

GLI INVESTIMENTI NECESSARI PER MODERNIZZARE LA FLOTTA MONDIALE

# Tutti i costi della tecnologia

*Il Gruppo Giovani di Confitarma cerca canali alternativi di accesso al credito, mentre Vsl lavora a un nuovo progetto per un fondo di debito specializzato*

PAGINE A CURA  
DI NICOLA CAPUZZO

**G**li armatori italiani e stranieri devono prepararsi a esborsi di denaro considerevoli nei prossimi anni per far sì che le loro navi siano conformi alle nuove normative internazionali in tema di riduzione delle emissioni ambientali, trattamento delle acque di zavorra, demolizioni eco-compatibili degli scafi, nuove regole per la progettazione delle navi secondo l'Eedi (Energy Efficiency Design Index) e così via.

Interventi non indolori dal punto di vista economico-finanziario, perché secondo Fabrizio Vettosi, direttore generale del fondo Venice Shipping & Logistics, «comporteranno investimenti pari a 100 miliardi di dollari nel prossimo decennio su un valore della flotta mondiale che si attesta oggi intorno ai 950 miliardi di dollari. Non solo: questi investimenti peseranno sui conti economici degli armatori, riducendo in media dell'1,7% il rendimento di ogni singola nave».

Una spesa ingente in tempi di margini di guadagno risicati (quando non negativi) per lo shipping e per questo il Gruppo Giovani di Confitarma (la Confederazione italiana degli armatori) si è riunito nei giorni scorsi in un meeting ad Augusta al fine di comprendere quali strumenti finanziari e opportunità esistano sul mercato per sostenere la crescita delle imprese armatoriali italiane.

Andrea Garolla, presidente dei giovani armatori italiani, a MF Shipping & Logistica ha spiegato: «Considerato il mutato sce-

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Bank Loan</b>	92	83.6	33	54	51	40.7	56	44.6
<b>Bonds</b>	12	4	7.5	19	16.7	22	12	15.3
<b>Leasing</b>	6.7	4.8	0.5	0.5	1.5	1.7	2.3	0.1
<b>IPO</b>	18	0.7	2.2	2.2	7.7	1.1	1.8	2
<b>Follow On</b>	4.5	4.1	3.4	4.7	1.7	2.4	4	3.5
<b>Private Placement</b>	1.2	0.8	0.1	0.8	6.4	0.6	4.7	1.2
<b>Private Equity</b>	0	1	0.6	1.9	4.3	2.9	7.4	3.3
<b>Total Capital</b>	134	99	47	83	89	72	89	70

GRAFICA MF-MILANO FINANZA

nario del panorama attuale dello shipping, gli armatori devono prepararsi a intraprendere nuovi investimenti in navi tecnologicamente sempre più avanzate e in regola con le ultime normative in materia di trasporto via mare. Questo sarà possibile anche sfruttando progetti e co-finanziamenti comunitari che riguardano sia la logistica marittima che quella terrestre. Molte società armatoriali hanno interesse a diversificare i propri investimenti anche a terra, per esempio in depositi o terminal per lo stoccaggio e l'approvvigionamento di gas naturale liquefatto».

Non è un caso, dunque, se i tre relatori invitati a parlare al meeting in Sicilia erano **Gabriele Cappellini** (amministratore delegato del Fondo Italiano d'Investimento), **Andrea Clerici** (senior loan officer della Banca Europea degli Investimenti) e **Fabrizio Vettosi** (Venice Shipping & Logistics). A proposito delle nuove normative internazionali cui gli armatori dovranno adeguare le proprie

navi, quest'ultimo sottolinea che si tratta di «interventi dettati da interessi collettivi (in primis minore inquinamento) e il costo dovrebbe essere ripartito fra tutti gli stakeholder. Per questo la Banca Europea degli Investimenti potrebbe dare una mano anche agli armatori italiani attraverso il nuovo strumento battezzato Shipping Financing Tool». Seppure i diretti interessati preferiscano non uscire allo scoperto su questo progetto definendolo ancora «in fase embrionale», in realtà si sa dalle presentazioni pubbliche già fatte all'estero che si tratterà di una copertura finanziaria ad hoc per gli armatori che investono in nuove tecnologie e nuove navi eco-friendly. Lo schema prevede l'intervento della Bei insieme all'agenzia di credito all'esportazione (Sace in Italia) e alle banche locali, in modo da fornire agli armatori l'accesso a finanziamenti a tasso agevolato finalizzati al retrofit di navi o a nuovi investimenti ad alto contenuto tecnologico.

Ha spiegato Vettosi: «Attualmente l'esposizione debitoria dell'armamento italiano verso le banche ammonta a circa 13 miliardi di dollari, e di questi circa 6 miliardi sono crediti in sofferenza che hanno innescato una ventina di ristrutturazioni aziendali. Nel futuro di questo business vedo meno banche che presteranno singolarmente più soldi, ma solo a pochi gruppi armatoriali di grandi dimensioni. Le realtà medio-piccole dovranno cercare denaro altrove, in particolare sul mercato dei capitali attraverso l'emissione di bond, strumento già oggi utilizzato da diverse società armatoriali straniere che offrono in media rendimenti compresi fra il 6 e il 9%». E non a caso ha aggiunto: «Nel mercato italiano c'è spazio per un fondo di private debt che vada a colmare il vuoto lasciato dalle banche in questo settore», non facendo mistero del fatto che Vsl sia da tempo al lavoro su un progetto di questo tipo. (riproduzione riservata)

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

