

Chi tene 'o mare **L'impero MSC e gli impatti su Napoli**



Napoli, maggio 2025

Parlare di Msc significa descrivere e interpretare il capitalismo contemporaneo. Vuol dire guardare ai processi di (ri)organizzazione e di articolazione degli spazi, dei territori e delle comunità umane, risultanti dalle trasformazioni tecnologiche e infrastrutturali imposte dall'accelerazione dei flussi, che sembrano inarrestabili in questa epoca storica. Senza dubbio Msc, acronimo che sta per Mediterranean Shipping Company, è una compagnia leader del trasporto marittimo, e anche se si presenta sul mercato globale o locale con nomi diversi, è tra gli attori principali che veicolano questi processi. La società mobile e interconnessa presuppone ed esige una velocità sempre maggiore nella circolazione delle persone, dei beni e delle informazioni. Senza le grandi navi dell'industria marittima governata dal padrone di questo colosso (Gianluigi Aponte), non esisterebbe un'economia mondiale fatta di merci progettate in America, prodotte in Cina e distribuite ovunque. Il flusso delle merci, controllato da questi signori di terra e di mare, si muove in modo ininterrotto e a una velocità sempre crescente, attraversando territori attrezzati per la movimentazione, lo stoccaggio e la circolazione. Laddove questi territori non fossero attrezzati, il potere politico, asservito alle logiche di accumulazione, interviene in maniera pragmatica.

Da questo punto di vista l'Italia rappresenta un osservatorio interessante: è un paese con ottomila chilometri di coste e cinquantotto porti d'importanza strategica nazionale, riorganizzati in quindici autorità di sistema portuale che costituiscono i nodi della catena logistica del trasporto delle merci. Il padrone di queste infrastrutture critiche resta la Msc della famiglia Aponte. Parlare di Msc significa anche allargare lo sguardo sulle logiche estrattive, di territori e del lavoro, che la velocità della merce impone: l'ampliamento della darsena di Levante a Napoli Est, finalizzata a duplicare il volume dei traffici di container, mentre fa crescere i profitti di pochi, devasta un intero territorio e sottrae tratti di costa alla città. Le navi da crociera (di cui Msc è ancora una volta leader di mercato), sono giganti del mare che restano accesi per tutto il tempo di ormeggio in porto, sprigionando emissioni tossiche per l'ambiente e la salute, inquinando e riversando orde di turisti in una città preda delle loro smanie di consumo. I flussi delle merci sono inarrestabili. Lo dimostra il fatto che anche durante la pandemia, gli armatori hanno registrato 2,7 miliardi di euro di profitti: un record dal 2010. Msc, attraverso Gnv (Grandi Navi Veloci), ha compensato le perdite del traffico passeggeri affittando i suoi traghetti come "navi quarantena" per rinchiuderci migranti, accaparrandosi appalti da milioni di euro.

A comandare, come disse una volta Gianluigi Aponte in una delle rare interviste rilasciate alla stampa, è la merce e chi la serve. Che si tratti di armi, turisti, dispositivi tecnologici, semi-componenti o scarpe da ginnastica.

Quella che segue è la breve storia di chi controlla i flussi, dell'impero che ha creato e dell'impatto delle sue strategie espansive sul territorio napoletano. Nella prospettiva, tutta da costruire, di contrastarli.

Msc: dalla penisola sorrentina allo shipping globale

Msc (Mediterranean Shipping Company) è la multinazionale fondata da Gianluigi Aponte, imprenditore di origini sorrentine, protagonista di una sorprendente cavalcata che in cinquant'anni ha portato una piccola attività di navigazione alla leadership globale dello shipping, permettendo di determinare i costi globali dei noli container, ma anche la costruzione di grandi opere infrastrutturali sostenute da fondi pubblici: l'allargamento dei porti, l'espansione di poli logistici, la costruzione di autostrade e ferrovie che favoriscano l'accesso a zone incontaminate del pianeta, e tutto ciò che possa permettere l'intensificazione della circolazione globale delle merci. Oggi questo impero del mare vanta una flotta di 21 navi da crociera, 700 navi cargo, 23 milioni di container trasportati in 520 porti di 155 paesi e 150 mila dipendenti. I conti economici di questa multinazionale del mare non si conoscono a causa del segreto bancario vigente in Svizzera, dove Msc Holding ha il suo quartier generale. Da Ginevra gli affari si possono portare avanti senza dare troppo nell'occhio, sebbene i confini di questi affari coincidano con quelli del mondo intero. Come multinazionale, tuttavia, Msc ha caratteristiche peculiari, che vedono la coesistenza di un modello tradizionale con quello avveniristico, all'avanguardia. Una gestione a conduzione familiare di un business su scala globale, niente azionisti esterni né partnership vincolanti. A differenza delle concorrenti di un mercato oligopolistico quali ad esempio la danese Maersk (seconda compagnia di navigazione al mondo), la tedesca Hapag-Lloyd (quinta) o l'israeliana Zim (decima), quotate in borsa e gestite da un management senza legami di parentela con la proprietà, da Msc i vincoli passano per i legami di parentela, l'origine geografica e le relazioni di lavoro di natura paternalistica. L'unica altra grande compagnia che funziona in modo simile a Msc è la franco-libanese Cma Cgm, terza società del settore controllata dalla famiglia Saadé.

Non solo crociere...

