

ECONOMIA & MARIKITIMO

L'INTERVISTA

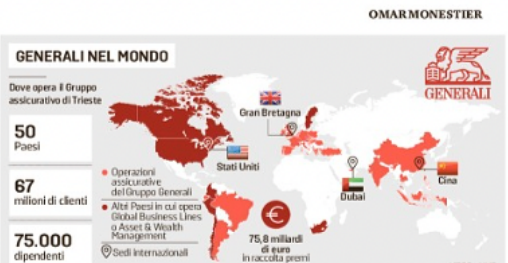
VENEZIA
Parla, da Venezia, con alle spalle il leone rosso stuzzicato che è l'icona di Generali. Perché su una cosa è molto chiaro: il legame con quell'idea di Compagnia che lo ha portato nel ruolo di amministratore delegato 6 anni fa, dopo essersi entrato tre anni prima con la responsabilità di Generali Italia, si vede e lo rivendica con forza.

E che tipo di idea? Una società credibile e sostenibile. «Ho appena terminato un road show negli Stati Uniti e sono orgoglioso delle valutazioni che ho ricevuto per il lavoro svolto». Quindi nessun passo indietro rispetto a una linea di gestione che ha portato il dividendo da 0,80 a 1,4 euro, in costante crescita e con l'impegno a farlo salire ancora. Sta tutto qui, nella parola orgoglio e nella costruzione di valore in favore dell'azionariato l'impegno con il quale Philippe Donnet si presenterà all'appuntamento del 29 aprile a Trieste per l'assemblea che per la prima volta dopo anni si svolge in un clima di aspro combattimento e due visioni antitetico.

Uscire vincitore da due mandati consecutivi non gli basta e non si sottrae alla domanda dei ghi glie l'ha fatto fare? «Non la mia carriera, non l'ambizione personale» ma la volontà ferma di continuare nella stessa direzione». Qual è questa direzione? «Migliorare sempre più la solidità e la reputazione di Generali nel mondo». È inevitabile chiedersi in che cosa si senta diverso, lui e il suo team, dalla cordata che gli si oppone. «Del Vecchio è un imprenditore geniale», premette. Non esprime giudizi né su lui né su altri. Ma subito aggiunge che non si riconosce in quel che vede nella visione di governance dell'attività dei red degli occhiali e di Francesco Gaetano Caltagirone, pur mai nominato. «A che cosa si riferisce?». «A un approccio del vecchio capitalismo». Come intende per vecchio capitalismo? «In Italia ci sono molti imprenditori capaci. Alcuni di loro hanno una visione "padronale" della gestione delle società. Non è nella loro cultura la separazione netta tra essere azionisti, essere consiglieri ed essere manager professionisti. Il mio non è un giudizio di merito, ma questa visione non va bene con il mondo finanziario di oggi. Secondo me questo fa parte del vecchio capitalismo, questo intento. Una governance moderna, ad una grande public company quale Generali, allineata con le migliori aziende, è fondamentale». In questo senso per Generali si apre una nuova fase.

Philippe Donnet «Sono orgoglioso delle mie Generali No a vecchie forme di capitalismo»

L'ad nel mirino di Caltagirone: «In Italia imprenditori capaci, ma azionisti e manager vanno separati»



«Certo. La lista che mi ripropone è anche uno strumento per migliorare la governance della Compagnia, non è la lista dei cda che porta un contributo per la creazione di una vera public company. Nel cda ci sarà il 77% di candidati indipendenti, un presidente indipendente. È una partita per la sostenibilità della società e per il suo funzionamento». Un cda diviso è un problema. «Migliorare sempre più la solidità e la reputazione di Generali nel mondo». È inevitabile chiedersi in che cosa si senta diverso, lui e il suo team, dalla cordata che gli si oppone. «Del Vecchio è un imprenditore geniale», premette. Non esprime giudizi né su lui né su altri. Ma subito aggiunge che non si riconosce in quel che vede nella visione di governance dell'attività dei red degli occhiali e di Francesco Gaetano Caltagirone, pur mai nominato. «A che cosa si riferisce?». «A un approccio del vecchio capitalismo». Come intende per vecchio capitalismo? «In Italia ci sono molti imprenditori capaci. Alcuni di loro hanno una visione "padronale" della gestione delle società. Non è nella loro cultura la separazione netta tra essere azionisti, essere consiglieri ed essere manager professionisti. Il mio non è un giudizio di merito, ma questa visione non va bene con il mondo finanziario di oggi. Secondo me questo fa parte del vecchio capitalismo, questo intento. Una governance moderna, ad una grande public company quale Generali, allineata con le migliori aziende, è fondamentale». In questo senso per Generali si apre una nuova fase.

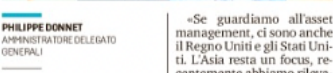
al servizio di tutti gli azionisti una Compagnia controllata da alcuni azionisti. E poi, scusi, i dividendi che abbiamo distribuito non sono una cosa banale. Abbiamo distribuito oltre 8 miliardi in questi anni. La società è più solida e abbiamo contratto il debito». **Ricordi si aggiungono alle analisi?** «A Trieste, dopo, mi fermavano per chiedermi i rendimenti». «Durante la pandemia il regolatore impose il blocco dei dividendi, spieghi che ci sono famiglie per le quali è diventato un punto importante. Alla fine, anche se con un po' di ritardo, abbiamo pagato tutto». **Tornando al debito: ridurre il debito senza usare il profare investimenti?** «Detta così è una sciocchezza. Prima ci dicono che dobbiamo ridurre il debito poi che dovremmo farne di più per avviare nuove acquisizioni. E comunque gli oggi

ci critica su questo punto ha approvato il piano di riduzione. **Cattolica non l'avete pagato troppo?** «L'operazione di Donnet si allarga in un sorriso che si dà gol a portaguaranti. «Cattolica è stata una operazione di successo che ci porta a essere la Compagnia assicurativa numero 1 in Italia. Adesso dobbiamo essere bravi con l'integrazione, e lo saremo. Cattolica è stata una grande operazione, il Cda l'ha definita un capolavoro. È stato un grande affare. Rivendico le nostre acquisizioni in Portogallo, in Grecia e in Malesia. E quella in Francia». **Dove guardare, a quali mercati?** «Abbiamo tre miliardi da investire nel triennio. Il nostro obiettivo è rafforzare i nostri investimenti in Europa, specie dove non abbiamo leadership». **Nient'altro?** «Se guardiamo all'asset management, ci sono anche il Regno Unito e gli Stati Uniti. L'Asia resta un focus, recentemente abbiamo rilevato la joint venture in India». **La guerra, lei crede che creerà instabilità anche nel vostro mondo?** «Questo conflitto è una tragedia. Generali si è subito dato da fare. Abbiamo messo a disposizione tre milioni di euro per rifugiati e abbiamo una raccolta di fondi tra tutti i dipendenti giunta alle quali abbiamo aggiunto un ulteriore contributo di un milione». **L'impatto sul Gruppo però sembra essere debole.** «Non avevamo operazioni in Ucraina e ci siamo ritirati subito dalla Russia. C'è una emergenza sociale nell'Europa dell'Est e il conflitto avrà un impatto finanziario sulla crescita dell'Europa, come stiamo già vedendo. E poi c'è la crescita dell'inflazione, i cui effetti sono già misurabili ogni giorno».

Philippe Donnet AMMINISTRATORE DELEGATO GENERALI

«Abbiamo distribuito oltre otto miliardi in questi anni: siamo più forti e abbiamo ridotto il debito»

«Cattolica è stata una operazione di successo che ci porta a essere la prima compagnia in Italia»



Fiom: «Illegittima la Cig all'ex Ilva di Cornigliano»

La Fiom contesta la messa in cassa integrazione del personale impiegato nel ciclo della lavorazione della latta fermato due giorni fa dalla Asl dopo due incidenti. «Non possiamo, ancora una volta, non stigmatizzare con fermezza il comportamento tenuto dalla società - si legge in una nota del sindacato - e in particolare non può non stigmatizzare e non con-

testare con fermezza la collocazione in cassa integrazione di tutto personale occupato nel ciclo della lavorazione della latta».

«Il collocamento in Cig è o in Cigs dei lavoratori è assolutamente illegittimo - prosegue la Fiom - in quanto la fermata dell'impianto e la chiusura del reparto è disposta solo ed esclusivamente dalla mancata adozione da parte della società delle misure di prevenzione e sicurezza sui luoghi di lavoro»



NEL MIRINO ANCHE L'APPLICAZIONE DEL MECCANISMO ETS

Navi e fumi, i dubbi del Senato «Sproporzionate le norme Ue»

Una risoluzione critica il regolamento di Bruxelles sugli obiettivi da raggiungere «Non c'è ancora una tecnologia per le emissioni zero: bisogna allungare i tempi»

Alberto Quarati/GENOVA

Per la commissione Politiche dell'Ue al Senato la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo non rispetta il principio della proporzionalità. In pratica, gli strumenti che l'Europa sta elaborando predispongono per rendere più sostenibile lo shipping richiama di non essere adeguati alla scala del Mediterraneo, italiani in testa. Questo in sintesi il concetto della risoluzione adottata dalla Commissione a metà di questa settimana, relatore il leghista Simone Bossi, uno dei componenti non verbalizzato.

Una risoluzione è un atto di indirizzo con cui il Parlamento esprime un proprio pensiero al governo, e Palazzo Chigi può prendere questo punto di vista in considerazione come non, ma i dubbi dei senatori rimangono comunque agli atti.

Qual è il problema? Il nuovo regolamento europeo vuole favorire la pianificazione e gli investimenti a lungo termine per l'uso dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni inquinanti nel trasporto marittimo, nell'ottica dell'impegno Ue per il raggiungimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050.

La proposta, nell'ambito del



Una nave mentre scende al terminal Spinelli

pacchetto climatico europeo Fit for 55, prevede dunque di ridurre le emissioni inquinanti delle navi, specialmente nei porti, dove già entro il 2035 dovranno essere portate a zero, con l'uso dell'elettrificazione di banchina (cold ironing, sul Secco Xib di ieri) l'analisi si coglia ancora manca perché la na-

voilo possano utilizzare nei porti, almeno quelli italiani) carburanti che garantiscano zero emissioni, oltre all'applicazione del sistema Ets (semplificato al massimo, il principio per cui se un'azienda europea si ricerca su carburanti marittimi o altre tecnologie che consentano di zero emissioni... —

RICCARDO TREMOLADA L'esperto antitrust di Cleary Gottlieb «Va però consentito lo scambio di personale tra gli amministrativi»

«È giusto poter cumulare le concessioni dei terminal Ma solo nei porti maggiori»

L'INTERVISTA

GENOVA

Esperienze professionali tra la Cina e poi l'Italia e Washington, Riccardo Tremolada è tra gli esperti di diritto Antitrust in Italia. Associato dello studio legale internazionale Cleary Gottlieb, l'avvocato sta seguendo gli sviluppi del decreto legge Concorrenza, attualmente in esame alla commissione Industria del Senato.

Con al suo interno la partita delle concessioni portuali.

«Esatto. L'impianto normativo a mio parere è corretto, perché limitando ai soli porti di dimensioni minori il divieto di cumulo di concessi-

zioni sulle medesime attività all'interno dello stesso porto, adeguata nei fatti la normativa alla situazione dei maggiori porti italiani e non solo, dove la concorrenza si gioca su aree che vanno oltre i meri limiti del singolo scalo. Nei fatti, è la situazione avallata a Genova dall'Avvocatura Generale dello Stato, e in parte avallata anche dal Consiglio di Stato. È oggettivamente consente ai terminalisti di rispondere dimensionalmente a un mondo armatoriale sempre più verticalizzato e forte sul mercato».

Però la norma non pone delle preclusioni nei confronti degli armatori, penso all'importanza di Msc nei porti italiani.

«Il superamento del divieto di cumulo ha, tra le altre



RICCARDO TREMOLADA ASSOCIATO, STUDIO LEGALE CLEARY GOTTLEB

«La norma garantisce i terminalisti puri, ma è a doppio senso: anche un armatore potrà sommare le concessioni»

«A breve ci sarà anche il regolamento delle concessioni: è importante che sia ricordato al Di Concorrenza»

tuno circoscrive l'ambito di applicazione del personale di banchina, in modo da escludere che essi riguardi anche il personale amministrativo». Intanto il ministero delle Infrastrutture si prepara a varare il nuovo regolamento, proprio sulle concessioni portuali.

«Si tratta di uno strumento normativo atteso da 28 anni. In questo caso, il rischio che si intravede è che si avvenga con un regolamento che ci disposizioni non siano ricordate con quelle del Di Concorrenza, che dovrebbe essere convertito entro maggio. È importante, evitare un'ulteriore frammentazione della normativa».

Che idea si è fatto del nuovo regolamento? «Da quello che ho potuto apprendere, è certamente positivo i richiami ai principi di economicità, trasparenza, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica. Rimane tuttavia fondamentale che il testo finale fornisca un quadro di riferimento organico e preciso, in linea con i principi di economicità, trasparenza (dovono a creare le condizioni per la realizzazione degli investimenti necessari allo sviluppo dei porti... —

Il Cda contro il patron di Tesla: ma la politica americana si spacca

Twitter vuole resistere a Musk, un piano per evitare la scalata

Alberto Simoni/WASHINGTON

Una pillola avvelenata per fermare Musk. Nessuna ipotesi di attentato al patron di Tesla, piuttosto la strategia che il board di Twitter ha ufficializzato ieri per impedire all'elencamento miliardario la scalata al social. Giovedì Musk aveva presentato un'offerta di 43 mi-

liardi di dollari, corrispondente al pagamento di 54,20 dollari per azione. L'obiettivo era quello di acquisire tutta la società, di cui oggi è azionista per una quota del 9,1%. Sabato Musk aveva rifiutato di accettare il piano di acquisto a prezzi ribassati. In questo modo - pur calando il valore del titolo - verrebbe ridotta anche la possibilità per Musk (o un altro acquirente) di ac-

