

L'INTERVISTA. IL NUMERO UNO DI MSC: "SONO SPECULATORI, DISTRUGGONO LE COMPAGNIE"

Aponte: "No ai fondi nello shipping"

Il battesimo di Orchestra: "Queste navi migliori di quelle Fincantieri"

nostro servizio
Francesco Ferrari

CIVITAVECCHIA - Ha impiegato poco più di trent'anni per scalare l'olimpo dello shipping, trasformando un'idea - fare soldi con le navi - nel secondo gruppo armatoriale al mondo. È italianissimo di Sorrento, ma per coronare il suo sogno di giovane ufficiale di bordo è emigrato a Ginevra, cercando rifugio fra le Alpi, lontano dal mare. "Una scelta di cui non mi sono mai pentito - racconta in questa intervista Gianluigi Aponte, 66 anni, numero uno di Mediterranean Shipping Company (Msc) poche ore prima del battesimo dell'ultimo gioiello della flotta crociera, la Orchestra -. Lavorando lontano dall'Italia ti rendi conto di due cose: di essere profondamente solo, ma proprio per questo di essere libero. Non hai amici, non hai protezioni, non hai niente e nessuno su cui contare. Questo ti rende più forte degli altri. E a quel punto tornare indietro non ha più senso".

- Presidente Aponte, nonostante abbia fatto fortuna in Svizzera, Msc fa dell'italianità il suo vanto. Perché?

"Perché almeno nel settore crociera lo stile italiano continua ad essere quello più richiesto dal pubblico europeo. Noi non inventiamo nulla: raccogliamo i suggerimenti dei crocieristi e cerchiamo di soddisfarli. Se il cliente pretende il gusto italiano, perché non accontentarlo?"

- Gusto italiano, ma produzione francese. Perché Msc

continua a ordinare le sue navi ai cantieri Aker di Saint-Na-

zaire, e non a Fincantieri?

"Con i francesi lavoriamo benissimo, siamo pienamente soddisfatti delle loro navi. E poi è Fincantieri ad avere avuto problemi con noi, e non il contrario. Da parte nostra c'è sempre stata volontà di collaborare".

- Il presidente di Fincantieri, Corrado Antonini, a questo proposito vi ha risposto citando un proverbio inglese: first come, first served. Ovvero: il primo che arriva è anche il primo ad essere servito. Msc è arrivata in ritardo?

"Guardi, quel proverbio vale anche per noi. La verità è che le cose sono andate diversamente. Loro hanno preferito avere un cliente unico (il gruppo Carnival, ndr) anziché differenziare il portafoglio. Una scelta legittima, intendiamoci. Ma arriverà il giorno in cui avranno bisogno di nuovi interlocutori, questo è poco ma sicuro, e allora si accorgeranno che non sono gli unici in grado di costruire navi da crociera. E poi mi lasci aggiungere un'ultima cosa: queste navi sono migliori di quelle costruite da Fincantieri. E il giudizio non è solo il mio".

- Il mondo dello shipping si è appena lasciato alle spalle una stagione di grandi concentrazioni e fusioni, sia nel settore container, sia in quello crociera. Msc continuerà ad andare avanti da sola o si guarderà intorno?

"Resteremo da soli, nella maniera più assoluta. Msc è una società diversa dalle altre. Noi siamo una grande famiglia, ancora oggi chiamo i miei collaboratori per nome, nei nostri uffici c'è uno spirito di gruppo che da altre parti non esiste. Non mi sognerei mai di dividere con qualcun altro questo patrimonio".

- Msc sarà anche un caso unico sul panorama internazio-

nale, ma lo shipping continua a vivere piccole e grandi rivoluzioni. Che cosa pensa, ad esempio, dell'ingresso del mondo della finanza, e in particolare dei fondi di private equity, nelle società armatoriali?

"Vuole un giudizio spassionato? Per me i fondi andrebbero cancellati. Mi fanno orrore: mi spaventa l'idea che un gruppo di meri speculatori possa entrare nel cuore di una compagnia di navigazione, privarla della sua identità e alla fine distruggerla. Perché questo è ciò

che vogliono i fondi. Non gliene frega niente delle persone, dei rapporti umani, della storia dei singoli. Pensano solo a fare profitti, a guadagnare. Io, invece, voglio continuare a trattare i miei collaboratori come esseri umani, voglio poter dare qualcosa a loro e vivere nella certezza che loro pensino la stessa cosa. Il fatto è che non ci si improvvisa armatori. E soprattutto non si scherza con il lavoro e il futuro delle per-

sone".

- Non si è mai pentito di avere creato questo impero in Svizzera, anziché in Italia?

"Mai. Le dirò di più: probabilmente in Italia non ci sarei riuscito".

- Eppure qualcosa si sta muovendo anche in casa nostra. Lo scorso anno e, stata introdotta la tonnage tax, anche se in forte ritardo rispetto agli altri Paesi europei. Non ha mai pensato di trasferire le sue navi sotto bandiera italiana per usufruire di vantaggi fiscali?

"No. E non penso di farlo in futuro".

- Lei ha rinunciato al Multipurpose di Genova, pur avendo vinto la gara per la sua assegnazione, in attesa della realizzazione di un nuovo terminal a Calata Bettolo. Oggi, dopo tanti ricorsi e ritardi, rifarebbe quella scelta?

"Non cambierei nulla di quella vicenda. E i ritardi non mi preoccupano: io continuo a lavorare lo stesso".

- Presidente Aponte, in Italia è appena iniziata la discussione sulla riforma della legge 84/94 che disciplina i porti. Giuliano Gallanti, presidente dell'Espo, sostiene che oggi i giganti dello shipping, ed è anche il caso di Msc, abbiano un potere contrattuale smisurato rispetto a quello delle Autorità portuali. È vero?

"Non capisco come possa sostenere una cosa del genere: ognuno fa il proprio interesse, mi sembra normale. Il punto è un altro. È vero che molti porti stranieri sono totalmente, o quasi, in mano ai privati. Ma in Italia le strutture sono diverse, e spesso si rende necessaria una gestione pubblica degli spazi. In questo contesto, va garantita l'accessibilità al porto a tutti gli operatori".



Gianluigi Aponte, 66 anni, numero uno di Msc