

LA CRISI DELLO SHIPPING IN ITALIA

Il grande gelo tra banche e armatori

Finanziamenti quasi fermi dal 2008. Confitarma convoca gli istituti: «Ripartiamo nel 2013»

ALBERTO QUARATI

GENOVA. «Senta, vuole la verità? Questo è il momento peggiore di sempre». L'armatore si confessa nell'ombra, perché in questo periodo nessuno parla volentieri a viso aperto di shipping e credito. Meno che meno dopo gli scandali Di Maio e Deulemar, epilogo di un sistema fragile, ma ritenuto per anni inattaccabile. Anche dalle banche italiane, che prima del crac Lehman Brothers si erano lanciate in numerosi programmi di finanziamento allo shipping, battendo poi in ritirata nel momento in cui la crisi ha depresso il mercato, costringendo tutte le compagnie a rivedere i noli (molti siglati con contratti future) e ricontrattare gli ordini per nuove navi in cantiere. «Gli spread sui finanziamenti sono schizzati dallo 0,6% al 6%» ricorda Giancarlo Casani, direttore dell'Ancanap, l'associazione dei cantieri privati. Alcuni istituti si sono ritirati dal business, è il caso di Centrobanca. E in questi mesi Confitarma ha aperto - molto in sottotraccia - un tavolo con le banche per provare a ricucire i rapporti. Mercoledì c'è stato un incontro



Una nave Vlcc

sul tema tra il presidente di Confitarma Paolo d'Amico, il direttore finanziario Nicola Coccia, un rappresentante dell'Abi e i rappresentanti di sette tra i maggiori istituti di credito italiani, come Unicredit, Intesa, Mps, Banco Popolare, Carige, Ubi Banca. Gli armatori assicurano una ripresa del mercato per il 2013.

Basterà a convincere le banche? «Il commercio mondiale, stimato in crescita di oltre il 6% nell'anno appena terminato, aumenterebbe meno del 3% nella media del 2012 per poi tornare a espandersi intorno al 7% nel 2013 - dicono da Unicredit -. Siamo di fronte ad anni estremamente difficili e anche il settore armatoriale non sfugge alla crisi. Il 2012 sarà ancora un anno di incertezza. Il problema è sempre il numero di navi in consegna, a cui si è aggiunto un forte calo delle rate di nolo, scese in alcuni settori al di sotto dei livelli di breakeven». Nel suo prospetto informativo sull'aumento di capitale, Unicredit mette il "finanziamento nel set-

tole navale" tra i "fattori di rischio". Il peso dell'istituto di Piazza Cordusio nel settore è consistente: 9,1 miliardi di euro di crediti lordi, di cui 6,9 concentrati nella Unicredit tedesca, che a sua volta controlla una "global shipping unit" che include Germania, Singapore, Grecia e Norvegia. Lo scorso novembre l'istituto ha ceduto la sua partecipazione dell'8% di Schiffsbank alla Commerzbank (che ha mezzo miliardo di debiti causa shipping), comunque nell'ambito della razionalizzazione delle partecipate. Comunque, «nel giugno 2008 - si legge nel prospetto - il gruppo Unicredit ha interrotto la concessione di nuovi finanziamenti nello shipping».

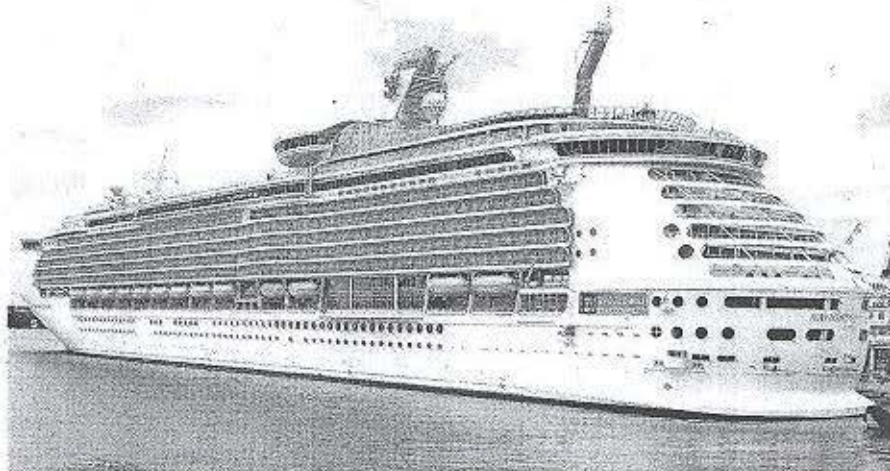
Da Banca Imi, la struttura dedicata agli investimenti del gruppo Intesa Sanpaolo, fanno sapere che «dall'inizio dell'anno non abbiamo ancora ricevuto contratti ma confidiamo in alcuni segnali di ripresa; in alcuni segmenti come le Vlcc si stanno registrando alcuni improvvisi aumenti dei noli. Solitamente questo è il segno di una ripartenza. In alcuni segmenti si sta tornando a un bilanciamento dell'orderbook,

specie nelle attività legate al petrolio». Viene negata l'esistenza di sofferenze, così come fanno in Carige, banca che però non fornisce i numeri del suo portafoglio nello shipping, peraltro concentrato soprattutto in Italia. Il direttore Crediti dell'istituto ligure, Elvio Borra, sottolinea però che è «una componente significativa nell'ambito delle nostre attività creditizie. «Penso - dice Borra - che un tratto distintivo della nostra banca sia quello di non aver mai mancato di sostenere la propria clientela nei momenti di difficoltà e questo vale anche per gli armatori».

La crisi opererà una selezione tra chi si è comportato bene e chi no? «In Italia si salveranno le società che hanno un forte merito creditizio - e ce ne sono. Verrà operata una selezione» dice Casani. Chi è che ce la farà e chi no? «Non le rispondo, non è una domanda etica». Il credito e lo shipping sono diventati quasi un argomento tabù.

quarati@secoloxix.it

LA COMPAGNIA AMERICANA: SAREBBE BELLO COSTRUIRNE UNA QUI



La Navigator of the Seas a Genova, Royal Caribbean è il secondo gruppo crocieristico al mondo

ROYAL CARIBBEAN, PRUA SU GENOVA «L'ANNO PROSSIMO 17 NAVI»

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. 24.500 persone, di cui 8.900 in imbarco e 15.600 in transito, per una spesa diretta complessiva generata dalla stagione 2011 che supera il milione di euro. Sono questi i numeri che Royal Caribbean ha presentato, attraverso uno studio condotto con la facoltà di Economia di Genova, sulla passata stagione crocieristica nel capoluogo ligure. Cifre in continua crescita visto che la realtà americana, per il 2012, aumenterà gli scali nel porto genovese che passeranno da sette a quattordici fino ad arrivare, con molta probabilità, a diciassette per il 2013.

«Ci stiamo impegnando al massimo - ha detto Gianni Rotondo, direttore generale della compagnia - perché crediamo nelle potenzialità di questa città e nel mercato italiano delle crociere che dopo la tragedia di Costa sta dando buoni segnali di ripresa. Quest'anno "Mariner of the Seas" farà scalo nel

home-port genovese, da giugno a settembre, movimentando un totale di circa 57mila passeggeri che salgono a 70mila se consideriamo anche gli arrivi della "Celebrity Eclipse" di Celebrity Cruises, tra poco più di un mese e quello della "Celebrity Silhouette" ad dicembre 2012. Il nostro obiettivo è quello di offrire ai nostri clienti qualcosa in più rispetto alle altre compagnie che operano sul mercato: sia dal punto di vista dei prezzi che della qualità di vita a bordo». In totale saranno quindi tre le navi che quest'anno transiteranno a Genova movimentando 43mila passeggeri in più rispetto all'anno precedente, con un notevole incremento del ritorno economico sull'intero territorio. Non solo il capoluogo, ma tutta la Liguria si conferma approdo privilegiato per le navi del gruppo con sede a Miami: il prossimo 28 maggio la "Azamara Quest" di Azamara Club Cruises farà scalo a Portofino, il 19 luglio "Grandeur of the Seas" toccherà La Spezia mentre il 3 ed il 4 settembre "Azamara Journey" arriverà a Portofino e Portovenere. La spesa media dei crocieristi che sbarcano a Genova va dai 25 euro a testa per gli escursionisti (intese come

spese extra), ai 40 euro dei transiti liberi, fino ad arrivare agli 85 euro pro-capite per coloro che si imbarcano in città. «Le istituzioni - ha sottolineato Rotondo - si sono da sempre dimostrate molto disponibili nei nostri confronti. Forse un unico aspetto che potrebbe essere migliorato, tenendo conto che la nostra nave arriva in porto di domenica, è quello legato al fatto che molte attività commerciali sono chiuse, specialmente nel mese di agosto». Ma il direttore commerciale della compagnia ha anche confermato quanto detto lo scorso marzo a Miami da Michael Bayley, vicepresidente di Rocl, sulla possibilità di costruire, in futuro, una o più navi negli stabilimenti italiani. «Da italiani mi auguro che questa possibilità possa concretizzarsi, magari proprio a Genova, anche se sono temi molto delicati e che vanno affrontati nelle sedi opportune. Certamente, nonostante non ci siano state collaborazioni recenti, quello che posso dichiarare è che nei nostri uffici americani c'è un assoluto rispetto sulle competenze e sulla capacità produttiva che da sempre contraddistinguono l'operato di Finantieri nella costruzione di navi da crociera».