

IL BANCHIERE IERI A GENOVA

«Carige? Ci eravamo parlati, ora non ci sono le condizioni»

Castagna (Bpm) e il matrimonio mai celebrato: «Non fu Malacalza a ostacolarlo»

Gilda Ferrari / GENOVA

«Ricordo bene l'incontro, era il 2015. In quel periodo Bpm stava guardando tante cose, ma poi decidemmo di fare un'operazione più rotonda con il Banco Popolare». Giuseppe Castagna, ad di Banco Bpm, dell'incontro a Milano con l'azionista Vittorio Malacalza e l'allora ad di Carige Piero Montani conserva un ricordo positivo: «Fu un'occasione di cordiale conoscenza», osserva. Qualcuno raccontò che Malacalza assunse un atteggiamento di chiusura verso Milano. «Non direi, se qualche rigidità vi fu, semmai la percepii da parte di Montani». A Genova per presentare il Banco Bpm, «seconda banca della Liguria dopo Carige» con 88 sportelli sul territorio e 196mila clienti, Castagna parla alla platea di imprenditori e istituzioni raccolta presso la sede di via Garibaldi intervistato dal direttore del *Secolo XIX* Luca

Ubaldeschi. L'oggetto dell'evento è Banco Bpm e il suo rapporto con la Liguria, «l'importanza di conservare questo rapporto perché è un legame privilegiato, perché solo le banche locali hanno una tale conoscenza dei propri clienti». Ma il manager non si sottrae alle domande di più stretta attualità. Quindi «no, questa volta Banco Bpm non ha nemmeno guardato» al dossier aggregazione Carige, «non eravamo nelle condizioni per farlo». «Anzitutto - spiega - abbiamo bisogno di consolidare l'operazione con il Banco, per la quale abbiamo raddoppiato gli obiettivi rispetto all'accordo iniziale con Bce. Non siamo nella condizione di guardare altre operazioni adesso. E francamente vorremmo tornare a fare utili, a fare bene il nostro mestiere». L'ad sottolinea inoltre come la «severità di Bce non renda *friendly* certe operazioni, perché una vigilanza sempre così in pressing

CARIGE

Creditis, l'80% ceduto al fondo inglese Chenavari

Carige ha perfezionato la vendita dell'80,1% di Creditis, la redditizia unità nel credito al consumo del gruppo ligure, di cui però Bce aveva chiesto la cessione (assieme ad altri asset) prima dell'aumento di capitale di due anni fa. La vendita al fondo inglese Chenavari è stata completata a 69,3 milioni, corrispondente al prezzo della partecipazione (80,1 milioni) ma al netto della quota dei dividendi 2017 per 10,8 milioni già incassati da Carige. Oltre alla cessione della quota di partecipazione sono stati sottoscritti un accordo distributivo pluriennale ed altri accordi ancillari. L'istituto ligure continuerà quindi a distribuire alla propria clientela prodotti di credito al consumo a marchio Creditis e in partnership con Chenavari.

di certo non aiuta». Il manager sottolinea poi che la scelta di svalutare completamente la quota di bond sottoscritta «è stata puramente contabile, ma continuiamo a fare il tifo per Carige».

Se sia possibile che un fondo americano possa controllare una banca commerciale? «Tecnicamente il lavoro di ad non cambia - osserva -: se sia possibile è questione da regolatore europeo e dell'interesse che può avere un fondo a fare attività commerciale». Rispetto a un eventuale intervento dello Stato, il banchiere non vede «limiti a ciò che può tenere in vita un istituto così importante».

Quanto all'Italia, Castagna invita a non chiudersi «in una specie di recessione autoinflitta» e ricorda che il gruppo che guida «è sul territorio e ha voglia di investire insieme agli imprenditori. Bisogna ricominciare a muovere i primi passi, tutti insieme».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Giuseppe Castagna, amministratore delegato di Banco Bpm

GIUSEPPE CASTAGNA
A.D. BANCO BPM

La severità della Bce e il forte pressing della vigilanza non rendono friendly certe operazioni

Con la Liguria abbiamo un legame privilegiato, al quale non intendiamo rinunciare

ATENE E GINEVRA

Logistica aeroportuale, due contratti per Leonardo

GENOVA

Leonardo ha firmato due contratti in Europa nel settore della logistica aeroportuale per un valore di oltre 100 milioni di euro. Le acquisizioni riguardano il rinnovo di sistemi di smistamento bagagli (tecnologia made in Genova) per l'aeroporto internazionale di Ginevra, il secondo in Svizzera con oltre 17 milioni di passeggeri, e per quello di Atene che, con un traffico annuale di oltre 24 milioni di passeggeri, è l'hub di riferimento nel Paese dal 2001. A Ginevra il nuovo sistema di smistamento sostituirà integralmente, a fine del 2023, il precedente ed entrerà in servizio progressivamente per assicurare la continuità delle operazioni aeroportuali. A regime, il nuovo impianto, di cui Leonardo sarà responsabile dalla progettazione alla messa in esercizio, governerà tutti i processi di gestione dei bagagli in aeroporto, sia quelli dedicati alle partenze che agli arrivi, con una capacità di smistamento di oltre 5.200 bagagli all'ora.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

SINDACATO IN ALLARME

Marittimi al posto dei camalli «Dal Tar nuova sentenza a favore dell'autoproduzione»

Alberto Quarati / GENOVA

Se non lo fai su tutte le navi, non è un'operazione portuale.

