

SHIP 2 SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Sei in Home » Shipping » Il miliardario Cosulich sul trono dello shipping da quasi due secoli

30/06/17 12:35

Shipping

Il miliardario Cosulich sul trono dello shipping da quasi due secoli

Il gruppo genovese di origine triestina, che sfiora 1.000 milioni di euro di fatturato e 1.000 dipendenti diretti in 45 aziende, ha festeggiato 160 anni di attività con un mega party per oltre 1.000 ospiti



Con un fatturato complessivo che sfiora 1 miliardo di euro e un numero di dipendenti diretti sparsi in 45 società in Italia e all'estero che arriva altrettanto vicino all'altra soglia psicologica di 1.000 addetti, non ci sono dubbi: in Italia il gruppo leader per i servizi allo shipping è la Fratelli Cosulich, origini istriane (oggi Croazia) nel XIX secolo – a Trieste è ancora la sede legale – e profondo radicamento del business a Genova, dove è sita la centralina di gestione della galassia dalla bandiera biancorossa.

E quale migliore occasione della Genoa Shipping Week per festeggiare degnamente, di fronte a oltre 1.000 selezionati ospiti al Palazzo Ducale, il 160° genetliaco con un mega-party?

La stima prudenziale della partecipazione – “abbiamo distribuito 1.500 inviti, ci attendiamo una partecipazione superiore al 70%” la fa lo stesso numero uno indiscusso del gruppo, Augusto Cosulich, che dopo aver ricevuto e salutato all'uscio della sala del Maggior Consiglio tutti gli invitati (insieme al cugino Matteo) si è tuffato nella ‘pacifica bolgia’ per partecipare attivamente alla gioiosa serata.

Innumerevoli i VIPs dello shipping (e non solo) presenti, dalle istituzioni territoriali – sindaco vecchio (Doria) e sindaco nuovo (Bucci), e governatore (Toti) – a quelle portuali (Signorini e Canavese); dalle grandi famiglie armatoriali nostrane (Messina, Grimaldi, Novella, Cameli, Musso) ai leader delle maggiori compagnie di navigazione clienti di Cosulich – in primo luogo Lucien Arkas, titolare della privata turca Arkas Line e Mohammad Saeidi, chairman della compagnia di bandiera iraniana IRISL, oltre alla cinese COSCO, altro storico grande partner - passando per altri operatori essenziali della catena logistica e alle blasonate famiglie della Genova che conta (Costa, Cauvin, Profumo, Romanengo, Grondona, Clavarino, Remondini, Mordiglia, Gattorno).

Un giusto e meritato tributo collettivo ad un'eccellenza nazionale e internazionale che, con la condotta tipicamente schiva e riservata dei luoghi di origine e sviluppo del business, pedalando a testa bassa in silenzio, ha saputo prosperare nell'arco di tre secoli - dal XIX (la fondazione data al 1857) all'attuale XXI - essendo attivamente presente in sostanzialmente tutti i settori dello shipping: armamento, cantiere navale, agenzia marittima, spedizioniere, NVOCC, tour operator, agenzia di viaggi, container, bunker, tramp, project cargo, crociere, yacht, trading, catering, informatica, assicurazioni, brokeraggio doganale e attività immobiliare.

Una famiglia sempre assai unita, che si è astutamente posta al riparo dal rischio di litigi tra consanguinei per questioni di potere e di denari con una soluzione intelligente seppure abbastanza inedita per lo shipping.

La governance aziendale, nell'ottica di evitare il possibile rischio di una frammentazione di potere nei rivoli delle nuove generazioni, è stata risolta brillantemente designando un 'primus inter pares', proprio l'amministratore delegato Augusto Cosulich, che svolge – oltre naturalmente alla funzione di azionista alla pari coi tre cugini Antonio, Andrea e Matteo – il ruolo di manager designato a capo del Trust cui spettano i poteri integrali; e quando il 're' deciderà di abdicare, lasciando lavoro e incarico, designerà un suo erede con gli stessi poteri.

Uno dei pochi crucci di Cosulich è avere sufficiente personale preparato. "Vendiamo servizi, non prodotti, dunque abbiamo bisogno di manager capaci a offrire i nostri servizi; quando troviamo gente in gamba, mai quanta ce ne vorrebbe, investiamo su di loro per farli crescere al nostro interno, ma le risorse umane qualificate in Italia continuano ad essere un tasto delicato. Per certo il nostro vero patrimonio sono le persone, non gli asset fisici".

Il gruppo soffre quasi di bulimia cronica; senza alcun problema di liquidità e finanza – gode di un credito quasi illimitato presso le maggiori banche, di cui peraltro approfitta in misura limitata, essendo notevoli le risorse dell'autofinanziamento – tende a crescere non soltanto in linea organica ma anche mediante una ridda quasi incessante di acquisizioni di piccole e medie imprese, secondo uno schema standard prefissato; in genere al venditore viene lasciata la gestione dell'azienda – almeno per un certo numero di anni – ed anche una quota di minoranza.

Anche nel 2017 l'azienda procederà "ad un paio di acquisizioni di imprese di media e piccola dimensione. Vogliamo crescere ancora, certamente non siamo in vendita e ci teniamo alla larga dai fondi finanziari" conferma Cosulich, peraltro trincerandosi dietro a nomi, settori e aree geografiche dei prossimi acquisti, che sembra di capire saranno una società in Italia ed una all'estero, forse nel segmento delle case di spedizione.

L'azienda di famiglia Cosulich trova le sue origini a Lussinpiccolo, piccolo centro sull'isola della costa dalmata sul mare Adriatico; nel 1857 il Cap. Antonio F. Cosulich diede inizio alle attività di shipping con la costruzione della nave da 500 tonnellate Fides.

Nel 1889 la famiglia aumentò la sua flotta acquistando anche delle navi a vapore e portando la sede delle sue attività a Trieste che era a quel tempo il porto leader dell'impero austro-ungarico.

La famiglia si associò ad altre compagnie stabilendo la joint-venture chiamata Austro-Americana che diede inizio a servizi regolari per passeggeri e merci da Trieste ai porti del Sud e del Nord America. Il fratello di Callisto, Alberto Cosulich, costruì anche il cantiere navale di Monfalcone.

Durante la I Guerra Mondiale il cantiere e parte della flotta furono distrutti ma, poco dopo la fine della guerra, la famiglia – sotto la guida dei figli di Callisto - riuscì a risollevarsi costituendo una nuova società marittima dal nome Cosulich Line e ricostruì anche il cantiere navale di Monfalcone.

Vennero ordinate nuove navi ed aperti nuovi servizi sempre con destinazione Sud e Nord America: la Saturnia e la Vulcania (24.000 GRT), l'Oceania (19.500 GRT) costruita nel 1930 e la Neptunia (19.475 GRT) costruita nel 1931. Altre grandi navi passeggeri come la Batory e la Pilsudsky furono costruite nel cantiere navale di Monfalcone dove venne realizzato anche un importante stabilimento per la costruzione di aerei. Nel 1924 infatti era nata la prima linea aerea commerciale: la Fratelli Cosulich aveva costituito la SISA-Società Italiana Servizi Aerei che, nel 1926 iniziò la propria attività con due linee aeree: una che collegava Trieste, Venezia, Milano e Torino e l'altra che collegava Trieste con Zara. Nel 1928 si aggiunse anche il collegamento con Lussino, Ancona e Venezia. Fra il 1929 ed il 1933 la Fratelli Cosulich introdusse nuove linee che collegavano Trieste con Genova e Fiume (oggi Rijeka) e dopo la guerra, nel 1947, nacque una nuova SISA, con base operativa a Gorizia, che offriva collegamenti su Milano e Roma.

Nel 1935, a causa della politica in atto del Governo italiano in quel periodo, la Cosulich Line ed il cantiere navale furono nazionalizzati. Ma nel 1945, dopo la II Guerra Mondiale, la famiglia Cosulich ripristinò del tutto il business nello shipping: una nuova società, dal nome Fratelli Cosulich, fu costituita con sede a Trieste ed uffici a Genova, Napoli e Palermo. A quel tempo la società offriva servizi marittimi per merci e passeggeri con navi di proprietà e a noleggio, oltre all'assistenza a compagnie di linea indipendenti con navi che coprivano destinazioni in Sud America, Mar Rosso e porti del Mediterraneo.

Dal 1947, sino a metà degli anni '60, il traffico di navi passeggeri fra Genova, Sud e Nord America, Caraibi ed Australia in nome e per conto della Home Lines, della Gdynia America Line ed altre società armatrici proprietarie di navi, fu portato avanti con grande successo.

Nel 1949 la SISA fu assorbita dalla AVIO Linee Italiane cedendo la propria attività dopo aver gestito 605 voli che trasportavano merci e persone.

Dal 1959 gli equipaggi italiani delle flotte delle maggiori compagnie petrolifere Statunitensi furono forniti da Cosulich, che garantiva anche servizi di catering di bordo ed agenzia viaggi per marittimi.

Nel 1960 fu fondata la Cosulich AG a Zurigo che offriva servizi di agenzia alle navi da crociera.

Nel 1975 la Fratelli Cosulich ottenne l'agenzia generale della compagnia iraniana di Tehran Arya International Shipping Lines e nel 1988 quella della COSCO.

Nel 1976 la Fratelli Cosulich fondò la società ASAMAR Inc. quale broker e trader di bunker a New York. Durante gli anni '80 la Fratelli Cosulich ottenne l'agenzia generale della Pan Am che operò con successo sino al 1991 così come l'agenzia per le compagnie aeree Iberia, Tap Air Portugal e Kuwait Airlines.

Nel 1983 la Fratelli Cosulich Hong Kong divenne attiva nel business del bunker.

Nel 1992 la Fratelli Cosulich Singapore divenne physical supplier, proprietaria di due bettoline costruite in Cina e seguite da altre due a noleggio.

Nel 1995 la Fratelli Cosulich fondò la Link Industries S.p.A., società per l'importazione di materiale isolante, attrezzatura per saldatura, ghisa e prodotti in acciaio zincato per il mercato edile e navale.

Nel 1999 la Fratelli Cosulich divenne attiva anche nel settore delle spedizioni attraverso la società EXPRESS, che oggi opera in Italia, Montenegro, Serbia, USA e Cina.

Le attività spedizionieristiche vengono gestite dalla Fratelli Cosulich anche nel Regno Unito, in Irlanda e in Turchia.

Nel 2001 la Fratelli Cosulich acquisì la Catalano Shipping Services di Montecarlo tramite la quale ha iniziato ad operare anche nel mondo dei grandi yachts.

Attraverso la Cosulich Assicurazioni, fondata nel 2010, la Fratelli Cosulich è anche un broker assicurativo nei settori marine e non.

Nel gennaio del 2011 la collaborazione con il gruppo turco Arkas si materializza attraverso la joint-venture Arkas Italia srl.

Nel 2016 la Fratelli Cosulich ha aperto i suoi ultimi uffici all'estero, a Dubai (precipuamente per il bunker) e Tehran, rafforzando la presenza in mercati emergenti per l'industria dello shipping.

Le ufficialmente 72 società controllate fanno parte di una costellazione di imprese con sedi in tutto il mondo: New York, Rio de Janeiro, Dublino, Istanbul, Singapore, Hong Kong, Tehran Dubai.

Innumerevole la lista di compagnie di navigazione e di società industriali rappresentate: Borchard Lines Ltd London, E.S.L. Ethiopian Shipping Line, C.T.N. Tunis Compagnie Tunisienne de Navigation, Hapag Lloyd Kreuzfahrten Hamburg, Crystal Cruises Los Angeles, Anglo Easter Shpimanagement Hong Kong, Corus Group, Fednav Atlantic Lakes Line Montreal, AMSEA Quincy (U.S.A.), CETRAGPA - Alda Marine Armateurs (Louis Dreyfus Group), Olympic Shipping & Management Piraeus, Duferco Lugano.

Angelo Scorza

©Ship2Shore - VAT nr. 01477140998 – All rights reserved | ISSN: 2499-8761