

PREVISTO UN NUOVO INTERVENTO DELLO STATO

## Vinalines, buco da 2,1 miliardi: ex presidente in fuga

La compagnia di navigazione pubblica vietnamita è sull'orlo del tracollo. «Effettuate troppe spese irregolari»

### IL CASO

DAVIDE GHIGLIONE

**HANOI.** Una volta valicata la linea della cattiva amministrazione, tornare indietro è quasi impossibile. E allora, per qualcuno, non rimane altro che darsi alla fuga. Un po' come ha fatto Duong Chi Dung, ex presidente della compagnia di navigazione vietnamita Vinalines, la quale si ritrova oggi, proprio a causa di una gestione disastrosa, con un buco di bilancio di 2,1 miliardi di dollari.

Il gigante di proprietà dello Stato che conta oltre 18mila lavoratori, doveva essere il simbolo di un Vietnam

postbellico all'avanguardia che, liberatosi dalle sanzioni imposte dai nemici statunitensi, si proiettava verso il commercio internazionale. Non è andata esattamente come ci si aspettava. Invece che rappresentare la ripresa, la Vinalines insieme ad altre compagnie statali, è ora alle prese con navi costrette a partire in perdita, problemi amministrativo-burocratici e due dei suoi manager in prigione (oltre al presidente in fuga).

A causa di «spese irregolari» e «strategie manageriali sbagliate protratte nel tempo» - registrate da un ispettore governativo - il destino di Vinalines è incerto, così come quello del Paese, che nonostante stia cercando di entrare a far parte dei mercati emergenti, rischia di essere trascinato nel malessere economico e in



Duong Chi Dung

una spirale di clientelismo senza fine. «Queste compagnie hanno operato in segretezza per troppo tempo. Bisogna che venga posto un limite a questa situazione» ha detto Jonathan Pincus, economista che si occupava di Vietnam per le Nazioni unite.

Ciò si aggiunge a una serie di problemi già presenti nel Paese quali una burocrazia labirintica, infrastrutture cadenti, una forte inflazione e una moneta instabile. Ma da quando il 12 giugno scorso il Governo ha rivelato che il debito di Vinalines ammontava a 2,1 miliardi di dollari alla fine del 2011 - circa il quadruplo della sua quota di capitale - l'attenzione si è focalizzata in modo particolare sulle compagnie di navigazione gestite dallo stato, che a differenza di quelle private godono di continue

iniezioni di capitale. Inevitabile per Vinalines il confronto con Vinashin, società di costruzioni navali che due anni fa aveva rischiato il tracollo e che, con debito di 4,5 miliardi di dollari, aveva messo a rischio la salute l'intero sistema bancario del Paese.

Così come per Vinashin, anche Vinalines verrà avviata verso una ristrutturazione. Ciò ha prevedibilmente scatenato il disappunto degli economisti, secondo i quali la scelta opportuna sarebbe stata la chiusura o la vendita di entrambi i giganti dell'industria marittima. Fortemente criticato poi, è soprattutto il controllo da parte dello Stato di circa un terzo dell'economia del Paese, per il quale una più ampia privatizzazione sarebbe la soluzione ideale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA