

L'arrivo al "Colombo" con il jet privato, poi l'incontro con Novi. Il leader di Msc chiede uno scatto su crociere e terminal

**CONTAINER**  
E' necessario far partire i lavori di tombamento della calata Bettolo e di costruzione del sesto bacino



**CROCIERE**  
Già oggi Msc scala Genova con sei navi: nel 2007 gli scali saranno 116. E la flotta arriverà a dodici unità entro il 2010

# Aponte lancia il progetto-Genova

## "Subito la Bettolo e il sesto bacino e vi riempirò di container"

**MASSIMO MINELLA**

AD ATTENDERLO, al "Colombo", c'è Giovanni Novi. Lui, Gianluigi Aponte, atterra con il suo jet privato e sale sull'auto blu del presidente dell'authority, direzione Palazzo San Giorgio. Si consuma così, lontano da occhi indiscreti, quello che si candida a diventare il re degli accordi per il porto di Genova: da una parte il broker fattosi presidente dell'authority, dall'altra l'uomo che nel '70, con cinquemila dollari, comprò una portarinfuse di seconda mano e oggi è proprietario della seconda flotta al mondo di portarinfuse, la "Msc". Aponte svela a Novi il suo "progetto Genova", un piano in due mosse capace di rimettere a nuovo la Lanterna con la forza dei suoi container e dei passeggeri imbarcati sulle sue navi da crociera. Il sigillo non cambia, è quello della Msc, che a seconda delle mosse può voler dire "Mediterranean Shipping Company" (container) o "Mediterranean Shipping Cruise" (crociere). Aponte disegna strategie chiare e, allo stesso modo, chiede a Novi impegni precisi. Perché, grazie al cielo, la crescita della flotta Msc passa (anche) da Genova, ma solo a condizione che la vecchia Lanterna si dimostri all'altezza di quanto Aponte mette sul piatto. E qui le richieste sono precise. Sul

fronte delle crociere, infatti, Msc ha già scelto Genova come "home port" delle proprie regine. La flotta salirà entro il 2010 a dodici unità, fra cui due da 130 mila tonnellate di stazza lorda, le più grandi mai commissionate da un armatore europeo. E a chi nel 2007 garantirà 116 scali e sei navi (oltre all'ammiraglia Orchestra, Musica, Sinfonia, Lirica, Melody, Rhapsody) è necessario assicurare standard qualitativi altissimi non solo sugli accosti, ma ancor di più sulla gestione degli

**Presto in servizio navi da 385 metri servono più spazi**

spazi a terra, le infrastrutture, l'accoglienza dei passeggeri.

Ma non è solo su questo versante che Genova dovrà mostrarsi all'altezza dell'offerta di Aponte. Perché se il rapporto con le crociere è ben avviato e già ricco di contenuti, la vera sfida si giocherà sui container. Qui, al momento, Msc è "solo" un cliente, importante, dello scalo genovese. Le sue fullcontainer scalano il Vte di Voltri e i servizi offerti dal terminal guidato da Saskia Kuntz sembrano soddisfare la compa-

gnia. Ma quanto Aponte spiega a Novi, prima a San Giorgio e poi al tavolo di un ristorante, è molto, molto più importante. La Msc è infatti azionista del "Consorzio Bettolo", in partnership con il Sech di Gigi Negri, leader dei terminalisti genovesi, e figura di riferimento in questo confuso momento portuale. Ma il tombamento tarda a partire per il sequestro delle macerie che dovrebbero finire dentro a calata Bettolo, trasformandola in una grande piattaforma dedicata ai container. Che garanzie può offrire Genova dal punto di vista dei tempi? Novi assicura che la situazione potrebbe sbloccarsi a breve. E questo diventa fondamentale perché, ribatte Aponte, le nuove fullcontainer già ordinate ai cantieri sono lunghe 385 metri e, in prospettiva, avranno anche bisogno di bacini di carenaggio adatti. E questa è l'altra pressante richiesta che Gianluigi Aponte sottopone a Novi. Anche su questo fronte, infatti, è necessario fare presto, dando il via alla realizzazione del sesto bacino di carenaggio. Aponte se ne torna a Ginevra, Novi resta a palazzo San Giorgio con un elenco di richieste da onorare. Tocca a lui e a lui soltanto far partire il tombamento della Bettolo e i lavori del sesto bacino di carenaggio. Opere fondamentali. Non solo per assicurarsi navi e container di Msc.

**il personaggio**

## Tutto iniziò con cinquemila dollari

ALL'INIZIO erano cinquemila dollari. Non uno di più. Ma era quanto bastava per comprare una portarinfuse di seconda mano. Correva l'anno 1970 e iniziava allora la carriera armatoriale del comandante Gianluigi Aponte. Uno che le navi fino a quel momento le aveva portate in giro per il mondo e che ora cominciava a farle navigare sotto le sue insegne, quelle della "Mediterranean Shipping Com-



Gianluigi Aponte

pany", la Msc. Oggi la compagnia, che non ha mai lasciato la sua sede di Ginevra, di navi (portarinfuse) ne ha 326, seconda forza al mondo per capacità di trasporto di teus (un milione e 62 mila) e per numero di container movimentati dopo la danese

Maersk. Una crescita avvenuta senza mai acquisire altre compagnie e attraverso fusioni, ma sempre reinvestendo i profitti in altre navi.