

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Diego Aponte (Msc) a ruota libera su Italo, Ita Airways, antitrust, noli container, ferrovie e Terminal Darsena Toscana

Nicola Capuzzo · Monday, September 4th, 2023

**Trieste** – La cerimonia di battesimo della nuova nave portacontainer Msc Nicola Mastro a Trieste è stata l'occasione per una delle prime (se non la prima) uscite pubbliche di Diego Aponte, presidente di Msc e figlio del fondatore Gianluigi, in Italia e, con la stessa pacatezza, disponibilità e riservatezza del padre non si è sottratto alle domande dei media su vari argomenti di stretta attualità. Da Italo a Ita Airways, passando per i piani su Trieste, all'integrazione verticale nel trasporto ferroviario merci, all'acquisizione del Terminal Darsena Toscana di Livorno, alle critiche sullo predominio di Msc nei porti italiani, fino al timing con cui le nuove navi da 24.000 Teu stanno entrando sul mercato proprio mentre la domanda di trasporto sembra essere piuttosto debole (con conseguente spinta al ribasso sui noli marittimi).

### Quale sarà il futuro di Msc a Trieste e quando le navi come la Msc Nicola Mastro arriveranno regolarmente al Trieste Marine Terminal di cui Msc è ora azionista di maggioranza?

“Il futuro è chiaro, lo abbiamo dimostrato; stiamo andando avanti con tutti gli investimenti dovuti per far sì che Trieste rimanga ancora un porto super competitivo. C’è il pescaggio e, dunque, verremo sicuramente negli anni a venire qui con queste navi non solo per fare cerimonie di battesimo, ma anche per fare delle operazioni commerciali. C’è tutto il retroporto, c’è la ferrovia, tutti gli investimenti che sono stati fatti anche dal pubblico sono stati molto importanti e hanno fatto di Trieste un porto molto importante”.

### Che progetti avete più in generale per lo sviluppo in Italia del trasporto ferroviario merci?

“Come sapete stiamo facendo molto con Trenitalia e con Mercitalia, dunque stiamo andando avanti nel nostro progetto per spostare sempre di più dalla gomma alla ferrovia; tramite Medway gli investimenti sono stati fatti, abbiamo già nel mondo più di 120 locomotive dunque siamo molto decisi. Abbiamo imparato il mestiere e adesso ci sentiamo forti di poter crescere non solo in Italia ma anche in tutta Europa. E’ la volontà sia dell’Europa che della nostra famiglia.

### Avrete anche la possibilità di prendere Italo a breve?

“Noi abbiamo un’amicizia con Gip, che è un fondo infrastrutturale che ha ancora oggi il 20% della nostra società di porti (Terminal Investment Limited, *ndr*) e pertanto è una cosa abbastanza naturale fare qualcosa assieme. Noi crediamo molto nel treno, non solo per la merce, ma anche per i passeggeri e penso che il futuro sarà quello; dunque sicuramente andremo avanti con questa presa di partecipazione che penso potremo chiudere da qui alla fine dell’anno”.

**Anche quello di Ita Airways è un’operazione che potrebbe riaprirsi?**

“Su Ita Airways noi abbiamo voltato pagina, so che le negoziazioni con Lufthansa sono molto avanzate, dunque noi le rispettiamo. Se poi ci dovesse essere proprio una necessità da parte del Governo, della Sig.ra Meloni, noi sicuramente, da italiani, da buoni cittadini risponderemo sempre favorevolmente.”

**Sempre in tema di acquisizioni, sul Terminal Darsena Toscana di Livorno dove l’Antitrust aveva bloccato di fatto l’operazione , c’è ancora una trattativa aperta?**

“La trattativa non è chiusa e stiamo pensando forse a settembre di fare un’altra offerta e un’altra richiesta all’Autorità per la concorrenza.”

**C’è poi il tema “Fitfor55”, dell’Emission Trading Scheme e del diverso trattamento che risulterà applicato ai porti europei rispetto a quelli ad esempio africani: vi aspettate qualcosa da Bruxelles per superare questa criticità?**

“Non lo so, adesso stiamo facendo la dovuta azione di lobby perchè la norma, per come è stata annunciata, non va bene assolutamente per i porti europei e saremmo perdenti a tutti i livelli anche a livello di posti di lavoro. Secondo me è molto pericolosa questa situazione che ovviamente privilegerà tutti i porti tipo Tangeri e gli scali egiziani che toglieranno traffico a scali come Gioia Tauro a Sines in Portogallo, Pireo e tanti altri porti europei. Dunque penso anche la partita sia ancora aperta e noi ci batteremo fino alla fine.”

**Un commento su chi solleva il tema di un eccessivo strapotere di Msc in alcuni porti italiani?**

“Non lo so se ci sia questo strapotere; noi siamo innamorati di quello che facciamo, viviamo per le nostre aziende e per le nostre persone. Oggi impieghiamo più di 180mila persone nel mondo, viviamo per loro. Noi in Italia abbiamo una posizione forte, l’abbiamo avuta, ce la siamo guadagnata con il sudore, siamo cresciuti e, ovviamente, abbiamo investito verticalmente sui porti e su quant’altro per poter offrire un miglior servizio ai nostri clienti. Ovunque lo abbiamo fatto, abbiamo investito massicciamente nell’interesse dell’Italia prima di tutto e poi del settore marittimo che ne beneficia tantissimo.”

**Il portafoglio ordini di nuove navi portacontainer in arrivo sul mercato vi preoccupa in questo momento particolare di debolezza economica e dei traffici?**

“L’orderbook è importante e l’economia è quella che è, dunque c’è un calo. Il nostro business è fatto di offerta e domanda, per il momento c’è un po’ troppa offerta dunque dobbiamo limitarci sul tonnellaggio che andremo a mettere sul mercato nei mesi e negli anni a venire. Però ci sono metodologie nostre per far sì che si possano adattare la capacità (di stiva offerta, *ndr*) ai volumi e ai traffici esistenti.”

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

## 2° BUSINESS MEETING – CONTAINER ITALY: integrazioni verticali e cambiamenti epocali

Battezzata a Trieste la nave dei record Msc Nicola Mastro



This entry was posted on Monday, September 4th, 2023 at 5:50 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.