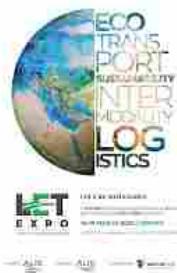




Home page > Shipping > DICEMBRE 2021 PAG. 46 - Industria e logistica sono la faccia della stessa medaglia

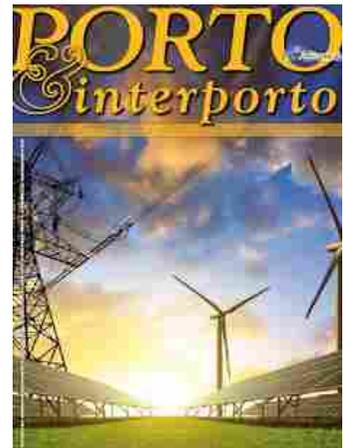
DICEMBRE 2021 PAG. 46 - Industria e logistica sono la faccia della stessa medaglia

by - GAM EDITORI



SCARICA IL PDF DELL'ULTIMA EDIZIONE

A breve questo servizio sarà disponibile solo agli abbonati [Scarica PDF dell'ultima edizione](#)



PROPELLER

3/Propeller/small-col-left

CERCA NELL'ARCHIVIO DI TUTTE LE NOTIZIE

Cerca nel blog

Cerca

PARTNER IN EVIDENZA



Paolo Pessina, presidente di [Assagenti](#), ama parlar chiaro. Anche a rischio di non piacere a tutti. Lo ha fatto recentemente quando ha denunciato la scarsa produttività dei terminalisti portuali. “Qualcuno si è offeso. Ma il mio giudizio si fonda su dati di fatto. Inutile nascondersi”.

Una reazione contro le polemiche sui noli alti?

Non necessariamente. Piuttosto per necessità di portare il discorso a guardare tutti i tasselli del puzzle. La produttività media mondiale a livello di terminal è calata nel corso di quest'anno. E se si guarda al caso specifico di Genova i “colli di bottiglia” non dipendono solo ed esclusivamente dalla difficile situazione infrastrutturale o dai ritardi accumulati dalle navi, fenomeni che pur non nego. Ma c'è un problema di qualità dei servizi anche in banchina. Come presidente dell'associazione degli agenti marittimi ho trovato giusto parlarne. L'atteggiamento per cui la colpa è sempre degli altri non aiuta a risolvere i problemi. È tutta la filiera a dover fare autocritica.

Cosa imputa ai terminalisti?

Quando ci ritroviamo con file infinite di camion per la movimentazione dei container è chiaro che emerge una questione di tempi troppo lunghi legati ai controlli. Bastano tre mezzi in attesa per i controlli e si formano le code. Queste finiscono sui giornali e cominciano le polemiche. Ma ognuno dovrebbe assumersi le sue responsabilità. L'inefficienza è una concausa di ciò che avviene sul lato mare e sul lato terra.

Come ovviare alle criticità?

Intanto sfruttando al meglio gli strumenti messi a disposizione dalla digitalizzazione. Genova su questo punto non sconta ritardi eccessivi. Il port community system è stato realizzato ma troppe resistenze nella sua applicazione, forse inevitabili da parte di chi difende le sue rendite di posizione, contribuiscono ad allungare i tempi delle verifiche. E si che in questo modo si potrebbe garantire un'entrata e un'uscita dei container più efficace.

Il 2021 è alle porte. È stato un anno senz'altro positivo per la categoria...

Sono onesto. I risultati sono stati incredibili. Ma di positivo c'è anche la grande ripresa economica che riguarda tutto il sistema Italia. Nell'auspicare un rapido ritorno a quella che prima consideravamo la "normalità" c'è l'accresciuta consapevolezza che industria e logistica sono la faccia della stessa medaglia. Questo può aiutare il Paese a progredire.

Permane il problema della dimensione produttiva, di cui si è spesso occupato...

Scontiamo a livello industriale la sottovalutazione del ruolo della logistica. Aver registrato un lungo ciclo di bassi costi sul lato mare ha indotto le PMI a non porsi il problema. È arrivato il momento di ritornare a studiare questi fattori, bisogna fare i compiti a casa, capire il perché e il per come dei fenomeni economici. Per la grande industria il riposizionamento in aree geografiche più prossime è relativamente facile. Ma per le realtà medio-piccole affrontare la delocalizzazione può essere un problema. Nasce da qui l'esigenza di riuscire a fare rete, per conquistare maggiori margini di manovra rispetto ai grandi player del trasporto. Purtroppo iniziative concrete in questa direzione sono ancora partite.

È una questione che riguarda da vicino anche gli agenti marittimi?

Non credo. La categoria è compatta e trova nella vita associativa lo strumento più adatto ad affrontare i temi trasversali che la riguardano. Faccio l'esempio della formazione. Anche grazie ad un uso più spinto della tecnologia stiamo riuscendo a venire incontro alle esigenze diversificate dei nostri soci con corsi pensati ad hoc per gli specifici ambiti da affrontare. L'ottica della grande azienda è differente da quelle della piccolissima, così come le problematiche di cui venire a capo. L'associazione sta rispondendo bene rispetto a questa complessità.

Le novità per il 2022?

L'idea è di organizzare due grandi eventi. Uno legato all'assemblea annuale, l'altro in via di definizione che sarà una sorpresa. Inoltre, in occasione del prossimo Salone Nautico ho chiesto al Consiglio di organizzare una nostra barca per partecipare come **Assagenti** alla Mille Vele. Anche questo è un modo per affermare la centralità del nostro ruolo.

Tags Shipping



< VECCHIA

NUOVA >

QUESTI POST POTREBBERO INTERESSARTI



DAILY

10/Daily/small-col-left

FOCUS CONFETRA N.2 2020