Msc fonda il suo business non solo sulle navi da crociera, ma sul trasporto marittimo globale, dove ormai è egemone. Secondo la classifica stilata da ,

Alphaliner, 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 che, come buona parte del settore dello shipping ha aumentato i suoi introiti dopo la pandemia.

“Il Gruppo Msc - si legge nella descrizione del gruppo - 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”.

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. Til controlla 54 terminal in 7 dei 25 porti più attivi al mondo (Anversa, Singapore, Long Beach, Ningbo, Newark, Bremerhaven e Rotterdam). Mentre scriviamo, è in corso l'acquisizione da parte di Til dell'80% del capitale del gruppo terminalista Hutchinson Ports di Hong Kong, e del 90% della sua filiale Panama Ports Company. Se questa operazione avrà luogo, la società terminalista Til del gruppo Msc diverrebbe l'unica proprietaria di tutti i 43 porti del gruppo cinese, a esclusione dei due scali portuali panamensi della Panama Ports Company, controllati dall'americana BlackRock (azionista a sua volta della stessa Til, di cui detiene il 30% del capitale).

In Italia, attraverso Til, il gruppo di Aponte controlla un terminal nel porto italiano di Gioia Tauro e anche in quello di Genova. E poi Ravenna, Venezia, Trieste. Diversi altri terminali portuali sono controllati tramite la Marininvest Srl, società con sede a Napoli cui fanno capo quasi tutte le attività italiane del gruppo Msc.

Marinvest è attiva a livello internazionale nei settori del trasporto marittimo di passeggeri e delle crociere, del trasporto marittimo di merci, dei servizi portuali di movimentazione e della logistica. La società controlla diversi terminal negli scali di Civitavecchia, Catania, Brindisi e controlla anche buona parte del business crociere di Msc nel Mediterraneo. Medlog è invece il braccio logistico del colosso di Aponte. Presente in 70 paesi, la società dichiara di gestire ogni anno più di 12

milioni di Teu (l'unità di misura standard del trasporto marittimo di container) ed è uno dei maggiori fornitori al mondo di servizi logistici marittimi e di trasporto su terra.

Msc a Napoli

La società Marinvest di proprietà Msc, attiva a livello internazionale nei settori del trasporto marittimo di passeggeri e delle crociere, del trasporto marittimo di merci, dei servizi portuali di movimentazione e della logistica, detiene l'intero capitale sociale di Co.na.te.co (Consorzio Napoletano Terminal Containers S.p.A.) e controlla indirettamente So.te.co. (Società Terminal Contenitori), i due principali terminalisti del porto di Napoli. Conateco è una società con sede legale a Napoli che svolge, con autorizzazione valida fino al 23 marzo 2027, l'attività di terminalista portuale, gestendo il più grande terminal del Porto di Napoli, il quarto in Italia (un'area di circa 157.000 mq nel Molo Bausan).

Con 305 dipendenti dichiarati nel 2025 e un fatturato di circa 48 milioni di euro (nel 2023), l'attività principale di Conateco è costituita dallo sbarco e l'imbarco di container da e per navi effettuata attraverso gru di banchina che curano il carico e lo scarico della merce.

La Società Terminal Contenitori - SoTeCo S.r.l. svolge l'attività di terminalista portuale su un'area di circa 41.500 mq sita a Calata Pollena, nel porto di Napoli. L'attività principale svolta da Soteco consiste nello sbarco e imbarco di container e rotabili attraverso il metodo "Ro-Ro" (roll on - roll off). Nello specifico, i container sono posizionati su rimorchi che vengono imbarcati e sbarcati attraverso l'utilizzo di ralle portuali (ovvero veicoli che entrano in maniera autonoma nella stiva della nave). A tale attività si accompagna, all'occorrenza, quella di stoccaggio e custodia dei container per conto di altri terminalisti.

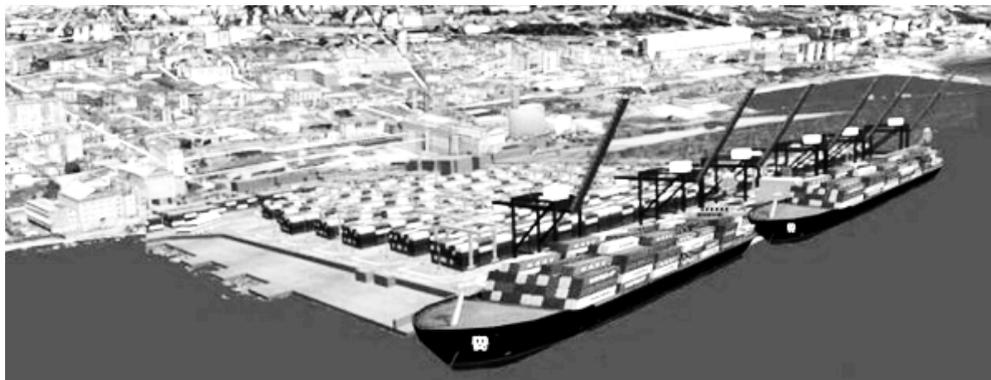
L'ampliamento del porto di Napoli e la Darsena Levante

Il Porto di Napoli ha una superficie di circa 390 mila metri quadrati, dispone di 14 banchine per l'attracco delle navi e si estende per circa 12 chilometri dal centro storico della città, all'incirca all'altezza di Piazza Municipio, fino alla periferia orientale di San Giovanni a Teduccio. Il PNRR ha stanziato circa 260 milioni per il potenziamento dello scalo napoletano, e se nella parte occidentale le opere di potenziamento riguardano soprattutto l'elettificazione della banchina per le grandi navi da crociera, tutt'altro destino è riservato ai quartieri a est: il prolungamento della diga foranea (l'intervento più oneroso che occupa più della metà dei fondi) e la trasformazione della Darsena Levante con il suo collegamento alla rete ferroviaria cargo già esistente. Nel progetto, già approvato nel 2008, si

prevede l'adeguamento della Darsena a terminal container con estensione di 230 mila metri quadrati e con una banchina lunga 672 metri, in grado di far attraccare due navi portacontainer di nuova generazione con capacità intorno ai 12 mila Teu.

Ci troviamo a San Giovanni a Teduccio, dove il porto e la sua diga foranea finiscono poco prima del confine est della città, lasciando liberi circa 750 metri di costa prima che inizi il comune di Portici. Da inizio Ottocento l'area è stata destinata agli stabilimenti industriali, dalla conserviera Cirio alla centrale termoelettrica Capuano, inducendo un'espansione del porto verso est: sono così nate la Darsena Petroli, collegata con un sistema di oleodotti alle raffinerie presenti nell'area cittadina orientale, e la Darsena Levante a seguito della realizzazione della centrale Enel. Dalle parole stesse del progetto di trasformazione della Darsena Levante a terminal container, si legge: *“Gli imponenti complessi industriali, per la maggior parte petroliferi, ivi sorti hanno irrimediabilmente compromesso l'area, che nel 1998 è stata eletta dalla L. 426 ‘Sito da bonificare di preminente interesse nazionale’ (SIN). Oggi parte di quei complessi industriali sono dismessi o sottoutilizzati”*.

L'obiettivo dichiarato del progetto è più che duplicare il volume di traffico fino a livelli pari a circa 1,4 milioni di Teu l'anno, di cui circa 800 mila Teu saranno movimentati presso il nuovo terminal.



Il progetto approvato nel 2008 ha subito evidenti rallentamenti, ma è prossimo al termine: il finanziamento del PNRR prevede la fine dei lavori entro gennaio 2026. Ogni giorno un numero indefinibile di camion trasporta cumuli di pietre che poi tre chiatte caricano e depositano in mare per rafforzare la diga foranea. Nel mare attorno ai lavori è vietata la navigazione, e in cielo ogni tanto ronza un elicottero della polizia per controllare. Nel frattempo sono quasi conclusi i lavori di colmata, cioè il riempimento dello spazio tra due ex moli (l'area dove nell'immagine precedente sono impilati i container), il dragaggio di sedimenti di una

parte di fondali portuali in una vasca di colmata, sigillata e impermeabile per motivi ecologici, visto che il materiale dragato è inquinato e inquinante. Conateco ha ottenuto la concessione per 50 anni dell'area destinata al nuovo Terminal di Levante quando questo era ancora solo un progetto. In cambio la società si è impegnata a investire circa 217 milioni di euro per l'allestimento operativo del nuovo terminal contenitori.

Ai fondi propri dell'Autorità Portuale (in parte con contributi provenienti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in parte con fondi PON, POR e intesa istituzionale Stato - Regione Campania) si sono aggiunti i finanziamenti PNRR che prevedono bandi europei per l'assegnazione delle concessioni. Per questo l'accordo con Conateco-Msc potrebbe essere rivisto, anche se non è difficile immaginare che il leader mondiale dello shipping sia il candidato favorito.

A spiegarci perchè è poco probabile che qualche concorrente possa soffiare l'affare a Msc in una città in cui al momento controlla, tramite Soteco e Conateco, il 90% dei flussi portuali, sono le parole dello stesso armatore Gianluigi Aponte in un articolo del Secolo XIX del 2017: *“Comandiamo noi perché comandano i volumi. Chi li ha decide della vita o della morte di un terminal”*. Vale la pena aggiungere qui che nel luglio 2024 Il Secolo XIX è stato ceduto a Blue Media Srl, società interamente controllata dal Gruppo Msc.

L'impero della logistica via mare di Mister Aponte ha allungato le mani sulla città e sul mondo influenzando nelle decisioni di pianificazione pubblica. La grande forza di Msc consiste nell'essere un attore di peso a monte e a valle del trasporto marittimo. Proprio in questo periodo il gruppo è in trattativa per acquisire la Ck Hutchinson di Hong Kong, operazione che porterebbe Aponte ad essere il primo terminalista al mondo, oltre all'armatore maggioritario. In più, dal 2022 Msc sta anche scommettendo sulle meganavi tra i 22 e i 24 mila Teu, le ultime delle quali ordinate ai cantieri navali cinesi a fine aprile 2025.

In generale, i terminal portuali hanno un impatto enorme sulle aree che li ospitano e sulle loro economie, a partire dalle aziende del trasporto su gomma o rotaia, i magazzini di stoccaggio, i carburanti, i mezzi di movimentazione dei container. Ma l'impatto è anche e soprattutto ambientale e di vivibilità. Il suolo dei porti è pubblico, ma i terminal sono gestiti in concessione da privati. I terminalisti aumentano i profitti quando aumenta il volume di merce in transito. Inoltre sono in competizione tra loro, e hanno bisogno di espandere i volumi di merce per restare competitivi. La logistica è un mercato che crea Pil anche quando le navi trasportano rifiuti: l'infrastruttura non è solo un mezzo al servizio delle necessità del commercio da potenziare all'aumento dei flussi. È il potenziamento dell'infrastruttura fisica (pubblica) e del suo allestimento (privato) a trainare l'espansione dei traffici, vale a dire i margini di profitto dei terminalisti e degli armatori.

