

«Un errore vendere ora Tirrenia»

L'armatore scrive al premier: preoccupato per il ritorno della speculazione

Raoul de Forcade
GENOVA

Guarda all'Italia, tirando il freno sull'acquisizione di Tirrenia, ma soprattutto al mercato mondiale. E denuncia che gli hedge fund, i fondi comuni ad alto profilo di rischio, stanno tornando prepotentemente sul mercato e «come un cancro» possono far ricadere l'economia mondiale nella crisi, prima ancora che sia superato il default dell'ottobre scorso. A lanciare l'allarme è Gianluigi Aponte, numero uno del gruppo di navigazione italo-svizzero Msc, la seconda azienda al mondo nel trasporto container. Il quale traccia anche un quadro della sua società e dello shipping, dopo la bufera della crisi. E fa un passo indietro sulla privatizzazione di Tirrenia, alla quale aveva intenzione di partecipare: quell'operazione, secondo l'armatore, «è da posporre».

La crisi economica sembra scemare, qual è il suo bilancio della situazione?

Bisogna chiedersi perché sia cominciata. E la responsabilità è degli hedge fund (spesso utilizzati, nel trade delle merci, come tutela da rialzi e cadute dei prezzi, ndr). Questi fondi hanno attirato molti speculatori, cominciando ad avere grande liquidità e a divenire potenti. Così hanno iniziato a speculare sul petrolio ma anche sul rame, sul ferro, sul riso, sul grano e sulla soia. Questo ha portato, nel 2008, alla moltiplicazione dei prezzi e, se un barile di petrolio è salito da 40 a 150 dollari, anche tutto il resto è andato alle stelle. Poi, col crack finanziario, il castello si è sgonfiato, i prezzi sono crollati e i fondi sono spariti dall'ottobre del 2008 al febbraio del 2009. Ora,

però, stanno rientrando in forza e il petrolio, che era a 40 dollari il barile alla fine dell'anno, è risalito a 70: mentre tutti i politici del mondo lottano per ravvivare l'economia, questa gente sta iniziando a speculare di nuovo.

Quindi?

Se non li fermiamo, fra sei mesi ci troveremo nella stessa situazione di un anno fa. Visto che è in corso il G8, sarebbe bene che i politici, in quest'occasione, curassero il male degli hedge fund, perché i primi ad essere affamati saranno i Paesi poveri. Si devono porre regole precise sui fondi. Ne ho parlato personalmente a Berlusconi e gli sto scrivendo una lettera per ribadirlo: questo è il cancro di oggi, che dobbiamo sanare.

Il premier cosa ha risposto?

Berlusconi condivide il problema, dice che ci stanno lavorando, ma che non sarà per questo G8. A settembre, però, pensano di poter mettere delle regole. Comunque lui è cosciente del problema, ma il mondo non lo è; io lo vivo tutti i giorni, per questo lo conosco bene.

Ma la crisi volge al termine?

Penso che abbiamo toccato il fondo e già da qualche mese stiamo risalendo. Però la ripresa è legata allo stop delle speculazioni. Faccio un esempio: se Tirrenia oggi applica gli stessi prezzi, per il trasporto, di due anni fa, l'aumento del carburante li farà salire. Il rischio è che ci sia inflazione senza crescita.

Msc è ancora interessata alla privatizzazione di Tirrenia?

Vedremo quali saranno i parametri dell'offerta della società al pubblico e li esamineremo. Ritengo, però, che questo non sia il momento, per noi, di fare

ulteriori investimenti ma neanche, per il Governo, di vendere Tirrenia. Non si cede un'azienda durante una crisi; perché si troverebbero pochi acquirenti che la pagherebbero quattro soldi. Secondo me, è un'operazione da posporre.

La Ue, però, preme.

Il mondo è cambiato in questi ultimi dodici mesi. I parametri fissati due anni fa, purtroppo, non sono rispettabili in alcun modo. Quindi per Tirrenia si potrebbe anche fare un'eccezione alla regola.

Parliamo del crollo dei noli: le compagnie stanno cercando di alzarli. Funziona?

Sta funzionando. C'è stata molta demolizione: stimo si siano eliminate navi per circa 250 mila teu (container da 20 piedi, ndr) e, in più, ferme a Singapore ci sono 550 unità per 1,1 milioni di teu. Si è avuta una diminuzione della capacità di 1,3 milioni di teu, compensata dall'arrivo di nuove grandi navi. Possiamo dire che il naviglio esistente ora corrisponde alla capacità richiesta dal mercato mondiale. Anche Msc ha diminuito il numero di navi in servizio, aumentando leggermente la capacità di trasporto. Siamo andati verso un'economia di scala.

All'inizio della crisi, il gruppo aveva posticipato ordini di navi, com'è ora la situazione?

Alcune navi che erano imminenti, quelle del 2009 e 2010, le abbiamo potute posticipare di alcuni mesi ma non di molto. E quelle del 2011 le abbiamo portate al 2012. Ci devono arrivare, complessivamente, 34 nuove unità, tutte con capacità di 15 mila teu, tranne una da 4.300 teu.

Nei mesi scorsi aveva mo-

strato interesse a un ingresso di Msc in Fincantieri per il ramo delle riparazioni navali.

Oggi non più. Quando l'ho detto avevamo molte unità di seconda mano che avrebbero potuto utilizzare le strutture di Fincantieri. Ora anche noi stiamo mandando le navi in demolizione; quindi rimarremo con unità relativamente grandi e nuove e ne ripareremo sempre meno. Faremo solo lavori ordinari in Estremo Oriente, perché occorrono bacini di dimensioni importanti.

E per le navi da crociera che sono nel Mediterraneo?

Per quelle useremo i bacini disponibili, inclusi quelli di Fincantieri, se rimarranno all'azienda. E se, un domani, dovesse essere privatizzata, i cantieri saranno gestiti da altri e noi continueremo a utilizzarli.

A Genova, l'inchiesta sul porto mette in forse anche l'assegnazione a Msc di calata Bettolo, attualmente in fase di tombamento.

Per Bettolo non si sa più chi comanda, se Autorità portuale o giudici. Abbiamo tirato fuori i soldi ma non sappiamo se il terminal è nostro o ce lo tolgono. Abbiamo pagato circa 7 milioni per comprare la quota di Bettolo di Aldo Grimaldi. Ora tra sequestri e contro-sequestri magari qualcuno ce la toglie dicendo «adesso facciamo una gara, arrivederci e grazie».

Partecipereste a quella gara?

Non so, vista la complicazione delle cose in Italia. Ho perso un po' di entusiasmo.

E la privatizzazione dell'aeroporto di Genova vi interessa ancora?

Sì, ci interessa.

I numeri della società

Flotta



400 CIRCA

Di cui 10 da crociera, compresa la Msc Splendida che sarà battezzata il 12 luglio

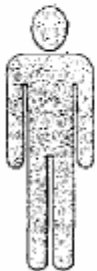
Fatturato 2008



12.5

MILIARDI DI DOLLARI
Comprese le crociere

Dipendenti



35 MILA

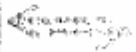
Di cui 15mila in Italia (comprese le crociere)

Porti toccati nel mondo



270

Collegamenti di linea settimanali



170

Fonte: elaborazione Il Sole-24 Ore su dati Msc (Mediterranean Shipping Company)



Armatore. Gianluigi Aponte, numero uno del gruppo Msc