



Internationalia

Marzo 2015



I quaderni di Internationalia / Supplemento al numero 3/2015 di Africa e Affari



#Ferrovie

Un settore in crescita in tutti i mercati emergenti

Africa subsahariana

**Posizionarsi,
perché è il futuro**

Paesi del Golfo / Asean

**Metro e alta velocità
per diversificare**

America Latina

**Merci e passeggeri
al passo con i tempi**

Maeci/Dgsp - Tavolo infrastrutture



D.R.F. FERROVIARIA ITALIA S.r.l.
COSTRUZIONI - GESTIONE RACCORDI E FORNITURE ARMAMENTO FERROVIARIO



COSTRUZIONI - GESTIONE RACCORDI E FORNITURE ARMAMENTO FERROVIARIO

Settori produttivi

Progettazione, costruzione, rinnovamento e risanamento
linee ferroviarie

Progettazione, costruzione, commercializzazione deviatori
ferroviari e componentistica

Gestione raccordi privati e servizi di manovra

Certificazioni

ISO 9001

ISO 14001

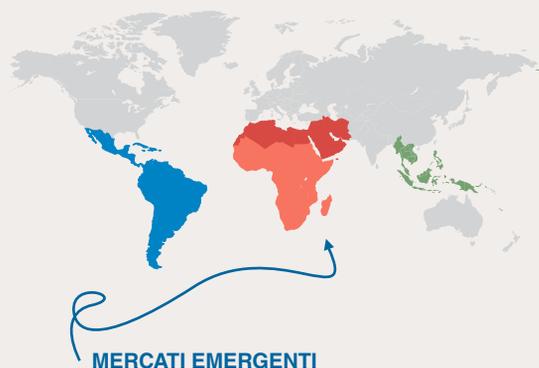
Attestato di qualificazione all'esecuzione di lavori pubblici

D.R. Ferroviaria Italia S.r.l. - Via della Repubblica, 45 - 54011 Albiano Magra (MS)
Tel: +39 (0) 187.413068 - Fax 413524 - E-mail: drferroviaria@libero.it

www.drferroviariaitalia.com

Indice

- 3 Guida alla lettura
- 4 Africa subsahariana
- 16 Nord Africa e Medio Oriente
- 27 America Latina
- 36 Sud-est asiatico



MERCATI EMERGENTI

- Africa subsahariana
- Nord Africa e Medio Oriente
- America Latina
- Sud-est asiatico



Guida alla lettura

Un settore di traino per emergere

Ferrovie e metropolitane vanno di pari passo con sviluppo economico e capacità di finanziare grandi progetti infrastrutturali. Anche per questo motivo, sono la cartina tornasole della reale crescita dei cosiddetti mercati emergenti. In questo Quaderno - realizzato da Internationalia con il contributo della DGSP del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale - vengono passate in rassegna quattro aree geografiche che sono già o saranno presto motori di sviluppo e che dunque offrono spazi di manovra per l'intera filiera italiana delle infrastrutture ferroviarie. Si parte con l'Africa subsahariana, regione che per il suo sviluppo demografico e per la presenza di economie ad alto dinamismo rappresenta un mercato già adesso e a maggior ragione nel prossimo futuro. Si passa quindi a Nord Africa e Medio Oriente (Mena) con i paesi del Golfo che indubbiamente grazie alla forza delle rimesse derivanti dagli idrocarburi stanno dando impulso a notevoli opere infrastrutturali, in particolare nell'ambito della mobilità urbana. Stesso discorso vale per l'America Latina, che dopo anni di crescita disordinata e di inurbamento ha ora bisogno di metropolitane e tranvie oltre che di ferrovie ad alta velocità. L'ultima sezione è dedicata ai paesi del sud-est asiatico (Asean), dove la spinta per una maggiore integrazione politica si sta traducendo anche in progetti di connessione regionale.

Direttore responsabile
Massimo Zaurrini

Direttore editoriale
Gianfranco Belgrano

Hanno collaborato
Céline Camoin,
Ilenia Romana Cassetta,
Michele Vollarò

Progetto grafico
Antonella Belgrano

Editore
Internationalia Srl
Registro degli Operatori
di Comunicazione
iscrizione del 26/04/2013
numero 23474

Stampa
PressUp Srl

In collaborazione con
il Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale (DGSP)

Chiuso in redazione
il 3 marzo 2015

Internationalia Srl
via Val Senio 25 00141 - Roma
tel. +39.06.8860492 / 92956629
fax +39.06.92933897
info@internationalia.org
www.internationalia.org

Supplemento al numero 3/2015
di Africa e Affari

Africa subsahariana



— QUADRO REGIONALE

Dopo anni di oblio, la nuova Africa all'alba di un risveglio ferroviario

Un settore pronto a rinascere. È questa la fotografia delle ferrovie in Africa subsahariana, dove il settore sta vivendo un rinnovato interesse soprattutto in quei paesi che, nell'ultimo decennio, hanno registrato le performance economiche più rilevanti.

Nei tre decenni passati, in seguito alla liberalizzazione economica sperimentata da molti Stati africani e grazie agli importanti miglioramenti apportati alla rete stradale della regione, la maggior parte delle ferrovie dell'Africa subsahariana non garantiva più ormai alcun vantaggio economico. Le uniche eccezioni a

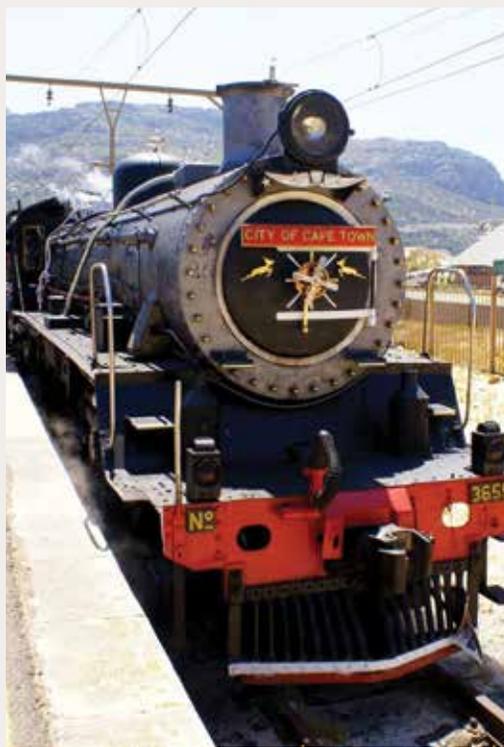
questa tendenza continentale erano rappresentate dal Sudafrica e da quelle linee che giocavano un ruolo insostituibile per l'economia, collegando i siti di estrazione mineraria ai porti dai quali salpavano i carichi destinati ai mercati internazionali. La sopravvivenza delle linee passeggeri ma anche del trasporto merci è stata a lungo messa a repentaglio dalla concorrenza su strada e di conseguenza, per anni, i governi africani si sono di fatto disinteressati del settore ferroviario, limitandosi a dare in concessione quei tronconi fondamentali per altre attività economiche o quei pochi che ri-

sultavano redditizi. Anche in questi casi, però, le migliorie apportate sono state pochissime, con interventi per lo più di manutenzione ordinaria. Tale situazione ha fatto sì che la maggior parte della rete ferroviaria a sud del Sahara, tranne alcuni rari casi, sia ancora quella di impianto coloniale costruita oltre cento anni fa. Nell'ultimo decennio, però, la tendenza si è invertita. Le necessità di una maggiore integrazione continentale - seguendo i progetti disegnati dall'Unione Africana - e altri elementi di quel nuovo profilo che sta caratterizzando ampie zone del continente, spingono verso una rinascita del settore e tale fermento, se oggi appare agli inizi, conoscerà nei prossimi tre decenni una crescita costante. Non a caso, negli ultimi due-tre anni, le ferrovie sono tornate prepotentemente nelle agende politiche dei governi africani.

A trainare nel medio e lungo periodo la rinascita del settore ferroviario ci sono almeno due importanti elementi ricollegabili al più generale sviluppo che sta interessando l'Africa: 1) il peso crescente del commercio interno e intraregionale, ovvero con altri paesi circostanti una delle quattro regioni dell'Africa subsahariana (Africa orientale, centrale, australe, occidentale); 2) l'inurbamento in continuo aumento, per cui sono sempre più gli africani che si spostano dalle campagne verso i centri urbani, con tutti i problemi che questo fenomeno comporta.

Ecco quindi che l'incremento degli scambi a livello regionale richiede nuovi progetti di connessione con i paesi vicini, stringendo relazioni che stanno diventando strategiche per i governi dei singoli paesi, per esempio tra quelli che hanno un accesso al mare e quelli interni, come tra Gibuti ed Etiopia o tra il Senegal e il Mali, con il secondo paese che assorbe un terzo delle esportazioni del primo. Oppure l'ambizioso piano di collegamento infrastrutturale ferroviario e viario tra Kenya, Rwanda, Uganda e Tanzania, paesi sempre più connessi fra loro a livello economico e impegnati in un'integrazione (anche politica) crescente.

Questo fattore costituisce un'importante novità nel quadro ferroviario africano, finora ancora molto legato allo schema di epoca coloniale che aveva concepito le ferrovie locali come mezzo per servire le zone di estrazione mineraria o per collegare le capitali e le aree di produzione agricola ai porti da dove i prodotti



prende la strada verso il centro coloniale. Dall'altro lato, sul fronte interno, la crescente inurbazione farà sì che in Africa aumentino le città con oltre un milione di abitanti sino ad avere vere e proprie megalopoli. Una realtà che sta già creando gravi problemi di viabilità e per la quale molti governi stanno già pensando alla costruzione di sistemi ferroviari urbani leggeri, metropolitane o tranvie. È il caso della Nigeria o dell'Etiopia ad Addis Abeba, ma nei prossimi 10 anni questo trend si espanderà ad almeno un'altra quindicina di importanti città e capitali a sud del Sahara. Le nuove linee serviranno anche a collegare i centri nevralgici delle capitali con le città satellite in progettazione negli immediati dintorni o con le nuove città del business e i distretti industriali messi in cantiere.

I due elementi sopra descritti, uniti a maggiori disponibilità finanziarie dei governi e al crescente interesse internazionale per il mercato africano del futuro, sembrano destinati a ribaltare completamente la fisionomia del settore ferroviario nel continente. ■

— R. Congo

Denis Sassou N’Guesso vola a Roma con Fs formazione e assistenza tecnica



L'incontro a Roma alla fine di febbraio tra il presidente della Repubblica del Congo, Denis Sassou N’Guesso, e il presidente del Consiglio dei ministri italiano, Matteo Renzi, è stato occasione per la firma di due importanti accordi di cooperazione, per lo sviluppo energetico in Congo con Eni e la formazione e l’assistenza tecnica in campo ferroviario con il gruppo Fs Italiane. In particolare il direttore generale della società ferroviaria congolese Chemin de Fer Congo-Océan (Cfco), Jean-François Coutin, ha siglato un memorandum d’intesa con l’amministratore delegato di Fs, Michele Mario Elia, che punta a garantire una maggiore cooperazione tra i due gruppi ferroviari per il supporto formativo alle attività di manutenzione della rete e alla fornitura di materiale rotabi-

le per la manutenzione. Il gruppo Fs Italiane offrirà inoltre la propria competenza tecnica, attraverso Italferr, per la revisione del Piano nazionale dei Trasporti della Repubblica del Congo. Italferr monitora già l’evoluzione del progetto di costruzione del quartiere di Kintélé, nei pressi della capitale Brazzaville, per il quale era stato siglato un memorandum d’intesa nel luglio 2014 durante la visita di Renzi in Congo. Il Gruppo Fs Italiane, infine, segue anche gli sviluppi dei piani per la linea ferroviaria Pointe Noire-Brazzaville.

Il gruppo Eni ha invece siglato un nuovo accordo strategico che mira ad aumentare la capacità elettrica nella parte settentrionale del paese africano portandola dagli attuali 300 a 450 megawatt. ■

— Senegal

Investimenti per 500 milioni di dollari per collegare Dakar alla Casamance

È pari a 500 milioni di dollari l'investimento promesso dal presidente senegalese Macky Sall per costruire una linea ferroviaria che colleghi la capitale del Senegal Dakar alla regione meridionale di Casamance, separata dal resto del paese dal Gambia.

L'annuncio è stato fatto nel corso di una visita in Casamance di Macky Sall, durante la quale il capo dello Stato ha detto di voler offrire anche incentivi agli imprenditori interessati a

investire nella regione, in particolare per sviluppare il settore turistico.

La ferrovia proposta - che collegherà Dakar con Ziguinchor, il capoluogo della Casamance - costeggerebbe il Gambia attraverso la regione orientale senegalese di Tambacounda.

Sall ha detto che sarebbe stato già concluso un primo studio di fattibilità relativo al progetto ma non ha aggiunto nessun dettaglio ulteriore in merito. ■

— Angola

Un programma promosso dal governo per sviluppare una rete da 10.000 km

Il ministro dei Trasporti dell'Angola, Augusto Tomás, ha annunciato l'intenzione del governo di Luanda di avviare nei prossimi quattro anni la costruzione di nuove linee ferroviarie destinate a interconnettersi con le tre già esistenti e realizzare così una rete estesa tra i 10.000 e i 10.600 chilometri che dovrebbe portare il paese ad avere un sistema completamente integrato a livello nazionale. Il costo complessivo è di circa 50 miliardi di dollari.

Tra le priorità indicate da Tomás figurano il raddoppio della linea tra Luanda e il bivio Bungo/Baia, il prolungamento della stessa ferrovia fino a Baia e un collegamento tra il

nuovo aeroporto internazionale in costruzione nei pressi della capitale e il centro della città. Secondo quanto riportano i media locali, particolare attenzione è stata data ai progetti previsti per la provincia di Luanda che dovrebbe permettere una maggiore mobilità di merci e persone. Il ministro ha poi fatto riferimento alla costruzione di una linea ferroviaria del nord per collegare Luanda, Uige e Mbanza Congo; la linea, in una fase successiva, dovrebbe arrivare fino al porto di Soyo e da lì, in prossimità della città di Luacano, connettersi con la ferrovia di Benguela, che termina al confine orientale vicino lo Zambia. ■

— Angola

La provincia di Cunene e la Namibia più vicine per stimolare il commercio

La provincia angolana di Cunene, e in particolare la località di frontiera di Santa Clara, saranno in futuro collegate da una ferrovia al territorio namibiano. Lo ha annunciato il governatore di Cunene, Antonio Didalewa.

Il nuovo ramo ferroviario, che dovrebbe portare a un potenziamento dei commerci tra le due aree frontaliere, è parte della più estesa ferrovia di Moçamedes, che attraversa anche

le province di Namibe, Huila e Cubango. Con 55 stazioni, si tratta della seconda maggiore ferrovia dell'Angola, dopo quella di Benguela. La costruzione del ramo di Santa Clara, ha specificato Didalewa, è parte del piano di sviluppo provinciale di Cunene, che costerà complessivamente circa 5,5 miliardi di dollari. L'Angola potrà utilizzare le risorse derivanti dalle rimesse petrolifere. ■

— Tanzania

Trl pronta a investire 100 milioni di euro per digitalizzare tutte le operazioni

La compagnia ferroviaria nazionale Tanzania Railways Ltd (Trl) ha avviato un ambizioso piano pari a oltre 100 milioni di euro per modernizzare le proprie infrastrutture e garantire un servizio migliore ai propri utenti. A dirlo è stato il presidente del consiglio d'amministrazione della società, Severine Kaombwe,

aggiungendo che i fondi dovrebbero essere concessi dalla Banca d'investimento della Tanzania sotto forma di prestito.

Il prestito servirà per digitalizzare tutte le operazioni della Trl, acquistare locomotive più moderne ed equipaggiare i treni con il sistema di posizionamento e navigazione satellitare civile Gps. La società punta in particolare sull'installazione del sistema Gps per offrire un servizio più efficiente agli utenti che utilizzano la rete per il trasporto di merci; in questo modo, infatti, essi potranno sapere in tempo reale dove si trovano le merci spostate via treno ed evitare, come accade ora, le frequenti perdite o sparizioni dei carichi. ■



— Tanzania

Da Dar es Salaam a Kigoma in Ppp, l'inizio dei lavori è previsto a ottobre

Dovrebbero cominciare quest'anno in Tanzania i lavori per una nuova ferrovia a scartamento standard - sul tracciato della Central Line - che dal porto di Dar es Salaam attraverserà l'intero paese da est a ovest fino alla città di Kigoma, sul lago Tanganika, passando attraverso la capitale Dodoma e con diramazioni verso Mwanza sul lago Vittoria.

A dirlo è stato il ministro dei Trasporti, Samwel Sitta, ricordando che il progetto sarà realizzato sulla base di un accordo di partenariato pubblico-privato (Ppp) del valore pari a 6,7 miliardi di euro (circa il 60% dell'intero bilancio statale previsto per l'anno 2014-15). Sitta ha

specificato che il governo tanzaniano ricorrerà agli accordi Ppp per la realizzazione dei numerosi megaprogetti infrastrutturali necessari per lo sviluppo del paese e la cui costruzione non graverà più interamente sul bilancio statale. In base alle intenzioni del governo, i lavori per la nuova ferrovia dovrebbero cominciare prima della fine di ottobre. Nei mesi scorsi il governo tanzaniano si era rivolto a una società canadese, la Canarail, per la preparazione del necessario studio ingegneristico - consegnato lo scorso settembre - che prevede tra le altre cose l'aumento dell'armamento dei binari dagli attuali 28 kg/m a 40 kg/m. ■

— Nigeria

Siglato l'accordo per la seconda fase della metropolitana leggera di Abuja

L'amministrazione del territorio della capitale federale nigeriana di Abuja ha siglato un accordo del valore pari a 627 milioni di euro con la China Civil Engineering Construction Corporation (Ccecc) per la seconda fase del progetto di realizzazione di una metropolitana leggera nella capitale nigeriana.

A segnalarlo sono i media economici nigeriani, ricordando che i lavori per la prima fase del progetto sono stati completati al 60%.

La nuova metropolitana leggera di Abuja, che dovrebbe essere aperta al pubblico entro la

fine del prossimo anno, servirà per collegare tra loro le municipalità di Garki Area 3, Wuse, Berger, Utako e Kubwa, consentendo secondo le previsioni il trasporto di circa un milione di passeggeri ogni giorno. ■



— Burundi/Tanzania

Investitori cercansi per trasportare il nichel di Musongati a Dar es Salaam

Il governo della Tanzania ha reso noto di aver attivato le procedure necessarie per avvicinare investitori privati interessati a un progetto sviluppato insieme al Burundi e consistente in una nuova ferrovia a scartamento standard che colleghi le città tanzaniane di Uvinza e Kigoma, nella parte occidentale del paese, con la miniera di nichel di Musongati, nella provincia sud-orientale di Rutana in Burundi.

A segnalarlo sono i media regionali, ricordando che il governo di Bujumbura aveva annunciato a inizio ottobre dello scorso anno l'avvio dell'estrazione di nichel presso il sito

di Musongati, con riserve stimate in circa 10 milioni di tonnellate. I due paesi hanno già siglato un accordo per la realizzazione dello studio preliminare di fattibilità della nuova ferrovia.

In base a quel che viene reso noto dai media locali, la ferrovia dovrà facilitare l'esportazione del nichel estratto a Musongati attraverso il porto tanzaniano di Dar es Salaam. Secondo il segretario permanente del ministero dei Trasporti tanzaniano, Shaaban Mwinjaka, la nuova ferrovia si estenderà su un tracciato lungo circa 200 chilometri e avrà un costo di circa 480 milioni di euro. ■

PAVIA e ANSALDO APRE il DESK AFRICA

Il nuovo Desk Africa assiste istituzioni internazionali e clienti italiani e stranieri interessati a progetti di investimento in Africa. Il Desk è collegato ad un network eccellente di studi legali locali. Operano nel Desk professionisti da anni attivi in questo mercato ed esperti di

- Costituzione e assistenza a fondi sovranazionali
- Creazione di agenzie multilaterali e meccanismi di garanzia
- Energia e reti di elettrificazione rurale
- Joint venture
- Appalti internazionali
- Contrattualistica commerciale internazionale
- Infrastrutture

Pavia e Ansaldo è uno studio legale italiano indipendente che svolge attività internazionale da oltre 50 anni. Presente a Milano, Roma, Bruxelles, Mosca, San Pietroburgo e Tokyo, offre assistenza in tutti gli ambiti del diritto d'impresa con 19 dipartimenti specialistici ed oltre 130 professionisti.

Il Desk Africa si aggiunge al Desk Germania, Spagna, Usa, Russia, Giappone ed Estremo Oriente, Turchia e Paesi Arabi.



PAVIA e ANSALDO
STUDIO LEGALE

Milano Roma Bruxelles Mosca San Pietroburgo Tokyo

www.pavia-ansaldo.com

— Etiopia

Un pacchetto di finanziamenti esteri per 389 km sulla linea Addis-Gibuti

Il governo di Addis Abeba ha concluso un accordo per un pacchetto di finanziamenti del valore complessivo pari a oltre 685 milioni di euro destinati al progetto di costruzione di una linea ferroviaria a scartamento standard da Awash a Weldia, sul corridoio infrastrutturale tra la capitale etiopica e Gibuti.

Secondo i media specializzati, il pacchetto prevede un prestito di sette anni del valore di oltre 350 milioni di euro da un gruppo di finanziatori di Europa, Africa, Medio Oriente e Stati Uniti. Un secondo prestito, da ripagare in 13 anni e del valore di circa 330 milioni di euro, è stato invece garantito dalle agenzie svedesi National Export Credits Guarantee Board (Ekn) e Eksport Kredit Fonden (Ekf) e dall'istituto svizzero Swiss Export Risk Insurance (Serv).

Il progetto ha inoltre già ricevuto anche un finanziamento dalla banca turca Eximbank per un valore pari a 240 milioni di euro. La linea ferroviaria tra Awash e Weldia sarà realizzata dalla società turca Yapı Merkezi Insaat ve Sanayi e avrà una lunghezza di 389 chilometri. ■

— Rwanda

Kigali parte alla ricerca di fondi per avviare il Corridoio settentrionale

Sono pari a circa un miliardo di euro, i fondi necessari al governo di Kigali per finanziare la costruzione della ferrovia a scartamento standard del cosiddetto Corridoio settentrionale, destinato a collegare il Rwanda con il porto keniano di Mombasa attraverso l'Uganda. A darne notizia sono i media locali, riferendo dell'approvazione da parte del Parlamento ruandese di una legge che autorizza la prossima ratifica del Protocollo di Nairobi, un accordo internazionale siglato in seno alla Comunità dell'Africa orientale (Eac) per lo sviluppo della ferrovia a scartamento standard. Il protocollo dovrebbe essere ratificato a breve; il governo si accinge perciò ad avviare

la ricerca sui mercati internazionali dei fondi necessari alla realizzazione del progetto, i cui lavori in Rwanda dovrebbero cominciare nel 2018. “Entro marzo 2016, dovrebbero essere demarcate le aree attraverso le quali passerà la linea ferroviaria in Rwanda”, ha detto il ministro di Stato per i Trasporti, Alexis Nzahabwanimana. Riportando la notizia, il settimanale regionale ‘The East African’ evidenzia tuttavia come al momento il tragitto della ferrovia in Rwanda non sia ancora stato definito. Nell'ambito dello stesso progetto regionale, dovrebbero invece cominciare a luglio i lavori per la costruzione della tratta che in Kenya collegherà Nairobi alla città di Kisumu. ■

— Namibia

Il governo di Windhoek alla ricerca di fondi per sviluppare Walvis Bay

Il governo di Windhoek è alla ricerca di investitori privati intenzionati a finanziare la costruzione di una rete ferroviaria che colleghi il nord del paese, dal confine con lo Zambia, fino al porto di Walvis Bay sull'Oceano Atlantico. A riferirlo all'agenzia di stampa economica Bloomberg è stato il segretario permanente del ministero dei Trasporti e dei lavori pubblici, Peter Mwatile, specificando che la ferrovia servirà per collegare il porto di Walvis Bay con lo Zambia e le regioni minerarie del sud della Repubblica democratica del Congo.

“L'idea è trasformare la Namibia in un hub logistico per i paesi dell'Africa australe privi di sbocco al mare - ha detto Mwatile - ma il problema è il finanziamento”.

L'invito agli investitori privati sarà lanciato

ufficialmente non appena sarà realizzato uno studio di fattibilità del progetto. Nelle intenzioni del ministero dei Trasporti namibiano, la linea ferroviaria sarà lunga circa 800 chilometri, da Walvis Bay fino alla regione nord-orientale dello Zambezi, passando attraverso la città di Grootfoentein. ■



— R.d. Congo

In arrivo locomotive e ristrutturazioni l'obiettivo è riattivare il 21% della rete

Saranno consegnate nel corso dell'anno alla Società nazionale delle ferrovie del Congo (Sncc) una decina di locomotive di fabbricazione cinese, parte di un lotto di 38 ordinato in base a un accordo siglato nel 2013.

L'acquisto delle motrici fa parte di un progetto di riabilitazione delle ferrovie nazionali che prevede, per cominciare, la riattivazione del 21% della rete ferroviaria nazionale - oltre

3600 chilometri - fortemente danneggiata. L'obiettivo del governo, a termine del progetto, è quello di tornare a fare della rete ferroviaria nazionale la "spina dorsale del paese". L'acquisto delle locomotive sarà effettuato in parte con fondi propri del governo di Kinshasa, per un valore di 33 milioni di dollari, e in parte attraverso finanziamenti della Banca Mondiale per 32 milioni di dollari. ■

— Tanzania

In treno dal centro di Dar es Salaam all'aeroporto internazionale Nyerere

Ha un valore pari a circa 28 milioni di euro il memorandum d'intesa siglato tra il ministero dei Trasporti della Tanzania e la società statunitense Shumake Railway per realizzare un servizio di trasporto ferroviario tra il centro finanziario di Dar es Salaam e l'aeroporto internazionale Julius Nyerere.

A segnalarlo sono i media nazionali, specificando che i lavori per la costruzione della

rete ferroviaria dovrebbero cominciare nei prossimi mesi. Ai fini del suo finanziamento, il progetto seguirà lo schema del partenariato pubblico-privato.

La rete si estenderà per una lunghezza di 13 chilometri e contribuirà alla riduzione del traffico cittadino, trasportando per ogni viaggio tra gli 800 e i 1000 passeggeri, con treni previsti ogni mezz'ora. ■

— Sudafrica

La Thelo Rolling Stock Leasing cerca partner per espansione nel continente

La società sudafricana Thelo Rolling Stock Leasing, una compagnia specializzata nel garantire soluzioni finanziarie agli operatori ferroviari, è alla ricerca di un partner internazionale interessato a una partecipazione del 30% nella propria compagine societaria e ricavare così maggiore liquidità per essere più competitiva e ottenere nuovi contratti in Africa subsahariana.

A renderlo noto è stato il presidente della Thelo, Lumkile Mondli, specificando che la sua società è alla ricerca di “un partner azionario strategico capace di garantire lo sviluppo delle attività del gruppo”.

Mondli ha aggiunto che la Thelo sta portando avanti una serie di progetti ferroviari in Suda-

frica, relativi in particolare al rafforzamento delle reti impiegate per il trasporto del carbone, ma al tempo stesso è intenzionata a ottenere contratti simili anche in Nigeria, Etiopia e Kenya, tra fra i paesi a crescita sostenuta nel continente.

La Thelo Rolling Stock è stata fondata nel 2012 e finora ha contribuito alle operazioni di finanziamento per l'acquisto di materiale rotabile da parte della compagnia ferroviaria sudafricana Transnet, di quella dello Swaziland (Swaziland Railway) e delle compagnie estrattive Vale e Beacon Hill Resources, entrambe operanti in Mozambico. I nuovi fondi servirebbero a impostare una strategia che vada oltre l'attuale presenza in Africa australe. ■

— Zambia

A DR Ferroviaria la riabilitazione della vecchia linea tra Lusaka e Ndola



Ristrutturare l'antiquata linea ferroviaria che collega la capitale dello Zambia Lusaka a Ndola, capoluogo industriale e commerciale della provincia mineraria di Copperbelt nel nord del paese: è il progetto assegnato dal governo dello Zambia all'italiana DR Ferroviaria.

A confermarlo a InfoAfrica è stato Mario Maggiolo, responsabile dell'ufficio legale della società specializzata in opere ferroviarie, di ritorno dallo Zambia, dove si era recato insieme al direttore esecutivo dei progetti della DR Ferroviaria, Mario Del Rio, per un primo sopralluogo tecnico in vista della presentazione del progetto di riabilitazione della linea.

“Ci è stato chiesto di riabilitare la linea che attraversa il paese da nord a sud - ha spiegato

Maggiolo - una ferrovia a scartamento ridotto costruita a inizio del secolo scorso e ristrutturata per l'ultima volta negli anni '40. È necessario perciò un profondo lavoro di ristrutturazione: ci occuperemo della predisposizione di nuove piattaforme per favorire il collegamento con le strade dirette alle zone minerarie nel nord, ma anche delle opere civili accessorie (come le stazioni) e dell'installazione dei sistemi elettrici e d'identificazione”.

Dando notizia del progetto, il quotidiano di Lusaka 'Daily Mail', evidenzia come il ministero zambiano dei Trasporti abbia già allestito un comitato tecnico incaricato di valutare il progetto preparato dalla DR Ferroviaria, che nel corso del suo sopralluogo in Zambia ha svolto una serie di incontri anche con i responsabili della società ferroviaria nazionale Zambia Railways, del consorzio tanzano-zambiano Tazara (gestore della linea ferroviaria che connette lo Zambia alla Tanzania) e con rappresentanti dei ministeri dei Lavori pubblici e delle Comunicazioni.

La ristrutturazione della linea tra Ndola e Lusaka consentirà di riattivare il collegamento ferroviario tra Zambia e Repubblica democratica del Congo, attivato all'inizio del secolo scorso attraverso una ferrovia che da Ndola arrivava fino a Lubumbashi, seconda città congolese per abitanti dopo Kinshasa.

“Questa sarà soltanto la prima fase del progetto - ha aggiunto il responsabile legale di DR Ferroviaria - poiché, in una seconda fase, l'intenzione è quella di prolungare la linea ferroviaria a sud di Lusaka fino a Livingstone, da dove sarà possibile poi realizzare un collegamento con le reti esistenti o in via di realizzazione in Namibia e Angola”. ■

Ovunque in Africa



**Tecnologia stellare, flotta giovanissima,
50 destinazioni in Africa, 80 nel mondo.
E decine di premi internazionali**

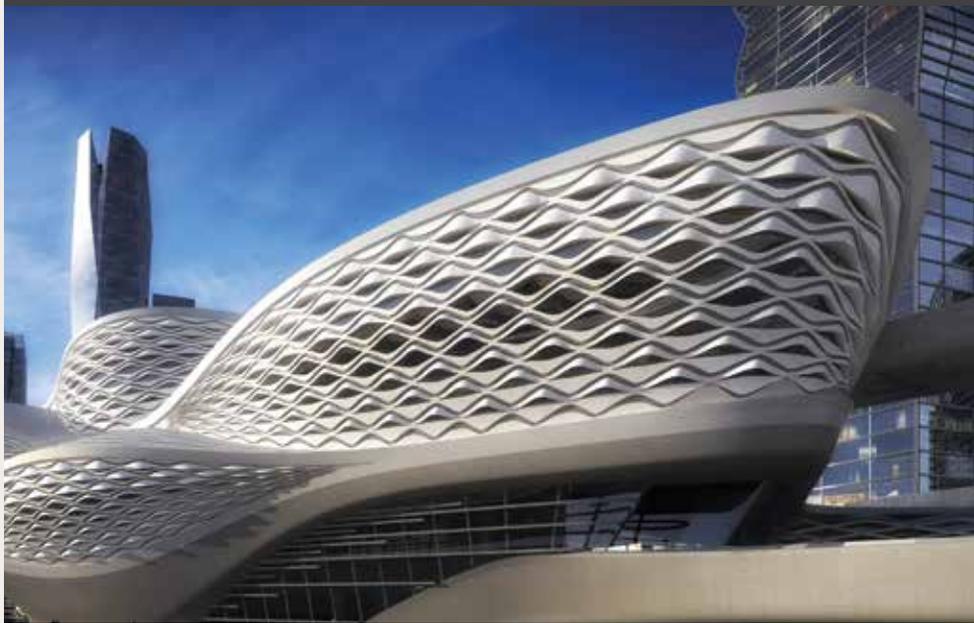
www.ethiopianairlines.it
www.ethiopianairlines.com

Ethiopian
የኢትዮጵያ
THE NEW SPIRIT OF AFRICA

A STAR ALLIANCE MEMBER



Nord Africa e Medio Oriente



— QUADRO REGIONALE

Il Golfo scopre il fascino underground Marocco e Algeria meta di investimenti

Medio Oriente e Nord Africa viaggiano con due velocità differenti per quanto riguarda lo sviluppo delle rispettive reti ferroviarie e metropolitane. A livello regionale, negli ultimi anni l'attenzione è cresciuta notevolmente e attualmente sono presenti oltre 33.700 km di percorsi principali, mentre altri 3004 km di linee metropolitane, monorotaia e tram sono in programma.

Ovviamente, gli sviluppi politici seguiti alla cosiddetta Primavera araba hanno avuto riflessi sulle scelte e sulle direttrici intraprese o meno da alcuni paesi. In Nord Africa, con Egitto e

Tunisia che hanno attraversato una complessa fase di transizione e con la Libia divenuta terra di scontro fra milizie armate, le iniziative più interessanti sono state avviate da Marocco e Algeria. Nei paesi del Golfo, le rimesse petrolifere degli ultimi anni hanno consentito di mettere sul tavolo progetti ambiziosi sia in ambito ferroviario subregionale, grazie all'iniziativa del Consiglio di cooperazione del Golfo, sia nell'ambito dei trasporti urbani. Prima quasi inesistenti, le metropolitane diventeranno in un prossimo futuro un tratto comune a molte città della regione, già alle prese con problemi

di traffico e aumento della popolazione. In termini di finanziamento, e in attesa di verificare quanto e se incideranno i cali dei prezzi degli idrocarburi, alcuni paesi stanno avviando progetti ricorrendo allo schema Ppp, una forma di partenariato tra pubblico e privato.

In linea generale, la regione Nord Africa e Me-

Tra i progetti in corso in Arabia Saudita spicca la metro di Riad

dio Oriente sta vivendo un boom del settore, dal Marocco, che disporrà della prima linea ad alta velocità d'Africa, all'Oman, che si doterà per la prima volta nella sua storia di una vera e propria rete ferroviaria.

Tra i progetti più impegnativi e a più alto valore, ci sono sicuramente la rete metropolitana di Riad in Arabia Saudita (22 miliardi di dollari) e gli 8 miliardi di dollari della metro di Doha, in Qatar. Il progetto ferroviario più ambizio-

so è poi quello messo a punto dal Consiglio di cooperazione del Golfo (l'organismo politico che riunisce i paesi della Penisola arabica) che, una volta terminato, conetterà tutti e sei i paesi membri dell'organizzazione. L'unico paese escluso da questo fervore è per il momento lo Yemen, di fatto teatro di una crisi politica e militare che non consente di certo progetti a lungo termine e che comunque non avrebbe strumenti finanziari adeguati, almeno per il momento.

Ma oltre ai megaprogetti la lista delle operazioni di medio-grande calibro è lunga e vede già investimenti per almeno 300 miliardi di dollari. Una corsa fatta di appalti che sta suscitando un'accesa competizione tra società europee e asiatiche. Ad aggiudicarsi i contratti migliori sono state soprattutto società di Spagna, Francia, Germania e Regno Unito per l'Europa; cinesi, giapponesi e sudcoreane per l'Asia. In palio per le società straniere ci sono contratti di costruzione, gestione e manutenzione; per i paesi della regione, le nuove infrastrutture significheranno invece la possibilità di diversificare economie ancora troppo legate allo sfruttamento degli idrocarburi. ■



— Bahrain

Entro marzo si decide sul progetto della ferrovia da 87 km per Dammam

Sono due i percorsi proposti per il collegamento ferroviario di 87 km tra Dammam, in Arabia Saudita, e il Bahrain, e per la fine di marzo dovrebbe arrivare la decisione definitiva. A riferirlo è stato il ministero dei Trasporti del Bahrain ricordando come la difficoltà del progetto risieda soprattutto nel denso panorama urbano del più piccolo dei paesi del Golfo. Il sottosegretario del ministero, Mariam Ahmed Jumaan, nel corso di una conferenza tenuta a Muscat, in Oman, ha rivelato che

la stazione del Bahrain sarà connessa in un secondo tempo al porto e all'aeroporto e potenzialmente anche a un collegamento sopraelevato tra Bahrain e Qatar, a oggi in fase di studio.

La nuova linea ferroviaria - per la quale sta prestando consulenza la società di ingegneria canadese Snc Lavalin - fa parte di un più ampio piano del Consiglio di cooperazione del Golfo per l'estensione della rete ferroviaria nell'intera regione. ■

— Oman

Contro traffico e inquinamento un tram anche per l'esotica Muscat

Il consiglio municipale di Muscat, la capitale dell'Oman, sta valutando l'introduzione di un nuovo sistema tranviario per il trasporto locale. In programma ci sono incontri con società di consulenza. Secondo fonti di stampa locale, gli amministratori hanno chiesto al governo centrale di finanziare i lavori. Parlando al 'Times of Oman', Malik al-Yahmadi, uno dei membri del Consiglio municipale, ha detto che l'obiettivo è quello di trovare soluzioni alla crescita della capitale omanita: "Muscat ha bisogno di ridurre il traffico e di fornire alternative di trasporto

pubblico anche per abbassare l'inquinamento. Il tram può essere la giusta soluzione". Il Consiglio municipale chiederà anche l'introduzione di autobus a due piani.

In recenti dichiarazioni, il ministro dei Trasporti, Ahmed bin Mohammed Salem al-Futaisi, ha confermato che l'ambizioso programma di una ferrovia nazionale da 2135 km non sarà messa a rischio dall'abbassamento dei prezzi degli idrocarburi, la principale voce di bilancio. Lo stesso ministro ha anche aperto all'ipotesi della linea tranviaria per Muscat. ■

— Oman

Chiusi i bandi per la prima fase del network ferroviario nazionale



Si sono chiuse lo scorso 18 gennaio le gare per i contratti civili inerenti la realizzazione della prima tratta della rete ferroviaria dell'Oman. Questa prima fase riguarda il collegamento dei 207 km tra il porto di Sohar e la città di Buraimi, al confine con gli Emirati Arabi Uniti, e include cinque chilometri di tunnel e 70 ponti, sulla base di un progetto realizzato da Italferr (gruppo Fs). La conclusione dei lavori è prevista entro la fine del 2018.

Il progetto è diviso in tre pacchetti con 18 prequalificati bidders che dovranno lavorare con cinque consorzi short-listed. I cinque consorzi sono guidati da Alstom, Ansaldo Sts, Bombardier, Siemens e Thales. Il 10% del va-

lore di ogni contratto dovrà essere veicolato a società locali.

Oman Rail ha intanto prescelto a febbraio un consorzio guidato dagli spagnoli di Técnicas Reunidas per un contratto da 149 milioni di dollari relativo alla consulenza per il project management.

“Cambieremo la vita di tutti coloro che vivono in Oman” ha detto Abdulrahman al-Hatmi, amministratore delegato di Oman Rail. “Riorganizzando e rivoluzionando la catena logistica delle forniture - ha aggiunto - renderemo tutto più economico, dai prodotti che si acquistano al supermercato a quelli necessari per costruire un’abitazione”. ■

— Arabia Saudita

Agli spagnoli di Indra un contratto di ticketing da 266 milioni di euro



Un contratto del valore di 266 milioni di euro è stato firmato dalla società spagnola Indra in Arabia Saudita per la biglietteria e altri

servizi destinati alla nuova rete di trasporto pubblico attualmente in fase di realizzazione a Riad, la capitale del paese.

Indra implementerà sistemi di ticketing contactless, soluzioni di pagamento attraverso telefoni cellulari per sei linee della metropolitana e per le fermate degli autobus. Più in particolare Indra fornirà sistemi di vendita onboard e sistemi di convalida per l'intera rete degli autobus urbani pubblici, insieme a sistemi di vendita e controllo per 80 stazioni del network metropolitano.

Il progetto dovrà essere completato in 54 mesi, Indra garantirà inoltre servizi di manutenzione e assistenza tecnica per 10 anni. ■

— Arabia Saudita

Primi test sulla linea ad alta velocità si comincia dal tratto fra Kaec e Medina

Con i primi test su rotaia in programma a partire dai primi mesi di quest'anno, la linea ad alta velocità tra Medina, Jeddah e Mecca, in Arabia Saudita, si avvicina alla sua fase operativa. Annunciando i collaudi della prima sezione del tracciato ferroviario (da Kaec - King Abdullah Economic City - a Medina),

il ministro dei Trasporti saudita, Jabara al-Seraisy, ha detto che il servizio tra Kaec e Medina sarà operativo entro la fine del 2015. Ciascun treno potrà trasportare 417 passeggeri, mentre la capacità quotidiana e quella annuale saranno rispettivamente di 160.000 e 50 milioni di passeggeri. ■

— Arabia Saudita

Allo studio i nuovi collegamenti tra Riad e Dammam, c'è Consultrans



La Saudi Railways Organization (Sro) ha sottoscritto un contratto da 1,6 milioni di dollari con un consorzio di imprese spagnole guidato da Consultrans per lo studio di una linea ferroviaria ad alta velocità tra la capitale dell'Arabia Saudita Riad e la città di Dammam, nell'est del paese.

I convogli dovrebbero viaggiare sulla nuova linea a una velocità di 300 chilometri orari, riducendo il tempo del viaggio a un'ora e mezza rispetto alle tre attualmente necessarie. Lo studio dovrebbe essere consegnato intor-

no al mese di luglio di quest'anno e conterrà le stime dei costi, le prospettive di guadagno e specifiche preliminari relative alle infrastrutture occorrenti.

Secondo dichiarazioni rilasciate alla stampa dell'Arabia Saudita dal presidente di Sro, Mohamed al-Suwaiket, il nuovo progetto non avrà conseguenze su altri piani già in programma per ridurre il tempo di percorrenza sulla linea esistente; in quest'ultimo caso non è escluso che Sro acquisti nuovi treni. ■

— Emirati Arabi Uniti

Etihad Rail pronta ad avviare la fase 2 della rete ferroviaria nazionale

Etihad Rail, la società che sta sviluppando la rete ferroviaria degli Emirati Arabi Uniti, ha riferito di essere vicina ad avviare la seconda fase del progetto. Questo riguarda la costruzione di una linea ferrata da 628 km che unirà Habshan ad al-Ain collegando i tre principali porti del paese - Khalifa, Dubai e Mussafah - ed estendendo la linea esistente da Ruwais fino alla frontiera con l'Arabia Saudita.

Il progetto ha un costo stimato di 11 miliardi di dollari e, secondo il vice amministratore delegato di Etihad Rail, Faris Saif al-Mazrouei, dovrebbe ricevere presto l'approvazione del governo. "L'esecutivo sta rivedendo tutti i documenti che abbiamo presentato - ha detto lo stesso al-Mazrouei - so anche che i contractor hanno aspettato abbastanza tempo, ma si tratta di cifre molto alte che il paese dovrà spendere e noi siamo tenuti a rispondere a tutte le domande poste dai responsabili del governo".

Il vice amministratore delegato ha inoltre annunciato la volontà della società di procedere con la terza fase dei lavori, un tratto da 279 chilometri che fornirà una connessione alle regioni settentrionali. ■

— Israele

Tel Aviv, pubblicato il bando di gara per i 24 chilometri della Red Line

La Metropolitan Mass Transit System (Nta) di Tel Aviv, in Israele, ha pubblicato un bando di gara internazionale per la progettazione e realizzazione di tunnel e stazioni su un percorso di 24 km della linea leggera Red Line.

Il contratto prevede la costruzione di gallerie doppie, passaggi trasversali e stazioni di fermata sul segmento orientale della sezione sotterranea di 11 km tra Manshiyya/Neve Tzedek (a Tel Aviv) e lo scambio di Geha. Il termine ultimo per la presentazione delle proposte è il 25 giugno di quest'anno.

La Red Line da 24 km collegherà la stazione principale di Tel Aviv a Petah Tikva, con Bnei Brak, Jaffa, e Bat Yam: in totale sono previste 34 stazioni, dieci delle quali sotterranee.

Gli obiettivi della Nta sono di rendere operativo il servizio commerciale entro il 2021. Secondo i progetti, i treni partiranno con una cadenza di 3/6 minuti e le previsioni sono di un'utenza di circa 70 milioni di passeggeri all'anno. Tel Aviv è il centro dell'area metropolitana più vasta di Israele. ■

— Israele

Valley Line, partita la posa dei binari lungo il tracciato della storica Hidjaz

È cominciata da alcune settimane in Israele la posa dei binari lungo il tracciato di 60 km della Valley Line tra Haifa e il ponte Sheikh Hussein, che separa la Giordania da Israele. La linea potrebbe eventualmente collegarsi alla rete ferroviaria giordana.

Il progetto, del valore di un miliardo di dollari, prevede la realizzazione di cinque stazioni. Quattro di queste (Kfar-Yehoshua, Kfar-Baruch, Afula e Beit-Shean) sono in via di realizzazione; la costruzione della quinta, la stazione di Haifa lev-Ha-Mifratz, deve ancora essere avviata.

La Valley Line, a doppio binario, sarà utilizzata sia per il trasporto passeggeri che per quello merci e segue in parte il percorso della

Hidjaz, la ferrovia che collegava Damasco, in Siria, a Medina, in Arabia Saudita. ■



— Qatar

Un miliardo di dollari di finanziamenti per la metropolitana di Doha

Finanziamenti per un miliardo di dollari sono stati concessi dalla Barwa Bank al consorzio AlysJ, responsabile del progetto per la realizzazione della Gold Line Metro, la nuova metropolitana di cui beneficerà Doha, la capitale del Qatar.

Il consorzio guidato da Aktor, società sussidiaria del gruppo di costruzioni greco El-laktor, include Larsen & Toubro (India),

Yapı Merkezi e Stfa (Turchia), al-Jabber Engineering (Qatar), e ha ottenuto la commessa nell'aprile dello scorso anno.

Il progetto prevede la realizzazione di una linea metropolitana sotterranea di 32 km dall'aeroporto di Doha all'area di al-Rayyan e conterà 13 stazioni. La conclusione dei lavori è prevista nell'agosto del 2018, l'operatività a partire dal 2019. ■

— Iran

Shiraz apre la prima metropolitana e guarda già ai prossimi progetti

È stato inaugurato lo scorso ottobre il primo tratto della linea 1 della metropolitana di Shiraz, in Iran. Si tratta di un collegamento tra Piazza Ehsan e Namazi, al centro, per un totale di otto stazioni (due delle quali devono ancora essere completate).

Con la seconda fase, la linea sarà estesa a Shahid Dastgheyb, per una lunghezza totale che

alla fine sarà di 22,5 km. A fornire i treni per questa linea è stata la cinese Cnr.

In costruzione è anche il tratto iniziale di 11 km della linea 2, da Shokufe ad Azadi, che includerà una stazione di scambio con la linea 1 a piazza Emam Hossein. In progetto c'è infine l'estensione della linea 2 per altri quattro km fino a Saadi. ■

— Kuwait

A Kuwait City 20 miliardi in Ppp per ammodernare i trasporti urbani

Il governo del Kuwait ha finalizzato il piano che dovrà servire a dotare Kuwait City di una moderna rete metropolitana. In cantiere ci sono investimenti per circa 20 miliardi di dollari.

La rete comprenderà tre linee: Salwa-Kuwait University (23,7 km, 19 stazioni); Hawally-Kuwait City (21 km, 27 stazioni); Kuwait International Airport-Abdullah al-Mubarak (24 km, 15 stazioni).

L'implementazione del progetto sarà resa possibile attraverso una partnership pubblico-privato. La metropolitana è una delle prime opere che il governo kuwaitiano ha deciso di finanziare attraverso lo schema Ppp. Altre ini-

ziative riguardano la costruzione di una rete ferroviaria da 550 km nell'ambito del più ampio progetto di connessione ferroviaria regionale adottato dal Consiglio di cooperazione del Golfo. ■



— Egitto

Stanziati i fondi per il prolungamento della metropolitana del Cairo

Il ministero egiziano delle Finanze ha messo a disposizione dell'Autorità nazionale per i tunnel (Nat) una cifra pari a poco meno di due miliardi di euro per finanziare i lavori in corso di espansione della terza linea della metropolitana del Cairo e per acquistare nuovi treni.

A segnalarlo sono i media specializzati, specificando che un miliardo di euro sarà destinato al progetto di connessione della terza linea della metropolitana all'aeroporto. I lavori sono stati assegnati a un consorzio francese guidato dai gruppi Vinci e Bouygues Travaux Public.

La parte restante dei fondi sarà invece utilizzata per acquistare nuovi treni, che saranno impiegati sulla stessa linea attualmente composta da nove fermate ed estesa su un tracciato di 12 chilometri, tra il quartiere orientale di Heliopolis e piazza Abbasiya (situata vicin-

o al ministero della Difesa). In un'intervista rilasciata al quotidiano in lingua inglese 'Daily News' il presidente della Nat, Ismail El Nagdy, ha poi reso noto che sono in corso i piani per completare il finanziamento della quarta linea della metropolitana cairota (che ha un costo stimato di circa nove miliardi di euro), il cui bando per la prima fase dei lavori dovrebbe essere pubblicato il prossimo mese di maggio.

La linea 4 della metropolitana del Cairo ha un tracciato previsto di 19 chilometri da El-Malek El-Salek a ovest verso piazza Remaya, intersecandosi con la linea 1 e la 2.

Altre linee metropolitane in Egitto dovrebbero essere realizzate anche a Ismailia e Port Said, ma non sono stati ancora resi noti i termini della pubblicazione dei bandi. ■

— Marocco

Alta velocità Tangeri-Casablanca, possibili ritardi sulla data di apertura

Sembrirebbe dover slittare al 2017 l'inaugurazione del treno ad alta velocità tra Tangeri e Casablanca, in Marocco, un megaprogetto da due miliardi di euro che coinvolge il gruppo francese Alstom. I ritardi rispetto alla scadenza iniziale di fine 2015, riferiti da alcuni media marocchini ma non confermati da fonti uff-

ciali, sarebbero dovuti a difficoltà di espropriazioni lungo il tragitto, procedure ben più lunghe e costose di quanto previsto inizialmente. Inoltre - sostiene il sito TelQuel - la Alstom chiederebbe il pagamento anticipato dei binari che deve fornire. Il progetto sarebbe stato finora completato al 61%. ■

— Algeria

Verso gara per la metro di Orano: imminente la pubblicazione del bando

Potrebbe essere pubblicato già nel primo trimestre di quest'anno, il bando di gara internazionale per costruire la prima linea di una metropolitana a Orano, seconda città dell'Algeria. A sostenerlo sono alcuni media locali, ricordando che la società algerina responsabile della realizzazione di metropolitane e linee leggere (Enterprise Métro d'Alger-Ema) aveva assegnato all'inizio del 2014 un contratto per studiare il progetto alla spagnola Sener. In base a queste informazioni, la Sener ha conclu-

so il progetto, delineando una metropolitana lunga 19 km con 20 stazioni, la maggior parte delle quali sotterranee. "Il progetto è stato fatto - ha detto il direttore generale dell'Ema, Aomar Habdi - e ora la sola decisione che dobbiamo prendere è se assegnare la sua realizzazione chiavi in mano oppure separare il sistema e la fornitura del materiale rotabile". L'obiettivo già dichiarato è riuscire ad aprire al pubblico la nuova metropolitana entro la fine del 2020. ■

— Algeria

Infrastrutture, protocollo d'intesa per maggiore cooperazione con l'Italia

Un protocollo d'intesa è stato firmato lo scorso ottobre ad Algeri tra il ministro algerino dei Lavori pubblici, Abdelkader Kadi, e il ministro italiano delle Infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, per promuovere la cooperazione bilaterale in materia di infrastrutture, in particolare riguardo la realizzazione di grandi opere e il trasferimento di

know-how. L'accordo punta allo sviluppo di un partenariato nel settore degli studi tecnici e alla realizzazione di grandi opere quali soprattutto porti e aeroporti. È prevista inoltre una cooperazione sullo scambio di esperienze nei settori della costruzione e della manutenzione delle infrastrutture, la formazione delle risorse umane, la gestione e il funzionamento delle infrastrutture stesse. "Le capacità delle imprese italiane, alcune delle quali già presenti e attive in Algeria nel settore dei lavori pubblici - ha dichiarato Kadi all'agenzia Aps - sono ampiamente note e riconosciute. L'obiettivo è promuovere lo scambio reciproco di esperienze tra le imprese italiane e le loro controparti algerine in questo settore". ■



America Latina



— QUADRO REGIONALE

Boom del settore, trend in crescita dal trasporto merci alle metropolitane

L'America Latina sta vivendo negli ultimi anni un risveglio molto interessante del settore ferroviario. Non vi è paese grande o piccolo, ricco o povero che non abbia in cantiere progetti di costruzione di nuove linee o di ampliamento e ammodernamento delle vecchie.

Non a caso gli esperti del settore ritengono che in questi anni si stia verificando una nuova storica fase di espansione del settore, come quelle vissute nell'800, quando si costruirono le ferrovie a uso industriale per le esportazioni delle materie prime, o nel '900, quando si svilupparono i sistemi di trasporto urbano.

La fase di espansione che si sta verificando

oggi nel settore ferroviario latinoamericano risulta particolarmente interessante perché abbraccia tutti i sottosettori. Per avere un'idea più precisa, i governi della regione stanno puntando contemporaneamente a migliorare tanto i sistemi ferroviari per trasporto merci, quanto quelli urbani e metropolitani, cercando di integrare tutte le soluzioni possibili (metropolitana interrata, tranvie, treni leggeri, funicolari etc..).

Anche i treni ad alta velocità per collegamenti extraurbani sembrano destinati a vivere nei prossimi anni, compatibilmente alla durata della crisi economica internazionale e alle sue



dirette conseguenze, una nuova alba.

Le grandi direttrici dello scenario del settore ferroviario attuale seguono tutte un principio: limitare il traffico su gomma sia per decongestionare strade ormai al limite, sia per limitare l'inquinamento ambientale.

Una nuova primavera anche se meno evidente per le ferrovie nazionali

Come appare evidente da una rapida rassegna dei progetti in corso o annunciati, non vi è governo latinoamericano che non abbia tra le priorità dei propri piani di mobilità la realizzazione di un sistema ferroviario o metropolitano nelle principali città.

La maggior parte delle città in Sud America sono realtà con seri problemi strutturali e di inquinamento dovuti a una crescita tumultuosa e senza una buona pianificazione urbana.

Dopo gli interventi compiuti in alcuni grandi centri del continente negli anni '70 e '80, lo sviluppo di reti metropolitane ha conosciuto una battuta d'arresto non seguita dai trend demografici e dal fenomeno dell'inurbazione,

che invece hanno continuato a spingere sempre più persone a concentrarsi nelle città in cerca di fortuna.

Con il miglioramento delle prestazioni economiche di molti paesi avvenuto negli ultimi 15 anni, è aumentato infatti anche il numero delle città con un alto tasso di crescita demografica e, con esso, la necessità di garantire collegamenti rapidi ed estesi anche con i centri urbani periferici e circostanti i grandi nuclei di riferimento, onde evitare il trasferimento in pianta stabile di popolazioni nella zona urbana già fortemente sottoppressione.

Queste tendenze hanno spinto, e spingeranno sempre di più, alla realizzazione da un lato di sistemi di trasporto metropolitano più efficienti ed estesi, dall'altro alla stesura di reti ferroviarie suburbane con i centri abitati che circondano le grandi città o con le città satellite che vi sorgono nei pressi.

Se lo sviluppo del settore nelle aree urbane e metropolitane latinoamericane ha, pur con velocità e intensità differenti, seguito una traiettoria di crescita costante, un discorso diverso va fatto per i sistemi ferroviari nazionali, che negli ultimi 40 anni sono andati perdendo passeggeri e carichi. Tale tendenza ha portato quindi a un deterioramento delle installazioni fisse, delle infrastrutture e del materiale rotabile a causa degli scarsi investimenti per il rinnovamento di un settore che sembrava essere stato definitivamente schiacciato dal trasporto su gomma, tanto per le merci quanto per i passeggeri, sempre più affidatisi alle linee di bus.

Seppure in maniera meno eclatante del settore metropolitano, però, oggi anche i sistemi ferroviari nazionali sembrano aver ripreso a vivere una nuova primavera. La crescita dei comparti industriali, e la conseguente crescita delle esportazioni, in molti paesi del continente ha moltiplicato le richieste di sistemi di trasporto intermodali integrati, rapidi ed efficienti. È diventato evidente a tutti, imprenditori e amministratori, che per essere competitivi nell'esportazione dei propri prodotti sia ai mercati regionali che internazionali è necessario migliorare la struttura e i costi dei trasporti interni. Richieste che si sommano a una crescente attenzione delle autorità e delle opinioni pubbliche a problematiche ambientali e a quelle della sicurezza sulle strade. ■

— Sudamerica

Progetto di ferrovia interoceanica da Brasile a Perù passando per la Cina

Un accordo è stato firmato dai governi di Cina, Perù e Brasile per lavorare alla costruzione di una linea ferroviaria che colleghi via terra, attraversando l'America Latina, i due oceani che bagnano il continente: l'Oceano Atlantico e l'Oceano Pacifico.

A riferirlo sono diverse fonti locali, le quali precisano che l'ambizioso accordo, di cui si parlava già da tempo, è stato firmato alla fine del 2014 in un incontro trilaterale tenuto a Pechino nell'ambito del vertice per la Cooperazione economica Asia-Pacifico (Apec).

Il treno, il cui percorso è ancora da definire, ha l'ambizione di collegare via terra i centri di produzione di risorse naturali brasiliane con il Pacifico. Attualmente le materie prime devono essere trasportate via mare attraverso il Canale di Panama, che ha visto aumentare i costi negli ultimi anni.

Il presidente cinese, particolarmente interessato al progetto, ha chiesto alle parti di realizzare un gruppo di lavoro trilaterale.

Non è ancora chiaro il grado di coinvolgimento cinese nella realizzazione finale dell'opera. ■

— Sudamerica

Anche l'Unasur studia il link per unire i porti sull'Atlantico a quelli del Pacifico

L'Unione dei paesi sudamericani (Unasur) ha annunciato di aver convocato una riunione che si terrà per studiare un progetto ferroviario interoceanico del valore di 7,5 miliardi di dollari.

Lo ha fatto sapere il ministro delle Opere pubbliche della Bolivia, Vladimir Sánchez, precisando che i ministri del gruppo che riunisce 13 nazioni si riuniranno a Santa Cruz, in Bolivia, per analizzare il progetto, noto come Corridoio Bioceanico.

Il ministro boliviano, parlando con l'agenzia di stampa nazionale Abi, ha inoltre fatto sapere che i titolari dei Trasporti di Perù e

Brasile hanno già chiesto maggiori dettagli sull'iniziativa, definita, nell'ultima riunione tenuta a Montevideo, come prioritaria dal gruppo di lavoro dell'organismo regionale. Brasile e Perù stanno infatti studiando un progetto alternativo. Il progetto, secondo alcune anticipazioni del ministro, prevede un percorso di 3360 chilometri che partono dal porto brasiliano di Santos e, attraversando la Bolivia, arrivano fino al porto peruviano di Ilo. La Bolivia, attraverso Puerto Surez (al confine col Brasile) è già collegata al porto brasiliano di Santos grazie a 1551 chilometri di linea ferroviaria. ■

— Perù

Gli imprenditori chiedono un piano per una rete ferroviaria nazionale

Il Perù ha bisogno di sviluppare un piano nazionale di rete ferroviaria e una infrastruttura multimodale in alcuni punti della sua costa che potrebbero diventare così hub di rilievo.

A dirlo è stato il presidente del Peruvian Business Council in recenti dichiarazioni rilasciate alla stampa, nelle quali ha precisato che “se è molto importante parlare di ogni progetto infrastrutturale che si intende realizzare nel paese è fondamentale discutere sulla realizzazione di un piano nazionale delle ferrovie”.

Fatta eccezione per le realtà urbane, ha spiegato il presidente dell’associazione degli imprenditori peruviani, le infrastrutture ferroviarie nel paese si sono ridotte invece di essere incrementate. Nel piano andrebbe tenuto conto della necessità di costruire una linea ferroviaria costiera

per collegare alcuni importanti centri industriali ed economici, ma non può essere pensata senza immaginare anche una rete di autostrade e porti che crei una vera infrastruttura multimodale. ■



— Perù

Il governo pensa al tunnel transandino servono almeno due miliardi di dollari

La costruzione del tunnel transandino, necessario per la realizzazione del Corridoio ferroviario centrale peruviano, richiede un investimento di circa 2 miliardi di dollari.

Lo ha fatto sapere nei mesi scorsi il ministero dei Trasporti e delle costruzioni peruviano, che ha ripreso in mano i progetti per un’opera che consentirebbe di riattivare e potenziare il traffico ferroviario tra il centro del paese, la zona di Huancayo, e Lima.

Secondo gli studi preliminari del governo, ha precisato il ministro dei Trasporti Carlos Paredes, l’opera porterebbe a una riduzione del traffico nell’autostrada centrale del paese di oltre il 35%. Grazie al tunnel, della lunghezza di 7 chilometri, i treni potrebbero attraversare la Cordigliera delle Ande ed evitare di dover salire ai 5000 metri di altezza di Ticlio. ■

— Colombia

Conto alla rovescia per la metro? Questa volta Bogotá sembra crederci



“Oggi inizia il conto alla rovescia per l’apertura della gara della prima linea della metro di Bogotá. Con la firma degli accordi tra l’amministrazione distrettuale e quella nazionale si dà inizio al processo di strutturazione integrale della prima linea, il cui prodotto finale sarà la convocazione di una gara, la selezione e la costruzione”. Con queste parole, il sindaco di Bogotá, Gustavo Petro Urrego, ha commentato la firma di due accordi e una lettera di intenti che hanno aperto la strada all’avvio formale del progetto, garantendo i fondi per la fase istruttoria.

Gli accordi sono stati firmati dalla Finanziaria per lo sviluppo nazionale (Fdn) con l’Isti-

tuto di sviluppo urbano (Idu) e con l’azienda di Energia municipale di Bogotá.

Contestualmente il ministero del Patrimonio abitativo e del credito pubblico ha firmato una lettera di intenti con il comune di Bogotá e con l’Idu della capitale nella quale si stabilisce che una parte delle risorse del 2015 saranno utilizzate per cofinanziare il 50% delle spese necessarie a proseguire le pratiche inerenti la costruzione della metro.

Il progetto di un sistema di linee metropolitane a Bogotá è in discussione dagli anni Cinquanta. Secondo le stime in circolazione il costo dell’opera si aggira intorno ai 7 miliardi di dollari. ■

— Cile

Sì all'ampliamento della metropolitana per decongestionare Santiago

Sono stati confermati nel nuovo piano di trasporto pubblico reso noto dal governo cileno i progetti di ampliamento della linea metropolitana di Santiago.

Nel dichiarare le intenzioni del governo, il presidente Michelle Bachelet ha parlato dell'estensione delle linee 2 e 3 e di studi per la costruzione della nuova linea 7.

I progetti di allungamento delle linee esistenti ammontano a quasi 9 chilometri di collegamenti e prevedono di raggiungere le aree di

Quilicura, San Bernardo e El Bosque.

L'investimento approssimativo annunciato per il progetto si aggira intorno a 1,2 miliardi di dollari, con i quali l'amministrazione cilena spera di decongestionare la città e collegare la capitale con le aree periferiche più popolose.

Una volta inaugurate le nuove linee 3 e 6 e sommate le estensioni annunciate, la rete metropolitana di Santiago conterà in totale 148,9 chilometri e 143 stazioni. ■

— Cile

Antofagasta avrà la sua teleferica, investimenti per 173 milioni di dollari

Il ministro dei Trasporti e delle telecomunicazioni (Mtt) del Cile, Andrés Gómez-Lobo, ha presentato i dettagli di un nuovo progetto di trasporto pubblico ad Antofagasta, nel Cile settentrionale.

Il progetto ha un budget di 275 milioni di dollari ed è parte del piano nazionale per le infrastrutture di trasporto pubblico annunciato dal governo.



L'iniziativa, precisano i media locali citando il ministro Gómez-Lobo, prevede la realizzazione di una funivia e di un sistema di autobus, al fine di migliorare il trasporto pubblico nel nord-est della città.

La funivia richiederà un investimento di 173 milioni di dollari e la prima linea si estenderà per 13 chilometri. Le cabine dovranno avere una capacità di 10 passeggeri e viaggiare a 22 km/h, con una capacità di trasporto di 3000 passeggeri all'ora per direzione.

La città si propone di completare gli studi della fase 2 entro aprile 2015, mentre il sistema comincerà a funzionare nel 2018. ■

— Brasile

Un piano integrato di mobilità urbana per Rio de Janeiro e San Paolo



Ammonta a 39,2 miliardi di reais (pari a 15,2 miliardi di dollari) l'investimento che la Banca di sviluppo nazionale del Brasile (Bndes) ha stanziato per opere di mobilità urbana nelle regioni metropolitane di San Paolo e Rio de Janeiro per il periodo 2015-2018.

Lo riferiscono i media locali citando i dati del portafoglio investimenti dell'Istituto di credito e precisando che i lavori comprendono la costruzione di sistemi di metropolitana, monorotaia, bus di transito rapido (Brt) e metropolitana leggera (Lrt).

L'importo rappresenta il 63% del bilancio di 50 miliardi di reais messo a disposizione dalla banca per l'intero paese.

A livello nazionale, oltre 30 miliardi di reais andranno a progetti di metro e treni, 8,5 miliardi di reais per monorotaie, 7 miliardi di reais per Brt e 3,2 miliardi di reais per Lrt.

Gli investimenti sono parte di progetti di mobilità urbana previsti dal piano di accelerazione della crescita. Molti di questi progetti potranno essere realizzati facendo ricorso allo schema dei partenariati pubblico-privato.

San Paolo

Circa 26,5 miliardi di reais sono stati destinati alla regione di San Paolo, la maggior parte dei quali messi a disposizione della società metropolitana della città, la Cmsp. Si stanno costruendo 57 km di monorotaie per le linee 15, 17 e 18, e 31 km di sotterranee per le linee 2, 5 e 6. I progetti fanno parte del piano della città di raddoppiare la rete metropolitana (passando dagli attuali 75 a 163 chilometri) entro i prossimi 10 anni. Il finanziamento sarà utilizzato per acquistare 74 macchine monorotaia e 49 vagoni della metro per la Cmsp, così come 65 vagoni del treno urbano per la Cptm.

Rio de Janeiro

Un totale di 12,7 miliardi di reais verrà invece utilizzato per finanziare sei progetti a Rio de Janeiro, due dei quali sono la costruzione della linea metropolitana n° 4 (Ipanema-Barra) e la linea n° 3 (Niterói-São Gonçalo), che probabilmente sarà una monorotaia. Gli altri fondi andranno ai progetti di Lrt nei quartieri centrali e piani di Brt per la Transcarioca, Transolímpica e Transbrasil. ■

— Messico

Nuovamente convocata la gara per l'alta velocità fino a Queretaro

A gennaio 2015 il ministero delle Comunicazioni del Messico ha ufficialmente confermato che si ripeterà la gara d'appalto per la costruzione della linea ferroviaria ad alta velocità che dovrà collegare Città del Messico con Queretaro, dopo che si è provveduto all'annullamento della precedente che aveva assegnato a un consorzio cinese-messicano l'opera secondo però modalità contestate dal Parlamento messicano. Nello sforzo di garantire trasparenza e legalità nella gara, il governo ha nominato l'ingegnere Humberto Díaz Santillana responsabile incaricato della sorveglianza sull'intero processo di offerta. Il segretariato delle Comunicazioni e dei trasporti (Stc) ha fatto sapere che al momento sono cinque le società interessate al progetto. Senza specificarne i nomi, il capo dell'agenzia, Gerardo Ruiz Esparza, ha detto che le aziende sono a capitale cinese, canadese,

francese, spagnolo e italiano. Ruiz Esparza ha poi precisato che le cinque aziende hanno già incontrato i responsabili del progetto e hanno ricevuto le informazioni necessarie per poter presentare i progetti e le offerte.

Il 14 gennaio, la Sct ha lanciato una nuova pre-gara per la Tav Messico-Queretaro che si chiuderà il 31 luglio.

Il Messico-Queretaro sarà il primo treno ad alta velocità del continente americano, viaggerà a una velocità di 300 km/h e permetterà di collegare le due città in 58 minuti, trasportando 426 passeggeri in otto vagoni.

Il progetto ha un valore stimato di quasi 3,5 miliardi di dollari. L'impresa cinese China Railway Construction Corporation (Crcc), che si era vista annullare la prima assegnazione, ha annunciato che parteciperà anche alla seconda gara. ■

— Messico

Altri 45 km di linee metropolitane e servizi aggiuntivi a Città del Messico

Il sistema metropolitano di Città del Messico avrà un'espansione di 45 chilometri in varie zone del centro città. Lo ha annunciato il sindaco, Miguel Ángel Mancera, precisando che i lavori dovrebbero iniziare nel 2018. Secondo le informazioni riportate dai media locali, si prevede l'acquisto di 45 nuovi treni, l'adeguamento di 150 scale mobili e l'installazione di 19 ascensori per rendere più semplice l'accesso ai disabili. Le risorse aggiuntive derivanti dall'aumento delle tariffe (+66,7%) saranno utilizzate per apportare migliorie al sistema. La metro di Città del Messico conta una rete di 225 chilometri ed è utilizzata da oltre 5 milioni di persone al giorno. ■

— Perù

Una metro sotterranea anche per Lima il presidente Humala inaugura i lavori



Alla presenza del presidente peruviano Ollanta Humala si è tenuta alla fine di dicembre la cerimonia che ha segnato l'inizio dei lavori della prima metropolitana sotterranea del paese, che sarà terminata nel 2020 e avrà un costo di 5,6 miliardi di dollari.

Lo riferisce la stampa locale, precisando che il capo di Stato ha definito la realizzazione della linea 2 della metro di Lima (che si unirà alla già esistente linea 1 costituita da un treno elettrico in superficie) come “l'opera più importante oggi di tutta l'America Latina”.

Il progetto sotterraneo si estenderà per 35 chilometri e collegherà la zona est con quella ovest della capitale peruviana in soli 45 minuti, invece delle due ore e mezza attualmente necessarie per spostarsi in autobus.

Secondo le stime la nuova linea registrerà un transito di un milione di persone al giorno,

in una città con oltre 9 milioni di abitanti e senza un vero sistema di trasporto pubblico di massa.

“L'investimento è molto alto e si avvicina ai 5,7 miliardi di dollari, anche a causa dell'utilizzo di tecnologie molto moderne, che permetteranno però di avanzare nella realizzazione con una media di 15 metri al giorno” ha detto Carlos Royo, presidente del Consorzio Nuevo Metro de Lima, aggiudicatario dell'opera.

Il consorzio è composto da aziende di Spagna, Italia e Perù: Dragados e Iridium (filiali di Acs, numero uno spagnolo nelle opere pubbliche), Vialia (filiale di Fcc), le italiane Salini Impregilo, Ansaldo Breda e Ansaldo Sts (rispettivamente col 19%, 12% e 15%) e la peruviana Cosapi.

I media peruviani, precisano che il progetto della linea 2 sarà realizzato secondo lo schema del partenariato pubblico privato (Ppp) con la modalità di concessione cofinanziata per un periodo di 35 anni.

Il progetto fa parte del piano integrale di modernizzazione del sistema di trasporto urbano della città, che conterà in futuro su sei linee di trasporto e che vedrà anche la realizzazione di una linea 3 sotterranea.

Lo scorso settembre la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (ProInversión) peruviana ha designato un consorzio di aziende di Francia, Spagna, Italia (per l'Italia figura Metropolitana milanese) e Perù per realizzare lo studio di preinvestimento per la realizzazione della linea 3, che dovrà collegare la zona nord e sud della capitale. ■

Sud-est asiatico



— QUADRO REGIONALE

Integrazione e crescita demografica spingono in alto gli investimenti

Crescita economica e crescita demografica da una parte; maggiore integrazione regionale sulla spinta di determinanti scelte politiche dall'altra parte. Questi i fattori che stanno spingendo gli investimenti nel settore ferrovie e metropolitane nella regione Asean, che comprende dieci paesi del sud-est asiatico: Brunei, Cambogia, Filippine, Indonesia, Laos, Malesia, Myanmar, Singapore, Thailandia e Vietnam.

Il 2015 si è aperto con l'obiettivo di essere l'anno in cui l'associazione dei paesi del sud-est asiatico si trasformerà in un'area di libero scambio al limite di due grandi potenze come

Cina e India. Non è un caso che negli ultimi anni siano stati proprio i collegamenti con i due giganti asiatici a essere in cima all'agenda politica e infrastrutturale. Link ferroviari più capillari ed efficienti, collegamenti marittimi e stradali, sono considerati essenziali per ridurre i costi dei trasporti e aumentare il grado di competitività.

I progetti più importanti riguardano in particolare l'area del bacino del Mekong, che comprende Thailandia, Cambogia, Laos, Myanmar e Vietnam. Queste cinque nazioni, insieme alla provincia cinese di Yunnan, coprono una superficie di circa 2,6 milioni di

chilometri quadrati per una popolazione aggre-
gata di circa 330 milioni di abitanti. Un
bacino già ricco che deve essere fornito di più
efficienti linee ferroviarie e che ha bisogno di
nuove logiche di trasporto per le sue crescenti
metropoli.

Tuttavia, se è vero che l'integrazione regio-
nale è considerato impegno prioritario, è al-
trettanto vero che la maggior parte del lavoro
da fare è a casa propria. Questi paesi hanno
bisogno di collegamenti dalle zone rurali alle
direttrici nazionali sotto tutti i profili: ferro-
viario, marittimo e stradale.

C'è poi la questione dei trasporti urbani, con
spazi crescenti anche in paesi finora senza le
risorse o i mezzi per progredire. È il caso del
Vietnam, che, forte di un'economia in crescita

galoppante, sta adesso pensando alle metro-
politane per Hanoi e Ho Chi Minh City, le
sue due più grandi città. E lavora in questo
senso anche Manila, un'area urbana da 12
milioni di abitanti.

Diverso ancora il discorso per la piccola e ric-
ca Singapore, che sta prolungando le linee già
esistenti e incrementando la flotta di treni per
provvedere ai bisogni di una popolazione au-
mentata di 500.000 unità in pochissimi anni.
In generale, il sud-est asiatico si muove quin-
di a grande velocità per dotarsi di strutture
interregionali, per far fronte alle esigenze di
trasporto nazionale e per alleviare traffico e
congestione nelle grandi città. A finanziare
molti progetti è la Cina e la sfida aperta è so-
prattutto con il Giappone. ■

Per una nuova narrativa sull'Africa

_ABBONAMENTO ANNUALE

10 numeri

Italia euro 150 / Estero euro 220

Versamento su conto corrente bancario
intestato a Internationalia Srl
Iban IT44G0306905106100000006440
Causale: abbonamento Africa e Affari

Comunicare il proprio indirizzo a: info@infoafrica.it

www.africaeaffari.it



— Indonesia

Quattro banche finanzieranno i progetti d'espansione di Pt Kereta Api

Quattro banche indonesiane finanzieranno un progetto ferroviario della compagnia nazionale Pt Kereta Api (Pt Kai) da 195 milioni di dollari per servire l'area di Giacarta e di alcune città vicine.

Le ferrovie indonesiane intendono raddoppiare il numero di passeggeri che usano il network di Jabodetabek dagli attuali 600.000 a 1,2 milioni di viaggiatori entro il 2019. Per raggiungere questo obiettivo Pt Kereta Api

espanderà la sua flotta da 860 vagoni a 1440 ed estenderà le banchine delle stazioni ferroviarie così da poter accomodare treni con 10 carrozze (le attuali banchine sono progettate per ospitare otto carrozze, in alcune stazioni soltanto cinque).

Nel frattempo, Pt Kereta Api ha introdotto un nuovo servizio passeggeri a diesel per coprire i 32 km tra Mojokerto e Sidoarjo, nell'est dell'isola di Giava. ■

— Indonesia

Dagli Stati Uniti 50 locomotive per le ferrovie di Giava e Sumatra



Le ferrovie indonesiane (Pt Kai) hanno firmato un ordine a favore della General Electric per 50 locomotive diesel classe CC206 che verranno utilizzate per i treni merci e passeggeri in servizio a Giava e Sumatra. Le locomotive hanno un costo per unità di 2,5/3 milioni di dollari e le prime 15 saranno consegnate a settembre 2015; il mese successivo è prevista la consegna di un secondo gruppo da 15. Le restanti, destinate a Sumatra, saranno consegnate nel 2016.

Le locomotive saranno assemblate negli Stati Uniti a eccezione dei carrelli, che saranno invece prodotti in Indonesia dalla Pt Barata. ■

— Indonesia

Luce verde per lo studio di fattibilità del tratto Sorong-Jayapura (Papua)

Sarà assegnato entro quest'anno lo studio di fattibilità per la costruzione di una ferrovia da 595 km tra Sorong e Jayapura, nell'isola di Papua, in Indonesia. La notizia è stata riferita dal ministero dei Trasporti indonesiano secondo cui la linea sarà suddivisa in due sezioni: Sorong-Manokwari (390 km) e Sarmi-Jayapura (205 km).

Secondo la stessa fonte, gli studi di fattibilità saranno assegnati quest'anno, poi tra il 2016

e il 2017 si procederà allo studio sull'impatto ambientale, alla progettazione e all'acquisizione delle terre, mentre la costruzione vera e propria sarà avviata nel 2018 per essere ipoteticamente conclusa nel 2019.

Sulla base di alcune stime, il costo del progetto dovrebbe essere pari a circa 831 milioni di dollari. L'Indonesia è uno dei paesi del sud-est asiatico che più sta investendo nel settore ferroviario. ■

— Malesia

A Gamuda e Mmc piace Kuala Lumpur entro agosto nuovi bandi di gara

La Mass Rapid Transit Corporation, società controllata dal ministero delle Finanze malese e a capo del sistema dei trasporti di Kuala Lumpur, ha selezionato la joint venture composta da Gamuda e Mmc come contractor della Klang Valley Mass Rapid Transit Line 2. Il progetto è relativo alla realizzazione di una linea ferroviaria da Sungai Buloh a Serdang e Putrajaya. La decisione è stata presa subito dopo il via libera al finanziamento dato dal governo.

La linea sarà lunga 56 km, con un costo di circa 7 miliardi di dollari e 5 anni di lavori, periodo

che include le fasi di preparazione, l'acquisizione della terra e il trasferimento delle utilities presenti. Ulteriori bandi di gara saranno annunciati ad agosto. L'area di Kuala Lumpur soffre di gravi congestionamenti a causa del traffico e diversi sono i progetti in cantiere per rafforzare la rete ferroviaria a disposizione della metropoli. Gamuda e Mmc si erano già garantite i lavori della Mrt Line 1 nel febbraio del 2012. L'implementazione di questo progetto è attualmente al 50% e la maggior parte dei lavori di ingegneria si dovrebbe concludere quest'anno. ■

— Malesia

Ktmb vuole ritornare in attivo allo studio incentivi e rincaro biglietti

La Malayan Railway Corporation (Ktmb) - principale operatore ferroviario della Malesia, gestito dal governo - ha allo studio misure per ridurre le crescenti perdite e l'eccessiva dipendenza dai sussidi governativi. Guardando a questi obiettivi, Ktmb - secondo fonti governative - potrebbe abbassare la frequenza dei treni sui percorsi meno profittevoli e introdurre tariffe più alte per il servizio merci e per quello passeggeri.

Sebbene il piano debba ancora essere messo a punto, alcune fonti locali sostengono che, secondo il governo, il servizio potrebbe tornare in attivo già nel corso del 2015.

Oltre all'aumento dei biglietti, la Ktmb potreb-

be ottenere maggiori ricavi attraverso la rivalutazione del proprio patrimonio immobiliare e l'introduzione di servizi navetta di collegamento alle stazioni, per incentivare l'utilizzo dei treni. ■



— Sud-est asiatico

Laos e Myanmar più vicini alla Cina con due progetti finanziati da Pechino

La Commissione nazionale cinese per lo sviluppo e le riforme ha approvato un piano per la costruzione di primi collegamenti ferroviari della Cina con Laos e Myanmar.

Un progetto riguarda la realizzazione nella provincia meridionale di Yunnan di una linea elettrificata di 504 chilometri che collegherà Yuxi con Pu'er, Xishuangbanna e Mohan, al confine con il Laos. Il costo preventivato di questo progetto è di 7,2 miliardi di dollari in parte coperti da un prestito della Banca asiatica di sviluppo.

Nella parte occidentale della provincia di Yunnan sarà invece costruita una linea elettrificata di 330 chilometri tra Dali e Ruili, al confine con il Myanmar. I costi saranno coperti all'85% dalla China Railway Corporation. ■

— **Filippine**

Light Rail Manila mette a contratto la consulenza dei francesi di Ratp Dev

Light Rail Manila, la joint venture formata da Ayala e Metro Pacific Investments, aggiudicataria dei lavori per l'espansione della Lrt 1 nella capitale delle Filippine, ha firmato un contratto ventennale con i francesi di Ratp Dev, affidando a quest'ultima una serie di servizi di consulenza. Secondo gli accordi, Ratp Dev sarà incaricata di formare lo staff locale e di fornire consulenza e assistenza sull'operatività e sulla gestione della

linea e delle infrastrutture associate. Il progetto di estensione della Lrt 1 riguarda 11,7 km di linea che porteranno la lunghezza totale a 32,4 km (con 29 stazioni).

I lavori di costruzione dovrebbero concludersi nel 2019 e la Light Rail Manila gestirà l'intera linea per 32 anni sulla base di un accordo firmato con il dipartimento dei Trasporti del governo filippino. ■

— **Singapore**

Nuovi treni per rinforzare la flotta e rispondere alle esigenze della città

La Land Transport Authority (Lta) e l'operatore della metropolitana Smrt Corporation hanno annunciato un piano per acquisire nuovi treni destinati alle linee nord-sud ed est-ovest di Singapore. L'obiettivo è di aumentare l'attuale flotta del 40% arrivando a 198 treni entro il 2019. Secondo Lta, i nuovi treni alleggeriranno i settori più impegnativi delle due linee e consentiranno di ritirare i treni più vecchi per critici lavori di manutenzione, attualmente non praticabili. I nuovi treni saranno pronti anche in vista dell'estensione della linea est-ovest (fino a Tuas West) e dell'apertura della stazione Canberra sulla linea nord-sud.

Singapore è una città Stato situata all'estrema propaggine della penisola malese. È il paese con la più alta densità abitativa dopo il Principato di Monaco e conta una popolazione di oltre cinque milioni di abitanti. ■



— Vietnam

Ho Chi Minh City sceglie il Giappone per la prima sezione della sua metro

La Maur, l'autorità che gestisce le ferrovie urbane di Ho Chi Minh City, in Vietnam, ha siglato un contratto con la giapponese Shimizu Maeda Joint Operation, per la realizzazione di una sezione della prima linea metropolitana della città.

Il contratto (Package 1B) ha un valore di circa 232 milioni di dollari e riguarda la costruzione di 2,6 km di linea sotterranea tra Ben Thanh Market e Ba Son Shipyard. La conclusione dei lavori è prevista entro cinque anni.

Sono invece in fase più avanzata i lavori della sezione elevata di 17 km tra Ba Son e Suoi Tien affidata alla joint venture tra la giapponese Sumitomo e i vietnamiti di Cienco 6.

Il costo totale del progetto è di 2,5 miliardi di dollari, finanziati all'88% dal Giappone. L'a-

pertura al pubblico della linea (oltre 19 km) è prevista nel 2020.

Ho Chi Minh City, già Saigon, è la più grande città del Vietnam e conta oltre sette milioni di abitanti. ■



— Thailandia

Accordo di fornitura tra Srt e Cnr nel carrello 115 carrozze e motrici

La State Railway of Thailand (Srt) ha firmato lo scorso ottobre un contratto con la Cnr Corporation per l'acquisto di 115 carrozze da destinare a treni a lunga percorrenza.

L'ordine include vagoni letto di prima e seconda classe, carrozze motrici, vagoni ristoranti. Alcuni dei vagoni letto saranno dotati di accorgimenti per facilitare l'accesso di viaggiatori diversamente abili.

Per la Srt si tratta del singolo contratto più ampio mai firmato e per la Cnr del primo contratto di questo tipo in Thailandia. Il bando di gara, aggiudicato da Cnr, era stato pubblicato nel marzo 2013. ■



MERCATI

BUSINESS

OPPORTUNITÀ

info **MercatiEsteri**



COMPETITIVITÀ

ANALISI

RISCHI

LA TUA BUSSOLA PER L'INTERNAZIONALIZZAZIONE

Con infoMercatiEsteri il sito della Farnesina si arricchisce di una piattaforma altamente innovativa e completamente gratuita, ideata e realizzata dalla Direzione Generale per la Promozione del Sistema Paese, per soddisfare la richiesta di informazioni sui mercati esteri proveniente dagli operatori economici nazionali.

Scegliendo il percorso di accesso geografico, per ciascun Paese è possibile ottenere informazioni su:

- outlook economico e politico
- opportunità di mercato e possibilità di partnership con aziende locali e/o italiane
- prossime iniziative promozionali
- ostacoli agli scambi, criticità negli investimenti e possibili rischi
- accesso al credito
- quadro delle presenze italiane e dei rapporti bilaterali

Alternativamente, scegliendo la modalità di accesso settoriale, è possibile acquisire informazioni sul settore prescelto, nonché suggerimenti sui Paesi di prioritario interesse in quel settore secondo criteri personalizzabili relativi al commercio, agli investimenti, alle caratteristiche del mercato e alle segnalazioni provenienti dalle Sedi all'estero.

www.informercatiesteri.it

**Info
Africa**

MONITOR

INFRASTRUTTURE & COSTRUZIONI



InfoAfrica è un servizio di Internationalla Srl
via Val Senio 25, Roma - Tel. 06 8860492 - 06 92956629
www.infoafrica.it - info@infoafrica.it