Ministero degli Affari Esteri

Newsletter Diplomazia Economica Italiana

Il Sole 24 ORE Radiocor
Agenzia d'informazione

07/13
Anno IX
24 aprile 2013

EDITORIALE

di Vincenzo Ercole Salazar Sarsfield

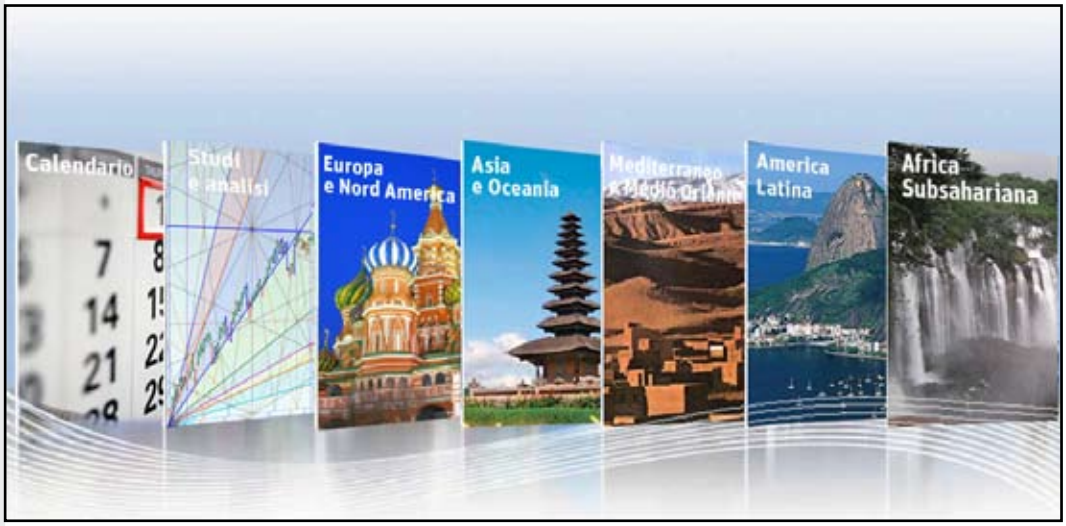
I dati più aggiornati sull'economia italiana mettono sempre più in evidenza come il settore dell'edilizia stia affrontando i sacrifici maggiori, a causa di un mercato domestico in contrazione. È quindi sui mercati esteri che per le nostre imprese si aprono opportunità da cogliere e sfide da vincere per mantenere attivo un ramo fondante della nostra economia, caratterizzato peraltro da una expertise riconosciuta a livello mondiale. L'articolo di analisi in questo numero sottolinea come la Farnesina sia in prima linea per sostenere tale processo di creazione di opportunità, anche facilitando la **formazione di filiere nazionali capaci di concorrere per opere complesse che richiedono alta tecnologia e grandi competenze tecniche** in diversi settori. È questo il caso della realizzazione di aeroporti, per la cui costruzione e gestione occorrono progettisti, costruttori, impiantistica, sicurezza e gestione del traffico aereo. Come emerge dallo studio realizzato dal MAE con la collaborazione delle nostre Ambasciate, **in almeno 63 Paesi esistono oggi concrete opportunità nel settore della realizzazione e dell'ammodernamento degli aeroporti**.

(segue a pagina 2)

Cantieri con le ali

Il boom del traffico aereo nel mondo si traduce nel lancio di nuovi progetti di costruzione e ampliamento delle reti aeroportuali. Russia, Dubai, Messico e Mozambico offrono cinque esempi di attività in corso in diverse aree geografiche

(a pagina 6)



INDICE

EDITORIALE ..... pag 2

CALENDARIO ..... pag 3

SOTTO LA LENTE
Cantieri con le ali ..... pag 6

Russia
Avtodor lancia il programma autostrade ..... pag 9

Estonia
Tallin lancia gare per la progettazione del Baltic Rail ..... pag 12

Turchia
Ankara punta sulle energie rinnovabili ..... pag 13

Canada
Vini: crescita a due cifre per l'export italiano ..... pag 16

Asia
Previsioni ADB per il 2013: il Pil asiatico crescerà del 6,3% ..... pag 17

Indonesia
Toyota e Honda annunciano nuovi investimenti ..... pag 20

Marocco
OCP triplicherà la produzione di fertilizzanti ..... pag 21

Brasile
Brasilia avvia le prime gare per un Piano infrastrutture da 100 miliardi di euro ..... pag 23

Angola
Luanda rilancia l'industria mineraria ..... pag 25

STUDI E ANALISI
Aeroporti: le aziende italiane faranno sistema per partecipare a nuove gare ..... pag 28

Per vincere la sfida della concorrenza internazionale le aziende italiane dei diversi settori si preparano ora a creare "pacchetti" integrati con un'offerta che rappresenti il Sistema Italia e che il Ministero degli Affari Esteri potrà adeguatamente valorizzare con gli interlocutori stranieri.

Sempre nel campo delle infrastrutture, la **Russia** continuerà ad essere nei prossimi anni un mercato molto ambito. La compagnia di Stato russa per le infrastrutture (Avtodor) ha reso noto il piano per la realizzazione di un **nuovo sistema autostradale** che prevede, nei prossimi sei anni, investimenti per 35 miliardi di dollari. Nel Paese è già attivo, tra gli altri, il gruppo Astaldi che si è aggiudicato in consorzio con la società turca IC Ictas la realizzazione del segmento occidentale dell'anello autostradale di San Pietroburgo. Con questo piano si apriranno ulteriori spazi per le imprese italiane.
Nelle Repubbliche del Baltico, sono iniziate le **gare per la progettazione di una linea ferroviaria diretta che consentirà l'integrazione delle reti di Estonia, Lettonia e Lituania al sistema ferroviario europeo** lungo l'asse che collega Helsinki con Varsavia e la Germania. Si tratta di un'opera strategica e le aziende che si affacciano nel mercato baltico in questa fase possono porre le basi per una futura presenza in Paesi dove c'è ancora molto da realizzare.
In Turchia, un seminario organizzato dall'Agenzia-ICE Istanbul con l'Università di Bahcesehir ha messo in luce interessanti opportunità nel settore delle energie rinnovabili e, in particolare, per le filiere eolica e geotermica.

Per ciò che concerne le nostre eccellenze della filiera agroalimentare, **in Canada cresce il successo dei vini italiani**: un recente studio dell'Agenzia-ICE fornisce un esauriente panorama di dati e informazioni per le imprese interessate al mercato.

In America Latina, il Governo del Brasile ha presentato un ambizioso **piano pluriennale per il potenziamento delle infrastrutture di trasporto**: ferrovie, strade, porti e aeroporti. Saranno realizzate e gestite in regime di Public Private Partnership. Gli investimenti previsti ammontano a 100 miliardi di dollari. Le imprese italiane possono partecipare in consorzio con partner locali o acquisire commesse soprattutto per attività che richiedono competenze specialistiche.

In Asia un dettagliato rapporto della **Banca di Sviluppo Asiatica** (**ADB**) fornisce le previsioni di crescita per le principali economie. L'aumento della domanda interna (consumi e investimenti) dovrebbe consentire non solo il mantenimento, ma anche una lieve accelerazione dei tassi di crescita in Cina, nei 10 Paesi membri dell'A.S.E.A.N., nonché in India e nelle Repubbliche centro asiatiche.

In Africa, l'Office Chérifien des Phosphates (OCP) del **Marocco** conferma l'ambizione di posizionarsi tra i leader mondiali nel settore dei **fosfati** e dei **fertilizzanti** con un massiccio piano di investimenti che apre lo spazio anche per forniture specializzate.
Più a sud in **Angola**, dopo l'approvazione del nuovo Codice Minerario, **il Governo punta a rilanciare l'attività estrattiva** nel settore dei diamanti e delle altre risorse metallifere e minerarie di cui il Paese è dotato. È una leva in più per lo sviluppo di un Paese a cui il Sistema Italia sta guardando con crescente interesse per le opportunità che offre in molti settori, tra i quali l'agricoltura e l'industria della trasformazione e le costruzioni. Questi temi sono anche stati trattati nel recente colloquio (Roma, 12 aprile) del Vice Ministro degli Affari Esteri De Mistura con il Vice Presidente dell'Angola Vicente.

Vincenzo Ercole Salazar Sarsfield

Prossimi impegni e iniziative di internazionalizzazione

DATA	EVENTO	LUOGO	PROMOTORE	CONTATTI
29 aprile 2013	Business Forum "China-Italy Food Safety Forum"	Milano	Assolombarda	chiara.fanali@assolombarda.it
29 aprile - 2 maggio 2013	“Study Tour del Ministero dell’Economia dell’Angola”	Roma - Foggia	Ambasciata d'Italia Luanda	commerciale.luanda@esteri.it
aprile 2013	Missione impenditoriale outgoing settori moda e beni di consumo	Mosca (Federazione Russa)	Unioncamere; Agenzia ICE	internazionale@unioncamere.it
06-08 maggio 2013	Missione imprenditoriale outgoing settore manifatturiero	Istanbul (Turchia)	ISIAMED; Camera dell'Industria di Istanbul; Associazione Italia Turchia	isia@mclink.it
06-08 maggio 2013	Missione di Sistema in Indonesia	Jakarta (Indonesia)	Cabina di Regia	dipartimento.impresa@mise.gov.it
06-09 maggio 2013	Missione imprenditoriale multisettoriale outgoing	Albania - Macedonia	CCIE; PROMOS MI	www.promos-milano.it; www.milanomediterraneo.org
08 maggio 2013	Rassegna promozionale "Destinazione Vietnam"	Bologna	Unioncamere Emilia Romagna	annamaria.nguyen@rer.camcom.it; www.rer.camcom.it
09 maggio 2013	Assemblea Annuale di R.E TE. Imprese Italia	Roma	Rete Imprese Italia	eventi@reteimpreseitalia.it
09 maggio 2013	Country Presentation Botswana	Roma	Assafrica & Mediterraneo	www.assafrica.it
13-17 maggio 2013 (tbc)	Seminario sull'energia rinnovabile e infrastrutture	Skopje - Pristina (Macedonia e Kossovo)	Agenzia ICE	cooperazione@ice.it
14 maggio 2013	Business Forum "Obiettivo Balcani: l'Itlia al centro della nuova Europa - I servizi all'impresa ed al settore pubblico nel Sud Est Europeo"	Roma	Confindustria Balcani	segreteria@confindustriabalcani.it
15-16 maggio 2013	Forum "Turchia, attore protagonista nel Mediterraneo"	Sassari	ISIAMED; Associazione Italia Turchia; CCIAA Sassari	isia@mclink.it

