

GLI OLIGARCHI DEL MARE

di Luca Chianca

collaborazione di Alessia Marzi

immagini di Alfredo Farina, Davide Fonda, Andrea Lilli, Alessandro Spinnato, Cristiano Forti

montaggio Emanuele Redondi

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Inizia così, con queste foto di rito, la nostra crociera sulla Msc Meraviglia. Partenza da Port Canaveral Florida, destinazione finale Ocean Cay, un'isola unica nel suo genere nel bel mezzo delle Bahamas.

DONNA

Italiani? Evviva anche io sono di origine italiana.

LUCA CHIANCA

Da dove vieni?

DONNA

Sicilia

DONNA

Questa poi è una nave italiana!

LUCA CHIANCA

Una nave italiana?

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

In realtà di italiano ha il proprietario Gianluigi Aponte e il nome, Meraviglia, perché con le sue 171 mila tonnellate, è stata costruita in Francia nei cantieri di St. Nazaire mentre Msc, Mediterranean Shipping Company ha sede in Svizzera a Ginevra. Ci prepariamo per la prima tappa della nostra crociera.

LUCA CHIANCA

Siamo a Nassau, Bahamas, siamo scesi insieme a centinaia di persone per visitare la città. Nel porto si sono oltre alla nostra nave altre 6 grandissime navi da crociera.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Giganti del mare che rimangono nel porto tutto il giorno con i motori sempre accesi per alimentare queste città galleggianti che possono ospitare fino a 5mila persone. Verso sera le navi riprendono la navigazione. All'alba raggiungiamo l'isola privata di Msc, un paradiso per i croceristi della compagnia ginevrina.

LUCA CHIANCA

Sono le 7 di mattina e siamo arrivati a Ocean Cay eccola qui sotto.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

L'isola era fino a qualche anno fa un insediamento industriale utilizzato solo per l'estrazione della sabbia. Msc l'ha ridisegnata solo per i suoi clienti trasformandola in una riserva marina artificiale con un investimento di centinaia di milioni di dollari. La bellezza della nuova isola deve conciliare con l'ingombrante impatto della nave.

LUCA CHIANCA

La presenza della nave è una costante in qualsiasi punto dell'isola svetta lì dietro alle nostre spalle

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

E ovviamente ci sono le spiagge, ben sette dove i crocieristi possono passare l'intera giornata in questo paradiso costruito dall'uomo.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Allora MSC ha speso 300 milioni di dollari per creare questa riserva marina, dice di aver piantato anche 75.000 piante e che la fauna marina è in aumento. Ora non sappiamo come ha fatto a contarla, la fauna marina, però le crediamo. Tuttavia è innegabile che le navi da crociera abbiano un impatto su clima e ambiente. MSC è un impero: conta 21 navi da crociera, 730 navi che trasportano ogni anno 23 milioni di container pieni di merci e li trasportano in 520 porti di 155 paesi. È una storia che nasce nel Sud Italia e che vede come protagonista il comandante Gianluigi Aponte. Nato nel 1940 vicino Sorrento da una famiglia di piccoli spedizionieri del Golfo, il padre va in Africa, in Somalia, per cercare fortuna, ma muore per la malaria. Quando Gianluigi ha solo cinque anni, ma lui vuole diventare un marinaio, ha la passione per le navi, diventa anche ufficiale si imbarca sulla flotta Lauro e lungo un tragitto tra Napoli e Capri sul traghetto incontra la donna che gli cambierà la vita, Rafaela, figlia di un banchiere ginevrino. Ora Gianluigi Aponte farà per un po' il direttore finanziario, fino a quando poi troverà un imprenditore francese che gli presta 200.000 dollari per realizzare il suo sogno comprare una nave che nominerà Patricia, con la quale farà avanti e indietro tra Europa e Africa, trasportando cemento, legno e caffè. Nasce così la Mediterranean Shipping Company, MSC. Ma l'idea vincente è negli anni 80, quando trasforma le sue vecchie navi da carico in navi container, è la scintilla che fa esplodere un impero fatto, oltre che di navi, di traghetti, terminal portuali, ma anche di rimorchiatori, di treni, di un aereo cargo, di agenzie di viaggio, di cliniche private in Sud Africa. Tutto gestito dalla famiglia Aponte. Gianluigi, moglie, figli, generi e un impero stimato in circa 50 miliardi di dollari. Una stima approssimativa perché non si conoscono i bilanci, in Svizzera non è quotata la MSC, non c'è pubblicità dei bilanci. Sappiamo, analizzando il polmone finanziario in Lussemburgo, che negli ultimi dieci anni ha fatto profitti per 14,5 miliardi e ne ha distribuiti di dividendi, beati loro ben 4,5 miliardi. Complimenti mister Aponte, i nostri Luca Chianca e Alessia Marzi

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Per risalire all'origine dell'impero Msc, e del suo proprietario Gianluigi Aponte, bisogna approdare nella Penisola sorrentina. Aponte è nato 83 anni fa a Sant'Agnello, accanto a Sorrento.

LUCA CHIANCA

Comandante così lo chiamate qua?

GAETANO MILANO – EX AMMINISTRATORE DELEGATO FONDAZIONE SORRENTO

Comandante sì, io pure anche quando gli scrivo, per me, è comandante Aponte.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

L'Avvocato Milano è l'ex amministratore delegato della Fondazione Sorrento, un ente di riferimento del comandante Aponte

LUCA CHIANCA

Lui ha sempre dato una mano anche qui sul territorio

GAETANO MILANO – EX AMMINISTRATORE DELEGATO FONDAZIONE SORRENTO

Assolutamente sì. La Msc è come se fosse stata l'ufficio di collocamento.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

I numeri sono da capogiro, si parla di oltre 2mila impiegati tra i residenti, tra imbarcati sulle navi e gli amministrativi a terra. Ultimo regalo è l'Msc Sporting Club nel cuore della sua Sant'Agnello.

GAETANO MILANO – EX AMMINISTRATORE FONDAZIONE SORRENTO

Se ti riesco a combinare l'intervista e andiamo a Ginevra te fai nu sacco de risate eh

LUCA CHIANCA

Perché?

GAETANO MILANO – EX AMMINISTRATORE FONDAZIONE SORRENTO

Perché tu arrivi in questo palazzo 14-15 piani lui sta sopra a tutto no? La gente che sta sotto lo vive come una specie di mito che sta la 'ncoppa hai capito? Che magari non lo vedono neanche passare non lo so. Però teneva stu planning davanti che era quant'è sta parete con tutte le navi che si muovevano nell'emisfero, cioè lui in tempo reale sa dove stanno le navi.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Nel Golfo di Napoli a dividersi le tratte tra le principali isole sono pochi armatori e tra questi c'è il gruppo Msc che qui possiede ben 3 compagnie Snav, Caremar e NLG.

PIETRO SPIRITO – ECONOMISTA DEI TRASPORTI

Ed è un mercato importante perché tra l'altro è collegato anche come possiamo immaginare con il mondo delle crociere perché molti dei croceristi che sbarcano a Napoli poi vanno a visitare Capri o Ischia.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Ai primi di novembre finiscono ai domiciliari 10 persone tra armatori locali e funzionari pubblici, 44 gli indagati tra cui il patron di Msc Gianluigi Aponte per corruzione, falso, e traffico d'influenze. L'ipotesi per i magistrati è la formazione di un cartello di imprese per azzerare la concorrenza e cruciale per Aponte sarebbe un'intercettazione nella quale il comandante dà consigli all'amministratore dell'Alilauro Gruson, teoricamente suo concorrente, sulla strategia da attuare nei porti di Sorrento e Massa Lubrense.

INTERCETTAZIONE TELEFONICA DEL 31/03/2019

GIANLUIGI APONTE - FONDATORE E PROPRIETARIO MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

Scusami, ma chiamare questo di Massa e dire, insomma, noi a Massa non ti disturbiamo, però noi qua abbiamo una flotta che non finisce mai

SALVATORE DI LEVA – AMMINISTRATORE DELEGATO ALILAURO GRUSON

Questo ti giuro, lo faccio già

GIANLUIGI APONTE - FONDATORE E PROPRIETARIO MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

Secondo me lo dobbiamo fare e dire, guarda non voglio sembrarti mafioso però la verità...se tu rimani dove stai, noi rimaniamo dove stiamo.

VINCENZO IURILLO – GIORNALISTA IL FATTO QUOTIDIANO

Ed è una conversazione abbastanza interessante sul modus operandi di questi imprenditori

LUCA CHIANCA

Avere un consiglio di Aponte significa fare la differenza

VINCENZO IURILLO – GIORNALISTA IL FATTO QUOTIDIANO

Sapere di avere l'appoggio di Aponte significa fare la differenza certo

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Il gip ha forti perplessità sull'effettivo e consapevole contributo di Aponte. Secondo i magistrati, era la piccola cooperativa Marina della Lobra di Massa Lubrense che dava fastidio perché aveva delle corse per Capri che partivano anche da Sorrento, da sempre territorio del gruppo Msc e Alilauro Gruson.

LUCA CHIANCA

Quindi diciamo avete pestato i piedi a chi si sentiva il padrone del porto?

MICHELE GIUSTINIANI – SOCIO COOPERATIVA MARINA DELLA LOBRA

Evidentemente sì

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Ai primi di novembre, in concomitanza con l'inizio dei mondiali, a Doha Msc lancia la nuovissima Msc World Europa. Dovevamo esserci anche noi ma non siamo stati invitati. Presente all'inaugurazione tutta la famiglia Aponte, il fondatore Gianluigi, la figlia Alexa con Pierfrancesco Vago e il figlio Diego.

DA ASKANNEWS 15/11/2022

LEONARDO MASSA – COUNTRY MANAGER MSC CROCIERE ITALIA

Questa è la prima nave della flotta Msc a gas liquefatto naturale che oggi è il combustibile con il minor impatto ambientale

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Viene presentata al mondo come la nave da crociera del futuro, perché alimentata a Gnl, il gas naturale liquido.

NICOLA ARMAROLI – DIRIGENTE DI RICERCA CNR - BOLOGNA

Investiamo facciamo i porti con i container del gnl, facciamo gli attracchi per le navi a gnl facciamo tutta l'infrastruttura

LUCA CHIANCA

Rigassificatori

NICOLA ARMAROLI – DIRIGENTE DI RICERCA CNR - BOLOGNA

I rigassificatori che portano il metano e alla fine ci troviamo con un investimento pazzesco che nel giro di 10, 15, 20 anni dovremmo abbandonare. Cioè il metano è una strada verso il disastro perché è uno dei maggiori contributori dell'effetto serra.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Perché il gas naturale è composto per il 90, 99 % da metano. Questo è l'impatto delle navi sul pianeta uscito su Nature qualche anno fa, dove si vede come la maggior parte

delle concentrazioni di Pm 2,5, emesse da olio combustibile, si trovano lungo le principali rotte marittime mondiali. Dai porti cinesi seguono tutta la costa asiatica, risalgono per lo stretto di Suez, Mediterraneo, fino al nord Europa e nel mezzo dei Caraibi tra il golfo del Messico e la Florida.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Genova di notte. nave Gnv di Msc e quella Tirrenia, di Msc e Moby, mentre questo è il porto di Civitavecchia. Da qui si parte principalmente per la Corsica e la Sardegna, è diventata tappa fissa anche per numerose crociere.

ERNESTO TEDESCO – SINDACO DI CIVITAVECCHIA (RM)

Soltanto i vecchi traghetti che ha preso lei per andare in Sardegna, vedi la mattina che mi mandano le foto la mattina giustamente i cittadini: sindaco guardi un po' che esce da quella nave?

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

E proprio a Civitavecchia grazie all'aiuto dell'Ong belga Transport & Environment abbiamo cercato di verificare con una termocamera quante navi andassero a Gnl all'interno del porto e quante con i vecchi carburanti a olio combustibile. Iniziamo con i traghetti di proprietà di Msc e Moby.

LUCA CHIANCA

Questo che tipo di carburante è?

NICKY VAN DER HURK - COORDINATORE TP EUROPE

Diesel o qualcosa di simile è difficile da dire, solitamente quando si vede la nuvola nera è olio combustibile pesante, peggio del diesel. Probabilmente quella lì più grande dovrebbe essere a olio combustibile pesante.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Nel frattempo entra in porto la nave da crociera Msc Splendida, costruita in Francia nel 2009.

NICKY VAN DER HURK - COORDINATORE TP EUROPE

Anche questa probabilmente sta andando a olio combustibile pesante e come livelli di emissioni e qualità dell'aria nei porti questi sono tra quelli più inquinanti in questo momento.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Arriva un'altra nave da crociera. Questa volta è la Costa Smeralda. Costata circa 1 miliardo di dollari, è la prima nave del gruppo Costa ad andare a gas naturale liquefatto.

NICKY VAN DER HURK - COORDINATORE TP EUROPE

Probabilmente stanno usando del diesel in questo momento. Non è gnl, sono idrocarburi.

CONSTANCE DIJKSTRA - RICERCATRICE ONG TRANSPORT&ENVIRONMENT

Stanno andando a diesel perché i prezzi del gas sono troppo alti al momento. Quando le compagnie di navigazione hanno deciso di passare al Gnl, il gas aveva prezzi più bassi del diesel, mentre oggi hanno cambiato nuovamente perché è molto più economico andare a diesel.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Eppure lo stato ha già stanziato centinaia di milioni euro per incentivare il passaggio al gas e abbandonare il diesel.

VERONICA ANERIS – DIRETTRICE TRANSPORT&ENVIRONMENT ITALIA

Il che è una follia, gli stessi armatori ora non usano il gas, ritornano al diesel quindi questi soldi dei contribuenti sono più che sprecati.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Lo scorso anno l'ex ministro delle infrastrutture Giovannini aveva chiesto uno studio sulla decarbonizzazione dei trasporti.

NICOLA ARMAROLI – DIRIGENTE DI RICERCA CNR - BOLOGNA

La vera opzione che abbiamo è cercare di ridurre la massima i consumi quindi ridurre il numero di navi, di merci che girano forsennatamente in giro per il mondo.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Perché al momento non esiste una tecnologia pronta che non inquina per il trasporto delle navi. A Londra c'è la sede dell'Imo, l'Agenzia delle Nazioni Unite per la cooperazione marittima. Roberto Giangreco, fa parte della delegazione italiana, rappresenta il ministero dell'ambiente.

LUCA CHIANCA

Armaroli dice l'unica soluzione è diminuire la circolazione delle navi e qui...

ROBERTO GIANGRECO - MINISTERO AMBIENTE E SICUREZZA ENERGETICA

Sul tavolo la diminuzione dei traffici non ci può essere, perché la dimensione dei traffici è in funzione del sistema economico globale. Cioè se noi adesso dovessimo diminuire i traffici entra in crisi, collassa tutto il sistema.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Una risposta però la chiedono a gran voce le isole del Pacifico che stanno già vivendo sulla propria pelle gli effetti del surriscaldamento climatico perché stanno già andando sott'acqua a causa dell'innalzamento dei mari.

ALBON ISHODA – AMBASCIATORE ISOLE MARSHALL

Sì, basti pensare che tutte le emissioni prodotte dal sistema marittimo mondiale sono equivalenti a quelle della Germania, che è il sesto emettitore al mondo.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Anche se oggi se la prendono con l'inquinamento delle navi, le isole Marshall negli anni hanno tratto enorme vantaggio dal sistema marittimo attraverso il rilascio della bandiera di comodo che ha consentito agli armatori di tutto il mondo pochi controlli e risparmi sulle tasse.

ALBON ISHODA – AMBASCIATORE ISOLE MARSHALL

Pggi indipendentemente dalla bandiera che si ha, chi inquina dovrebbe pagare per finanziare tutte le misure necessarie a combattere il cambiamento climatico.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Però loro vengono da voi perché pagano poche tasse, se uno gli chiede altre tasse perché inquinano probabilmente scapperebbero.

ALBON ISHODA – AMBASCIATORE ISOLE MARSHALL

Ma è preferibile avere una bandiera su una nave di un paese che non esiste più o è meglio avere ancora quel paese?

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Le isole Marshall hanno già presentato una risoluzione lo scorso anno ma con scarso successo.

MARK PIETH - PROFESSORE DI DIRITTO PENALE UNIVERSITÀ DI BASILEA

La domanda era: siamo d'accordo che tutte le nazioni marittime saranno a zero emissioni di gas serra al 2050? E tre quarti dell'assemblea ha votato contro, compresa la Svizzera.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Ad organizzare il mondo dei trasporti navali è l'Imo, L'organizzazione marittima internazionale delle Nazioni Unite. È qui che le delegazioni dei 174 paesi membri possono portare anche i rappresentanti degli armatori. Per Msc c'è Claudio Abbate mandato a Londra come osservatore al seguito del governo svizzero, che non gradisce la nostra presenza.

LUCA CHIANCA

Molto lieto, Luca Chianca lavoro per Rai3 per Report, posso sedermi?

CLAUDIO ABBATE - VICE PRESIDENTE POLITICHE AMBIENTALI E AFFARI GLOBALI MSC

Eh è tutto gratis qua

LUCA CHIANCA

Lei fa parte della delegazione svizzera no, cioè voi accompagnate la delegazione svizzera?

CLAUDIO ABBATE - VICE PRESIDENTE POLITICHE AMBIENTALI E AFFARI GLOBALI MSC

Siamo degli osservatori

LUCA CHIANCA

Osservatori che sarebbe?

CLAUDIO ABBATE - VICE PRESIDENTE POLITICHE AMBIENTALI E AFFARI GLOBALI MSC

Osservatori sostanzialmente...scusi ma è un'intervista?

LUCA CHIANCA

Faccio il giornalista...

CLAUDIO ABBATE - VICE PRESIDENTE POLITICHE AMBIENTALI E AFFARI GLOBALI MSC

Devo prima chiedere il permesso ai colleghi mi manda un'email...

LUCA CHIANCA

Mi faccia capire solo il ruolo vostro qui.

CLAUDIO ABBATE - VICE PRESIDENTE POLITICHE AMBIENTALI E AFFARI GLOBALI MSC

No basta, chiuso

LUCA CHIANCA

Dico voi come armatori, come primo armatore mondiale che siede qui al tavolo

CLAUDIO ABBATE - VICE PRESIDENTE POLITICHE AMBIENTALI E AFFARI GLOBALI MSC

Lei faccia le domande al nostro...

LUCA CHIANCA

Del governo svizzero poi, una delle poche nazioni che non ha il mare, è curioso no?

CLAUDIO ABBATE - VICE PRESIDENTE POLITICHE AMBIENTALI E AFFARI GLOBALI MSC

È una battuta che non mi piace, dunque basta, la lascio. Io farmi prendere per il culo da lei, sinceramente...

LUCA CHIANCA

Addirittura

WILLIAM ATCHINSON – RICERCATORE ONG INFLUENCE MAP

Secondo un nostro studio oltre un quarto dei soggetti che seguono i governi qui a Londra lavorano per le aziende del settore marittimo.

LUCA CHIANCA

E riescono a incidere sulle decisioni prese da istituzioni come questa?

WILLIAM ATCHINSON – RICERCATORE ONG INFLUENCE MAP

Assolutamente sì, intervengono, danno input, pareri. In sostanza convincono i responsabili politici a non avanzare proposte più rigorose che potrebbero danneggiare i loro affari.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Quella che si sposta non è una nave, ma un intero quartiere con luna park annesso con parrucchieri, estetisti. Cibo e bevande per 24 ore su 24. Questo ovviamente richiede un grande consumo di acqua e di elettricità. Pensate che le navi da crociera sono solo il 3% dell'intero comparto navale, Tuttavia consumano e producono rifiuti per il 25% dell'intero comparto. E per mantenere queste attività, ovviamente, bisogna mantenere accesi i motori e bruciare combustibile. L'aria che si respira sui pontili in fatto di pm 10 e pm 2,5 equivale all'aria che si respira in una città come Pechino. Tuttavia, l'intero comparto navale è tra i dimenticati dai provvedimenti che tendono ad eliminare le emissioni climalteranti. Secondo una Ong che si occupa appunto di trasporti e ambiente, MSC si posizionerebbe addirittura al 6° posto delle attività commerciali più inquinanti d'Europa, dopo addirittura dietro le centrali a carbone di Polonia e quelle tedesche. Ora MSC ovviamente respinge questa classifica dice la comparazione di settori industriali completamente diversi tra loro non può produrre una classifica pertinente per l'impatto economico e sociale positivo del trasporto delle navi rispetto alla produzione di energia elettrica, insomma è una risposta un po' bizzarra. Perché, insomma, anche le centrali a carbone polacche e tedesche fanno muovere l'economia e hanno un senso nella socialità. Noi qui parliamo solamente di impatto ambientale e sul clima. Comunque, per quello che riguarda invece l'utilizzo del

