Collegare l'Europa: i finanziamenti a favore della mobilità e delle città sostenibili p.5 • **La BERS, la BEI ed il Gruppo Banca mondiale** uniscono le loro forze a sostegno dell'Europa centro-orientale p.12 • Consultazione pubblica sulla **Dichiarazione ambientale e sociale della BEI** p.15 • La BEI finanzia il **piano regionale sull'energia solare** nel Poitou-Charentes p.19 • Quinta Conferenza del FEMIP: **riflessione sulle PMI nel Mediterraneo** p.20 • Acqua pulita e sicura per le **zone più povere del Malawi** p.22 • **Ampliamento del canale di Panama** p.26

INFO 134

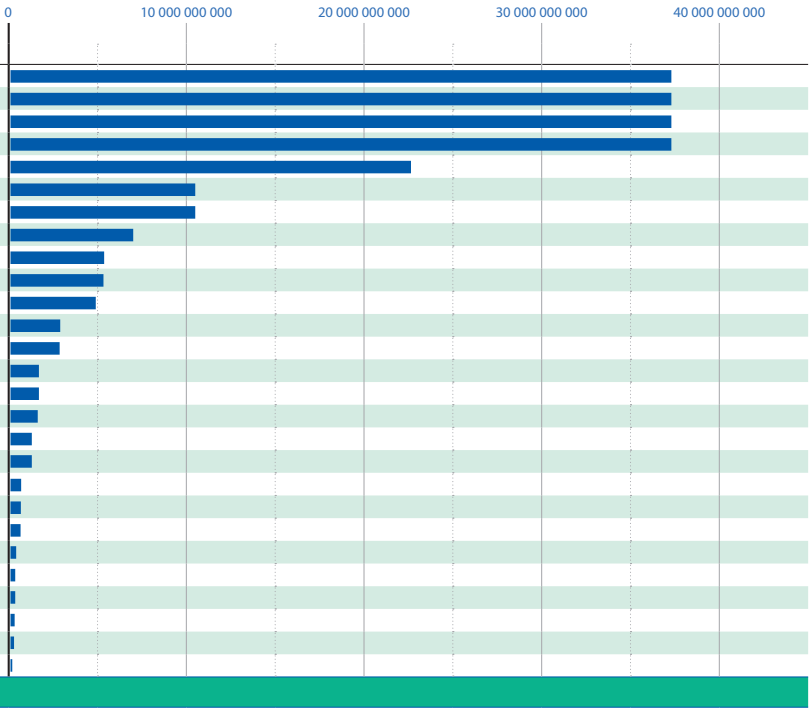
La rivista d'informazione del **Gruppo Banca europea per gli investimenti** • **1 – 2009** • ISSN 0250-3905

La BEI sostiene la ripresa economica dell'UE

La BEI è all'altezza di affrontare la sfida imposta dall'attuale recessione economica. Nel 2008, il volume complessivo dei finanziamenti è aumentato del 21%, elevandosi a 57 miliardi di euro. Durante il prossimo biennio, la Banca incrementerà ulteriormente il sostegno alla ripresa economica dell'Europa. Per soddisfare i nuovi obiettivi di finanziamento, dal 1° aprile 2009 il capitale sottoscritto della Banca è aumentato di circa 67 miliardi di euro raggiungendo 232,4 miliardi, aumento reso possibile trasferendo il suddetto importo dalla riserva supplementare della BEI.

Ripartizione del capitale della BEI al 1° aprile 2009

	Importo (in euro)	
Germania	37 578 019 000	DE
Francia	37 578 019 000	FR
Italia	37 578 019 000	IT
Regno Unito	37 578 019 000	GB
Spagna	22 546 811 500	ES
Paesi Bassi	10 416 365 500	NL
Belgio	10 416 365 500	BE
Svezia	6 910 226 000	SE
Danimarca	5 274 105 000	DK
Austria	5 170 732 500	AT
Polonia	4 810 160 500	PL
Finlandia	2 970 783 000	FI
Grecia	2 825 416 500	GR
Portogallo	1 820 820 000	PT
Repubblica ceca	1 774 990 500	CZ
Ungheria	1 679 222 000	HU
Irlanda	1 318 525 000	IE
Romania	1 217 626 000	RO
Repubblica slovacca	604 206 500	SK
Slovenia	560 951 500	SI
Bulgaria	410 217 500	BG
Lituania	351 981 000	LT
Lussemburgo	263 707 000	LU
Cipro	258 583 500	CY
Lettonia	214 805 000	LV
Estonia	165 882 000	EE
Malta	98 429 500	MT
Totale	**232 392 989 000**	



INFO 134

La rivista d'informazione del **Gruppo Banca europea per gli investimenti** • 1 – 2009 • ISSN 0250-3905

ATTIVITÀ GENERALI DELLA BEI

La BEI sostiene la ripresa economica dell'UE	1
Collegare l'Europa: i finanziamenti a favore della mobilità e delle città sostenibili	5
La BERS, la BEI ed il Gruppo Banca mondiale uniscono le loro forze a sostegno dell'Europa centro-orientale	12
Programma di azione BEI-Università	14
Consultazione pubblica sulla Dichiarazione ambientale e sociale della BEI	15

ATTIVITÀ ALL'INTERNO DELL'UE

Le banche europee lanciano una guida sulla normativa ambientale dell'UE	16
Azione coordinata BEI-Portogallo nel settore delle infrastrutture principali	17
Sostegno della BEI alla ricerca e innovazione in Ungheria	18
La BEI finanzia il Piano regionale sull'energia solare nel Poitou-Charentes	19

ATTIVITÀ AL DI FUORI DELL'UE

Quinta Conferenza del FEMIP: riflessione sulle PMI nel Mediterraneo	20
Acqua pulita e sicura per le zone più povere del Malawi	22
Gli abbuoni d'interesse della BEI: garantire la centralità dello sviluppo negli interventi a favore dei Paesi ACP	24
Potenziata la cooperazione BEI-CAF nella regione andina	25
Ampliamento del canale di Panama	26

QUESTIONI INTERNE

Nuovo Ufficio JASPERS di Sofia	29
Visita alla BEI del Presidente Giorgio Napolitano	30
Particolare attenzione della BEI alla società civile: inaugurato un apposito sotto-sito *web*	30
«Incrocio di sguardi» tra la BEI e la BCEE	31
Nuove pubblicazioni della BEI	32

BEI Informazioni è una pubblicazione periodica del Dipartimento Comunicazione della Banca europea per gli investimenti.

Direttore responsabile: Daniela Sacchi-Cremmer.

Impaginazione: Laboratorio grafico BEI, Sabine Tissot.

Foto: Fototeca BEI, *Renfe: Patier, The Autoridad del Canal de Panama* (ACP), *Electrolux Lehel Ltd*

La riproduzione degli scritti apparsi su BEI Informazioni è consentita; si gradirebbero però la citazione della fonte e l'invio del ritaglio dell'articolo pubblicato.

Nel 2008, il volume complessivo dei finanziamenti è aumentato del 21%, elevandosi a 57 miliardi di euro da 48 miliardi del 2007, l'86% dei quali (51,4 miliardi di euro) è andato ai Paesi dell'UE. Si distinguono in particolare i prestiti alle PMI (+42%), che sono balzati a quota 8,1 miliardi (5,7 miliardi nel 2007) di cui più della metà accordati nell'ultimo trimestre.

Le firme dei contratti di prestito sono nettamente aumentate alla fine dell'anno facendo scattare un rapido incremento delle erogazioni (+12%) per un valore complessivo di 48,6 miliardi di euro. «Confermo il nostro massimo impegno ad attuare, più velocemente possibile, le richieste dei nostri azionisti, gli Stati membri», è il commento espresso dal Presidente della BEI Philippe Maystadt durante il suo intervento alla conferenza stampa annuale della Banca a Bruxelles il 9 marzo, durante il quale ha messo in risalto l'impennata dei finanziamenti ai Paesi dell'UE tra l'ottobre 2008 e la fine febbraio 2009 (31,3 miliardi di euro, 38% in più dei prestiti accordati rispetto allo stesso periodo 2007-2008).

Per rispondere all'incremento del volume dei finanziamenti, la BEI ha sostanzialmente aumentato il volume delle emissioni di titoli, che ha raggiunto 59 miliardi di euro rispetto a 55 miliardi del 2007. Alla fine dell'anno, l'attività di raccolta ha registrato maggiori difficoltà per via delle restrizioni alle condizioni di mercato. Tuttavia, nonostante l'elevatissimo incremento dei titoli sovrani sul mercato, nel primo trimestre 2009 la Banca è stata in grado di raccogliere più di un terzo del volume previsto dal programma di raccolta per il 2009.

Aumento di capitale per soddisfare i nuovi obiettivi dei finanziamento

Con il rapido peggioramento della situazione presente sui mercati finanziari e con l'aggravarsi della crisi economica nel 2008, la Banca ha deciso di aumentare i finanziamenti a sostegno della ripresa economica europea. Lo scorso dicembre, il Consiglio di amministrazione della BEI [1] ha approvato il Piano di attività della Banca per il periodo 2009-2011 [2], che stabilisce obiettivi più elevati di finanziamento insieme ad altre misure concrete per combattere la crisi.

Il pacchetto di misure a sostegno della ripresa economica, approvato dalla Banca, prevede un aumento dei finanziamenti di 15 miliardi di euro all'anno per il 2009 e 2010 rispetto agli anni precedenti, con misure precise in tre ambiti fondamentali: le piccole e medie imprese (SME) e le imprese *mid-cap*, le regioni della convergenza [3] più svan-

[1] Il Consiglio di amministrazione della BEI è composto da 28 amministratori titolari e supplenti; ogni amministratore è nominato da ciascun Stato membro e uno dalla Commissione europea.

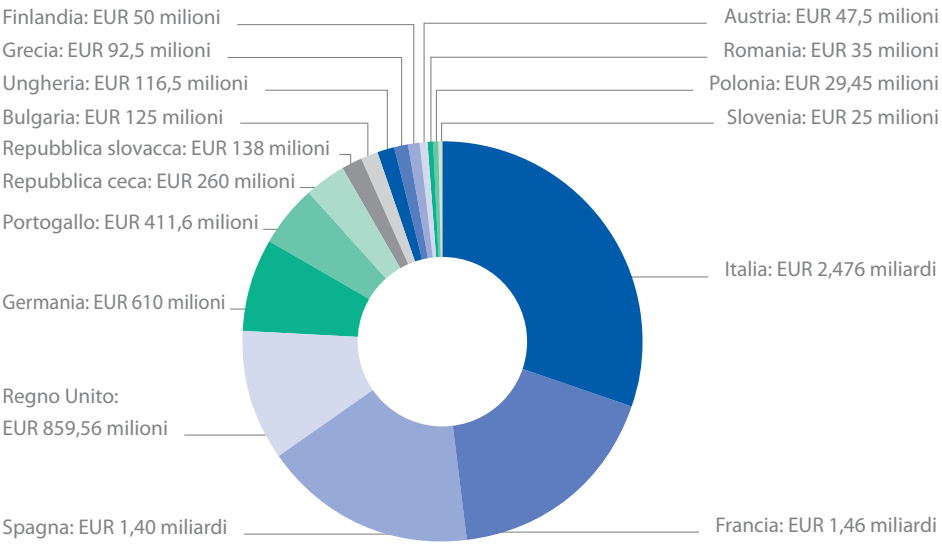
[2] Il Piano di attività della Banca (PAB) formula gli orientamenti strategici e quantifica le priorità operative e gli obiettivi della BEI nel triennio successivo ed è un documento operativo di riferimento per il personale della BEI.

[3] I prestiti della BEI alle regioni della convergenza interessano complessivamente 113 regioni nell'EU a 27, ossia una popolazione di 190 milioni di persone. Tali regioni ricevono il massimo dei finanziamenti dai Fondi di coesione e strutturali. Nel periodo 2007-2013, saranno assegnati 347 miliardi di euro di risorse a fondo perduto dai Fondi strutturali.

Gill Tudor, Portavoce della BEI, Philippe Maystadt, Presidente della BEI e Philippe de Fontaine Vive, Vicepresidente della BEI

La BEI vuole dare una risposta alle microimprese con meno di 10 dipendenti.

Ripartizione dei prestiti alle PMI nel 2008



taggiate, la lotta contro il cambiamento climatico, compresa la produzione di auto «pulite» nel contesto dell'apposito fondo BEI a favore dei trasporti ecosostenibili in Europa.

Per consentire alla BEI di soddisfare questi obiettivi di finanziamento più elevati, il 16 dicembre 2008 il Consiglio di amministrazione della Banca ha anche approvato di richiedere al Consiglio dei governatori di anticipare l'aumento di capitale precedentemente previsto per il 2010.

Dal 1° aprile, il capitale sottoscritto della BEI è stato aumentato di circa 67 miliardi di euro, raggiungendo 232,4 miliardi di euro. Come di consueto, il capitale versato si eleva al 5% del capitale sottoscritto. L'aumento di capitale è stato effettuato tramite il trasferimento del suddetto importo dalla riserva supplementare della BEI, a costo zero per gli Stati membri.

L'aumento di capitale si è reso necessario in quanto, con il previsto aumento del 15% dei finanziamenti per il 2009 e per il 2010 su base annuale, i prestiti e le garanzie in essere avrebbero superato il massimale statutario del 250% del capitale sottoscritto [4]. Con l'aumento di capitale a 232,4 miliardi di euro, il massimale si eleverà a circa 581 miliardi di euro, consentendo in tal modo la crescita prevista delle attività di finanziamento della Banca.

[4] Ai sensi dell'articolo 18, par. 5 dello Statuto della BEI, l'importo complessivo in essere dei finanziamenti e delle garanzie accordate dalla Banca non può in nessun momento superare il 250% del suo capitale sottoscritto.

1. Maggiore sostegno alle PMI

Nel settembre 2008 la BEI ha lanciato un nuovo prodotto, il «prestito BEI alle PMI», uno strumento semplificato e flessibile che consente alle banche europee di finanziare qualsiasi tipo di investimento alle imprese europee con meno di 250 addetti, sotto forma di investimenti tangibili o intangibili, oppure di capitale d'esercizio.

Il nuovo obiettivo di finanziamento prefissato per questo strumento è già stato superato nel 2008: la BEI ha infatti firmato contratti di prestito alle PMI per un valore di 8,1 miliardi di euro, da 5,7 miliardi del 2007. Allo stesso tempo, il Fondo europeo per gli investimenti (FEI), la filiale del Gruppo BEI specializzata nei finanziamenti alle piccole imprese, ha accordato alle banche commerciali 2 miliardi di euro di garanzie su prestiti e ha investito più di 400 milioni di euro in fondi di capitali di rischio.

Il forte incremento dei finanziamenti BEI alle PMI è stato anche agevolato dai risultati del giro di consultazioni tenutosi durante il 2007-2008 con i protagonisti del mercato delle PMI (camere di commercio, organi/associazioni di professionisti e datori di lavoro, banche commerciali e autorità pubbliche dei 27 Paesi membri). Con questo giro di consultazioni, la Banca ha potuto capire meglio il mercato delle PMI e rispondere offrendo i necessari sostegni, rivolgendosi in particolare alle ditte che sono costantemente in difficoltà nel reperire finanziamenti (le microimprese con meno di 10 dipendenti, le cosiddette «gazzelle» dell'alta crescita e le PMI desiderose di investire in settori intangibili come la ricerca e le ecotecnologie).

Nel 2009 la BEI ha sviluppato una nuova linea di prodotto, che consente la ripartizione del rischio con le banche. Un approccio simile e complementare è in fase di sviluppo anche per le società *mid-cap*, e prevede finanziamenti pari a 1 miliardo di euro all'anno, si tratta di un nuovo mandato della BEI accordato al FEI e diretto a sostenere la finanza *mezzanine* ed inoltre, sarà messa in atto dalla BEI, insieme al FEI e alla Commissione europea una nuova iniziativa di microfinanza (JASMINE – V. BEI Info n. 132).

2. Maggior sostegno all'Europa centro-orientale

Dato che la crisi finanziaria sta avendo un impatto anomalo su taluni Stati membri, la Banca ha deciso di aumentare i finanziamenti detti di «convergenza» verso le regioni più povere, soprattutto nell'Europa centro-orientale. Per soddisfare tale obiettivo e conformemente alla sua priorità che è stata rafforzata nei confronti delle PMI, la BEI dispone di 8,5 miliardi di euro in attesa di essere erogati a sostegno delle PMI attraverso la rete locale di banche nell'Europa centro-orientale e nei Paesi candidati, e prevede di incrementare questo importo, qualora necessario, nel corso dei prossimi due anni.

La Banca gestisce inoltre l'iniziativa JASPERS, il programma di assistenza congiunta a sostegno dei progetti nelle regioni europee, che è un partenariato per l'assistenza tecnica tra la Commissione europea, la BEI, la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (BERS) e la *Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)*. Lo scopo dell'iniziativa è sostenere gli Stati membri e le regioni in grado di ottenere risorse dai Fondi

strutturali a preparare grandi progetti da presentare alla Commissione europea.

Nel 2008 JASPERS ha completato 82 progetti assistendone attivamente circa 280 i quali, se saranno approvati dalla Commissione europea, riceveranno gli investimenti a titolo dei Fondi strutturali pari a circa 51 miliardi di euro. Il portafoglio del programma JASPERS si concentra essenzialmente su cinque settori: stradale (19%), ferroviario, portuale e aeroportuale (21%), sviluppo urbano (13% compresi i trasporti urbani e l'efficienza energetica), idrico/igienico-sanitario (24%) e i rifiuti urbani/energia (17%), con circa l'8% assorbito da progetti riguardanti le telecomunicazioni, la cultura e le infrastrutture di R-S.

3. Energia e cambiamento climatico

Il pacchetto sull'energia e il cambiamento climatico approvato dalla BEI nel dicembre 2008 comprende anche il fondo BEI a favore dei trasporti ecosostenibili (*European Clean Transport Facility*). Questo strumento si concentrerà sui progetti che consentono una forte riduzione di CO_2 e di altre emissioni inquinanti in tutta l'industria dei trasporti dell'UE finanziando la ricerca, sviluppo e innovazione e altre attività fisse tangibili negli impianti di produzione e nelle infrastrutture correlate. La *Facility* BEI rafforzerà il ruolo primario dell'Europa nello sviluppo di veicoli ecologici, riducendo l'impatto che il settore dei trasporti ha, in termini di emissioni di carbonio, sull'ambiente.

Nel dicembre 2008 la Banca ha firmato con l'azienda italiana Piaggio il primo prestito accordato dalla *Facility*, e nel gennaio 2009 uno con la *Volkswagen* tedesca. Altre società hanno successivamente beneficiato nel marzo 2009 di prestiti simili in vari Paesi europei; la *BMW, Daimler, Fiat, PSA Peugeot-Citroen, Renault, Volvo Cars, Scania* e *Volvo Trucks*. Come ha spiegato il Presidente della BEI Philippe Maystadt durante la conferenza stampa di Bruxelles, entro il primo semestre del 2009 la BEI avrà approvato 7 miliardi di euro di prestiti a favore del settore automobilistico.

A seguito dell'elevatissima domanda proveniente dal settore delle auto, la BEI ha fissato un tetto di finanziamenti pari a 400 milioni di euro per ciascun produttore automobilistico all'anno per evitare il rischio della sovraesposizione nei confronti di una singola azienda. «Siamo pronti a fare di più, ma esistono limiti riguardo al rischio di concentrazione settoriale», ha affermato il Presidente Maystadt durante il suo intervento alla conferenza.

La linea politica della BEI nel settore energetico riflette a pieno la grande rilevanza che il settore svolge nell'ordine del giorno dell'Unione europea: l'energia ha un interesse fondamentale che influenza tutte le attività della Banca e le operazioni di finanziamento in altre aree prioritarie.

Nel 2008 i prestiti BEI all'energia hanno raggiunto 8,6 miliardi di euro, dai 6,8 miliardi del 2007. I prestiti nel settore delle rinnovabili, compresi quelli relativi alle rinnovabili nel settore manifatturiero, hanno raggiunto 2,2 miliardi di euro.

La maggior parte dei finanziamenti della BEI all'energia sono andati alle reti elettriche (28%), al trasporto di gas naturale e alle infrastrutture di stoccaggio (21%). Le firme di contratti per progetti energetici RTE hanno raggiunto 2,9 miliardi di cui 1,4 miliardi per le infrastrutture di trasporto di gas naturale che contribuiscono alla diversificazione e alla sicurezza degli approvvigionamenti energetici dell'Unione.

Il Gruppo BEI ha partecipato attivamente alla creazione del Fondo per l'efficienza energetica globale e l'energia rinnovabile, gestito dal FEI e che investirà attraverso fondi regionali in progetti energetici e di energia rinnovabile di piccola e media dimensione nei Paesi in via di sviluppo e nelle economie emergenti.

4. 10 miliardi di euro per migliorare i collegamenti dei trasporti dell'UE

I prestiti della BEI alle reti transeuropee (RTE) hanno raggiunto circa 10 miliardi di euro. I partenariati pubblico-privato (PPP) svolgono un ruolo rilevante negli investimenti diretti ai trasporti RTE. Nel 2008 essi hanno interessato il 30% dei prestiti della BEI ai trasporti delle reti transeuropee. La BEI, congiuntamente con la Commissione europea e gli Stati membri dell'UE ha creato inoltre nello stesso anno il Centro europeo di consulenza in materia di PPP (EPEC) il cui scopo è agevolare lo scambio di esperienze e di migliori prassi nei PPP (V. BEI Info n. 132, p. 11).

La BEI ha contribuito altresì alla realizzazione dell'LGTT, lo Strumento di garanzia del prestito per progetti di trasporti RTE, il quale ha beneficiato del versamento di 500 milioni di euro dallo Strumento per i finanziamenti strutturati (SFS) della BEI e di 500 milioni di euro dal bilancio comunitario per il periodo 2007-2013. Dal fondo LGTT sono stati erogati gli investimenti diretti ad una prima operazione in Portogallo, nel 2008, ed altre firme di contratti sono previste per il 2009. Esso opera come un fondo di finanza *mezzanine*: copre i rischi derivanti da un minor introito legato al traffico durante la prima fase operativa dei progetti e facilita la partecipazione del settore privato nei progetti PPP.

5. La ripartizione del rischio accelera i finanziamenti alla RSI

La BEI ha incrementato i finanziamenti alla ricerca, sviluppo e innovazione (RSI) che nel 2008 hanno raggiunto 7,1 miliardi di euro. Essi hanno beneficiato del regime di ripartizione del rischio e sono stati accordati nell'ambito dello Strumento di finanziamento apposito creato dalla Banca (*Risk-sharing Finance Facility*), un programma innovativo diretto a migliorare l'accesso al finanziamento del debito da parte di imprese private o istituzioni pubbliche che promuovono le attività di RSI. Questo meccanismo finanziario si fonda sul principio della ripartizione del rischio di credito tra la Comunità europea e la BEI potenziando la disponibilità della Banca ad erogare prestiti che prevedono rischi finanziari maggiori rispetto a quelli accettati di consueto dagli investitori.

Alla fine del 2008, i finanziamenti complessivi ascritti allo Strumento di finanziamento in regime di ripartizione del rischio hanno raggiunto 1,5 miliardi di euro e sono andati a favore di transazioni altamente innovative. ■

Daniela Sacchi-Cremmer,
Dipartimento Comunicazione

FORUM BEI 2009

Collegare l'Europa:

i finanziamenti a favore della mobilità e delle città sostenibili

Le città sostenibili richiedono politiche di trasporto sostenibili, che sono essenziali per far uscire l'Europa dalla crisi economica: è questo il messaggio emesso con più particolare forza dal Forum BEI, tenutosi a Barcellona il 13-14 marzo 2009. I 650 delegati di 35 Paesi sono stati accolti e ispirati da oratori provenienti da tutta Europa, che hanno approfondito i dilemmi comuni connessi con i flussi demografici ed economici, gli investimenti e il futuro sostenibile a lungo termine delle città.

Carlos da Silva Costa, Vicepresidente della BEI

Prof. Greg Clark, con Joe Huxley e Tim Moonen

Con un investimento di 25 miliardi di euro nello sviluppo urbano dell'Europa dal 2004, la Banca europea per gli investimenti (BEI) resta un attore essenziale nella soluzione dei suddetti problemi.

Istituzioni finanziarie come la BEI offrono uno strumento molto efficace per affrontare le sfide a lungo termine dell'Europa nel contesto delle incertezze di breve periodo. Erogano capitali molto necessari al sistema finanziario e degli investimenti, forniscono capacità per integrare gli obiettivi a lungo termine in efficaci piani di investimento a breve e convincono i mercati del fatto che investire oggi in un'ottica di lungo periodo è fondamentale allo scopo di superare le sfide attuali e posizionarsi al meglio per quando la situazione sarà migliorata.

'Un piano urbano integrato è lo strumento migliore per riunire efficienza e miglioramento ambientale e sociale.'

Philippe Maystadt, Presidente della BEI

Non sprecare le opportunità della crisi

La conferenza di due giorni si è concentrata su un tema molto importante: i finanziamenti per la mobilità e le città sostenibili. Gli investimenti nel settore dei trasporti urbani e interurbani mirano a migliorare i collegamenti tra i centri di «ispirazione e innovazione» rappresentati dalle aree metropolitane europee.

Le città dell'Europa hanno la straordinaria opportunità di individuare soluzioni di trasporto complementari al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, ma ciò può avvenire soltanto se i processi di *governance* e di investimento sono ottimizzabili entro un quadro integrativo. Una mobilità produttiva e città sostenibili costituiscono finalità che si rafforzano a vicenda e concorrono sia ad affrontare l'attuale crisi economica sia ad accelerare i progressi verso un futuro sociale e ambientale migliore in Europa. Investimenti infrastrutturali anticiclici su vasta scala offrono la possibilità di creare ricchezza e posti di lavoro, apportando altresì un contributo duraturo allo sviluppo generale dell'Unione europea (UE). Per poter gestire la prevista crescita della domanda di trasporti, servono strategie urbane integrate.

L'esperienza maturata a Barcellona, in Catalogna e nella Spagna in generale offre buoni esempi di investimenti infrastrutturali con capitali pubblici e privati intesi a perseguire finalità generali (ad esempio collegamenti competitivi, città belle e sostenibili e un minore impatto negativo sul clima). La BEI è attualmente impegnata in partenariati di investimento con tutti e tre i livelli amministrativi.

Creare collegamenti di trasporto tra città e regioni diverse

La sessione plenaria di apertura, dedicata ad analizzare le tendenze fondamentali nei trasporti interurbani in Europa e l'equilibrio che si profila tra concorrenza e collaborazione nell'ambito delle diverse modalità di trasporto, ha fatto emergere gli importanti temi richiamati qui di seguito.

Soddisfare la crescente necessità di infrastrutture. I cambiamenti demografici su scala nazionale e l'espansione dell'interscambio internazionale determineranno una maggiore domanda di trasporti nei prossimi decenni e torneranno a porre l'accento sull'imperativo di utilizzare adeguati strumenti di *project financing* per i grandi programmi infrastrutturali.

Trovare un equilibrio tra concorrenza e collaborazione. Per ottimizzare i risultati in termini di infrastrutture di trasporto, occorre promuovere in uguale misura la concorrenza sui mercati regolamentati e la collaborazione nel settore pubblico.

Adottare un approccio coordinato per massimizzare l'impatto degli interventi. Nonostante diversi successi in termini di sicurezza ed efficienza, oltre che il passaggio a un atteggiamento innovativo orientato verso il futuro, il grado insufficiente di sistematizzazione e coordinamento continua a deprimere la redditività degli investimenti. Occorre perseguire una maggiore integrazione degli interventi e degli obiettivi politici, ancora frammentari.

Evitare di riscoprire l'acqua calda. Gli strumenti di finanziamento esistenti possono essere resi più efficaci con una giusta combinazione di pubblico e privato e con il ricorso ad altre forme di investimento.

Sfruttare la crisi. La crisi economica offre la rara opportunità di riportare i trasporti tra le

'La politica dei trasporti è estremamente importante per far uscire gli europei dalla crisi e portarli ad un porto sicuro.'

Antonio Tajani, Vicepresidente della Commissione europea e Commissario ai Trasporti

priorità fondamentali delle politiche e ribadire il ruolo dell'UE come *leader* mondiale nell'innovazione in questo settore, attraverso il sostegno a grandi interventi che possono altresì andare a beneficio di altre finalità politiche (ad esempio, la creazione di posti di lavoro e la lotta contro il cambiamento climatico).

Un approccio collaborativo: le infrastrutture urbane e metropolitane

Una tavola rotonda di alto profilo, cui hanno partecipato fra l'altro gli amministratori di tre città del Mediterraneo, è stata utilizzata per discutere di come le città e le regioni metropolitane europee possano gestire le sfide infrastrutturali, finanziare nuovi progetti e tenere conto dei princípi di sostenibilità. Ne è emerso un generale accordo su alcuni elementi, che sono riportati qui di seguito.

Riconoscere l'importanza fondamentale della *governance* locale. Le autorità locali e metropolitane svolgono un ruolo insostituibile nella gestione della ripresa economica, soprattutto continuando a fornire investimenti, servizi e un sostegno attivo ai progetti del settore privato e agevolando l'integrazione sociale e l'inclusione economica.

Assumere un ruolo guida nel contesto di un approccio allineato. Le autorità cittadine e metropolitane devono assumere un ruolo guida nella definizione delle opportunità e degli orientamenti da seguire a medio termine, definendo i programmi locali in linea con quanto deciso a livello regionale e nazionale.

Sviluppare le giuste competenze tecniche. Numerose autorità cittadine in Europa stanno gradualmente sviluppando le competenze tecniche, ma devono continuare a investire in questa direzione e ampliare il loro ambito di responsabilità e capacità amministrativa.

Considerare il ruolo della finanza innovativa. Le innovazioni a livello locale offrono nuove e importanti fonti di finanziamento complementare.

L'esperienza spagnola

La Spagna e la Catalogna costituiscono buoni esempi dei vantaggi sociali e ambientali che possono accompagnarsi a un investimento sostenibile in strategie di trasporto incentrate su una rete di città sostenibili. Gli spagnoli hanno ora accesso a tutto il resto dell'Europa e questo vuol dire che nessuna zona è isolata o esclusa e che cambia il modo di interrelazionarsi e di comunicare. Entro il 2020, il 90% della popolazione disterà meno di 50 km da una stazione ferroviaria dell'alta velocità.

Il Ministro delle infrastrutture spagnolo, Magdalena Álvarez Arza, ha spiegato al Forum BEI che il piano nazionale utilizza la rete ferroviaria ad alta velocità per collegare le città spagnole sia tra di loro sia all'interno di un'Europa integrata e sempre più ampia. Il suo quadro organizzativo ha consentito non soltanto di accelerare gli investimenti infrastrutturali in un contesto economico altrimenti ostile, ma anche di migliorare notevolmente i collegamenti nel rispetto di criteri rigorosi in termini di impatto della CO_2. Nelle parole del ministro, ciò ha concorso a «superare una carenza storica» della Spagna in materia di sostenibilità.

Nel contempo, a livello regionale, la BEI ha contribuito a trasformare le infrastrutture pubbliche della Catalogna con investimenti per circa 4,2 miliardi di euro. Il piano definito dal Ministro dell'Economia e delle finanze catalano, Antoni Castells i Oliveres, è inteso ad accrescere la produttività economica mediante reti di trasporto e comunicazione robuste e costituisce un modello di potenza putativa che ribadisce la capacità della BEI di dare impulso a una politica di investimenti integrata.

Tale capacità è stata evidenziata da un contratto di 500 milioni di euro firmato in occasione del Forum BEI 2009, in virtù del quale la Banca si impegna a finanziare i 364 km della linea ferroviaria ad alta velocità che collega Madrid a Valencia nel contesto della prima rata di un prestito da 1,3 miliardi di euro. Questa importante operazione ha fatto seguito a un precedente accordo relativo a cinque contratti di finanziamento in Catalogna per un totale di 495 milioni di euro, da destinare fra l'altro a progetti relativi alla linea metropolitana 9 di Barcellona e ai settori catalani della ricerca e dello sviluppo, dell'energia e dell'ambiente.

Per una crescita ecologica e sostenibile

Il settore dei trasporti è in grande espansione. Resta tuttavia molto da fare, soprattutto per ridurre l'impatto negativo delle autovetture. Poiché queste ultime sono ancora utilizzate per tre quarti degli spostamenti in Europa, un loro miglioramento in termini qualitativi costituisce la base di qualunque approccio inteso a garantire la sostenibilità dei trasporti europei. La crescita durevole di lungo periodo necessaria per uscire dall'attuale crisi economica può essere garantita soltanto in condizioni di rispetto dell'ambiente e di sostenibilità. Il Vicepresidente della BEI, Philippe de Fontaine Vive, ha sottolineato un ulteriore requisito importante quando ha affermato che la crescita deve essere meglio distribuita. Non bisogna dimenticare che i piani di sviluppo pongono delle sfide sul piano sociale. Perché i benefici dei migliori collegamenti siano avvertiti dalla popolazione più ampia, occorre definire opportunamente piani e prezzi.

'Il cambiamento climatico è la sfida più imponente che i trasporti abbiano mai dovuto affrontare, tuttavia esistono enormi problemi nel settore dei trasporti ... possiamo riunire questi obiettivi.'

Jack Short, Segretario generale, Forum sui trasporti internazionali

Antoni Castells i Oliveres, Ministro dell'Economia e delle finanze della Catalogna, ha riferito l'esperienza catalana con particolare riferimento alla recessione. Nel suo intervento ha indicato che per garantire la competitività durevole dell'economia catalana occorre concentrarsi non soltanto sulla produttività ma anche sugli investimenti in fattori strategici quali i trasporti, le comunicazioni e la mobilità.

Il ministro ha evidenziato il ruolo fondamentale della BEI, che in Catalogna ha già finanziato progetti infrastrutturali per un totale di 4,2 miliardi di euro. Ha inoltre lanciato un eloquente appello alla cooperazione attiva su scala europea per gestire una crisi di «intensità senza precedenti».

A destinazione con i trasporti interurbani e interregionali: imperativi ambientali

I partecipanti alla tavola rotonda, affrontando la materia in un'ottica paneuropea ampia, si sono trovati generalmente concordi nell'individuare tre temi urgenti connessi ai parametri ambientali della sostenibilità dei trasporti.

Utilizzo migliore degli strumenti di mercato. Anche se i progressi sono lenti, occorre perseguire una diffusione più ampia e concreta degli strumenti di mercato al fine di incoraggiare l'adozione di comportamenti diversi e delle nuove tecnologie. Tutti i costi sociali ed ambientali devono essere internalizzati nei programmi di investimento, incentivando le nuove tipologie di progetti responsabili.

Efficienza energetica. I risultati finora ottenuti in termini di efficienza energetica nel settore dei trasporti sono stati deludenti. A medio termine non si attendono miglioramenti sostanziali nelle tecnologie per i trasporti aerei, che pur sarebbero i benvenuti.

Approccio equilibrato. Si profila una crescente dicotomia tra i collegamenti ferroviari dell'Europa occidentale, veloci e costosi, e quelli dell'Europa centro-orientale, che registrano un calo di utilizzo in presenza di minori investimenti per la manutenzione. Occorre riorientare le priorità di investimento per conseguire una segmentazione regionale dei trasporti più equilibrata, accrescendo l'impegno verso un approccio pragmatico e orientato verso il riassetto delle strutture esistenti.

'Il vero problema è di fatto rappresentato dai trasporti su strada… Le tecnologie ci sono, ma il loro sviluppo deve essere accelerato attraverso interventi sul piano delle politiche e degli investimenti.'

Jeremy Drew, Consigliere politico principale, Comunità delle ferrovie europee e delle aziende per le infrastrutture *(Community of European Railway and Infrastructure Companies, CER)*

Luoghi pensati per la gente: gli imperativi sociali dello sviluppo urbano e metropolitano

Gli amministratori locali e regionali presenti al Forum BEI hanno anche preso in considerazione la capacità effettiva e potenziale dei trasporti di soddisfare pressanti esigenze sociali nelle zone urbane. Le osservazioni iniziali dei partecipanti alla tavola rotonda hanno richiamato le esperienze maturate in Piemonte, a Rotterdam e persino in Sudamerica per caldeggiare la definizione di un quadro regolatore urbano integrativo e olistico che si coordini pienamente con le agenzie attive in ambito sociale al fine di garantire un livello elevato di qualità della vita. La discussione ha approfondito i temi dell'immigrazione e della rigenerazione urbana, facendo emergere una serie di idee forti.

Importanza degli interventi locali. Le esatte peculiarità geografiche delle singole città sono importanti. Data l'unicità di ogni agglomerato urbano, le soluzioni ai problemi di trasporto più seri vanno trovate in primo luogo e soprattutto a livello locale.

Adozione di approcci integrati. Ciò nonostante, la densità dei centri urbani comporta che questi ultimi possano accrescere la loro attrattiva promuovendo gli scambi e agevolando la tessitura di una fitta rete di relazioni sociali. Tale densità interessa anche i processi gestionali. Prassi allineate, orientate alle persone e impostate in modo da coinvolgere più attori sono esempi di buona gestione della mobilità urbana, con la possibilità per i gruppi svantaggiati e le piccole e medie imprese (PMI) di diventare partecipanti essenziali.

Attenzione per le zone urbane centrali. Le zone urbane centrali restano fondamentali per la programmazione della mobilità cittadina. Perseguirne la multifunzionalità e l'accessibilità a costi sostenibili può consentire di raggiungere obiettivi importanti anche sul

'I cittadini esigono gli stessi servizi a costi invariati e questo evidenzia una certa contraddizione. Occorre dar vita a un opportuno dibattito sui costi reali dei servizi che offriamo.'

Jordi William Carnes,
Vicesindaco di Barcellona

piano sociale e del mercato del lavoro. Nel programmare i propri investimenti, la BEI può tenere conto di queste condizioni socioeconomiche più ampie.

Le infrastrutture di trasporto regionali, urbane e metropolitane: finanziamenti per cogliere le opportunità e raccogliere le sfide

Un'altra tavola rotonda si è occupata della programmazione e del finanziamento degli interventi intesi a sviluppare le infrastrutture di trasporto urbane, evidenziando i punti principali elencati qui di seguito.

Esistenza di sfide su scala sub-nazionale. Le caratteristiche peculiari di ogni città impongono interventi su scala locale per poter affrontare adeguatamente le sfide socioeconomiche a livello sia micro sia macro. In particolare, le città devono reagire in modo proattivo al rallentamento dell'economia e scegliere le iniziative e gli investimenti ai quali attribuire importanza prioritaria.

Allineamento pubblico-pubblico a tutti i livelli. Per rispondere in modo efficace e mirato ai problemi di mobilità e sostenibilità occorre garantire la collaborazione tra le autorità locali, regionali e nazionali. Il mancato coordinamento istituzionale crea una piattaforma instabile e un contesto incoerente per la definizione delle soluzioni.

Collaborazione pubblico-privato. Di recente è stata istituita la *Urban Investment Network* (*UIN*) al fine di agevolare lo scambio di idee, *know-how* e conoscenze circa gli investimenti in sviluppo urbano che vedono la partecipazione di finanziatori pubblici e privati. Un più stretto rapporto tra queste due tipologie di soggetti può generare nuovi finanziamenti anche durante la crisi.

'Bisogna coinvolgere numerosi attori per creare un consenso sul lungo periodo.'

Carlos da Silva Costa, Vicepresidente della BEI

Passaggio da un approccio puntuale a uno sistemico. Per passare da interventi casuali e superficiali a un approccio più olistico e profondo al riassetto urbano, occorre andare oltre i singoli progetti e promuovere un'impostazione sistemica che tenga conto della complessa combinazione di soggetti interessati e di determinanti alla base dello sviluppo di una città. I trasporti non costituiscono l'unica soluzione. Occorre trovare un equilibrio tra le fonti di finanziamento pubbliche e quelle private. I costi e i benefici delle opere infrastrutturali devono essere meglio comunicati ai cittadini per accrescere l'attrattiva dei progetti finanziati dagli utenti.

La sostenibilità degli investimenti e dei finanziamenti è oggi più importante che mai

Un approccio agli investimenti sostenibile, intelligente e di più lungo periodo è essenziale per aiutare le città e le amministrazioni pubbliche nazionali/regionali dell'Europa a raggiungere il duplice obiettivo di mobilità e sostenibilità. Per lo *status* di cui gode nei mercati del credito e la straordinaria capacità di generare investimenti in infrastrutture e trasporti innovativi, anche sullo sfondo di forti turbolenze finanziarie, è probabile che la Banca possa svolgere un ruolo centrale.

Un'adeguata *governance* locale e regionale e strategie urbane e di mobilità di lungo periodo consentono agli investimenti a lungo termine di sostenere risolutamente sistemi logistici di elevata qualità che soddisfino le aspirazioni delle città in termini di mobilità, salute ed emissioni di CO_2. Chi investe a lungo termine è ben posizionato per realizzare programmi di ridefinizione e ammodernamento attraverso una serie di progetti di riassetto delle infrastrutture. Ciò richiede un approccio che guardi al di là dell'orizzonte temporale di due-tre anni dell'attuale fase di difficoltà economica, per concentrarsi sulla priorità a lungo termine di realizzare città sostenibili nell'ambito di reti di trasporto europee rafforzate. ■

'Crediamo di aver voltato una nuova pagina nella storia delle reti di trasporto spagnole.'

Magdalena Álvarez Arza, Ministro delle Infrastrutture, Spagna

'La BEI dovrebbe essere di esempio per molte altre entità. Il suo ruolo è oggi più importante che mai in quanto i progetti che finanzia contribuiscono alla trasformazione del nostro modello di competitività.'

'L'UE emergerà rafforzata dalla crisi se saprà lavorare unita e parlare con una sola voce.'

Antoni Castells i Oliveres, Ministro dell'Economia e delle finanze della Catalogna

Osservazioni conclusive del Forum

Il Vicepresidente della BEI, Carlos da Silva Costa, ha chiuso il Forum con un'elegante sintesi dell'ampia gamma di argomenti trattata durante le due giornate di lavoro, citando tra gli altri i punti elencati qui di seguito.

Le città sostenibili sono contraddistinte da un alto grado di mobilità e da risorse adeguate. Per essere sostenibile, una città non può fare a meno di investimenti e trasporti sostenibili. Servono strategie a lungo termine che, oltre a racchiudere una visione del futuro possibile della città, possano anche configurarsi come prospetti di investimenti.

Il rallentamento economico offre delle opportunità. La recessione comporta l'obbligo e l'opportunità di considerare il lungo periodo, più che il breve. Non è possibile perpetuare i comportamenti insostenibili del passato con reazioni non ponderate. Occorre reagire in maniera misurata, mirata e strategica.

Servono nuovi meccanismi finanziari attendibili. La limitata disponibilità di finanziamenti a fronte dell'imperativo di realizzare progetti infrastrutturali rende essenziale l'individuazione di nuove modalità che consentano di ottenere le risorse necessarie. Nel considerare i meccanismi esistenti e rispondere all'esigenza di crearne di nuovi, occorre assicurarsi che gli strumenti utilizzati siano robusti e attendibili.

La BEI svolge un ruolo. La BEI è un importante attore nella mobilità e nella creazione di città sostenibili in Europa. Negli ultimi cinque anni ha investito 25 miliardi di euro, circa il 10% dei prestiti totali, nei vari aspetti dello sviluppo urbano. Soprattutto in questo momento, la Banca è in grado di dare fiducia e imprimere slancio ai programmi di investimento e sviluppo urbano.

'Per convincere le persone a lasciare a casa le loro auto dobbiamo investire in un sistema di trasporto pubblico eccellente.'

Fernando Gimeno, Vicesindaco di Saragozza

'Le città compatte orientate alle famiglie e impostate in modo da coinvolgere più attori sono una buona risposta al problema della mobilità urbana.'

Stellan Fryxell, Responsabile dello sviluppo del progetto *Hammarby Sjöstad*, Stoccolma

'I governi non possono agire da soli, ma dobbiamo far sí che gli sviluppi spinti dal mercato siano sostenibili.'

Judith Borsboom, Paesi Bassi
Agenzia di valutazione ambientale

Prof. Greg Clark: moderatore della conferenza e relatore, Forum BEI 2009

Greg Clark è un relatore e moderatore di conferenze ed eventi pubblici di grande esperienza legati ai temi dello sviluppo e degli investimenti. Collabora con istituzioni locali, regionali, nazionali e intergovernative ed è l'autore di quattro libri dell'OCSE dedicati allo sviluppo e agli investimenti.

Ricopre attualmente diverse cariche, tra le quali quella di ricercatore principale dell'*Urban Land Institute*, di Professore ospite alla *Cass Business School*, Città di Londra, Presidente del *LEED Forum* delle Agenzie di sviluppo e delle strategie d'investimento dell'OCSE; di Consigliere principale di Sviluppo urbano e regionale presso il governo britannico e di Consigliere indipendente mondiale sui temi legati agli investimenti e allo sviluppo.

Joe Huxley è un ricercatore e associato principale di Greg Clark specializzato nella ricerca di studi-caso globali sugli investimenti e lo sviluppo, e nello sviluppo della strategia per città e regioni.

Tim Moonen è un ricercatore associato specializzato in studi-caso e analisi delle principali città e regioni.

www.citiesandregions.com

La BERS, la BEI e il Gruppo Banca mondiale

uniscono le forze a sostegno dell'Europa centrale e orientale

Impegnati fino a 24,5 miliardi di euro per il settore bancario e i prestiti bancari alle imprese

La BERS, il Gruppo BEI e il Gruppo Banca mondiale – i principali finanziatori e investitori multilaterali nell'Europa centrale e orientale – si sono impegnati a fornire fino a 24,5 miliardi di euro per sostenere il settore bancario della regione e finanziare i prestiti alle imprese colpite dalla crisi economica mondiale. Questa iniziativa, che si aggiunge alle risposte nazionali alla crisi, consentirà alle istituzioni finanziarie internazionali (IFI) di fornire assistenza finanziaria rapida, coordinata e su vasta scala con lo scopo di sostenere i prestiti all'economia reale – e in particolare alle piccole e medie imprese (PMI) – attraverso i gruppi bancari privati. L'assistenza verrà fornita mediante operazioni di prestito e partecipazione al capitale d'impresa, linee di credito e coperture assicurative contro il rischio politico. Nella risposta si tiene conto delle diverse circostanze macroeconomiche e pressioni finanziarie nei Paesi dell'Europa orientale, riconoscendo l'eterogeneità delle sfide derivanti dal ridimensionamento del settore finanziario a livello mondiale. Nel quadro del piano biennale 2009-2010, la BERS offrirà a tale settore un contributo a concorrenza di 6 miliardi di euro sotto forma di operazioni di prestito e partecipazione al capitale d'impresa (sia alle banche sia direttamente alle PMI) e credito al commercio.

La BEI fornirà approssimativamente 11 miliardi di euro in linee di credito alle PMI dell'Europa centrale, orientale e meridionale. Questa somma comprende 5,7 miliardi già disponibili per una rapida erogazione, 2,8 miliardi da approvare entro la fine di aprile e ulteriori importi che dovrebbero seguire. Anche il FEI, l'organismo del Gruppo BEI preposto all'erogazione di capitale di rischio e alla fornitura di garanzie per le PMI, intende potenziare le proprie attività nella regione durante i prossimi due anni.

Il Gruppo Banca mondiale offrirà circa 7,5 miliardi di euro. La Società finanziaria internazionale (*International Finance Corporation, IFC*) – attraverso le sue iniziative di risposta alla crisi bancaria, delle infrastrutture e del commercio oltre che per il tramite dei suoi servizi tradizionali di investimento e consulenza – dovrebbe erogare un contributo a concorrenza di 2 miliardi di euro. La Banca internazionale per la ricostruzione e lo sviluppo (BIRS) si prefigge di incrementare i finanziamenti in Europa e in Asia centrale nel periodo 2009-2010, portandoli a 16 miliardi di euro (di cui 3,5 miliardi dovrebbero essere utilizzati per affrontare i problemi del settore bancario nei Paesi emergenti dell'Europa). L'Agenzia multilaterale di garanzia degli investimenti (*Multilateral Investment Guarantee Agency, MIGA*), previa approvazione del Consiglio di amministrazione, intende fornire capacità per l'assicurazione dei prestiti bancari contro il rischio politico a concorrenza di 2 miliardi di euro.

La risposta ai mercati finanziari integrati dell'Europa richiede un'azione rapida e coordinata da parte di: banche capogruppo, che possiedono una gran parte del settore finanziario della regione; banche locali di importanza sistemica; autorità del Paese di origine e di quello ospitante dei gruppi bancari transnazionali; istituzioni europee e IFI. Affrontando di concerto le esigenze di finanziamento urgenti, le tre istituzioni che partecipano a questa iniziativa attingono ai rispettivi mandati e alle loro capacità specifiche per fornire un sostegno finanziario.

L'iniziativa va oltre la semplice erogazione di fondi, impegnando tutte le parti interessate a cercare soluzioni opportune per i problemi provocati dalla crisi economica mondiale. L'iniziativa IFI è stata sviluppata nel contesto più ampio del sostegno fornito dalle banche capogruppo alle rispettive affiliate nell'Europa orientale, con lo scopo di offrire capitali ove necessario e mantenere livelli di finanziamento adeguati. ■

Quali sono le IFI coinvolte?

La **Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (BERS)** è stata istituita nel 1991, all'epoca del crollo dei regimi comunisti, per sostenere e promuovere lo sviluppo di un nuovo settore privato in un contesto democratico. Oggi utilizza gli strumenti di investimento per contribuire alla costruzione di economie di mercato e strutture democratiche in 30 Paesi dall'Europa centrale all'Asia centrale. La BERS è il principale investitore nella regione e mobilita livelli significativi di investimenti diretti esteri in aggiunta ai propri finanziamenti. Al suo capitale partecipano 61 Paesi, la Commissione europea e la BEI.

Il **Gruppo BEI** è composto dalla Banca europea per gli investimenti (BEI) e dal Fondo europeo per gli investimenti (FEI). La BEI, di proprietà degli Stati membri dell'Unione europea (UE), è stata istituita dal Trattato di Roma nel 1958 come banca dell'UE per l'erogazione di prestiti a lungo termine. Suo compito è contribuire all'integrazione, allo sviluppo equilibrato e alla coesione economica e sociale degli Stati membri dell'UE. Essa raccoglie notevoli volumi di fondi sui mercati dei capitali, per poi erogarli come prestiti agevolati a favore di progetti che promuovano gli obiettivi politici dell'UE. La BEI adegua costantemente le proprie attività agli sviluppi delle politiche dell'UE. Il FEI è l'organismo finanziario dell'UE specializzato nell'assistenza alle piccole e medie imprese (PMI), a sostegno degli obiettivi europei. Utilizza strumenti di mercato per fornire capitale di rischio e garanzie allo scopo di promuovere la creazione e la crescita delle piccole imprese in Europa. Il FEI è attivo in tutta l'UE allargata. Al suo capitale partecipano in qualità di azionisti la BEI (66%), la Commissione europea (25%) e circa 30 istituzioni finanziarie europee (9%). Il principale ambito di cooperazione tra la BEI e il FEI è costituito dal sostegno alle PMI. Il rapporto tra le due istituzioni promuove una proficua condivisione di competenze a vantaggio delle PMI.

Il **Gruppo Banca mondiale** comprende cinque organismi che collaborano strettamente per ridurre la povertà. Oltre alla Banca mondiale, con la Banca internazionale per la ricostruzione e lo sviluppo (BIRS) e l'Associazione internazionale per lo sviluppo (*International Development Agency, IDA*), ne fanno parte altre tre agenzie: la Società finanziaria internazionale (*International Finance Corporation, IFC*), l'Agenzia multilaterale di garanzia degli investimenti (*Multilateral Investment Guarantee Agency, MIGA*) e il Centro internazionale per la composizione delle controversie in materia di investimenti (*International Centre for the Settlement of Investment Disputes, ICSID*).

La **BIRS** (Banca internazionale per la ricostruzione e lo sviluppo) si prefigge di ridurre la povertà nei Paesi più poveri con elevato merito di credito e reddito medio, promuovendone lo sviluppo sostenibile attraverso prestiti, garanzie, prodotti per la gestione del rischio e servizi analitici e di consulenza. Istituita nel 1944 quale istituzione originaria del Gruppo Banca mondiale, la BIRS è strutturata come una cooperativa partecipata e gestita a beneficio dei suoi 185 Paesi membri.

L'**IDA** (*International Development Association*, Associazione internazionale per lo sviluppo) è l'organismo della Banca mondiale inteso ad aiutare i Paesi più poveri del mondo. Istituita nel 1960, mira a ridurre la povertà erogando prestiti senza interesse e contributi a fondo perduto per programmi intesi a promuovere la crescita economica, ridurre le disparità e migliorare le condizioni di vita delle popolazioni.

L'**IFC** (*International Finance Corporation*, Società finanziaria internazionale) promuove una crescita economica sostenibile nei Paesi in via di sviluppo finanziando gli investimenti del settore privato, mobilizzando capitali sui mercati finanziari internazionali e fornendo servizi di consulenza alle imprese e alle amministrazioni pubbliche. L'IFC aiuta le imprese e le istituzioni finanziarie dei Paesi emergenti a creare posti di lavoro, produrre gettito fiscale, migliorare il governo societario e le prestazioni ambientali e contribuire alle collettività locali di appartenenza. Suo obiettivo è migliorare le condizioni di vita, soprattutto di quanti hanno più bisogno dei benefici della crescita.

La **MIGA** (*Multilateral Investment Guarantee Agency*, Agenzia multilaterale di garanzia degli investimenti) promuove gli investimenti diretti esteri nei Paesi in via di sviluppo al fine di stimolare la crescita economica, contribuire a ridurre la povertà e migliorare le condizioni di vita delle popolazioni. Essa offre garanzie non commerciali (assicurazione) per gli investimenti realizzati nei Paesi in via di sviluppo.

ICSID (*International Centre for the Settlement of Investment Disputes*, Centro internazionale per la composizione delle controversie in materia di investimenti) è un'istituzione internazionale autonoma con oltre 140 Stati membri, creata ai sensi della Convenzione per la composizione delle controversie relative agli investimenti fra Stati e cittadini di altri Stati. Il suo obiettivo principale è fornire la cornice istituzionale e i servizi necessari per la risoluzione delle controversie internazionali in materia di investimenti mediante il ricorso alla conciliazione e all'arbitrato.

Programma di azione BEI-Università

Si è tenuta lo scorso dicembre alla sede della BEI di Lussemburgo la seconda riunione annuale del Programma di azione BEI-Università, a cui hanno partecipato delegati delle Università di *Oxford Brookes*, Politecnica di Madrid, Bologna, Cà Foscari di Venezia, EURANDOM (Università di Eindhoven), Milano, Verona, Oulu, *University College Cork* e UNIMED.

Luisa Ferreira e Mateu Turrò, Direzione dei progetti

Durante la riunione sono state esaminate le varie attività sostenute dal programma ed è seguito inoltre un dibattito approfondito sulle modalità di scambio di esperienze e di ottimizzazione dei risultati. Sono stati organizzati tre seminari paralleli su argomenti di ricerca sponsorizzati da *EIBURS*, con presentazioni di docenti universitari: i) temi di ricerca di analisi costi-benefici nei nuovi Stati membri dell'UE (Prof. Massimo Florio, Università degli Studi di Milano); ii) nuovi modelli di valutazione delle obbligazioni garantite (ABS), (Prof. Wim Schoutens, K.U. Lovagno, Belgio); iii) prospettive di economia ambientale dell'impatto del cambiamento climatico sugli ecosistemi forestali e la biodiversità: risultati di un'applicazione empirica sull'Europa, (Dott. Paulo Nunes, Cà Foscari, Venezia); ed impatti del cambiamento climatico sull'economia nel suo insieme: prospettiva attinente ad un Paese e settoriale (Prof. Francesco Borsello, Università di Milano).

Sono state molte le attività sponsorizzate dal Programma di azione BEI-Università durante il 2008, dalla prima riunione annuale del dicembre 2007, tra le quali:

- partecipazione del personale BEI ai programmi estivi offerti dall'Università di Bologna diretti a promuovere la ricerca nel campo dei sistemi di proprietà intellettuale e dei beni intangibili;

- una conferenza organizzata dall'Università Politecnica di Madrid sulla valutazione del rischio di traffico «Rischio di traffico nei progetti in concessione»;

- il primo premio BEI-ERSA (Associazione europea di scienze regionali), che dal 2002 assegna un premio annuale ad un eminente studioso a riconoscimento dei suoi elevati contributi alla comprensione di processi fondamentali nel campo della scienza regionale. Il premio 2008 è stato assegnato al Prof. Tony Venables;

- una presentazione, organizzata insieme all'Università Sophia Antipolis di Nizza, dedicata all'«Evoluzione degli aggregati macrofinanziari nei nuovi Stati membri e nei Paesi candidati: lettura attraverso la teoria del circuito monetario».

Il Programma di azione BEI-Università

Parallelamente all'attività di finanziamento nel settore educativo, la Banca ha sviluppato un programma di azione con le università diretto a sostenere in via istituzionale l'istruzione superiore e la ricerca accademica. Esso prevede non solo di rispondere in modo strutturato alle richieste provenienti dalle università europee, in particolare di assistenza finanziaria e alla ricerca, ma anche di facilitare le attività accademiche e di ricerca del personale della BEI. Il Programma BEI-Università, con la supervisione di un apposito comitato di orientamento e presieduto dal Presidente della BEI, verte su tre programmi distinti: *EIBURS, STAREBEI*, e la rete BEI-Università. Il programma di sponsorizzazione della ricerca (*EIBURS*), assegna borse a centri di ricerca universitaria dell'UE impegnati in filoni di ricerca o temi di grande interesse per la Banca. Il programma riguardante gli *stages* di ricerca BEI (*STAREBEI*) è diretto a sostenere giovani ricercatori impegnati in progetti congiunti BEI-Università. La

Corso estivo all'Università di Bologna (giugno 2008)

rete BEI-Università, infine, è un meccanismo di marchio di qualità delle reti universitarie che si concentrano in ambiti d'interesse per la BEI. Nel 2008 la Banca ha sponsorizzato otto borse di studio *EIBURS* su temi diversi tra di loro quali: le dimensioni sociali dello sviluppo sostenibile; la valutazione economico-finanziaria degli impatti ambientali; i partenariati pubblico-privato; la valutazione tecnologica e l'accelerazione dell'innovazione; l'analisi quantitativa e i metodi analitici degli accordi di prezzo delle cartolarizzazioni; gli investimenti pubblici nel contesto delle restrizioni di bilancio nei nuovi Stati membri; i fondi d'infrastrutture e il finanziamento delle neoimprese europee. Sono attualmente in corso quattro borse *STAREBEI* e sono già state completate dieci sponsorizzazioni alla ricerca; inoltre, sono stati assegnati i marchi di qualità a tre reti di ricerca universitaria (*UNIMED, FEMISE e CREDIT*). Maggiori informazioni sul programma sono reperibili in via telematica al seguente indirizzo: www.bei.org/universities. ■

Consultazione pubblica sulla Dichiarazione ambientale e sssyy della BEI

Dopo quasi un anno d'intense discussioni con le parti interessate interne ed esterne, il Consiglio di amministrazione della BEI ha approvato la nuova versione della «Dichiarazione sull'Ambiente e sui princípi e norme sociali» il 3 febbraio 2009, che è stata pubblicata sul sito *web* della BEI.

L'iter di consultazione del pubblico sul documento di politica della BEI si è svolto da marzo a novembre 2008 ed è stato il terzo. È stato elaborato un rapporto sulla procedura che illustra le varie tappe e i principali commenti delle parti interessate insieme a quelli della BEI, che è stato poi anch'esso pubblicato sul sito *web* della Banca.

La nuova dichiarazione, che sostituisce quella del 2004, dà maggiore risalto all'urgenza dei problemi relativi al cambiamento climatico, approfondisce le dimensioni sociali dello sviluppo sostenibile e riconosce l'importanza della biodiversità. Nel suo insieme il documento cerca di accostarsi in modo più incisivo ai requisiti dell'UE in tutte le regioni. Vi è inoltre una più chiara attribuzione delle responsabilità, con un più esplicito riferimento al ruolo del promotore e ai probabili ambiti vietati. Particolare rilievo è dato ai princípi e alle norme con espliciti riferimenti normativi e alle prassi contenute nei manuali (*Sourcebook* e *Handbook*).

Il processo consultativo

La Banca ha adottato un approccio flessibile, nei tempi e nelle procedure, per garantire la più larga consultazione possibile. Sono state avviate due fasi di 45 e 20 giorni lavorativi, prorogate per tener conto delle esigenze delle parti interessate esterne. Vi sono state inoltre tre riunioni di consultazione pubblica per dibattere il testo direttamente con le parti interessate. Una commissione esaminatrice interna ha vagliato tutti i vari commenti presentati analizzandone la pertinenza ai fini integrativi.

Il processo consultativo prevedeva inoltre la sollecitazione dei commenti delle parti interessate interne attraverso un'ampia distribuzione all'interno della Banca della bozza e dei particolari del suo svolgimento. Le direzioni della BEI hanno avuto l'opportunità di presentare commenti su ciascuna nuova versione della dichiarazione, compreso il Collegio dei rappresentanti del personale della BEI, che è stato consultato ed ha presentato commenti costruttivi in sede di presentazione del nuovo testo al personale della Banca. Il Consiglio di amministrazione è stato informato dell'*iter* il 7 maggio 2008.

Ai fini della trasparenza, la bozza finale del documento è stata pubblicata per conoscenza sul sito *web* della BEI 15 giorni lavorativi prima dell'approvazione del Consiglio di amministrazione, lasso di tempo che ha consentito alle parti interessate di informarsi su quali contributi erano stati presi in considerazione e dei motivi della non accettazione di altri.

Altre consultazioni previste in calendario

Saranno avviati a breve nuovi processi consultativi su specifiche politiche della BEI. Durante il 2009 la Banca ne terrà uno su ampia scala, che prevede parti correlate tra loro sulla revisione di tre singole politiche della BEI strettamente connesse quali la Politica di trasparenza, la Politica di divulgazione al pubblico e la Politica riguardante il meccanismo di denuncia, su cui sarà data specifica informazione sul sito *web* della BEI. ■

Matilde del Valle,
Dipartimento Comunicazione

Le banche europee lanciano una guida sulla **normativa ambientale dell'UE**

La Banca europea per gli investimenti (BEI), la Banca di sviluppo del Consiglio d'Europa, la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo, la *Nordic Investment Bank* e la *Nordic Environment Finance Corporation* hanno recentemente prodotto una guida congiunta (*Sourcebook*) che raccoglie la normativa ambientale, compresi i princípi e le norme, adottata dalle cinque istituzioni finanziarie internazionali. Si tratta di un altro passo avanti cooperativo volto a promuovere l'approccio dell'UE riguardo alla sostenibilità ambientale tra queste istituzioni, elaborando l'esperienza dei Princípi europei per l'ambiente (PEA) del 2006.

La guida consente ai promotori dei progetti nei Paesi membri dell'UE, Paesi candidati, potenziali Paesi candidati e Paesi del vicinato di identificare e comprendere le norme ambientali europee che i progetti sostenuti dalle banche che aderiscono ai PEA devono soddisfare. Sarà inoltre un testo di riferimento per il personale di tali banche e per i terzi interessati alle loro attività di finanziamento di progetto.

Il *Sourcebook* si interessa essenzialmente alle norme applicabili ai progetti in una serie di settori chiave nei quali le banche PEA concentrano le proprie attività di finanziamento, quali l'energia, le infrastrutture, la produzione e l'elaborazione di metalli, la gestione dei rifiuti, l'agricoltura e le industrie chimiche e estrattive. Inoltre, la guida consiglia approcci su aspetti quali la valutazione di impatto ambientale, i sistemi di gestione ambientale e la responsabilità ambientale.

L'opera, nata da un'ispirazione della BEI e sponsorizzata da tutte le altre istituzioni, è stata redatta da un gruppo di consulenti dell'Istituto per la politica ambientale europea diretto da un gruppo di lavoro con rappresentanti provenienti da tutte e cinque le banche sostenitrici dei PEA. L'iniziativa è appoggiata dalla Direzione generale per l'ambiente della Commissione europea.

Il *Sourcebook*, aggiornato su base periodica dalle banche pro-PEA è disponibile in via telematica all'indirizzo: http://www.bei.org/about/publications/sourcebook-on-eu-environmental-law.htm ■

Úna Clifford,
Dipartimento Comunicazione

Azione coordinata **BEI-Portogallo** nel settore delle infrastrutture principali

Progetto *Aguas de Portugal*
Infrastrutture igienico-sanitarie di Gaia

Progetto *Alto Minho*
Energia eolica

La Banca europea per gli investimenti (BEI) e il Portogallo hanno recentemente siglato un accordo-quadro allo scopo di coordinare il finanziamento dei principali progetti infrastrutturali intrapresi in Portogallo fino al 2018.

L'accordo, firmato dal Presidente della BEI Philippe Maystadt e dal Ministro di Stato e delle Finanze portoghese Fernando Teixeira dos Santos e dal Vicepresidente della BEI Carlos da Silva Costa, fissa un quadro coerente di sviluppo delle operazioni della BEI in Portogallo per i prossimi anni. I prestiti saranno erogati previa istruttoria positiva da parte della Banca sugli aspetti tecnici, ambientali, economici e finanziari di ciascun progetto e previa approvazione dei singoli progetti, degli organi decisionali della BEI.

Il programma interessato da tale accordo riguarda investimenti su un periodo decennale, il cui costo complessivo è attualmente stimato a 40 miliardi di euro. Particolare interesse sarà riservato ai seguenti settori e progetti, anche se la lista non è da considerarsi esaustiva:

- trasporti: rete ferroviaria ad alta velocità; nuovo aeroporto internazionale di Lisbona; infrastrutture stradali;
- energia: energie rinnovabili (idrica, eolica e solare); sviluppo della rete di approvvigionamento elettrico e miglioramento dell'efficienza energetica;
- acqua: gestione e pianificazione dell'uso delle risorse idriche e degli approvvigionamenti;
- rifiuti: eliminazione e trattamento;
- centri urbani: opere di rilancio e di recupero.

La BEI sarà in grado di finanziare un terzo di tali investimenti oppure, su un periodo decennale, erogare prestiti fino a 13-14 miliardi di euro circa.

Si tratta del terzo accordo di questo tipo firmato dalla BEI; i precedenti erano stati siglati con la Spagna e l'Italia. ■

Hellen Kavvadia,
Dipartimento Comunicazione

Sostegno della BEI alla ricerca e innovazione in Ungheria

La BEI eroga prestiti pari a 440 milioni di euro diretti a cofinanziare la realizzazione di progetti prioritari nazionali nei settori della ricerca e innovazione, inseriti nel Quadro di riferimento strategico nazionale ungherese per il periodo 2007-2013.

Philippe Maystadt, Presidente della BEI e János Veres, Ministro delle Finanze ungherese e Governatore della BEI

Dusan Ondrejicka, Dipartimento Comunicazione

I prestiti a lungo termine della Banca, accordati a tassi agevolati in un contesto difficile di mercato, aiuteranno il governo ungherese a finanziare progetti incentrati sullo sviluppo dell'economia basata sulla conoscenza in sei regioni del Paese.

I progetti cofinanziati dal prestito della BEI, dal bilancio statale e dai fondi dell'UE ai sensi del programma operativo di sviluppo economico, sono situati nelle seguenti regioni, tutte aree prioritarie per le politiche regionali dell'UE: regione del Transdanubio centrale, occidentale e meridionale, Ungheria del Nord, Grande Pianura settentrionale e meridionale. Tali progetti - che rispondono al forte impegno espresso dal governo di sviluppare la scienza e la tecnologia come strumenti a favore della competitività, e che saranno diretti alla modernizzazione del settore industriale - riguarderanno essenzialmente la ricerca applicata, lo sviluppo sperimentale e il lancio di nuovi prodotti sul mercato, migliorando in tal modo la valenza tecnologica delle PMI, la loro posizione concorrenziale e il loro accesso ai capitali, anche attraverso l'Iniziativa JEREMIE. ■

La BEI finanzia il **Piano regionale sull'energia solare** nel Poitou-Charentes

Il Piano sull'energia solare della regione francese Poitou-Charentes, cofinanziato dalla Banca europea per gli investimenti con un prestito di 200 milioni di euro, è diretto alla realizzazione di una vera e propria filiera del fotovoltaico nella regione. Gli istituti francesi *Caisses régionales du Crédit Agricole* e il *Crédit Agricole Leasing* sono stati prescelti per mettere in atto e cofinanziare questo grande progetto regionale con un importo aggiuntivo di 200 milioni di euro, mentre la regione offre la garanzia sui prestiti accordati.

La convenzione sulle grandi opere per il periodo 2009-2012 del Piano energia solare regionale è ad oggi un accordo unico in Europa. Firmato a fine febbraio 2009 dalla Presidente della regione Ségolène Royal, dal Vicepresidente del *Crédit Agricole SA* Noël Dupuy e dal Vicepresidente della BEI Philippe de Fontaine Vive, l'accordo garantisce finanziamenti agevolati per le amministrazioni pubbliche, imprese, associazioni, professionisti e agricoltori. Il partenariato tripartito BEI-Regione-*Crédit Agricole* presenta inoltre aspetti innovativi vista l'entità dei finanziamenti impegnati e la sinergia degli strumenti utilizzati. Esso consente inoltre di ottimizzare la capacità d'intervento delle controparti, giungendo ad un migliore effetto leva e incidendo economicamente in modo quasi irrisorio sul contribuente.

Il Piano sull'energia solare, adottato dalla regione Poitou-Charentes nel gennaio 2008, promuove lo sviluppo della produzione di energia rinnovabile attraverso l'installazione di 650 000 m^2 di pannelli solari. L'obiettivo di produzione a scadenza 2012 è ambizioso: 73 GWh (gigawatt/ore) di elettricità solare nella regione, una quantità pari a 1,5 circa di quella prodotta dall'insieme della Francia nel 2007 solo per il 2,8 della popolazione francese. Si tratta di una sfida ambiziosa che è in perfetta sintonia con quella lanciata dall'Unione europea, e cioè di raggiungere il 20% di energie rinnovabili per il 2020, motivo per cui il Piano sull'energia solare della regione ha ottenuto il pieno sostegno della BEI.

Ségolène Royal, Presidente della regione e Philippe de Fontaine Vive, Vicepresidente della BEI

Nel 2008, la BEI ha consacrato 2,2 miliardi di euro allo sviluppo delle energie rinnovabili, impegno che è triplicato in questi ultimi anni. Tra i progetti finanziati dalla BEI in dieci Paesi europei, l'energia solare ha rapidamente preso campo dato che, nel 2008, essa ha rappresentato il 35% dei prestiti diretti alle energie rinnovabili, rispetto al 9% dell'anno precedente. ■

Daniela Sacchi-Cremmer, Dipartimento Comunicazione

Quinta Conferenza del FEMIP
Riflessione sulle PMI nel Mediterraneo

Il 6 marzo scorso a Rabat (Marocco) si è svolta la quinta conferenza del Fondo euromediterraneo di investimento e di partenariato (FEMIP)[1] dedicata al tema «esigenze delle PMI mediterranee durante il loro ciclo di vita». Vi hanno partecipato rappresentanti del mondo politico, imprenditoriale, bancario, delle istituzioni internazionali di finanziamento e della società civile. Al centro dei dibattiti una questione fondamentale per i Paesi partner: quale sostegno offrire alle PMI affinché diventino motore di crescita e di occupazione nella regione.

Philippe de Fontaine Vive, Vicepresidente della BEI

La posta in gioco

I Paesi del bacino mediterraneo meridionali e orientali dovranno creare entro il 2020 circa 30 o 40 milioni di posti di lavoro se auspicano che il tasso di disoccupazione resti al livello attuale. Questa evoluzione a lungo termine dei Paesi partner dipenderà sostanzialmente dai posti di lavoro che potranno essere creati nelle micro, piccole e medie imprese, le quali occupano due terzi della popolazione attiva locale.

Tali aziende si trovano tuttavia ad affrontare enormi difficoltà ad ottenere prestiti presso le banche per finanziare il proprio sviluppo e a sfruttare a pieno il loro potenziale. Le attuali tensioni presenti sui mercati finanziari accrescono questo tipo di ostacoli, compromettendo la capacità delle PMI a svilupparsi e a crescere per diventare delle aziende di successo a livello regionale. Così come avviene per i Paesi europei, ai quali la BEI ha diretto un piano massiccio di sostegno ai finanziamenti alle PMI, il FEMIP ha intavolato il dibattito sulle soluzioni più idonee da offrire ai Paesi mediterranei.

Le diverse realtà che nasconde la definizione di «PMI»

La conferenza è stata organizzata in tre sessioni dedicate alle tappe principali del ciclo di vita delle imprese (creazione, crescita, trasmissione) ed i dibattiti che l'hanno animata hanno evidenziato la grandissima diversità tra le varie PMI presenti nel Mediterraneo.

La prima sessione si è concentrata sulle microimprese di meno di 5 fino a 10 dipendenti operanti a livello locale; la seconda e la terza sessione hanno trattato delle medie imprese che spesso hanno saputo svilupparsi oltre le loro frontiere nazionali e impiantarsi in altri Paesi della regione. Il parallelismo tra questi due tipi di PMI ha consentito di sottolineare il bisogno di sviluppare prodotti adatti alla dimensione delle imprese.

Come rispondere, in via ottimale, alle esigenze delle imprese

Le discussioni hanno portato alla formulazione di una serie di raccomandazioni che saranno presentate al Comitato del FEMIP poi ai ministri delle finanze dei Paesi euromediterranei nel corso della riunione ministeriale del FEMIP che si terrà a Bruxelles il 7 luglio prossimo.

Esse riguardano, tra l'altro, la necessità di migliorare lo scambio d'informazioni tra le banche e le PMI affinché da un lato, le PMI conoscano meglio le opzioni di finanziamento disponibili presso le banche e come ottenerli e dall'altro, le banche possano disporre delle necessarie informazioni per valutare adeguatamente il rischio di credito delle PMI.

[1] Il FEMIP riunisce tutti gli strumenti finanziari d'intervento della BEI nei Paesi partner mediterranei: Algeria, Egitto, Gaza/Cisgiordania, Israele, Giordania, Libano, Marocco, Siria e Tunisia.

I delegati hanno inoltre discusso dei modi per migliorare gli strumenti di cui dispone il FEMIP. Esso sostiene già le PMI, alle quali ha consacrato 1,5 miliardi di euro dal 2002 sotto forma di linee di credito a banche locali, prese di partecipazione in società o in fondi, oppure prestiti a istituzioni di microfinanza. A breve il FEMIP potrebbe diversificare ancor più la sua offerta e introdurre prodotti di garanzia, aiutare le piccole imprese a investire nella ricerca-sviluppo e a svilupparsi sul mercato internazionale. Inoltre, in partenariato con le altre istituzioni operanti nella regione, esso potrà anche accordare finanziamenti nella moneta locale dopo aver ottenuto l'autorizzazione dei governi ad operare sui mercati finanziari alle stesse condizioni di queste istituzioni. Tale strumento sarebbe particolarmente indicato per le microimprese.

Infine, molti partecipanti hanno sottolineato la necessità di contribuire all'ammodernamento del sistema bancario locale attraverso una migliore formazione nelle banche affinché sviluppino strumenti di valutazione dei rischi di credito e rinforzino la loro capacità di finanziamento alle PMI.

Se la crisi fosse un'opportunità?

Il tema della crisi finanziaria internazionale è stato ovviamente trattato diverse volte durante la conferenza. Pur riconoscendo quanto resti difficile misurarne gli effetti sui Paesi partner e più precisamente sulle PMI, molti partecipanti hanno però indicato la necessità di vedere la crisi non come una fatalità ma come un'opportunità.

Banchieri, responsabili del mondo politico e imprenditori hanno concordato sull'aspetto che la crisi attuale è sinonimo di mutamento, che forse può consentire un riposizionamento economico più favorevole della regione sul piano internazionale. ■

Joyce Liyan,
Paesi limitrofi e Paesi partner dell'Europa

Secondo forum regionale sul clima degli investimenti

Facendo seguito alla prima edizione del forum tenutasi al Cairo nel novembre 2005, la BEI ha organizzato, di concerto con la Commissione europea, la Banca mondiale e la Società finanziaria internazionale (SFI) il secondo forum regionale sul clima degli investimenti nel Mediterraneo meridionale e nel Medio Oriente, il 4 e 5 marzo scorso a Rabat.

L'evento è stato organizzato in collaborazione con il Ministero degli Affari economici e generali del Marocco ed ha riunito più di 150 partecipanti tra i quali i responsabili dei governi, del mondo bancario, imprenditoriale pubblico e privato, accademici e ricercatori dei Paesi partner mediterranei e del Medio Oriente.

Al forum è stato presentato il bilancio dei progressi raggiunti dal 2005 sotto il profilo delle riforme. I partecipanti hanno potuto constatare che il settore privato svolge un ruolo sempre più importante nella creazione di posti di lavoro e come fattore di stimolo alla crescita nella regione. Essi hanno anche preso nota, sulla base di esempi concreti soprattutto in Egitto e in Marocco, che le associazioni del settore privato sono sempre più coinvolte nella definizione delle riforme attuate dalle autorità governative. Tale cooperazione tra il settore pubblico e privato è stata accolta favorevolmente e incoraggiata.

La riunione ha consentito inoltre uno scambio di pareri sui possibili effetti della crisi economica e finanziaria sulle economie dei Paesi della regione. Anche se la crisi causa incertezze, i partecipanti si sono detti d'accordo sul fatto che essa non mette in causa la necessità di portare avanti le riforme.

È stato anche affrontato l'aspetto del rafforzamento dell'integrazione regionale, così come l'esigenza di beneficiare al massimo degli accordi regionali già firmati soprattutto l'accordo di Agadir che costituisce un'importante iniziativa di integrazione tra i Paesi del Sud.

I partecipanti hanno infine espresso l'auspicio che il forum costituisca un'ulteriore tappa sul cammino del rafforzamento della cooperazione tra i Paesi della regione e tra le quattro istituzioni.

Nel corso degli ultimi anni, la BEI, la Commissione europea e il Gruppo della Banca mondiale hanno costituito un partenariato strategico che è diretto al rafforzamento dell'efficacia degli sforzi effettuati da ciascuna istituzione nell'ottica di dare una risposta alle esigenze dei Paesi della regione.

Il partenariato si è concretizzato con la firma, nel maggio del 2004, di un protocollo d'intesa destinato a rafforzare il coordinamento nella regione del Medio Oriente e del Mediterraneo del Sud. L'SFI si è associata al partenariato nel settembre 2007. L'accordo ha reso possibili numerose attività quali il cofinanziamento di operazioni, riunioni di coordinamento per identificare i possibili legami tra le politiche di settore e le iniziative di investimento ma anche l'organizzazione di conferenze e tavoli tecnico-operativi.

Acqua pulita e sicura per le **zone più povere del Malawi**

La BEI ha recentemente accordato un prestito di 15,75 milioni di euro al settore idrico del Malawi, con l'obiettivo di fornire acqua potabile sicura a un totale di 720 000 abitanti delle aree urbane e strutture igienico-sanitarie di base a 470 000 persone in alcune delle zone più povere. Il progetto è fondamentale sia per lo sviluppo economico del Malawi, un Paese povero fortemente indebitato (*Highly Indebted Poor Country, HIPC*), sia per il benessere sociale della sua popolazione.

La BEI è ben nota al settore idrico del Malawi. Di fatto, i finanziamenti a sostegno di progetti in ambito idrosanitario costituiscono un'ampia parte delle sue attività nel Paese. Dal 1987 la Banca ha collaborato in quattro occasioni con gli enti responsabili delle forniture idriche nelle due città principali (Blantyre e Lilongwe), fornendo un contributo di quasi 32 milioni di euro per l'erogazione di servizi idrosanitari in condizioni di igiene, sicurezza e affidabilità. Tali sforzi hanno assicurato a gran parte della popolazione di Lilongwe acqua corrente 24 ore su 24. Grazie a questo nuovo prestito della BEI, destinato a finanziare i progetti di entrambe le autorità, 400 000 abitanti di Blantyre avranno anch'essi la disponibilità di acqua lungo l'intero arco delle 24 ore ed entrambi gli enti potranno estendere i loro servizi alle zone a basso reddito.

Non solo forniture di acqua pulita

I precedenti prestiti della BEI al settore idrico del Malawi hanno riguardato in via esclusiva gli investimenti fisici intesi ad apportare necessari miglioramenti infrastrutturali. Quest'ultimo, invece, mira anche a sviluppare la capacità istituzionale e accrescere l'efficienza degli enti responsabili del servizio idrico di Lilongwe e Blantyre. Un fornitore di servizi privato si occuperà di esaminare la struttura organizzativa, contribuire a migliorare la gestione finanziaria e commerciale, ottimizzare l'operatività e realizzare gli investimenti previsti a titolo di questo progetto.

La cooperazione con le organizzazioni non governative e la Commissione europea

Un'altra caratteristica innovativa è rappresentata dalla stretta cooperazione con le organizzazioni locali della società civile, grazie alla quale gli enti responsabili del servizio idrico hanno potuto studiare le possibilità di accrescere l'accesso ad allacciamenti idrosanitari a costi sostenibili per gli abitanti più

poveri delle aree interessate, che attualmente non sono serviti. A sostegno di questo sforzo sarà istituito uno strumento di finanziamento innovativo, denominato *Access to Water Facility* (*AWF*). Sotto forma di fondo rotativo, l'*AWF* sarà gestito dai suddetti enti e consentirà di realizzare 35 000 allacciamenti individuali a costi contenuti per i clienti a basso reddito.

L'impatto positivo sullo sviluppo è stato ulteriormente rafforzato da un approccio coordinato a livello dell'UE: il finanziamento agevolato della BEI si aggiunge ai 14,9 milioni di euro (47% del costo totale del progetto, pari a 32 milioni di euro) concessi dall'UE a fondo perduto nel quadro della *Water Facility*. Anche il governo del Malawi ha erogato un contributo (per un 1 milione di euro, pari al 3% del costo totale del progetto). Inoltre, la BEI ha fornito un aiuto non rimborsabile di 250 000 euro a titolo di assistenza tecnica per la nomina di un consulente in grado di sostenere gli enti nella ricerca di un fornitore di servizi.

Un progetto con fini educativi

Il progetto idrico finanziato più di recente dalla BEI nel Malawi beneficerà della presenza di *WaterAid*, un'importante ONG internazionale che opererà come partner di progetto. *WaterAid* affiancherà le ONG locali per promuovere l'adozione di comportamenti igienici corretti, il miglioramento delle strutture igienico-sanitarie e un accesso equo ad acqua potabile sicura. Sarà inoltre fornito un sostegno allo sviluppo delle capacità delle istituzioni locali e dei piccoli operatori privati del settore idrico, per garantire un accesso sostenibile da parte delle comunità povere e attualmente non servite. Con l'aiuto del lavoro di commercializzazione dei servizi igienico-sanitari svolto da *WaterAid*, le singole collettività potranno scegliere tra una gamma di opzioni tecnologiche diverse che saranno incoraggiate ad adottare e mantenere.

Questo importantissimo progetto concerne la componente urbana del Programma nazionale di riforma del settore idrico (*National Water Development Programme II*, *NWDP II*), varato dal governo del Malawi con il sostegno della Banca mondiale. Entro la fine di quest'anno è prevista nel Paese una cerimonia ufficiale di attuazione del progetto, per celebrare la proficua collaborazione tra tutte le parti verso l'obiettivo comune di migliorare i servizi idrici e igienico-sanitari nel Malawi. ■

Petia Manolova,
Direzione dei finanziamenti al di fuori dell'UE / Paesi ACP

Gli abbuoni d'interesse della BEI: garantire la centralità dello sviluppo negli interventi a favore dei Paesi ACP

Nel contesto del suo mandato per lo sviluppo dei Paesi dell'Africa, dei Caraibi e del Pacifico (ACP), la BEI utilizza le proprie attività di prestito al fine di alleviare la povertà e promuovere una crescita economica sostenibile. Oltre ai prestiti tradizionali, la Banca impiega le risorse di bilancio dell'UE che gestisce per conto degli Stati membri nell'ambito del Fondo Investimenti in maniera innovativa attraverso un ampio ventaglio di strumenti di finanziamento. Tutto questo è inteso a garantire che l'impatto dei suoi interventi sullo sviluppo venga avvertito dove è maggiormente necessario, vale a dire nelle collettività più povere e svantaggiate. Gli abbuoni d'interesse, utilizzati di fatto come contributi a fondo perduto, costituiscono uno degli esempi più interessanti ed efficaci di questo aspetto meno noto delle attività della BEI nei Paesi ACP.

NamPower, l'operatore elettrico nazionale della Namibia, partecipa da qualche tempo al regime di abbuono d'interesse con l'obiettivo di portare l'elettricità fino ai villaggi più sperduti e migliorare la qualità della vita dei cittadini più poveri. La Namibia è di fatto una nazione relativamente ricca, ma la sua ricchezza si concentra nelle mani di una cerchia ristretta di individui. La povertà è molto diffusa nel Paese e soprattutto nelle collettività rurali, che non hanno accesso nemmeno ai servizi più elementari.

La BEI e *NamPower*, con il sostegno dei distributori regionali di elettricità namibiani, cooperano nell'utilizzo degli abbuoni per contribuire ad attuare il piano di sviluppo energetico nazionale. Un bonifico d'interesse a concorrenza di 5,5 milioni di euro è stato concesso su un prestito erogato dalla BEI all'azienda elettrica nel contesto del mandato di Lomé nel 2001. Invece di utilizzarlo per ridurre l'entità dei rimborsi dovuti, *NamPower* ha convenuto di versare il relativo importo in un apposito conto per lo sviluppo. I fondi che si accumulano in questo conto sono poi utilizzati per erogare aiuti non rimborsabili da destinare alla costruzione di infrastrutture elettriche di base nei villaggi di tutta la Namibia.

I progetti che beneficiano dell'abbuono sono sottoposti all'attenzione della BEI da *NamPower* di concerto con i distributori regionali, i quali hanno conoscenza ed esperienza diretta

della situazione elettrica locale. La Banca chiede che dimostrino un valore attuale netto positivo e che soddisfino almeno uno dei criteri di idoneità stabiliti di concerto con *NamPower* e con gli stessi distributori regionali, ad esempio che si prefiggano di realizzare studi in materia di elettricità e di potenziare le capacità nel settore elettrico. Più di recente, sono stati definiti i criteri connessi al conto di sviluppo per l'interconnettore Caprivi. Ai criteri introdotti da *NamPower* se ne aggiungono altri che privilegiano i progetti riguardanti le energie rinnovabili e l'efficienza energetica e quelli rivolti ad aiutare tutti i segmenti più poveri della popolazione, con l'obiettivo di includere anche i poveri delle zone urbane. Sono previste deroghe per quei progetti che, pur non presentando un valore attuale netto positivo, riguardano villaggi la cui scuola o il cui ambulatorio operano senza elettricità.

Una volta che le istituzioni dell'UE hanno approvato i progetti suggeriti dai distributori regionali, l'abbuono d'interesse viene messo a profitto. La Banca segue i progressi in materia grazie al contributo di *NamPower*. Una relazione annuale informa sullo stato di avanzamento dei programmi per lo sviluppo e tutte le parti coinvolte hanno un'esperienza positiva da raccontare. La BEI e *NamPower* collaborano in maniera proficua, i distributori regionali riescono ad attuare un numero maggiore di progetti prioritari nelle loro regioni di riferimento e i beneficiari finali segnalano un miglioramento delle loro condizioni di vita.

La collaborazione tra la BEI e *NamPower* su questi progetti è costante e analoghi abbuoni d'interesse sono stati previsti per altre società dei Paesi ACP con lo scopo di massimizzare l'impatto delle attività della Banca sullo sviluppo. ■

Úna Clifford, Dipartimento Comunicazione

Potenziata la cooperazione BEI-*CAF* nella **regione andina**

Da sinistra a destra: José Brito, Gonzalo de Castro (*CAF*), Regan Wylie-Otte, Francisco de Paula Coelho, Carlos Costa, Vicepresidente della BEI, Enrique García, Presidente della *CAF*, Alberto Barragán, Susan Antz, Germán Jaramillo.

La BEI e la *Corporación Andina de Fomento* (*CAF*) hanno incrementato la cooperazione negli ambiti del cofinanziamento, coordinamento strategico e operativo nei Paesi dell'azionariato della *CAF*[1] e nei settori prioritari comuni e di scambio informativo, allo scopo di beneficiare reciprocamente in termini di perizia e di competenze. «La collaborazione sugli aspetti di comune interesse porterà ad un migliore raggiungimento dei comuni obiettivi di sviluppo» hanno affermato il Vicepresidente della BEI Carlos Costa e il Presidente esecutivo della *CAF* L. Enrique García all'occasione della firma di una dichiarazione congiunta tenutasi a Lussemburgo nel gennaio 2009.

Dal 1993, la BEI ha attuato quattro mandati di finanziamento successivi riguardanti l'Asia e l'America latina. Con quello attualmente in vigore (ALA IV) per il periodo 2007-2013, la BEI è autorizzata ad erogare un importo che può raggiungere 3,8 miliardi di euro per operazioni di finanziamento che contribuiscono a sostenere la presenza dell'UE in tali regioni, con investimenti esteri diretti, trasferimento tecnologico e *know-how* oppure attraverso investimenti volti a mitigare gli effetti del cambiamento climatico. Il massimale regionale di finanziamento di 3,8 miliardi di euro è poi ripartito in sotto-massimali indicativi di 2,8 miliardi di euro per l'America latina e di 1 miliardo di euro per l'Asia.

Creata nel 1970 a Caracas in Venezuela, la *Corporación Andina de Fomento* (*CAF*) è un'istituzione finanziaria multilaterale che distribuisce risorse reperite sui mercati internazionali all'America latina, allo scopo di offrire servizi bancari multipli ai clienti pubblici e privati dei suoi Paesi membri. L'istituzione è impegnata nello sviluppo sostenibile e nell'integrazione regionale, e si propone inoltre di stimolare una maggiore cooperazione economica tra i Paesi del suo azionariato in America latina, Caraibi ed Europa. La Spagna ha avuto sinora lo *status* di azionista non regionale della *CAF*, mentre l'Italia e il Portogallo stanno attualmente discutendo con la *Corporación* la possibilità di diventare in futuro suoi azionisti. ■

[1] Argentina, Bolivia, Brasile, Cile, Colombia, Costarica, Repubblica dominicana, Ecuador, Giamaica, Messico, Panama, Paraguay, Perú, Spagna, Trinidad e Tobago, Uruguay e Venezuela.

Mercedes Sendín de Caceres, Dipartimento Comunicazione

Ampliamento del canale di Panama

Alberto Barrágan
Susan Antz
Pierre Ponsignon
Manuel Fernández-Riveiro

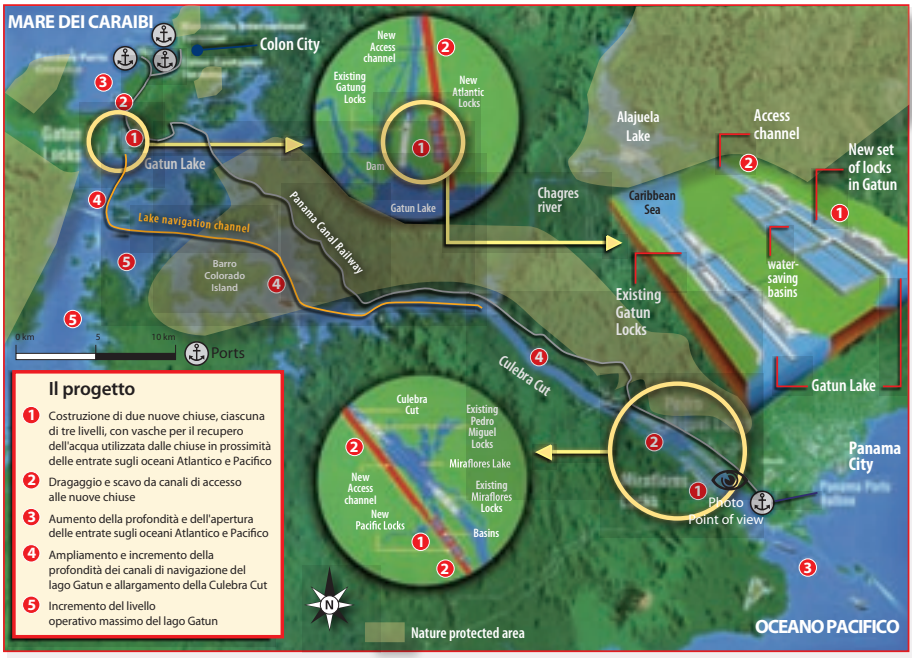
La BEI e le altre IFI finanziano l'ampliamento del canale di Panama

È stato da poco avviato il primo progetto di ampliamento del canale di Panama dall'anno della sua inaugurazione avvenuta nel 1914. La Banca europea per gli investimenti, la Banca di sviluppo interamericana, la *International Finance Corporation*, la *Andean Development Corporation*, e la Banca giapponese per la cooperazione internazionale, hanno concordato un pacchetto di 2,3 miliardi di USD di finanziamento esterno per sostenere l'ambizioso progetto stimato a 6 miliardi di USD. La parte restante sarà finanziata con gli introiti derivati dai pedaggi di navigazione.

Già due volte in passato i finanziamenti esterni avevano sostenuto il canale di Panama: la prima volta durante il decennio del 1880, quando una società francese, guidata da Ferdinand de Lesseps, il futuro costruttore del canale di Suez, ottenne la concessione per costruire un canale interoceanico attraverso Panama e reperí i fondi per farlo. La seconda volta è stata nel 2008, 125 anni dopo, con la richiesta da parte della *Autoridad del Canal de Panamá* di un importo di 2,3 miliardi di USD per ampliare lo stesso progetto che Lesseps cercò di costruire. Negli anni intercorsi tra questi due eventi, tutte le risorse necessarie per finanziare le opere di costruzione o di manutenzione del canale sono state provvedute dal bilancio governativo statunitense oppure dagli introiti di pedaggio del canale.

Breve *excursus* storico

La storia del canale di Panama è strettamente legata all'esistenza stessa di Panama in quanto stato indipendente. L'idea di costruire un canale artificiale per il collegamento dell'oceano Atlantico con l'oceano Pacifico nacque nel sedicesimo secolo e precisamente nel 1525, quando Carlo I di Spagna e Carlo V di Germania commissionarono i primi studi a riguardo. All'inizio del diciannovesimo secolo, lo scienziato tedesco Alexander von Humboldt ravvivò l'interesse per il progetto e nel 1819 la costruzione del canale venne formalmente autorizzata dal governo spagnolo. Il processo d'indipendenza di un certo numero di Paesi latinoamericani dalla madrepatria nel diciannovesimo secolo segnò una battuta d'arresto all'iniziativa. Nel 1880, la società di Ferdinand de Lesseps ottenne dalla Colombia la concessione per la costruzione di un canale artificiale sul livello del mare, attraversando Panama. Tra il 1881 e il 1888 vennero eseguiti imponenti lavori di scavo e di taglio delle rocce, tuttavia il contesto era fortemente ostile, per ostacoli di natura tecnica, macchinari inadeguati, frane, problemi logistici ed anche a causa di seri problemi sanitari legati all'ambiente umido e tropicale, infestato da zanzare portatrici di malattie. Agli inizi del 1883, apparve chiaro che i diversi flussi di marea degli oceani Atlantico e Pacifico avrebbero compromesso l'effettiva realizzazione del canale a livello del mare. Nel 1899 la società francese fu costretta ad accantonare il progetto a causa di grosse



difficoltà finanziarie. Tuttavia, il valore delle opere già effettuate (58,75 milioni di metri cubi di roccia scavati) aveva raggiunto circa 25 milioni di USD.

Nel 1899 il Congresso statunitense creò un'apposita commissione per la realizzazione dell'istmo e la società francese vendette i propri beni agli Stati Uniti per 40 milioni di USD. Con il sostegno americano, Panama si dichiarò indipendente dalla Colombia nel 1903 e gli Stati Uniti e il nuovo Stato di Panama firmarono il Trattato di Hay-Brunau-Varilla con il quale gli Stati Uniti garantirono l'indipendenza di Panama e assicurarono l'affitto perpetuo della zona del canale lunga 10 miglia. Nel 1904, ad opera degli Stati Uniti, furono ripresi i lavori di costruzione che riguardavano la realizzazione di un sistema di chiuse e conche successive snodate su un dislivello di 26 metri sopra il livello del mare; le opere si conclusero felicemente con l'inaugurazione del canale nel 1914.

Omar Torrijos, un colonnello dell'esercito che giunse al potere a Panama con un colpo di stato nel 1968, negoziò con l'amministrazione Carter il ritorno della sovranità del canale ai panamensi, fatto che portò alla firma dell'Accordo Torrijos-Carter del 1977, che sancí il passaggio della sovranità del canale a Panama il 31 dicembre 1999. Successivamente, sette anni dopo la firma dell'Accordo, un referendum nazionale si pronunciò ad ampia maggioranza a favore dell'ampliamento del canale.

Trentun'anni dopo la firma del Trattato che ha stabilito il passaggio della sovranità ai panamensi, il figlio di Omar Torrijos, Martín eletto democraticamente presidente del Panama nel 2004, è stato tra i firmatari del recente accordo siglato tra la Banca europea per gli investimenti, la Banca di sviluppo interamericana, la *International Finance Corporation*, la *Andean Development Corporation* e la Banca giapponese per la cooperazione internazionale. Tale accordo prevede finanziamenti per un importo complessivo di 2,3 miliardi di USD alla *Autoridad del Canal de Panama* per sostenere l'ambizioso progetto di espansione del canale, il primo dalla data dell'inaugurazione del 1914, stimato a 6 miliardi di USD. I lavori dovrebbero concludersi nel 2014, e la data di inaugurazione, già fissata, sarà emblematica: precisamente 100 anni dopo la prima inaugurazione del 1914.

La singolarità del progetto

Il canale di Panama è un canale artificiale di 80 km che collega gli oceani Atlantico e Pacifico attraverso un sistema integrato di chiuse e conche. Dall'Atlantico verso il Pacifico le navi percorrono in successione le chiuse dell'Atlantico, il lago Gatun (un lago artificiale di 27 m sopra il livello del mare appositamente creato per rendere l'opera possibile), una sezione interna lungo la terraferma e le chiuse del Pacifico (v. il profilo longitudinale). Il tempo medio di percorrenza è di 8 ore circa. Le navi che possono transitare sono le cosiddette navi-container «*Panamax*», con un tonnellaggio che arriva fino a 4 500 TEU. Il sistema di chiuse sui due versanti, Pacifico e Atlantico, consentono una navigazione in entrambi i sensi.

Il canale ha una capacità limitata, determinata dai tempi operativi e dai cicli delle attuali chiuse. Diversi fattori condizionano la capacità massima sostenibile del canale e sono di ordine fisico, meteorologico e di mercato. Il principale riguarda le diverse dimensioni delle imbarcazioni e le loro specificità tecniche: se le navi sono di grandi dimensioni, il numero dei transiti si riduce, a causa della loro lentezza di percorrenza attra-

verso le chiuse e i canali navigabili. Inoltre, le dimensioni maggiori sono i requisiti operativi, come ad esempio l'obbligo di attraversare la Gaillard Cut nelle ore diurne in unico senso di navigazione. Nel corso degli ultimi cinque anni si è verificato un aumento del 20% delle dimensioni medie delle imbarcazioni che attraversano il canale, fattore che ha comportato una parallela diminuzione della frequenza dei passaggi in quanto i volumi maggiori di carico vengono movimentati con navi sempre più grandi. Durante il 2005, più dell'80% del carico è transitato su navi di grandi dimensioni. Tuttavia, dato che dal 2004 la crescita complessiva del volume di carico è coincisa con un aumento dei transiti e che gran parte del carico viene già trasportata dalle imbarcazioni più efficienti su ciascuna direzione, appare chiaro come – tenendo conto della capacità attuale del canale – sia difficile soddisfare i crescenti volumi di traffico sia sotto il profilo delle dimensioni delle navi che sotto il profilo della frequenza dei passaggi.

Un altro fattore che influenza la capacità massima sostenibile del canale è il livello di servizio richiesto dai naviganti. Perché tale via di navigazione rimanga competitiva, il commercio marittimo internazionale deve essere in grado di transitare in condizioni di sicurezza e affidabilità, aspetti questi particolarmente rilevanti per le imbarcazioni con carico ad alto valore economico, come le navi container, che rappresentano il motore della crescita di traffico del canale. Durante l'anno fiscale 2007, tale segmento aveva rappresentato il 55% delle entrate derivate dal pedaggio. Le navi container seguono rotte ben definite, attraccando ai soliti porti. Se vi sono dei ritardi in qualsiasi punto della percorrenza, le conseguenze sono onerose, con ripercussioni sulle successive soste della nave. Oltre ai maggiori costi per gli armatori e per i proprietari del carico, i ritardi di percorrenza causano altri ritardi dovuti alla necessità di modificare, da parte dello spedizioniere, le soste per il carico e scarico oltre ad addizionare costi non previsti di eventuale trasporto via terra nel caso in cui una nave debba rinunciare ad una sosta portuale per riprendere l'itinerario iniziale. Questi aspetti rendono la domanda di traffico dei container molto sensibile alle variazioni della qualità di servizio offerta dal canale, e l'affidabilità diventa uno dei fattori più importanti nella scelta degli itinerari e rotte da seguire.

La capacità massima delle strutture esistenti del canale si aggira intorno ai 340 milioni di tonnellate all'anno, che equivale a circa 14 000 transiti di navi all'anno circa. Nonostante la sua operabilità continua (24 ore al giorno su 7 giorni), il canale non riesce a soddisfare l'accresciuta domanda. È una via di transito così richiesta che le navi attendono il loro turno di passaggio in fila, talvolta per giorni. Un altro aspetto rilevante è che molte navi oggi, soprattutto le grandi navi container, sono troppo grandi per poter navigare. Queste cosiddette navi *Post-Panamax* devono evitare il canale, con conseguenze onerose per i carichi, dovute a vie alternative lunghe via mare o via terra.

L'ampliamento del canale di Panama risolverebbe questo problema aggiungendo una terza corsia di chiuse più ampie a ciascuna entrata del canale. Le nuove chiuse sarebbero abbastanza lunghe e capienti da poter far transitare le navi transoceaniche *Post-Panamax*, equivalenti alle navi container con una capacità di più di 12 000 TEU. Inoltre, sarebbero potenziati i canali di navigazione esistenti ed il livello massimo di portata del Lago Gatun sarebbe aumentato di circa mezzo metro. Il canale rimarrà aperto durante le opere di ampliamento. Le nuove chiuse utilizzeranno i bacini di riutilizzo dell'acqua con una riduzione dei consumi del 60%. La capacità massima del canale allargato sarà circa di 600 milioni di tonnellate all'anno, equivalente a 16 000 transiti all'anno, sebbene riguardi transiti di navi di maggiori dimensioni. Gli studi di *marketing* commissionati dalla società del canale mostrano che molto probabilmente il volume di traffico del canale raddoppierà quasi nel corso dei prossimi venti anni, con un aumento medio di circa 3% all'anno.

Il progetto presenta un duplice beneficio: le navi *Post-Panamax* potranno passare dalle nuove chiuse e l'ampliamento del canale aumenterà la sua capacità, riducendo i tempi di attesa e incrementando l'affidabilità dei servizi. Inoltre, il miglioramento della competitività del canale in rapporto ad altri itinerari concorrenziali comporterà benefici ambientali in termini di riduzione delle emissioni di gas effetto serra per unità di trasporto. In tal modo, un canale più ampio consentirà notevoli benefici economici non solo per Panama e i panamensi, ma anche per tutto il mondo.

Interesse europeo

Oltre ai benefici ambientali ed economici, il traffico del canale derivante o destinato all'Europa rappresenta circa il 15% del traffico totale. L'importanza del progetto di ampliamento per il commercio dell'UE con la Costa occidentale e le Americhe, e in via minore, con l'Asia è quindi evidente. L'interesse dell'UE per il progetto è stato annunciato dal Commissario europeo Benita Ferrero-Waldner durante la sua visita a Panama nel dicembre 2007, a cui anche la BEI ha partecipato. Il Vicepresidente della BEI Carlos Costa ha visitato il Paese nel febbraio 2007 per incontrare le autorità e mostrare l'interesse della Banca nel partecipare ai finanziamenti. Oltre all'interesse strategico per l'UE, vi è stato anche un interesse commerciale per la progettazione, costruzione e imprese di dragaggio europee, attirate da questo tipo di progetto, il maggiore di ordine infrastrutturale attualmente in corso in America latina.

Finanziamenti in tempi di stretta creditizia

Le discussioni sul finanziamento del progetto sono iniziate subito dopo il referendum del 2006 e prima dell'inizio della stretta creditizia. Allora, il mutuatario aveva accesso ad un ampio ventaglio di strumenti e fonti finanziarie come i prestiti delle banche commerciali, i titoli, agenzie di credito all'esportazione e prestiti multilaterali. Il canale, che ha introiti solidi, sarebbe in grado di finanziare circa la metà del fabbisogno per l'ampliamento con il proprio flusso di cassa che è generato dal passaggio del 5% delle merci trasportate via mare all'anno a livello mondiale. Alla società del canale tuttavia mancavano 2,3 miliardi di euro per completare il pacchetto finanziario. Con l'intervenire della crisi finanziaria globale, il mutuatario si è subito reso conto che i partner multilaterali erano sempre interessati al progetto offrendo le necessarie scadenze, e che potevano anche apportare la diversità geografica che il mutuatario cercava dall'inizio, infatti hanno presentato offerte banche giapponesi, statunitensi, europee e latinoamericane. Le banche commerciali hanno svolto ancora un loro ruolo nella transazione come finanziatrici di tipo «B» nelle strutture di prestito attuate da alcuni partner multilaterali.

I finanziatori hanno messo in campo una piattaforma comune che soddisferebbe sia le necessità del mutuatario che le esigenze specifiche delle singole istituzioni finanziarie. In queste circostanze, il negoziato e la firma di un Accordo congiunto sulle condizioni comuni tra cinque banche pubbliche di tre continenti, raggiunto in soli sei mesi dalla prima bozza alla sua stesura finale, è considerato un grande traguardo e un esempio eccellente di felice cooperazione su una base multilaterale. Esso può anche gettare le basi per transazioni future e in quanto tale portare alla semplificazione e all'allineamento di vincoli amministrativi talvolta onerosi. ■

Il nuovo Ufficio JASPERS di Sofia

Jaspers
Joint Assistance to Support Projects in European Regions

Il 3 aprile 2009 è stato inaugurato dalla BEI il suo ufficio JASPERS di Sofia in Bulgaria, creato per agevolare i servizi di assistenza tecnica ai clienti bulgari per la preparazione dei progetti in grado di ottenere i fondi dell'UE. Il nuovo ufficio risponde all'esigenza di assecondare il *trend* crescente di operazioni in Bulgaria e le prospettive in aumento del numero dei progetti. Costituisce inoltre una nuova interfaccia che facilita lo scambio di esperienze professionali offerte da JASPERS. L'ufficio di Sofia ospita il personale proveniente dall'ufficio di Bucarest ed è supportato dalle squadre JASPERS di Lussemburgo, Vienna e Varsavia.

L'Iniziativa JASPERS (acronimo inglese di Assistenza congiunta a sostegno dei progetti situati nelle regioni europee) è stata messa in campo dalla Commissione europea, la BEI, la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo e il Gruppo bancario *KfW* per assistere i 12 Stati membri entrati nell'UE nel 2004 e 2007 ad assorbire rapidamente ed efficacemente i Fondi strutturali dell'UE. Tra il 2006 ed il 2009, l'Iniziativa ha completato 116 operazioni riguardanti i progetti e ne sta attualmente sostenendo più di 400. Tali progetti, se venissero approvati dalla Commissione europea, consentirebbero di assorbire più di 50 miliardi di euro in investimenti. Per maggiori informazioni su JASPERS si prega di consultare il sito *web* della BEI all'indirizzo: http://www.jaspers-europa-info.org/. ■

L'indirizzo dell'Ufficio JASPERS di Sofia è il seguente:
2a Saborna Street
1000 Sofia – Bulgaria
(+ 359-2) 9264 290/291/292/293/294
jaspers@eib.org

Matthias Kollatz-Ahnen, Vicepresidente della BEI con Medlena Plugchieva, Vice primo ministro bulgaro e lo *staff* JASPERS della BEI

Il Presidente della BEI Philippe Maystadt ed il Vicepresidente Dario Scannapieco hanno dato il benvenuto al Presidente della Repubblica italiana Giorgio Napolitano

Visita alla BEI del Presidente Giorgio Napolitano

Il Presidente della BEI Philippe Maystadt ed il Vicepresidente Dario Scannapieco, responsabile delle operazioni di finanziamento in Italia, Malta e Balcani occidentali, hanno dato il benvenuto al Presidente della Repubblica italiana Giorgio Napolitano in visita alla sede della BEI di Lussemburgo il 4 febbraio scorso. È stata la prima visita ufficiale alla Banca di un capo di stato italiano dalla sua creazione nel 1958.

Il Presidente Napolitano si è incontrato con membri dello *staff* operativo della BEI e successivamente si è intrattenuto brevemente con il personale italiano della Banca. ■

Particolare attenzione della BEI alla società civile: inaugurato un apposito sottosito *web*

La BEI ha varato un sottosito dedicato alla società civile in occasione dell'incontro informativo annuale per le organizzazioni della società civile (OSC) di Bruxelles del 9 febbraio scorso, presieduto dal Vicepresidente della BEI Philippe de Fontaine Vive, membro del Comitato direttivo responsabile di tali rapporti. All'origine dell'iniziativa vi è la volontà da parte della Banca di consolidare i suoi rapporti con le OSC, comprese quelle non-governative (ONG), contribuire a renderli trasparenti ma anche visibili e credibili nei loro confronti.

Il sottosito *web* sulla società civile contiene informazioni su tutta una serie di attività organizzate in partenariato oppure a favore delle OSC ed è stato concepito e sviluppato con una particolare attenzione rivolta all'utente, per facilitare la lettura e la consultazione dell'informazione e dei documenti. Le pagine telematiche, inoltre, si concentrano sui princípi e le procedure che regolano la consultazione del pubblico su determinate politiche della BEI e rispondono a quesiti e commenti rivolti dalle OSC alla Banca concernenti i suoi progetti offrendo informazioni su temi di particolare interesse pubblico.

Con un breve filmato introduttivo creato in occasione dell'evento, il Vicepresidente de Fontaine Vive ha descritto le modalità operative dei rapporti della Banca con le OSC. Esso è disponibile nel sottosito al seguente indirizzo: http://www.bei.org/about/partners/cso/index.htm.

Il sottosito *web* è attualmente consultabile in lingua inglese ma saranno tra breve pronte anche le versioni francese e tedesca. ■

Viviana Siclari,
Dipartimento Comunicazione

«Incrocio di sguardi» tra la BEI e la BCEE

La BEI e la *Caisse d'épargne de l'État* di Lussemburgo (BCEE) hanno festeggiato i quarant'anni del loro partenariato commerciale e finanziario allestendo un'esposizione in contemporanea delle loro rispettive collezioni intitolata «Incrocio di sguardi».

La BEI ha prestato alla BCEE una selezione di 93 opere, realizzate da più di 50 artisti provenienti da circa 17 Paesi, che sono state esposte alla mostra intitolata «La carta in tutte le sue forme» (febbraio-aprile 2009) allestita alla Galleria «*Am Tunnel*» nella Città di Lussemburgo.

L'esposizione illustra come gli artisti europei appartenenti a generazioni e a orizzonti molto diversi abbiano saputo sfruttare tutta la ricchezza di un bene comune quale la carta. Le opere, comprese quelle fotografiche, consentono le sperimentazioni più sofisticate e costituiscono talvolta spunti per la scultura, pittura o anche tracciano quell'universo singolare che è quello di un artista.

La BEI acquista opere d'arte dall'anno della sua creazione nel 1958 e dispone di un patrimonio di 350 lavori (pittura, scultura, installazioni, lavori su carta, fotografie) eseguiti da artisti dei Paesi dell'Unione europea. Non si tratta solo di acquisire opere decorative per gli uffici, ma sostanzialmente di compiere un «investimento socialmente responsabile» valorizzando giovanissimi talenti o artisti poco conosciuti.

L'impronta dell'uomo sull'evoluzione urbana e il rapporto uomo-ambiente naturale sono il tema centrale di circa sessanta opere appartenti alla *Caisse d'épargne de l'État* di Lussemburgo e esibite in contemporanea nei locali della BEI.

L'esibizione è estremamente ricca sul piano illustrativo e di formato. Alcune immagini ricordano ed esaltano quanto creato dalla mano dell'uomo, altre evocano la profanazione degli spazi urbani e i danni causati alla natura, oltre che l'effetto potenzialmente disumanizzante dell'umanità. Infine, le ultime opere ci ricordano un mondo che non esiste più, distrutto dalla stessa «mano dell'uomo». ■

Victor Rod, Presidente del Consiglio di amministrazione della BCEE ed il Vicepresidente della BEI Carlos da Silva Costa nonché Presidente del Comitato delle arti della BEI

Daniela Sacchi-Cremmer,
Dipartimento Comunicazione

La rivista d'informazione del Gruppo Banca europea per gli investimenti

Banca europea per gli investimenti
98-100, boulevard Konrad Adenauer
L-2950 Luxembourg
(+352) 43 79 1 – (+352) 43 77 04
www.bei.org – info@bei.org

Uffici esterni

Austria
(+43-1) 505 36 76 – (+43-1) 505 36 74
Belgio
(+32-2) 235 00 70 – (+32-2) 230 58 27
Finlandia
(+358) 106 18 08 30 – (+358) 92 78 52 29
Francia
(+33-1) 55 04 74 55 – (+33-1) 42 61 63 02
Germania
(+49-30) 59 00 47 90 – (+49-30) 59 00 47 99
Grecia
(+30-210) 68 24 517 – (+30-210) 68 24 520
Italia
(+39) 06 47 19 1 – (+39) 06 42 87 34 38
Polonia
(+48-22) 310 05 00 – (+48-22) 310 05 01
Portogallo
(+351) 213 42 89 89 – (+351) 213 47 04 87
Regno Unito
(+44) 20 73 75 96 60 – (+44) 20 73 75 96 99
Romania
(+40-21) 208 64 00 – (+40-21) 317 90 90
Spagna
(+34) 914 31 13 40 – (+34) 914 31 13 83
Ankara
(+90-312) 405 60 50/51 – (+90-312) 446 85 05
Caraibi
(+596) 596 74 73 10 – (+596) 596 56 18 33
Egitto
(+20-2) 33 36 65 83 – (+20-2) 33 36 65 84
Istanbul
(+90) 212 319 76 04 – (+90) 212 319 76 00
Kenia
(+254-20) 273 52 60 – (+254-20) 271 32 78
Marocco
(+212) 37 56 54 60 – (+212) 37 56 53 93
Pacifico
(+61-2) 82 11 05 36 – (+61-2) 82 11 05 38
Senegal
(+221) 338 89 43 00 – (+221) 338 42 97 12
Sudafrica
(+27-12) 425 04 60 – (+27-12) 425 04 70
Tunisia
(+216) 71 28 02 22 – (+216) 71 28 09 98

Fondo europeo per gli investimenti
96, boulevard Konrad Adenauer
L-2968 Luxembourg
(+352) 42 66 88 1 – (+352) 42 66 88 200
www.eif.org – info@eif.org

L'elenco aggiornato degli uffici esistenti nonché dei loro estremi, è consultabile sul sito web della Banca.

QH-AA-09-134-IT-C

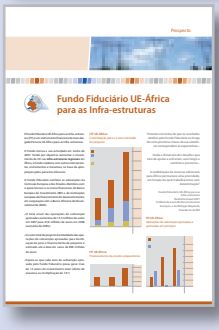
©BEI - 04/2009 - IT

In calendario...

- **9 maggio 2009** – Porte aperte alle istituzioni europee, Lussemburgo e Bruxelles
- **10-11 maggio 2009** – Sesta Conferenza del FEMIP dedicata ai «Finanziamenti al settore idrico sostenibile e al cambiamento climatico nel Mediterraneo», Monaco
- **15 maggio 2009** – *Workshop* BEI-OSC sulle strade, Bruxelles
- **9 giugno 2009** – Seduta annuale per il 2009 del Consiglio dei governatori della BEI, Lussemburgo.

Per maggiori informazioni e iscrizioni: www.bei.org/events

Nuove pubblicazioni della BEI



Gennaio 2009

- Revisione della Dichiarazione della BEI sull'ambiente e sui princípi e norme sociali, bozza finale
- Fondo fiduciario del FEMIP

Febbraio 2009

- Opuscolo sulla Strategia della diversità alla BEI
- Prospetto sulle disposizioni generali riguardanti il Fondo Investimenti e i prestiti su risorse proprie della BEI
- JASPERS – Assistenza tecnica alla preparazione dei progetti
- Princípi e norme ambientali e sociali
- Il FEMIP per il Mediterraneo
- Piano di attività della Banca per il periodo 2009-2011
- Gli strumenti finanziari del FEMIP
- Il ruolo della BEI nel finanziamento dei progetti di trasporto urbano sostenibile

Marzo 2009

- L'attività della BEI in Spagna: 1981-2008
- I finanziamenti della BEI alle reti transeuropee
- Il Fondo fiduciario UE-Africa – prospetto informativo.

Conferenza stampa annuale della BEI – Marzo 2009:

La BEI ha pubblicato 16 note contestuali sulle operazioni effettuate nel 2008, illustrando ciascuno dei suoi obiettivi operativi. Si prega di consultare all'indirizzo: **www.bei.org/about/events/annual-press-conference-2009.htm.**

Gli opuscoli sono disponibili in diverse lingue in risposta alle esigenze operative e alle richieste dei lettori e sono scaricabili gratuitamente dal seguente indirizzo: www.bei.org/publications.