Prossimi impegni e iniziative di internazionalizzazione

DATA	EVENTO	LUOGO	PROMOTORE	CONTATTI
16-17 maggio 2013	Cibus Global Forum 2013	Parma	Federalimentare	www.cibusglobalforum.com
17 maggio 2013	40° Convegno Nazionale di Impiantistica Industriale e 5° Convegno Nazionale di Impiantistica Italiana	Roma	Federprogetti	
20-24 maggio 2013	Missione imprenditoriale incoming "Road Show in Italia della Dubai Airport Freezone"	Roma - Milano - Bologna (tbc)	Ambasciata d'Italia Abu Dhabi; PROMOS MI	trade1.abudhabi@esteri.it ; www.promos-milano.it
23 maggio 2013 (tbc)	Webinar Corea del Sud	Roma	MAE; Unioncamere Emilia Romagna	dgsp1@esteri.it
24 maggio - 2 giugno 2013	Fiera "38^ CYPRUS INTERNATIONAL FAIR"	Nicosia (Cipro)	Cyprus State Fairs Authority	csfa@cytanet.con.cy
26 maggio - 01 giugno 2013	Fiera per espositori: "Book Expo America"	New York (USA)	Agenzia ICE	www.bookexpoamerica.com
26-29 maggio 2013 (tbc)	Missione imprenditoriale outgoing settore energia rinnovabile	Riad (Arabia Saudita)	GSE (Gestione Servizi Energetici)	corrente@gse.it
27 maggio 2013	Business Forum "Italia - Etiopia"	Milano	PROMOS	www.promos-milano.it
28-30 maggio 2013	Missione imprenditoriale outgoing settori logistica e agroalimentare	Istanbul (Turchia)	ISIAMED; DEIK; Associazione Italia Turchia	isia@mclink.it
28 maggio 2013	Seminario "Imprese e lavoro"	Sofia	Confindustria Bulgaria	segreteria@confindustriabulgaria.bg
30-31 maggio 2013	Forum “Guatemala Investment Summit”	Città del Guatemala (Guatemala)	CCIE Guatemala (CAMCIG)	secretariogeneral@camcig.org
30 maggio - 02 giugno 2013	Fiera grastronomica "L'Italie a table, le salon de la gastronomie italienne"	Nizza (Francia)	CCIE Nizza	marketing@ccinice.org
31 maggio - 4 giugno 2013 (tbc)	Corso di formazione sull'innovazione dedicata ad Enti ed Istituzioni croate	Zagabria (Croazia)	Agenzia ICE	cooperazione@ice.it
maggio-settembre 2013	Rassegna promozionale "Promozione delle eccellenze messicane"	Roma	CCIAA Roma; Camera di Commercio del Messico (CANACO)	attivita.promozionali@rm.camcom.it
maggio-giugno 2013 (tbc)	Country Presentation Myanmar	Italia	Agenzia ICE	cooperazione@ice.it
03-05 giugno 2013	Missione imprenditoriale outgoing multisettoriale	Tripoli (Libia)	PROMOS	valeria.centinaro@mi.camcom.it
05-07 giugno 2013	Fiera Interior Lifestyle Japan	Tokyo (Giappone)	PROMOS	cristina.meloni@mi.camcom.it

Prossimi impegni e iniziative di internazionalizzazione

DATA	EVENTO	LUOGO	PROMOTORE	CONTATTI
05-08 giugno 2013	Fiera Batimat Marocco	Casablanca (Marocco)	PROMOS	cristina.meloni@mi.camcom.it
10-14 giugno 2013	Missione imprenditoriale outgoing settore estrattivo ed energia	Tel Aviv (Israele)	PROMOS	simona.demusso@mi.camcom.it
13 giugno 2013	Business Forum "Multinazionali Tascabili - La piccola e media industria italiana alla prova del mercato bulgaro"	Sofia	Agenzia ICE; Confindustria Bulgaria	sofia@ice.it; segreteria@confindustriabulgaria.bg
16-19 giugno 2013	Missione imprenditoriale outgoing multisettoriale	Serbia	Assolombarda; PROMOS	www.promos-milano.it
17-20 giugno 2013	Missione imprenditoriale outgoing	Casablanca (Marocco)	PROMOS	matteo.annoni@mi.camcom.it
17-18 giugno 2013	Missione imprenditoriale outgoing del VP UE Tajani "Missions for Growth"	Federazione Russa	Commissione Europea	www.een.ec.europa.eu/events/missions-growth
23-28 giugno 2013	Missione imprenditoriale outgoing settore agroalimentare	Mumbai (India)	PROMOS	elena.rustico@mi.camcom.it
24-27 giugno 2013	Missione imprenditoriale outgoing	Mosca (Federazione Russa)	PROMOS	matteo.annoni@mi.camcom.it
30 giugno-02 luglio 2013	Fiera Summer Fancy Food	New York (USA)	PROMOS	elena.rustico@mi.camcom.it
giugno 2013	Missione imprenditoriale multisettoriale outgoing	Ecuador	PROMOS	www.promos-milano.it
giugno 2013 (tbc)	Missione imprenditoriale outgoing del VP UE Tajani "Missions for Growth"	Portogallo	Commissione Europea	www.een.ec.europa.eu/events/missions-growth
giugno 2013 (tbc)	Missione imprenditoriale outgoing	Algeri (Algeria)	Assafrica & Mediterraneo	info@assafrica.it
02 luglio 2013	Country Presentation Mozambico	Roma	Assafrica & Mediterraneo	info@assafrica.it;www.assafrica.it
04-05 luglio 2013 (tbc)	Business Forum "Forum di Bolzano"	Bolzano	Confindustria	www.confindustria.it
16 luglio 2013 (tbc)	Webinar Sud Africa	Roma	MAE; Unioncamere Emilia Romagna	dgsp1@esteri.it
luglio 2013 (tbc)	Missione imprenditoriale outgoing del VP UE Tajani "Missions for Growth"	Cina	Commissione Europea	www.een.ec.europa.eu/events/missions-growth

Dati indicativi, suscettibili di modifica

Cantieri con le ali

Russia

L'ampliamento e ammodernamento dei principali aeroporti (con un elenco dettagliato degli interventi previsti) copre uno dei capitoli più rilevanti del Piano Quinquennale (2010-2015) delle Infrastrutture. In questo contesto, nel 2011 l'Amministrazione russa ha messo a punto un massiccio programma di ammodernamento per 1,35 miliardi di dollari, con finanziamenti da reperirsi principalmente da fonti private. Un ulteriore impulso (e un supporto finanziario) all'attuazione delle opere individuate dovrebbe giungere dai grandi eventi sportivi nei prossimi anni, in particolare, le Olimpiadi di Sochi del 2014 e i Mondiali di Calcio del 2018.

Attualmente sono 332 gli aeroporti operativi sul territorio della Federazione. La maggior parte sono di proprietà pubblica (federale o regionale) ma sempre più numerosi sono quelli posseduti o gestiti da privati. Dei tre aeroporti di Mosca, Domodedovo é stato recentemente privatizzato mentre gli altri due, Sheremyetevo e Vnukovo, potrebbero esserlo in futuro, anche nel quadro di una fusione operativa fra le due strutture. In particolare **Basel Aero** controllata dal finanziere **Deripaska**, gestisce i cinque aeroporti nel sud della Russia (Krasnodar, Sochi, Anapa, Gelendzhik and Eysk) che saranno usati in occasione delle Olimpiadi di Sochi del 2014. Una società italiana ha già concluso un importante contratto: si tratta di **Astaldi** che, a giugno 2011, ha vinto, all'interno di un consorzio internazionale, la gara per l'allargamento dell'aeroporto di Pulkovo a San Pietroburgo. È un progetto del valore di 700 milioni di euro (con una quota per la società italiana del 50%). Il modello seguito da Astaldi consiste in un partenariato con una società e banche locali o con altri partner internazionali già ben inseriti in questo mercato. Opere di ammodernamento e/o ampliamento nel prossimo futuro sono previste per Belgorod, Ekaterinburg, Krasnodar, Nizhny Novgorod, Novosibirsk, Samara. Infine, di recente, è stata annunciata la gara di appalto per la ristrutturazione dell'aeroporto di Novosibirsk.

Emirati Arabi

Il governo di Dubai ha annunciato un investimento di circa 7,8 miliardi di dollari per lo sviluppo del progetto di espansione del Dubai International Airport che, al termine dei lavori, dovrebbe raggiungere il terzo posto al mondo per volume passeggeri e capacità cargo. Verrà costruito un nuovo atrio presso il Terminal 1 dell'aeroporto, e verrà esteso il Terminal 2, quest'ultimo operativo entro il 2013. È inoltre già in corso di realizzazione un altro atrio presso il Terminal 3. **Dubai Airports** prevede che entro il 2020 la maggior parte degli introiti proverrà da fonti commerciali (dettaglio duty free, beni di lusso, cibi e bevande), anziché dalle tasse aeroportuali che negli EAU non sono previste.

In parallelo procede il progetto **Dubai World Central** che prevede la costruzione di un nuovo aeroporto, l'Al Maktoum International Airport, su una superficie di 140 km quadrati con collegamenti veloci alla free zone del porto di Jebel Alí (sesto al mondo per area container e più estesa free zone del Medio Oriente e Africa settentrionale).

Il terminal dell'aeroporto Pulkovo a San Pietroburgo. Recentemente, Astaldi, all'interno di un consorzio internazionale, ha concluso un importante contratto per il suo l'allargamento

Mozambico

Il principale progetto in corso riguarda il nuovo aeroporto internazionale di Nacala, nel nord del Paese. Inserito all'interno di un ambizioso piano di sviluppo logistico della Regione, che comprende l'ammodernamento del porto - che dovrebbe diventare uno dei principali scali marittimi dell'Oceano Indiano in acque profonde - verrà affiancato da una Zona Economica Speciale. I lavori relativi al nuovo aeroporto, stimati intorno ai 120 milioni di dollari, sono stati affidati alla brasiliana **Odebrecht**, che a sua volta ha contattato l'italiana **Selex** per la fornitura di apparati tecnologici.

Un altro ambizioso progetto è quello relativo alla città di Pemba, capoluogo della Provincia di Cabo Delgado, nell'estremità settentrionale del Paese, nel cui offshore sono in corso importanti investimenti per lo sfruttamento del gas naturale. Sono previsti l'ammodernamento dello scalo esistente e la costruzione di un nuovo aeroporto a circa 20 km della città e che sarà operativo tra 5-7 anni.

Nuovi progetti di sviluppo aeroportuale riguardano anche la Provincia di Tete, dove è stato deciso di rilocalizzare lo scalo attuale. Lo studio di fattibilità è in corso.

Continuano poi le opere di modernizzazione dell'aeroporto di Maputo, dove è stato avviato l'ampliamento dei terminali esistenti ed è stato lanciato un concorso pubblico per lo studio relativo al rifacimento della pista.

Infine, **Aeroportos de Mozambique** e il **Ministero dei Trasporti** stanno valutando la riabilitazione dell'aeroporto di Inhambane, capoluogo della Provincia a maggiore vocazione turistica del Paese.

L'aeroporto di Cancun, in Messicco

Messico

Attualmente in Messico sono operativi 76 aeroporti (di cui 64 internazionali e 12 nazionali), la cui attività di costruzione e gestione fa ampio ricorso a rapporti di concessione rilasciati a gruppi per lo più privati che affiancano l'agenzia federale indipendente ASA (Aeroporti e Servizi Ausiliari). Insieme gestiscono l'80% degli aeroporti messicani, il 20% restante fa capo a organismi dei singoli Stati della Federazione. Più in dettaglio:

ASA (**www.asa.gob.mx**) controlla 18 aeroporti, quasi tutti di rilevanza domestica, e copre il 30% del traffico passeggeri sui voli nazionali;

ASUR - Aeroporti del Sud-Est (**www.asur.com.mx**) a capitale misto messico-ispano-franco-danese controlla nove aeroporti, importanti soprattutto per il turismo, tra cui Cancun, Cozumel, Huatulco, Merida e Veracruz. Copre il 39% della quota di passeggeri e il 14% sui voli domestici;

GAP - Gruppo Aeroportuale Pacifico (**www.aeropuertosgap.com.mx**), a capitale messicano sia pubblico che privato, gestisce 12 aeroporti, tra cui importanti aeroscali turistici quali Los Cabos, Puerto Vallarta, La Paz, Manzanillo, Tijuana e Guanajuato. La quota di passeggeri su voli nazionali e internazionali si equivale, con circa il 25% di "share";

OMA - Gruppo Centro-Nord (**www.oma.aero**), a capitale messicano e francese, controlla 13 aeroporti nella parte centro-settentrionale del Paese, quali Monterrey, Acapulco, Mazatlan, Ciudad Juarez e Chihuahua. Copre una quota di circa il 20% sui voli nazionali e circa il 7% su quelli internazionali;

GACM - Gruppo Aeroportuale Città del Messico, società a capitale messicano pubblico e privato, gestisce l'aeroporto della Capitale e altri nelle

città di Toluca, Puebla, Cuernavaca e Queretaro, con una quota del 28% dei passeggeri internazionali e del 33% di quelli domestici.
In questo contesto, le opportunità sono riconducibili sia alla costruzione di nuovi aeroporti sia agli investimenti avviati negli ultimi anni da GAP e OMA, per la modernizzazione o l'ampliamento di strutture già esistenti.
Per quanto riguarda la costruzione di nuovi aeroporti, sono in corso i seguenti progetti:
- Aeroporto internazionale di Palenque (Chiapas), che si affiancherà a quello già esistente nella medesima località, dovrebbe essere ultimato nella seconda metà dell'anno in corso.
- Aeroporto Regionale a Creel (Barranca del Cobre, Chihuahua) é in costruzione ma è ancora atteso lo stanziamento di fondi federali per l'equivalente di circa 7 milioni di euro. L'assegnazione dei contratti é gestita direttamente dalla **Segreteria per le Comunicazioni e le Opere Pubbliche** dello Stato di Chihuahua.
- Aeroporto di Tulum, in Riviera Maya, per un investimento di circa 3,2 miliardi di pesos (190 milioni di euro) su un'area di 1.500 ettari, a 120 km a sud dall'aeroporto di Cancun, con una pista di 3.450 metri, in grado di ricevere voli intercontinentali. Il progetto, più volte annunciato, non è ancora avviato. Dopo una licitazione pubblicata nel 2010, non è mai stato assegnato a causa di una presunta inidoneità delle proposte presentate. Si attende l'uscita di una nuova licitazione.
In questo contesto GAP ha avviato un programma di investimenti per l'ampliamento e la modernizzazione dei suoi 12 aeroporti, per un ammontare di circa 280 milioni di euro. Parte dei lavori sono ancora in corso e si prevede che terminino entro il 2015. OMA ha investito l'equivalente di circa 33 milioni di euro per la modernizzazione e l'ampliamento dei suoi aeroporti, con particolare riferimento alla riabilitazione dell'asfalto delle piste. In prospettiva, si sta programmando il prolungamento della pista dell'aeroporto di Chetumal (Quintana Roo), il cui Terminal é già stato ristrutturato per consentire anche il traffico di voli internazionali. Vi é inoltre la possibilità che venga costruito un nuovo aeroporto che serva la Capitale. Infine nei prossimi mesi dovrebbe essere annunciato il Programma Nazionale per le Infrastrutture della nuova Amministrazione, nel quale si definiranno i progetti ritenuti prioritari e gli investimenti necessari per il loro sviluppo.

Myanmar

Secondo Paese dopo l'Indonesia per estensione geografica del Sud-Est asiatico, sta registrando un rapido sviluppo del traffico aereo. Il flusso dei turisti in arrivo è cresciuto a due cifre negli ultimi anni, e ha raggiunto il numero record di un milione di arrivi nel corso del 2012.
Solo l'aeroporto internazionale di Yangon ha visto un aumento del 50% degli arrivi nel periodo gennaio - ottobre 2012, con circa una ventina di compagnie aeree straniere che servono questa destinazione. Il **Ministero dei Trasporti** birmano, dipartimento per l'aviazione civile, controlla i tre aeroporti internazionali di Yangon, Mandalay e Nay Pyi Taw (quest'ultimo inaugurato solo nel 2011) e oltre 70 aeroporti regionali.
I piani di investimento birmani prevedono l'ampliamento dell'attuale aeroporto di Yangon e di Mandalay e la costruzione di un nuovo aeroporto internazionale a circa una cinquantina di km a nord di Yangon che sarà un hub di riferimento per i flussi internazionali. I tre piani di investimento sono tutti in fase di completamento della fase di prequalifica, preliminare al lancio del tender vero e proprio. Il Ministero birmano ha infatti pubblicato l'8 febbraio scorso la short list delle società pre-qualificate per Yangon, il 17 dicembre 2012 quelle per Mandalay e il 31 ottobre 2012 quelle per Bago. Attualmente, l'aeroporto più grande e moderno del Paese è quello di Mandalay, seconda città birmana per popolazione, inaugurato nel 2000.

www.esteri.it

L'aeroporto di Yangon

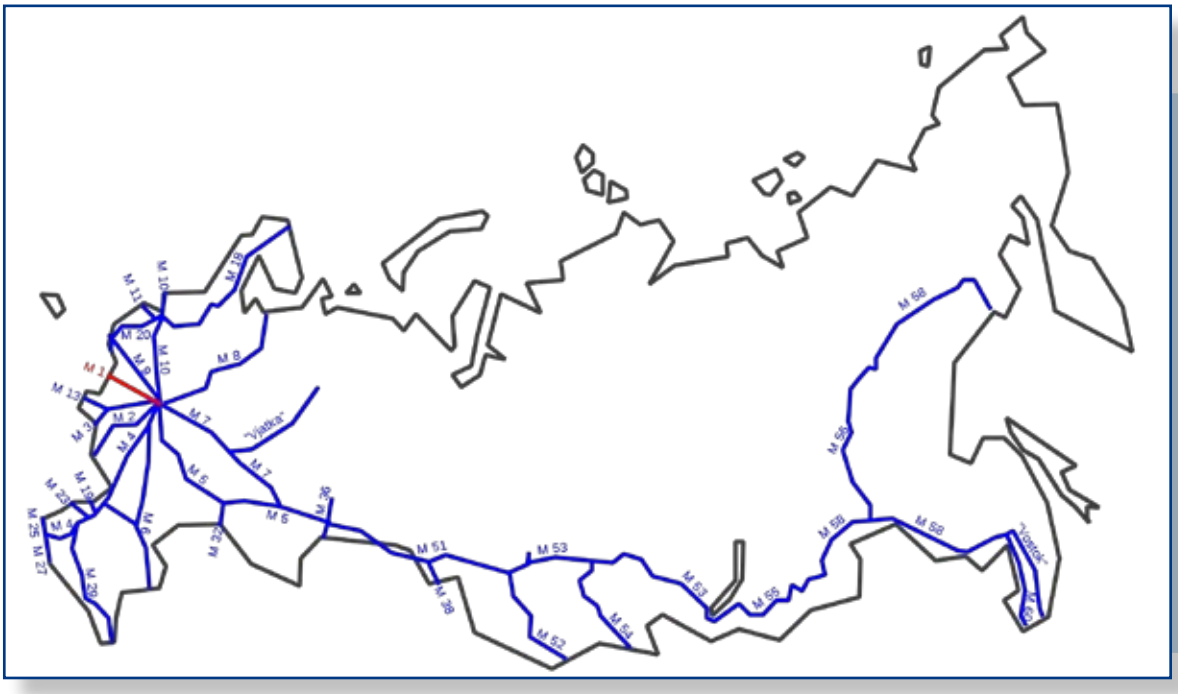
Avtodor lancia il programma autostrade

Gli investimenti previsti nei prossimi anni ammontano a 35 miliardi di euro. Proposte diverse formule di Public Private Partnership aperte a investitori e costruttori stranieri. Sono in fase di avvio le gare per l'aggiudicazione di nuove tratte autostradali

Russian Highways State Company (Avtodor), la società statale a cui è assegnato il compito di promuovere e gestire gli investimenti per la realizzazione della rete autostradale russa ha pubblicato un programma dettagliato di progetti da realizzare entro il 2019 che prevede investimenti per 1.393 miliardi di rubli (circa 35 miliardi di euro) da realizzare in regime di *partnership* privata-pubblica (PPP). Il programma si inserisce in un piano di lungo respiro che prevede di dotare la Russia, entro il 2030, di una rete di autostrade e strade veloci basato sui seguenti assi di collegamento:

1) Mosca-Smolensk, (M1 Bielorussa)
2) Mosca-Bryansk, (M3 Ucraina)
3) Mosca-Novorossiysk via Rostov sul Don e Krasnodar, (M4 Don)
4) Mosca-San Pietroburgo con proseguimento fino al confine finlandese
5) Anello autostradale intorno a Mosca
6) Mosca-Omsk via Vladimir, Nižnij Novgorod, Kazan, Ekaterinburg e Tyumen
7) San Pietroburgo-Kazan via Vologda
8) Collegamento Saratov - Autostrada Don via Volgograd o Voronez
9) Saratov-Nižnij Novgorod (via Penza) - Kazan (viaUljanovsk)
10) Collegamenti al Kazakistan da Saratov e da Kazan.

Nei casi 1, 2 e 3 si tratta di ammodernamento e allargamento di autostrade già esistenti; gli altri 7 progetti



La rete autostradale russa

sono interamente nuovi. L'obiettivo di Avtodor è quello di gestire, entro il 2030, una rete di circa 12.000 km di strade e autostrade.
Le formule di Public Private Partnership PPP proposte da Avtodor prevedono diverse modalità:
Direct toll concession. In questa modalità, impiegata solo per percorsi con elevati flussi di traffico, il ritorno dall'investimento è interamente garantito dai pedaggi. Il rischio di traffico è in toto a carico del concessionario a cui Avtodor chiede di intervenire in fase di cofinanziamento, progettazione e costruzione (o manutenzione, a seconda dei casi). La concessione ha una durata di 25-35 anni.
Availability payment concession Il rischio traffico è in carico al concedente (lo Stato) che incassa i proventi dai pedaggi e ripaga l'investitore privato sulla base di un accordo svincolato dal flusso effettivo. La concessione ha una durata di 25-35 anni.
Long-term invesment agreement È simile al precedente, ma l'investimento privato non può superare i 10 miliardi di rubli (250 milioni di euro),e la garanzia non è fornita dalla Federazione Russa ma da Avtodor, che si assume i rischi di traffico. La concessione ha una durata molto più lunga dei precedenti modelli.
Investment agreement at Pre-Project Stage (IAPS) Si richiede all'investitore di entrare in gioco in una fase antecedente anche alla progettazione vera e propria (studi di fattibilità, elaborazione di business plan). Il rientro del capitale è assicurato da una compensazione diretta di Avtodor o del futuro concessionario.
Operation & Maintenance Contract È una modalità, finora inedita in Russia, ma di grande interesse per le società italiane specializzate nella manutenzione e gestione dei tratti autostradali.
Sul piano giuridico, Avtodor propone due tipi di accordi: Investment Agreement (Legge 223 del 2011) e Concession Agreement (Legge 115 del 2005). In entrambi i casi viene emesso un bando, pubblicato sui siti internet **www.rosseltorg.ru**, **www.zakupki.gov.ru**, e **www.russianhighways.ru**. Per partecipare viene richiesto il pagamento di un "Bid Bond", con una cifra compresa tra lo 0,5% e l'1% del valore del contratto. Per la fase di preselezione, in alcuni casi può essere sufficiente la garanzia di una banca.
Per alcuni dei progetti i lavori sono già avviati, sia pure in forma parziale; essi riguardano due tratte per complessivi 119 chilometri della M11 della Mosca-San Pietroburgo con 2,9 miliardi di euro stanziati, la circonvallazione di Odintsovo, con 580 milioni di euro stanziati e circa 490 chilometri della Mosca-Novorossiysk.

Un cartello segnaletico sulla M1 nei pressi di Mosca

Russia

Nei prossimi mesi, verranno pubblicati bandi per altri progetti in cantiere.
- Mosca-San Pietroburgo tra il km 58 al km 149 seguendo lo schema Direct Toll Concession (1,46 miliardi di euro) e tra il km 543 ed il km 684 seguendo lo schema Availability payments concession (2,68 miliardi)
- Mosca-Novorossiysk (M4), tra il km 21 ed il km 225 seguendo lo schema O&M contract (170 milioni), tra il km 633 ed il km 715 seguendo lo schema Availability Payments Concession, tra il km 715 ed il km 1.119, seguendo lo schema del Long Term Investments Agreement (740 milioni) e tra il km 1091 e il km 1319 seguendo lo schema del O&M contract (320 milioni)
- Mosca-Smolensk (M1), tra il km 33 e il km 456, seguendo lo schema dell' Availability Payments Concession (4,43 miliardi);
- Anello attorno a Mosca (Central Ring Road). In particolare, le sezione 1 (dallo svincolo M11 all'M7 (1,69 miliardi), la sezione 3 (dallo svincolo M7 all'M4 per 1,65 miliardi) e la sezione 4 (dallo svincolo M4 all'M1 1,55 miliardi), seguendo lo schema Availability Payments Concession.

Tutti i bandi verranno pubblicati entro i prossimi due anni. Complessivamente sono oltre 1.300 km di autostrade per cui sono già stati stanziati circa 17 miliardi di euro con partecipazioni private comprese tra il 20% e il 50% dell'investimento complessivo.

www.infomercatiesteri.it

Astaldi e IC Ictas completeranno l'anello autostradale di San Pietroburgo

Nel mese di dicembre 2012 il consorzio **Northern Capital Highway (NCH)** formato da **VTB Capital** e **Gazprombank**, rispettivamente secondo e terzo Istituto di credito più importanti in Russia, ha finalizzato con la città di di San Pietroburgo il contratto di concessione relativo al completamento dell'anello autostradale WHSD (Western High-Speed Diameter).

Il contratto comporta la realizzazione di opere per un valore complessivo di 2,2 miliardi di dollari che sono state assegnate su base EPC (Engineering, Procurement, Construction) al gruppo **Astaldi** in consorzio al 50% con il gruppo turco **IC Ictas**. Astaldi provvederà alla progettazione ed esecuzione di tutte le opere necessarie alla realizzazione di 12 chilometri, corrispondenti alla tratta tecnicamente più complessa del collegamento, per la chiusura dell'anello stradale sul fronte mare. La durata dei lavori è prevista pari a 36 mesi. A San Pietroburgo, il Gruppo Astaldi è attualmente impegnato nella realizzazione del nuovo terminal internazionale dell'Aeroporto Pulkovo e di altre opere collegatre (Hotel, Energy Center, parcheggio auto, e così via) di importo pari a 700 milioni di euro.

www.infomercatiesteri.it

Il ponte Obukhovsky sulla Neva a San Pietroburgo (foto Andrew Zorin)

Estonia

Tallin lancia gare per la progettazione del Baltic Rail

La linea collegherà la Finlandia con Varsavia e Berlino via Estonia, Lettonia e Lituania. L'intero progetto prevede investimenti per 3,7 miliardi di euro nei Paesi Baltici. In futuro sarà costruito anche un tunnel sotto il Baltico

Il Ministero dell'Economia estone ha lanciato un bando di gara per la progettazione preliminare della tratta estone del Baltic Rail che rientra tra i 30 progetti prioritari della rete transeuropea di trasporto (TEN-T EA). Il valore della gara è di circa 8 milioni di euro. La durata prevista del contratto è di 34 mesi. Informazioni sulla disponibilità di partner estoni possono essere reperite, oltre che attraverso l'**Ufficio Commerciale dell'Ambasciata d'Italia a Tallin**, anche direttamente, in lingua inglese, dalla Camera di Commercio Estone (Estonian Chamber of Commerce: **www.koda.ee/eng**).

Analoghi bandi - per le tratte del corridoio ferroviario di rispettiva competenza geografica - sono in corso in Lituania e Lettonia. Baltic Rail è una linea di collegamento diretto tra la Finlandia (Helsinki) e Berlino lunga 950 chilometri. Prevede l'attraversamento iniziale del Baltico con Ferry Boat anche se in futuro si ipotizza la costruzione di un tunnel sottomarino e una nuova tratta diretta di 160 chilometri tra Tallin e Riga tagliando fuori Kaliningrad e la Bielorussia, che prosegue poi via Kaunas fino a Varsavia e di qui a Berlino. L'attuale collegamento (Rail Baltica) lungo 1.200 km è formato da tratte diverse, in parte a binario singolo e in parte non elettrificate che peraltro sono in fase di modernizzazione. La nuova linea, accanto all' aumento della velocità di percorrenza prevede l'adozione dello scartamento standard europeo (1.435 mm) in sostituzione di quello russo (1.520 mm). L'investimento previsto per l'insieme dei tre Paesi Baltici è di 3,7 miliardi di euro ma il pacchetto finanziario definitivo per reperire questi fondi non è ancora stato definito. Il progetto prevede anche un potenziamento della rete polacca tale da consentire una velocità di percorrenza lungo il percorso di 160 chilometri ora.

www.infomercatiesteri.it

Un locomotore M62M della Baltic Rail

Ankara punta sulle energie rinnovabili

In forte crescita la filiera eolica. Esiste anche un significativo potenziale geotermico utilizzato, finora, soprattutto per serre e teleriscaldamento. Notevole possibilità anche per il solare, ma l'interscambio con la rete è solo agli inizi. Il Governo turco punta anche a sviluppare un'industria locale nel settore solare ed eolico

Si è svolto recentemente a Istanbul un seminario organizzato da **ICE** in collaborazione con l'**Università di Bahcesehir** in cui è stato esposto il programma avviato dal Governo di Ankara nel settore delle energie rinnovabili. Con una crescita annua dei consumi di energia pari al 6% (a fronte dell'1,6% in Europa), la Turchia è oggi il secondo Paese al mondo per aumento della domanda energetica dopo la Cina. Attualmente, importa il 70% del suo fabbisogno. In particolare, per quanto riguarda le fonti primarie utilizzate nella produzione di energia elettrica, al primo posto figura la lignite (49,3%), seguita da fonti rinnovabili (21,9%) in massima parte idroelettriche, biomasse (14%), petrolio (8,2%), carbone (4,6%), gas naturale (1,6%). Il mercato elettrico attualmente è gestito dalla **Energy Market Regulatory Authority** istituita nel 2001 e il 60% della produzione è coperto da operatori privati.
Per contenere la bolletta energetica (60 miliardi di dollari previsti nel 2013) il Governo di Ankara punta ora su un forte sviluppo di nuove filiere.

Energia eolica Attualmente copre una quota pari al 2% del fabbisogno. Il potenziale del Paese è valutato in 58mila Megawatt di cui 10mila in posizione offshore. La costruzione di parchi eolici è decollata in Turchia dopo che nel 2005 il Governo aveva varato la nuova legge sulle energie rinnovabili. Già nell'anno successivo la potenza installata era triplicata a 65 Megawatt e alla fine del 2009 raggiungeva 800 MW. A fine 2012 ammontava a oltre 2.300 Megawatt con 80 parchi eolici in attività, localizzati massima parte nella regione dell'Egeo (Smirne, Antiochia ecc) e del Mar Nero. Altri impianti per 2mila megawatt sono in fase di costruzione. Energy Market Regulatory Authority infatti, sta rilasciando nuove licenze per ulteriori 7mila megawatt. Nel settore stanno emergendo anche alcuni operatori di dimensioni ragguardevoli come **Enerji Sa** e **Zorlu**. Entro il 2020 il Governo di Ankara prevede di raggiungere il traguardo dei 20mila Megawatt.

Un parco eolico nei pressi di Izmir

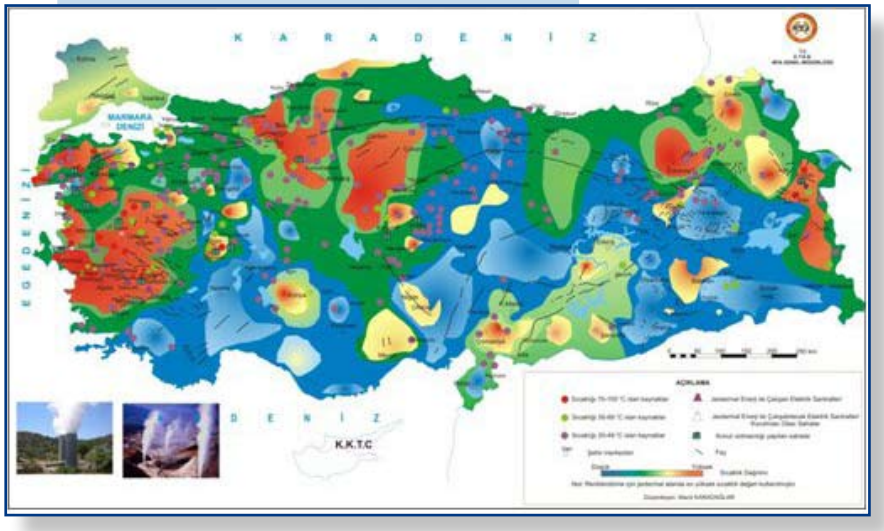
Turchia

Calcolando un costo di 1,5 milioni di dollari per Megawatt, la dimensione degli investimenti è stimata in 27 miliardi di dollari. Per raggiungere l'obiettivo, le autorità turche hanno deciso di coinvolgere anche università, centri di ricerca e industrie.
Attualmente la Turchia non produce turbine anche se **John Rice**, vicepresidente del gruppo **General Electric**, che insieme a **Vestas** è il principale fornitore dei sistemi attualmente operanti nel Paese, ha annunciato nel 2012 al ministro turco dell'econonomia, **Zafer Caglayan** che intendeva investire in questo settore in partnership con il gruppo locale **Turkiye Lokomotif & Motor Sanayi**.

Geotermia Attualmente la Turchia si posiziona al settimo posto al mondo per potenziale geotermico che viene valutato in 31.500 Megawatt termici. L'attività di sfruttamento è iniziata alla fine degli anni sessanta con il campo di Kızıldere a elevata entalpia. La potenza attualmente installata è di soli 1.660 Megawatt prevalentemente a uso termico: reti civili di teleriscaldamento, e serre (l'utilizzo che finora ha avuto il maggiore successo economico) oltre alle stazioni termali. Le fonti finora individuate (oltre 4mila Megawatt termici grazie a un'attività di esplorazione in crescita nel corso degli ultimi anni) sono generalmente a bassa o media entalpia e quindi meno adatte, in linea di principio, alla generazione elettrica che richiede temperature elevate. Infatti la potenza elettrica geotermica installata non supera i 162 Megawatt ripartiti tra una decina di siti diversi. Il più grande (Ömerbeyli) ha una potenza di 47 Megawatt. Con i nuovi progetti avviati il dato complessivo dovrebbe salire a 500/600 Megawatt. Al settore si è interessata nel 2011 anche **Enel Green Power** (**EGP**) in partnership con la società Meteor (che fa capo al gruppo **Uzun**) in possesso di un consistente portafoglio di licenze di esplorazione nella Turchia Occidentale, ma il progetto finora non ha avuto seguito. "*Le risorse che ci aspettiamo di reperire* - aveva dichiarato in occasione dell'annuncio dell'accordo, **Ruggero Bertani**, del Centro Eccellenza Geotermica di EGP, - *sono a media entalpia, per le quali ipotizziamo di realizzare innovativi impianti di tipo binario, simili a quelli che abbiamo già realizzato negli USA a Stillwater e a Salt Wells (Nevada)*". Secondo **Sakir Simsek,** vicepresidente dell'Associazione geotermica turca, le risorse esistenti consentirebbero di generare 23 miliardi di kWh annui e di riscaldare 1,5 milioni di case (attualmente sono 125mila, prevalentemente nella regione di Izmir) e oltre 45mila ettari di serre.

Fotovoltaico Le caratteristiche di irradiamento del Paese (in media 3,6 kWh per m2 al giorno) indicano l'esistenza di un potenziale elevato, soprattutto nelle zone di sud-est e del Mediterraneo. **Energy Markets Regulatory Authority** dispone comunque di una mappa dettagliata dell'irraggiamento delle diverse Province del Paese. A livello teorico è stato calcolato che basterebbero 1.240 km2 interamente ricoperti da pannelli solari per coprire l'intero fabbisogno del Paese. Il target proposto dal Governo per il 2023, in realtà, è molto più modesto: si tratta di raggiungere a una potenza installata pari a 3.000 Megawatt entro il 2023. Per il momento, però, non sono ancora operanti impianti che abbiano propriamente le caratteristiche di centrali di generazione commerciale. Energy Markets Regulatory Authority ha però annunciato di voler aprire

Mappa delle risorse e delle installazioni geotermiche in Turchia



Turchia

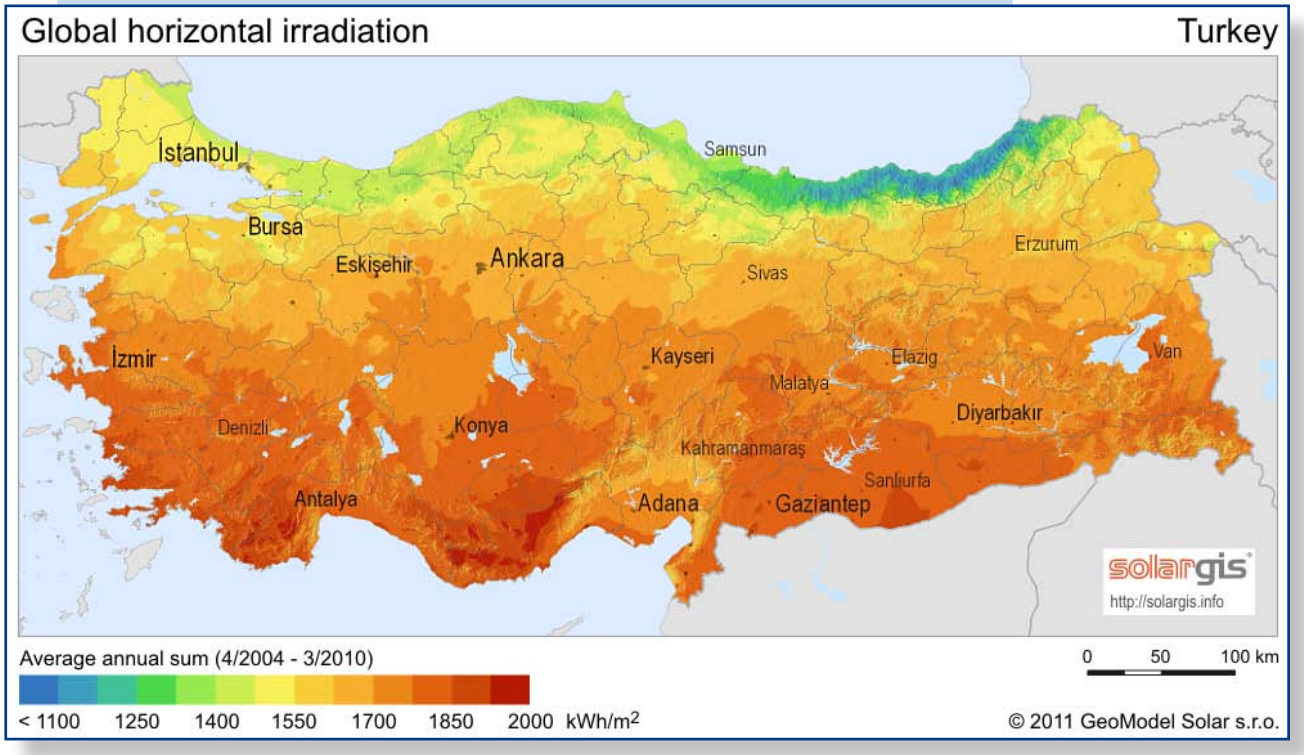
quest'anno una gara per assegnare 600 Megawatt di potenza da realizzare con diverse centrali con una potenza massima di 50Megawatt. Una volta completata questa prima fase, dovrebbero partire le gare per ulteriori concessioni, nella speranza che nel frattempo il costo dei pannelli sia ulteriormente diminuito grazie a sufficienti economie di scala. In programma anche un progetto, per ora espresso in termini abbastanza generici, del Ministero dell'Industria e della Tecnologia, di realizzare a Konya un polo industriale per la fabbricazione di pannelli e sistemi solari. Finora, le installazioni esistenti sono limitate all'utilizzo individuale: abitazioni, stazioni isolate di radiotrasmissione ecc. Il 90% però non è connesso alla rete e solo recentemente è stato avviato un programma di scambio di energia, peraltro con tariffe poco incentivanti (10-13 centesimi di euro per chilowattora). In Turchia sono fortemente diffuse anche la produzione e l'utilizzo di impianti solari termici individuali per la produzione di acqua calda con un parco installato valutato in 8mila Megawatt.

Biomasse Attualmente la produzione da biomasse è attorno ai 300 Megawatt e con i progetti in corso dovrebbe raddoppiare. Esiste comunque un vasto potenziale, calcolato in circa 10mila Megawatt, nel settore dei termovalorizzatori per il trattamento dei residui urbani e industriali. Attualmente in Turchia solo 5 città sono dotate di impianti di questo tipo.

Biocarburanti Gli investimenti finora effettuati per la produzione di biodiesel e bioetanolo hanno dato risultati negativi in quanto i costi sostenuti sono stati di gran lunga superiori a quanto prodotto. È stato comunque calcolato che se lo Stato fosse disposto utilizzare il 20% delle terre inutilizzate di cui dispone per coltivazioni finalizzate alla produzione di biocarburanti e biogas, potrebbe coprire il 75% del fabbisogno di gas del Paese. I riferimenti legislativi per lo sviluppo delle energie rinnovabili sono: Act n. 5346/2005 (legge sulle rinnovabili), Act n. 5627/2007 (efficienza energetica), Act . 6094/2010 (incentivi per le rinnovabili).

www.infomercatiesteri.it

Mappa dell'irraggiamento solare in Turchia: irraggiamento globale orizzontale, Fonte: SolarGIS 2011



Vini: crescita a due cifre per l'export italiano

Il dato emerge da un recente studio dell'Ufficio ICE di Montréal. Québec e Ontario guidano la classifica dei consumi. In quantità l'Italia si colloca al primo posto tra i Paesi fornitori. In valore è ancora superata dalla Francia che però cresce meno

In Canada i consumi di vino sono in aumento e anche le esportazioni italiane hanno preso la rincorsa: dalle rilevazioni **ICE** contenute in uno specifico rapporto sul settore di recente pubblicazione, emerge che nei primi 8 mesi del 2012 sono aumentate del 15% su base annua per un totale di 494mila ettolitri. In termini quantitativi l'Italia si colloca al primo posto davanti a Francia (398mila ettolitri), Australia (351mila), Stati Uniti (346mila), Spagna (293mila) e Argentina (180mila). Soprattutto l'Italia è l'unico di questi Paesi ad avere registrato una crescita a due cifre, assieme all'Argentina (+28%). In valore invece l'Italia, con 255 milioni di dollari Usa è tuttora superata dalla Francia (270 milioni). Il valore medio del vino esportato dall'Italia ammonta a poco più di 5 dollari al litro.

Complessivamente le importazioni canadesi , sempre nel periodo considerato, sono state di 2,5 milioni di ettolitri, in aumento del 10% su base annua. Va rilevato però che nelle statistiche sono inclusi anche i vini sfusi che vengono miscelati con la (limitata) produzione locale coprendo complessivamente il 28% dei consumi. E più precisamente, il 20% dei consumi di vino rosso e il 39% di quelli di vino bianco.

Secondo i dati pubblicati da **Statistics Canada**, i consumi pro capite alla fine del 2011 erano di 16,5 litri a testa con un aumento di 3,2 litri rispetto al 2004. Il 55% sono vini rossi, il 35% bianchi e la quota restante è suddivisa tra rosé, spumanti e vini da dessert. La media e anche la tipologia variano a seconda delle province. Al primo posto per quantità consumate è il Quebec di lingua francese con 22,6 litri a testa, seguito da British Columbia (19,9 litri), Alberta (15,8) e Ontario (13,8). In tutti gli altri Stati si scende sotto agli 11 litri. Nel Quebec che è in assoluto il maggior consumatore con 955mila ettolitri importati nei primi 8 mesi del 2012 si consuma soprattutto vino rosso. Nell'Ontario che si colloca al secondo posto per quantitativi importati (799mila ettolitri) la quota di vino bianco è più elevata. Va rilevato che questi due Stati, da soli coprono il 70% delle importazioni. Aggiungendo British Columbia e Alberta si arriva al 93%.

Lo studio prodotto dall' ICE (**www.ice.gov.it/paesi/america/canada/upload/135/2012_NOTA_VINO_CANADA.pdf**) riporta, oltre a ulteriori dati statistici segmentati per tipologia di vini e province anche diverse informazioni operative su tecniche (concentrazioni consentite), etichettatura, importazione e commercializzazione dei prodotti.

L'elegante saletta di degustazione di un'enoteca a Vancouver

www.infomercatiesteri.it

Previsioni ADB per il 2013: il Pil asiatico crescerà del 6,3%

Nel 2012 la crescita è stata del 6%. Prevista un'accelerazione in Cina, India e anche nei maggiori Paesi ASEAN. Giocano a favore della crescita diversi fattori ma i più importanti sono il traino della domanda interna (consumi e investimenti) e l'accresciuto livello di interscambio di beni all'interno dell'area

L'Asia può essere ancora considerata come un'isola di stabilità e di crescita al riparo dalle tempeste che continuano a imperversare su buona parte dei mercati mondiali? Alla domanda cerca di rispondere un recente rapporto di **Asian Development Bank** (**ADB**) che ha anche il merito di mettere in luce i cambiamenti che oggi consentono di identificare un vero e proprio Sistema Asia. Ma anche di sottolinearne i limiti. E di indicare le scelte che i Paesi asiatici devono fare per procedere verso un ulteriore salto di qualità.

Si può iniziare dalle risposte: sì, il Sistema Asia continuerà a crescere nei prossimi anni per almeno tre motivi chiaramente identificati. In primo luogo il vero motore delle economie asiatiche negli ultimi anni è stato e continuerà ad essere la crescita della domanda interna: consumi innanzitutto, ma anche investimenti per superare il deficit di infrastrutture che affligge tuttora buona parte dei Paesi dell'area. La seconda ragione risiede nella elevata quota di risparmio abbinata al risanamento dei sistemi bancari delle principali economie. I soldi per investire, quindi, non mancano. Infine la dipendenza delle economie asiatiche dalle esportazioni verso il mercato europeo e statunitense è fortemente diminuita a vantaggio dei crescenti volumi di interscambio all'interno dell'Asia stessa e anche di altre aree emergenti. Ovviamente, ognuno di questi trend si presenta con modalità differenti a seconda dei Paesi. Ma, appunto, l'integrazione crescente tra le diverse economie asiatiche comporta anche il vantaggio che iniziative avviate dai Paesi guida estendono i loro effetti anche ad altre economie dell'area, sia pure in modo indiretto. Come sta avvenendo con la crescita dell'interscambio cinese con America Latina e Africa. La conseguenza è che se, ad esempio, la Cina esporta acciaio in un paese come l'Angola (edilizia e infrastrutture), ne beneficia anche l'Indonesia che vende il suo carbone alle acciaierie cinesi. Ma ecco le cifre e le osservazioni con maggiore dettaglio.

L'ingresso della sede dell'Asian Development Bank a Manila

Crescita Il tasso di crescita dell'Asia nel suo complesso dovrebbe attestarsi, nel 2013, al + 6,3% rispetto al 6% del 2012. In particolare, secondo ADB, la Cina dovrebbe tornare su tassi di aumento del PIL attorno all'8,1% (7,8% nel 2012) grazie an-

Asia

che all'allentamento delle restrizioni monetarie introdotte nello scorso anno da Pechino e all'accelerazione degli investimenti nelle infrastrutture urbane. Penalizzate invece le economie collegate di Hong Kong e Taiwan e anche la Corea del Sud a causa del loro prevalente orientamento all'export e quindi più colpite dal calo della domanda sui mercati tradizionali (Usa ed Europa). ADB resta prudente sul Giappone (+ 1,4%) e alquanto scettica sugli effetti espansivi della politica di deprezzamento dello yen avviata recentemente da Bank of Japan, mentre è invece abbastanza ottimista sull'India (+ 6%%) in quanto punta sull'effetto di alcune recenti riforme che prevedono una maggiore apertura agli investimenti esteri e un consolidamento fiscale. Nel 2012 l'India è cresciuta solo del 5% a causa della debolezza della domanda interna (investimenti e consumi). Per quanto riguarda i restanti Paesi del subcontinente indiano sono previsti una ripresa in Pakistan e Bangladesh imputabile soprattutto all'attività industriale e all'allentamento delle rispettive politiche monetarie consentite dal calo registrato nel tasso di inflazione. Complessivamente il tasso di crescita del subcontinente indiano dovrebbe attestarsi nel 2013 attorno al 6,2% rispetto al 5% del 2012.
Dovrebbero confermare e migliorare ulteriormente (PIL: + 5,8%) le performance le 5 maggiori economie del Sudest Asiatico (Indonesia, Filippine, Thailandia Malaysia e Singapore) che nel 2012 sono cresciute del 5,5%. Il fattore di rallentamento è stato Singapore (+ 1,3%) con un'economia fortemente dipendente dalle esportazioni mentre Filippine (+ 6,6%), Thailandia (+ 6,4%) e Indonesia (+ 6,2%) hanno potuto avvalersi del traino della domanda interna (consumi e investimenti pubblici). Leggera accelerazione delle crescita anche in Asia Centrale: previsioni di aumento del pil pari al 5,7% nel 2013 rispetto a + 5,4% nel 2012. I principali Paesi dell'area sotto il profilo economico (Azerbeijan e Kazakistan) dovrebbero beneficiare soprattutto dell'andamento dei prezzi delle materie prime e avviare, almeno in parte, i numerosi progetti di investimento programmati.

Una sede della Bank of Japan

Interscambio Le esportazioni aggregate dei Paesi asiatici ormai superano ampiamente i 12mila miliardi di dollari. Ma una quota pari al 56% è ormai imputabile all'interscambio all'interno dell'area. Merito, indubbiamente, dei numerosi accordi di libero scambio bilaterali e multilaterali che sono stati siglati nel corso del tempo. La quota delle esportazioni verso la UE e gli Stati Uniti si è ridotta mentre quella in direzione di Africa e America latina è invece salita all'11%. Secondo ADB però, a questo punto la situazione si è stabilizzata. Per un'ulteriore crescita della quota interasiatica occorrerebbe un salto di qualità nel livello di integrazione regionale: non solo abbassamento dei dazi, ma anche misure per integrare i rispettivi mercati finanziari e le politiche economiche e monetarie, promuovere investimenti incrociati, liberalizzare i servizi, standardizzare norme e procedure.

Servizi Indubbiamente, i servizi rappresentano una nuova frontiera. L'interscambio tra i Paesi asiatici in queste attività è raddoppiato da 1.100 miliardi di dollari nel 2005 a 2,2 miliardi nel 2011. Nei confronti del resto del Mondo, la bilancia asiatica dei servizi chiude in rosso per 34 miliardi. Ma ci sono rilevanti differenze: India, Filippine e Hong Kong ad esempio registrano un forte attivo, Cina e Giappone invece, registrano

Asia

rilevanti deficit. Il dato globale deriva in realtà da fenomeni con caratteristiche diverse. I flussi turistici, ad esempio, penalizzano il Giappone e in parte la Cina. India e Filippine beneficiano della forte crescita delle attività di business process outsourcing per conto di grandi aziende statunitensi ed europee. Hong Kong mantiene una forte attrazione per la fornitura di servizi legali, finanziari e di trading per chi opera con la Cina. Considerazioni analoghe riguardano i trend di crescita: i servizi logistici e di trasporto sono fortemente dipendenti dall'andamento dell'interscambio mondiale. Il turismo interasiatico è da collegare con l'aumento dei redditi mentre l'esportazione di servizi avanzati (business process outsourcing e telecomunicazioni) dipende soprattutto dalla disponibilità di risorse umane a costi competitivi.

La sede della Bank of China a Hong Kong

Flussi finanziari La realizzazione dell'obiettivo di una maggiore integrazione finanziaria tra Paesi asiatici procede con grande cautela ma indubbiamente la crisi del 2008 sta accelerando il processo. Nel reddito fisso la quota di obbligazioni 'interasiatiche' contenute nei portafogli degli investitori è salita al 9,4%. Era pari al 5,7% prima della crisi del 2008. Includendo anche i titoli azionari ed escludendo il Giappone caratterizzato a una fortissima propensione dei suoi investitori a investire sul mercato USA emerge che l'insieme dei titoli (azioni e obbligazioni) interasiatici è cresciuta dal 21,4% al 36,8%.
Secondo ADB però non si può parlare ancora di una vera integrazione. Ad esempio non c'è una vera correlazione nell'andamento dei mercati regionali dei titoli di Stato e più in generale nel reddito fisso.
C'è semplicemente una crescente attrazione verso il mercato giapponese visto come un approdo sicuro in tempi difficili e caratterizzato da una sufficiente liquidità e profondità e verso la Cina che invece offre soprattutto rendimenti più interessanti. Da rilevare infine il maggior attivismo delle banche giapponesi in Asia, con particolare riguardo all'area Asean. La quota di prestiti verso altri Paesi asiatici nel portafoglio delle banche nipponiche, sempre rispetto al 2007, anno antecedente la crisi finanziaria, è salita dall'11,1% al 14,6%.

Il Sole 24 Ore Radiocor

Indonesia

Toyota e Honda annunciano nuovi investimenti

Saranno potenziati gli stabilimenti esistenti e la produzione sarà portata rispettivamente a 250 mila e 210 mila unità. Il mercato nel 2012 è cresciuto del 25% e ha superato 1,1 milioni di unità

Toyota e Honda che già dominano il mercato indonesiano dell'auto hanno annunciato di voler rafforzare la loro presenza nel Paese con la costruzione di una serie di nuovi stabilimenti componentistica che sorgeranno a Cilegon, Banten e Cikampek. Il valore complessivo degli investimenti annunciati è di 700 milioni di dollari. Hanno altresì annunciato di voler aumentare la capacità produttiva delle fabbriche di assemblaggio localizzate a Karawang portandole rispettivamente a 250mila e 180mila unità. Toyota con oltre 400mila unità vendute nel 2012 è attualmente in prima posizione sul mercato con una quota pari al 36% e si è impegnata con il Governo di Jakarta a portare la produzione dalle attuali 110mila unità annue a 250mila nell'arco dei prossimi 5 anni con un investimento di 1,4 miliardi di dollari. Honda intende triplicare la produzione attuale portandola a 180mila unità annue entro il 2014 e a 210mila unità entro il 2015. In termini di vendite, sul mercato, Honda è seguita da **Daihatsu** con una quota del 15%, **Mitsubishi** (13%), **Suzuki** (11%).

L'industria dell'auto indonesiana e quella delle due ruote si inseriscono nel contesto dell'area di libero scambio dell'Asean (AFTA: Asian Free Trade Area) che include anche Thailandia, Malaysia, Filippine, Vietnam, Cambogia, Myanmar, Laos, Singapore. Grazie agli accordi AFTA le esportazioni di vetture e i componenti prodotti in ciascun Paese possono essere effettuate senza pagamento di dazi sugli altri mercati dell'area. Questo ha consentito ai produttori giapponesi che hanno una posizione predominante, di specializzare i rispettivi stabilimenti con conseguenti economie di scala. Nel 2012 la produzione aggregata dei Paesi Asean è stata di 3 milioni di veicoli in aumento del 41% su base annua. Al primo posto si colloca la Thailandia, con poco meno di 1,5 milioni di veicoli (+ 68%), seguita da Indonesia con 1,1 milione e Malaysia con 570 mila (+ 7%). Con produzioni marginali, sotto alle 100mila unità annue si aggiungono Filippine e Vietnam. Le vendite, nell'insieme dei Paesi, ammontano a 2,6 milioni annui. Quindi l'area, è diventata esportatrice netta. Il Governo di Jakarta punta a raggiungere una produzione annua di 1,7 milioni di veicoli entro il 2015. Con questo obiettivo ha introdotto una serie di agevolazioni, inclusa l'esenzione da dazi e imposte per l'importazione di macchinari, di cui possono usufruire i produttori locali disposti ad aumentare almeno del 30% la capacità produttiva. Ha inoltre annunciato l'introduzione di una normativa per la riduzione delle emissioni (LCGC Program) compatibile con le norme euro 4, con l'obiettivo di rendere la produzione indonesiana più competitiva anche sul piano mondiale.

La catena di montaggio dello stabilimento Toyota di Karawang

www.infomercatiesteri.it

OCP triplicherà la produzione di fertilizzanti

Il gruppo che controlla l'attività estrattiva ed è il primo esportatore mondiale di fosfati indice un grande simposio in maggio in cui farà il punto sui programmi del Paese

Il Marocco punta a consolidare la propria posizione di primo esportatore mondiale di fosfati, prodotto strategico per la produzione di fertilizzanti. Il Paese assieme alla contestata regione del Sahara Occidentale, detiene, con 50 miliardi di tonnellate di rocce fosfatiche, l'87% delle riserve mondiali. Quest'anno, l'appuntamento di riferimento per un aggiornamento dello scenario è il Simposio internazionale sull' innovazione e la tecnologia nell' industria dei fosfati (Symphos 2013: www.symphos.com) organizzato dall'**Office Chérifien des Phosphates** (**OCP**) che si terrà ad Agadir dal 6 al 10 maggio prossimi. OCP detiene il monopolio del settore estrattivo nel Paese e sta diventando anche uno dei principali player mondiali nel settore. In particolare ha avviato un ambizioso piano pluriennale che dovrebbe concludersi nel 2020 mirato a raggiungere tre obiettivi:

- Un aumento dell'attività estrattiva che dovrebbe passare dagli attuali 30 milioni di tonnellate anno a 50 milioni.
- Una riduzione dei costi del 40% in modo da mantenere adeguati margini di competitività anche nei periodi di calo dei prezzi in un mercato caratterizzato da forti fluttuazioni.
- La crescita dell'attività lungo la catena del valore.

Attualmente infatti il Marocco esporta ancora l'80% della produzione sotto forma grezza a partire dai porti di Casablanca e Jorf Kasfar dove le rocce estratte sono trasportate per ferrovia e camion, ma prevede di triplicare l'attuale capacità produttiva di acido solforico e fertilizzanti portandola dagli attuali 3 milioni di tonnellate a 9 milioni. Il Piano è supportato da una dotazione finanziaria pari a 115 miliardi di dirhams (circa 11 miliardi di euro) così ripartiti:

- 30% destinati all' avvio dello sfruttamento di 4 nuovi giacimenti;
- 46% per il potenziamento del polo chimico di Jorf Lasfar. In particolare per la costruzione di 4 impianti di produzione di fertilizzanti monoammonici e diammonici ciascuno con una capacità annua di 1 milione di tonnellate;
- 16% per lo sviluppo del porto di Jorf Lasfar;
- 6% per altre infrastrutture di trasporto e portuali al fine di ridurre l'incidenza dei costi logistici. In particolare, già da quest'anno dovrebbe diventare operativo un lungo 'mineralodotto' (167 chilometri) per il trasporto delle rocce dalle cave di Houribga a Jorf Lasfar in sostituzione dell'attuale trasporto per ferrovia.

Il porto di Casablanca

Marocco

Contestualmente OCP sta anche allargando l'attività diretta all'estero. L'operazione più rilevante è stata, nel dicembre 2011, l'acquisizione, dalla norvegese **Yara**, del 50% di un impianto di fertilizzanti da un milione di tonnellate anno con porto centro di stoccaggio annessi. Successivamente OCP ha siglato un accordo con il gruppo turco **Toros Tarim** per la commercializzazione congiunta di fertilizzanti fosfatici in Asia Centrale, nei Balcani e nell'area del Mar Nero.

L'appuntamento di Symphos sarà articolato in modo da coinvolgere tutti gli attori dell'industria dei fosfati: estrazione e valorizzazione del minerale, studi di progettazione, istituti di ricerca mineraria e agronomica, produttori di tecnologie, produttori di fertilizzanti, società di commercializzazione. Alla prima edizione, tenutasi due anni fa, avevano assistito 800 imprese provenienti da 40 paesi e da ogni continente. Nella prossima edizione sono previste conferenze e seminari tematici anche su altri aspetti che stanno assumendo particolare rilievo: protezione dell'ambiente, sicurezza sul posto di lavoro, formazione sia a livello manageriale che di tecnici e manodopera. Un apposito spazio verrà dedicato agli incontri B2B. Infine è prevista una visita alla grande piattaforma industriale mineraria di Khourigba che a quella chimica di Jorf Lasfar.

Attualmente il primo produttore mondiale di fosfati è la Cina (circa 89 milioni di tonnellate di rocce fosfatiche estratte ogni anno) seguita da Stati Uniti (29 milioni) e Marocco (28 milioni). Ma Cina e Stati Uniti sono anche i principali consumatori mentre la quota preponderante della produzione marocchina, che proviene in prevalenza dalla contestata regione del Sahara Occidentale, è destinata all'export.

www. ambrabat.esteri.it

Estrazione e riserve mondiali di rocce fosfatiche (milioni di tonnellate)

Paese	Produzione 2012	Produzione 2011	Riserve
Marocco	28,0	28,0	50.000
Cina	89,0	81,0	3.700
Stati Uniti	29,2	28,1	1.400
Russia	11,3	11,2	1.300

Brasilia avvia le prime gare per un Piano infrastrutture da 100 miliardi di euro

Gli interventi previsti coprono tutti i settori: ferrovie, strade, porti e aeroporti. Significative opportunità per gruppi italiani in grado di consorziarsi con imprese locali e/o di inserirsi con tecnologie specialistiche nella catena dei subappalti

Il Governo brasiliano ha presentato un articolato e ambizioso programma di ammodernamento delle infrastrutture con il quale cerca di ridare slancio alla crescita economica del Paese, coinvolgendo però anche investitori internazionali. Secondo le prime stime la realizzazione di tutte le opere individuate nel piano richiederà la mobilitazione di circa 253 miliardi di reais in 30 anni (circa 100 miliardi di euro). La maggior parte prevede uno schema di partecipazione pubblico-privato, con concessione ai privati dei proventi di gestione delle opere. Il supporto statale avverrà anche attraverso finanziamenti a tassi agevolati del **Banco Nacional do Desenvolvimento Economico e Social** (**BNDES**) che potranno coprire fino all'80% della quota di intervento privata, con tassi di interesse contenuti entro l'1,5%. Per alcune opere, le scadenze previste per le gare di aggiudicazione sono notevolmente ravvicinate anche se è possibile che in alcuni casi i tempi effettivi possano slittare.

Rete ferroviaria È stata annunciata la pubblicazione dei progetti di 12 lotti, quasi tutti per la costruzione di nuove linee. Il primo dovrebbe riguardare una tratta che colleghi Acailandia (nello stato settentrionale del Maranao) con Porto de Vila do Conde (nel Paraiba). Il cronogramma del Governo prevede la pubblicazione del bando di gara entro il prossimo mese di aprile. Complessivamente il piano ferroviario riguarda 10 mila chilometri di linee per un ammontare di investimenti previsti pari a 91 miliardi di Reais (35 miliardi di euro), 56 dei quali da mobilizzare in cinque anni e i restanti 35 nel corso dei successivi 25 anni. Lo schema per l'aggiudicazione sarà la concessione a privati per 30/35 anni . Nel settore rotaia, il progetto più ambizioso del Governo Roussef resta la realizzazione la linea ad alta velocità Rio de Janeiro San Paolo Campinas per la quale è già pronta la documentazione relativa ai criteri di assegnazione della concessione. Con i diversi consorzi candidati alla realizzazione sono in corso diverse riunioni di presentazione del progetto.

La stazione ferroviaria di San Paolo

Brasile

Strade Il Piano prevede la concessione al settore privato di 7.500 chilometri di strade a pedaggio, per la gran parte localizzati nella parte centrale del Brasile. L'investimento complessivo è calcolato nell'ordine dei 42 miliardi di reais (16 miliardi di euro) dei quali 23,5 da impiegare in cinque anni (durante i quali verranno effettuate principalmente opere di raddoppiamento delle carreggiate delle principali arterie esistenti) e 18,5 nei successivi 20 anni. Il primo bando dovrebbe essere pubblicato nel mese di maggio. Il concessionario sarà selezionato sulla base del criterio della tariffa di pedaggio più bassa. La durata prevista della concessione è di 20/25 anni.

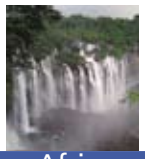
Porti Il programma relativo all'ammodernamento del settore portuale prevede un impegno finanziario previsto di 54 miliardi di reais (20,7 miliardi di euro) nei prossimi 5 anni per lavori di ampliamento e modernizzazione. Nell'ambito del PAC1 (il Programma per la Crescita Accelerata, lanciato dal Governo Lula) sono stati impegnati circa 1,6 miliardi di reais per opere nel settore del dragaggio, 1,8 miliardi in opere di miglioramento delle infrastrutture portuali e 50 milioni per l'automazione dei servizi logistici. Nel PAC2, voluto dall'Amministrazione **Roussef**, gli investimenti previsti per il periodo 2011-2014 sono di un ulteriore miliardo di reais per il dragaggio, 2,8 miliardi per le infrastrutture e 350 milioni per l'automazione. Le licitazioni dovrebbero partire dal mese di aprile di quest'anno. Oltre agli investimenti previsti nel PAC, il Governo Federale intende modernizzare sette porti che riceveranno navi passeggeri durante la Coppa del Mondo del 2014 e le Olimpiadi del 2016. Gli investimenti si attesteranno a 36 milioni di reais per il porto di Salvador, 21 milioni per Recife, 53,7 per Natal, 105,9 per Fortaleza, 119,9 per Santos, 134 per Rio de Janeiro, 89,4 per Manaus, per un totale di 740,7 milioni.

Aeroporti L'ammontare previsto per il programma di investimenti per gli Aeroporti è di 7,3 miliardi di Reais, necessari per effettuare interventi in 270 aeroporti regionali. La scadenza prioritaria, in vista della Coppa del Mondo di calcio del prossimo anno è la concessione ai privati della gestione dei principali scali internazionali. Dopo l'aggiudicazione dell'aeroporto Guarulhos di San Paolo e Juscelino Kubiscenko di Brasilia, il Governo ha annunciato la privatizzazione degli aeroporti di Galeao (Rio de Janeiro) e Confins (Belo Horizonte). L'investimento è valutato rispettivamente in 6,6 e 4,8 miliardi di reais. Le imprese interessate a partecipare all'assegnazione della gestione di questi due scali dovranno avere un'esperienza minima di movimentazione di 35 milioni di passeggeri l'anno e consorziarsi con l'agenzia nazionale brasiliana **Infraero**, cui è riservata una quota del 49%. Il criterio di gara sarà l'offerta economica migliore con percentuale di diritti riservata al Governo.