Gnl, Gas naturale liquefatto, MSC ritiene che sia un combustibile di transizione e dice di continuare a esplorare delle alternative perché mira ad arrivare nel 2050 ad emissioni zero. Speriamo perché è l'obiettivo anche delle Isole Marshall. Però la loro proposta è stata sostenuta solo da otto Paesi. Ora l'Europa vuole invece far pagare tasse per ogni tonnellata di carbonio emessa nell'atmosfera. In bocca al lupo, visto che gli armatori sono abituati invece ai paesi della cuccagna che li accolgono a braccia aperte

PUBBLICITÀ

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

41mila chilometri quadrati. Altipiani e montagne che superano i 4000m. Senza neanche uno sbocco sul mare la Svizzera è la sede ideale di società di armatori che complessivamente controllano 2000 navi che navigano negli oceani di tutto il mondo.

MARK PIETH - PROFESSORE DI DIRITTO PENALE UNIVERSITÀ DI BASILEA

La Svizzera è la seconda nazione marittima più grande del mondo.

ALESSIA MARZI

Perché la Svizzera è diventata una potenza marittima?

MARK PIETH - PROFESSORE DI DIRITTO PENALE UNIVERSITÀ DI BASILEA

È diventata un riferimento per il trading di risorse naturali come petrolio, carbone, ferro. Qui ci sono le compagnie assicurative, le società di logistica. Se metti tutto insieme la Svizzera diventa il luogo perfetto, dove gestire tutti gli affari legati alle spedizioni.

ALESSIA MARZI

Msc quante navi ha sotto bandiera Svizzera?

HOLGER SCHATZ - SEGRETARIO NAZIONALE SINDACATO NAUTILUS - SVIZZERA

Msc non ha una sola nave che batte bandiera svizzera. Gli armatori usano una nazione come base, poi registrano le navi alle Bahamas, in Liberia, alle isole Marshall, nazioni dalle bandiere di comodo. Per noi è un problema perché anche sono delle convenzioni internazionali, l'esperienza ci dice che se vuoi difendere un marittimo devi andare in una corte alle Bahamas.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Per MSC invece è l'armatore ad essere responsabile ovunque la nave stia navigando. Abbiamo però capito che per un paese un armatore vale un tesoro. Ma è fondamentale anche il ruolo dei cantieri navali

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

È il 7 maggio del 2017. Emmanuel Macron diventa Presidente della Repubblica. La sua prima visita ufficiale è nei cantieri navali più grandi d'Europa, quelli di St.Nazaire. Ad accoglierlo per l'inaugurazione della Msc Meraviglia, c'è Gianluigi Aponte. È lì perché a partire dal 2002 Msc si è fatta costruire oltre 10 navi da crociera dal costruttore sudcoreano Stx, però nel 2016 i coreani falliscono. Al loro posto cerca di subentrare la nostra Fincantieri con la quota di maggioranza. Sembra tutto fatto quando il neoletto presidente Emmanuel Macron, blocca tutto.

31/05/2017

EMMANUEL MACRON – PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA FRANCESE

Voglio anche dirvi che questa partnership industriale con gli italiani può continuare a consolidarsi, ma voglio anche dirvi che insieme ai nostri amici italiani, auspico che si possano rivedere gli accordi di base dell'aprile 2017

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

L'annuncio di rivedere gli accordi con gli italiani viene fatto proprio davanti ad Aponte che pochi giorni dopo dichiara a Le Monde che avrebbe fatto di tutto per impedire a Fincantieri di saccheggiare St.Nazaire.

PIETRO SPIRITO – ECONOMISTA DEI TRASPORTI

In Europa ci sono due grandi produttori di navi da crociera, Fincantieri a Montefalcone e i cantieri di St. Nazaire ora è chiaro che quando due soggetti importanti diventano uno chi deve comperare navi da crociera, chiaramente sta un po' più diciamo prigioniero.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Il braccio di ferro tra Roma e Parigi lo vince Macron, che porta alla nazionalizzazione dei cantieri francesi e all'uscita di Fincantieri dall'accordo. Martine Orange, giornalista di Mediapart, incuriosita dai rapporti di Macron e Aponte, fa un incredibile scoperta. Il nuovo segretario generale di Macron all'Eliseo, Alexis Kohler, è il cugino della moglie di Aponte.

MARTINE ORANGE – GIORNALISTA MEDIAPART

Ma scopro anche che era stato capo dello staff di Macron quando era ministro dell'Economia. Poi era andato a lavorare a Ginevra per Msc, come direttore finanziario e al tempo stesso tempo era il responsabile della campagna elettorale di Macron per le presidenziali del 2017.

LUCA CHIANCA

Che dossier seguiva per il governo francese?

MARTINE ORANGE – GIORNALISTA MEDIAPART

Ufficialmente Alexis Kohler dice di non aver mai seguito dossier riguardanti Msc, ma la mia indagine ha dimostrato che questo non era vero. Ha seguito anche le vicende dei cantieri di St.Nazaire, dove sono state prese decisioni importanti a favore di Msc.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Msc, cliente n. 1 dei cantieri di St.Nazaire, negli anni, ha ottenuto dal governo francese anche prestiti agevolati per costruire le proprie navi. Dopo gli articoli di Mediapart, l'associazione Anticor presenta denuncia e dopo un anno di indagini nel primo rapporto in cui si chiede di perseguire Alexis Kohler, ma poi un secondo rapporto ne chiede l'archiviazione. Cosa è successo nel mezzo?

LUCA CHIANCA

Tra i due rapporti c'è di mezzo una lettera scritta da Macron

ELISE VAN BENEDEN – PRESIDENTE ASSOCIAZIONE ANTICOR

Sì, che dice che Emmanuel Macron è al corrente delle relazioni familiari di Alexis Kohler con la famiglia Aponte, quindi con l'azienda Msc e che Alexis Kohler non si è mai preoccupato degli affari in rapporto con Msc.

LUCA CHIANCA

La lettera di Macron aveva di fatto bloccato l'indagine?

MARTINE ORANGE – GIORNALISTA DI MEDIAPART

Sì aveva seppellito il caso.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Quando Orange pubblica anche questa lettera, l'associazione Anticor è tornata in tribunale ma questa volta facendo richiesta per avere un altro giudice e così l'indagine riparte e oggi è ancora in corso

LUCA CHIANCA

Da quel momento però iniziano i problemi per voi?

ELISE VAN BENEDEN – PRESIDENTESSA ASSOCIAZIONE ANTICOR

Sì il governo ci ha chiesto il nome delle persone che ci finanziano che ci sostengono.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Non è andata meglio a Jean Baptiste Rivoire, giornalista da poco uscito da Canal Plus. Decide di realizzare una serie tv sul sistema di potere di Macron e quello dei rapporti del suo segretario generale con Msc doveva essere il primo episodio.

JEAN BAPTISTE RIVOIRE – GIORNALISTA OFF INVESTIGATION

Tutti i canali TV si sono rifiutati e le risposte sono state piuttosto divertente. Ad esempio, un canale privato, ci ha detto che non fanno politica. Il primo canale francese, ci ha detto "Oh, abbiamo già un progetto, ma molto diverso". Netflix ha detto che non possiamo fare lavori con politici in carica.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

L'inchiesta è stata pubblicata su YouTube, ha contato centinaia di migliaia di visualizzazioni e ha anche raccimolato qualche euro per contribuire alla realizzazione del prodotto giornalistico. Evviva il giornalismo d'inchiesta che ha avuto il merito di accendere un faro su Alexis Kohler, che è parente di Raffaella Aponte, azionista MSC, moglie di Gianluigi, e avrebbe Kolher avuto un ruolo in tutti i dossier che riguardavano i cantieri di St. Nazaire, dove MSC costruiva, costruisce le sue navi da crociera. Ora Kolher è stato prima come membro dello Stato francese nella società STX Coreana che gestiva i cantieri, poi nel 2014 diventa capo di gabinetto di Macron, Ministro dell'Economia allora, e secondo quello che avrebbero scoperto i giornalisti di inchiesta di Mediapart nei panni di direttore finanziario di MSC, avrebbe partecipato a un incontro avente come tema proprio la situazione di STX, che era in difficoltà economica per quello che riguardava la gestione dei cantieri di St. Nazaire. Poi è stato capo della campagna presidenziale di Macron e infine, quando Macron diventa presidente, lascia MSC. E ora Kolher è finito sotto inchiesta giudiziaria. Sospettato di conflitto di interessi, grazie al lavoro giornalistico. Però, MSC scrive di non aver giocato alcun ruolo diretto o indiretto nella privatizzazione dei cantieri di St. Nazaire. Qualche anno fa, è noto appunto, aveva rilasciato delle dichiarazioni ostili nei confronti dell'entrata possibile di Fincantieri dentro i cantieri di St. Nazaire che era un'entrata concordata con Hollande e che invece poi divenuto Macron presidente, è saltata del tutto. E poi, insomma, questo è un bene per Gianluigi Aponte, che può contrattare con due costruttori, Fincantieri e la Francia, per costruire le sue navi e scegliere l'offerta migliore. Ma il potere di MSC si esercita, oltre che con le navi, anche con i traghetti, con i rimorchiatori, con i terminal portuali

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Mauro fa parte della cooperativa dei pescatori di Boccadasse di Genova. 8 anni fa hanno iniziato con un piccolo gozetto, oggi hanno 5 barche. Fanno ittiturismo e i primi di ottobre siamo usciti con lui per la pesca del pesce spada nel Golfo di Genova

LUCA CHIANCA

Questo quanto sarà?

MAURO GAMBARO – PESCATORE

25 kg

LUCA CHIANCA

25 kg?

MAURO GAMBARO – PESCATORE

Sì più o meno sì.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Intorno a noi navi da crociera, container e gas, vanno tutte verso il porto di Genova. Ma l'intenzione è quella di accogliere le grandi navi da 400 metri. Costruendo una nuova diga, 500 metri più al largo di quella esistente. Ma questo potrebbe cambiare gli equilibri di un ecosistema.

MAURIZIO WURTZ – BIOLOGO MARINO

Questo punto è cruciale, qui ci sono due canyon che sono fondamentali per tutto il funzionamento del sistema che riguarda proprio questa zona

LUCA CHIANCA

Fino in Francia

MAURIZIO WURTZ – BIOLOGO MARINO

Perché è qui che si ha la massima produzione di fitoplancton del mediterraneo.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Lo specchio d'acqua di fronte la città di Genova fa parte del santuario dei cetacei, una vasta area che arriva fino in Francia e dove si stima la presenza di circa un migliaio di balene. Qui sotto, davanti al porto, si inabissano due enormi canyon a ben 2500 metri sotto il livello del mare. Vere e proprie autostrade marine in cui si incanala la corrente che sposta ben 14 milioni di metri cubi al secondo d'acqua.

LUCA CHIANCA

Qualsiasi opera fatta a Genova ha implicazione su tutto il resto della costa questo è un fatto

MAURIZIO WURTZ – BIOLOGO MARINO

Questo è un fatto. Ora con la crisi climatica dobbiamo ricordarci che il mare è quello che sequestra più CO2 in assoluto. Un ecosistema marino sano ci può salvare.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Il porto di Genova è storicamente uno dei principali scali del Mediterraneo. Oggi nel bacino del porto vecchio sono ormeggiate le numerose navi da crociera, accanto quelle per il trasporto passeggeri. Poco più in là ci sono i terminal pieni di contenitori.

Tutto è difeso dalla vecchia diga. Ma per far arrivare navi sempre più grandi si è deciso di costruirne una nuova

LUCA CHIANCA

Analisi costi benefici. In molti sono a dire che sono

MARCO BUCCI – SINDACO DI GENOVA

Una grande perdita di tempo, sulle grandi infrastrutture non ha nessun senso. È la visione strategica, la visione strategica bisogna avercela

ANDREA MOIZO - GIORNALISTA

Scommettere con i soldi altrui è facile, qui i soldi son tutti pubblici. Quindi il contribuente avrebbe ragione a chieder conto.

LUCA CHIANCA

Che cosa dice l'analisi costi benefici?

ANDREA MOIZO – GIORNALISTA

È molto discutibile, è davvero una scommessa.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Una scommessa da 950 milioni di euro per la prima fase e di almeno altri 350 per completare tutta l'opera. Piero Silva è un ingegnere marittimo, vive in Francia dove insegna a Parigi e a Caen. All'attivo ha realizzato ben 22 opere portuali in giro per il mondo. Nel 2021 diventa direttore tecnico della nuova diga, studia il progetto e si dimette dopo qualche mese.

PIERO SILVA – EX DIRETTORE TECNICO PROJECT MANAGEMENT CONSULTING RINA PER LA DIGA FORANEA

Quest'opera è un'opera colossale, un'opera che si sviluppa per più di 4 km su una profondità media superiore ai 40 metri e che arriva ai 50 metri. Questo cosa vuol dire? Che si costruisce davanti a Genova una diga a rischio di collasso geotecnico alla prima mareggiata. Questo secondo me non è accettabile.

LUCA CHIANCA

Però nel caso di un cedimento perché il terreno sottostante è più complesso rispetto alle previsioni lì aumenta il costo dell'opera.

PAOLO EMILIO SIGNORINI - PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

Qualora ci fosse un imprevisto geologico che è dettagliato è chiaro che questo porterebbe ad un incremento del costo dell'opera

LUCA CHIANCA

Esiste un limite all'aumento dei costi?

PAOLO EMILIO SIGNORINI - PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

Non esiste per definizione.

LUCA CHIANCA

Ecco lei quanto pensa di spendere per l'opera intera?

PAOLO EMILIO SIGNORINI - PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

È verosimile che staremo alla fine tra il miliardo e mezzo e i due miliardi

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Oggi il cerchio di evoluzione delle navi per fare manovra prima di attraccare avviene in questa zona al centro del porto. Con il nuovo progetto questa operazione verrebbe spostata poco più in là davanti Calata Bettolo grazie alla demolizione di una parte della vecchia diga.

LUCA CHIANCA

Questa va tutta via

INGEGNERE AUTORITA' PORTUALE

Questa va tutta via

LUCA CHIANCA

E questa è calata Bettolo, quindi di fronte

INGEGNERE AUTORITA' PORTUALE

Di fronte a questa banchina ci sarà un cerchio di evoluzione di 800 metri per poter fare evolvere bene le navi

LUCA CHIANCA

Chi ne beneficia di più è Msc

INGEGNERE AUTORITA' PORTUALE

Diciamo che questa banchina è già bene attrezzata per poter accogliere navi di un certo tipo.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Accanto al terminal di Msc c'è quello dell'imprenditore genovese Aldo Spinelli. Quando arriviamo presso il suo terminal per fare un'intervista programmata il presidente non c'è.

LUCA CHIANCA

Presidente io sono qui fuori il suo terminal

ALDO SPINELLI – FONDATORE E PRESIDENTE GRUPPO SPINELLI

Eh lo so ma io sono in centro c'ho un po' da fare, ha capito? Con gli avvocati che mi hanno detto di non fare nessuna dichiarazione.

LUCA CHIANCA

La diga dicono sia un piacere fatto a voi e a Msc

ALDO SPINELLI – FONDATORE E PRESIDENTE GRUPPO SPINELLI

No, guardi la diga è un piacere fatto a tutta l'Italia. ringraziamo Toti, Signorini e Bucci Siamo riusciti finalmente a fare quello non aveva mai fatto nessuno.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Spinelli, il presidente del porto di Genova Signorini, il sindaco Bucci e il Presidente Toti nel 2017 volano a Ginevra, da Gianluigi Aponte, patron di Msc, sull'aereo privato di Alessandro Garrone, noto imprenditore genovese.

