

FABRIZIO VETTOSI. L'esperto di finanza in Confitarma: «Attenzione alle soluzioni proposte: le banche rischiano di perdere soldi e le compagnie di smarrire le loro professionalità»

«Sì ai fondi nello shipping ma senza la speculazione»

L'INTERVISTA

Alberto Quarati / GENOVA

Pochi giorni fa Dea Capital Alternative Funds ha annunciato l'avvio di un comparto, nell'ambito del fondo Ccr 2, interamente dedicato all'industria marittima. L'operazione, da 200 milioni di dollari, è l'ultima di una lunga serie che ha portato progressivamente all'ingresso di numerosi fondi nelle società di armamento italiane, attraverso l'acquisto dei loro crediti deteriorati presso le banche. Un processo sul quale però Confitarma, l'associazione degli armatori italiani ha chiesto all'Associazione bancaria italiana un percorso «per tutelare know how e continuità delle imprese associate». «Nello studio presentato all'Abi - ricorda Fabrizio Vettosi, vice-presidente della commissione Finanze di Confitarma - dimostriamo che la cessione del credito shipping in cambio di altri strumenti fi-



Una nave rinfusiera in Australia mentre carica carbone da portare nei porti europei

nanziari comporta per le banche un assorbimento patrimoniale, e costi, anche impliciti, maggiori della cessione cash degli stessi crediti».

Scusi, ma lei da anni ripete che lo shipping ha bisogno di finanza alternativa. Ha cambiato idea?

«Assolutamente no. Ho grande stima dei colleghi che stanno implementando questi progetti, ma non ho ancora una visione chiara su strutture e obiettivi. Il presidente di

Confitarma, Mario Mattioli, dovrebbe convocare a breve una riunione invitando i principali attori, presumo proprio per comprendere meglio la loro reale strategia sottostante».

Cosa non la convince?

«Ripeto, la stima professionale è indiscutibile, ma non vedo team specializzati nella gestione del credito shipping in queste iniziative, mentre vedo all'interno delle banche eccellenti professionalità in grado di gestire questi crediti

oggetto di cessione, tra l'altro senza oneri aggiuntivi. Il personale è già lì».

I fondi puntano a migliorare l'efficienza e far crescere la dimensione media di imprese e flotte. Che male c'è?

«Senta, ma cosa significa? Potremmo avere evidenza concreta e non filosofica di questi concetti? Lavoro nella finanza allo shipping da oltre 30 anni e non ho mai visto economie di scala da aggregazio-

ni. Invece ho visto pastrocchi giganteschi quando si sono assemblate aziende o flotte di natura totalmente disomogenea. Inoltre, non è mai stato possibile per nessun armatore al mondo avere dimensioni talmente rilevanti da poter incidere su ricavi e costi operativi».

E allora la Maersk come si spiega?

«Crociere, container, passeggeri, trasporto gas o auto: sono settori con dinamiche specifiche e industriali non replicabili. Poi la nostra flotta è relativamente piccola in senso assoluto, 16 milioni di tonnellate di stazza lorda. La forza dello shipping italiano sta proprio nelle grandi competenze a terra che andrebbero salvaguardate, anzi sviluppate in settori di nicchia, più che nella dimensione delle flotte».

Un fondo entra in una società e ne rileva gli Utp. Qual è l'obiettivo secondo lei?

«Mi pare contraddittorio sentir parlare di efficientamento da soggetti che non dovrebbero avere un ruolo attivo da azionisti, ma che invece, salvo prova contraria, dovrebbero essere meri creditori cessionari del credito. Mi chiedo se sia giusto parlare di de-risking quando una banca scambia carta con carta, sostenendo oneri maggiori rispetto alla gestione interna e autonoma dei crediti deteriorati, e tutto questo attraverso una finzione che a mio parere ha il solo scopo di annichilire competenze industriali stratificate in secoli a vantaggio di atteggiamenti speculativi».

Però le banche hanno la necessità di liberarsi dai crediti deteriorati: lei ha presente che ci sono dei requisiti patrimoniali da rispettare?

«Vede, si dice ogni giorno con molta enfasi di una tendenza da parte delle banche a soggiacere agli input della Bce in materia di de-risking. A mio avviso questo sta diventando un pretesto mediatico per alimentare una progressiva distruzione del nostro tessuto industriale; e ovviamente mi

«Lavoro nel settore da 30 anni: mai visto economie di scala da aggregazioni»

«La gestione interna degli Utp costa meno: davvero vendendoli abbiamo il de-risking?»

riferisco anche allo shipping. Mi chiedo se sia davvero efficiente un sistema bancario in cui la capacità dei banchieri si misura dalla velocità di dismissione dei crediti deteriorati, e se non sarebbe più normale misurare la capacità dei banchieri sulla base di metri che reddituali e della loro capacità di remunerare il capitale degli azionisti, che in buona sostanza poi siamo noi cittadini, costretti poi a subire anche le conseguenze dei salvataggi delle banche». —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

IL MINISTRO IN CAMPO

Toninelli: «Stop al monopolio Tirrenia»

Simone Gallotti
Matteo Dell'Antico / GENOVA

È bastata meno di una giornata a Cagliari al ministro Danilo Toninelli per sconvolgere il mondo dello shipping sardo e aprire un fronte politico più ampio delle banchine su cui è nato. Il primo attacco è diretto a Vincenzo Onorato: «Siamo stanchi di questa situazione e porremmo fine al monopolio

Onorato: «Forse non sa che sulle nostre navi lavorano cinquemila persone, tutte italiane»

L'armatore accusa l'esponente grillino: «Non conosce nulla, fa solo demagogia»

Tirrenia - ha tuonato il ministro - Svolge un'utilità sociale fondamentale, utilizza soldi pubblici e non può far schizzare così i prezzi, è inaccettabile, ci sarà un cambiamento tra pochi mesi». Non solo. Toninelli è andato oltre, spiegando che «i tecnici sono già al lavoro per una nuova gara, una nuova convenzione, e ci sarà attenzione anche alla continuità delle merci, per il rilancio dell'economia sarda». Il vulcanico armatore di Tirrenia - e Moby - ha risposto alle bordate: «La sua è una dichiarazione di chi non sa e non ha preso le infor-

mazioni, pura campagna e demagogia elettorale» ha spiegato Onorato, respingendo l'accusa di monopolio sulle rotte per la Sardegna: «Su queste linee operano altre quattro compagnie: Grandi Navi Veloci, Sardinia Ferries, Grendi e Grimaldi. Le tariffe Tirrenia inoltre non sono stabilite da noi, ma dalla convenzione firmata con lo Stato, e spesso sono ben al di sotto dei limiti fissati dalla stessa. Al ministro Toninelli, alla cui impreparazione siamo abituati da tempo e sui temi più svariati, dico - perché è evidente che non lo sa - che per Onorato Armatori, di cui Tirrenia fa parte, lavorano 5.000 persone, tutte italiane e rappresentiamo di gran lunga la prima realtà nazionale in termini occupazionali nei traffici per le isole». Onorato accusa Toninelli di «rispondere alla lobby degli armatori» e si riferisce ai colleghi con cui è in guerra da tempo: Grimaldi che ha spesso chiesto di rivedere la convenzione sulla continuità territoriale che vale 72 milioni di euro e che scadrà l'anno prossimo, e Confitarma, l'associazione concorrente. Onorato ha sostenuto Beppe Grillo e lo aveva ammesso anche in una intervista al *Secolo XIX/TheMediatelegraph*. Sul sito del comico genovese campeggiava la pubblicità delle compagnie dell'armatore. Ma se con il vertice del Movimento i rapporti erano «di amicizia», quelli con Toninelli sono stati spesso complicati. Tanto che Onorato ha sempre preferito fare riferimento a Edoardo



L'armatore napoletano Vincenzo Onorato, a capo di Moby e Tirrenia

Rixi, viceministro leghista ai porti. I 5 Stelle sardi hanno fatto quadrato intorno al proprio ministro con il candidato grillino alle supplitive Luca Caschili e la senatrice Elvira Evangelista che hanno difeso Toninelli dal contrattacco di Onorato. Intanto Tirrenia ha comunica-

to alcuni trasferimenti che guarderanno una parte del personale impiegato negli uffici di Genova e Napoli che dovrebbe traslocare a Livorno. In totale dovrebbero essere coinvolti circa trenta addetti su tutto il territorio nazionale. I sindacati, nelle prossime ore, po-

trebbero proclamare lo stato di agitazione anche se la compagnia fa sapere che i trasferimenti «di dipendenti e in particolare di intere unità operative decisi dal gruppo e comunicati alle organizzazioni sindacali, rientrano nel quadro dell'integrazione sempre più marcata fra Moby e Tirrenia nella quale il gruppo è impegnato in modo sempre più accelerato con gli obiettivi di razionalizzare e rendere più efficiente, anche nell'interesse dei suoi dipendenti, la sua organizzazione».

Onorato non è stata l'unica «vittima» del ciclone Toninelli in Sardegna. Anche il terminalista Contship è finito nel mirino: «Il concessionario del porto canale di Cagliari sembra non rispettare gli impegni in termini di investimenti: lo incontreremo a Roma la prossima settimana». Il ministro ha anche lanciato un ultimatum al terminalista: «Se non rispetta il contratto lo Stato valuterà anche l'ipotesi di revoche graduale della concessioni» e il piano alternativo sembra già pronto: «Sono convinto che altri investitori ci possano essere e, comunque, anche se non ci sono dipendenti mandati a casa, voglio guardare a un futuro in crescita». Le banchine di Cagliari sono in crisi, il traffico è crollato e Toninelli ha messo il dito nella piaga. Il gruppo guidato da Cecilia Battistello controlla anche il terminal di Gioia Tauro, afflitto dal calo e di volumi e dalle tensioni con il socio Msc, e le banchine della Spezia. —

IN BREVE

Nomine
Unicredit Nord Ovest
il timone a Simonini

Fabrizio Simonini, a partire dal 1° febbraio, sarà il nuovo regional manager Nord Ovest di Unicredit. Simonini, che sostituisce Stefano Gallo, avrà la responsabilità sulle attività corporate, private e retail della banca in Piemonte, Liguria e Val d'Aosta. Nel suo percorso professionale Simonini, 51 anni, ha ricoperto diversi ruoli chiave nel commercial banking Italy tra cui responsabile mercato di Modena Sud e a Parma, area manager a Parma e in Umbria e da ultimo responsabile retail business della Region Centro (Roma).

65,2 milioni
Turisti, nuovo record
per New York nel 2018

Turismo ancora da record a New York. Nel 2018 la Grande Mela è stata visitata da 65,2 milioni di viaggiatori, quasi il 4% in più rispetto al 2017. Lo ha reso noto NYC & Company, l'agenzia che si occupa della promozione della città. I visitatori sono stati ripartiti tra 51 milioni e 600mila domestici e 13 milioni e 500mila internazionali. L'Italia si conferma l'ottavo mercato internazionale per New York e quarto europeo per numero di arrivi con 563.000 visitatori nel 2018.