

# Aponte, un impero in porto

Dalle navi ai terminal, la sua Msc controlla direttamente o con soci gran parte delle attività dello scalo

di Massimo Minella

La nave, certo, da cui tutto è iniziato più di 50 fa con i primi container. Ma poi il resto. La nave è diventata una flotta è oggi il marchio Msc (acronimo di Mediterranean Shipping Company) appare quasi riduttivo, tenendo conto che il business è globale e fa del gruppo fondato da Gianluigi

Aponte, il Comandante, la prima compagnia nel trasporto dei container. Comandante non solo perché al comando del gruppo, ma perché prima di diventare uno degli uomini più ricchi di pianeta, Aponte ha messo a frutto i suoi studi arrivando al comando di quelle navi da cui è sceso giovane.

● alle pagine 4 e 5

## Gianluigi Aponte

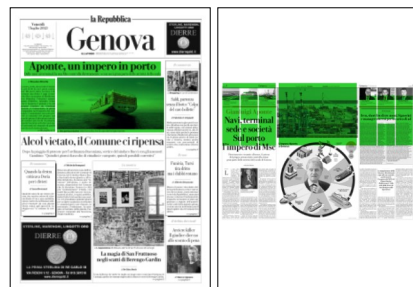
# Navi, terminal sede e società Sul porto l'impero di Msc

Direttamente o tramite alleanze, il patron del gruppo armatoriale controlla ormai gran parte delle attività dello scalo di Genova

di Massimo Minella

**L**a nave, certo, da cui tutto è iniziato più di cinquant'anni fa con i primi container da trasportare nel

Mediterraneo. Poi è arrivato tutto il resto. La nave è diventata una flotta è oggi il marchio Msc (acronimo di Mediterranean Shipping Company) appare quasi riduttivo, tenendo conto che il business è globale, tocca tutti i continenti e fa del gruppo



fondato da Gianluigi Aponte, noto anche come il Comandante, la prima compagnia al mondo nel trasporto dei container.

“Comandante” non solo perché al comando del gruppo, ma anche perché prima di diventare uno degli uomini più ricchi del pianeta, Aponte ha messo a frutto i suoi studi arrivando al comando di quelle navi da cui è sceso giovane, per decidere di concentrarsi a terra nel comando delle attività di shipping.

Ed è stato così che alla flotta di portacontainer il gruppo fondato dall'armatore originario di Meta di Sorrento ha iniziato ad aggiungere altre iniziative, come tanti tasselli di un mosaico, che composto a Genova, mostra di fatto quasi l'intero disegno del porto.

Quartier generale a Ginevra, sede legale a Napoli, Msc ha scelto Genova per il governo operativo dei suoi business. Nella Torre di San Benigno, le varie attività che fanno capo al gruppo armatoriale riuniscono più di mille addetti concentrati nel controllo dei singoli business. Che sono poi pochi metri più in basso, sulle banchine del porto di Genova. È qui infatti che arrivano ovviamente le navi portacontainer che scalano i terminal portuali della Lanterna, atto primo di una saga che presto si è trasferita dal mare alla terra per poi tornare in mare.

Di Msc è il 100 per cento del capitale del terminal Bettolo, quello che una volta completata la nuova diga del porto di Sampierdarena consentirà l'attracco delle fullcontainer di ultima generazione, da 24-25mila teu di capacità (il teu è l'unità di misura del container e corrisponde a un pezzo da venti piedi).

Ma Aponte a Genova non si è certo fermato ai container siglando alleanze strategiche con gli armatori di riferimento del territorio. È entrato con il 49 per cento nel gruppo Messina, che proprio mercoledì scorso ha annunciato l'accordo per l'acquisizione del 100 del Terminal San Giorgio di Ponte Soma-

lia. Se si considera che Aponte è anche socio del Terminal Rinfuse al 49 per cento in alleanza con il gruppo Spinelli, l'armatore con pochissime eccezioni (Genoa Metal Terminal, Genoa Port Terminal di Spinelli e Hapag Lloyd, Sech di Psa Italy) controlla o partecipa a tutte le attività terminalistiche del porto di Sampierdarena.