GIOVANNI TOTI – PRESIDENTE REGIONE LIGURIA

L'ho trovato francamente comodo e a costo zero per la pubblica amministrazione quindi...

LUCA CHIANCA

C'è una targa all'autorità portuale di secoli fa in cui si dice non si accettano regali da nessuno

GIOVANNI TOTI – PRESIDENTE REGIONE LIGURIA

Ma quello non è un regalo. Io con il comandante Aponte mi sento abbastanza costantemente

LUCA CHIANCA

Avete discusso della diga in quell'incontro?

GIOVANNI TOTI – PRESIDENTE REGIONE LIGURIA

No all'epoca a Ginevra della diga non si parlò, si parlò in prospettiva perché Aponte ha sempre chiesto che la diga di Genova fosse aggiornata come lo chiedeva Spinelli e come lo chiedevano tutti gli operatori del porto.

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

Che hanno concessioni pubbliche rilasciate dall'autorità portuale di Signorini, voluto dal presidente Toti, e attraverso le società del gruppo, Aldo Spinelli tra il 2015 e il 2018 ha finanziato per 40mila euro le attività politiche di Toti.

ALDO SPINELLI – FONDATORE E PRESIDENTE GRUPPO SPINELLI

Noi guardi non solo cerchiamo, nel nostro piccolo facciamo beneficenza da tutte le parti: è giusto che aiutiamo la chiesa, è giusto che aiutiamo il Gaslini, aiutiamo giornali, televisioni, cerchiamo di fare il nostro dovere

LUCA CHIANCA

Però quando sia aiuta la politica no, ci si aspetta sempre qualcosa in cambio no?

ALDO SPINELLI – FONDATORE E PRESIDENTE GRUPPO SPINELLI

Appunto guardi la politica, quello lì era un progetto come la gronda e come le ferrovie sono progetti fermi da 10,20 anni era una vergogna

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

E poi c'è il gruppo Aponte che tramite una società controllata ha finanziato il comitato Giovanni Toti con 10mila euro.

GIOVANNI TOTI – PRESIDENTE REGIONE LIGURIA

La diga è esattamente un'infrastruttura che serve delle concessioni che portano ricchezza al nostro territorio

LUCA CHIANCA

E anche a loro anzi, maggiormente

GIOVANNI TOTI – PRESIDENTE REGIONE LIGURIA

E anche a loro e ci mancherebbe altro, nel piano concessorio i terminal di Spinelli, di Gavio, di Msc non sono state scelte né di Toti, né di Signorini

LUCA CHIANCA FUORI CAMPO

In realtà le ultime concessioni a Spinelli e Msc sono state assegnate proprio da Signorini, tra il 2018 e il 2022. In Italia Msc ha il suo quartier generale a Genova dove a ottobre ha comprato anche la storica società Rimorchiatori Mediterranei e la cosa è stata mal digerita anche dai vicini soci terminalisti come Aldo Spinelli.

LUCA CHIANCA

Ma mi faccia capire un attimino che sta facendo Msc sul territorio

ALDO SPINELLI – FONDATORE E PRESIDENTE GRUPPO SPINELLI

Compra quello che vuole comprare in questo momento gli armatori sono tutti pieni di soldi perché hanno guadagnato l'ira di dio

PIETRO SPIRITO – ECONOMISTA DEI TRASPORTI

Quest'anno le prime dieci compagnie al mondo nel marittimo faranno 200 miliardi di dollari di utile.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Allora centinaia di miliardi di euro di euro o di dollari da investire nel porto sicuro. Mentre sul futuro del porto più importante d'Italia si è parlato con un viaggio, un volo privato. MSC conferma ci dice che sono state presentate le prospettive di sviluppo del porto di Genova e in tale contesto si è sicuramente parlato anche della diga come un progetto di valenza strategica per la città e l'intera portualità genovese. Tutto vero. Ma a che prezzo? Perché potrebbe scombinare un intero ecosistema. Ora MSC in Italia, oltre i terminal di Genova, controlla anche quelli di Gioia Tauro. Poi, attraverso la società Marininvest, controlla il Terminal intermodale di Venezia, due dei principali terminal del porto di Napoli, La Spezia, i terminal di Civitavecchia, Catania e Brindisi. MSC, controlla 70, termina in 31 paesi dei cinque continenti attraverso il braccio logistico Medlog, presente in 70 paesi e anche tra i maggiori fornitori di servizi logistici al mondo marittimi di trasporto e anche quelli su terra. Possiede alcune delle principali agenzie di viaggio italiane tramite la Bluevacanze e controlla la Going, e la Cisalpina Tours che è quella che poi cura anche le trasferte di noi giornalisti Rai qualche problema ce l'ha creato anche dopo il covid. E poi noi non possiamo far altro che rallegrarci con Gianluigi Aponte per il suo successo imprenditoriale. Però, insomma, ha conquistato il mercato del commercio globale. L'alternativa è la Cina, che sta utilizzando come passepartout enormi container, le grandi navi. Insomma, ci troviamo in mezzo ad un oligopolio che significa che se vuoi avere la merce, cibo o medicinali con loro devi trattare. Stabiliscono il prezzo, i tempi e anche le modalità. Ora, se non vogliamo finire stritolati dall'uno o dall'altra, insomma, qualche regola forse bisognerà anche metterla.