

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Pessina (Assagenti): “Caricatori create reti d’impresa; noli container alti ancora a lungo”

Nicola Capuzzo · Thursday, September 30th, 2021

Genova – Assagenti e ClickUtility hanno presentato la **V** edizione della Genoa Shipping Week che andrà in scena a Genova dal 4 al 8 ottobre prossimi. A margine della conferenza stampa di presentazione il presidente degli agenti e broker marittimi genovesi, Paolo Pessina, ha concesso a SHIPPING ITALY un’ampia intervista su quanto e come sia cambiato lo scenario di mercato per la propria categoria nei due anni intercorsi dall’ultimo Shipbrokers & Shipagents Dinner che quest’anno sarà sostituito da una serie di mini-eventi privati nell’ambito della Rolli Shipping Week.

Presidente Pessina rispetto all’ultima Genoa Shipping Week del 2019 cosa è cambiato per gli agenti e i broker marittimi genovesi?

“In questi due anni è successa una rivoluzione inaspettata. Siamo passati da situazioni in cui non sapevamo letteralmente che pesci prendere da un punto di vista dell’organizzazione del lavoro, dell’organizzazione delle navi, pensiamo a tutto il mondo delle crociere che è stato praticamente azzerato, a una situazione ora di ripresa che segue esattamente la ripresa del Paese. Il premier Draghi ha dichiarato nei giorni scorsi che la ripresa è superiore alle aspettative e anche per noi vale la stessa cosa.

Al tempo stesso il biennio appena trascorso ci ha anche insegnato quanto sia importante la logistica globalizzata. Molto spesso ci concentriamo solo su quello che vediamo solo come paese Italia, come Liguria o come Genova, senza pensare che quello che succede oggi in un porto della Cina o degli Stati Uniti ha conseguenze dirette anche su tutta la nostra catena logistica.”

Quali insegnamenti dunque?

“Io credo che l’industria italiana in questo momento debba riprendere in mano la propria catena logistica che negli anni è stata demandata ai colossi stranieri perché si vendeva soltanto Ex-works dal momento che i noli erano estremamente basso per cui quello delle spedizioni per le nostre aziende rappresentava un costo insignificante. Adesso che il trasporto marittimo è tornato a essere un costo importante ci si è resi conto di essere ‘nudi’ di fatto. Avendo un tessuto imprenditoriale composto in larga parte da aziende medie e medio-piccole che importano molto dal Far East, questo non gli permette di avere una massa critica singolarmente elevata o di disporre di un potere

contrattuale con i grandi spedizionieri internazionali o con le grandi compagnie armatoriali tali da poter avere un costo del trasporto che sia compatibile con la loro struttura economica. Questo ritengo sia il più grande insegnamento da trarre e da cui dover ripartire.”

Quali soluzioni possibili?

“La bacchetta magica non la ha nessuno ma una soluzione potrebbe essere quella di creare delle reti d’impresa per ciò che riguarda la logistica dell’industria italiana. Come sono state create delle reti d’impresa per ridurre i costi facendo massa critica, anche nel mondo della logistica le imprese dovrebbero riprodurre lo stesso modello. In quel modo potrebbe riuscire a partecipare, o meglio creare loro stesse, dei tender per le grandi compagnie di navigazione o per i grandi spedizionieri in maniera da aumentare il proprio potere contrattuale e strappare un prezzo di trasporto adeguato anche rispetto al valore della merce. Oggi vediamo situazioni in cui il valore della merce è più basso del nolo marittimo per la spedizione del container.”

State osservando cambi di strategie negli approvvigionamenti?

“Tutto questo credo comporterà un ripensamento delle catene produttive, non credo però che ci sarà un reshoring fortissimo anche se qualcuno potrà pensare di riportare qua in Italia una parte della propria produzione. Potrebbe essere un’opzione sul tavolo.”

C’è ragione di aspettarsi una correzione al ribasso dei noli container non troppo in là nel tempo?

“In questo momento assolutamente no. Ci sono alcune compagnie che hanno annunciato un blocco degli aumenti, quindi questo è un primo segnale ma io credo che un ritorno ai prezzi dei trasporti via mare di alcuni anni fa non è più possibile perché erano tariffe alle quali le compagnie perdevano miliardi di dollari.

Ci sarà un riequilibrio fra quello che era 0 e quello che adesso è 100. Non vedo questo riequilibrio, però, prima dell’arrivo sul mercato delle nuove navi che sono state ordinate. Si consideri che le prime consegne sono programmate a fine 2022.

Stesso discorso vale per l’equipment perché da parte dei vettori marittimi non sono stati fatti solo investimenti in navi ma anche in contenitori e anche quelli, essendo stati ordinati tutti insieme da parte delle compagnie, ci vorranno tempi un po’ lunghi del normale per vederli arrivare. Prima di quel momento, con l’arrivo di nuove navi ed equipment, non prevedo una diminuzione significativa dei noli.”

Dopo aver sperimentato con successo la possibilità di lavorare a distanza è ancora importante tornare a incontrarsi di persona fra partner commerciali e addetti ai lavori?

“È fondamentale. La risposta dei nostri associati sulle iniziative della Rolli Shipping Week e sugli eventi B2B organizzati dai nostri associati è stata fortissima. L’evento organizzato dalla compagnia di navigazione che rappresento (Hapag Lloyd, ndr) ha avuto un’adesione positiva del 95% da parte di tutti i clienti invitati e questo conferma quanto sia importante per noi e per i clienti ricreare quella relazione umana così utile nel nostro business. Un business semplice ma che dal vivo ti consente di percepire il mood delle persone e stabilire un feeling che altrimenti sarebbe difficile da avere solo attraverso uno schermo. Detto ciò va sottolineato che la digitalizzazione ha dimostrato di funzionare benissimo sgomberando il campo dai timori che tutti avevano sul lavoro a distanza

all'indomani dello scoppio della pandemia e durante il lockdown.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, September 30th, 2021 at 11:17 pm and is filed under [Politica&Associazioni, Spedizioni](#)

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