non brillano certo per tecnologia avanzata e telematizzazione spinta. Ci sono infatti porti dove da anni non circola più un solo pezzo di carta, per non parlare di quelli dove addirittura non vi è più neppure intervento umano in banchina, ebbene, in tutti questi porti le stesse compagnie di navigazione a cui tu ti rivolgi operano e sono perfettamente allineate con gli standard tecnologici richiesti. Ma allora perchè a Genova e nel nostro paese non si riescono a implementare e sviluppare i delivery orders e la rimessa in termini telematici? Allora forse la responsabilità non è delle compagnie di navigazione visto che già lo fanno in tutto il mondo!”.

Ed ecco la critica rispedita al mittente dagli agenti marittimi: “Evidentemente queste compagnie, che comunque in questo periodo di necessità si sono tutte messe in condizioni, sotto varie forme e con diverse metodologie, di trasmettere i delivery ai loro clienti, hanno a che fare nel nostro paese con una tipologia aziendale di clienti diversa che nel resto del mondo, composta prevalentemente da realtà aziendali di medio e piccole dimensioni, prevalentemente transitari, certamente oltremodo laboriosi, ma ancora poco avvezzi alla digitalizzazione, dove prevale ancora il concetto ‘tanto che ho il fattorino in giro va anche in agenzia...’. Che se andava bene fino all’altro ieri, non può più andare bene nella situazione attuale come ci stiamo rendendo conto”.

Moscatelli conclude dicendo: “Per questo motivo, nell’interesse collettivo generale e specifico particolare del momento di quelle persone che sono maggiormente esposte, credo che non si debba semplicemente prendere atto della situazione, ma continuare a lavorare per superare questi ostacoli e raggiungere gli obiettivi che ci siamo prefissati da tempo”.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Sunday, April 5th, 2020 at 9:40 am and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.