

PESSINA, PRESIDENTE DI ASSAGENTI

«Genova, il porto migliori i servizi oppure le merci andranno altrove»

«Il terminal del porto di Genova devono offrire una qualità di servizio superiore. Oggi i servizi sono di bassa qualità». A dirlo è Paolo Pessina, presidente dell'associazione degli agenti marittimi genovesi Assagenti.

GALLOTTI / PAGINA 17

L'INTERVISTA

Simone Gallotti / GENOVA

«In questo Paese siamo soliti supportare finanziariamente le infrastrutture e i nuovi servizi, ma poi ci dimentichiamo di controllare. Ecco: sui terminal, e sulle concessioni, andrebbe fatto quel lavoro. Perché oggi i servizi ai clienti di alcuni operatori genovesi che si occupano di grandi navi, non sono di qualità». Paolo Pessina, numero uno di Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi genovesi, è anche al timone di Hapag-Lloyd, la compagnia tedesca tra le prime cinque al mondo e la principale per volumi nel porto di Genova. Il grido di dolore, quindi, difficilmente può rimanere inascoltato. Anche perché «voglio ricordare che è la merce che comanda: se non si adeguano i servizi agli standard di altri porti, il rischio è che si trovino alternative a Genova».

A proposito della "regola della merce", anche sulle rinfuse esiste quel rischio?

«Cominciamo col dire che alcuni nostri associati che lavorano con le rinfuse sono preoccupati. C'è incertezza sul futuro di quel terminal e in generale condivido la visione del sindaco Bucci quando dice che a Genova serve la pluralità di servizi. Qui devono esserci tutte le merci: è l'unico scalo in Italia con queste caratteristiche e le rinfuse fanno par-

te di una strategia di crescita imprescindibile».

Quindi spostare a Savona per la specializzazione dei porti non sarebbe una buona idea?

«Non credo sia una scelta opportuna. Non si può imporre una strategia calata dall'alto: non ho mai visto nella mia esperienza professionale la merce subire le decisioni prese a tavolino da un'Autorità portuale. Togliere quel servizio provocherà svantaggi al porto».

Cosa vuol dire che comanda la merce?

«La merce si muove e ce l'ha insegnato il crollo del Morandi: in 15 giorni si è riposizionata tranquillamente. La merce non ha memoria. Ripeto: se decidi dirigisticamente di spostare le rinfuse a Savona non è detto che poi ci vadano. Anzi. E poi bisognerebbe fare i conti con le implicazioni occupazionali, tra lavoratori diretti e indotto. Devo difendere la mia categoria, quella degli agenti marittimi che lavorano con le rinfuse. Ho due storici agenti marittimi che portano lavoro e ricchezza, in un momento di grande espansione delle rinfuse. Sembrava un traffico morto, ora sono di nuovo in grande sviluppo».

Se sulla banchina delle rinfuse mettessimo i container rischieremmo di avere troppa offerta?

«Non credo. Perché quando realizzeremo l'ultimo miglio, importantissimo, e il terzo valico, aumenteremo certamente i volumi. E guardi che l'ultimo miglio è fondamentale:

PAOLO PESSINA Il presidente di Assagenti «Check sugli investimenti La merce rischia di andare via da Genova. Le rinfuse? Fondamentali»

«Servizi di bassa qualità Sulle concessioni in porto adesso serve un faro»

credo nel treno non solo per motivi ambientali, ma anche per quelli economici. Con queste opere satureremo la capacità produttiva che ora è inespresa, proprio per la mancanza di infrastrutture. Ma i nostri terminal peccano di qualità: quando entrare e uscire sarà più veloce, i terminal di Genova dovranno offrire una qualità di servizio superiore...»

Hanno investito poco?

«Più che altro non utilizzano bene gli investimenti. Devono pensare più in una logica di servizio al cliente. Il tempo medio di giacenza di un container in Nord America è cresciuto del 301%, in Nord Europa del 54% e in Asia del 146%. La produttività media dei terminal nel mondo è invece diminuita del 5%. E il tempo medio di una nave in banchina è aumentato del 14%. Sono dati che dicono che i terminal nel mondo non stanno lavorando bene. Danno la colpa alle compagnie dell'aumento dei noli, ma è chiaro che ci sono dei costi extra se devo tenere le navi fuori dai porti o in banchina per tempi molto lunghi».

E a Genova?

«Il servizio dei terminal genovesi non è sufficiente. Non è solo colpa del caos autostradale se abbiamo un problema per l'accessibilità delle merci. E poi c'è un altro pericolo: se Genova si posiziona su una qualità medio bassa, rischia poi di rimanere lì».

Non ha parlato della diga.

«È fondamentale. A quelli che sono contrari suggerisco di farsi un giro in porto... E poi sul miliardo di investimento: pensi a quelli che fanno le compagnie. Hapag-Lloyd, Msc e Maersk investono deci-

di miliardi di dollari in nuove navi. È chiaro che quelli per la diga sono soldi ben spesi. L'attrattività di un porto è fatta anche da investimenti come questo e le grandi compagnie guardano molto a questo tipo di scelte strategiche».

A proposito di Genova: c'è il rischio monopolio come dicono alcuni operatori se dovesse cambiare la legge sui porti?

«La nuova legge fotografa una situazione che c'è già, ma non vedo rischi di monopolio. La concentrazione esiste anche a livello mondiale ed è legata ai grandi investimenti necessari sui terminal. La concentrazione a livello societario è una conseguenza».

Cos'è invece la storia del controllo delle concessioni?

«Semplice: l'Authority preposta deve controllare che gli investimenti indicati dai terminalisti nel business plan siano fatti realmente. Quando lavoravo a Melzo avevamo ricevuto dal governo svizzero un cospicuo finanziamento per potenziare i servizi ferroviari così da togliere traffico pesante dalle strade. L'hanno erogato in pochi mesi e poi però sono venuti a contare persino i bulloni. Qui invece ci inventiamo paletti incredibili per fare una gara d'appalto e poi una volta realizzata l'opera "Arri-vederci e grazie". Non va bene. Anche sulla diga bisognerà vigilare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PAOLO PESSINA
PRESIDENTE
DI ASSAGENTI

«Il livello dei terminal
delle grandi navi
è insufficiente
L'Authority controlli
i business plan
degli operatori»



Una grande portacontainer nel porto di Genova

