

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il segreto di Aponte: “Sa sempre ciò che accade e prende decisioni molto rapidamente”

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 18th, 2022

Il nome di Gianluigi Aponte e della sua famiglia è tornato in questi giorni agli onori delle cronache nazionali e internazionali dopo [un servizio del media svizzero Tages Anzeiger](#) che racconta passato, presente e sfide future del gruppo Msc – Mediterranean Shipping Company.

A parte la ‘notizia’ d’attualità (difficilmente verificabile e in parte già superata) che la famiglia Aponte sarebbe appena diventata la più ricca della Svizzera grazie al vento in poppa con cui ha navigato fino a qualche mese fa il mercato dei noli per le spedizioni di container (nessun cenno viene fatto però alle ingenti perdite del business crocieristico), i contenuti forse più interessanti riguardano i segreti che hanno portato al successo l’armatore di origini sorrentine classe 1940.

L’indagine giornalistica condotta su archivi ufficiali, fughe di notizie, news internazionali e interviste a dozzine di persone (inclusi diversi addetti ai lavori) che hanno avuto accesso a Msc dall’interno, dipinge una famiglia affiatata, che subordina tutto agli interessi della propria azienda. Storicamente la strategia aziendale di espansione è passata attraverso un mantenimento dei costi bassi ma questo non è stato l’unico ‘segreto’ del successo.

Msc come noto ha sede in Svizzera, a Ginevra, e non pubblica dati finanziari (tranne quelli di Msc Crociere che comunque sono sempre molto difficili da reperire). Tages Anzeiger scrive che, secondo VesselsValue, la flotta di navi mercantili (portacontainer), da crociera e traghetti valeva 42,6 miliardi di dollari a giugno 2022. Un patrimonio (aziendale) che consente alla famiglia Aponte di superare in ricchezza gli eredi della casa farmaceutica Roche nella classifica degli svizzeri più ricchi secondo la rivista “Bilan”. Il patrimonio personale del fondatore è stimato dalla stessa rivista in circa 9 miliardi di dollari. L’emergenza pandemica, se da un lato ha messo in ginocchio il business crocieristico, negli ultimi due anni ha indubbiamente consentito a Msc di capitalizzare una fortuna grazie al rialzo straordinario dei noli marittimi.

Un’ascesa, quella che ha visto giungere la compagnia ginevrina al vertice della classifica mondiale delle società armatoriali attive nel settore container, largamente riconducibile al suo fondatore. “Non beve alcolici, non fuma” dice una persona che lo conosce bene, aggiungendo che “mangia pochissimo o a volte niente perché rimugina sugli affari”.

Il servizio del giornale svizzero Tages Anzeiger aggiunge che “ogni sera il severo capitano scende

dal suo ufficio al 9° piano della sede Msc a Ginevra e cammina per i piani inferiori. Va da tutti i capi, chiede se le navi sono piene e qual è il valore del nolo” ha spiegato una fonte che ha lavorato con Aponte. “Sa sempre tutto ciò che sta accadendo e prende decisioni molto rapidamente”. Questo, a detta di molti, è il segreto di Msc: “Sono molto flessibili e hanno una gerarchia piatta”.

Lo conferma anche Stefan Verberckmoes, analista di Alphaliner: “Ciò che distingue Msc dalle altre compagnie di navigazione è che Aponte è il capitano. Sa quale nave è buona, quale deve essere venduta e quale non deve essere venduta in nessun caso. Segue tutti i prezzi dei suoi concorrenti, i loro problemi, ha una rete enorme”.

I dirigenti della sua azienda sono manager, spesso italiani o napoletani, che a volte fanno parte della compagnia di navigazione da decenni. I dipendenti fedeli fin dal principio della collaborazione sono generosamente retribuiti.

Insieme al comandante al timone, la moglie e i figli sono ormai parte integrante del modello di business del gruppo. Il figlio Diego è responsabile in particolare dei terminal portuali, la figlia Alexa sovrintende alle finanze, il marito di Alexa (Pierfrancesco Vago) gestisce l’attività di crociere e traghetti mentre la moglie di Diego si occupa di aspetti legali e contrattuali legati alla compravendita di navi portacontainer. La moglie di Gianluigi, Rafaela Aponte-Diamant, si occupa in particolare dell’arredamento e degli interni delle navi da crociera.

Il media svizzero racconta che la famiglia Aponte non ostenta la propria ricchezza. Possiede tre grandi proprietà sulla riva sinistra del Lago di Ginevra ma queste ville differiscono chiaramente per il loro stile conservatore rispetto alle pompose proprietà degli oligarchi vicini. Ogni ramo familiare (i genitori, Diego Aponte e sua moglie, Alexa e suo marito) possiede uno chalet in montagna nella località francese di Megève. **SUPER YACHT 24** la scorsa estate ha rivelato che tre sono i super yacht che le famiglie utilizzano durante le vacanze estive, talvolta per crociere ravvicinate.

Del patrimonio immobiliare di famiglia fa parte anche un country club di 17.000 metri quadrati con campo da tennis, ristorante e piscina, che dipendenti e clienti possono utilizzare nell’esclusivo quartiere Chêne-Bougeries di Ginevra.

Alcuni osservatori affermano che grazie alla coesione familiare e allo speciale spirito di squadra in azienda, Msc ha superato bene i momenti difficili. “È un settore in crisi da molto tempo, in cui devi combattere ogni giorno” ha affermato un ex membro del management team. Quando i prezzi del petrolio salgono, non va bene. Se i prezzi del trasporto sono bassi, anche questo non va bene. Quando i due si uniscono, sopravvivono solo i più forti. In passato Msc ha strategicamente scelto di abbassare i noli rispetto ai suoi concorrenti e questo è stato possibile grazie alle navi mercantili più datate e alla gestione snella della flotta e del business. Fino al 1996 Msc acquistava solo navi second hand.

La situazione dopo la crisi finanziaria del 2008 invece fu tesa. La divisione container accumulò perdite importanti e la società dovette attingere alle sue riserve, vendere beni, placare i creditori e sospendere il noleggio di molte navi (metà della flotta era in charter). “Un anno o due dopo siamo andati in pareggio e le cose da lì sono ripartite” ricorda l’avvocato Pierre Du Pasquier, che ha fatto parte del consiglio di amministrazione di Msc per più di 40 anni.

Negli anni dopo il 2010 l’azienda ha guadagnato diverse centinaia di milioni di franchi in “anni buoni”, secondo il racconto di un ex dipendente, ma è dal 2020 che sono arrivati profitti esorbitanti

a seguito del coronavirus. Secondo VesselsValue, Msc è stata in grado di acquistare o ordinare 287 navi per un valore di 17,1 miliardi di dollari in due anni.

“Gianluigi Aponte ha letteralmente prosciugato il mercato” è il commento di Stefan Verberckmoes di Alphaliner. “Aveva detto ai suoi collaboratori rivenditori di comprare tutto ciò che si poteva ottenere” in termini di stiva.

Con navi in media di 17 anni, secondo la società di consulenza marittima Drewry, la flotta Msc è però mediamente più vecchia e quindi più inquinante rispetto a quella di molti suoi competitor. Con i profitti degli ultimi due anni, si legge nel servizio del giornale Tages Anzeiger, Msc avrebbe i mezzi per investire di più in tecnologie innovative. E infatti la shipping company ginevrina risponde di aver effettuato “ingenti investimenti” per modernizzare 300 navi e ridurne le emissioni.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, October 18th, 2022 at 6:30 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.