

# APONTE AEREO

Self made man, leader mondiale nel cargo e nelle crociere, cervello in Svizzera e cuore a Sorrento. L'armatore a capo di Msc punta, con Lufthansa, a comprare Ita Airways per integrare mare e cielo

*Se l'operazione riesce è un vero cambio di paradigma, integrando porti, aeroporti, navi, aerei merci e passeggeri*

*Nei cargo Msc ha superato la danese Maersk quanto a capacità di trasporto. Nelle crociere è al terzo posto globale*

*Il trasferimento per amore a Ginevra, la carriera in finanza, il mito del comandante Lauro e il richiamo del mare di Napoli*

*Gigi Aponte ha creato da zero un colosso e ora è il secondo più ricco di Svizzera. Riuscirà pure a rilanciare l'ex Alitalia?*

di Stefano Cingolani

**F**inora erano sbarcati a terra, avevano preso il controllo di porti, treni e autocarri, ma gli armatori non erano mai saliti in cielo, nessuno di loro, nemmeno gli americani, gli scandinavi, i britannici quelli che competono testa a testa con gli italiani. Invece il numero uno al mondo nel trasporto merci via mare e il numero tre nel romantico circo delle crociere, ha rotto il tabù. Gianluigi Aponte intende entrare in Ita Airways insieme a Lufthansa con lo stato italiano che resta a presidio della bandiera. Non si conoscono ancora i dettagli, si deve riunire un Consiglio dei ministri entro la fine del mese per dare il via libera, poi partirà un negoziato in esclusiva che dovrebbe durare 90 giorni. Secondo alcune fonti la Msc, Mediterranean Shipping Company, sede a Ginevra, un giro d'affari di circa 30 miliardi di dollari con centomila dipendenti in tutto il mondo e 700 navi, dovrebbe detenere almeno il 40 per cento di Ita, la Lufthansa una quota simile e il resto al Tesoro. Un'altra versione parla di Msc con un pacchetto maggioritario, per alcuni al contrario la mano pubblica resterebbe prevalente, mentre la compagnia aerea tedesca tiene le carte coperte e ripete il suo interesse a fare da partner commerciale e industriale. Non ci sono nemmeno cifre precise, però sarebbe in ballo oltre un miliardo di euro. Insomma, i dettagli sono da chiarire e proprio lì, come si dice, s'annida il diavolo. I sindacati per ora hanno reagito positivamente. Se l'operazione riesce, viene introdotto nel mondo del trasporto un vero cambio di paradigma, integrando porti, aeroporti, treni, navi e aerei sia per le merci sia per i passeggeri. Il progetto risolverebbe il problema di Malpensa (con gran sollievo della Lega) che diventerebbe lo scalo per i cargo mentre Fiumicino sarebbe

l'hub passeggeri. Per la Lufthansa diventeranno i punti d'appoggio verso l'Africa dove anche Msc sta sviluppando forti interessi. Aponte è in trattativa con il suo amico di lunga data Vincent Bolloré per acquistare la società africana di logistica del finanziere bretone, la scadenza è il 31 marzo.

Giunto alla soglia degli 82 anni (li compirà il prossimo 27 giugno) l'ex marinaio nato a Sant'Agello sulla costiera sorrentina, sta espandendo come non mai il proprio raggio d'azione. Nei cargo ha superato la danese Maersk quanto a capacità di trasporto. Nelle crociere è al terzo posto (già nel 2017 ha varcato la mitica soglia di due milioni di passeggeri) dopo la statunitense Carnival e la Royal Caribbean norvegese americanizzata. La pandemia ha colpito duramente il turismo marittimo, mentre al contrario le rotte mercantili non sono mai state più affollate, da qui derivano i maggiori guadagni almeno finché il Covid-19 non sarà debellato. E questo è anche il momento giusto per comprare e per stimolare la profonda riconversione che anche il trasporto sta attraversando. Quando nel 2019 la Msc ha preso il totale controllo di Gioia Tauro si era parlato di risposta alla Via della seta e alle mire di Pechino sui porti mediterranei, dopo il Pireo anche quelli italiani, soprattutto Genova e Trieste. Ora il gruppo ha un presidio sul Tirreno molto forte: oltre allo scalo calabrese, gestisce diverse banchine da Napoli a Livorno a La Spezia e a Genova con Calata Bettolo. "La Cina non ci fa paura - proclama il comandante Gianluigi Aponte -. E' lei ad aver bisogno di noi". Tuttavia l'Italia deve colmare molti ritardi. Né Genova né Trieste sono in grado di contrastare Anversa e Rotterdam. Gioia Tauro è il porto che ha lavorato più degli altri in questi due anni di pandemia, però dipende dalla efficienza dei collegamenti stra-

dali. Aponte sparge ottimismo, proclama Gioia Tauro primo terminal nel Mediterraneo e non si ferma. Con Medlog che opera nel trasporto terrestre (treni insieme alla società ferroviaria Medway, camion e magazzini) Msc scommette anche su Genova, La Spezia, Livorno e Trieste, come ha spiegato Federico Pittaluga che guida questo ramo del gruppo. "Stiamo cercando di sviluppare tutto ciò che è terrestre, laddove è strategico per noi - sottolinea Aponte -. La progressiva integrazione verticale non la possiamo fare a livello mondiale, la faremo piano piano con Medlog". E con Ita Airways l'integrazione sale da terra in cielo. Sempre se tutto andrà liscio. Perché Aponte era stato reclutato insieme ai "capitani coraggiosi" che dovevano salvare l'Alitalia nel 2008 sotto l'egida del governo Berlusconi. La Cai, come si chiamava la nuova società, era lo schiaffo in faccia all'intesa di massima con Air France sostenuta dal governo di Romano Prodi. Il 28 ottobre di quell'anno il capitano Aponte viene nominato nel consiglio di amministrazione, fa appena in tempo a vedere qualche carta e scambiare due idee con gli altri quindici soci, poi riprende il volo per Ginevra. Al suo posto entrerà in fretta e furia Emilio Riva che allora possedeva l'Ilva. Il trasporto aereo dunque era da tempo nel mirino del comandante, ma il suo fiuto gli aveva fatto sentire subito odore di bruciato. Adesso potrebbe essere tutta un'altra storia.

Cittadino svizzero dopo il matri-



Superficie 81 %

monio con Rafaela, figlia di un banchiere ginevrino, è sulle sponde del lago Lemano che l'ex commissario di bordo laureato in economia comincia la sua ascesa. Prima tenta una carriera da finanziere sulle orme del suocero, ma non fa per lui: al richiamo del mare non può resistere. "Pensavo sempre al mare di Napoli", confesserà in uno dei pochi momenti in cui si è lasciato andare. Facendosi prestare i fondi da un amico e cliente (5 mila dollari suoi, 280 mila del socio), nel 1970 compra una nave, poco più di una carretta, chiamata "Patricia" che fa rotta tra Italia e Somalia. In pochi anni i vascelli diventano tre e la Aponte Shipping Company batte bandiera liberiana. Nel 1973 la First National Bank di Chicago finanzia l'acquisto di una quarta nave. Ormai il modello è chiaro: acquistare vecchie imbarcazioni a basso prezzo, rimetterle in sesto e riempirle di container. Finché nel 1987 non arriva la messa in vendita della flotta Lauro. Oggi Aponte dice che si poteva salvare, dopo il fallimento del Comandante spogliato di tutto anche del suo frac. Lauro resta un suo mito, un sogno di giovinezza, quello di fare l'armatore e superare il suo maestro ideale. Così è lui ad aggiudicarsi quel che resta della flotta, un acquisto che ha un forte valore simbolico, ma non solo, perché in questo modo si lancia su una nuova rotta, quella delle crociere. Ordina ai cantieri francesi di Saint-Nazaire due grandi navi nuove di zecca da 1.500 passeggeri. Nel 2003 al porto di Napoli Sofia Loren battezza la nuova "Lirica" e da allora sarà l'attrice la madrina imperdibile. Un altro sogno che s'avvera.

