

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Pessina (Hapag Lloyd Italy) a 360° su gigantismo, porti italiani, digitalizzazione e ferrovie

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 26th, 2020

Il Propeller Club Port of Genoa presieduta dalla Prof.ssa Giorgia Boi, in attesa di poter riprendere i suoi usuali meeting conviviali, ha organizzato il primo di una serie di web-incontri periodici con il cluster marittimo-portuale. E' stata così varata un'iniziativa ribattezzata "Le interviste della ricostruzione" dedicate a come Genova e la Liguria marittima/portuale dovrebbero reagire in risposta alle pesanti conseguenze provocate dalla pandemia che ha colpito tutto il mondo.

Introdotta e moderata da Filippo Gallo, presidente di Cisco nonché amministratore delegato di diverse aziende del Gruppo Finsea, il primo ospite di questa nuova serie di interviste è stato Paolo Pessina, Consigliere delegato e Business administration director di Hapag-Lloyd Italy. Proprio quest'ultimo, secondo molti addetti ai lavori dello shipping genovese, è il nome in pole position per succedere ad Alberto Banchemo al vertice di Assagenti.

Hapag Lloyd primo cliente del porto di Genova

Presentando l'azienda Hapag Lloyd Italy e l'indotto generato sull'economia locale e nazionale, Pessina ha iniziato l'intervista sottolineando che il vettore marittimo tedesco "è il primo cliente del porto di Genova e il secondo in tutta Italia alle spalle di Msc per volumi di container movimentati. All'interno del network di Hapag Lloyd il mercato italiano è secondo in Europa solo alla Germania da cui non è molto distaccata". Dal quartier generale di Genova, "che dallo scorso autunno ospita anche la sede del gruppo per il Sud Europa, l'attività prevalente è quella di vendere noli per le merci in export via mare". Oltre alla sede principale nel capoluogo ligure la compagnia ha tre uffici vendite anche a Napoli, Livorno e Milano.

Come Hapag Lloyd Italy ha affrontato l'emergenza Covid-19

A proposito di come in Italia sia stata affrontata da Hapag Lloyd l'emergenza Coronavirus, Pessina ha rivelato: "Avevamo un business recovery plan pronto per varie emergenze, tra queste anche per l'alluvione, ma non ne esisteva uno per casi di pandemia. Essendo però l'emergenza iniziata in Cina e avendo il nostro gruppo uffici anche in estremo Oriente, in Italia è stata adottata la stessa linea d'azione e la stessa piattaforma sperimentata fin da subito dai colleghi in Cina. Oltre il 90% dei dipendenti ancora oggi si trova in smart working e non è stata rilevata nessuna differenza in termini di produttività e mole di lavoro svolta rispetto a prima. Lo smart working avrà un impatto

notevole e la digitalizzazione sarà il futuro con cui dovrà confrontarsi lo shipping. Le performance dei dipendenti sono state le stesse che in ufficio per noi. Quello che manca è la relazione personale *face to face* utile in certi casi per prendere delle decisioni importanti. Bisognerà trovare un bilanciamento in futuro”. Il direttore di Hapag Lloyd ha poi aggiunto che “certamente occorre un’elevata auto-disciplina e non abbiamo ad oggi la controprova se questo modello di lavoro possa funzionare nel medio-lungo termine”.

La frequenza delle linee marittime verrà ristabilita

Alla domanda di SHIPPING ITALY se l’attuale organizzazione operativa, fatta di linee meno frequenti, navi mediamente più grandi, percentuali di riempimento elevate e noli sostenuti rischia in prospettiva di modificare gli standard di servizio visti fino a marzo, Pessina ha risposto che “le frequenze dei servizi ritorneranno a essere quelle pre-Covid anche perché la speranza è che i volumi di container da trasportare tornino a essere elevati. In questo momento le compagnie fanno solo cercando di mantenere i volumi limitando al massimo i costi. Non sono state rottamate navi, sono solo messe in disarmo temporaneo; non appena il mercato lo consentirà torneranno in servizio”.

Porti italiani senza programmazione

Severo è stato il giudizio del possibile (probabile) prossimo presidente di Assagenti sulla portualità italiana. “Per i porti italiani vedo una mancanza di programmazione a medio-lungo termine” ha affermato Pessina. “Spesso sbagliamo quando seguiamo le mode. Abbiamo pensato ad esempio che il transhipment fosse la soluzione, ne abbiamo fatti tre terminali di trasbordo in Italia e ora non ne è rimasto praticamente neanche uno”.

Difficile fare previsioni a breve termine

Interpellato sulle sue aspettative di ripresa nel breve termine, Pessina ha menzionato le previsioni di diversi analisti di settore “che parlano di un -12/-10% di traffici container per il 2020. In questo momento è davvero difficile capire in che direzione andrà il mercato. Fino al mese di marzo e a inizio aprile la crescita in Italia è stata maggiore rispetto alle aspettative mentre dopo il lock down a maggio ci aspettavamo una ripresa veloce e invece abbiamo assistito a un trend stabile se non peggiore”.

Gigantismo navale: Hapag Lloyd non segue la corsa ai nuovi ordini

Una delle domande poste al direttore di Hapag Lloyd Italy riguardava il gigantismo navale a proposito del quale è stato risposto che il vettore tedesco si è mostrato sempre “prudente sullo sviluppo e sui nuovi ordini di navi portacontainer”. Poi ha aggiunto: “Sui nuovi investimenti in passato il settore spesso ha ragionato più con la volontà di mostrare i muscoli al competitor che guardando all’economicità dell’investimento. In certi casi qualcuno ha voluto ordinare sempre una nave in più dell’altro”. Per ciò che riguarda il gigantismo navale secondo Pessina “è stato raggiunto un livello oltre il quale è difficile andare. Siamo vicini al limite”.

Alla domanda se Hapag Lloyd porterà le sue navi più grandi a Genova ha detto di non essere al corrente in questo momento di queste scelte anche se ha aggiunto: “Molto dipenderà dalle condizioni che i porti sapranno offrire. La competizione fra terminali oggi e in futuro si giocherà sulla produttività perché tenere navi di queste dimensioni per più giorni ferme in un porto ha un costo molto elevato”.

Le grandi navi risolvono anche i problemi dei container vuoti

Un aspetto spesso poco considerato e richiamato nell'intervista è che “le grandi navi portacontainer risolvono anche il problema dei vuoti da spostare da una regione all'altra del mondo perché li possono trasportare insieme ai pieni riducendo per la compagnia i costi di deposito o il noleggio di navi appositamente per riposizionare vuoti da una parte all'altra del mondo”.

Le ferrovie sono fondamentali

“Alle grandi navi servono anche strade e ferrovie efficienti. La competitività dei terminal si gioca anche su questo” ha sottolineato il vertice di Hapag Lloyd Italy. “Fondamentale è l'infrastruttura ferroviaria. Hapag Lloyd nel '96 era stato il primo e unico vettore che aveva creduto nel treno da Gioia tauro verso il Centro Europa che poi venne interrotto per vari motivi. A Genova il nodo ferroviario e il passante rappresentano la priorità assoluta, ancora più che il Terzo Valico”.

Alla risposta se la compagnia tedesca intenda integrare il trasporto intermodale come fatto da Msc, la risposta è negativa: “Hapag Lloyd usa in maniera massiccia la ferrovia ma per il momento il gruppo non pensa di investire direttamente nei treni”.

Digitalizzazione

L'ultimo capito affrontato, ma quello che per Pessina riveste invece un'importanza particolare, è la digitalizzazione. “Noi come compagnia di puntiamo moltissimo” ha detto. “La digitalizzazione permette di aggiungere al servizio di trasporto la qualità che finora contava poco per il cliente interessato normalmente solo a sapere quanto costava il trasporto della merce da A a B. Ora invece la possibilità di elaborare rapidamente una mole elevata di dati e di svolgere pratiche in tempi più rapidi rappresenta un valore aggiunto significativo”.

A proposito infine della notizia di questi giorni secondo cui la polizza di carico presto sarà solo digitale, l'intervistato ha concluso dicendo: “Già da tempo diversi liner si sono messi insieme per elaborare standard comuni. La completa digitalizzazione della bill of lading si potrebbe fare già adesso ma ci sono problemi da risolvere di carattere legale e giuridico. Bisogna prima convincere le banche e agli altri soggetti coinvolti ad andare in quella direzione ma il Covid-19 ha spinto moltissimo la digitalizzazione delle procedure”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, May 26th, 2020 at 11:39 pm and is filed under [Interviste](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#), [Porti](#), [Spedizioni](#)

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