

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Shipping e valutazione del credito: serve sostegno da Mef e Mit

edinet · Saturday, November 12th, 2022

*Contributo a cura di Fabrizio Vettosi **

** managing director Vsl Club e presidente dell'Ecsa Ship Finance Working Group*

Nei giorni scorsi abbiamo assistito a un ampio confronto mediatico tra banche e associazioni bancarie, Commissione Europea e Bce. In particolare le prime due hanno espresso perplessità sull'atteggiamento della Bce che vuole tenere rigide le Regole di Capitale per le banche mantenendo fermo l'impianto-base di Basilea 2 mentre il mondo bancario e la Commissione Europea puntano a una maggiore flessibilità con l'emanando Regolamento di Basilea 3 che è attualmente in discussione al Trilogo. Le banche, anche attraverso le proprie associazioni, accusano in sostanza la Bce di avere un ruolo anche regolatorio e non solo di controllore, sostituendosi di fatto al legislatore. A nostro modo di vedere, in linea con quanto sostenuto dalle banche, la Bce opera, infatti, con l'ottica, poco consona all'economia, del "freno a mano tirato", ovvero, paventando sempre un'imminente congiuntura negativa. Ma è pur vero, come la storia ci dice, che non è imponendo regole rigide che si rende più efficiente il sistema bancario; purtroppo, infatti, tali cause di inefficienza vanno ricercate proprio nell'inadeguatezza dei controlli.

Venendo alla questione cruciale per lo shipping, ci preme evidenziare come Ecsa e Confitarma, che da oltre 20 anni, grazie a una produttiva interlocuzione con Abi, Confindustria e istituzioni politiche, siamo riusciti a far inquadrare, nell'ambito della proposta di Basilea 3, lo shipping nella maniera più corretta ai fini della valutazione del credito. In particolare, l'auspicata introduzione del nuovo art. 122a farebbe sì che, a certe condizioni, i finanziamenti shipping pesino, ai fini dell'assorbimento patrimoniale per le banche, l'80% anziché il 100%. Ciò significa che, per ogni 100 euro prestati, le banche dovranno impegnare 6,4 euro di capitale proprio anziché il normale 8% ovvero 8 euro. La conseguenza di ciò sarebbe non solo una maggiore disponibilità di credito, ma anche migliori termini e condizioni; il tutto giustificato dal fatto che viene finalmente riconosciuto l'effetto mitigante di "alta qualità" del sottostante rappresentato dalla garanzia ipotecaria navale.

Tale novità dovrebbe essere ben accolta da tutti visto che si richiede al settore dello shipping

l'ennesimo sforzo verso la decarbonizzazione attraverso significativi investimenti in refitting e nuove tecnologie che, ad oggi, non hanno visto alcuna contribuzione e/o sostegno pubblico, eccetto l'atteso contributo che dovrebbe derivare dal decreto-flotte. Giusto per nota, ad oggi a livello mondiale, lo shipping ha investito oltre 46 miliardi di dollari che hanno contribuito a ridurre dal 2008 il livello di emissioni in termini percentuali dal 3,4 al 2,3.

Purtroppo il nuovo art. 122a proposto nel draft della Commissione europea, pur passando positivamente al vaglio del Parlamento, rischia di essere emendato inopinatamente in sede di Consiglio a seguito di incomprensibili compromessi. Riteniamo, pertanto, in analogia di quanto stanno facendo gli altri governi interessati in ambito Comunitario, che anche il Mef, attraverso la IV Direzione diretta dal Dott. Cappiello, che il Mit tramite il Ministro Salvini, restino vigili sul tema reiterando in sede di Consiglio e di Trilogo l'importanza cruciale di tale articolo che deve essere adottato senza alcuna modifica se vogliamo effettivamente porre le premesse affinché il processo di transizione sia effettivo e non teorico”.

[ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)

This entry was posted on Saturday, November 12th, 2022 at 10:00 am and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.