E la partita non si gioca ovviamente soltanto sul fronte delle navi merci e sui terminal portuali, ma anche sui passeggeri. Con l'eccezione di uno scalo a settimana di Costa Crociere e di qualche altro cliente, il movimento dei crocieristi nel porto di Genova è quasi interamente riconducibile alle navi di Msc Crociere. La flotta sta crescendo a ritmi sostenuti, è già arrivata a oltre venti unità e non ha alcuna intenzione di fermarsi. Oltre un milione di crocieristi l'anno sceglie infatti il porto di Genova per imbarcarsi. Un dato in crescita, che si è fermato soltanto per la pandemia e ora è ripartito con volumi superiori al 2019, l'ultimop anno prima del Covid. Punto di partenza, la Stazione Marittima di Ponte dei Mille e Ponte Andrea Doria, la sua società, “Stazioni Marittime”, Msc controlla in maggioranza direttamente e tramite sue controllate.

E che dire poi dei traghetti? Il grande movimento per le isole viene seguito da Genova con la sua Gnv-Grandi Navi Veloci nata da un'intuizione di Aldo Grimaldi, ma anche con l'ex flotta di Stato Tirrenia, privatizzata e finita nell'orbita del gruppo Onorato, proprietario di Moby. Nel momento più complesso della vita della compagnia, Aponte è intervenuto a sostegno dell'armatore con l'ingresso al 49% attraverso la sub-holding italiana Marininvest nella Moby, il cui concordato preventivo è andato a buon fine proprio grazie alla discesa in campo di Aponte.

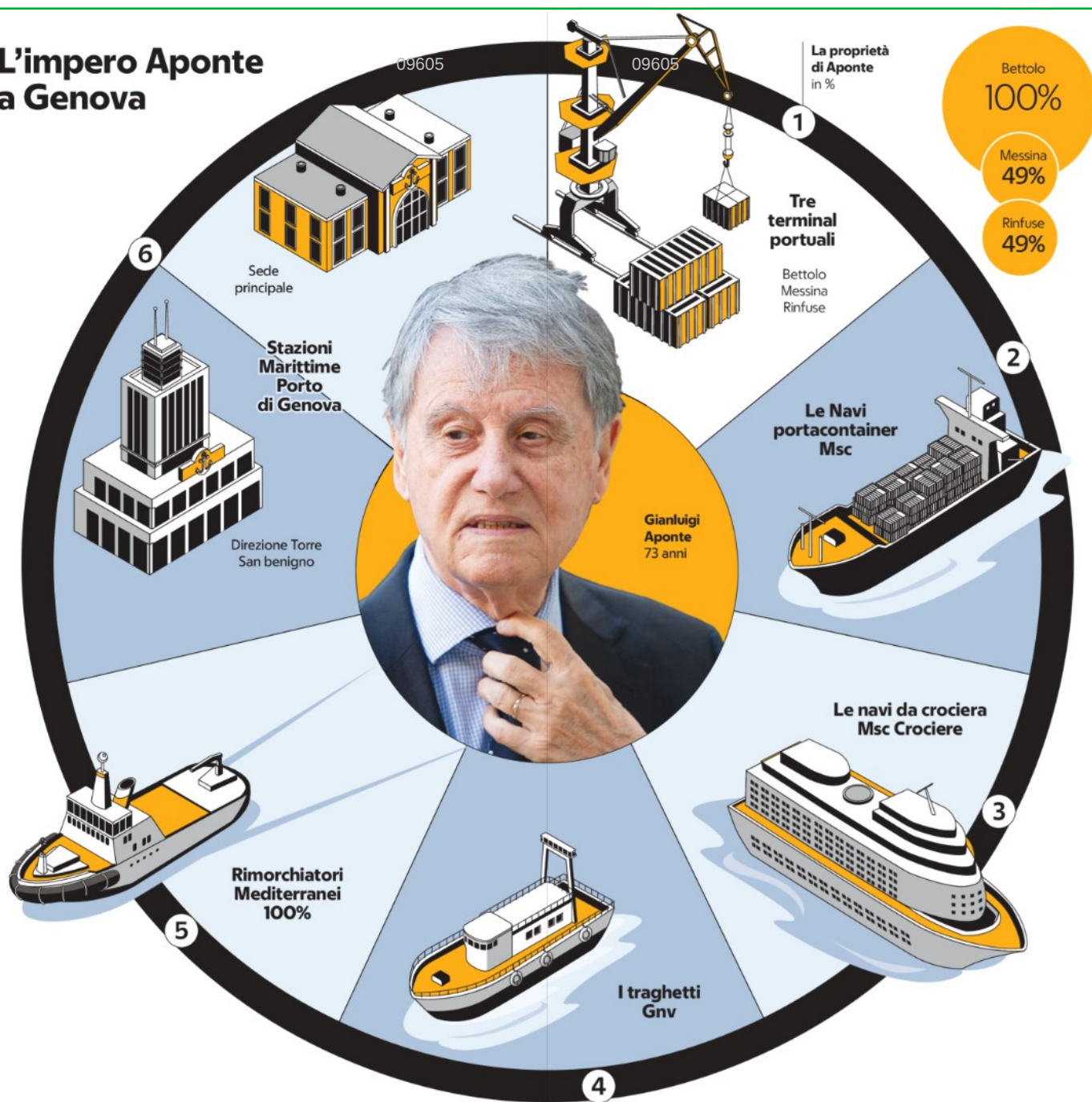
Portacontainer, traghetti, navi da crociera. Può bastare a Genova? Certo che no perché a inizio anno il gruppo si è assicura-

