

REVERSE FACTORING

Bnl, Ifitalia e Fincantieri: insieme per assicurare più liquidità alle imprese

>> **Linee di credito** per dare ossigeno al settore. Con questo obiettivo Bnl Gruppo Bnp Paribas, Ifitalia e Fincantieri hanno firmato una convenzione di "reverse factoring" che consentirà alle imprese che lavorano con Fincantieri di ottenere una liquidità aggiuntiva proporzionata alle forniture da effettuare. Questo permetterà di ottimizzare la gestione dei flussi di cassa e di migliorare i

propri bilanci. La convenzione avrà una durata iniziale di 3 anni e coinvolge oltre 5.000 aziende per un giro d'affari complessivo di circa 2 miliardi di euro, ogni anno, per l'acquisto di materiali e prestazioni d'opera. L'accordo riguarda sia le forniture semplici di prodotti e servizi di montaggio, sia quelle complesse, consistenti nella consegna, chiavi in mano, di impianti ed arredamenti.



Osservatorio Nautica e Finanza 2010 Cala la produzione e aumenta l'indebitamento

Romiti, servono le infrastrutture



FABRIZIO D'ANDREA

Come gran parte dei comparti economici italiani anche la nautica non attraversa un buon momento ma è anche vero che ha una base sulla quale contare per avviare una ripresa veloce e concreta. La fotografia sulla situazione del settore è stata fatta dall'Osservatorio Nautica e Finanza, grazie alla collaborazione tra la società di investimento Pentar e la Borsa di Milano. Lo studio è stato presentato nei giorni scorsi, sia Milano che a Napoli in occasione del Salone Nauticsud. Dunque, l'Osservatorio (giunto alla sua IV edizione) ha reso pubblici una serie di dati che hanno fatto riflettere istituzioni e addetti ai lavori. Si parte da un fattore positivo: nel 2008 è cresciuta la produzione dei cantieri nautici italiani. Tutto bene allora? Non tanto perché si tratta di un valore da interpretare al netto del peggioramento dei dati economico-finanziari: si riduce infatti il rapporto tra ricavi e valore della produzione (74,6% contro 81,7 del 2007) e raddoppia l'indebitamento. Contemporaneamente, si riduce del 21% il patrimonio netto aggregato delle società. Ma non basta. Perché anche il risultato

Dati Osservatorio

Nel 2008 in crescita ma si è ridotto il rapporto tra ricavi e valore della produzione

netto è per la prima volta negativo, con il 4,2% del valore della produzione. Il campione oggetto della ricerca è stato composto da 54 società cantieristiche (che rappresentano il 33% dell'intero mercato della nautica italiana) e, per la prima volta quest'anno, anche da 36 aziende di accessoristica. Per dirla in sintesi questa serie di dati ci dice che malgrado "la brusca frenata" del trend di crescita del settore (determinata dalla crisi) i dati di mercato "tengono". «Per come stanno le cose mi fa paura pensare a quando guarderò i dati il prossimo anno». Pochi giri di parole per Maurizio Romiti, Amministratore Delegato di Pentar, quando fa una previsione sul mercato della nautica italiana. Nell'analizzare i dati però Romiti spiega cosa si aspetta per il futuro: «il settore della nautica da diporto avrebbe bisogno di un supporto solido da utilizzare come

base per impiantare il rilancio, si tratta di affrontare i problemi ormai cronici della nautica italiana come per esempio aumentare la patrimonializzazione delle imprese del settore e la carenza di infrastrutture che rende difficile il turismo nautico. Certo, anche le aziende del settore debbono dimostrare di aver imparato la lezione - ha sottolineato ancora Romiti nel presentare i dati - bisogna costruire vere sinergie intorno alla realtà tecnica e stilistica che già esiste e rappresenta il patrimonio di questo settore». Il messaggio che viene dall'Osservatorio è chiaro: le società si "mettano insieme" per accrescere la dimensione d'impresa e per concordare soluzioni idonee ad uscire dalla crisi. Questo significa che è prioritario ridisegnare il modello di business e individuare nuove modalità di sviluppo e di riposizionamento nel "nuovo mercato", partendo però da questi dati e dai punti di forza. Malgrado tutto ciò va comunque sottolineato che la nautica italiana continua ad avere alcuni indicatori positivi che inducono alla constatazione che il settore poggia su basi solide che dovrebbero permettere, se adeguatamente valorizzate, di riprendere presto il cammino che si è bruscamente interrotto.

In corsa Moby e GNV

PRIVATIZZAZIONE TIRRENIA, I PRETENDENTI SONO 16

>> **Prosegue** secondo copione il percorso di privatizzazione di Tirrenia e della controllata Siremar. Dopo le dovute valutazioni legali e finanziarie il CdA di Fintecna ha ammesso alla fase successiva tutti e 16 i soggetti interessati: Atlantica spa di navigazione; Grandi navi veloci; Caronte & Tourist; Moby; Trans Ferry; F21 Sgr; Società Investimenti Mega Express Uno; Investindustrial, Airon; Ocm Luxembourg Epof II; Gestioni armatoriali e Tomasos Transport & Tourism; Cep III participations Sicar (The Carlyle Group); Varenne Luxembourg (Cvc Capital Partners); Mediterranea Holding di



Navigazione; Cinven Limited; Apef management Company 5 Limited. Tutto a posto quindi? Non proprio. La Corte dei Conti, ad esempio, ha già espresso dubbi su un percorso che rischia di consegnare la Tirrenia ad altri soggetti pubblici. Poi ci sono i sindacati in stato di agitazione e Confitarma che, a fronte di una procedura d'infrazione aperta dalla UE, chiede al Governo di riesaminare con attenzione le regole per la vendita di Tirrenia così da renderla inattaccabile agli occhi di Bruxelles.