Dall'Africa a Panama a Aponte il controllo di altri 43 terminal

Attraverso la società TiL l'armatore assumerà la guida dei porti ora gestiti da CK Hutchison tranne i due del Canale che restano a BlackRock

IL RISIKO

Antonino Pane

Stop a ostacoli voluti o immaginati: Gianluigi Aponte, patron di Msc, diventerà il socio di riferimento nel consorzio che gestirà 43 porti della CK Hutchison una holding privata del magnate di Hong Kong Li Ka-shing, a cui fanno anche capo alcune società quotate come Hutchison Port Holdings Trust alla Borsa di Singapore. Msc sarà socio di minoranza, con il 49%, solo nei due porti esterni, uno per lato, del canale di Panama. La conferma arriva da Bloomberg, dopo che lo stesso Diego Aponte, presidente del Gruppo Msc, aveva confermato l'interesse e l'intesa molto vicina. L'accordo, annunciato a marzo e del valore di 23 miliardi di dollari, è stato bloccato per alcune settimane dalla Cina per il ruolo degli Usa. Til, la società che gestisce i terminal per il Gruppo Aponte, a questo punto sarebbe l'unica proprietaria di tutti i porti una volta completata la transazione, tranne - come dicevamo - per i due di Panama che saranno nel controllo del colosso americano BlackRock, il colosso Usa nel settore investimento che fa capo a Larry Fink, con quote del 51%. Global Infrastructure Partners, l'unità di BlackRock coinvolta nella trattativa, infatti, secondo il piano definito, avrà il 51% dei due porti lungo il Canale di Panama, uno sul Pacifico e uno sull'Atlantico, mentre Til deterrà il restante 49%. Le strutture lungo la via d'acqua strategica rappresentano circa il 4% del valore totale dell'accordo, che una volta siglato frutterà a CK Hutchison oltre 19 miliardi di dollari.

LA CRESCITA

Aponte non ferma, dunque, la sua scalata globale al trasporto. Il suo credo è l'intermodalità, un porta a porta generalizzato per merci e passeggeri attivo su tutto il globo terrestre. Navi, aerei, treni, l'orizzonte dell'armatore napoletano ormai non ha più limiti. Novecento navi porta-container si muovono negli oceani con le insegne di Msc; Medlog, una società del Gruppo gestisce il trasporto ferroviario; una propria compagnia aerea trasporta contenitori con velocità. E poi le crociere, con Msc Crociere che proprio in questi giorni ha presentato al mondo, nel porto di Miami, il terminal più grande e tecnologico al mondo e la nuova ammiraglia della flotta, la Msc World America. Ma quali sono i segreti della Mediterranean Shipping Company? Come fa ad essere sempre attiva sul mercato e a cogliere tutti i business più favorevoli tanto da diventare l'armatore più grande al mondo? L'intuito e le capacità, certamente. Di sicuro le grandi disponibilità economiche. Ma poi anche l'agilità della compagnia che è rimasta privata, nonostante le lusinghe arrivate dalle Borse di tutto il mondo. Gianluigi Aponte, circondato dai collaboratori più stretti, decide e opera direttamente alla sua scrivania senza dover riunire cda o ascoltare fondi.

LA RETE

Til al momento controlla circa una settantina di terminal in quattro continenti, tra i quali quelli a Buenos Aires, Anversa, Montreal, Alessandria, Le Havre, Gioia Tauro, Trieste, Tangeri, Rotterdam, Singapore, Liverpool, Baltimora, Houston o Newark. Con gli asset di Ck Hutchison, stando ai volumi movimenti nel 2023, potrebbe avvicinarsi a quota globale di mercato del 10 per cento. Quest'operazione rientra nelle azioni di integrazione verticale che il colosso di Aponte e i suoi concorrenti dello shipping stanno portando avanti da anni per migliorare i tempi di consegna e ridurre i costi. E che li vede protagonisti di acquisizioni sul versante dei porti, di infrastrutture e vettori ferroviari e aeroportuali fino alle compagnie di autotrasporto.