Un impero con queste caratteristiche ha l'innata tendenza a continuare a fagocitare il mondo, e le nostre città, se non trova ostacoli.

Interrogativi sul futuro

Come mostra l'immagine, la modifica al Piano Regolatore Portuale proposto nel 2012 prevedeva anche il tombamento della Darsena Petroli per allungare ulteriormente la banchina così da ospitare navi di stazza ancora maggiore. Il molo per lo scarico degli idrocarburi si sarebbe dovuto spostare ancora più a est, così come i depositi dedicati che al momento si trovano alle sue spalle, sempre a San Giovanni a Teduccio, a ridosso dell'area SIN.

Questa modifica è poi stata ritirata e al momento la Darsena Petroli è rimasta dov'era, né ci sono documenti ufficiali e accessibili che ne parlino, anche se il progetto è ricomparso sulle pagine del quotidiano Il Mattino nell'agosto 2024, in cui si scriveva che l'iter procedurale per questo ulteriore spostamento sarebbe già stato avviato. Spostare più a est la Darsena Petroli vuol dire allungare la diga foranea, allungare il porto oltre i confini comunali della città di Napoli, fagocitando quei 750 metri di litorale accessibile ai cittadini, anche se non balneabile.

San Giovanni a Teduccio e in generale la sesta Municipalità sono aree cresciute intorno e negli interstizi dell'industria. Sono le aree con la più alta incidenza di tumori, sclerosi multipla, leucemie, malattie polmonari ostruttive, nonostante siano tra le zone anagraficamente più giovani. Negli studi di Medicina Democratica, un'associazione che si occupa da tempo di dare un nome alle cause dei problemi di salute a Napoli Est, è chiaro che queste patologie sono collegate alla presenza di attività produttive inquinanti come le centrali termoelettriche che si sono susseguite per tutto il corso del Novecento, l'attività portuale e i cantieri per il suo ampliamento, il deposito di idrocarburi, la presenza di scarichi di acque non depurate, lo scarico in mare di inquinanti, l'infiltrazione di inquinanti dalla zona SIN mai bonificata.

Le poche centinaia di costa non adibite a porto non sono balneabili, ma la canicola estiva è difficile da affrontare per chi ha il mare di fronte casa ma dovrebbe percorrere decine di chilometri per potersi fare un bagno.

È altissimo il rischio di infezioni batteriche, e in generale nelle acque di tutto il litorale orientale di Napoli la concentrazione di sostanze chimiche dannose rilevate è a livelli preoccupanti (tra queste rame, mercurio, piombo).

Impatti delle crociere su città, ambiente e salute

Prenotando una crociera da Napoli, non avrai soltanto l'occasione di visitare questa meravigliosa città, ricca di storia, monumenti e buona cucina (impossibile non menzionare l'autentica pizza napoletana), ma anche di esplorare altri luoghi incantevoli nel Mediterraneo e oltre.

Scendi verso sud lungo la penisola italiana e goditi il sole di Palermo e Messina, oppure dirigiti a nord verso Civitavecchia, per una visita alla Città Eterna, verso Livorno, per un salto a Firenze e a Genova, per goderti la meravigliosa riviera ligure.

Desideri esplorare delle meravigliose città costiere fuori dall'Italia? Con le crociere da Napoli le possibilità sono infinite: visita Marsiglia in Francia, Barcellona e Palma di Maiorca in Spagna, la capitale maltese di La Valletta e, perché no, approda sulle coste del Nord Africa visitando La Goulette in Tunisia.

Con le nostre crociere da Napoli questa città unica e tante altre meravigliose città mediterranee ti aspettano.

(dal sito Msc)

Napoli è tra le città italiane più esposte all'inquinamento da grandi navi e si prepara ad accogliere un numero sempre più crescente di queste "gigantesche torte nuziali galleggianti", come avrebbe detto David Foster Wallace. Navi che riversano in una città già altamente turisticata fiumi di passeggeri, lasciando i motori accesi per tutto il tempo dell'attracco e della permanenza, e sprigionando così emissioni di ossidi di zolfo preoccupanti, se si considera la posizione del porto, molto vicino al centro città, alle abitazioni e a due dei principali poli universitari (L'Orientale e Federico II).

Secondo i dati dell'Autorità portuale, nel 2023 il porto di Napoli ha movimentato più di un milione e mezzo di crocieristi, numero in aumento nei prossimi anni.

Msc Cruise, da sola, nel 2024 ha registrato 109 scali e 550 mila passeggeri, un dato, come dichiarato dalla compagnia marittima, destinato a crescere con 126 scali e 650 mila passeggeri nel 2025, quando Napoli accoglierà per la prima volta quattro crociere Msc per l'intera stagione estiva: Msc World Europa, Msc Magnifica, Msc Divina e Msc Seaside.

Le navi da crociera, nonostante siano una piccola fetta del traffico marittimo internazionale (l'1% della flotta globale), producono il 25% dell'inquinamento del settore e di tutti i rifiuti generati dalle navi mercantili. In pratica, una crociera di una settimana genera oltre 50 tonnellate di rifiuti solidi, spesso trattati in condizioni non idonee.

Le ceneri derivanti dalla combustione di carburante si disperdono in mare generando micro e nano-plastiche e rifiuti galleggianti. Le acque di scarto, grigie e nere, usate per la stabilizzazione della nave (ballast water), scrive il collettivo Scienza Radicata, sono vettori di composti tossici, metalli pesanti, microrganismi patogeni e resistenti agli antibiotici, specie alloctone, nutrienti in eccesso, batteri fecali, farmaci, filtri UV. Le navi da crociera, inoltre, producono alti e continui livelli di rumore che influiscono sulla qualità della vita di umani e animali marini. L'alto numero di persone e tecnologie presenti sulla nave richiede un consumo molto alto delle risorse locali, ad esempio l'acqua, in una classica logica estrattivista. Tra gli impatti ambientali generati dall'industria crocieristica uno dei più preoccupanti è quello dell'inquinamento atmosferico: oltre alla CO₂, le crociere sono responsabili di consistenti emissioni di sostanze dannose per l'ambiente e la salute, come ossidi di azoto e di zolfo, che provocano problemi all'apparato respiratorio.

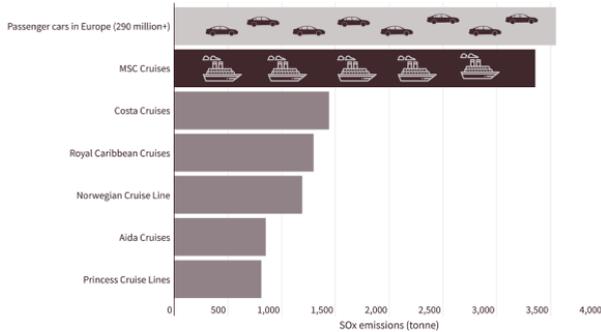
Gli ossidi di azoto, derivanti dalla reazione tra azoto e ossigeno che avviene nei motori, provocano danni agli ecosistemi acquatici nei fiumi e nei laghi, alimentando il fenomeno dell'eutrofizzazione (processo degenerativo delle acque). Gli ossidi di zolfo, derivanti dalla combustione dei carburanti che contengono zolfo, provocano danni all'ambiente marino contribuendo alla formazione di piogge acide.

Secondo il report "The return of the cruise", pubblicato nel 2023 dall'Ong Transport&Environment, nel 2022 le navi da crociera presenti in Europa hanno emesso più ossidi di zolfo di un miliardo di automobili. Queste navi utilizzano carburante economico e ricco di zolfo, in cui sono presenti mille volte più inquinanti che nei carburanti utilizzati dalle automobili. Questi combustibili, inoltre, utilizzano duemila volte più solfuro delle auto diesel, il che significa che le emissioni di una nave crocieristica corrispondono a quelle di 350 mila automobili. Anche quando è ferma in porto, una nave da crociera è sempre accesa ed emette gas di scarico.

Come si legge nel report, l'operatore di navi da crociera più inquinante nel 2022 è stato Msc Cruises, le cui navi hanno emesso tanto ossido di zolfo quanto tutte le autovetture passeggeri in Europa.

"Molti operatori di crociere, come Msc, stanno investendo in gas naturale liquefatto (Gnl) come alternativa più pulita. Quest'anno, oltre il 40 per cento delle nuove navi da crociera hanno puntato sul Gnl", scrive l'organizzazione nel suo report. *"Queste navi sono migliori in termini di inquinamento atmosferico, ma sono estremamente dannose dal punto di vista climatico a causa delle emissioni di metano dai loro motori, un gas potente con un potenziale di riscaldamento superiore di oltre 80 volte rispetto alla CO₂. Ad esempio, la MS Iona di P&O ha emesso tanto metano quanto 10.500 mucche in un anno."*

The 19 ships from MSC Cruises emitted nearly as much SOx as all passenger cars in Europe



Source: Transport & Environment (2023)

Explanation: This table shows how much SOx cruise ships belonging to cruise ship companies emitted compared to the SOx emitted by the 291,262,242 passenger cars circulating in Europe.

Oltre ai danni provocati agli ecosistemi acquatici, le sostanze emesse dalle navi crociera sono dannose per le vie respiratorie e possono creare problemi cardiaci. L'inalazione di aria con elevate concentrazioni di ossidi e biossidi di azoto può irritare le vie respiratorie; un'esposizione prolungata può provocare asma e aumentare le probabilità di infezioni respiratorie. L'Organizzazione Mondiale per la Sanità ha raccomandato per l'ossido di azoto un limite per la media annua pari a $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, che nel porto di Napoli è ampiamente superato, come si può notare dai dati di monitoraggio sulle concentrazioni medie orarie di inquinanti nelle aree del porto e di Piazzale Angioino, forniti dal laboratorio mobile LM02 dell'ARPA (Aggiornamento al 14/04/2025).

Dal rapporto ISPRA 2023 emerge che nel porto di Napoli le navi da crociera contribuiscono per l'11% alle emissioni di ossido di zolfo (considerando solo il tempo dello stazionamento in banchina, in cui la nave resta accesa almeno dieci ore al giorno), e che arriva al 22% nella fase di manovra. Giusto per fare un esempio: a Venezia, a seguito del divieto imposto alle navi da crociera superiori alle 25.000 GT di entrare nelle acque della città, le emissioni di ossidi di zolfo si sono ridotte di circa l'80%.

Gnv: le navi quarantena

La catena logistica del trasporto merci (già segnata da anni da conflitti e mobilitazioni di natura e intensità variabili) è finita sotto i riflettori da quando le catene di approvvigionamento si sono inceppate e sono state sconvolte. I giornali hanno cominciato a parlarne con maggiore attenzione. Durante la pandemia, gli armatori hanno registrato record di profitti. L'attenzione mediatica sulla catena marittimo-logistica ha

raggiunto l'apice quando l'Ever Given, una portacontainer di ultima generazione, si è arenata nel Canale di Suez, bloccando la navigazione. Cosa ci suggeriscono queste immagini che hanno fatto il giro del mondo? Ci suggeriscono che gli ingranaggi della rete su cui si fondano le strutture produttive e distributive dell'economia mondiale sono fragili. Ci dicono anche che il modello dominante delle catene di approvvigionamento non è sostenibile. Ci viene detto che la logistica è la spina dorsale della globalizzazione economica: il nuovo capitalismo produttivo è qualcosa di concreto, ed è governato da persone ossessionate dalle economie di scala, pronte a inseguire le merci ovunque. Come Gianluigi Aponte. Interprete eccellente di uno stato di eccezione normalizzato da un capitalismo d'emergenza ordinaria, che coinvolge la presenza di operatori economici attivi nei porti, nella circolazione globale delle merci e nella gestione dei flussi migratori. La sua multinazionale del mare è capace di trattare allo stesso modo grandi volumi di merci e di migranti.

Nell'aprile 2020, lo Stato italiano ha emanato un decreto secondo cui, per tutta la durata dell'emergenza sanitaria, i porti italiani non potevano essere considerati "sicuri" per lo sbarco delle persone. Dalla metà di aprile, diverse navi di proprietà di compagnie private sono state selezionate tramite procedura di affidamento diretto per svolgere la funzione di "quarantena" per i migranti. Le navi da crociera utilizzate a questo scopo sono state noleggiate dal Ministero delle Infrastrutture e hanno operato nei pressi dei porti di Lampedusa, Porto Empedocle, Palermo, Trapani, Augusta e Catania. Queste navi erano impegnate in una rotazione continua in base alle operazioni di imbarco e sbarco dei migranti all'inizio o alla fine del loro periodo di isolamento medico. A bordo, la Croce Rossa Italiana era incaricata delle misure sanitarie.

Al 9 novembre 2020, l'isolamento medico a bordo delle navi di quarantena ha riguardato circa 10 mila persone. Questa attività ha rappresentato una fonte di reddito particolarmente significativa per una compagnia marittima in particolare: la Msc di Gianluigi Aponte. In quasi tutti i bandi di gara, ad aggiudicarsi la posta in palio è stata Grandi Navi Veloci (GNV), la compagnia di traghetti genovese controllata dalla Marininvest di Gianluigi Aponte (e quindi di proprietà Msc), per un totale di 34,5 milioni di euro solo nel 2020, come emerge dai dati resi pubblici dal Ministero dei Trasporti sull'affidamento del servizio di noleggio.

Il costo dell'affitto si aggirava tra i 30 e i 36 mila euro al giorno per singola nave: una cifra importante se si calcola che le navi non avevano nemmeno un giorno di sosta e che a bordo ci sono state anche 900 persone contemporaneamente. Su queste navi sono transitate più di 50 mila persone, stipate nelle cabine per un periodo minimo di quattordici giorni, che in molti casi si è protratto più a lungo. Già identificate all'hotspot di Lampedusa o durante le operazioni di soccorso, le persone erano poi trasferite a bordo delle navi, dove venivano distinte tra chi poteva richiedere asilo e chi ne era arbitrariamente escluso. Una volta sbarcate, le prime venivano caricate su bus anonimi che li avrebbero portate in centri di accoglienza, le seconde portate nei Cpr (centri di permanenza per i rimpatri), per poi essere deportate, nella sistematica violazione dei diritti: da quello di asilo al diritto alla libertà personale, dal diritto all'informazione al diritto alla salute. Per molti tunisini le navi quarantena sono state di fatto l'anticamera del rimpatrio, limitando la possibilità di chiedere asilo e facilitando le procedure di espulsione.

Almeno tre cittadini stranieri hanno perso la vita in circostanze legate alle navi quarantena: Bilal, ventiduenne tunisino, si è suicidato a maggio 2020 lanciandosi dalla Moby Zaza; due minori, Abdallah Said e Abou Diakite, sono morti in ospedale dopo lo sbarco d'urgenza da due navi Gnv.

La compagnia, intanto, continuava ad accaparrarsi gare da milioni di euro, compensando così la battuta d'arresto al servizio passeggeri causata dalla pandemia.

