

UNA PROPOSTA DI FINANZA STRUTTURATA PER VALORIZZARE GLI NPL E RILANCIARE IL RAPPORTO BANCA-IMPRESA

Negli ultimi anni il problema della rottura del rapporto banca-impresa è stato affrontato a livello europeo con regole che hanno rivolto la loro attenzione soprattutto alla questione dei crediti deteriorati (c.d. *non-performing loans* o NPL) ma ben poco è stato fatto per far ripartire realmente quel rapporto. Queste regole oltretutto hanno incentivato i sistemi bancari a vendere rapidamente i loro crediti deteriorati a prezzi da saldo a società private, spesso straniere e non a caso chiamate società-avvoltoio, che acquisiscono il diritto di credito sull'intero valore nominale della posizione (e, quindi, non al valore di bilancio rettificato di eventuali accantonamenti sulle perdite attese per quella data posizione).

Ricordiamo che in Italia c'è stata l'esperienza positiva di una *bad-bank* pubblica, la SGA, che salvò il Banco di Napoli e che con il tempo ha recuperato i crediti problematici rilevati e creato tanto di quel valore che è stata poi usata per salvare le banche venete.

È dunque necessario fare qualcosa per rinsaldare il rapporto banca-impresa ma prima vediamo quali sono i numeri della crisi dell'industria italiana che ha colpito in particolare l'edilizia. In Italia dal 2008 al 2018 nel settore delle costruzioni si sono persi 600000 posti di lavoro e 120000 aziende hanno chiuso.

Una possibile soluzione per venire fuori da queste situazioni può venire dai 1400 miliardi di euro di liquidità ferma nei conti correnti degli italiani che aspettano un impiego sicuro ed alternativo.

L'idea è quella di una cartolarizzazione attraverso un veicolo misto pubblico/privato ovvero partecipato dalle banche e dallo Stato che, finanziandosi sul mercato attraverso l'emissione di titoli *asset-backed* (o ABS), entri nell'industria delle costruzioni anche con una conversione in azioni dei crediti attualmente in essere. Lo schema sarebbe quello dell'emissione di titoli a rischio e redditività variabili, le c.d. *tranches*, che come noto sono ordinate dalla più rischiosa, la c.d. *junior*, per poi salire alla c.d. *mezzanina*, meno rischiosa ed infine alla c.d. *senior*, la più sicura in quanto, perché questa *tranche* non rimborsi il capitale all'investitore, è necessario che il veicolo abbia accumulato perdite tali da non ripagare coloro che hanno investito nelle *tranches junior* e *mezzanina*. Per le *tranches* più rischiose sarebbero previste poi diverse tipologie di titoli che si distinguerebbero in base alla durata dell'investimento, alla natura dell'infrastruttura ed al livello di redditività offerto. L'idea è quella di creare per alcune infrastrutture attraverso la sottoscrizione della *tranche junior* una sorta di concessione implicita dello Stato a favore dell'investitore che evidentemente può essere anche un'impresa di costruzioni. La *tranche mezzanina* dovrebbe godere della garanzia dello Stato in modo che questi titoli siano simil-BTP e possano essere

dedicati agli investitori retail. Infine le *tranches senior* anch'esse opportunamente segmentate – che ovviamente (in quanto garantite dalla struttura finanziaria appena descritta) renderebbero meno dei titoli di Stato ma sarebbero anche più sicure – potrebbero essere utilizzate a garanzia degli aumenti di capitale delle imprese di costruzioni che aderiranno a questo programma di politica industriale; per quanto residua vi sarebbe ovviamente un interesse da parte del sistema finanziario (banche, fondi e assicurazioni) nelle tipiche operazioni di finanziamento e liquidità.

L'idea è quindi di proporre un investimento per le famiglie che sia sicuro e che rappresenti un'opportunità, oltre che per realizzare infrastrutture nel breve-medio periodo, anche per rilanciare la crescita ed abbattere il debito pubblico nel lungo periodo.

