

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il comandante a cui piace comandare

Nicola Capuzzo · Sunday, January 26th, 2020

In Italia e in Francia l'imprenditore del momento è Gianluigi Aponte, il fondatore del Gruppo Msc, leader mondiale nel trasporto marittimo di container (alle spalle solo della danese Maersk), che con la sua Msc Crociere ha appena firmato con Chantiers de l'Atlantique nuovi accordi per ulteriori 6,5 miliardi di euro. Si tratta di due nuove navi da 205.000 tonnellate di stazza lorda della World Class alimentate a Gnl che da sole valgono 2 miliardi. A queste si aggiungono altri due nuovi progetti per lo sviluppo di un nuovo prototipo di navi sempre alimentate a Gnl (altre 4 navi e 4 miliardi di euro) e di una nuova classe di navi di dimensioni più piccole, destinate al nuovo marchio di crociera di lusso, che esplori la possibilità di utilizzare l'energia eolica e altre tecnologie all'avanguardia su navi passeggeri.

Aponte non è uno che si accontenta e da tempo si è messo in testa che la sua creatura (nata praticamente da zero vent'anni fa) entro pochi anni deve competere alla pari con colossi come Carnival Corporation e Royal Caribbean che sembravano fino a qualche tempo fa irraggiungibili. In realtà la distanza fra questi gruppi sta progressivamente riducendosi in termini di flotta operata mentre aumenta il potere contrattuale di Msc nei confronti dei cantieri navali, soprattutto in Italia (Fincantieri) e in Francia.

Forse è stato un simpatico scherzo del destino (o forse no) il fatto che mentre Msc a Parigi annunciava un altro maxi investimento per il cantiere navale di Saint Nazaire, da Bruxelles arrivava la notizia che la Commissione Ue ha deciso di posticipare di un mese la scadenza della decisione finale sulla fusione tra Fincantieri e Chantiers de l'Atlantique (inizialmente prevista per il 17 marzo). La sensazione è che l'Europa sia poco convinta dalla prospettiva di una concentrazione nella navalmeccanica europea e il primo a sostenere questa tesi da tempo è proprio Gianluigi Aponte. Lui, così come altri suoi colleghi armatori di navi da crociera, non vedono di buon occhio la possibilità che da tre il numero di cantieri navali scenda a due (Meyer Werft e il polo Fincantieri-Stx France) al punto che un paio d'anni fa era arrivato a pensare di rilevare il cantiere con una cordata composta anche da Royal Caribbean e il cantiere olandese Damen.

Il fondatore di Msc, originario di Sorrento ma di stanza a Ginevra dagli anni '70 (patrimonio da quasi 9 miliardi di dollari), sa bene come usare le sue armi che sono in primis le navi e quindi commesse per i cantieri, occupazione per la navalmeccanica e a bordo. Più il cantiere di Saint Nazaire è carico di lavoro (adesso fino al 2030) e meno ha bisogno del salvataggio di Fincantieri; non a caso la Francia (così come la Germania) ha presentato a Bruxelles alcuni rilievi sui rischi di

una possibile concentrazione fra costruttori di navi da crociera.

Ad Aponte piacerebbe sempre essere leader di mercato, possibilmente monopolista, e combatte ferocemente contro ogni ostacolo che si frappone sulla sua rotta. Qualcosa di molto simile a quello cui si assiste nel settore dei cantieri navali, sta avvenendo infatti anche nel business dei container. Nel porto di Genova è stato recentemente notificato alla locale Autorità portuale un progetto di fusione fra i due principali terminal container dello scalo, il Psa Genova Prà e il Sech, contro il quale si è immediatamente scagliata Msc. Il patron del gruppo ha prima scritto al presidente del porto sconsigliando di approvare un'operazione come quella perché restringerebbe la concorrenza, poi ha messo in moto associazioni, imprese e professionisti a lui fedeli affinché iniziassero a giocare in prima linea la battaglia a colpi di esposti, segnalazioni all'Antritrust, ecc. Aponte, che a breve potrà disporre di un suo nuovo terminal container sotto la Lanterna sorto dal riempimento di Calata Bettolo (dove però non riuscirà probabilmente a portare le grandi navi di ultima generazione con conseguenti diseconomie di scala), attualmente ha in mano una larga fetta di traffici marittimi da e per l'Italia e di terminal portuali. Tralasciando gli approdi per le navi da crociera, Msc detiene partecipazioni (spesso di controllo) in terminal container a Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Gioia Tauro, Ancona, Venezia e Trieste. Anche laddove non è presente con quote azionarie riesce spesso a dettare legge perché, come va sostenendo da tempo, «chi ha i volumi comanda». E Msc, secondo vettore mondiale nel cargo e quarto nelle crociere, container e passeggeri a bordo ne ha molti.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Sunday, January 26th, 2020 at 10:40 am and is filed under [Cantieri, Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.