

PAOLO PESSINA Il presidente di Assagenti: «Riempimento a Prà? Non lo vedranno i miei nipoti»

«Dagli industriali un libro dei sogni Gli operatori vogliono concretezza»

IL COLLOQUIO

GENOVA

Le prime perplessità sul position paper di Confindustria arrivano dai clienti del porto, dagli armatori. «Non sono uno da libro dei sogni. Credo che sia molto importante in questo momento essere concreti. Bisogna quindi lavorare su quello che è possibile e non su situazioni che nemmeno i miei nipoti riusciranno a vedere. E mi riferisco all'ampliamento del porto di di Pra' verso Voltri». Paolo Pessina, presidente di Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi genovesi, boccia il piano degli industriali. «Perché credo che invece Genova abbia bisogno di concretezza e quindi debba velocizzare gli investimenti in essere in questo momento». Pessina analizza il documento a poche ore dalla presentazione e lo fa con una forza maggiore, dopo aver siglato un altro ingresso nell'associazione. Il colosso giapponese One che raduna nel settore container le tre principali compagnie del Paese, ha aderito ad Assagenti. One ha sede a Genova (più di 100 dipendenti) ed è il sesto carrier del settore con una flotta di 208 navi. Sul mercato italiano i giapponesi pesano 250.000 teu che arrivano nei principali porti italiani, soprattutto a Genova.

«È stato un corteggiamento lungo e difficile. Devo ringraziare Angelo Chiarlo, amministratore delegato di One, che si è speso molto per

questo ingresso. Così prosegue la strategia di allargamento della base associativa cominciata l'anno scorso». E Chiarlo spiega che «Tra i nostri valori c'è quello di fare parte del tessuto sociale dell'area dove svolgiamo il nostro business e contribuire allo sviluppo».

Il numero degli associati è cresciuto anche per peso, non solo per quantità: «Adesso abbiamo quattro delle prime cinque compagnie al mondo che fanno parte di Assagenti Genova» spiega Pessina. Il clima in associazione è sereno. Merito dei grandi risultati ottenuti dalle compagnie e di conseguenza anche dalle agenzie marittime. «Confermo: abbiamo grandi risultati non solo nel settore container, ma anche grazie allo e yachting e ai broker». E le prospettive rimangono molto positive. «Il 2022 sarà un anno simile al precedente per le grandi linee. I noli rimarranno tali sino alla primavera del 2023. Prevedo che ci sarà lo stesso andamento». Perché bisogna trasportare tutta la merce richiesta dal mercato e serve tanto tempo. I bilanci delle compagnie potranno così gonfiarsi ancora per un anno e mezzo. «Il problema rimane la congestione della catena logistica, non sono le navi. E i colli di bottiglia sono nel Far East e negli Usa». —

SI.GAL.



Una portacontainer di One nel porto di Genova



Paolo Pessina

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 9605