Un amico, l'avvocato Carmine Castellano, direttore del Giro d'Italia dal 1993 al 2003, sorrentino emigrato a Milano, racconta gli anni spensie-

rati trascorsi con Gigi. "Ci siamo innamorati della stessa ragazza, ma non abbiamo mai litigato. Aveva le spalle larghe da nuotatore, parlava poco, era discreto ed elegante. Eravamo una bella compagnia, allegra, divertente. Andavamo alla spiaggia della Marinella, non c'erano le discoteche, allora. Qualcuno di noi portava il mangiadischi arancione, c'erano le villeggianti, ascoltavamo i cantanti urlatori: Adriano Celentano, Mina. Si studiava in scuole diverse, io al liceo, lui all'Istituto nautico di Piano di Sorrento. Poi ci si trovava e si stava insieme a parlare di sport, donne, sogni e futuro. Pensava in grande, aveva in testa molte idee. Io volevo fare l'avvocato, lui era un uomo di mare. Viveva tra le onde. Si è iscritto a Economia e commercio, ma aveva dentro il suo mondo d'acqua". Gli Aponte erano armatori, controllavano una piccola flotta, racconta Castellano: "Si chiamava Libera Navigazione del Golfo e c'era una folla di parenti. Uno zio, Giovanni, durante la guerra stava attraversando il Golfo, una motovedetta tedesca gli intimò l'alt e sparò subito, lo colpì a una gamba e rimase zoppo. Frequentavo la loro famiglia, ero amico di Lella una sua cugina iscritta a Legge. Gigi studiava e lavorava sulle barche a motore. Aveva il patentino, era catturato dal mare. Gli piaceva. Era rimasto solo con la mamma, il papà era stato a Mogadiscio dove aveva un albergo. Poi si è ammalato e Gigi è rimasto orfano". Lavora sui traghetti, s'imbarca e durante una traversata conosce Rafaela, un vero colpo di fulmine, comincia così una storia che sembra presa dalla fiction Love Boat. Gigi dice agli amici: "Vado in Inghilterra". Lascia la penisola Sorrentina, le barche, il mare. Si ferma a Ginevra, poi a Bruxelles infine sulle rive del lago Lemano convola a nozze

con l'amata.

"Siamo una vera azienda italiana con un vero stile italiano", dichiara Aponte in contrasto con chi lo considera ormai elvetico, e apre i nuovi uffici a Piano di Sorrento. Nel Golfo di Napoli controlla la maggior parte dei traghetti con la Snav, la Gny (Grandi navi veloci) e la Caremar. In competizione con i Grimaldi e con la Moby di Vincenzo Onorato, con il quale aveva gestito la Tirrenia fino al 2011, la Msc ha un ruolo importante nel cabotaggio e nei trasporti passeggeri sul Tirreno e verso la Croazia sull'Adriatico. Per Msc l'Italia, dove opera da mezzo secolo e impiega 15 mila dipendenti, è il primo paese al mondo nel settore crociere e tra i principali per cargo, terminal e logistica. Ma Aponte non ha nessuna intenzione di lasciare Ginevra, città cosmopolita dove può proteggere il patrimonio (è considerato il secondo uomo più ricco della confederazione) e la propria privacy. Perché come nella tradizione degli armatori vecchio stile, la Msc è una compagnia privata a gestione familiare: al suo fianco il figlio Diego che ha studiato a Londra e si occupa dei container, la figlia Alexa che guida il settore crociere con il marito Pier Francesco Vago, milanese con una azienda nel settore dei trasporti: oggi è lui il presidente esecutivo del gruppo guidato da Gianluigi che a Napoli tutti continuano a chiamare Gigi. Nessuno conosce esattamente a quanto ammonta la ricchezza degli Aponte, secondo Forbes s'aggira sui 10,6 miliardi di dollari netti. Li ha accumulati con la cura di un self made man, cogliendo al volo le occasioni, lanciandosi in sfide ambiziose, ma mai in avventure temerarie, almeno finora. E' l'uomo che ci vuole per chiudere il ventennio nero della fu Alitalia?





Gianluigi Aponte è il fondatore della Mediterranean Shipping Company (Msc). Secondo Forbes ha, con la moglie Rafaela, un patrimonio di 106 miliardi di dollari (foto Ansa)