



La galassia MSC

Storia di una famiglia che
sta conquistando il mondo



Sommario

1. Non solo crociere	3
2. Le casse d'Oltralpe	8
3. Le relazioni pericolose con la politica	14
4. MSC alfiere della globalizzazione 2.0?	16
Conclusioni	18
Note	20

1. Non solo crociere

“Un mondo di scoperte con MSC Crociere”. Lo slogan è accattivante, così come il racconto di quanto è speciale l’esperienza su una delle gigantesche navi della società crocieristica più famosa d’Italia.



Una flotta composta da 18 mega-imbarcazioni, tra cui spicca la nuova ammiraglia Virtuosa, lunga 331 metri, larga 43 e da oltre 180mila tonnellate di stazza, capace di ospitare fino a 6.334 passeggeri distribuiti in 2.440 cabine. Palazzi galleggianti che fanno la gioia dei vacanzieri ma scatenano anche sentite proteste, come quelle che hanno convinto il governo italiano a vietare il loro approdo a Venezia dall’agosto 2021. Le navi da crociera nel 2019 hanno garantito profitti per 405 milioni di euro¹, con un numero di passeggeri che solo in Italia ha toccato i quattro milioni di persone, fisiologicamente calati in modo drastico nell’*annus horribilis* pandemico del 2020 – ma già in risalita nel 2021.

Inoltre, grazie a una serie di acquisizioni, negli ultimi anni il gruppo MSC ha allargato i suoi orizzonti al trasporto-passeggeri, con le annessioni di società italiane del settore come Snav e Gnv. Poi se siete appassionati di calcio

avrete notato che il logo della MSC compare sulle maglie del Napoli e nel passato ha fatto bella mostra di sé su quelle di Milan, Juventus e Sampdoria. Ma MSC è anche uno degli sponsor ufficiali del Paris Saint Germain, club tra i più ricchi del Pianeta. Un chiaro segnale di quanto la società sia ben affermata e conosciuta globalmente.

La vera scoperta per i non addetti ai lavori però è che MSC fonda il suo business non solo e non tanto sulle crociere, ma sul trasporto marittimo globale, dove ormai è divenuta una super potenza. Secondo la classifica stilata da Alphaliner², che analizza le flotte degli operatori del trasporto globale di container, a marzo del 2021 MSC era la seconda compagnia al mondo dietro la danese Maersk, con una quota di mercato pari al 16,7%, aumentata notevolmente negli ultimi anni e sempre più vicina a quella della stessa Maersk (17,1%)³.

Testi: Elena Gerebizza e Filippo Taglieri
Editing: Luca Manes
Illustrazioni e infografiche: Gabriel Vigorito
Grafica: Carlo Dojmi di Delupis

Prodotto da ReCommon
www.recommon.org | info@recommon.org

Testi chiusi a novembre 2021



Porto di Genova,
Foto © Daniela Sala/ReCommon

La parte del colosso della famiglia Aponte che si occupa di shipping possiede ormai 574 navi, con entrate stimate intorno ai 25.19 miliardi di dollari⁴.

Sul proprio rapporto sostenibilità infatti il gruppo Msc si rappresenta nella sua interezza, descrivendosi: “Oggi il Gruppo MSC è composto dalla Divisione Cargo (MSC Mediterranean Shipping Company, MEDLOG, TiL) e dalla Divisione Passeggeri (MSC Crociere, GNV, SNAV), con oltre 70mila dipendenti per le sue operazioni e attività offshore e onshore, che vanno ben oltre i servizi cargo. Con investimenti in terminali in alcuni dei principali hub di spedizione e porti del mondo, soluzioni logistiche integrate che si estendono in tutto il mondo su strada, ferrovia e mare, nonché traghetti e crociere di lusso pluripremiate”. Il finale di questo breve quanto esplicativo manifesto è un po’ la sintesi dell’espansione globale dell’azienda: “MSC collega veramente le popolazioni e i paesi del mondo”.⁵

Il fondatore

Il fondatore del gigante MSC è Gianluigi Aponte, oggi uno degli uomini più ricchi al mondo⁶. Nato a Sant’Agnello (Na) il 27 giugno 1940 da una famiglia che già dall’inizio del secolo scorso gestiva piccole imbarcazioni che trasportavano uomini e merci tra Napoli Calata Porto, Massa e Sorrento. Prima della seconda guerra mondiale, i suoi genitori si trasferirono nella Somalia italiana, dove aprirono un’attività alberghiera. In seguito alla morte del padre a Mogadiscio, Gianluigi rientra a Sorrento assieme alla madre Gina Gatti. Completato l’istituto nautico, conosce Rafaela Diamant, figlia del banchiere Svizzero Dominique Diamant, e si trasferisce a Ginevra. Qui, dopo una breve esperienza in una banca di investimento, fonda la sua prima società di trasporto marittimo assieme al suocero, che diventa socio in affari⁷, e inizia il suo business nei trasporti sulla rotta che collega l’Italia con la Somalia. La prima nave per il trasporto merci della MSC si chiamerà Patricia, come la moglie del suo socio⁸, mentre la seconda

prenderà il nome della moglie Rafaela. Siamo nel 1970, e quella Mediterranean Shipping allargherà in pochi anni la propria flotta e le rotte, divenendo nel tempo il colosso MSC.

Una struttura complessa

Insomma, ne ha fatta di strada il “capostipite” Gianluigi Aponte. Alla prima società registrata in un’epoca ormai veramente lontana se ne sono aggiunte una miriade. Un intrico che si dipana tra Ginevra (dove si trova la casa madre del gruppo), Napoli e la sua provincia e un ampio spettro di giurisdizioni in giro per il mondo. Proviamo a fare un po’ d’ordine, partendo dal vertice della piramide immaginaria costruita dagli Aponte.

Al centro dell’impero MSC c’è una holding registrata in Svizzera, Mediterranean Shipping Company Holding SA, che a sua volta controlla due società, la MSC Cruises SA, anch’essa registrata in Svizzera, e la SAS Shipping Agencies Services (CY) LTD, registrata a Cipro. Questa controlla a sua volta la SAS Shipping Agencies Services Sarl, registrata in Lussemburgo. Quattro veicoli sottostanti alla legislazione di tre paesi, la Svizzera, il Lussemburgo e Cipro, con giurisdizioni tra le più opache del Vecchio Continente.

Tra le centinaia di società del gruppo Msc, una delle più importanti in termini di fatturato è TIL – Terminal Investment Limited, tra le più grandi aziende al mondo nel settore dei terminal portuali. Presente in 29 nazioni sparse nei cinque continenti⁹, TIL controlla 54 terminal per un totale di oltre 45 milioni di TEU¹⁰ movimentati ogni anno. È presente ad Anversa, Singapore, Long Beach, Ningbo, Newark, Bremerhaven e Rotterdam. Ovvero 7 dei 25 porti più attivi al mondo per volumi di merce movimentata.

Anche nel mercato portuale italiano MSC ha una posizione rilevante. Attraverso TIL il gruppo controlla¹¹ un terminal nel porto italiano di Gioia Tauro e anche in quello di Genova. Diversi altri

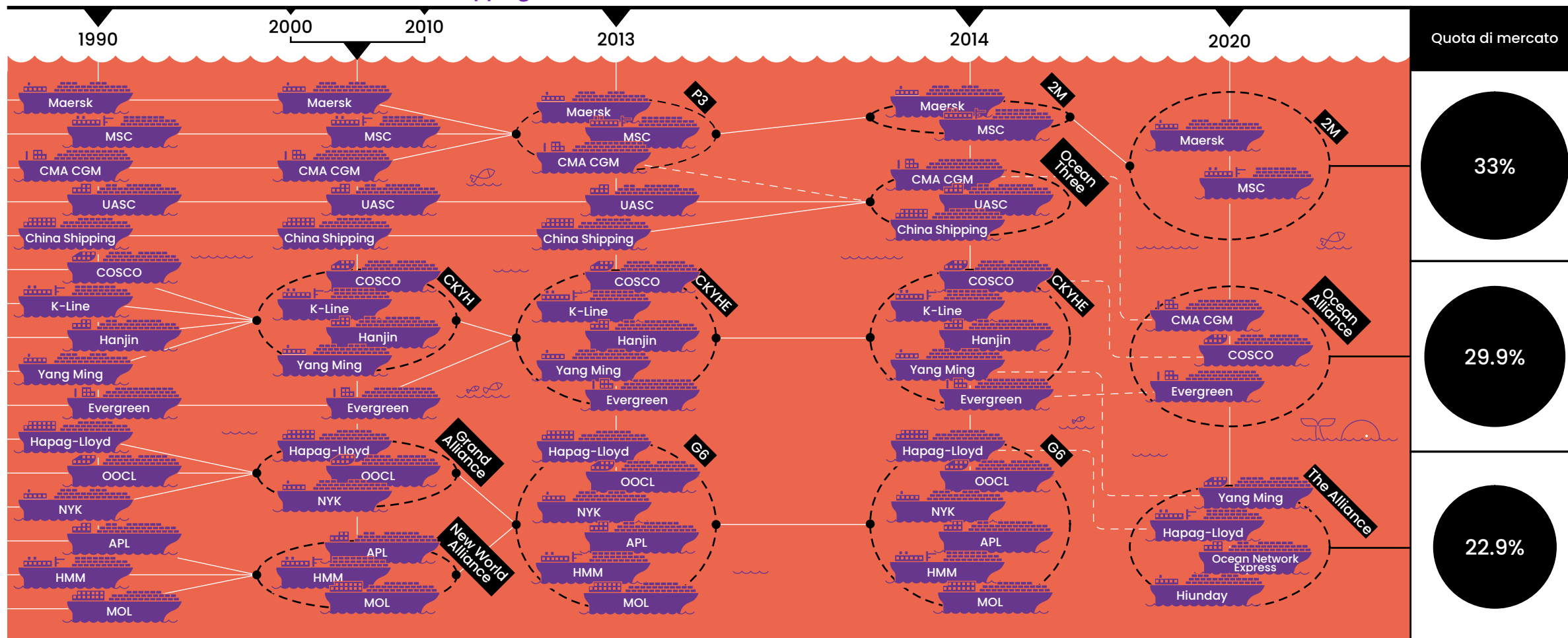


Gianluigi Aponte,
Foto © Rcdsouza19
Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0

terminali portuali – e non solo - sono controllati tramite la **Marinvest Srl**¹², società con sede a Napoli e controllata del gruppo MSC. Marinvest è azionista di maggioranza del Terminal Intermodale di Venezia, ma anche della società che opera due dei principali terminal del Porto di Napoli (CO.NA.TE.CO) e del La Spezia Container Terminal, del quale detiene “solo” il 40%¹³. Marinvest controlla anche diversi terminal negli scali di Civitavecchia, Catania, Brindisi e controlla anche buona parte del business **crociere** di MSC nel Mediterraneo, tramite la già citata MSC Crociere.

Medlog è invece il braccio logistico di MSC. Presente in 70 paesi, la società dichiara¹⁴ di gestire ogni anno più di 12 milioni di TEU ed è uno dei maggiori fornitori al mondo di servizi logistici marittimi e di trasporto su terra. Ma non è finita qui. Il gruppo controlla anche alcune delle principali **agenzie viaggi** italiane tramite la Bluvacanze Spa a cui fanno capo la Going e la Cisalpina Tours.

Processo di concentrazione nel settore dello shipping dal 1990 al 2020



Fonte dei dati: <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/coronavirus-e-shipping-corsa-ai-ripari-la-tempesta-perfetta-25802>

Lo scacchiere globale

Il risikio dei trasporti globali, o *shipping*, se vogliamo usare la dicitura inglese ormai diffusa anche in Italia, vede MSC giocare un ruolo da protagonista assoluta e in crescente espansione.

A livello europeo, tra il 2000 e il 2010 si sono composte tre alleanze tra attori continentali: la Grand Alliance, la CKYH Alliance e la New World Alliance, che rappresentavano quasi il 50% della forza marittima mondiale. I principali attori del settore, però, Maersk, MSC e CMA-CGM erano a

quell'epoca ancora da soli. Nel giugno 2013 si sono unite in un'alleanza globale chiamata Rete P3, che vedeva Maersk al 42%, MSC al 34% e CMA-CGM al 24%, pur avendo tutti e tre i gruppi una identità commerciale indipendente. In risposta a P3 è nata la G6, composta da APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, MOL, NYK e OOCL, mentre la CKYH si allargava con l'ingresso di Evergreen diventando CKYHE.

Nel 2014 la P3 diventava M2, per l'estromissione della CMA-CGM dall'alleanza, mentre Maersk e

MSC iniziavano un percorso di condivisione di alcune navi. In risposta CMA-CGM si univa con la United Arab Shipping Company e la CSCL cinese. La concentrazione come tendenza non è prerogativa del trasporto marittimo, anzi. Questo sistema di alleanze ci fa però vedere come in questo settore si sia andato determinando un vero e proprio oligopolio. Ancora di più in seguito alle continue fusioni che dal 2017 hanno caratterizzato gli ultimi anni, in una dinamica che, come ci ricorda Andrea Bottalico, ricercatore di sociologia dei processi economici e del lavoro, è quella

del pesce grande che mangia il pesce piccolo, aumentando chiaramente la forza contrattuale di pochi grandi gruppi che controllano l'intera catena del valore¹⁵.

2. Le casse d'Oltralpe

Come visto, il gruppo ha società sparse in tutto il mondo, ma le aziende capogruppo, quelle che raccolgono i dati finanziari di tutte le controllate sparpagliate per il globo, sono concentrate in Svizzera, nazione in cui le agevolazioni fiscali sono molto generose.

Secondo l'ultimo Corporate Tax Heaven Index¹⁶, la classifica dei paradisi fiscali stilata ogni due anni da Tax Justice Network, la Confederazione elvetica è infatti al quinto posto a livello mondiale dopo Isole Vergini Britanniche, Cayman, Bermuda e Olanda. Ma la Svizzera ha un'altra particolarità: le sue leggi permettono alle società di capitali di non dover pubblicare né i nomi degli azionisti né i bilanci finanziari. Insomma, nonostante la sua presenza crescente a livello mondiale, del gruppo MSC si sa pochissimo.

I pochi dati pubblici a disposizione dicono solo che la cassaforte della famiglia Aponte si chiama Msc Mediterranean Shipping Company Holding SA. È una società anonima con sede a Ginevra e un capitale sociale di 27,5 milioni di franchi

svizzeri. È stata fondata nel 1976 e ha cambiato più volte nome, fino a quello attuale. Il presidente è Gianluigi Aponte, i suoi vice sono i due figli, Diego¹⁷ e Alexa, mentre a occuparsi della revisione contabile attualmente è la filiale svizzera della multinazionale Ernst & Young.

Impossibile sapere quale siano il fatturato e gli utili della holding svizzera degli Aponte, così come il giro d'affari complessivo del gruppo. Per avere un'idea si possono prendere come riferimento i dati finanziari della Maersk¹⁸, primo operatore al mondo nel settore del trasporto marittimo di container: il gigante danese, la cui quota di mercato come sappiamo è di poco superiore a quella di MSC, nel 2020 ha registrato un fatturato complessivo di 39,7 miliardi di dollari, in aumento rispetto al 2019 nonostante la crisi economica provocata dalla pandemia Covid-19.

Gli unici dati finanziari pubblicati sui propri siti internet dal gruppo MSC sono invece quelli di alcune singole attività, in particolare quella delle navi da crociera. La divisione fa capo alla società anonima svizzera MSC Cruises SA, a sua volta controllata dalla cassaforte di famiglia Msc Mediterranean Shipping Company Holding SA.

MSC Cruises SA è stata fondata il 7 marzo del 2006, ha sede a Ginevra e ha un capitale sociale di 250mila franchi. A presiederla è Pierfrancesco Vago, genero di Gianluigi Aponte e suo manager di stretta fiducia, presente nei cda di decine di aziende del gruppo. Gianluigi Aponte risulta vice presidente, mentre la figlia Alexa (moglie di



La nave porta container MSC Tina nel porto di Felixstowe - Suffolk
Foto di John Fielding, CC BY 2.0

Vago) è registrata come segretaria. La revisione contabile è affidata alla filiale ginevrina di Kpmg.

Secondo l'ultimo bilancio¹⁹ pubblicato sul sito aziendale da MSC Cruises SA, nel 2019 il fatturato è stato di 3,2 miliardi di euro, in aumento del 18% rispetto all'anno precedente, con un utile netto di 405 milioni, in crescita del 16% rispetto al 2018. Le imposte pagate sul reddito societario sono state pari a 5,7 milioni di euro. Facendo il conto della serva, significherebbe che MSC Cruises SA ha pagato un'aliquota effettiva dell'1,4%.

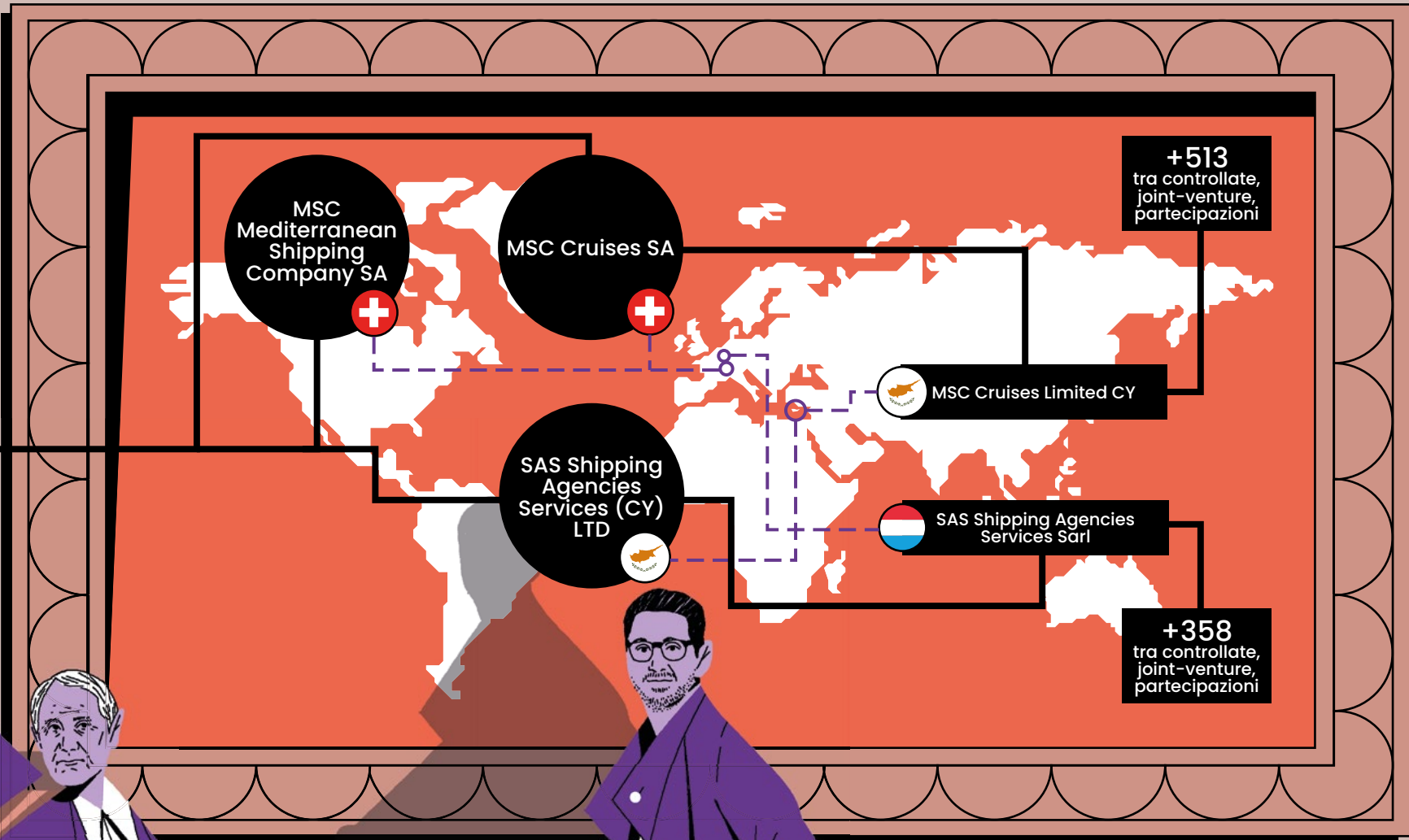
Il bilancio di MSC Cruises SA fornisce anche altre informazioni interessanti per comprendere meglio l'architettura del gruppo. Dal punto di vista

societario, il settore delle crociere è costituito da almeno 77 entità tra controllate, joint ventures e imprese in cui la famiglia Aponte ha una quota di minoranza. Queste società sono dislocate in varie nazioni del mondo tra cui l'Italia (pag 74 del bilancio). Le attività che svolgono sono le più svariate: dalla distribuzione del cibo ai passeggeri ai terminal per l'attracco delle navi da crociera, dalle agenzie-viaggi fino alla gestione di un'isola privata alle Bahamas (Msc Ocean Cay Ltd). Buona parte di queste 77 aziende (31) è registrata a Panama, altra nazione che garantisce imposte bassissime, anonimato e scarsi controlli.

Impossibile sapere quale siano il fatturato e gli utili della holding svizzera degli Aponte, così come il giro d'affari complessivo del gruppo.



MSC Mediterranean Shipping Company Holding SA

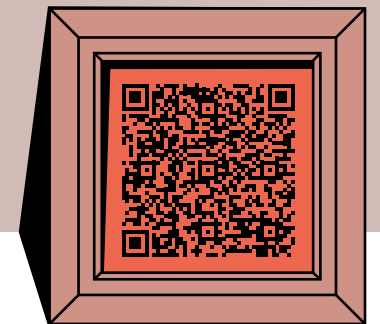


+513
tra controllate,
joint-venture,
partecipazioni

+358
tra controllate,
joint-venture,
partecipazioni



Inquadra il Qr-code per
vedere l'intera genealogia
societaria della MSC.



Il filo rosso tra Cipro e Lussemburgo

Come detto, quello delle crociere rappresenta solo una parte del giro d'affari del gruppo della famiglia Aponte, sebbene non piccola visto che parliamo di 3,2 miliardi di euro di fatturato. Il resto del business – cioè principalmente logistica e altri tipi di trasporto marittimo - fa capo in ultima istanza sempre alla cassaforte svizzera Msc Mediterranean Shipping Company Holding SA, ma attraverso un altro percorso.

La banca dati “Orbis, Bureau van Dijk” non fornisce dati economici sulla cipriota MSC Cruises Ltd, società registrata a Limassol, ma ci mostra la struttura di controllo attraverso cui la svizzera Msc Mediterranean Shipping Company Holding SA controlla con il 100% delle quote di una lussemburghese, passando però per Cipro. A Limassol²⁰ è infatti registrata dal 2009 la SAS Shipping Agencies Services (CY) Limited, controllata al 100% dalla svizzera Mediterranean Shipping Company SA.

I dati pubblici dicono che gli amministratori del veicolo cipriota²¹ sono due: Stuart George Michael McBride e Mario Aponte. McBride, britannico



Suddivisione amministrativa di Cipro, DaniDF1995, CC BY-SA 2.5, Wikimedia Commons

classe 1961²², risiede a Cipro e amministra diverse altre imprese anonime in giro per il mondo, tra cui – fino al 2015 – tre società maltesi²³ censite nell'archivio dei Paradise Papers. Mario Aponte risulta invece tra gli amministratori della maltese Msc Malta Seafares Company Limited, anch'essa presente nell'archivio dei Paradise Papers²⁴.

Anche la SAS Shipping Agencies Services (CY) Limited, come l'altra cipriota MSC Cruises Ltd, è amministrata da Stuart George Michael McBride e Mario Aponte. La holding operativa più importante degli Aponte, come detto, si



Sede MSC a Cipro.
Foto Luca Manes/ReCommon

trova però in Lussemburgo ed è la SAS Shipping Agencies Services Sarl.

SAS Shipping Agencies Services Sarl, le cui quote sono in mano alla cipriota SAS Shipping Agencies Services (CY) Limited, è stata costituita nel 2005, prima si chiamava United Agencies SAS. Ad amministrarla è Emmanuel Reveillaud²⁵, avvocato francese classe 1971, partner dello studio legale lussemburghese Kaufhold & Reveillaud.

I beneficiari ultimi della SAS Shipping Agencies Services Sarl sono però solo due persone: Gianluigi Aponte e la moglie, Rafaela Diamant. Lo dice il registro commerciale del Regno Unito²⁶, fornendo per la prima volta un dato certo sui proprietari del colosso dei mari.

SAS Shipping Agencies Services Sarl controlla indirettamente molte attività del gruppo MSC attraverso uno schema societario complesso. Fanno infatti capo alla holding lussemburghese tre sub-holding, le quali a loro volta hanno sotto di loro 358 aziende. Di queste ultime, 283 sono imprese di cui MSC detiene una quota di controllo, 36 sono joint ventures e altre 39 sono imprese in cui la famiglia Aponte è proprietaria di un pacchetto azionario di minoranza relativa.

Le tre sub-holding si chiamano: Medlog SA, registrata in Svizzera; United Agencies Limited SA, registrata in Svizzera; Terminal Holding Limited Sarl, registrata in Lussemburgo.

Il bilancio di SAS Shipping Agencies Services Sarl non dice molto a proposito delle attività svolte dalle centinaia di filiali controllate. Si limita a un breve riassunto che fa capire però l'importanza della holding lussemburghese, il cui bilancio consolida molte delle attività del gruppo MSC: le agenzie marittime sparse per il mondo, il business dei container raggruppate sotto Terminal Holding Limited Sarl, la logistica di terra gestita attraverso Medlog SA, le attività dei traghetti che fanno capo all'italiana Marininvest Srl, le agenzie di viaggio italiane raggruppate sotto la Bluvacanze Spa (recentemente per una ristrutturazione interna Bluvacanze e le sue controllate sono passate sotto



Cipro
Foto Luca Manes/ReCommon

il settore croceristico, MSC Cruises SA), l'affitto di container svolta tramite l'olandese WEC Holding BV.

Il bilancio consolidato di SAS Shipping Agencies Services Sarl, che include dunque tutti i dati delle 358 aziende citate sopra, fornisce alcuni numeri che suggeriscono un fatto: la holding lussemburghese, per quanto importante, non comprende tutte le attività del gruppo. I dipendenti registrati nel 2019 sono 29.176: nemmeno la metà rispetto ai 70mila lavoratori totali che Msc dichiara sul suo sito internet. Il fatturato registrato nel 2019 è stato di 5,1 miliardi di dollari (nel 2018 era stato di 4 miliardi di dollari): molto lontano dai quasi 40 miliardi dichiarati dalla concorrente Maersk a livello complessivo.

Di certo c'è un fatto: SAS Shipping Agencies Services Sarl, si legge nel bilancio chiuso il 30 maggio del 2020, “non ha sperimentato alcun disturbo particolare per i suoi affari” in relazione al Covid-19.

3. Le relazioni pericolose con la politica

MSC opera sullo scacchiere mondiale ma, come abbiamo potuto ben comprendere, ha senza dubbio dei “paesi d’elezione”.

Tra questi c’è la Francia. La Chantiers de l’Atlantique (società controllata dallo stato all’84%) ha costruito negli ultimi vent’anni ben quindici navi per MSC²⁷, che ha beneficiato dal 2013 del sostegno della SFIL – Société de financement local, la banca pubblica francese per lo sviluppo.

Non è solo attraverso la SFIL, però, che MSC si è guadagnata il diritto al denaro pubblico francese. Nel 2009 infatti, nel pieno di una crisi mondiale, il patron Aponte fu aiutato dalla Coface la società che si occupava del credito all’esportazione per le imprese francesi, che coprì parte dei prestiti bancari relativi alla costruzione della MSC Fantastica, garantendo un interesse agevolato sul prestito da 400 milioni di euro concesso all’azienda dalla banca francese Crédit Agricole²⁸. La commessa per la costruzione della nave arrivò in un momento di crisi per i cantieri Saint-Nazaire e la STX France, poi divenuta Chantiers de l’Atlantique, che necessitò anch’essa di un intervento da parte dello stato francese. Come emerge da un rapporto della Corte dei Conti francese del 2017,

e riportato dalla testata francese Mediapart, l’allora ministro delle Finanze Pierre Moscovici dovette chiedere alla Cassa dei Depositi francese di rifinanziare, in via eccezionale, la costruzione delle navi con una cifra di 588 milioni di euro sotto forma di rifinanziamento del prestito e il rifinanziamento per 892 milioni di euro come credito all’esportazione²⁹.

Da quel momento, ottenute condizioni così favorevoli, MSC ha continuato a ordinare navi ai cantieri nazionali francesi: dieci, nel 2014, garantendo di fatto agli stessi cantieri la sopravvivenza per lungo tempo, in cambio di un finanziamento “su misura”, che ha dato tra l’altro alla SFIL la *mission* che tuttora ricopre. Il responsabile del finanziamento pubblico, e vicedirettore del gabinetto di Pierre Moscovici era Alexis Kohler, poi divenuto segretario generale del presidente della Repubblica Emmanuel Macron. Kohler è sotto indagine a seguito di due denunce presentate dell’associazione Anticor, a loro volta partite da un’inchiesta del sito d’informazione transalpino Mediapart. Il lavoro giornalistico ha messo in luce il possibile conflitto di interessi del segretario generale dell’Eliseo, Alexis Kohler, la cui madre sarebbe cugina di Rafaela Aponte- Diamant³⁰, la moglie di Gianluigi, e uno dei principali clienti dei cantieri navali di Saint-Nazaire, per l’appunto la MSC. Tra il 2010 e il 2012 Kohler siede nel consiglio di sorveglianza del porto di Le Havre, come rappresentante dell’Agenzia delle partecipazioni dello stato (Ape). Il sindaco della città a nord della Francia



era Edouard Philippe, ex primo Ministro francese. Kohler avrebbe firmato in quegli anni degli accordi che riguardano la società di gestione del porto di Le Havre (Gpmh - Grand port maritime du Havre) e Terminal Normandie Msc (Tnmsc) parte del gruppo MSC.

Kohler è rimasto direttore aggiunto nel gabinetto del ministro dell’Economia e delle finanze anche quando a Moscovici è succeduto, dal 2014 al 2016, Macron – del quale come visto è poi divenuto segretario particolare con il passaggio all’Eliseo. In quei tre anni, Kohler ha continuato a occuparsi del dossier Stx - Saint Nazaire, divenendone al contempo rettore finanziario. A quanto sostiene Mediapart, in base a quegli accordi così controversi MSC avrebbe tratto un beneficio di 2,6 miliardi di euro³¹.

Altra vicenda spinosa riguarda il “caso Universiadi” a Napoli. Un’inchiesta³² del 2019 che ha visto indagati il vicepresidente della giunta regionale campana Fulvio Bonavita, il patron

Gianluigi Aponte, il commissario straordinario per le Universiadi napoletane Gianluca Basile, il general manager di MSC Aureliano Cicala e il presidente del comitato esecutivo della Federazione dello sport universitario Lorenzo Lentini. I capi d’accusa sono concorso in corruzione e turbata libertà del procedimento. Al centro delle indagini la scelta della location che avrebbe ospitato le migliaia di partecipanti in

arrivo da tutto il mondo per partecipare alle Universiadi svoltesi a Napoli dal 3 al 14 luglio 2020. Il primo bando di gara per ospitare gli atleti sulle navi fu avviato nel 2017 dall’ARU, l’Agenzia regionale

per le Universiadi, sotto il controllo della Regione. Ad aggiudicarselo MSC. L’idea di un “villaggio galleggiante” per ospitare gli atleti aveva sollevato non poche polemiche, tanto che il commissario straordinario dell’epoca, Luisa Latella, spinta da pressioni provenienti anche dal neo insediato primo governo guidato da Giuseppe Conte si era dimessa, dopo aver pubblicamente mostrato il proprio dissenso^{33,34}.

Altra vicenda spinosa riguarda il “caso Universiadi” a Napoli

4. MSC alfiere della globalizzazione 2.0?

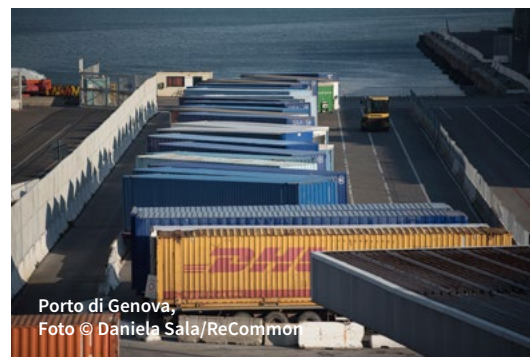
La globalizzazione 2.0 rilanciata dal recente G20 sembra fatta su misura per i giganti dello shipping globale come MSC.

Un modello di sviluppo che amplifica le disuguaglianze, anziché ridurle, favorendo l'accumulazione di ricchezza a solo vantaggio di un'élite sempre più ristretta. Non c'è nessuna spectre globale, sia chiaro: è il modello voluto dal capitale che si è imposto a una politica che non vede oltre la fine del proprio mandato elettorale, incapace di distinguere interessi privatistici da interesse collettivo. E che confonde la crescita del commercio globale con un promesso benessere diffuso che finora questo sistema non è riuscito a generare. Crescita che nei prossimi anni rischia di avere effetti ancora più estremi non solo di ingiustizia sociale, sfruttamento, violenza, ma anche in termini di sostenibilità globale e di impatti sulla crisi climatica.

La grande trasformazione di flotte intere di navi cargo e turistiche in "navi bianche", "pulite" perché alimentate a gas fossile, e in un futuro (chissà se prossimo o remoto) a ammoniaca o a idrogeno, è tutt'altro che sostenibile. Al contrario, viene utilizzata per giustificare la costruzione di nuovi depositi di LNG (gas naturale liquido) lungo le coste italiane e di altri paesi del Mediterraneo e del mondo intero.

Nel frattempo la filiera si allunga e penetra fino a territori geograficamente lontani dai porti, ma concettualmente parte della stessa linea di produzione del "just-in-time" globale. Così ad esempio l'interporto di Genova potrebbe estendersi fino alla Cortenuova freight station, nel bergamasco, dove un'ex acciaieria è diventata il cuore di un nuovo polo logistico sviluppatosi negli anni, che vede tra i suoi azionisti la Medlog, parte del gruppo MSC³⁵.

Il porto di Genova dal canto suo è sempre più stritolato nella morsa di un sistema dei trasporti al collasso tra traffico urbano, extraurbano e camion che trasportano su gomma – sì, su gomma! - i milioni di TEU che arrivano ogni anno via mare fino ai suoi terminal. Così l'Autorità di sistema portuale e le altre istituzioni si sono spese per fare in modo che la nuova diga foranea venisse percepita dalla popolazione come la vera svolta per il futuro della città. La diga infatti dovrebbe permettere l'arrivo a Genova di navi



cargo tra le più grandi al mondo, alla stregua della famosa Evergreen che ha fatto parlare di se per avere bloccato per settimane il canale di Suez, lunghe 400 metri e con capacità di oltre 20mila TEU, che necessitano fondali profondi e terminal attrezzati con gru di quasi cento metri di altezza. Così mentre lo sviluppo della ferrovia rimane una chimera, i limiti fisici della città sono sempre più sotto pressione. Tutto in nome del commercio globale che è "obbligato" a crescere, e che a Genova converge nelle mani di una grande azienda, la MSC.

Tra luci e ombre, il settore dello shipping è tra quelli usciti meglio dalla pandemia. Msc e Maersk ne sono l'esempio: le due società hanno saputo sfruttare al meglio sia la posizione di oligopolio de facto che la loro particolare posizione di leader della tratta far east (quella, per intenderci, che collega Europa e Cina piuttosto che Stati

Uniti e Cina) per rafforzarsi anche attraverso il complesso fenomeno del *blank sailing*. Ovvero i due *player*, e di conseguenza anche tutte le altre *competitor*, hanno drasticamente ridotto le navi su queste tratte riducendo di conseguenza i posti container a livello mondiale, creando una rapida ascesa dei prezzi dei noli, con un picco a maggio 2020 di +682%, e assestandosi su aumenti medi del 400%³⁶. Il fenomeno è in leggera riduzione, tuttavia non possiamo escludere che abbia un'enorme ricaduta su tutti i settori dell'economia, generando inflazione per tutti, ma enorme ricchezza per le holding.³⁷

Conclusioni

«Come tutti sanno, Msc è sempre cresciuta organicamente e continuerà in questa direzione per preservare la propria cultura, il proprio spirito e il proprio patrimonio umano»³⁸.

Questa recente dichiarazione del patron Aponte la dice lunga sullo strapotere di questa multinazionale italo-svizzera, con il cuore a Sorrento e la cassaforte in territorio elvetico. Protagonista di una maestosa cavalcata che in soli 50 anni ha portato la famiglia Aponte dalla piccola attività (due sole navi) alla leadership globale dello shipping, permettendo di determinare i costi globali dei noli container, ma anche le infrastrutture portuali che uno stato, in questo caso l'Italia, dovrà costruire (come ad esempio la diga di Genova³⁹).

Lo stesso strapotere vorrebbe riguardare anche l'ambito del lavoro ai terminal, sulle navi, e non solo. Spesso in questi anni le multinazionali dello shipping hanno abusato di strumenti emergenziali, come il meccanismo dell'autoproduzione⁴⁰, per demansionare e spremere la forza lavoro, senza che i governi riuscissero a fare la voce grossa e sanzionare i giganti del trasporto merci su scala globale. Al contrario, e non è una sorpresa, hanno chiuso un occhio lasciando i lavoratori da soli nella gestione

di relazioni di potere complesse e sbilanciate.

Lo stesso può dirsi per il rispetto dell'ambiente: siamo di fronte a un agglomerato di grandi aziende che dimostrano di saper fare cartello per alzare il prezzo dei noli container, ma del tutto incapaci di creare un piano concreto e coerente di transizione ecologica. Al contrario, le stesse aziende sono tra i primi sostenitori di grandi opere riconducibili allo schema dei mega-corridoi infrastrutturali, come l'allargamento dei porti, l'espansione di poli della logistica, la costruzione di autostrade e ferrovie che favoriscano l'accesso a zone incontaminate del pianeta, e tutto ciò che possa permettere l'ennesima, e fuori luogo, accelerazione della circolazione globale delle merci.

Il sogno della famiglia Aponte è destinato a continuare coprendo tutta la filiera della logistica, se non vengono messi dei limiti. Ad esempio aprendo spazi democratici per decidere di quali infrastrutture abbiamo bisogno per costruire l'economia di domani, più sostenibile e svincolata dai combustibili fossili. Ma anche per ridiscutere quali dovrebbero essere i vantaggi per la collettività di questa incredibile deregulation. Siamo davvero sicuri che la ricetta delle zone economiche speciali e della riduzione della tassazione per le grandi aziende porti davvero dei vantaggi per i territori? O questo modello è lo stesso che ci ha portato alla situazione di crisi che stiamo vivendo, aumentando la disparità sociale e trattando ambiente e clima come delle semplici "esternalità"? Se i grandi interessi privati potranno gestire tutta la filiera fino a ridisegnare i territori, chi tutelerà gli interessi della collettività?

Note

1 Nel 2020 i numeri certificano una perdita netta di 939 milioni, giustificata dalla contingenza avversa legata alla pandemia di Covid19.

2 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> https://www.joc.com/maritime-news/container-lines/maersk-line/maersk-posts-29-billion-2020-profit-expects-even-stronger-2021_20210210.html

3 Shipping update, SRM, 2021

4 <https://maritime-zone.com/en/news/view/top-10-shipping-companies-in-the-world-2020#msc>

5 <https://www.msc.com/ven/news/2020-september/msc-publishes-annual-sustainability-report-2019>

6 <https://www.forbes.com/profile/gianluigi-rafaela-aponte/>

7 <http://www.veus-shipping.com/2016/11/msc-crociera-feiert-100-kreuzfahrtenlauf-im-hamburger-hafen/>

8 <http://www.veus-shipping.com/2016/11/msc-crociera-feiert-100-kreuzfahrtenlauf-im-hamburger-hafen/>

9 <https://www.msc.com/terminal-investment-limited-til>

10 Un TEU, acronimo di twenty-foot equivalent unit, corrisponde a un container standard lungo 6,1 metri.

11 <https://www.tilgroup.com/terminals/af>

12 <https://ilmanifesto.it/nella-pandemia-la-bolla-del-transporto-navale/>

13 <https://www.shippingitaly.it/2020/08/18/2019-anno-ricco-per-le-attivita-italiane-di-aponte-utile-di-quasi-23-milioni-per-marinvest/>

14 <https://www.msc.com/medlog>

15 Shipping e dittatura della logistica, Omissis, Febbraio 2021 <https://www.recommon.org/shipping-e-dittatura-della-logistica/>

16 <https://cthi.taxjustice.net/en/>

17 <https://gw.geneanet.org/wikifrat?lang=en&pz=renee+dawn&nz=de+joussineau+de+tourdonnet&p=diego&n=aponte>

18 <https://www.maersk.com/news/articles/2021/02/10/ap-moller-maersk-delivers-strong-transformation-progress-and-results-2020>

19 <http://m.msccruises.com/en-gl/Mobile/Assets/MSc%20Cruises%20Annual%20report%202019.pdf>

20 Limassol viene ironicamente chiamata "Limassolgrad" per la forte presenza di imprenditori russi, che hanno fatto di Cipro il loro "paradiso fiscale d'elezione".

21 <https://efiling.drcor.mcit.gov.cy/DrcorPublic/SearchResults.aspx?name=%25&number=249225&searchtype=opt-StartMatch&index=1&lang=EN&tname=%25&sc=1>

22 <https://find-and-update.company-information.service.gov.uk/officers/elcVoaGs7qKqry3stiD1sDRRclE/appointments>

23 <https://offshoreleaks.icij.org/nodes/56048644>

24 I Paradise Papers sono un insieme di 13,4 milioni di documenti riservati relativi ad investimenti offshore che sono stati scoperti nel 2017 dal quotidiano tedesco Süddeutsche Zeitung. Il giornale li ha condivisi con l'International Consortium of Investigative Journalism. I documenti appartengono allo studio legale offshore Appleby, con sede alle isole Bermuda datati tra il 1950 ed il 2016.

25 www.kaufholdreveillaud.lu/index.php/lawyers/emmanuel-reveillaud/

26 <https://find-and-update.company-information.service.gov.uk/company/01345236/persons-with-significant-control>

27 https://motori.ilmessaggero.it/nautica/msc_crociera_commissa_2_miliardi_euro_chantiers_de_l_atlantique_due_navi_gnl-4995941.html

28 https://st.ilssole24ore.com/art/notizie/2010-07-23/sara-costruita-francia-fantastica-181034_PRN.shtml

29 <https://www.mediapart.fr/journal/economie/200120/commandes-de-paquebots-l-armateur-msc-aime-l-ar>

gent-public-francais

30 https://fr.wikipedia.org/wiki/Alexis_Kohler

31 <https://www.mediapart.fr/journal/france/260620/affaire-kohler-l-ardoise-de-msc-s-eleve-26-milliards-d-euros-pour-l-etat>

32 https://www.ansa.it/campania/notizie/2019/11/15/universiadi-indagati-aponte-e-dirigente_b3d5eae8-225a-4ad8-a0b6-08093f3936.html

33 <https://www.lacittadisalerno.it/cronaca/universiadi-a-napoli-il-villaggio-galleggiante-diventa-un-giallo-1.1903081>

34 Latella aveva provato a sospendere l'appalto dal momento che MSC non poteva trattare con la pubblica amministrazione perché l'ANAC aveva accertato a suo carico un caso di pantouflage (caso Merlo). Dopo la vicenda, il Consiglio di Stato con una sua sentenza decretò il potere sanzionatorio dell'Anac che non deve solo accertare il pantouflage, ma anche garantire l'esecuzione della pena. <https://www.themeditelegraph.com/it/transport/intermodal-and-logistics/2019/10/31/news/l-anac-vince-in-consiglio-di-stato-contro-merlo-la-sentenza-1.38067854>

35 <https://www.internazionale.it/reportage/wolff-bukowski/2021/02/22/aziende-logistica-bassa-bergamasca>

36 <https://www.lastampa.it/mare/2021/02/01/news/ec->

[co-perche-spedire-un-container-via-nave-e-diventato-così-carò-1.39847692/](https://www.lastampa.it/mare/2021/02/01/news/ec-co-perche-spedire-un-container-via-nave-e-diventato-così-carò-1.39847692/)

37 <https://www.logisticanews.it/noli-marittimi-spettro-inflazione-per-il-rialzo-delle-materie-prime/>

38 <https://www.positanonews.it/2015/04/msc-sorrento-larmatore-aponte-nelle-sue-ultime-dichiarazioni/156288/>

39 <https://www.internazionale.it/reportage/wolff-bukowski/2021/04/19/diga-genova-giganti-trasporto-marittimo>

40 Strumento emergenziale che permette alla nave container di far scaricare a il carico ai propri lavoratori marittimi evitando di utilizzare la forza lavoro delle cooperative di portuali presenti in porto.

La galassia MSC

Storia di una famiglia che sta conquistando il mondo

Un breve viaggio, che promettiamo intenso, su una nave misteriosa. È l'inchiesta di ReCommon sul variegato mondo di MSC, un impero fondato sulle grandi navi da crociera, ma anche su shipping, porti, treni e camion. Un impero gestito dalla famiglia Aponte, che domina il mondo della logistica mondiale con il cuore in Campania e i conti correnti in Svizzera.

MSC è uno dei dominus della globalizzazione 2.0. Il suo ruolo sullo scacchiere globale ci porta a porci questa domanda: se i grandi interessi privati potranno gestire tutta la filiera logistica fino a ridisegnare i territori, chi tutelerà gli interessi della collettività?