caparrasi una fetta consistente di azioni. L'obiettivo è quello di evitare lo stile di acquisto incentrato sul mercato di quote. Chiunque volesse comprare Twitter dovrà quindi negoziare direttamente con il board. Una mossa che potrebbe mettere all'angolo Musk: giovedì pomeriggio in un'intervista alla Ted Conference aveva ribadito che quella del 54,20 dollari per azione era la sua ultima offerta e che toccava «gli azionisti e non al board» decidere il futuro di Twitter. Ora non sarà più così. La «pillola avvelenata» resterà attiva per 364 giorni. Non esclude tuttavia che una trattativa possa instaurarsi. Musk a questo punto po-

rebbe anche sfidare in tribunale la misura, ma le probabilità di successo sono basse, ha detto al New York Times Edward Rock, professore di diritto societario a New York.

Fra i 7500 dipendenti di Twitter c'è apprensione per le sorti della società. L'amministratore delegato Parag Agrawal ha detto in un'assemblea che «Twitter non sarebbe finito sotto il ricatto di un solo uomo». Non c'è stato Musk ad aver messo nel mirino però Twitter. Il fondo di private equity Thoma Bravo, che gestisce oltre 100 miliardi di dollari, avrebbe espresso al management della società il suo interesse a metterli insieme con un'offerta di acquisizione per contrastare quella di Musk. —

Navi e fumi, i dubbi del Senato

«Sproporzionate le norme Ue»

Una risoluzione critica il regolamento di Bruxelles sugli obiettivi da raggiungere «Non c'è ancora una tecnologia per le emissioni zero: bisogna allungare i tempi»

Alberto Quarati / GENOVA

Per la commissione Politiche dell'Ue al Senato la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo non rispetta il principio della proporzionalità. In pratica, gli strumenti che l'Europa starebbe predisponendo per rendere più sostenibile lo shipping rischiano di non essere adeguati al fine - e di penalizzare ancora una volta gli scali mediterranei, italiani in testa. Questo in sintesi il concetto della risoluzione adottata dalla Commissione a metà di questa settimana, relatore il leghista Simone Bossi, voto dei componenti non verbalizzato.

Una risoluzione è un atto di indirizzo con cui il Parlamento esprime un proprio pensiero al governo, e Palazzo Chigi può prendere questo punto di vista in considerazione come no, ma i dubbi dei senatori rimangono comunque agli atti.

Qual è il problema? Il nuovo regolamento europeo vuole fa-



Una nave mentre scarica al terminal Spinelli

vorire la pianificazione e gli investimenti a lungo termine per l'uso dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni inquinanti nel trasporto marittimo, nell'ottica dell'impegno Ue per il raggiungimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050.

La proposta, nell'ambito del

pacchetto climatico europeo Fit for 55, prevede dunque di ridurre le emissioni inquinanti delle navi, specialmente nei porti, dove già entro il 2035 dovranno essere portate a zero, con l'uso dell'elettificazione di banchina (cold ironing, sul Secolo XIX di ieri l'analisi su cosa ancora manca perché le

vi lo possano utilizzare nei porti, almeno quelli italiani) o carburanti che garantiscano zero emissioni, oltre all'applicazione del sistema Ets (semplificato al massimo, il principio per cui se un'azienda europea si trova a inquinare di più rispetto a quanto assegnato, deve pagare delle quote transate su un

mercato *ad hoc*).

Secondo la commissione al Senato, il mezzo rischia di non portare al fine perché - come peraltro sottolineato in diversi interventi di Assarmatori nei mesi scorsi, con il presidente Stefano Messina scettico su diversi punti specifici del Fit for 55 - oggi non esistono carburanti a emissioni zero per le navi: si stanno facendo esperimenti su ammoniaca e idrogeno, ma nessuna tecnologia sembra poter essere in grado di affrontare il mercato entro 10 anni. C'è il Gnl, che abbate le emissioni di zolfo ma comunque emette anidride carbonica. Inoltre, l'applicazione dell'Ets già dal 2023 (oltre all'eliminazione dell'esenzione delle accise sui carburanti marini) azzoppa le compagnie di navigazione europee rispetto alla concorrenza globale, col rischio, per pagare di meno, che molti dei traffici oggi in Sud Europa vengano spostati in Africa Settentrionale.

La risoluzione quindi propone che si possa discutere con l'Europa un allungamento dell'ingresso dello shipping nel sistema Ets, almeno fino a quando si vedrà all'orizzonte l'uso commerciale di un carburante a zero emissioni in porto; l'esenzione delle misure restrittive sui carburanti non green per le compagnie di trasporto marittimo tutto nazionale, per garantire la loro tenuta economica e insieme quella della continuità territoriale; la creazione di un fondo finanziato dalle sanzioni Ets e sulle emissioni per alimentare la ricerca su carburanti marittimi o altre tecnologie che consentano zero emissioni. —