

MEETING DI CONFITARMA CON BEI E FONDO ITALIANO D'INVESTIMENTO

Scommessa su Augusta

Il porto si candida a un ruolo centrale nel sistema isolano. Gli strumenti finanziari e le opportunità per sostenere la crescita delle imprese armatoriali presenti

DI CARLO LO RE

Se la Svizzera avesse sbocco al mare, le sue autorità portuali sarebbero grossomodo come quella di Augusta, un luogo dove ordine, precisione e programmazione regnano. Basti pensare all'attrezzato campo di prima accoglienza per i profughi che ciclicamente arrivano dalle coste libiche, integrato così bene da risultare quasi invisibile. Un'autorità portuale che pensa in grande, progetta e realizza. E che ha messo attorno al tavolo, al Forte Vittoria, su un isolotto di fronte i docks, i più importanti esponenti della finanza armatoriale italiana. Un momento di riflessione e confronto su un settore strategico nell'area della costa siracusana.

Le normative marittime internazionali e comunitarie spingono sempre più gli armatori a puntare a investire nei settori dell'innovazione tecnologica e dell'efficienza delle performance ambientali. Reperire le risorse necessarie per effettuare gli investimenti può risultare tuttavia difficoltoso, sicuramente a causa del perdurare della congiuntura economica sfavorevole. L'incontro organizzato ad Augusta, con l'aiuto di tanti autorevoli esperti, ha quindi inteso esplorare le opportunità di

sostegno agli investimenti a disposizione del comparto armatoriale, un comparto che intende progettare i futuri investimenti, puntando proprio sull'innovazione tecnologica e ambientale.

Una maggiore conoscenza delle politiche e dei progetti comunitari, degli strumenti offerti dagli enti finanziari nazionali e internazionali, nonché dei criteri di valutazione e selezione utilizzati dagli stessi, può sicuramente contribuire ad accrescere le possibilità di accesso alle risorse disponibili sul «mercato» e quindi alla crescita delle imprese armatoriali.

Il meeting, organizzato a porte chiuse dal Gruppo Giovani Armatori di Confindustria (Confitarma), in collaborazione con l'Autorità portuale di Augusta, che ha ospitato i lavori, ha visto confrontarsi alcuni dei principali protagonisti della finanza italiana.

«Le nostre linee guida», ha esordito Alberto Cozzo, commissario straordinario dell'Autorità portuale di Augusta, «muovono dal riconoscimento del ruolo centrale del porto di Augusta quale "perno" del sistema portuale del trasporto integrato della Sicilia Orientale individuato dal Piano attuativo dei trasporti, delle merci e della logistica promosso dalla Regione Siciliana

nel 2003 e rivisitato nel 2007. Riconoscimento da parte della legge finanziaria del 2007 al porto di Augusta nel ruolo di hub». Ovviamente, Cozzo considera assolutamente fondamentale «l'inserimento, a metà 2013, del porto di Augusta nel Network Core delle Reti TEN-T, ossia del passaggio del porto dalla rete secondaria a quella primaria, includendolo tra i principali porti europei su cui intervenire prioritariamente».

Andrea Garolla di Bard, presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confindustria (Confitarma), ha puntato la sua attenzione sulle «grandi opportunità di crescita di un settore tradizionale fra i più importanti dell'economia italiana, un settore che storicamente ha dato lustro al nostro Paese e che, ne sono certo, ancora ne darà».

Dal canto suo, Andrea Clerici, senior loan officer della Banca europea degli investimenti, ha presentato i numeri della Bei, «una istituzione che per la sua capacità di emissione può essere paragonata a uno Stato sovrano, più o meno del peso della Spagna». Nella mission della Bei «senza dubbio vi è supportare ogni fenomeno in grado di ridurre la disoccupazione in Europa. E con 11,4 miliardi di euro di finanziamenti nel 2014

credo proprio che la banca la sua parte la stia facendo nel tentativo di rimettere in moto quelle economie più in crisi all'interno dell'unione».

«La Bei oggi è in grado di correre dei rischi, nei finanziamenti a medio e lungo termine, che anni fa non avrebbe mai accettato di correre», ha proseguito Clerici, «come, ad esempio, il sostegno al settore shipping di cui si sta ragionando, un settore che in tutta Europa si sta imparando a vedere con occhi nuovi, anche per la palese maggiore eco sostenibilità del trasporto via mare rispetto a quello su gomma». Per Gabriele Cappellini, amministratore delegato del Fondo italiano d'investimento, nato nel 2010, in piena crisi post crollo Lehman Brothers, «è bene marcare una differenza: il nostro fondo non è una banca, ma un operatore di private equity che partecipa, è un socio. Un socio che, non facendo parte della famiglia imprenditoriale, riesce forse a valutare meglio i problemi. Certo, i problemi non mancano e, purtroppo, sono sempre gli stessi, a partire dall'importanza di ampliare le dimensioni della propria azienda, armatoriale o no che sia, e di abbandonare le logiche familiari, spesso destinate solo a ingessare l'azione imprenditoriale». (riproduzione riservata)

