

## IL PAESE CHE HA NELLE NAVI L'UNICA GRANDE INDUSTRIA

# Il patto con gli armatori che permette alla Grecia di dominare i mari

### Poche tasse, creatività, speculazione in cambio di iniezioni di valuta estera

#### IL CASO

ALBERTO QUARATI

**GENOVA.** Il valore della flotta greca nel 2017 ha sfiorato 100 miliardi di dollari: prima al mondo, secondo la ricerca di VesselsValue riportata dal *Secolo XIX-the MediTelegraph*: «In Grecia - spiega Georgios Magliveras, figlio di Spyros, l'armatore che a Genova inventò i traghetti negli anni Sessanta - anche il debito privato sfiora i 100 miliardi (di euro), e negli ultimi mesi il 50% dei miei connazionali non ha pagato la bolletta elettrica. Onestamente, non capisco chi dice che siamo fuori dalla crisi. Per noi la troika è stata la calata degli Unni, ma il settore marittimo non hanno potuto toccarlo: le norme che lo regolano sono in Costituzione». Norme che si reggono su un patto: alla società del settore marittimo (non solo armatoriale, ma anche di gestione della flotta in conto terzi) con sede direzionale in Grecia, viene concesso un regime fiscale di vantaggio (più che la tonnage tax, in vigore dal 1953, la non tassazione dei dividendi). In cambio, la società ha l'obbligo di importare una determinata quota di valuta straniera,

in base alle proprie dimensioni e al numero di persone occupate in Grecia. «Mediamente - stima Magliveras, che al Pireo ha fondato la società di gestione Genoa Maritime - un'azienda importa mezzo milione di dollari l'anno».

La norma fondante nasce nel 1967 sotto il regime dei Colonnelli, a caccia di liquidità in un Paese senza industria di trasformazione, si consolida con il ritorno della Repubblica di Konstantinos Karamanlis, e poi viene perfezionato sino a oggi. «La Grecia ha 2.000 isole, lo sviluppo costiero dell'Africa - aggiunge Magliveras -. Le compagnie sono quasi sempre nate da marittimi che hanno fatto il salto imprenditoriale: qui ma soprattutto all'estero. Mar Nero, Stati Uniti, Gran Bretagna: il settore rappresenta il 7,5% del prodotto interno lordo greco. Su 10 milioni di abitanti, 650 mila lavorano nello shipping: più di tutta la City di Londra. Al Pireo ogni tre mesi abbiamo delegazioni di Singapore, Dubai, delle altre capitali marittime mondiali. Vengono a visitare gli uffici, la concorrenza dell'Oriente è molto forte. E con la crisi abbiamo perso centinaia di migliaia di ragazzi, che sono andati all'estero. L'altra gamba dell'economia del resto è il turismo, che però è stagionale e beneficia più le

isole della terraferma». *Too big to tax*, titolava ironicamente un reportage della Reuters del 2015 a proposito degli armatori greci. Ma va detto che la più piccola e scassata compagnia di navigazione può operare da e in ogni parte del mondo: «Dal 2013 gli armatori si autotassano per sostenere la Grecia - ricorda Magliveras -. Finora il contributo è stato di 700 milioni. Se l'Italia adottasse un regime simile a quello greco, Monaco e Lugano sparirebbero. Malta sta provando a creare un regime simile, ma prima o poi Bruxelles li fermerà».

«I greci - spiega il broker genovese Ennio Palmesino - preferiscono lasciare la promozione commerciale ad altri. Loro sono prima di tutto gestori. E operano in maniera anticiclica: quando nessuno compra, comprano. Quando nessuno vende, vendono. Ecco spiegato il loro attivismo sul mercato di seconda mano: sfruttano gli errori degli altri, perché se un armatore vende una nave di tre-cinque anni, è perché non ha fatto l'investimento giusto, quando l'ha ordinata non ha indovinato cosa sarebbe successo sul mercato una volta costruita. L'armatore greco sfrutta l'errore, e dal giorno dopo ha una nave pronta da operare».

«Asset play, in italiano speculazione - spiega Gian Enzo

Duci, presidente di Federagenti -. Vendendo con il mercato alto, rimangono liquidi per investire con pochissima leva quando le banche non prestano più a nessuno, malgrado il mercato inizi a dare segnali positivi. Certo, il lavoro dell'armatore dovrebbe essere quello di rendere un servizio alla merce. Diciamo che spesso gli armatori greci trasportano merce in attesa di vendere le navi».

«Ma l'armatore ellenico conosce le navi, le riprogetta, le adatta studiando il mercato. L'indebitamento degli armatori greci è di 65 miliardi - spiega Fabrizio Vettosi, amministratore delegato del fondo Vsl -. Quello italiano è di 12 miliardi, ma la flotta è un decimo della loro. I greci sono armatori che hanno in flotta poche navi a noleggio e grandissima sensibilità finanziaria: sono stati i primi a internazionalizzare le aziende, ad accedere al mercato finanziario e i primi a far ricorso al private equity. Ma i loro investimenti nella stagione d'oro degli Ffa (Forward Freight Agreement, i future del settore marittimo) a monte della crisi del 2008, furono marginali.»

«Negli ultimi due-tre anni i greci sono tornati a speculare, acquistando navi, specie rinfusiere, magari tenendole ferme in attesa che il mercato si riprendesse - conclude Alberto Moroncelli, responsabile Italia del Bureau Veritas per la parte marittima -. Nonostante la situazione estremamente critica del Paese, la Grecia ha un sistema armatoriale in grande salute, per storia, cultura e inquadramento normativo».



Il porto greco del Pireo, fra i più importanti del Mediterraneo

## 7,5%

**del Pil**  
il valore  
del trasporto  
marittimo in Grecia

## 65

**miliardi di euro**  
l'indebitamento  
totale degli  
armatori greci