to per una cifra attorno al miliardo di euro (cifra mai fornita ufficialmente) il cento per cento di Rimorchiatori Mediterranei, il gruppo che le famiglie Gavaronne e Delle Piane hanno portato fino ai vertici del mercato internazionale del rimorchio navale, prima appunto di accettare l'offerta di Aponte.

Ma il business non è cresciuto solo in forma orizzontale, allargandosi sempre di più a tutti i segmenti del business navale e marittimo, ma si è sviluppato anche in verticale, per coprire tutta la filiera logistica e infrastrutturale. Dalle navi il gruppo è così passato al trasporto terrestre e a quello ferroviario, aprendosi infine a quello aereo. Nel mirino del gruppo era infatti finita lo scorso anno Ita, ma alla fine il gruppo ha deciso di agire in proprio, dando vita a una propria compagnia per il trasporto aereo.

E se di aerei e di aeroporti si parla, allora non si può tenere fuori proprio Genova da questo ragionamento. La scorsa settimana il “Cristoforo Colombo” ha rinnovato i suoi vertici, chiamando alla presidenza Alfonso Lavarello, l'imprenditore genovese che ha iniziato la sua carriera manageriale per la famiglia Costa, portando le navi dal fumaio giallo fino a Cuba, e che poi è rimasto nel business seguendo altre compagnie armatoriali, fino all'amicizia con Gianluigi Aponte. E qui le sfide potranno tornare a incrociarsi, perché fra gli obiettivi dell'aeroporto di Genova c'è proprio il potenziamento del servizio per i crocieristi. Genova si candida a diventare hub mediterraneo, ma può legittimamente ambire anche ai charter del Nord Europa. Rispetto ad altri scali, il “Colombo” mette in pista una contiguità con la Stazione Marittima che sembra farne l'alleato naturale. Soprattutto per i passeggeri che arrivano dall'estero e che vengono a imbarcarsi a Genova e a Savona (home terminal di Costa Crociere).

# L'impero Aponte a Genova



INFOGRAFICA DI PAULA SIMONETTI

*La maggioranza della  
Stazione Marittima fa  
capo alle sue aziende,  
pochi mesi fa  
l'acquisto del 100% di  
Rimorchiatori  
Mediterranei. Nella  
sede della Torre di  
San Benigno mille  
dipendenti*