La velocità, si sa, da sola già vale mezzo affare. E poi l'impero costruito in tutto il mondo con oltre 50mila dipendenti diretti e tantissimi altri che lavorano per le società satelliti. Oltre alle 900 navi un altro dato può dare la dimensione del gruppo Aponte: Til, la società che gestisce i terminal, già opera direttamente in 67 infrastrutture sparse in 34 Paesi di

5 continenti. È ora proprio Til crescerà ulteriormente e di tantissimo secondo i dati raccolti da Bloomberg. L'accordo è ancora in attesa della due diligence, verifiche fiscali e contabili, nonché dell'approvazione da parte degli enti regolatori dei luoghi in cui si trovano i porti, ha riferito una fonte a Bloomberg. Ma l'ottimismo di Diego Aponte non lascia dubbi, l'accordo si farà. Gli acquirenti si sono impegnati a mantenere invariate la gestione dei porti e le attuali regole operative, poiché la maggior parte dei terminal è destinata a utenti comuni ed è aperta a tutte le compagnie di navigazione senza discriminazioni. Allo stesso tempo, sono in corso valutazioni e dettagli, tra cui la struttura e la proprietà definitive del consorzio, soggette sempre a cambiamenti. Il nuovo schema, tuttavia, fa chiarezza su come il consorzio dividerà le attività portuali nell'accordo che è diventato il più geopoliticamente impegnativo di sempre per Li, l'uomo più ricco di Hong Kong. A inizio marzo, infatti, Blackrock e Msc avevano comunicato la decisione di acquistare il 90 per cento di Panama Ports Company che gestisce i terminal container di Balboa e Cristobal, cioè le due porte d'ingresso del canale tra Pacifico e Atlantico. La Cina aveva subito alzato barricate: ci sono altri colossi del trasporto internazionale che viaggiano con la bandiera cinese a poppa. E poi i tuoi di Trump all' insediamento, per Panama siamo a usare anche le armi. E così mentre Pechino ha esercitato forti pressioni sul magnate 96enne per il blocco dell'operazione che coinvolge gli asset ambiti dal presidente Trump, Msc ha mostrato subito la disponibilità a lasciare BlackRock la guida dei porti ritenuti i fari di Panama. Sempre secondo quanto riferito da Bloomberg gli acquirenti si sono impegnati a mantenere invariate la gestione dei porti e le attuali regole operative: il nuovo schema fa chiarezza su come la cordata dividerà le attività portuali. Le strutture lungo la via d'acqua strategica rappresentano circa il 4% del valore totale dell'accordo, che una volta siglato frutterà a CK Hutchison oltre 19 miliardi di dollari in contanti. Bisogna anche dire che dal primo annuncio della vendita alcune cose sono cambiate: il gruppo di acquirenti era stato definito consorzio BlackRock-TiL, senza dettagli sulla sua struttura. E poi che la Ck Hutchison manteneva fuori dagli accordi i porti di Hong Kong e in Cina. Dati non proprio irrilevanti se, come conferma Bloomberg le due regioni contribuiscono per circa il 12% al fatturato totale della società registrata nelle Isole Cayman. E poi il finale con le ultime conferme. Contrariamente a quanto emerso all'inizio, infatti, sarà, come dicevamo, Til, controllata dal gruppo armatoriale-logistico Msc a tenere le fila del deal, col pieno possesso del pacchetto da 43 terminal. Gip sarà azionista di maggioranza, invece, a Panama (che vale circa il 4% dell'intera operazione), dove comunque Til avrà una quota del 49%. Secondo quanto attribuito a Diego Aponte da ShipMag, infatti, Til avrà il 70%, BlackRock il 20 e il fondo di Singapore (Gip) il 10%. Bloomberg dal canto suo sostiene che l'operazione sarebbe ancora soggetta a due diligence, a reciproche verifiche e al parere delle diverse autorità antitrust coinvolte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA