

L'amministratore delegato Falsetti anticipa i piani di sviluppo della compagnia di Orsero dopo l'acquisizione di Grandi Traghetti e Gilnavi da Grimaldi

Genova, l'offensiva di Costa Container Lines

Il capitale sociale sale a 15 milioni. La flotta schiera 32 navi. Centrale operativa trasferita alla Fiumara

Genova. Costa Container Lines (CCL), compagnia genovese controllata dall'imprenditore savonese Raffaello Orsero, aumenta il capitale sociale, passando da 3 a 15 milioni di euro, attingendo dalle proprie riserve. Una conferma immediata delle aspirazioni di un gruppo in forte crescita, che con l'acquisizione da Aldo Grimaldi di Grandi Traghetti/Gilnavi schiera oggi una flotta di ben 32 navi.

La strategia di sviluppo organico e razionalizzazione delle strutture operative è confermata dall'amministratore delegato di Costa Container, Emilio Falsetti. «Dopo l'acquisizione di Grandi Traghetti/Gilnavi da Grimaldi Holding - spiega Falsetti a *Il Secolo XIX* - abbiamo voluto dare un segnale forte e chiaro al mercato circa le nostre aspirazioni ed il supporto che riceviamo dagli azionisti». L'acquisizione delle due compagnie del gruppo Grimaldi risale alla fine dello scorso anno. E già possibile tracciare un bilancio dell'operazio-

ne? «L'integrazione non è ancora completata - aggiunge Falsetti - ma dovrebbe subire una buona accelerazione con il trasferimento di tutto il personale sotto un unico tetto, nella nuova sede di circa 5.000 metri quadrati alla Fiumara, che ci verrà consegnata a luglio. Dopo un turbolento fine 2003, segnato da scioperi del personale, forti perdite, sia di redditività che di quote di mercato, fattori che costrinsero Grimaldi a vendere, il risanamento e il rilancio di Grandi Traghetti/Gilnavi è appena iniziato e contiamo sul grande senso di dedizione che dimostrano i nostri collaboratori».

Il trasporto container sta vivendo un momento di mercato particolare, in attesa fra noli alle stelle ed eccesso di stiva su molte delle rotte principali. Costa Container, che opera sui collegamenti tra Cuba, Canada e Mediterraneo, non sembra coinvolta nelle turbolenze. «Dal 2002 al 2003 i volumi trasportati sono cresciuti del 18%, a fronte

di una crescita del fatturato del 15% che nel 2003 è stato di 230 milioni di euro - dice Falsetti - Nel 2004 l'unione delle due realtà CCL/GTG ci consentirà di muovere oltre 300.000 teu e di posizionarci tra i primi 30 operatori di linea mondiali».

Obiettivo ambizioso, in un mercato in forte tensione. «E' vero, il momento è difficile - conferma l'amministratore delegato di Costa Container - ma anche interessante, in quanto i noleggi delle navi, da cui ogni operatore di linea dipende, hanno raggiunto valori impossibili nel giro di 12 mesi. Paghiamo le navi più del doppio dello scorso anno, con un immediato impatto negativo sui nostri conti ma questo vuol anche dire che vi è una forte ripresa in atto e che le merci viaggiano più di prima, e soprattutto che i noli dei contenitori non potranno continuare ad essere regalati come è successo finora. I fattori di occupazione sulle nostre navi sono in continua ascesa. Un fatto che con-

vincerà presto la clientela della necessità di adeguamenti tariffari».

Nei giorni scorsi Costa Container ha incorporato la portacontainer Lobivia nel servizio settimanale fra il Mediterraneo ed i porti di Cuba, Canada e Messico. Il servizio, principale collegamento della compagnia scala Halifax, Montreal, Toronto, L'Avana, Kingstown, Rio Haina, Salerno, Livorno, Vado Ligure, Barcellona e Valencia. Lo sviluppo della flotta della compagnia genovese è costante: a fine 2003 sono state ordinate altre due portacontainer ai cantieri polacchi di Stettino per consegna a fine 2006. «Le navi in consegna dai cantieri polacchi sono due già confermate più altre due unità, sempre da 2.800 teu, per consegna nel 2007 e altre due da 1.700 teu che avremo sempre nel 2007. Queste ultime sono nostre opzioni che comunque, visti gli ultimi sviluppi di traffico e di prezzo delle nuove costruzioni, andremo sicuramente a confermare».

Il nuovo tonnellaggio servirà a potenziare il servizio per la Costa Est Sud America, che a regime sarà servito da sei nuove costruzioni di grandi dimensioni e capacità, con una flotta all'avanguardia in grado di competere ad armi pari con le grandi concentrazioni armatoriali. Con navi di proprietà acquisite prima del deciso aumento dei prezzi degli ultimi mesi, Costa Container Lines prosegue dunque nella razionalizzazione e integrazione con Grandi Traghetti/Gilnavi attraverso economie di scala, dando vita ad una considerevole massa critica. Raggiungendo l'obiettivo di aggregare nuovi business e acquisire nuovi servizi, ad iniziare da un deciso potenziamento sul Centro e Sud America, un collegamento lanciato nell'estate 2000 con servizi regolari dal Mediterraneo, a Cuba transitando per il Canada. Un'iniziativa inedita, cui ha fatto seguito un deciso potenziamento sul Centro e Sud America.

Giorgio Carozzi Emilio Falsetti con l'armatore Raffaello Orsero