Sui traghetti Gnv, come riporta il blog Sicilia No Border, non di rado avvengono anche le deportazioni via mare di cittadini tunisini dal porto di Palermo, intensificatesi dopo l'accordo firmato tra l'Unione Europea e la Tunisia nel 2023, che prevede aiuti finanziari in cambio dell'impegno a contrastare i flussi e a collaborare nelle procedure di deportazione (nella maggior parte dei casi queste avvengono su voli charter di compagnie aeree). Capita più di frequente che sui traghetti Gnv vengano trattenute le persone che arrivano dalla Tunisia via mare e poi rispedite indietro all'arrivo, come è successo a un ragazzo tunisino che nel maggio 2024 si era imbarcato da Tunisi con regolare permesso di soggiorno per raggiungere Ragusa per lavoro e che si è visto revocare il visto con un decreto di respingimento alla frontiera, senza che gli sia stata fornita alcuna motivazione legale. Il ragazzo è stato obbligato a risalire a bordo del traghetto, dove sarebbe rimasto per tutto il percorso programmato della nave che sarebbe tornata a Tunisi dopo una settimana: un trattenimento coatto che non ha nessuna base giuridica.

Msc nella logistica di guerra

Nel giugno 2024 i lavoratori portuali del Pireo bloccano la nave Msc Altair, con a bordo delle munizioni dirette in Israele, che stava per mollare gli ormeggi di fronte ad Atene.

“I portuali di tutto il mondo si uniscono alla Palestina per la libertà”, avevano scritto i portuali greci in un comunicato, esortando i colleghi di Gioia Tauro, dove la nave era stata dirottata, a fare lo stesso.

Il coinvolgimento di Msc nella logistica di guerra non è una novità; dall'inizio dei bombardamenti a Gaza dopo il 7 ottobre 2023, gli Houthi, i ribelli yemeniti appoggiati dall'Iran, attaccano sistematicamente navi nel Mar Rosso, al largo delle coste dello Yemen: nel mirino ci sono in particolare le porta-container Msc, che trasporterebbero munizioni e armi a Israele. C'è inoltre la questione della proprietà: gli Houthi hanno dichiarato di attaccare solo le imbarcazioni collegate a Israele, al Regno Unito e agli Stati Uniti. Rafaela Diamant Pinas Aponte, moglie dell'armatore Aponte e figlia di un banchiere svizzero-israeliano, ha avuto un ruolo determinante nel facilitare l'accesso al credito e alla finanza israeliana. Gli Houthi hanno individuato questa connessione e prendono di mira le navi Msc, al fine di interrompere il commercio israeliano e di esercitare pressioni politiche per fermare il massacro a Gaza.

Anche sul fronte della guerra in Ucraina, nel giugno 2024 sulla nave Msc Arina, proveniente dalla Cina e diretta in Libia, sono stati trovati dalla Guardia di finanza italiana droni per uso bellico (destinati probabilmente alla Russia). Ciononostante, riportano i media, la nave ha continuato la navigazione.

Il 1 marzo 2025, due navi cargo, tra cui la portacontainer Msc Levante F, sono state danneggiate in quello che è stato segnalato come un attacco missilistico russo al porto di Odessa che mirava a colpire le navi su cui sarebbero state trasportate armi britanniche da utilizzare in Ucraina.

Cosa (non) si sa delle condizioni di lavoro

La sera del 23 marzo 2024, nel porto di Napoli, un marittimo di 45 anni originario di Trapani ha perso la vita, schiacciato da un semirimorchio mentre era al lavoro a bordo della nave *Antares* di Grandi Navi Veloci, in partenza per Palermo. È morto sul colpo. Nessuno dei colleghi si è fermato: costretti a rispettare ritmi disumani, sotto il peso costante delle pressioni imposte dagli armatori, non possono permettersi nemmeno un attimo di sosta. Bisogna correre, sempre, ovunque.

Solo pochi mesi prima, un altro lavoratore era morto in circostanze analoghe nel porto di Salerno. In qualunque altro porto, un incidente del

genere avrebbe provocato almeno l'interruzione immediata delle operazioni, forse anche uno sciopero. E invece a Napoli tutto è proseguito come se nulla fosse. Un silenzio che dice molto sul sistema di relazioni sindacali vigente in questo scalo, formalmente sotto la giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale, ma nei fatti dominato dalla volontà del signor Gianluigi Aponte e della sua cerchia di fedelissimi. Tra passeggeri, turisti di crociere e container, i traffici che non gestisce Msc nel porto di Napoli sono solo quelli relativi alle merci varie e alle rinfuse.

“Msc è di fatto il grosso scoglio che impedisce la sindacalizzazione dei lavoratori” - spiega G., sindacalista Si.Cobas. *“Nel 2016 c'era stato un tentativo di avvicinarsi ai lavoratori, di portare vertenze in materia di sicurezza, come i carrelli che non funzionano, gli incidenti occultati, ma appena i capi hanno annusato aria di iscrizione al sindacato, hanno iniziato a licenziare sistematicamente i dipendenti”*. Dal 2018 al 2020 Msc avrebbe licenziato il 70% degli iscritti.

Conateco ha provato a licenziare centouno tra operai e impiegati già nel 2015. Dopo una prima battaglia, quella crisi portò solo al ricorso alla cassa integrazione, ordinaria e poi straordinaria. Più che una reale difficoltà economica, l'intenzione dell'azienda era quella di sfolire il parco lavoratori di lungo corso (cominciando da quelli sindacalizzati), per poi avere la possibilità di assumerne dei nuovi con contratti a tutela minore (dal Jobs Act in giù). La cassa integrazione è finita, ma nel frattempo i licenziamenti sono avvenuti.

Dalla Conateco negli ultimi anni sono stati licenziati decine di operai per motivi pretestuosi. Qualcuno è stato reintegrato per via legale, qualcun altro ha preferito accettare la buonuscita dopo una trattativa-lampo. L'intenzione dei vertici dell'azienda è quella di sfolire il parco lavoratori “garantiti”, cresciuto a causa delle tante assunzioni fatte alla metà degli anni Duemila, sulla spinta di un accordo di programma con la Regione e grazie a cospicui finanziamenti. L'altro obiettivo è quello di liberarsi dei lavoratori più combattivi, che non a caso sono sempre sulla “lista di sbarco”.

Nel 2021, il sindacato ha fatto un'azione con Friday for future perché si era scoperto che la guardia di finanza aveva sequestrato navi Msc per trattamento illecito di rifiuti e dispersione in mare, di cui non si è saputo più niente. “Si sono comprati tutto il tribunale di Napoli, questi stanno al di sopra dello Stato”. A Napoli, continua G., “non risulta esserci un traffico di armi dirette in Israele, che invece transitano per certo dal porto di Salerno attraverso la Zim, che passa per il terminal Gallozzi”.

Attraverso la repressione dei tentativi di sindacalizzazione per mezzo di licenziamenti, il porto di Napoli riflette condizioni d'impiego sbilanciate in termini di rapporti di forza, in un luogo - il porto - storicamente contraddistinto da un forte potere negoziale da parte dei lavoratori. Un regime di paura vige negli spazi portuali. Il ruolo dei sindacati confederali è passivo. L'autorità portuale è inerme rispetto al potere incontrastato delle multinazionali del mare di Aponte e soci.

Dietro l'aumento dei flussi ci sono persone che ne controllano le dinamiche. Dotati di capitali consistenti, questi signori di terra e di mare gestiscono il ciclo della distribuzione e del consumo, facilitando la fluidità della circolazione senza frizioni sui nostri territori, rimuovendo gli ostacoli che impediscono l'accumulazione.

Uno dei padroni di questi flussi è Gianluigi Aponte e la sua multinazionale Msc, interprete eccellente di un capitalismo predatorio. Comandante di un'impresa tentacolare che agisce indisturbata in città e oltre, secondo logiche aderenti all'estrazione ed espropriazione di valore, senza guardare in faccia a nessuno. Turistificazione, espansione dei traffici containerizzati, consumo di suolo, accaparramento degli spazi portuali, inquinamento, svalutazione del lavoro, coinvolgimento nella logistica di guerra, nella gestione dei migranti. I costi di queste operazioni sono socializzati. A pagarne le conseguenze, mentre i profitti di questi signori aumentano in modo esponenziale, siamo noi. Solo una mobilitazione trasversale può mettere in discussione il potere incontrastato di chi controlla i flussi. Sfidarli, creando frizioni, piantando ostacoli ai flussi, diventa allora prioritario per le lotte a venire.

Riferimenti

Opuscolo “TRA TERRA E MARE. Storia ed ecologia di un litorale a rischio” a cura di Scienza Radicata, Fiumicino, 2023, scaricabile qui: <https://ggg-co.github.io/scienzaradicata/TraTerraEMare.pdf>.

Report “Return of the Cruise” pubblicato il 15 giugno 2023 su <https://www.transportenvironment.org/>

Rapporto ISPRA 382-2023, “Aggiornamento delle modalità di calcolo delle emissioni navali con particolare riferimento all’ambito portuale a livello nazionale e locale”, scaricabile qui: https://www.isprambiente.gov.it/files2023/publicazioni/rapporti/rapporti_382-2023.pdf.

Turismo crocieristico italiano: scenari e trend dopo la pandemia globale. Il test case di Msc, in: SOSTENIBILITÀ, Contributi per il I Rapporto SuLab (pp.167-196), Università degli Studi Suor Orsola Benincasa, Napoli, 2024

L. Battistelli , T. Coppola, M. Fantauzzi, F. Quaranta (2012) The environmental impact of cruise ships in the port of Naples: analysis of the pollution level and possible solutions. Maritime Environment Research II

Report-gennaio-giugno-2024 Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale: https://adsptirrenocentrale.it/wp-content/uploads/2024/11/6_Report-gennaio-giugno-2024.pdf

Cittadini tunisini bloccati sul traghetto GNV, dal sito: Progetto diritti, pubblicato il 3.05.2024

Grandi navi, grande inquinamento, di Emiliano Lubrano, pubblicato su Jacobin Italia online il 20 Gennaio 2025

Quando la barca non va. Le navi quarantena nella pandemia da covid-19, di Emilio Massimo Caja e Giacomo Mattiello, articolo uscito su Zapruder n.60, 2023

MSC ship carried drones in containers instead of wind turbine parts di Dag Holmstad, pubblicato su Shippinwatch il 12.08.2024

Obiettivo Msc, gli Houthi colpiscono ancora di Francesca Luci, pubblicato su Il Manifesto online il 6.03.2024

Rosa Battaglia, “Tra ricatto padronale e morti sul lavoro. Lo sciopero dei portuali visto da Napoli”, Napolimonitor, 5 aprile 2024

Alessandra Mincone, “Portuali licenziati, dopo il presidio la trattativa in prefettura”, Napolimonitor, 3 agosto 2020

Riccardo Rosa, “Licenziati Conateco, il Tribunale ordina i reintegri. Un presidio al porto di Napoli”, Napolimonitor, 31 maggio 2018

<https://www.medicinademocratica.org/wp/?tag=napoli>

