

Indice

IN QUESTO NUMERO...	2
FOCUS - ETIOPIA Come cavalcare il rinascimento etiopico	3
INTERVISTA a Giuseppe Mistretta, Ambasciatore d'Italia ad Addis Abeba	7
ALBANIA Gas azero e superautostrada l'Albania prova il rilancio	9
SVEZIA La Svezia va veloce, entro fine 2017 via al progetto per l'AV	11
PAESI BASSI Abn Amro sbarca in Borsa tra incognite e rischio scalata	13
MYANMAR Tante scommesse per essere ponte tra India e Cina	15
EAU I progetti emiratini ripartono con iva e tasse sulla benzina	17
MESSICO Apri i cantieri il superaeroporto messicano di Sir Foster	19
GHANA Il Ghana punta sul superhub nel Golfo di Guinea	21
ZAMBIA 600 Mw di fotovoltaico per affrancarsi dall'idroelettrico	23
COMMESSE	25
CALENDARIO	26

COME **CAVALCARE** IL RINASCIMENTO **ETIOPICO**



Produzione di energia elettrica, infrastrutture e agroalimentare: sono questi i tre settori nei quali di qui ai prossimi anni le Autorità etiopiche ritengono che si creeranno le principali opportunità di investimento per le aziende internazionali. Se burocrazia e carenza di valuta internazionale rappresentano ancora carenze piuttosto evidenti, appaiono più che bilanciate da una crescita molto sostenuta e costante dell'economia nazionale, dalla scarsa criminalità e da un basso costo del lavoro che ha spinto persino la Cina a delocalizzare verso il Paese sub-sahariano



Il Pil dell'**Etiopia** cresce a due cifre ormai da qualche anno e entro il 2017 il Governo di Addis Abeba conta di diventare la terza economia africana. Nel Paese è in atto un vero e proprio rinascimento che garantirà importanti opportunità agli investitori internazionali. Produzione di energia elettrica, infrastrutture e agroalimentare sono i settori più promettenti.

Una superautostrada, la dorsale Adriatico Ionica, congiungerà Trieste alla Grecia, toccando complessivamente sette Paesi europei. Tra questi c'è l'**Albania**, che tramite la nuova infrastruttura confida di proporsi come porta privilegiata per accedere da ovest ai Balcani. Analogamente, Tirana punta le sue fiches sul gasdotto IAP, che convoglierà il gas dell'Azerbaijan verso Croazia e Bosnia.

Un Paese decisamente industrializzato come la **Svezia** non dispone ancora di una linea ferroviaria ad Alta Velocità. Il gap sarà colmato con un progetto ad ampio respiro temporale che, entro il 2035, congiungerà le tre principali città locali - la capitale Stoccolma, Goteborg e Malmö - riducendo in misura consistente i tempi di percorrenza.

Dopo il salvataggio compiuto nel 2008, i **Paesi Bassi** hanno deciso di rientrare parzialmente dell'ingente investimento effettuato per salvare Abn Amro. Il collocamento alla Borsa di Amsterdam è previsto entro la fine dell'anno, ma restano ancora da sciogliere alcuni nodi. Tra essi, la possibile introduzione di un meccanismo per sottrarre l'istituto a possibili scalate ostili.

Le progressive aperture in **Myanmar** sono destinate a dare vita a crescenti opportunità d'investimento per le imprese internazionali. I settori più interessanti del Paese appaiono quelli dello sfruttamento delle risorse naturali, delle infrastrutture e del near reshoring.

Gli **Emirati Arabi Uniti (EAU)** hanno deciso di deregolamentare i prezzi dei carburanti, scelta che consentirà di recuperare gettito da destinare alla ripresa di alcuni importanti progetti infrastrutturali che si sono arenati nel tempo. Per lo stesso motivo, le Autorità locali stanno prendendo in considerazione anche la possibilità di introdurre Iva e tassazione sulle imprese.

Entro il 2020 a Città del **Messico** aprirà i battenti il più grande aeroporto dell'America Latina, in grado di accogliere oltre 120 milioni di passeggeri in transito ogni anno. Per realizzarlo sono stati stanziati oltre 10 miliardi di euro di opere e proprio in queste settimane stanno partendo i primi bandi. Il progetto porta la firma dell'archistar inglese Norman Foster.

Il **Ghana** si affida agli investimenti privati, in particolare ai gruppi Maersk e Bolloré, per rafforzare il porto di Tema. Quest'ultimo - da cui transita ogni anno l'85% delle merci in ingresso e in uscita dal Paese - rappresenta in prospettiva un hub strategico per servire via mare altri Paesi nel Golfo di Guinea.

Incrementare di 600 Mw la produzione di energia fotovoltaica è l'obiettivo che si è dato lo **Zambia** per diversificare la fonti di approvvigionamento energetico. Le casse statali non consentono tuttavia grandi spazi di manovra: la soluzione di compromesso adottata da Lusaka consiste nel cercare di attrarre capitali esteri liberalizzando il comparto dell'energia. ■



Foto di Michele Ficara Manganeli



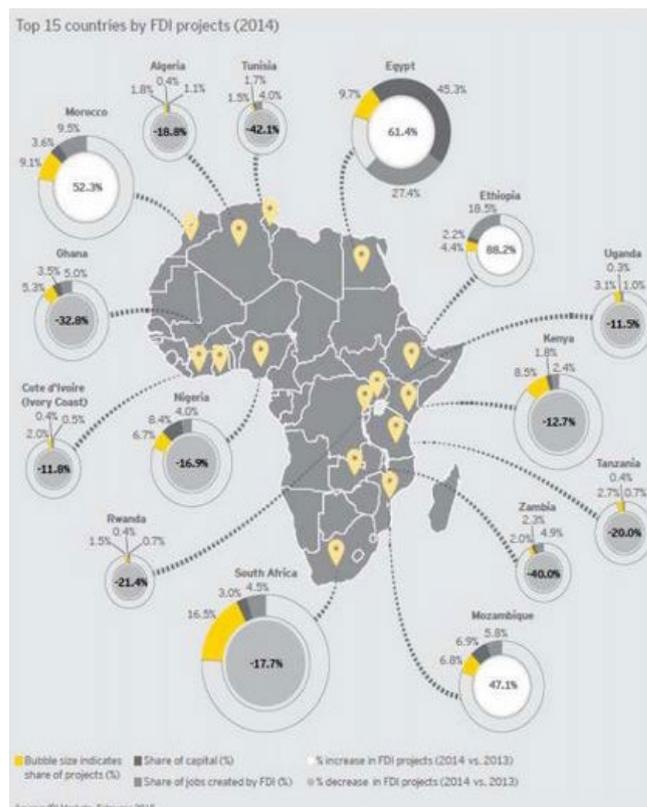
Segue da pag. 1

"S" tenderemo tappeti rossi per accogliere gli imprenditori italiani interessati a investire nel nostro Paese".

Non poteva essere più esplicito di così il Ministro degli Esteri etiopico, Tedros Adhanom, intervenuto lo scorso 21 settembre all'Ethiopia Trade and Investment Forum che si è svolto a Milano in concomitanza con il national day del Paese africano a Expo Milano 2015. Tedros, nel corso del suo intervento, ha tenuto più volte a sottolineare come oggi l'Etiopia sia "uno Stato nuovo" che attraversa "un autentico rinascimento e che ha livelli di crescita economica tra i più alti nel mondo". Tradotto, significa un Pil che, stando ai dati diffusi dal Governo locale, crescerebbe in effetti a ritmi vicini alla doppia cifra, mentre la Banca Mondiale, più cauta, stima comunque un progresso superiore al 7%. Quel che è certo è che l'aggregato di crescita del Pil reale dal 2004 al 2014, pari al 10,8%, è tra i più alti a livello globale e dimostra che l'Etiopia rappresenta oggi un'autentica mosca bianca nel panorama dell'Africa sub-sahariana, per non dire dell'intero continente.

Pro e contro di fare business in Etiopia. Secondo Paese più popolato dell'area sub-sahariana, l'Etiopia punta a trasformarsi entro il 2025 in un'economia a medio reddito, strada su cui si è già incamminata da tempo grazie a una crescita ordinata che ha interessato tutti i settori dell'economia: dall'agricoltura al manifatturiero, passando per i servizi e con l'unica eccezione dell'estrazione mineraria. Solo lo scorso anno, l'agricoltura - che contribuisce al 40% sul Pil - è cresciuta del 5,4%; l'industria, che vale il 14% della ricchezza nazionale, ha incontrato un progresso del 21,2% mentre i servizi, che rappresentano il 45% del Pil, hanno messo a segno un miglioramento pari all'11,9%. L'Etiopia è inoltre la quarta maggiore economia del continente africano e punta a diventare la terza entro un paio d'anni, sopravanzando l'Angola. A precederla resterebbero, ben distanziate, Nigeria e Sud Africa.

Le previsioni dicono che la crescita è destinata a continuare, ma a frenare potrebbero essere in primo luogo alcune difficoltà nello sviluppo del settore privato. In particolare, malgrado gli sforzi compiuti negli ultimi anni dal Governo per ricondurre il fenomeno entro una banda di oscillazione più stretta, l'inflazione rimane elevata con effetti negativi sulla povertà, sui già bassi tassi di risparmio e sugli investimenti privati. Nel 2014 è risultata pari al 7,1%, comunque in netto calo rispetto al 15,6% registrato nel 2012 o addirittura al 39,2% dell'anno precedente. Altro punto di debolezza su cui occorrerà lavorare è la scarsità di valuta pregiata, che rende incerti i trasferimenti di denaro all'estero malgrado l'attuale legislazione etiopica consenta di riportare



Tra i Paesi africani, l'Etiopia è tra quelli che riescono ad attrarre maggiori investimenti dall'estero

re in patria i dividendi alle aziende che investono in loco. Ultima incognita e freno per lo sviluppo del settore privato è infine rappresentata dalla burocrazia. In molti casi, le imprese internazionali sono ancora costrette a misurarsi con notevoli ristrettezze e chiusure, difficoltà procedurali che hanno collocato l'Etiopia a un non certo invidiabile 132esimo posto (su 189 complessivi) all'interno di 'Doing Business', la classifica stilata dalla Banca Mondiale sulla semplicità di fare impresa (l'Italia occupa la 56esima posizione). I due settori in cui le restrizioni per gli stranieri sono più vincolanti sono quello finanziario e le telecomunicazioni. In particolare, il primo soffre di un'eccessiva concentrazione, poiché l'80% degli asset totali nel settore finanziario sono detenuti dalla Commercial Bank of Ethiopia, di proprietà statale.

Di contro, in assoluta controtendenza rispetto al resto del continente, **livello di corruzione e rischio di sicurezza personale sono al minimo storico.** Inoltre, l'apertura (seppur timida) agli investitori internazionali, il basso costo del lavoro che sta spingendo persino numerose aziende cinesi a delocalizzarvi la mano d'opera, le dimensioni ragguardevoli del mercato interno (quasi 90 milioni di persone, oltretutto con le maggiori aspettative di vita dell'intero continente, 63 anni, stando all'ultima rilevazione della World Bank), la disponibilità di fonti energetiche nazionali (in particolar modo idroelettriche), la rapida urbanizzazione, i collegamenti aerei diretti con l'Italia e la presenza in loco

WEB

Il sito del Business Forum Italia/Etiopia



■ Una fase di realizzazione della Grand Ethiopian Renaissance Dam che Salini Impregilo sta costruendo sul Nilo Azzurro

di una comunità italiana limitata ma ben inserita, rappresentano i punti di forza su cui costruire rapporti economico-commerciali più dinamici in futuro.

Tanta energia pulita e IDE nei piani futuri. Il Governo di Addis Abeba annuncerà a stretto giro nuovi target economici nel secondo Piano di sviluppo in preparazione per il quinquennio 2015-2020 (Growth and Transformation Plan, Gtp II) che si focalizzerà su settori di infrastrutture e costruzioni, agroindustria, energie rinnovabili, macchinari per il comparto tessile, lavorazione di cuoio e pelli e industria chimica e farmaceutica. **Stanzamenti cospicui saranno destinati al settore dello sviluppo energetico, mentre in tutti gli altri ambiti lo sforzo principale sarà quello di cercare di attrarre investimenti dall'estero.** In questo contesto, potrebbero pertanto presentarsi nel breve e medio termine numerose occasioni anche per le imprese italiane.

I rapporti con l'Italia sono ormai consolidati nel tempo, ulteriormente migliorati da quando il nostro Paese decise, nell'aprile del 2005, di restituire al Governo di Addis Abeba la Stele di Axum (che venne effettivamente ricomposta in suolo africano nel 2008 e collocata nella Valle del Tigré). Frequenti sono le visite bilaterali, da ultimo quelle svolte ad Addis Abeba dal Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale Paolo Gentiloni nel gennaio 2015 e dal Premier Matteo Renzi nel luglio scorso, seguita da quella effettuata poche settimane fa a Milano dal Ministro degli Esteri, Tedros. Del resto, il ruolo che l'Etiopia svolge in alcune delle principali situazioni di conflitto nel Corno d'Africa, come per la Somalia o per il Sud del Sudan, la rende un partner imprescindibile in questa regione del mondo. Da qui l'esigenza di mantenere saldi i rapporti politici ed economici.

L'interscambio commerciale con il nostro Paese è costantemente cresciuto negli ultimi anni, anche se rimane ancora fortemente concentrato e al di sotto delle potenzialità. Nel 2014 ha raggiunto i 320 milioni di euro, sostanzialmente in linea con il risultato dell'anno precedente. L'Italia è inoltre nono cliente e quinto fornitore dell'Etiopia a livello mondiale, secondo partner commerciale (primo fornitore e terzo cliente a livello europeo). Principalmente, esportiamo alla volta del Paese macchinari e apparecchiature di vario genere (rappresentano il 45% di tutto l'export), in particolare macchine industriali specializzate e di impiego generale. Il 17% di ciò che arriva dall'Italia è poi rappresentato da autoveicoli, rimorchi e semirimorchi. Nella direzione opposta, il 61% di merci che importiamo è costituito da prodotti del settore agricolo (caffè, semi oleosi e altre colture permanenti) e un restante 28% da manufatti dell'industria conciaria.

Rinnovabili, l'obiettivo è affrancarsi dall'idro ed esportare energia. Già oggi l'Etiopia utilizza una notevole dotazione di energie rinnovabili, con un abbondante potenziale idroelettrico, solare e geotermico. L'energia idroelettrica costituisce quasi il 92,5% del mix energetico totale, mentre quella termica pesa quasi per il 7%. Malgrado l'enorme potenziale da sfruttare sul fronte delle rinnovabili, la mancanza di risorse finanziarie ha fatto sì che solo una piccola parte sia stata sviluppata. Non a caso, in special modo nelle aree urbane, per cucinare metà delle famiglie si affida ancora oggi alle fonti tradizionali da biomasse (legname, escrementi animali essiccati e residui agricoli), percentuale che rasenta il 100% (fanno eccezione uno 0,2% della popolazione che utilizza il cherosene e un ulteriore 1,2% che ricorre al carbo-



■ Il Ministro degli Esteri etiopico, Tedros Adhanom e il Presidente di Ice/Agenzia, Riccardo Monti al Business Forum di Milano



FORTI RELAZIONI BILATERALI ROMA/ADDIS ABEBA, PER GENTILONI SONO LA MARCIA IN PIÙ

Sono stati oltre 200 gli operatori italiani che, assieme a circa 50 etiopi, lo scorso 21 settembre hanno assistito a Milano ai lavori dell'Ethiopia Trade and Investment Forum, prosecuzione dell'importante missione imprenditoriale effettuata ad Addis Abeba nell'agosto dello scorso anno. Durante l'incontro è intervenuto il Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, Paolo Gentiloni, che ha ribadito la rilevanza attribuita dal Governo allo sviluppo delle relazioni economiche con l'Etiopia, nel quadro di una rinnovata attenzione al complesso del continente africano. Il Ministro ha inoltre voluto sottolineare come fosse particolarmente nutrita la partecipazione delle imprese italiane al Forum, a ulteriore testimonianza dell'accresciuta consapevolezza da parte degli operatori italiani in merito alle opportunità esistenti nel Paese sub-sahariano sia per il mercato interno sia come piattaforma per i Paesi limitrofi in Africa e nel Golfo. Gentiloni ha posto l'enfasi anche sull'ottimo stato delle relazioni politiche tra Addis Abeba e Roma: queste ultime costituiscono un fattore chiave per lo sviluppo delle potenzialità sul piano economico bilaterale e si vanno ad aggiungere ad altre caratteristiche d'attrattività per le imprese italiane come stabilità politica, tassi di crescita e dimensioni del mercato. Per quanto riguarda infine gli strumenti con cui verrà sostenuto il rafforzamento della presenza italiana sul mercato etiopico, il Ministro ha indicato le risorse messe a disposizione dal Piano straordinario per la promozione del Made in Italy per le iniziative nel Paese, l'apertura di un Ufficio Ice nella capitale Addis Abeba e i nuovi meccanismi finanziari della Cooperazione allo Sviluppo.



■ Il Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, Paolo Gentiloni, durante il Business Forum Italia-Etiopia

ne) nelle zone rurali. Mentre altri Paesi dell'Africa sub-sahariana sotto questo aspetto stanno facendo progressi anche notevoli nell'affrontare queste sfide, questo fenomeno in Etiopia è ancora trascurabile. **Il Paese ricava gran parte della propria energia da fonti rinnovabili, in particolare dall'idroelettrico (96% nel 2011) che viene per lo più prodotto lungo il corso del Nilo Azzurro.** Addis Abeba ha avviato qualche anno fa un programma ambizioso, per moltiplicare di sette volte la potenza energetica prodotta, portandola da 2.000 a 13.853 Mw e puntando in particolare proprio sulle fonti rinnovabili. Nel dettaglio, sono state incluse energia eolica (1.200 Mw) e geotermica (1.200 Mw) per compensare le differenze stagionali del livello delle acque, cercando quindi di ottenere un affrancamento dall'idroelettrico: l'attuale mix energetico, infatti, accresce in misura notevole la vulnerabilità della fascia più povera della popolazione ai cambiamenti climatici. L'obiettivo, inoltre, è di riuscire a raggiungere un livello di produzione energetica tale da trasformarsi in Paese esportatore per gli Stati limitrofi, ma perché ciò accada sarà necessario procedere ad ammodernare e ampliare le dorsali di trasmissione. Il tasso di crescita di domanda di energia elettrica, dicono le statistiche, è superiore al 25% e trova giustificazione nel progressivo miglioramento del Pil, nella continua espansione dei centri urbani e nell'inevitabile abbandono di fonti combustibili come il cherosene o la legna, che nei prossimi anni dovrebbero via via lasciare il posto a fonti energetiche rinnovabili. **Nel novembre 2013, l'Etiopia ha di fatto aperto il settore della produzione energetica**

all'iniziativa di investitori privati. Per via dei vantaggi economici, è stata posta particolare enfasi su energia solare, eolica e geotermica. In collaborazione con il Governo cinese, Addis Abeba ha inoltre messo a punto un piano nazionale per l'energia solare e per quella eolica, che potrebbe rivelarsi molto utile per determinare l'ammontare lordo di energia che può essere prodotta, le condizioni per realizzare gli impianti, nonché costi ed eventuali altri fattori che potrebbero rivelarsi limitanti.

Infrastrutture, prevista una crescita a due cifre. Nel 2014, il settore etiopico delle costruzioni infrastrutturali ha messo a segno una crescita del 23,7%, fornendo un contributo importante all'incremento del Pil. Il comparto svolge un ruolo importante nel generare entrate per il Governo e impiega inoltre una fetta significativa della popolazione. All'interno del piano quinquennale *Growth and Transformation Plan*, lo sviluppo stradale e ferroviario viene descritto come elemento chiave del Pil, fornendo mezzi di collegamento per l'economia etiopica proiettata verso rotte commerciali regionali e globali. Particolarmente attivo è il settore ferroviario, nel quale sono in fase di realizzazione nuovi collegamenti verso i porti di Gibuti e alla volta del Kenya. I principali ambiti di attività nel settore sono legati alla costruzione e manutenzione di edifici residenziali in aree urbane e rurali e realizzazione di fabbricati non residenziali come industrie, uffici, garage, alberghi, scuole, ospedali, edificazione di strade, dighe, argini, campi sportivi, linee di trasmissione di energia elettrica e di telefonia. Germania, Svezia e Cina sono



attualmente i tre Paesi da cui vengono importati i macchinari per la movimentazione del terreno e le attrezzature necessarie per realizzare tali infrastrutture, considerato che a livello nazionale non vengono prodotte. Stando ad alcune proiezioni di *Bmi Research International*, **il settore etiopico delle costruzioni crescerà nei prossimi anni a un ritmo dell'1,6% ogni 12 mesi, a un ritmo cioè più elevato rispetto a quello dei Paesi vicini.** Ci sono progetti in fase di lancio per un controvalore complessivo di 20 miliardi di dollari, 3,2 dei quali verranno investiti già nel corso del 2015, stando alle previsioni. Tra gli investimenti principali spicca la realizzazione della zona industriale Huajian Group, nei pressi della capitale Addis Abeba, per 2,2 miliardi di dollari. **Una ricerca di EY stima un fabbisogno di investimenti per le infrastrutture di oltre 100 miliardi di dollari di qui al 2025.** In particolare, spiega la società di consulenza, 21,5 miliardi sarebbero necessari per ammodernare ed espandere la rete stradale, 10 per costruire nuove ferrovie, 8,2 per creare reti di telecomunicazioni, 38 per elettricità e idroelettrico, 13 per infrastrutture a finalità sociale e 9,6 per l'aviazione.

Agroalimentare, l'Eldorado è la trasformazione dei cibi. Zucchero, prodotti da forno e macinatura del grano sono i tre settori dell'industria alimentare che rappresentano il 47% circa del valore della produzione nazionale complessivo. Farina di grano, zucchero e produzione di biscotti sono invece i principali sottosettori di elaborazione, escludendo le bevande. Su questo fronte, **l'Etiopia ha un enorme potenziale per sviluppare ulteriormente l'industria della lavorazione di cibi 'emergenti' come cereali, legumi, semi oleosi, oltre che frutta, spezie, caffè, the,** e proprio l'industria di trasformazione alimentare rappresenta un ambito particolarmente promettente ma ben poco esplorato, che necessiterebbe di nuovi investimenti dall'estero. Il Governo, inoltre, offre incentivi normativi e fiscali per agevolare gli investimenti nei settori di esportazione che considera prioritari: fornisce investimenti e in-

Africa Rank	World Rank	Country	GDP – PPP (billions)
1	26	South Africa	595
2	31	Nigeria	478
3	67	Angola	132
4	69	Ethiopia	118
Total			1,323
GDP, SSA			2,311
Top 4 Countries as % of SSA			57.25%

Source: CIA World Factbook 2013

■ L'Etiopia è il quarto Paese africano per Pil ma punta a recuperare una posizione, superando l'Angola entro un paio d'anni

frastrutture e propone tasse più leggere e incentivi per chi realizza e gestisce proprietà in aree di sviluppo industriale, compresi i parchi agroalimentari. Complessivamente, in Etiopia ci sono 111 milioni di ettari di terreno che ne fanno la quarta Nazione africana in questa particolare graduatoria. 74 milioni di ettari sono coltivabili e 15 milioni sono effettivamente già coltivati. L'Etiopia è anche il primo esportatore africano di caffè, e a livello mondiale è preceduto nell'ordine da Brasile, Vietnam, Indonesia e Colombia. Analogamente, anche l'allevamento ha trovato terreno fertile, con 22 milioni di capre, 24 di pecore e 52 di buoi. ■

ambasciata.addisabeba@esteri.it

WEB

Le priorità dell'Etiopia in campo agricolo

LA MANO DI SALINI IMPREGILO NELLA SUPERDIGA SUL NILO AZZURRO

Presente da decenni nel Paese sud-sahariano, Salini Costruzioni - oggi fusasi con Impregilo dando vita a un colosso da 4,2 miliardi di euro di fatturato annuo - sta realizzando lungo il Nilo Azzurro la Grand Ethiopian Renaissance Dam (Gerd). Una volta ultimata, nel 2017, diventerà la più grande diga mai costruita nel continente africano e servirà per ritenere un bacino di 1.875 chilometri quadrati. Le acque alimenteranno 16 turbine Francis che avranno una capacità installata complessiva di 6.000 Mw: una potenza che consentirà di triplicare l'attuale produzione energetica nazionale. La stima di produzione annua, una volta che l'impianto sarà a regime, è di 15.000 GWh. In calcestruzzo compatto, e rullato, sarà alta 170 metri e lunga circa 1,8 chilometri, per un volume di 10.000.000 metri cubi. Ci lavorano ininterrottamente 7.000 addetti, tra ingegneri e operai e meccanici addetti alla logistica. La vendita dell'energia che l'impianto sarà in grado di generare grazie alle turbine dovrebbe consentire di ottenere più valuta estera, che a sua volta verrà utilizzata per alimentare lo sviluppo infrastrutturale del Paese, necessario per avviare un ulteriore processo di ammodernamento. Costata 3,37 miliardi di dollari, è stata in parte finanziata attraverso l'emissione di bond pubblici.





INTERVISTA a Giuseppe Mistretta, Ambasciatore d'Italia ad Addis Abeba

Come descriverebbe i rapporti che intercorrono tra Italia e Etiopia? Cosa è stato fatto negli ultimi mesi per rinsaldare i rapporti bilaterali?

Il 2015 sarà ricordato come un anno fondamentale per le relazioni bilaterali fra Etiopia e Italia. Infatti, dopo la visita ad Addis Abeba del Ministro degli Esteri Gentiloni in gennaio, nel luglio scorso si è svolta nella capitale etiopica quella del Presidente del Consiglio Matteo Renzi, mentre il 21 settembre, cioè pochi giorni fa, ha avuto luogo a Milano un Forum economico fra imprenditori etiopici e italiani (oltre 150) che ha rappresentato l'occasione per un ulteriore incontro fra il Ministro degli Esteri etiopico Tedros e il Ministro Gentiloni. Oltre alle visite politiche del più alto livello e i loro risvolti economici, riterrei che altrettanto importante è il rapporto tra i due popoli e tra i rispettivi giovani, alimentato di continuo da una serie di iniziative culturali, universitarie, sociali, economiche e sportive.

Quali sono le aziende italiane e le banche più attive nel Paese?

Non vi sono banche italiane in Etiopia e questo rappresenta una nota dolente, che spero possa essere prima o dopo corretta. Quanto alle imprese, è noto che Salini Impregilo è artefice in Etiopia di grandi progetti infrastrutturali nel settore idroelettrico, con le dighe Grand Renaissance Dam e Gibe III, quest'ultima di imminente attivazione. Altre società qui impegnate sono Italferr, Messina, Iveco, Trevi/Drillmec e Piaggio, per citare solamente alcune. E' atteso inoltre entro la fine dell'anno un notevole investimento nel nord dell'Etiopia da parte dell'azienda tessile Calzedonia.

Quali sono i vantaggi che può sfruttare un imprenditore italiano interessato a espandere la propria azienda in Etiopia e quali i possibili rischi?

L'Etiopia è uno dei Paesi africani col maggiore tasso di crescita del Pil, e quindi va tenuto senz'altro d'occhio, anche se si tratta di una economia in sviluppo che presenta alcune difficoltà per i nostri imprenditori e per quelli stranieri. I problemi maggiori sono una burocrazia non sempre efficiente, normative contraddittorie, e specialmente la carenza di valuta pregiata, che rende tutte le operazioni dei businessmen estremamente lente e incerte. D'altro canto in Etiopia si trova la manodopera al più basso costo, e un mercato potenziale di oltre novanta milioni di persone, con una piccola borghesia in ascesa.

Quali sono i settori merceologici che sono cresciuti di più negli ultimi anni e in quali, invece, potrebbero esserci maggiori opportunità di sviluppo nel futuro prossimo?

Tutta l'economia etiopica è in crescita, soprattutto per quanto riguarda le infrastrutture e le costruzioni. Per le nostre aziende i settori più interessanti possono essere l'agro-industria, il tessile, il turismo, la tutela ambientale e il manifatturiero, a cui poter destinare i nostri macchinari, sempre al top della tecnologia.

Cosa sta facendo l'Etiopia per cercare di snellire il proprio apparato burocratico che diverse società internazionali di ricerca indicano come uno dei principali freni allo sviluppo?

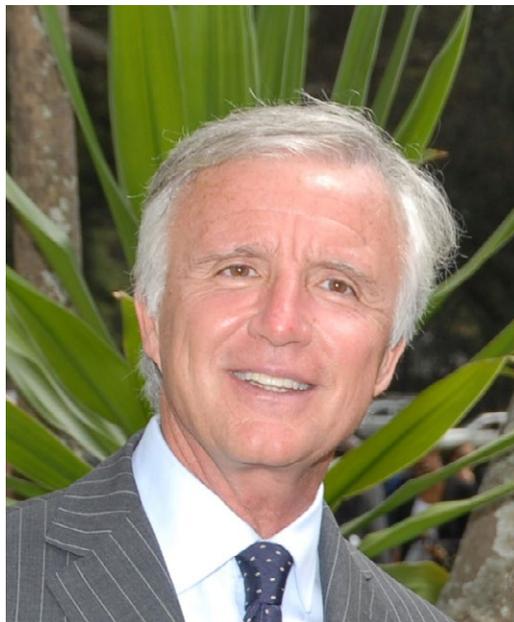
Esiste nel paese e specialmente nel Governo la consapevolezza che la burocrazia va informatizzata, modernizzata, resa agile e soprattutto partecipe dello sviluppo del Paese. Ciò si ottiene attraverso nuove normative, progressivamente introdotte, ma anche con il training e con la graduale responsabilizzazione dei quadri. E' un processo in corso, ma per il quale occorreranno ancora diversi anni.

In quali settori occorrerebbero maggiori liberalizzazioni e in quali, invece, sono già state attuate?

L'economia etiopica è ancora in massima parte di appannaggio pubblico e le attività principali sono svolte o da aziende di Stato, o addirittura direttamente dai Ministeri. I settori che più rapidamente necessiterebbero di liberalizzazioni sono le telecomunicazioni, i trasporti, l'energia e quello finanziario, ma anche in questo caso si tratta di un processo per il quale va messo in conto un lungo periodo di transizione.

Italia e Etiopia cooperano anche su due temi delicati come il terrorismo e il traffico di esseri umani, argomenti che sono stati peraltro trattati nel corso dell'ultima visita del Ministro degli Esteri, Paolo Gentiloni. Quest'ultimo ha definito "soldi ben spesi, di cui gli italiani devono essere fieri" lo stanziamento di 100 milioni avvenuto nell'ambito di un programma triennale. Di che cosa si tratta, nel dettaglio?

L'Etiopia è per l'Italia il secondo beneficiario di aiuti allo sviluppo nel mondo. Il programma in questione riguarda il periodo 2013-



■ L'Ambasciatore d'Italia ad Addis Abeba, Giuseppe Mistretta



■ Un'immagine della visita ad Addis Abeba del Premier Matteo Renzi, avvenuta nel luglio scorso

2015 ed è in fase di conclusione. Tutti i settori fondamentali tradizionalmente oggetto d'interventi di cooperazione sono toccati dal programma, dalla potabilizzazione dell'acqua, alla sanità, all'educazione etc. Tuttavia metterei particolarmente in risalto che l'Italia, attraverso una stretta collaborazione con l'Unido, destina parte dei fondi di cooperazione anche alla creazione di un reticolo industriale nel Paese, sul modello per quanto possibile delle nostre piccole e medie imprese. In questa prospettiva sono particolarmente importanti i risultati che si stanno ottenendo nel settore conciario, nell'agro-industria, e nel tessile. Naturalmente ogni progetto di sviluppo aumenta le capacità di impiego nel Paese della manodopera locale, e quindi in teoria diminuisce le spinte alla migrazione irregolare.

Quali sono stati i risultati della prima 'Fiera della Pasta' organizzato nel dicembre dello scorso anno dalla vostra Ambasciata in collaborazione con l'Ufficio Agenzia Ice? Replicherete l'iniziativa? Se sì, quando e con che budget? Chi coinvolgerete nell'evento?

Il settore della produzione di grano duro e di pasta è quello in cui gli interventi italiani hanno fatto riscontrare i maggiori successi. Grazie a un progetto pilota della Cooperazione italiana, attuato dall'Istituto Agronomico d'Oltremare di Firenze, la produzione di grano duro nella regione dell'Oromia si è più che decuplicata nel giro di un paio di anni, dando avvio a una locale rinascita dell'industria della pasta. Questi risultati attirano i nostri imprenditori del settore, che stanno studiando possibili investimenti in loco o partnership con gli operatori etiopici, anche se si tratta di un fenomeno "in fieri" di cui vedremo i risultati imprenditoriali fra qualche anno. Quanto alla Fiera della pasta dello scorso anno, fu senza dubbio un grande successo anche per la spettacolarità di alcuni aspetti della iniziativa, che vide impegnati alcuni nostri chef qui operanti presso alcuni ristoranti. Una seconda edizione è senz'altro auspicabile, probabilmente già nel 2016, con finanziamenti ad hoc dell'Agenzia Ice e dei privati.

Nel corso di una recente intervista, l'Ambasciatore

d'Etiopia a Roma, Mulugeta Alemseged Gessese, riferendosi alla presenza imprenditoriale italiana nel Paese africano, ha dichiarato che negli ultimi anni è si cresciuta numericamente, ma non tanto quanto Addis Abeba si era immaginata. La critica sembrerebbe rivolta al 'Sistema Italia': viene infatti ricordata la creazione delle Exim Bank che per altri Paesi venuti in Etiopia a fare business hanno garantito i crediti necessari per favorire l'internazionalizzazione. Condividi questa posizione? Come si sta muovendo l'Italia per colmare questa lacuna?

E' noto che l'Italia sconta sui mercati emergenti la mancanza di una Exim Bank, che dia copertura finanziaria alle iniziative più importanti dei privati imprenditori. Durante la visita ad Addis Abeba del Presidente Renzi in luglio è stato realizzato un evento di promozione relativo a possibili interventi selezionati della Cassa Depositi e Prestiti nella prospettiva di un suo maggiore coinvolgimento nel Paese. Se però la presenza italiana in Etiopia non si espande come vorremmo ciò è anche dovuto ad obiettive difficoltà che gli imprenditori stranieri incontrano ancora nel fare impresa in questo Paese, tant'è vero che l'Etiopia si colloca in basso nella speciale classifica internazionale denominata Doing Business (132esimo posto su 189).

Nella medesima intervista, Gessese ha accennato anche al fatto che il Paese intende puntare sulla creazione di Special Economic Zones per favorire l'industrializzazione. Ne sono già state avviate? I Parchi industriali sono una della priorità dell'economia etiopica e alcuni sono stati già realizzati col determinante contributo cinese. Per quanto riguarda l'Italia, alcuni degli interventi della nostra cooperazione, in collaborazione con l'Unido, riguardano proprio la nascita di nuovi parchi industriali, per cui sono previsti appositi nostri finanziamenti. Le facilitazioni in tali aree non sono standard, e vanno approfondite caso per caso con le Autorità locali competenti.

ambasciata.addisabeba@esteri.it



GAS AZERO E SUPERAUTOSTRADA

L'ALBANIA PROVA IL RILANCIO

La dorsale Adriatico-Ionica che da Trieste congiungerà il Peloponneso attraversando sette Paesi e IAP, il gasdotto che convoglierà il gas dell'Azerbaijan verso Croazia e Bosnia, sono i due assi nella manica su cui Tirana punta per rimettersi al passo con il resto d'Europa

L'Albania ha deciso di puntare in maniera decisa sullo sviluppo delle infrastrutture di collegamento con i Paesi limitrofi, considerata una delle principali chiavi per cercare di perseguire un rilancio economico su scala nazionale. L'occasione per ribadirlo è stato un vertice sui Balcani occidentali tenutosi a Vienna alla fine dell'agosto scorso, nel corso del quale sono stati approfonditi i principali progetti allo studio nei settori dei trasporti e in quello energetico concordati dai Premier dei Balcani occidentali a Bruxelles lo scorso aprile e, successivamente, dai Ministri dei trasporti a Riga a giugno e dai Ministri dell'energia a Vienna nel mese successivo.

Diversi di essi riguardano proprio l'Albania, dove il focus principale è stato individuato nel settore nevralgico dei trasporti, per il quale **la priorità rimane la realizzazione dell'autostrada Adriatico-Ionica meglio conosciuta come 'Corridoio Blu'**. Nel dettaglio, si tratta di una lunga dorsale che - partendo da Trieste - conetterà il nord della Croazia fino a Kalamata, nel Peloponneso, attraversando anche Montenegro e Albania e coinvolgendo altri Paesi come Slovenia e Bosnia Erzegovina: in totale, verranno allacciate sette nazioni, toccate o attraversate da un'infrastruttura autostradale che promette di fare da **raccordo tra gli Stati dei Balcani occidentali e il cui costo stimato è di 400 milioni di euro, parte dei quali erogati sotto forma di finanziamento dall'Unione Europea**. Per lunghi tratti, in realtà, verranno sfruttate infrastrutture già esistenti, connettendole poi tra loro attraverso nuovi percorsi d'allacciamento. In Italia, per esempio, è previsto che venga sfruttato il raccordo



■ Il tracciato dell'autostrada Adriatico-Ionica



■ Uno scorcio del porto di Durazzo

già esistente RA 13, al confine con la Slovenia e collegato all'autostrada A3 del Paese balcanico. Per quanto riguarda l'Albania, è già stato completato parte del corridoio che verso nord conetterà il Paese al Montenegro, mentre devono ancora essere realizzate altre parti della dorsale, come il Fier Bypass (per il quale il governo albanese sosterrà investimenti per 60 milioni di euro), 22 chilometri di asfalto che congiungeranno la parte terminale della superstrada da Durazzo in corrispondenza di Mbrostar e quella che riparte verso sud, in direzione Valona.

Il Corridoio Blu rappresenta comunque soltanto parte di un disegno molto più ampio che, negli intenti delle autorità locali, farà da cartina di tornasole per progetti di collegamento regionale destinati a rendere il Paese porta privilegiata per accedere da ovest ai Balcani, nel tentativo di intercettare i traffici provenienti dall'Estremo Oriente attraverso il Canale di Suez. Tra questi rientra in primo luogo il rafforzamento del porto di Durazzo; qui, poche settimane fa, l'Autorità Portuale (Apd) ha approvato definitivamente due progetti di rafforzamento dell'infrastruttura: il primo riguarda l'aumento della profondità nel bacino e nel canale d'ingresso, mo-

WEB

Il sito internet dell'Autorità Portuale di Durazzo



■ Il porto di Durazzo si propone come punto di smistamento delle merci in arrivo dal Canale di Suez e destinate al resto d'Europa

difica che consentirà il transito in porto di natanti di maggiore stazza, il secondo è invece relativo alla realizzazione di un nuovo molo d'attracco previsto nell'area nordest. Verrà poi creata una nuova tratta ferroviaria tra Durazzo e Hani i Hotit - cittadina di confine con il Montenegro - che collegherebbe in questo modo il porto ampliato con il nord dello Stato. Sono inoltre previste la realizzazione dell'asse stradale Nord-Sud, parte integrante della dorsale Adriatico-Ionica, la strada Milot-Morine al confine con il Kosovo, il collegamento Est-ovest che rientra nel Corridoio 8 e il rafforzamento dell'aeroporto Internazionale Nënë Tereza nella capitale Tirana. Proprio dallo scalo intitolato alla fondatrice delle Missionarie della Carità, il prossimo 17 dicembre Volotea avvierà un nuovo collegamento bisettimanale con Verona, effettuato con un Boeing 717 da 125 posti. A testimoniare il forte legame anche commerciale con l'Italia, il 20 febbraio scorso all'interno dell'area pubblica del terminal della capitale ha inoltre aperto i battenti uno store a marchio Conad.

Novità importanti sono arrivate anche sul fronte dell'energia, con l'Unione Europea che, nel corso dell'incontro a Vienna del luglio scorso tra i Ministri dell'Energia dei Paesi balcanici, ha garantito il supporto finanziario di 200 milioni di euro per sostenere diversi progetti pre-identificati che hanno un valore complessivo di oltre 600 milioni in Serbia, Montenegro, Macedonia, Kosovo, Albania e Bosnia. Tra essi, dieci in tutto, **spicca la realizzazione di una linea elettrica di interconnessione da 40 Kw tra Albania e Macedonia, con inizio dei lavori previsto nel 2016**, non appena verrà ultimata la linea di interconnessione già in fase di ultimazione tra Albania e Kosovo. Infine, qualche novità di rilievo potrebbe arrivare nel corso della prossima Conferenza di Parigi, prevista nel 2016. **Tirana è interessata al gasdotto Adriati-**

WEB

L'aeroporto internazionale Nënë Tereza (Tia)

WEB

Il portale della macroregione Adriatico-Ionica

co-ionico (IAP) che proprio nel territorio nazionale si allaccerà al gasdotto trans-Adriatico (Tap), infrastruttura considerata strategica in particolare dall'Italia. A partire dal 2019, attraverso Tap verrà portato verso l'Europa centrale il gas naturale del giacimento Shah Deniz II, in Azerbaijan. La biforcazione IAP, invece, dovrebbe trasportare parte del medesimo gas azero verso Bosnia e Croazia. Il canale per il finanziamento di tali progetti legati all'energia dovrebbe essere il Western Balkan Investment Framework (Wibf). ■

commerciale.tirana@esteri.it



■ In verde, il percorso previsto per il gasdotto IAP

WEB

Il sito della Western Balkan Investment Framework



■ Posa del tubo che porterà il gas dall'Albania all'Europa Centrale



LA SVEZIA VA VELOCE, ENTRO FINE 2017

VIA AL PROGETTO PER L'AV

Stoccolma, Malmö e Göteborg, le principali città svedesi, saranno collegate da una linea ferroviaria ad alta velocità. Entro il 2017 arriverà il piano, in project financing, da realizzare nei prossimi 20 anni. Un progetto aperto sia all'iniziativa privata sia pubblica, con un fabbisogno di 5,2 miliardi di euro per le prime tratte

La Svezia si è messa al lavoro per realizzare una rete ferroviaria ad alta velocità che vedrà la luce nei prossimi vent'anni. La svolta è implicita nella recente manovra correttiva alla legge di bilancio 2015 (Spring Fiscal Policy Bill), che il Governo svedese ha presentato al Parlamento nell'aprile scorso e che è poi stata approvata in luglio. Nella manovra viene fatto un riferimento specifico al tema degli investimenti in nuove infrastrutture ferroviarie nel Paese, con un chiaro cenno alle linee ultra-veloci.

Le tratte ferroviarie in questione dovrebbero consentire di raggiungere una velocità massima di 320 km/h - analogamente a quanto avviene già oggi in Italia - collegando Stoccolma a Göteborg in due ore (oggi se ne impiegano tre), mentre a lavori ultimati per coprire la distanza di circa 615 chilometri che separa Malmö dalla capitale sarebbero necessarie soltanto due ore e mezza, a fronte delle 4 ore e 20 minuti necessarie oggi.

Nei piani del Governo, inoltre, tale iniziativa dovrebbe innescare un circolo virtuoso in grado di far crescere il settore dell'edilizia privata, creare nuova occupazione e, più in generale, aumentare il benessere nelle aree lungo il tracciato. La fase di studio del progetto è stata affidata alla National Negotiation on Housing and Infrastructure, che entro fine dicembre 2017 dovrà presentare al Governo una relazione finale. Nei propositi dei promotori, il tracciato ferroviario ad alta velocità dovrebbe vedere la luce intorno al 2035 e portare di riflesso la costruzione di oltre 100.000 nuove abitazioni. Per quanto riguarda la sostenibilità finanziaria dell'iniziativa, l'obiettivo è di procedere con un project financing di cui facciano parte sia imprese private sia enti pubblici come comuni, regioni o municipalità locali attraversati o lambiti dalle nuove infrastrutture, nonché società pubbliche.

Una volta che il lavoro di studio della National Negotiation sarà ultimato, si procederà a stendere un accordo tra tutti i soggetti che avranno manifestato interesse per partecipare finanziariamente alla realizzazione del progetto. Tale intesa stabilirà sia



■ Il tracciato previsto per la ferrovia Mäljarbanan

WEB

Il sito della National Negotiation

chi finanzia le infrastrutture nelle tre grandi città incluse nel progetto (Stoccolma, Malmö e Göteborg) sia chi si accollerà i costi per la realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità che le congiungerà. Verrà infine deciso nei dettagli il tracciato del percorso e i luoghi destinati a ospitare le nuove abitazioni.

I due progetti più importanti attualmente in fase di implementazione sono l'Ostlanken e il Mäljarbanan, entrambi destinati a diventare parte integrante delle linee ad alta velocità. Il primo consiste nella realizzazione di una nuova linea a doppio binario per treni veloci, nella parte sudorientale della Svezia. La nuova ferrovia correrà da Järna verso sud ovest fino a Linköping, sarà completamente operativa a partire dal 2028 e si estenderà per circa 155 chilometri. Secondo l'ultima stima tracciata nel 2013, gli investimenti

WEB

La manovra correttiva di Bilancio 2015



WEB

L'Ente dei Trasporti svedese

Il sito delle Ferrovie - svedesi

complessivi previsti per realizzarla ammontano a 35,5 miliardi di corone svedesi, corrispondenti a quasi 3,7 miliardi di euro. Mäljarbanan prevede invece il raddoppio da due a quattro binari della linea ferroviaria di collegamento tra Tomtebodav e Kallhäll, a nordovest di Stoccolma. In questo caso, l'intervento avverrà lungo 20 chilometri di linea ferroviaria, per un investimento che nel corso dello scorso anno era stato stimato in 13,9 miliardi di corone svedesi (1,5 miliardi di euro). Anche in questo caso, l'infrastruttura è destinata a diventare nel tempo parte integrante della linea ad alta velocità che conetterà le tre principali città del Paese.

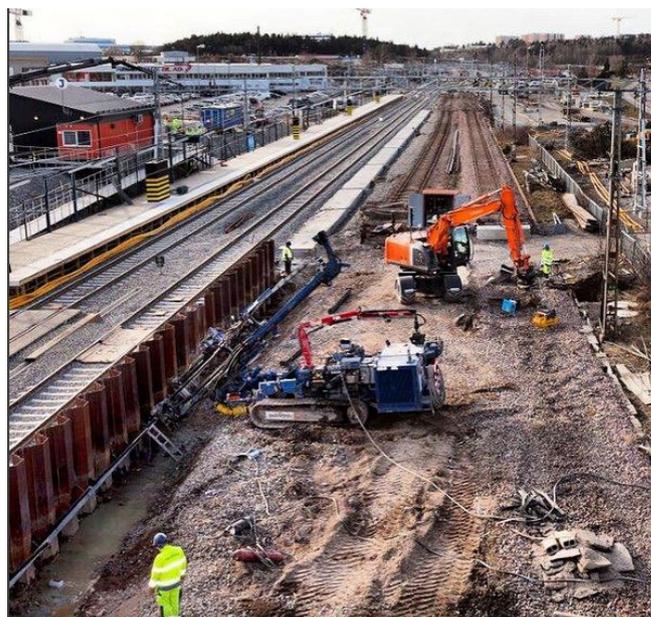
Lo studio relativo all'Alta Velocità rappresenta tuttavia soltanto la punta dell'iceberg di un ben più ampio piano di ammodernamento ferroviario che la Svezia ha deciso di intraprendere. Non a caso, Stoccolma ha ormai deciso di destinare somme importanti per cercare di riportare il servizio ferroviario al passo con i tempi dopo che negli ultimi anni è stato oggetto di numerose critiche per i disservizi causati all'utenza. Solo per l'anno in corso sono stati stanziati investimenti per 620 milioni di corone (circa 66 milioni di euro) che serviranno per effettuare interventi di manutenzione straordinaria; tale cifra raddoppierà a partire dal 2016. Un budget che servirà per intervenire su un materiale rotabile non più al passo con i tempi, se si pensa che Trafikverket - l'ente svedese competente in materia di trasporti - ha stimato che sarà necessario sostituire in tempi relativamente brevi circa la metà delle rotaie già posate, per evitare fenomeni d'usura che potrebbero causare il deragliamento dei convogli. L'estensione delle linee ferroviarie che necessitano di manutenzione urgente è stata calcolata in circa 1.200 chilometri (tra l'8% e il 9% della rete nazionale), di cui 600 con carattere di immediatezza.



■ Un convoglio di SJ, società che gestisce la rete ferroviaria svedese

WEB

Il programma di riforme al 2020



■ I lavori per realizzare la ferrovia Mäljarbanan

WEB

Il progetto Ostlanken

WEB

Il progetto Mäljarbanan

Quel che è certo è che la situazione delle ferrovie nel Paese è ormai diventata una priorità. Di recente, lo stesso Ministro delle Infrastrutture, Anna Johansson, ha ammesso che servirà molto tempo per ripristinare lo standard ottimale delle ferrovie svedesi, poiché la manutenzione della rete è stata procrastinata nel tempo e soltanto ora, con l'attuale Governo, si starebbe affrontando seriamente la questione. ■

trade.stockholm@esteri.it



ABN AMRO SBARCA IN BORSA TRA INCOGNITE E RISCHIO SCALATA

A tirare le fila della privatizzazione di Abn Amro, terza banca olandese che vale 16 miliardi di euro, saranno Deutsche Bank, Morgan Stanley e Abn Amro stessa. Il Ministro delle Finanze, Jeroen Dijsselbloem, sta pensando alla possibilità di introdurre un meccanismo anti scalata per evitare di ripetere quanto accaduto nel 2007

Dopo la nazionalizzazione avvenuta nel 2008, Abn Amro si prepara a tornare progressivamente privata. L'attuale istituto è ciò che rimane di Abn Amro Holding Nv, un autentico gigante del settore che nel corso del 2007 venne acquisito, scisso in più asset e infine spartito tra una cordata di banche internazionali formata da Royal Bank of Scotland (Rbs), Santander e Fortis. Un takeover da circa 71 miliardi di euro che le cronache di quei mesi descrissero come **l'operazione più grande di questo tipo mai vista nel comparto bancario**, che tuttavia - con lo scoppio della crisi finanziaria l'anno successivo - ebbe conseguenze drammatiche sia per Rbs sia per Fortis. Proprio da quest'ultima, nell'autunno del 2008 il Governo olandese decise di rilevare per 21,66 miliardi di euro gli asset che la banca belga deteneva in Olanda, inclusi quindi quelli che solo 12 mesi prima erano passati di mano con lo 'spezzatino' e valutati 24 miliardi. Venne così ricostruita Abn Amro, concepita in questa sua seconda esistenza come una banca più piccola e focalizzata prevalentemente sul business domestico. La guida operativa del neonato istituto venne infine affidata a un ex Ministro delle Finanze, Gerrit Zalm, che ne è tuttora al timone e che l'ha traghettata in pochi anni fuori dalle secche.

Prevista entro la fine dell'anno, la privatizzazione avverrà attraverso un processo di quotazione sull'Euronext di Amsterdam. L'operazione consentirà alla Netherlands Financial Investments



■ Gerrit Zalmi è alla guida di Abn Amro dal 2008

WEB

[Il sito della Netherlands Financial Investments](#)

(Nlfi) - holding pubblica controllata dal Ministero delle Finanze a cui attualmente fa capo la totalità delle quote azionarie della banca - di cedere sul mercato una partecipazione complessiva tra il 20% e il 30%. Per poi procedere con più calma, nei prossimi anni, a dismettere anche la parte restante.

Da questa prima dismissione, considerato che il valore di libro complessivo ammonta a circa 15,9 miliardi di euro, il Governo olandese dovrebbe ricavare una cifra vicina ai cinque miliardi. Un incasso che giungerà a conclusione di un lungo iter avviato nel 2013 e più volte procrastinato per via delle condizioni non favorevoli sul mercato. Nel maggio scorso, il Ministro delle Finanze, Jeroen Dijsselbloem, aveva inviato alla Camera dei Deputati una lettera per delineare la strategia del processo di privatizzazione, fugando i timori di un ritardo sine die innescati dalla sua decisione, a fine marzo, di sospendere la vendita di Abn Amro a un momento più favorevole. Tale sospensione sarebbe stata invece una mossa tattica dettata da divergenze con il management della banca e, soprattutto, dalla necessità di chiarire all'interno del Ministero obiettivi e modalità della vendita.

Ad accompagnare il processo nella fase più calda, nel ruolo di advisor ci saranno una trentina di istituti di credito internazionali. Nell'inverno scorso c'è già stata una prima preselezione di 26 banche, **tra le quali figurano anche Mediobanca e Intesa Sanpaolo.** Poche settimane fa, inoltre, Nlfi ha annunciato la selezione di altri tre istituti che avranno un ruolo ancora più strategico, vale a dire quello di coordinare l'azione delle altre banche coinvolte. La scelta è caduta sulla stessa Abn Amro, sul colosso tedesco Deutsche Bank e sulla statunitense Morgan Stanley. Il processo proseguirà con la selezione delle banche che svolgeranno le funzioni di bookrunner e co-lead manager.

Con la quotazione, il Governo punta a rientrare il



■ Il Ministro delle Finanze olandese, Jeroen Dijsselbloem ha deciso di privatizzare parzialmente la terza banca del Paese, Abn Amro

più possibile dell'ingente salvataggio effettuato nel 2008. Inoltre, il Ministero delle Finanze conta di farlo nelle condizioni finanziarie più favorevoli, considerato l'attuale andamento positivo della Borsa di Amsterdam. Ciononostante, la stampa locale continua a mostrarsi perplessa e a credere che recuperare dalla dismissione totale dell'asset la cifra di 15 miliardi potrebbe già definirsi un successo.

Considerando che la dismissione delle quote pubbliche avverrà in tempi diversi, per evitare il ripetersi di quanto accaduto nel 2007 Dijsselbloem ha inoltre delineato un sistema articolato di protezione dal rischio di scalate ostili, in modo che l'Nlfi possa mantenere la presa sulla banca e incidere sulle scelte strategiche anche nel caso in cui la quota dovesse scendere al di sotto del 50%. Lo schema prospettato prevede la **costituzione di un trust che, in caso di scalate ostili, congelerebbe i diritti di voto dell'azionista indesiderato**, lasciando il tempo al management per valutare rischi e opportunità dell'eventuale acquisizione. Per poter funzionare, il meccanismo prevede tuttavia una quota governativa non inferiore al 30% della banca.

Tali decisioni confermano dunque l'approccio cauto che le Autorità olandesi stanno adottando per gestire la partita, come del resto appare evidente dal fatto che il Ministero ha deciso di avviare l'Ipo senza impegnarsi su tempi e senza ancora ufficializzare nel dettaglio la dimensione della quota azionaria che metterà sul mercato. Non solo: nella lettera del maggio scorso alla Camera dei Deputati, Dijsselbloem non ha neppure escluso una soluzione privata dopo l'Ipo, vale a dire una cessione diretta di quote azionarie a privati. Se effettivamente intrapresa, quest'ultima soluzione dovrà comunque essere subordinata ad alcune

condizioni imprescindibili, tra cui la presenza di un partner finanziario straniero gradito al Governo, un prezzo ritenuto soddisfacente dal Ministero e, non ultima, la tutela degli interessi degli stakeholders coinvolti. ■

tradeoffice.denhaag@esteri.it



■ Il quartier generale di Abn Amro ad Amsterdam

WEB

Il portale di Abn Amro 



TANTE SCOMMESSE PER ESSERE PONTE TRA INDIA E CINA

Le progressive aperture della giunta militare stanno creando crescenti opportunità d'investimento per le imprese internazionali. I settori più interessanti nell'ex Birmania sono quelli dello sfruttamento delle risorse naturali, delle infrastrutture e del near reshoring

Sfruttamento delle risorse naturali, sviluppo delle infrastrutture e delocalizzazione produttiva. Sono questi i tre settori che attualmente in Myanmar offrono maggiori opportunità d'investimento alle imprese italiane interessate a espandere l'attività nell'area del Pacifico. L'ex Birmania è oggi il secondo Paese dell'Asean - l'associazione che riunisce le nazioni del sudest asiatico - per estensione territoriale (676.578 chilometri quadrati) e stando all'ultimo censimento effettuato nel 2014 conta una popolazione di poco inferiore ai 51 milioni di abitanti.

La prima e più evidente ragione è di carattere geografico, poiché il Paese **gode di una posizione invidiabile confinando con India e Cina, due mercati in forte espansione e con una straordinaria rilevanza dal punto di vista del commercio e delle attività produttive.** Vi sono poi una serie di considerazioni di carattere macroeconomico che ne mettono in rilievo lo stato di salute generale. Ad esempio, una recente ricerca dell'*Asian Development Bank* ha rilevato come il Pil birmano sia cresciuto nel 2014 del 6,8% e come le stime prevedano un'ulteriore crescita costante tra il 7% e l'8% fino al 2030. Solo di poco più prudenti sono le aspettative del Fondo Monetario Internazionale, secondo il quale la crescita dell'ultimo anno fiscale avrebbe toccato il 6,5%, mentre nel medio termine il prodotto interno lordo dovrebbe progredire di circa il 7% ogni anno. McKinsey ha invece invitato

a non sottovalutare il potenziale del Paese, soprattutto per via del fatto che circa metà della popolazione ha meno di 27 anni ed è piuttosto alfabetizzata; inoltre, entro i prossimi quindici anni il prodotto annuo pro capite è destinato a salire intorno a 5.000 dollari statunitensi, dai circa 900 odierni.

I cambiamenti in atto da quasi un lustro in un Paese che è rimasto per circa cinquant'anni sotto il controllo di un regime militare ininterrottamente al potere dal 1962 sono comunque evidenti: sono state realizzate reti di telefonia mobile, numerose multinazionali - in particolare nel settore dei beni di consumo - hanno aperto i battenti e ogni giorno nascono nuove start-up che mostrano una ritrovata dinamicità dell'imprenditoria. La rapida evoluzione della situazione politica e la progressiva apertura del Paese hanno provocato effetti significativi sulla crescita economica e sulle relazioni commerciali con il resto del mondo. Le criticità, tuttavia, come ha messo in rilievo a inizio settembre un articolo del *Financial Times*, restano ancora evidenti sia nel settore delle infrastrutture (in particolare per quanto riguarda l'inaffidabilità della rete elettrica) sia in quello dei servizi sociali, ancora largamente insufficienti. A ciò si aggiunge che diverse attività risultano ancora limitate per via delle sanzioni statunitensi (quelle europee sono state definitivamente rimosse nell'aprile 2013), in vigore da anni nei confronti di personaggi e istituzioni di primo piano.



■ La sede della World Bank a Washington

Di contro, l'impegno da parte del Governo per favorire lo sviluppo, la crescente presenza di investitori stranieri soprattutto asiatici e il massiccio intervento messo in atto negli ultimi anni da istituzioni finanziarie internazionali come la World Bank e l'International Finance Corporation (queste ultime due hanno di recente stanziato un piano triennale di aiuti da 2,6 miliardi di dollari), Imf e Asian Development Bank, oltre che da agenzie bilaterali di sviluppo come la Jica giapponese che ha assunto impegni per un miliardo di dollari Usa all'anno, suggeriscono che per imprenditori interessati a investire in questa parte del mondo i tempi siano ormai maturi per un possibile impegno concreto nel Paese: ora gli spazi di manovra sono infatti maggiori, mentre nei prossimi anni è prevedibile attendersi una concor-

WEB

Il sito dell'Asian Development Bank



WEB

Il portale della Jica giapponese



Le esportazioni di giada dal Myanmar superano gli 8 mld dollari/anno

renza crescente.

Tra i settori in cui si concentrano le opportunità d'investimento più interessanti, come detto, spicca quello dello sfruttamento di risorse naturali. **Il Myanmar è infatti ricco di gas naturale, acqua, foreste e risorse della pesca, ma anche di petrolio, pietre preziose (su tutti rubini e giada per la quale le esportazioni annue sono superiori a 8 miliardi di dollari) e svariate risorse minerarie.** Le risorse energetiche vengono al momento prevalentemente esportate, ma in prospettiva dovranno riuscire ad alimentare il crescente fabbisogno del Paese nel corso di una prevedibile fase di sviluppo industriale e urbanistico. Notevoli sono anche le risorse idriche, che potrebbero sostenere uno sviluppo significativo sia della produzione agricola che dell'energia idroelettrica. Vi sono, infine, ulteriori opportunità nell'approvvigionamento di legname - in particolare il pregiato teak - e prodotti dell'acquacoltura.

Per quanto riguarda invece lo sviluppo delle infrastrutture, la priorità viene data alle pipeline che garantiranno il trasporto di gas naturale, a nuove centrali in grado di accelerare produzione e conduzione di energia elettrica, ad acquedotti che consentano di gestire e trasportare le acque, a stabilimenti in cui avviare la produzione di cemento e acciaio. Inoltre, occorrerà mettere in cantiere un piano per migliorare ed estendere la rete stradale, i porti e gli scali aeroportuali. Un progetto ambizioso insomma, per mettere in moto significativi investimenti che tuttavia le maggiori istituzioni finanziarie internazionali si sono dette in parte disposte a coprire. Il responsabile della Banca Mondiale per il Myanmar ha dichiarato poche settimane fa che è in corso di definizione un programma di elettrificazione del Paese destinato a coprire il 100% del territorio entro il 2030 (dal 30% attuale), con una spesa prevista, solo per la parte di distribuzione e, in minima parte solo per la generazione di energia elettrica, di 5,6 miliardi di dollari.

Una terza opportunità può essere rappresentata dal cosiddetto



Il Myanmar ha il vantaggio geoeconomico di confinare con l'India e Cina

fenomeno del 'near reshoring' ([vedi Newsletter 8/2015](#)), ossia il parziale riavvicinamento in patria di alcune attività manifatturiere che in precedenza erano state delocalizzate. Considerata la crescita del costo del lavoro nei tradizionali Paesi di delocalizzazione produttiva, primo tra tutti la Cina, numerose aziende internazionali stanno spostando o stanno diversificando la propria attività su altri Paesi del sudest asiatico, come Vietnam e Cambogia. Il Myanmar, facendo leva sulla competitività dei costi della manodopera e su uno zoccolo duro di fascia giovane della popolazione attiva, sarà con ogni probabilità una delle destinazioni maggiormente appetibili nel prossimo futuro dalle aziende del settore manifatturiero già presenti nell'area, ma anche da nuove imprese che si affacciano per la prima volta a oriente. Diverse società di nazioni confinanti stanno già valutando l'opportunità di trasferire le rispettive attività produttive in questo Paese, in modo da poter usufruire di agevolazioni tariffarie verso l'Unione Europea previste per i prodotti 'Made in Myanmar'.

Si segnala inoltre che nell'ambito del progetto *Fostering pro-poor and inclusive MSMEs development in Myanmar* Unido, in collaborazione con il Ministero dell'Industria in Myanmar e dell'Ambasciata d'Italia a Yangon sta organizzando, il 16 e 17 dicembre prossimi, una tavola rotonda focalizzata sulle opportunità settoriali, investimenti e sullo sviluppo dell'imprenditoria giovanile e femminile in Myanmar. ■

commerciale.yangon@esteri.it

WEB

Il Ministero del Commercio birmano



I PROGETTI EMIRATINI RIPARTONO

CON IVA E TASSE SULLA BENZINA

La deregolamentazione dei prezzi dei carburanti decisa a fine luglio dagli Emirati Arabi consentirà solo nel 2015 di risparmiare 1,85 miliardi di dollari e di far calare il deficit. Allo studio ci sono anche l'introduzione dell'Iva e di una tassa sulle imprese. Si apre così una nuova fase che potrebbe rimettere in moto i grandi progetti infrastrutturali

Nell'ultima settimana di luglio, con una decisione soltanto accennata nel corso dei mesi precedenti, gli Emirati Arabi Uniti hanno ufficializzato e poi attuato una sostanziale deregolamentazione dei prezzi del carburante.

In virtù di tale decisione, a partire dal primo agosto scorso i prezzi del petrolio sono infatti stati collegati all'andamento del mercato a livello globale e verranno fissati nel corso di apposite riunioni mensili da un organo ad hoc, il 'Fuel Price Committee', che si riunisce ogni 28 del mese e assume decisioni valide per le quattro settimane successive. Di quest'organismo fanno parte, tra gli altri, i Ministri dell'Energia e delle Finanze, il Sottosegretario alle Finanze e gli a.d. di Adnoc Distribution e di Enoc (Emirates National Oil Company, l'omologa dell'Eni in Uae).

La mossa degli Emirati è in linea con le intenzioni del Governo di supportare l'economia nazionale riducendo i consumi di idrocarburi, oltre che di proteggere lo sviluppo e la conservazione delle risorse naturali. Questa strategia dovrebbe portare in effetti a una riduzione dei consumi di petrolio, a un efficientamento dell'industria e a una difesa delle riserve. In pratica, si tratterebbe di un tentativo di innescare nuovi trend rialzisti sui mercati globali del petrolio, ridando impulso all'oro nero che a metà luglio veniva venduto



■ Secondo uno studio commissionato dalle autorità emiratine, un treno produce tra il 70% e l'80% in meno di anidride carbonica rispetto a 300 camion equivalenti che occorrerebbero per trasportare un'analoga quantità di merci

WEB

[Il sito internet di Enoc](#)

a 52,21 dollari per barile, vale a dire oltre il 50% in meno rispetto ai 115 dollari a cui scambiava nel giugno dello scorso anno. Di qui, la decisione degli Emirati di correre ai ripari.

Gli Emirati Arabi sono oggi il terzo produttore di petrolio dell'Opec e detengono il 6% delle riserve note di oro nero. Come già accaduto alla fine dello scorso anno con i prezzi di acqua ed energia elettrica, saranno il primo Paese del Gcc (Gulf Cooperation Council) a rimuovere una parte consistente di quei sussidi che - fino a poche settimane fa - avevano tenuto i prezzi della benzina a livelli calmierati almeno per gli standard europei: 1,72 aed/litro (circa 0,42 euro).

Gli effetti immediati della deregolamentazione introdotta a fine luglio sono stati un incremento repentino del 24% del prezzo della benzina (da 1,72 a 2,14 aed) e una contestuale riduzione del 29% per il diesel (da 2,90 a 2,05 aed), combustibile che qui viene utilizzato prevalentemente per il trasporto pubblico e per quello di tipo industriale. Il che porta a credere che tale decisione possa consentire di tagliare in misura consistente i costi operativi per settori considerati nevralgici come l'industria e il trasporto navale di merci.

Secondo una prima stima, grazie alla riduzione dei sussidi al carburante il Governo emiratino potrà conseguire un risparmio di 1,85 miliardi di dollari nel solo 2015, cifra che sale ulteriormente a oltre 5,5 miliardi includendo anche gli effetti della riduzione dei sussidi per acqua ed elettricità, con il conseguente calo del deficit di bilancio stimato per quest'anno al 2,3% (rispetto a un avanzo del 5% nel 2014).

La decisione di intervenire in maniera rapida e decisa su un settore nevralgico come quello dei carburanti è stata presentata essenzialmente come



WEB

Il portale del Gulf Cooperation Council

una concreta dimostrazione dell'impegno del Governo locale a favore dell'ambiente. In effetti, si tratta di una motivazione che ha fondamento in alcune recenti statistiche: l'ultimo studio della Banca Mondiale, per esempio, ha indicato negli Emirati Arabi il Paese più inquinato al mondo, con larga parte del fenomeno imputabile al traffico di automezzi. A sostegno di questa tesi, basti pensare che nel 2013 il settore dei trasporti ha emesso il 22% di tutti i gas serra nel Paese, pari complessivamente a 44,6 milioni di tonnellate di anidride carbonica. Sarebbe tuttavia sbagliato non collegare la riduzione dei sussidi all'andamento sfavorevole dei prezzi del petrolio, che ha pesato non poco sulle finanze di questo Paese, il cui Pil ne dipende per oltre il 40%.

Nonostante le dichiarazioni pubbliche effettuate periodicamente dai vertici economici degli Emirati nel tentativo di minimizzare l'impatto della congiuntura sfavorevole dei prezzi, appare piuttosto evidente come essa abbia severamente limitato sia la spinta per la diversificazione dell'economia del Paese sia le sue capacità di spesa. Il fenomeno interessa in particolar modo l'Emirato di Abu Dhabi, il più ricco poiché detiene gran parte delle risorse petrolifere del Paese, ma la cui economia dipende dal settore oil&gas per oltre l'80% e deve anche sostenere quelle degli Emirati meno sviluppati del Nord del Paese.

Nella stessa prospettiva va anche letta la notizia, ufficializzata nelle scorse settimane, secondo la quale il Governo guidato da Mohammed bin Rashid Al Maktoum dovrebbe finalizzare entro fine anno due disegni di legge per l'introduzione dell'Iva (attualmente solo le spese per hotel e ristoranti sono soggette al 16% di service and tourism fee) e, soprattutto, di una corporate tax. Si tratterebbe di



■ Mohammed bin Rashid Al Maktoum è alla guida dell'emirato di Dubai

una svolta epocale per il Paese che, in passato, aveva soltanto prospettato la possibile introduzione della tassazione sulle imprese salvo poi fare marcia indietro per i timori di una immediata perdita di competitività rispetto ai Paesi vicini.

In attesa di maggiore chiarezza su questi disegni di legge, il sistema economico emiratino sta entrando in una nuova fase che potrebbe essere caratterizzata anche da maggiori e più diffusi investimenti sia di natura manifatturiera sia nel trasporto pubblico attualmente appena sufficiente a Dubai (2 linee di metro, 1 di tram e un servizio di bus abbastanza ramificato), insufficiente ad Abu Dhabi (solo autobus e un progetto per metro e tram rimandato di anno in anno) e quasi assente nei restanti 5 emirati. **Non è escluso che possa anche avvenire lo sblocco di importanti gare, come per esempio quella per la fase due del progetto ferroviario Etihad Rail**, che più di tutte ha finora subito gli effetti deleteri sul bilancio dei bassi prezzi del greggio. La fase 2 prevede la realizzazione di 628 chilometri di ferrovie, mettendo in connessione Mussafah a Khalifa e Jabel Ali, fino ai confini di Oman e Arabia Saudita. Un ulteriore stadio dei lavori vedrà estendere ulteriormente la rete ferroviaria emiratina di altri 279 chilometri, connettendo Dubai a Fujairah, Ras Al Khaimah e Sharjah. ■

trade.l.abudhabi@esteri.it

WEB

Il sito del progetto Etihad Rail



■ Il tracciato previsto per la Etihad Rail



APRE I CANTIERI IL SUPERAEROPORTO MESSICANO DI SIR FOSTER

Entro il 2020 a Città del Messico nascerà il più grande scalo aeroportuale del Sud America, in grado di accogliere oltre 120 milioni di passeggeri in transito ogni anno e progettato dall'archistar inglese Norman Foster. Per realizzarlo sono stati stanziati oltre 10 miliardi di euro di opere e in queste settimane stanno partendo i primi bandi

In Messico è ormai tutto pronto per avviare i lavori che porteranno alla realizzazione del principale aeroporto del Paese, vale a dire il nuovo scalo internazionale di Città del Messico che sorgerà a est della capitale, all'interno della riserva naturale del Lago Texcoco. Il passaggio alla fase esecutiva del progetto - che una volta ultimato consentirà di decongestionare l'attuale scalo Benito Juárez International Airport - è stato sancito poche settimane fa dal Ministro per le Comunicazioni e i Trasporti messicano, Gerardo Ruiz Esparza, che ha ufficialmente comunicato il calendario dei prossimi bandi di gara relativi alla realizzazione del nuovo aeroporto.

Nel dettaglio, si tratta di **21 pacchetti di gare relativi a opere preliminari, infrastrutturali principali e di messa in funzione che hanno un valore di circa 95 miliardi di pesos (oltre 5 miliardi di euro)**. Il Ministro ha spiegato che la decisione di raggruppare le gare in pacchetti è stata assunta nel tentativo di ottimizzare tempi e costi, oltre che per ricevere proposte da imprese internazionali che possano vantare un'esperienza solida e in grado di combinare tecnologie all'avanguardia, qualità d'esecuzione e velocità nel portare a termine i lavori. Questi ultimi, nelle previsioni del Governo, dovrebbero essere ultimati entro ottobre 2020.

Per quanto riguarda le opere preliminari, i primi bandi sono stati pubblicati lo scorso 10 settembre e fino al 12 ottobre sarà possibile sottoporre le offerte per prendere parte alle gare. **Il primo bando in assoluto a vedere la luce riguarda sgombero, bonifica e successiva livellazione di 4,4 chilometri quadrati di terreno su cui sorgerà il nuovo scalo**, il cui costo complessivo è stimato in oltre dieci miliardi di euro (il 58% a carico del pubblico e il restante 42% grazie a finanziamenti privati). Una volta ultimato, l'aeroporto disporrà di tre piste (altre tre verranno realizzate in una fase successiva, con tempi e modalità ancora da definire) e grazie ai 120 milioni di passeggeri in transito che sarà in grado di accogliere ogni anno (quattro volte più del volume di transiti generato dall'attuale scalo in funzione nella capitale) diventerà il maggiore aeroporto dell'America Latina.



■ Un rendering dell'hub che accoglierà i passeggeri in transito al nuovo aeroporto di Città del Messico sotto una campata di vetro alta 100 metri

In novembre verranno poi pubblicati i bandi relativi alle opere di drenaggio delle acque meteoriche e reflue, di posa delle fondamenta del terminal e di costruzione di una sottostazione elettrica. Un mese più tardi sarà invece il turno dei bandi relativi alla costruzione delle tre piste, nonché della torre e del centro di controllo. Per quanto riguarda le opere infrastrutturali principali, i bandi saranno invece pubblicati tra marzo e giugno del prossimo anno e riguarderanno terminal passeggeri, terminal del carburante, porte di imbarco, linee di distribuzione del carburante, sistemi di aiuto alla navigazione (navaids), tunnel centrale e segnaletica.

La roadmap tracciata dal *Grupo Aeroportuario* - l'ente statale che coordina il progetto - prevede infine che tra luglio 2016 e aprile 2017 vengano pubblicati i bandi relativi alle opere di messa in funzione dell'aeroporto, tra le quali spiccano la realizzazione di una centrale per i vigili del fuoco, di alcuni edifici di supporto, delle arterie principali di accesso allo scalo, del centro intermodale di trasporto, dei parcheggi per i dipendenti e per il pubblico e del centro operativo.

WEB

[I 21 pacchetti di gare da assegnare](#)

WEB

[Il portale di Grupo Aeroportuario](#)



■ L'archistar Norman Foster (a sinistra) e il collega Fernando Romero al lavoro sul progetto dello scalo internazionale

Le specifiche tecniche di ogni bando verranno rese note al momento della pubblicazione, motivo per cui occorrerà tenere sott'occhio con frequenza il portale (<http://www.aeropuerto.gob.mx>) che le raggruppa. Per garantire la maggiore trasparenza possibile all'intero processo, le fasi di pubblicazione delle gare e di valutazione delle proposte saranno supervisionate dalla Segreteria della Funzione Pubblica. A ulteriore garanzia della trasparenza nel processo di assegnazione delle gare, il Ministero dei Trasporti messicano ha inoltre siglato in tempi recenti un accordo con l'Ocse per adottare le migliori pratiche internazionali in materia.

Tutti i processi di gara saranno aperti alla partecipazione internazionale, ma il Governo messicano ha fatto sapere da subito che cercherà di favorire le aziende locali. Ciò implica che - come ha precisato il Presidente della Camera Messicana dell'Industria dei Costruttori, Gustavo Arballo Lujan - si stia cercando di favorire la formazione di consorzi e alleanze che coinvolgano anche imprese messicane del settore, affinché queste ultime abbiano una possibilità concreta di partecipare alle gare e di aggiudicarsi diverse commesse.

Il nuovo aeroporto della capitale viene percepito come una grande opportunità per l'industria nazionale, che avrà così modo di sviluppare ulteriormente le proprie capacità e creare occupazione (le stime parlano di 160.000 nuovi posti di lavoro nella fase di costruzione e fino a 450.000 una volta che l'impianto sarà a regime). Rappresenterà una chance di rilancio anche dal punto di vista sociale, poiché a corollario della costruzione dell'infrastruttura verrà anche riqualificata un'ampia area della città attraverso la realizzazione di scuole, ospedali e negozi.

Firmato dall'archistar britannico Norman Foster in collaborazione con Fernando Romero Enterprise e Naco (Netherlands Airport Consultants), il nuovo scalo di Città del Messico - 555.000 metri

WEB

Il sito del Ministero dei Trasporti messicano

WEB

Il sito dell'Aeroporto Internacional de la Ciudad de México (Aicm)

quadrati in tutto - sarà formato da un unico grande terminal a forma di ragno. Disporrà di campate superiori a 100 metri (tre volte quelle di un aeroporto tradizionale) e avrà come elemento interno caratterizzante una scala monumentale ispirata all'architettura e all'antico simbolismo del Paese. ■

economico.messico@esteri.it

WEB

Il portale della Camera Messicana dell'Industria dei Costruttori



■ Il nuovo aeroporto avrà la forma di un ragno



IL GHANA PUNTA SUL SUPERHUB NEL GOLFO DI GUINEA

I gruppi MaersK e Bolloré investiranno 1,5 miliardi di dollari per rafforzare il porto di Tema, da dove ogni anno transitano l'85% delle merci in ingresso e in uscita dal Paese. L'obiettivo è di trasformare il primo porto ghanese in un punto di riferimento per il traffico via mare diretto anche verso gli altri Paesi africani

Se afferrì la testa del serpente, il resto è una semplice fune, recita uno dei più noti proverbi del Ghana. Il messaggio sottinteso invita ad affrontare i problemi in modo deciso, frontalmente, e riflette in sostanza quello che Accra ha deciso di fare per decongestionare il porto di Tema senza rinunciare alla sua strategicità. La più importante infrastruttura marittima del Paese - dalla quale transitano ogni anno circa l'85% delle importazioni e delle esportazioni nazionali - verrà infatti ulteriormente ampliata nei prossimi anni. Creato nel 1962 a circa 30 chilometri dalla capitale Accra, nel golfo di Guinea, oggi è gestito dalla Ghana Ports and Harbours Authority e ha un'estensione complessiva di 3,9 chilometri quadrati. Il porto dispone di aree aperte e coperte per lo stoccaggio di merci, tra cui un'apposita zona di 77.200 metri quadrati che viene adibita allo stoccaggio di contenitori, prodotti siderurgici e altre merci convenzionali. L'area di stoccaggio chiusa si compone invece di sei capannoni con una capacità di stoccaggio totale di 50.000 ton-

WEB

[Il sito della Ghana Ports and Harbours Authority](#)



■ La banchina principale del porto di Tema verrà notevolmente ampliata



■ L'aeroporto Kotoka di Accra verrà ampliato con un terzo terminal

nellate di merci. Il porto di Tema funge inoltre da punto nevralgico di raccordo per le merci di transito destinate a Burkina Faso, Mali e Niger, ed è soprattutto per via di questa funzione strategica che le autorità hanno deciso di affrontare nuovi e importanti investimenti che a lavori ultimati dovrebbero consentire di sfruttarne appieno le potenzialità. **Il progetto** - includendo anche l'ammodernamento delle infrastrutture viarie di collegamento - darà lavoro a circa 5.000 persone e **prevede la realizzazione di quattro nuove banchine in acque profonde, un canale d'accesso in grado di far transitare portacontainer di grande stazza, una diga frangiflutti e un collegamento ferroviario per il trasporto dei container.** E' inoltre contemplata la possibilità di realizzare ulteriori terminal per merci liquide e solide e terminali cargo.

L'ampliamento del porto impiegherà quattro anni di lavori, alla fine dei quali Tema si trasformerà a tutti gli effetti in un grande hub portuale di congiunzione tra l'Africa Occidentale e il resto del continente. Tra le opere più importanti previste, verrà rea-

WEB

[Il portale dell'aeroporto Kotoka](#)



lizzato un nuovo terminal per i contenitori che avrà una capacità iniziale di 3,5 milioni di teu (acronimo di *twenty-foot equivalent unit*, che è la misura standard di volume nel trasporto dei container). Le nuove banchine avranno un fondale di 16 metri e potranno ospitare fino a 17 gru per il carico e lo scarico delle navi.

Il via libera alla fase esecutiva del progetto è stato dato ufficialmente il 12 giugno scorso dal Presidente della Repubblica del Ghana, John Dramani Mahama, che ha controfirmato l'accordo per l'espansione del porto e il contestuale ammodernamento delle infrastrutture viarie per collegarlo all'entroterra. **Il contratto ha un valore di 1,5 miliardi di dollari** che verranno investiti da un consorzio partecipato dall'olandese Apm Terminals (che fa capo al gruppo danese di armatori AP Mller-MaersK), da Bolloré Africa Logistics (controllata dal gruppo francese Bolloré) e dalla stessa Gpha in joint venture con Meridian Port Services (Mps) di cui detiene il 30%, mentre il restante 70% appartiene alla Meridian Port Holdings (a sua volta joint-venture tra Apm e il gruppo Bolloré). In termini di quote partecipative, il gruppo transalpino e quello danese detengono ciascuno il 35%, mentre alla Ghana Ports & Harbour Authority fa capo il restante 30%. Le due aziende europee provvederanno anche al rifacimento dell'autostrada Accra-Tema (è previsto l'allargamento da quattro a sei corsie) e delle principali arterie d'accesso al porto. ■

commerciale.accra@esteri.it

WEB

[Il portale di Apm Terminals](#)



■ Una piantina che riassume i lavori previsti per rafforzare le infrastrutture del porto di Tema

WEB

[Il sito di Bolloré Africa Logistics](#)



■ Un'immagine panoramica del porto di Tema

DALL'ENERGIA AGLI AEROPORTI, LE OCCASIONI PER LE IMPRESE ITALIANE

L'ampliamento del porto di Tema è solo una delle operazioni infrastrutturali che il Ghana intende realizzare di qui ai prossimi anni. Tra le partite che potrebbero interessare le imprese italiane spiccano **la costruzione del terzo terminal all'aeroporto internazionale Kotoka di Accra** e la costruzione di due primary substation 2x20/26 Mva 5/5. Annessa alla costruzione delle due substation è inoltre prevista la realizzazione di una switching station del valore di 1,5 milioni di dollari. Per quanto riguarda la costruzione del terzo terminal, la Ghana Airport Company ha lanciato una richiesta di prestito da 230 milioni di dollari a un pool di banche (la locale Ecobank Ghana ne è capofila). Capitale e interessi, negli intenti dei promotori, verranno ripagati con gli introiti delle tasse aeroportuali, attese in costante crescita. D'altro canto, solo nello scorso anno il traffico passeggeri è cresciuto del 9,5%, mentre quello cargo è aumentato addirittura del 24,5%. **Altre opportunità di business potrebbero arrivare dalla fase esecutiva del progetto 'Electricity distribution system reinforcement and extension project'**, finanziato dalla Banca Africana di Sviluppo: **i bandi di gara saranno emessi tra settembre e febbraio del prossimo anno.** Nonostante l'economia del Paese sia in flessione, diverse imprese pubbliche come la Ghana Airport Company beneficiano di proventi autonomi per i propri progetti di espansione, derivanti dai servizi offerti. Altri progetti vengono invece finanziati da organismi internazionali.





600 MW DI FOTOVOLTAICO

PER AFFRANCARSI DALL'IDROELETTRICO

Alle prese con una scarsa piovosità che rischia di diventare cronica, il Paese punta a rendersi più indipendente dal comparto idroelettrico incrementando la produzione di energia fotovoltaica. La situazione critica delle finanze non consente ampi margini di manovra e per attrarre capitali esteri serve liberalizzare il settore

Il governo dello Zambia ha deciso di affrontare di petto la crisi energetica che si è verificata negli ultimi mesi, puntando in maniera decisa sull'energia fotovoltaica. Fino a oggi, il Paese ha ricavato da fonti idroelettriche oltre l'80% del suo fabbisogno energetico, ma la siccità dell'ultimo anno ha convinto il direttivo di Lusaka a imboccare la strada della diversificazione, che tuttavia - considerando la situazione non certo florida delle finanze locali - si prospetta tutt'altro che semplice.



■ Il lago Kariba fa da confine naturale tra lo Zambia e lo Zimbabwe

Tra i drammatici effetti della siccità che ha colpito nel corso dell'anno il Paese spicca in effetti un grave deficit di generazione elettrica che è all'origine dei sistematici blackout occorsi negli ultimi mesi. La stagione delle piogge - che grosso modo coincide con l'inverno dell'emisfero boreale - è stata caratterizzata da precipitazioni largamente insufficienti che hanno fatto calare del 40% il livello idrogeologico del fiume Zambesi. Quest'ultimo corre a sud del Paese, costituisce un confine naturale con lo Zimbabwe e bagna il Lower Zambesi National Park, tra le principali riserve naturalistiche locali.

WEB

[Il sito internet di Zesco](#)

La carenza di precipitazioni ha colpito uno dei Paesi nei quali si concentra la maggiore parte delle risorse idriche di questa regione del continente africano, rappresentate in gran parte dal lago Kariba, un gigantesco bacino artificiale da 5.400 chilometri quadrati (15 volte più grande del lago di Garda) creato all'inizio degli anni '60 con la costruzione dell'omonima diga a opera di



■ Il Presidente dello Zambia, Edgar Chagwa Lungu

un pool di aziende italiane. Il bacino di Kariba, oltretutto, viene anche largamente sfruttato per alimentare le attività minerarie - in particolare quelle legate all'estrazione di rame - che si trovano nella parte nordoccidentale del Paese.

La posizione ufficiale del Governo di Lusaka - riflessa da un comunicato ufficiale emesso in occasione del recente vertice dei Paesi del Sadc (Southern African Development Community) a Gaborone, nel Botswana - ha addebitato il fenomeno al riscaldamento climatico. In particolare, si va facendo strada l'ipotesi che all'origine del problema ci siano diversi connotati congiunturali legati agli sconvolgimenti climatici provocati dal fenomeno del Niño in Perù, che non a caso affligge ugualmente l'intera fascia del continente africano che si trova alla medesima latitudine.

Statisticamente, in Zambia si registra una stagione di siccità ogni dieci anni, ma a rischiare di rendere strutturale il problema ener-

WEB

[Il portale del Sadc](#)



getico concorre il progressivo aumento del consumo interno di elettricità causato sia dall'incremento delle attività economiche sia dall'intensificazione dei consumi privati, legata a sua volta all'estensione dell'elettrificazione a popolazioni che non ne disponeva.

Così, prendendo atto per tempo di una situazione che rischia di cronicizzarsi e cercando di porvi rimedio, il governo dello Zambia ha annunciato l'intenzione di **incrementare la produzione di elettricità di origine fotovoltaica, mettendo in preventivo di riuscire a originare una capacità complessiva di ulteriori 600 Mw attraverso un programma chiamato 'Scaling Solar'**. Quest'ultimo si propone di arginare il deficit energetico che attualmente è di circa 560 Mw. C'è tuttavia un problema di fondo non certo trascurabile con cui occorrerà fare i conti: la situazione critica delle finanze pubbliche zambiane non consente infatti di far gravare i costi di nuovi impianti elettrici direttamente sul bilancio dello Stato.

Ne consegue che l'unica possibilità di sviluppare il progetto è ricorrere a investimenti privati, anche se perché ciò avvenga occorre soddisfare due condizioni essenziali. La prima consiste nel modificare la legge che regola il mercato dell'energia (oggi di fatto nazionalizzato attraverso l'ente elettrico di Stato, la Zesco) autorizzando quindi i privati a produrre e a vendere energia elettrica. La seconda condizione, a sua volta legata al primo aspetto, consiste invece nell'aumentare il prezzo di vendita dell'energia elettrica. Al momento, le tariffe sono infatti regolamentate e prevedono un prezzo dell'energia particolarmente contenuto (circa 50 centesimi per Kw, ovvero meno della metà della media dei Paesi del Sadc). La coperta è tuttavia corta, dal momento che questa operazione è tutt'altro che agevole a livello politico, considerato l'impatto che in un anno elettorale potrebbe avere un aggravio consistente del costo dell'energia.

La soluzione? Secondo indiscrezioni, sarebbe allo studio una strategia di diversificazione su base reddituale. In altre parole, il Governo starebbe pensando a mantenere una tariffa calmiera-



■ La diga di Kariba venne costruita all'inizio degli anni '60 da un pool di aziende italiane

WEB

[Il portale dell'Idc zambiana](#)

ta per la popolazione povera, imponendo invece sensibili rialzi al resto della popolazione e all'industria energivora, compresa quella mineraria. In questa congiuntura, lo scorso 21 luglio il Governo ha annunciato la firma di un accordo tra l'Ifc (International Finance Corporation, braccio d'investimento della World Bank) e l'Industrial Development Corporation zambiano per sviluppare due impianti fotovoltaici da 50 Mw l'uno, che dovrebbero attivare investimenti privati. **Gli impianti verranno gestiti da imprese private selezionate con una aggiudicazione a gara, sulla base di una prequalificazione prevista entro fine ottobre.** ■

ambasciata.lusaka@esteri.it

WEB

[Il sito dell'Ifc](#)

WEB

[Il sito dell'International Finance Corporation](#)



■ La siccità rappresenta una delle principali piaghe del Paese



Le maggiori aggiudicazioni delle imprese italiane all'estero in settembre

Paese	Gara	Azienda	Valore
Cile e Thailandia	Fornitura di attrezzatura per impianti semisommersibili e servizi di perforazione geotermica	Trevi	~ 100 mln usd
Cile	Sviluppo di una condotta ad acqua	Saipem	~ 560 mln usd
Messico	Costruzione prima acciaieria di produzione acciai speciali per settore auto	Danieli	~ 350 mln usd
Kuwait	Fornitura di 28 aerei da combattimento Eurofighter	Finmeccanica	7-8 mld euro
Vari	Estensione del programma Ncirc Foc della Nato per la difesa da cyberattacchi	Finmeccanica	19 mln euro
Stati Uniti	Fornitura di 9.113 furgoni Ram ProMaster 2500 a United States Postal Service (USPS)	Fca	nd
Cina	Fornitura di attrezzature per produzione basamenti motori a jv Bmw/Brilliance China	Modelleria Brambilla	1,4 mln euro
Germania	Fornitura a Bmw di attrezzature per produzione testata nuovo motore	Modelleria Brambilla	0,5 mln euro
Regno Unito	Fornitura e supporto sistema automatico di riconoscimento targhe	Selex	nd
Perù, Colombia e Kuwait	Contratti di perforazione deep-onshore	Saipem	~ 250 mln usd

Fonte: elaborazione MF DowJones su dati comunicati dalle società



DATA	EVENTO	LUOGO	PROMOTORE	CONTATTI
10 - 11 ottobre 2015	Progetto Invest Your Talent in Italy: promozione presso "A2 International Education Fairs"	Istanbul (Turchia)	MAECI	dgsp1@esteri.it ; http://investyour.talent.esteri.it
12 ottobre 2015	Seminario di preparazione alla Missione imprenditoriale in Iran guidata dal VM Calenda	Vicenza	MiSE; Confindustria Vicenza	www.sviluppoeconomico.gov.it
13 ottobre 2015	Seminario di preparazione alla Missione imprenditoriale in Iran guidata dal VM Calenda	Torino	Confindustria; MiSE; Unione Industriali di Torino	www.sviluppoeconomico.gov.it
14 ottobre 2015	Road Show per l'Internazionalizzazione - Italia per le imprese	Novara	Cabina di Regia per l'Italia Internazionale	dgsp1@esteri.it
15 - 16 ottobre 2015	Missione ANCE	Praga (Repubblica Ceca)	ANCE	estero@ance.it
22 - 29 ottobre 2015	Missione imprenditoriale in Cile, Perù, Colombia e Cuba con partecipazione del Presidente del Consiglio e del VM Calenda	Santiago (Cile), Lima (Perù), Bogotá (Colombia), l'Avana (Cuba)	Presidenza Consiglio; MiSE	www.sviluppoeconomico.gov.it
24 -27 ottobre 2015	XXIV Convention Mondiale delle Camere di Commercio Italiane all'Estero (CCIE)	Trieste	Assocamerestero	ccie@ariestrieste.it
30 ottobre 2015	Road Show per l'Internazionalizzazione - Italia per le imprese	Forlì	Cabina di Regia per l'Italia Internazionale	dgsp1@esteri.it



DATA	EVENTO	LUOGO	PROMOTORE	CONTATTI
2 novembre 2015	Business Forum Italia-Bulgaria	Sofia (Bulgaria)	MAECI; Ambasciata d'Italia a Sofia	dgsp1@esteri.it
12 novembre 2015	Road Show per l'Internazionalizzazione - Italia per le imprese	Campobasso	Cabina di Regia per l'Italia Internazionale	dgsp1@esteri.it
28 - 30 novembre 2015	Missione imprenditoriale in Iran guidata dal VM Calenda	Iran	Confindustria; MiSE	www.sviluppoeconomico.gov.it
3 - 4 dicembre 2015	Missione ANCE	Bratislava (Repubblica Slovacca)	ANCE	estero@ance.it
16 dicembre 2015	Road Show per l'Internazionalizzazione - Italia per le imprese	Como	Cabina di Regia per l'Italia Internazionale	dgsp1@esteri.it

Newsletter online realizzata da MF Dow Jones News in collaborazione con la Direzione Generale per la Promozione del Sistema Paese. Ufficio I (Promozione e Coordinamento delle iniziative di internazionalizzazione del Sistema Economico) del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale.

Pubblicazione in formato elettronico.

Sede legale-contatti:

MF-DowJones News
Via Burigozzo, 5
20122 Milano
Tel. +39 - 0258.21.97.15

Redazione:

Oscar Bodini

**Collaboratori
di redazione del
MAECI:**

Cristiana Alfieri
Federico Bernardi
Paola Chiappetta
Matteo Corradini
Veronica Ferrucci
Sonia Lombardi

Direttore Responsabile:

Paolo Panerai

Responsabile della linea editoriale:

Nicola Lener

Grafica:

Elena Capelli
Arianna Cerri

È vietata la riproduzione, anche parziale o ad uso interno con qualsiasi mezzo, non autorizzata.

Per contattarci: <http://www.sistemapaese.esteri.it>
sostegnoimprese@esteri.it