**▲ Al comando**  
Gianluigi Aponte, fondatore e presidente del gruppo Msc

**▲ Una portacontainer** della flotta Msc che fa capo alla famiglia Aponte



**▲ I container**  
Il terminal di Calata Bettolo, il gruppo Msc è titolare della concessione

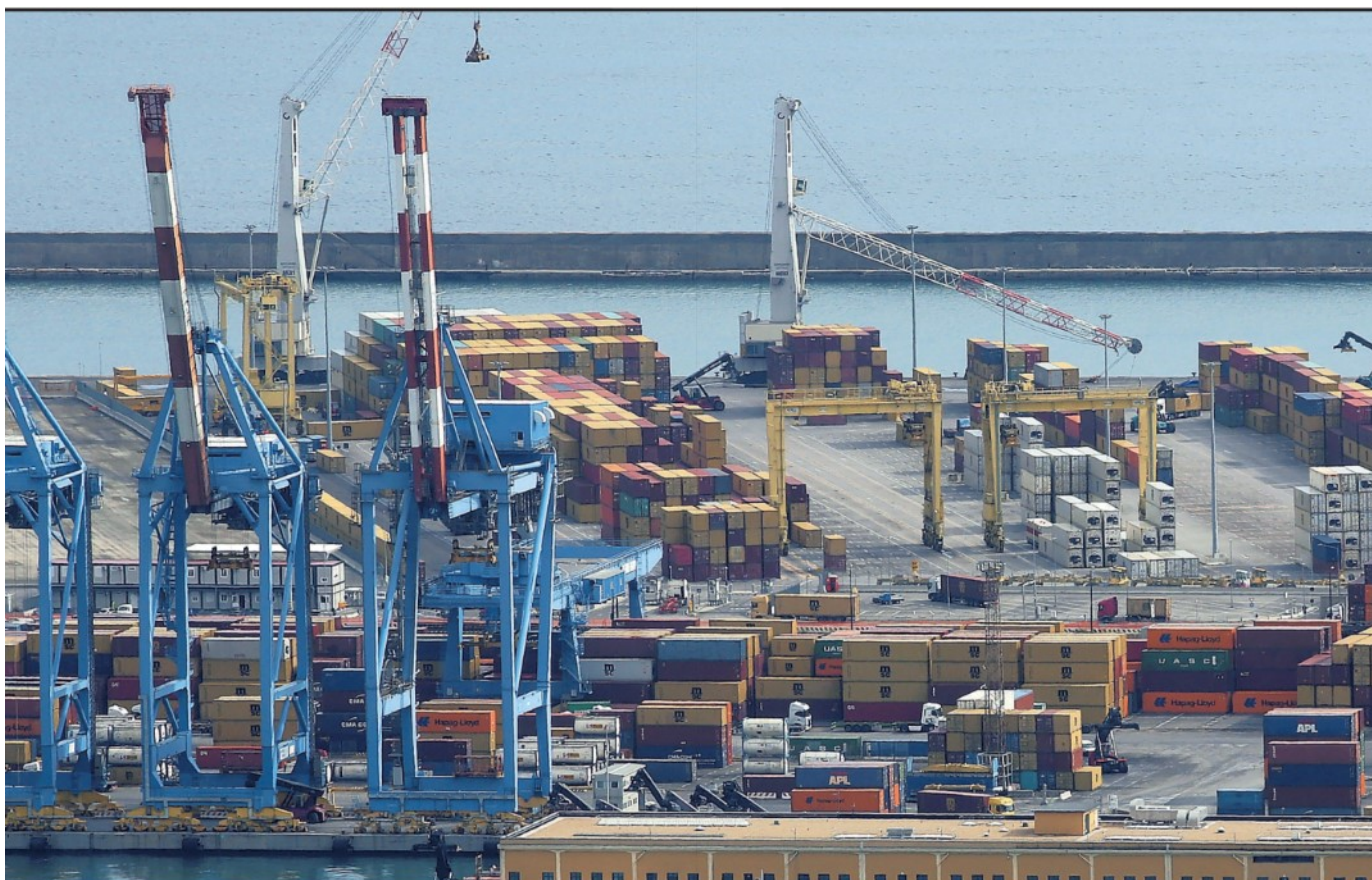


**▲ Le crociere**  
Msc Crociere è il primo cliente di Stazioni Marittime, società di cui il gruppo è azionista di riferimento



**▲ I rimorchiatori**  
Msc ha acquisito il 100 per cento di Rimorchiatori Mediterranei, investimento stimato un miliardo

## ► Il personaggio





▲ **Paolo Signorini**

Presidente dell'autorità di  
sistema portuale del Mar Ligure  
Occidentale



▲ **Stefano Siragusa**

Eex vicedirettore generale del  
gruppo Enel e già alla guida di  
Ansaldo Sts



▲ **Giuseppe Bergesio**

Amministratore delegato di  
Iren Energia, società del gruppo  
Iren