

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Aponte (Msc) prepara il debutto nel settore delle petroliere Vlcc con Sinokor

Nicola Capuzzo · Thursday, January 29th, 2026

Proprio mentre gli Stati Uniti e i paesi occidentali ([anche europei](#)) mettono nel mirino le navi della cosiddetta 'flotta ombra' (destinata in massa alla demolizione in caso di pace tra Russia e Ucraina secondo molti analisti di mercato), Gianluigi Aponte e la sua famiglia preparano il debutto nel segmento delle navi petroliere Vlcc attraverso un accordo con il gruppo armatoriale sudcoreano Sinokor.

Il patron di Mediterranean Shipping Company, secondo quanto riferito da *Lloyd's List* e altri media stranieri, starebbe supportando un'enorme ondata di acquisti di navi portacontainer anche di Very large crude Carrier per il trasporto di greggio. Per Msc sarebbe una nuova diversificazione non essendo mai stato fino ad oggi il gruppo direttamente coinvolto nella proprietà o nella gestione di navi tanker.

Negli ultimi mesi Sinokor si è messa in mostra sul mercato per aver acquistato una quarantina di petroliere sul mercato dell'usato. "Sono soldi di Aponte" avrebbe detto un dirigente a conoscenza diretta del finanziamento, secondo quanto riporta *Lloyd's List*. La stessa fonte ha aggiunto a questo grande progetto nel settore delle petroliere sono stati destinati fino a 5 miliardi di dollari. Anche diversi altri soggetti coinvolti in transazioni collegate indicano la famiglia al vertice di Msc quale finanziatrice degli accordi. Secondo quanto appurato dal giornale britannico i contratti di vendita di almeno alcune delle navi oggetto di acquisto sarebbero stati firmati da società collegate al gruppo con sede a Ginevra.

Nel piano non ci sarebbero, però, solo acquisti sul mercato second hand ma anche un ordine per otto nuove navi Vlcc presso il cantiere navale cinese Hengli Heavy Industry, lo stesso al quale Msc ha già commissionato almeno 20 portacontainer della classe Megamax alimentate a Gnl.

Le prime indiscrezioni su un rapporto sempre più stretto fra i due gruppi armatoriali con sede in Corea del Sud e in Svizzera sono emerse a partire dalla fine di dicembre, dopo che Msc ha acquistato quattro portacontainer da Sinokor.

Solo nel corso del 2025, Msc ha aggiunto alla sua flotta 55 navi portacontainer di seconda mano, 43 nuove costruzioni e 30 navi prese in charter. A queste si aggiungono gli ulteriori quattro traghetti ordinati per Gnv in Cina e i 7 miliardi di euro di commesse firmate in Francia con

Chantiers de l'Atlantique per Msc Crociere.

La maggior parte delle controparti e degli altri soggetti coinvolti in questi accordi per le navi Vlcce hanno riferito a *Lloyd's List* che diversi segnali indicano un massiccio investimento nel settore da parte di Aponte. A parte ciò gli accordi restano avvolti in accordi e clausole di riservatezza.

In questa fase non è ancora chiaro se le due parti abbiano formalmente costituito una joint venture per la costruzione di petroliere o se sia stato concordato un qualche tipo di scambio azionario o di asset (petroliere in cambio di portacontainer). Msc non ha rilasciato dichiarazioni sul tema.

Da dicembre Sinokor è stata associata all'acquisizione di circa 40 VLCC costruite tra il 2010 e il 2016, con prezzi dichiarati che vanno da 68 milioni di dollari a oltre 100 milioni di dollari per nave. Uno dei venditori ha dichiarato a *Lloyd's List* che la decisione di vendere è stata facile perché il prezzo offerto era "da sogno" per un tonnellaggio relativamente datato. È probabile che questo shopping di navi cisterna prosegua ancora.

Tra le navi acquistate ne risultano otto in arrivo da Frontline, sei dalla belga CMB.Tech, tre dalla Zodiac Maritime con sede nel Regno Unito e due dalla International Seaways quotata a New York. Tra i venditori figurano anche diversi armatori greci come Dynacom Tankers (George Prokopiou ha confermato la vendita di 12-13 VLCC con consegne programmate nelle prossime due settimane), Capital Maritime (guidata da Evangelos Marinakis), TMS Tankers (di George Economou), Kyklades Maritime (della famiglia Alafouzos) e Chandris Group.

Se confermato, l'ingresso nel settore delle petroliere si aggiungerebbe a un piano di sviluppo e di integrazione verticale e orizzontale avviato da Msc nell'ultimo ventennio ben oltre il suo core business nel settore dei container, espandendosi nel settore delle navi portarinfuse, delle crociere, dei traghetti e delle car carrier veicoli, oltre che nei terminal portuali, nella logistica terrestre (treni e autotrasporto) e recentemente nell'editoria (con l'acquisto del quotidiano genovese *Il Secolo XIX*).

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



Gianluigi Aponte

This entry was posted on Thursday, January 29th, 2026 at 1:41 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.