

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cosulich a ruota libera su noli, Ucraina, nuove acquisizioni, spedizionieri e giovani

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 20th, 2022

Genova – Quello che si è presentato al seminario sui noli marittimi organizzato dal Gruppo Giovani di Assagenti a Palazzo San Giorgio a Genova era un Augusto Cosulich in grande spolvero da un punto di vista mediatico. Nel corso del suo intervento ha parlato in primis di nuove vie logistiche allo studio per trasportare materie prime dall'Ucraina per conto di Metinvest bypassando il porto di Mariupol, ha difeso il ruolo degli spedizionieri in Italia, messo in guardia dall'invasione dei grandi armatori nella logistica a terra e spronato i giovani ad avere coraggio e voglia di fare impresa.

Partendo dall'attualità il presidente e amministratore delegato del gruppo Fratelli Cosulich ha ricordato che la flotta della sua compagnia di navigazione Vulcania è composta da 7 navi e prima dello scoppio del **conflitto in Ucraina** faceva la spola per il trasporto di borse fra il porto di Mariupol e l'Alto Adriatico. "Ora le navi sono ovviamente impiegate in altri mercati e guadagnano perfino di più grazie all'elevato mercato dei noli dry bulk" ha spiegato, ricordando però che [una \(la Tzarevna\) è ancora bloccata nello scalo ucraino di Mariupol](#): "Abbiamo sbarcato quasi tutto l'equipaggio e a bordo da 20 sono rimasti solo 5 marittimi. La nave è carica di borse che servono per alimentare i laminatoi del Nord Italia ma non è possibile in questo momento consegnare la merce che servirebbe grandi industrie come Fincantieri, Fiat e altre".

Nei prossimi giorni Cosulich ha invece in programma incontri e riunioni con operatori portuali, ferroviari e logistici austriaci, cechi e croati per **pianificare un'alternativa al trasporto marittimo di materie prime dall'Ucraina** come minerali di ferro, grano e billette. "Quando siamo entrati nel mercato siderurgico abbiamo stretto rapporti con il gruppo ucraino Metinvest ma purtroppo la loro enorme fabbrica a Mariupol è in questo momento sotto le bombe. Gli altri stabilimenti produttivi nel nord-ovest del Paese invece stanno operando regolarmente ed è per quelli che abbiamo il dovere, in qualità di partner logistico, di studiare vie di transito alternative. Dato che nei porti di Mariupol, Odessa e Nikolaev non possiamo andare, abbiamo incontri con le ferrovie ceche e polacche per trasportare via treno questi prodotti e portarli in Croazia dove abbiamo aree di distribuzione e nostre società di spedizione. Da lì i carichi verrebbero poi imbarcati a Ploce o a Fiume e spediti via nave oceanica".

Cosulich ha dedicato poi una parte del suo intervento al ruolo delle società di spedizioni e di agenzie marittime in Italia: "Nel nostro gruppo se metto il cappello da spedizioniere parlo per

Express Global ma siamo anche agenti marittimi (di Cosco, Borchard Line, Arkas e Cotunav), gli unici che sopravvivono all'ondata di uffici propri aperti da parte dei vettori marittimi. Notiamo come Cosco, ad esempio, ci imponga un contatto diretto con i Bco (beneficial cargo owner, *ndr*) e quindi stiamo facendo battaglia perché questo non avvenga, **vogliamo difendere la categoria degli spedizionieri**. Il servizio che dà uno spedizioniere è molto migliore di quello offerto dalla compagnia di navigazione e lo dico andando anche contro i miei stessi interessi. Lo spedizioniere lavora 7 giorni su 7, a me non va questa integrazione verticale nella logistica dei global carrier; non dobbiamo in Italia farci scucire attività da altri”.

Come agenzia marittima, però, anche per giustificare un ruolo e una funzione di partner del global carrier cinese Cosco in Italia, proprio Fratelli Cosulich sta cercando di portare a termine **un'importante acquisizione nel settore della logistica**. “Siamo in due diligence, è un'operazione da 40 milioni di euro che verrebbe portata avanti al 50% da Cosco e dal nostro gruppo” rivelato a SHIPPING ITALY a margine del convegno di Assagenti. Scettico è parso invece a proposito dei nuovi entranti sul mercato del trasporto marittimo di container: “Che arrivino nuovi operatori mi fa piacere, le porte sono aperte. Quando vedo che Lidl vuole costituire una compagnia di navigazione per conto suo mi domando se abbiano la capacità, la mentalità e l'esperienza per farlo. Ci vuole un know-how notevole”. Evidentemente in questo momento le barriere all'entrata sono più basse rispetto agli elevati livelli dei noli marittimi e alle criticità negli approvvigionamenti che questi caricatori devono sostenere.

Un passaggio del suo intervento è stato dedicato anche alle **sanzioni che ancora oggi colpiscono l'Iran**, altra nazione con cui il gruppo genovese ha un rapporto privilegiato: “Le sanzioni sono un problema, parlo per l'Iran. Fino al 2017 avevamo molte attività con gli iraniani e un nostro ufficio a Teheran. Manteniamo ancora i contatti anche se permangono le sanzioni. Se ci fosse la possibilità di cancellare quelle sanzioni che è sarebbe grande opportunità per l'Italia perché hanno prodotti siderurgici, grano, rame, gas. Personalmente cerco di spingere verso un accordo ma non vediamo possibilità, è molto triste”.

Last but not least il **messaggio rivolto alle nuove generazioni**, un pensiero particolarmente apprezzato visto che il seminario sui noli è stato organizzato proprio dal Gruppo Giovani dell'associazione genovese degli agenti marittimi e broker presieduto da Gian Alberto Cerruti. “Vi invito a fare impresa: cercate di essere imprenditori, c'è molta necessità di persone in gamba. Siate innovativi. Io sono ottimista su molti settori ma mancano le persone. Non si trova personale qualificato” ha commentato Cosulich. Aggiungendo, a proposito dei futuri trend dei noli, che non vede “grossi cambiamenti; le aziende se ne dovranno fare una ragione. Il mercato non possiamo cambiarlo noi, le prime sette compagnie che governano il comparto non hanno nessuna intenzione di ridurre i noli”.

Un passaggio, infine, Augusto Cosulich, lo ha riservato anche alla nova avventura del suo gruppo nel settore del gas naturale liquefatto dove la controllata Fratelli Cosulich Lng è entrata con un investimento da 100 milioni di dollari in due bettoline ordinate in Cina. “Sul Gnl noi abbiamo investito – ha detto – speriamo lo facciano anche altri. Di bettoline Lng bunker tanker come le nostre (che arriveranno a partire da fine 2023) ce ne sono 20 in tutto il mondo, siamo subissati di richieste di noleggio ma voglio aspettare a fissarle. Mi piacerebbe metterne almeno una nel Mediterraneo al servizio delle navi da crociera ma il problema sono i depositi costieri. Ci stiamo attivamente muovendo per realizzarli in Liguria ma non è facile”. Alla domanda se l'opzione per **una terza unità Lng bunker tanker gemella con il cantiere Cimc Soe** verrà esercitata, il numero uno del gruppo sembra non avere dubbi: “Io la farei, ma prima devo trovare i soldi”.

A proposito degli istituti di credito ha spiegato in generale che “il problema delle banche italiane è la lentezza. Molti istituti comunque mostrano interesse a investire nello shipping. Il fatto è che per fare investimenti bisogna sempre attendere un comitato crediti che si riunisce una volta al mese e che spesso rinvia le decisioni”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, April 20th, 2022 at 6:36 pm and is filed under [Economia](#), [Interviste](#), [Market report](#), [Navi](#), [Spedizioni](#)

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