

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Intervista ad Aponte: “In futuro la logistica terrestre deve essere fatta dagli armatori”

Nicola Capuzzo · Thursday, May 4th, 2023

Genova – Alle celebrazioni per l'avvio simbolico dei lavori per la costruzione della nuova diga di Genova la presenza forse più inaspettata ma al tempo stesso più eclatante e significativa è stata quella di Gianluigi Aponte, il fondatore e presidente di Msc (Mediterranean Shipping Company). Il suo gruppo è certamente fra quelli che trarrà maggiore beneficio dalla realizzazione di quest'opera che consentirà la manovra e l'approdo in sicurezza sia di navi portacontainer che da crociera nel porto storico di Sampierdarena.

A margine della cerimonia si è concesso per alcune domande sulla nuova diga di Genova, sui retroporti, sulla strategia di crescita di Msc, sul trasporto aereo merci e sulle accuse di possibili posizioni dominanti in materia di concorrenza nei traghetti e non solo.

Comandante Aponte perché ha voluto essere presente personalmente a Genova per l'avvio dei lavori della nuova diga?

“Soprattutto per gratitudine verso le persone che si sono impegnate moltissimo nel realizzare questo progetto e portarlo a compimento, che sono il presidente dell'Autorità di sistema Portuale, il sindaco di Genova e il presidente della Regione Liguria. Sono stati molto assidui nel loro lavoro e hanno portato a termine la conclusione di questo lavoro molto rapidamente, quindi è un vero successo.”

Perché ritiene fondamentale quest'opera?

“Questa infrastruttura è molto importante perché Genova al momento è ingolfata, non può crescere più di tanto e noi abbiamo dei traffici che stanno crescendo e per farli crescere bisogna aumentare la capacità (portuale, *ndr*). Questo è l'unico modo. Per noi è una giornata importante perché aspettavamo che si facesse questa diga per portare navi più grandi e senza questa grande infrastruttura il porto non potrà mai crescere. Non saremo solo noi i beneficiari dell'opera ma lo saranno anche gli altri; saranno dei terminal container pubblici, il nostro (Terminal Bettolo, *ndr*) potrebbe essere pubblico perché non attraccheranno soltanto le nostre navi, ma anche quelle dei competitors.”

Genova grazie alla diga permetterà alle grandi navi di poter attraccare e questo permetterà di fare anche transhipment, cosa che oggi non si può fare. Investiremo circa 280 milioni e grazie alla diga potremmo portare 2 milioni di Teu di contenitori.”

Una volta ultimata la diga lei ha detto che servirà un dry port nel basso Piemonte: si parla molto spesso di Rivalta Scrivia piuttosto che di Alessandria. Cosa ne pensa?

“Secondo me meglio Rivalta Scrivia; il dry port deve essere relativamente vicino al porto e Rivalta Scrivia è più vicino.”

Meglio Rivalta Scrivia che Alessandria secondo lui dunque?

“Esatto. Tutte e due vanno bene, ma è meglio Rivalta Scrivia.”

Dopo tutte le acquisizioni completato recentemente, integrando la catena logistica, in che direzione guarderete ora per crescere ancora? Cosa manca rispetto a quello che già avete?

“C’è molto da fare. Non manca niente.”

So che lei non rivela volentieri le strategie che avete in mente, però in che direzione guarda Msc per uno sviluppo ulteriore del business?

“A livello internazionale facciamo quello che è necessario secondo il mercato, secondo i volumi. Ovviamente le cose più importanti sono le navi, quindi ci sviluppiamo molto in questo settore. Come sapete abbiamo un programma di crescita molto importante per le navi da carico e anche nel settore passeggeri. Poi ci sviluppiamo con tutto ciò che c’è intorno, perché ormai la logistica diventa una cosa integrata. Che piaccia o meno, se l’armatore non fa la propria logistica, la logistica non sarà mai integrata né efficiente, quindi io penso che in futuro la logistica terrestre debba essere fatta dagli armatori.”

C’è qualche fattore a livello macroeconomico che la preoccupa per il prossimo futuro?

“No, niente. L’unica cosa è che dobbiamo stare attenti che l’America non interferisca troppo nella politica europea perché questo potrebbe creare degli squilibri sicuramente economici e di traffico da una nazione a un’altra. Ma noi ci adattiamo, qualora dovessero cambiare i flussi, cambiamo le nostre rotte e ci adegueremo.”

Sul mercato traghetti, dove state crescendo molto e a breve dovreste rilevare il 49% di Moby, qualcuno (Grimaldi) ha segnalato ipotesi di intese restrittive della concorrenza o possibili abusi di posizione dominante. Cosa risponde?

“Lasciamo fare alla concorrenza. C’è l’Autorità Antitrust e deciderà. Comunque la nostra non è mai stata una filosofia di monopoli e di non concorrenza; viviamo in un mondo di concorrenza e modestamente ce la caviamo molto bene quando c’è concorrenza, quindi non ci fa paura niente. Non abbiamo bisogno di monopolizzare per avere successo, quindi continuiamo a correre, a fare concorrenza, ad adeguarci ai mercati e continueremo a essere molto competitivi. Questo è sempre il nostro obiettivo.”

L’acquisizione di Italo potrebbe fare parte di un ampliamento della vostra strategia di gruppo in Italia?

“Potrebbe.”

Invece per quanto riguarda il trasporto aereo, settore nel quale siete recentemente entrati con Msc Air Cargo, vede in quel segmento d’attività il prossimo terreno di battaglia?

“No, non credo. Noi abbiamo già un aereo e ne riceveremo 8 nei mesi a venire. Già l’aereo che abbiamo è profittevole.”

Anche se i margini di guadagno si sono abbassati nel cargo aereo?

“È chiaro, dappertutto, del resto è avvenuto. Anche sulle navi.”

Una compagnia aerea per il trasporto passeggeri interessa ancora? Era nei piani originari da voi annunciati con Lufthansa...

“Non credo per il momento.”

Però è ancora sul tavolo questa prospettiva?

“No, ormai Ita è finita, viviamo senza Ita, non c’è problema.”

Però eventualmente un rientro in un secondo, se Lufthansa dovesse effettivamente acquisire Ita, è possibile? Si potrebbe ricreare quell’asse che c’era all’inizio?

“Vedremo.”

Non lo esclude?

“No, non escludo mai niente.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, May 4th, 2023 at 3:41 pm and is filed under [Interviste](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.