

"Un falso problema il prezzo dei noli"

Per il presidente di [Assagenti](#), Paolo Pessina, l'industria deve riappropriarsi della logistica che troppo a lungo ha demandato a terzi. "Solo così riuscirà a controllare la filiera e a contrattare prezzi migliori"



Paolo Pessina, presidente di [Assagenti](#)

29/06/2021

Sul tema del momento, il prezzo dei noli triplicato, Paolo Pessina capovolge la prospettiva. "Non è il prezzo odierno ad essere troppo salato, è il prezzo di ieri che era troppo basso". Consigliere delegato di Hapag-Lloyd in Italia, Pessina è presidente di [Assagenti](#), l'associazione degli agenti e mediatori marittimi, fondata a Genova nel 1945.

"Oggi - spiega - un nolo spot, per un container sulla rotta Shanghai-Genova o Shanghai-Rotterdam, costa **10 mila dollari**. Cinque anni fa costava quasi zero, appena qualche centinaio di dollari".

A cosa dobbiamo questo aumento?

"Il commercio mondiale e gli ordini sono cresciuti fino al 2009, poi si sono arrestati. Ci siamo ritrovati con una sovracapacità di stiva, tante navi a disposizione dei

TECNOLOGIE TRASPORTI MARE



L'AVVISATORE MARITTIMO



PILOTINA BLOG

Di Giorgio Carozzi

1 Il paradiso è qui, a due passi da Genova

clienti. Tanta offerta, poca domanda, prezzi bassi".

Poi è arrivata la paralisi del Covid...

"La paralisi vera, però, è durata fino allo scorso agosto, quando la Cina è uscita dalla pandemia, la sua industria è ripartita e con lei anche gli scambi commerciali con gli Stati Uniti. Gli americani erano ancora chiusi in casa, ma i loro acquisti crescevano, il traffico sulla linea transpacifico è ripartito e non si è più fermato; è ripartito così bene che i porti americani e cinesi si sono congestionati, e lo sono tuttora, e che i container non bastavano più. Le compagnie di trasporto hanno trasferito i loro container rimasti vuoti in Europa, dove tutto era ancora fermo, sulla linea transpacifico. Poi a dicembre i traffici sono ripartiti anche in Europa, e non avevamo container a sufficienza".

Non potevate comprare container nuovi?

"Facile a dirsi. La produzione di container è concentrata nelle mani di quattro grandi produttori, tutti cinesi, che in questo momento sono subissati di domande che non riescono a evadere".

Le aziende lamentano un'offerta insufficiente: i costi sono troppo alti perché molte navi sono ancora ferme.

"Una falsa credenza. Il numero di navi impiegate oggi è più alto che nel 2019. Tutta la stiva disponibile è in mare. La soluzione al problema dipende proprio dalle aziende che oggi si lamentano, molte delle quali hanno negli anni demandato la logistica ad aziende esterne. L'industria deve riappropriarsi della logistica. Solo così riuscirà a controllare la filiera e a contrattare prezzi migliori: era un processo già in corso, il Covid lo ha accelerato".

A proposito di Covid, a che punto è la "roadmap" per vaccinare gli equipaggi?

"Purtroppo non esiste nessuna roadmap. Le associazioni armatoriali Confitarma e Assarmatori l'hanno chiesta al governo, ma senza esito. A mio parere, sono le autorità portuali che dovrebbero assumere un ruolo di coordinamento e istituire dei centri vaccinali per i marittimi".

Veniamo al porto di Genova, dove i traffici, dopo la paralisi della pandemia, fioriscono: è un'euforia momentanea?

"Direi che è una ripresa solida. Genova è tornata ai traffici del 2019 se non di più. Tutti gli indicatori sono positivi. Gli investimenti in infrastrutture ci sono, l'Autorità portuale sta lavorando bene..."

...ma?

"Ma, per crescere, il porto ha bisogno di più ferrovia. Il rapporto continua ad essere troppo sbilanciato. Neppure il

2 Porto, la speranza è l'ultima sfida

3 Porto, modello Repubblica di Genova

SHIPPING MOVEMENTS



PROSSIME
PARTENZE



SERVIZI
GROUPAGE



PORTO DI
GENOVA



POSIZIONE
FLOTTA
ITALIANA



CAMBI



CAMBI
DOGANALI