È l'estrema sintesi del principio alla base della sentenza del Tribunale amministrativo per la Sicilia, che a parere del sindacato segna un punto a favore degli armatori sul tema dell'autoproduzione, cioè la possibilità di utilizzare i marittimi per fissare tire e container a bordo in modo che non sbattano o non cadano durante la navigazione, mansione al contrario for-

temente rivendicata dai lavoratori portuali pressati dall'avanzata dell'automazione, in una battaglia che oggi si gioca sulle banchine di tutto il mondo.

Nella sentenza pubblicata lunedì (a 12 giorni dallo sciopero dei portuali napoletani proprio contro l'autoproduzione) il Tar boccia il ricorso presentato dell'Impresa portuale di Trapani contro l'Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale e la Capitaneria di porto trapanese per aver defi-

nito, in due ordinanze emanate a primavera 2018, le attività «di rizzaggio, derizzaggio, fardaggio e fissaggio» riferite ad autoveicoli e mezzi gommati, come «servizi» e non «operazioni» portuali (quest'ultime, appunto, riservate ai soli lavoratori di banchina).

La sentenza del Tar sembra circoscrivere il tema ai soli carichi rotabili su traghetti (che sono però la maggior parte dei traffici merci nei porti italiani) e ricorda che le attività di rizzaggio e derizzaggio non rien-

trano nelle operazioni elencate nella legge portuale 84/94 e riservate ai lavoratori delle banchine, mentre enumera una serie di norme successive che fanno ricadere questa attività in quelle «non necessariamente connesse al ciclo delle operazioni portuali in relazione al movimento delle merci». Attività insomma «specialistica, necessaria ma a carattere eventuale» poiché non richiesta in tutte le operazioni: «Si pensi ad esempio al carico delle merci alla rinfusa (...)». Inoltre «a differenza della mera movimentazione delle merci» rizzaggio e derizzaggio «non si caratterizzano solo per l'aspetto economico, ma anche per il profilo della sicurezza della navigazione»: ecco perché sono, a parere del Tar, più servizi che operazioni portuali.

Per Maurizio Diamante, segretario nazionale Fit Cisl, «la sentenza può essere interpretata come un via libera all'auto-



Protesta contro l'autoproduzione

produzione, che per gli armatori significa risparmiare, e questo potrebbe mettere a rischio la sicurezza, che troppi datori di lavoro vedono come mero costo. Auspichiamo che i prossimi gradi di giudizio, nel solco di molte sentenze prece-

denti, ribaltino l'impostazione del Tar, fermo restando che non escludiamo di protestare ancora per difendere il lavoro dei portuali».

Sempre lunedì Assarmatori, l'associazione degli armatori italiani in orbita Confcommercio, ha richiamato insieme a Conftrasporto la necessità di recepire il regolamento europeo su servizi portuali e tecnico-nautici: «Un'opportunità per introdurre e applicare regole valide *erga omnes* e compatibili con la tutela della concorrenza a partire da trasparenza e proporzionalità dei costi, oltre che a un diritto all'autoproduzione, tendente all'efficienza, che non può essere affievolito da rapporti di forza. La portualità italiana ha bisogno di procedure chiare, non può permettersi solo di fare riferimento alla giurisprudenza, asseverata dalle sentenze dei tribunali, come ormai sembra essere la regola».

L'AUTORITÀ PER L'ENERGIA

Luce e gas, da aprile calano i prezzi in bolletta

ROMA

Scende il costo delle bollette di luce e gas dal prossimo primo aprile. L'Autorità per l'Energia ha aggiornato le tariffe per i consumatori sul mercato di maggior tutela e ha calcolato per il prossimo trimestre un calo del prezzo delle utenze domestiche che sfiora il 10%. Complici un inverno sostanzialmente mite e la riduzione dei prezzi sul mercato all'ingrosso dell'energia, sia a livel-



Buone notizie per i consumatori

lo nazionale che internazionale, per la luce si pagherà l'8,5% in meno e per il gas addirittura il 9,9%. Percentuali che tradotte in euro significheranno, secondo l'Unione nazionale consumatori, un risparmio di 168 euro, 50 sulla luce e ben 118 sul gas. I conti più approfonditi sul periodo luglio 2018-giugno 2019 indicano per una famiglia italiana «tipo» una spesa per l'elettricità di 565 euro e per il gas di circa 1.157 euro. La spiegazione sta proprio nelle temperature della prima parte dell'anno, spiega il presidente dell'Autorità, Stefano Besseghini, e nelle «condizioni di acquisto del gas allineate tra Europa e paesi asiatici che hanno contribuito ad un contenimento delle quotazioni all'ingrosso».

PORTO DI GENOVA

Terminal Messina lavoratori in sciopero

GENOVA

I sindacati hanno proclamato uno sciopero di 24 ore che coinvolgerà il personale che opera al terminal Messina, nel porto di Genova. La protesta è stata proclamata per il 5 aprile. Secondo i rappresentanti dei lavoratori, che esprimono anche «incertezza sul futuro dell'azienda», dopo gli ultimi incidenti che si sono verificati in banchina, all'interno del terminal non viene ga-



L'incidente di febbraio

rantita la sicurezza ai dipendenti.

Dall'inizio nell'anno, sostengono i sindacati, all'interno del terminal si sono registrati numerosi problemi, specialmente durante le operazioni di imbarco dei mezzi per il Nord Africa: qualche giorno fa uno di questi ha sbattuto contro una ralla, mentre un vecchio fuoristrada il mese scorso era finito in mare. I sindacati denunciano anche «inadeguati investimenti nelle infrastrutture, i quali potrebbero prevenire gli incidenti sul lavoro e creare migliori condizioni di salute dei lavoratori» e la «mancanza dell'applicazione delle procedure previste dall'Authority in caso di incidenti».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI