

CONTAINER

La caduta degli Dei danesi

Maersk si arrende e rinuncia a sviluppare il filone container, abdicando dopo oltre un secolo di attività che ha firmato le pagine storiche dello shipping

Tanto tuonò che piovve sul capo degli Dei dell'Olimpo dello shipping di linea mondiale.

Già scricchiolante da tempo, l'edificio costruito mattone dopo mattone, acquisizione dopo acquisizione, dal colosso della logistica via container sembra avere le ore contate. Non sarà una demolizione, ma nessuno piano superiore pare verrà più progettato per fare arrivare sempre più in alto, fino al cielo, la torre di Babele di matrice danese. Questa infatti la chiave di lettura dell'annuncio, per certi versi sconvolgente, con cui A.P. Møller - Maersk (APM), maggiore gruppo di imprese della Danimarca che opera in quattro macro settori di attività (trasporto container; energia; terminal; grande distribuzione e altre attività commerciali), ha deciso di cambiare radicalmente la propria business policy. Nei prossimi anni la compagnia si concentrerà sempre di più sull'estrazione e la raffinazione del petrolio e non investirà più nella Maersk Line, suo 'primo amore', avendo iniziato dal trasporto marittimo oltre un secolo fa, nel 1904, per merito del fondatore della compagnia con la stella a sette punte, Arnold Peter Møller. Un clamoroso stop ad una politica di espansione e fagocitazione quasi nevrotica che negli ultimi anni si può contabilizzare in 8 miliardi di euro investiti per l'acquisto di nuove navi e compagnie. Attualmente la flotta nel portafoglio ordini equivale al 18% di quella in esercizio (500 navi di proprietà e 2 milioni di containers), ovvero 70 portacontainer per 365,338TEUs. La decisione - non si sa se irrevocabile - è frutto della constatata situazione di perdita cronica della maggiore compagnia di linea al mondo, ritenuta dai suoi stessi vertici incapace di produrre più profitti. Intanto si apprende - da fonti non ufficiali - che Maersk sta seriamente considerando di offrirsi a terzi per lo shipmanagement delle navi, a cominciare dalla fine del 2009. Un modo come un altro di dare impiego ai suoi 3 mila ufficiali e marittimi in esubero, stante il disarmo già attuato di un cospicuo numero di navi.

Angelo Scorza



Maersk non investirà più nei container

DAI LETTORI

MPS conferma il forte interesse per lo shipping

La banca per le imprese senese considera il Cantiere Visentini un modello di riferimento nel settore mercantile

Riguardo all'intervista rilasciata da Gabriele Gori, vicedirettore generale di Mps Capital Services, e pubblicata nell'edizione di "www.ship2shore.it" del 13 luglio 2009, precisiamo che il riferimento ai Cantieri Visentini era stato effettuato in quella sede quale "modello positivo di realtà aziendale nel settore mercantile" e non, come riportato, quale "esempio di situazione non tranquillizzante". Precisiamo anche che il settore mercantile è e resta uno dei comparti trainanti dell'economia italiana e anche di forte interesse per il Gruppo Montepaschi.

Banca Monte dei Paschi



Gabriele Gori

CROCIERE

Costa resuscita Paquet e si lancia su Taiwan

Mentre arriva dalla Francia la notizia del rilancio (estemporaneo?) del marchio tutto transalpino, la compagnia annuncia un intenso programma di crociere fra le due Cine

La decisione di Costa Crociere di riportare in Europa, a partire dalla prossima primavera, Costa Allegra, la nave che aveva fatto da testa di ponte per lo sbarco della compagnia nel mercato cinese nel 2006, era risaputa.

Tuttavia ha colto in contropiede anche la stessa sede di Genova la notizia, circolata sulla stampa francese, che l'agenzia transalpina TMR starebbe pubblicizzando il ritorno del marchio Croisières Paquet, con una crociera di Costa Allegra programmata per il 2010.

Croisières Paquet era un brand specializzato in crociere monolingua à la française, specificatamente pensate, cioè, per il pubblico transalpino, che Costa acquistò nel 1993 e continuò per qualche anno a commercializzare con le navi Mermoz (oggi demolita) e Pearl (in via di demolizione). Secondo le fonti francesi,

la mossa sarebbe una risposta, decisa direttamente da Carnival, all'exploit del marchio dedicato CDF - Croisières de France, facente capo alla spagnola Pullmantour dell'arcinemico gruppo Royal Caribbean, che avrebbe registrato un buon successo delle sue crociere con l'unità Bleu de France. Costa Allegra, previo un restyling per 'rieuropeizzarla', sarebbe stata individuata, per dimensioni (1.000 passeggeri, 28.500 tonnellate di stazza) e storia (costruita nel 1969 è più volte restaurata e riallestita), come l'unità adatta per testare l'opportunità di rilanciare un marchio monolingua. Sennonché, oltre al fatto che la notizia non è stata confermata dalla sede genovese, il catalogo di Costa indica che Costa Allegra nell'aprile 2010 sarà impegnata nei viaggi di rientro in Europa, mentre a maggio inizierà una serie di



Costa Allegra dalla Cina alla Francia?

brevi crociere mediterranee, senza tuttavia mai neppure scalare un porto francese. Il che non solo sarebbe abbastanza peculiare per una nave che dovrebbe essere dedicata proprio ai crocieristi di questo paese, ma fa pensare che la resurrezione del marchio Paquet sponsorizzata da TMR sia un'iniziativa partita da quest'agenzia in collaborazione con gli uffici francesi della compagnia, con noleggio spot dell'unità per un brevissimo periodo, nei ritagli degli impegni già programmati e commercializzati con marchio Costa Crociere. Tornando al mercato cinese, Costa ha annunciato che, dopo il positivo test con le 3 crociere riservate ai dipendenti Amway (Ship2Shore n.10/2009), sarà la prima compagnia internazionale operante in Cina ad offrire crociere regolari a Taiwan per i clienti della Repubblica Popolare Cinese. Le crociere, 15 in tutto nel corso del 2010, partiranno da Hong Kong a bordo di Costa Classica, e visiteranno alcune delle località più apprezzate dell'isola, come Taipei, Keelung e Taichung. L'iniziativa testimonia il crescente successo dell'entrata nel mercato cinese di Costa, che dall'aprile di quest'anno ha posizionato in Cina 2 navi in contemporanea, Costa Allegra e Costa Classica, ed è inoltre spia di come, dopo la caduta del divieto di viaggiare fra i due paesi, sia cresciuta la cooperazione fra questi per lo sviluppo del turismo.

Andrea Moizo

TOP THREE
 GLI ARTICOLI PIU' LETTI DELLA
 SETTIMANA SCORSA

1°
**Visentini ora diversifica
 anche nelle rinfuse**
2°
**Onorato pronto a sferrare
 l'offensiva**
3°
**English course per il
 d'Amico prossimo venturo**