Complessivamente il Piano offre significative a opportunità gruppi italiani in grado di consorziarsi con imprese brasiliane per partecipare a licitazioni internazionali, ma anche per le Pmi in grado di inserirsi con tecnologie specialistiche nella catena dei subappalti delle grandi imprese edili brasiliane. Altre rilevanti opportunità si apriranno nel prossimo futuro nel settore Oil&Gas.

www.infomercatiesteri.it

La stazione ferroviaria di San Paolo



Angola

Luanda rilancia l'industria mineraria

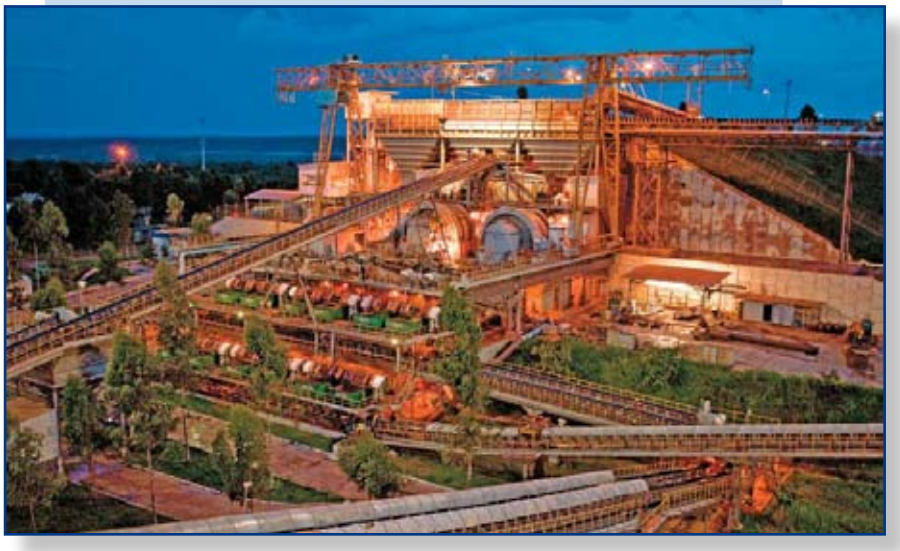
Avviata la riforma del settore con l'introduzione di un nuovo Codice Minerario. Il Paese dispone di importanti riserve di metalli ferrosi e non ferrosi e altri materiali estrattivi. Riparte l'attività di mappatura geologica. In ripresa anche la produzione di diamanti

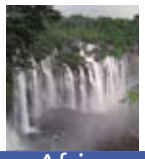
Nuovo 'Codice Minerario' per garantire uno sfruttamento sostenibile delle vaste risorse del Paese e ripresa dell'attività di prospezione geologica: sono le iniziative con cui il Governo angolano intende avviare un rilancio definitivo e stabile dell'attività nel settore dei metalli ferrosi e non ferrosi e di altri materiali estrattivi. Già nel passato, in Angola era presente una significativa attività mineraria supportata dalle necessarie infrastrutture di collegamento con i porti per consentire l'esportazione dei materiali. A seguito della lunga guerra civile scoppiata dopo la proclamazione dell'indipendenza, nel 1975, le attività estrattive sono però cessate, con la sola eccezione dei diamanti e del petrolio. E a causa del prolungato periodo di combattimenti interni, le infrastrutture interne (ferrovie e strade) sono diventate in buona parte inagibili. Non solo, ma il territorio è stato disseminato di mine.

Nel corso degli ultimi 10 anni però la situazione è notevolmente cambiata. Il processo di ricostruzione di ferrovie, strade e di ampliamento dei porti ha ormai raggiunto una fase avanzata. Non solo ma in alcuni siti già noti, diverse società minerarie hanno riavviato l'attività di prospezione ed esplorazione mineraria e lo stesso Governo intende riaprire alcuni giacimenti dismessi e riprendere anche l'attività di esplorazione mineraria.

In questo contesto di parziale ripresa il Governo di Luanda sta mettendo a punto un progetto di lungo respiro che prevede anche successive iniziative per sviluppare le attività 'downstream' nel settore metallurgico e della lavorazione dei materiali. Contestualmente, sta anche valutando la costruzione di nuove centrali elettriche necessarie per alimentare il fabbisogno aggiuntivo di energia richiesto da queste attività contando sul vasto potenziale idroelettrico del Paese (in aggiunta alle risorse, attualmente inutilizzate, di gas naturale) che può costituire, di per sé, un'ulteriore e importante fattore competitivo come conferma il protocollo d'intesa siglato in gennaio dal Governo di Luanda con il gruppo **Alcoa**, primo produttore statunitense di alluminio, che prevede la costruzione in più tranches di una grande fonderia di alluminio da 750mila tonnellate anno che sarebbe alimentata da una di queste nuove centrali. Mentre la materia prima (bauxite) sarebbe importata via nave dalla Guinea. Obiettivo del Governo angolano, con questi interventi, è di avviare una graduale industrializzazione del Paese contribuendo anche a risolvere il problema dell'occupazione di milioni di giovani angolani.

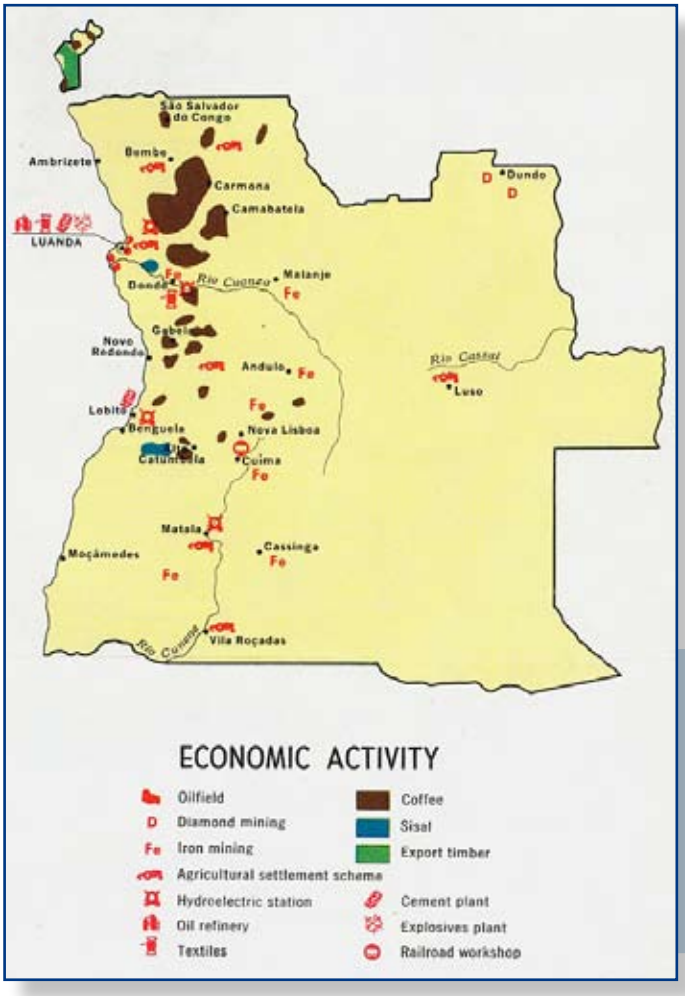
Impianti nella miniera di diamanti di Catoca



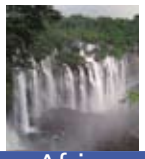


Angola

Per operare con efficacia però le Autorità di Luanda hanno bisogno, in primo luogo, di disporre di un'adeguata conoscenza del quadro complessivo delle risorse disponibili nel Paese, sia pure in potenza, per poter procedere poi a un'efficace politica di settore (licenze per campagne di esplorazione, piani di sfruttamento, ottimizzazione delle infrastrutture e così via).
In realtà una vera mappa mineraria del Paese non esiste anche se è comprovata la presenza di consistenti giacimenti di ferro, rame, oro, platino, uranio, diamanti, piombo, zinco, stagno, e fosfati, oltre a diverse sostanze come tungsteno, manganese, nickel, cromo e ad altri materiali di elevato valore quali berillio, terre rare, cobalto, niobio, fluorite, barite. L'**Istituto Geologico Angolano** dispone di vecchie cartine che coprono circa un terzo del territorio con particolare riguardo all'area costiera. Ma solo il 10% della superficie del Paese è stata sottoposta a rilevazione aeree per una mappatura geomagnetica in aggiunta a limitate aree sottoposte anche a mappatura geochimica.
Nel 2011 un'attività di aggiornamento è stata affidata alla società russa **Alrosa**, incaricata di esplorare soprattutto i depositi di kimberlite per l'individuazione di nuovi giacimenti di diamanti. L'Angola copre oggi il 13% del mercato mondiale dei diamanti in volume e l'11% in valore. Un primo rapporto, consegnato nel 2012, indica genericamente l'esistenza di un significativo potenziale ancora da sfruttare. Successivamente si è aggiunto un contratto pluriennale con il **Laboratorio Nazionale per l'Energia e la Geologia** (**LNEG**) portoghese per la mappatura di un'area più vasta e anche di altri materiali.
Per accelerare i tempi, nel bilancio 2013 dello Stato è già previsto un esborso di 350 milioni di dollari per queste attività. Il Governo di Luanda spera di poter rendere noti i primi risultati entro un anno.
Contestualmente procede la riforma che prevede la creazione di la creazione di un organismo di regolazione dell'intero settore (**Agencia Reguladora do Mercado de Minerais Estrategicos**), con competenza su tutte le attività estrattive. Attualmente questa attività è svolta dalla **Sodiam** la cui attività principale, in realtà, dovrebbe essere la lavorazione e commercializzazione dei diamanti sui mercati internazionali. E tale tornerà a essere. Si tratta in sostanza di introdurre una separazione delle funzioni tra diverse istituzioni in grado di rendere più trasparente il mercato e quindi di aumentare il livello di fiducia e di interesse per il Paese da parte delle società minerarie di tutto il mondo. Un ruolo chiave sotto questo profilo è ricoperto anche dal nuovo Codice Minerario entrato in vigore da oltre un anno. Ispirato al modello sudafricano, si prefigge di andare incontro alle richieste degli investitori esteri ma anche di salvaguardare l'ambiente, promuovere l'occupazione, prevenire i conflitti con le popolazioni locali.



Mappa delle attività economiche in Angola risalente al 1973 (courtesy University of Texas)



Angola

La nuova Legge ha incontrato il parere generalmente favorevole delle società minerarie straniere soprattutto con riferimento all'accorpamento dei contratti di esplorazione e produzione, alla maggiore trasparenza nei criteri di concessione dei diritti e ai chiarimenti circa il regime fiscale e le quote di partecipazione che dovranno essere riservate a soggetti angolani. In particolare è stato stabilito che d'ora in poi le licenze relative alle attività di maggiore potenziale economico (diamanti, oro e uranio) non saranno più assegnate su decisione della Presidenza, con procedura riservata, ma sulla base di una gara pubblica. La nuova legge stabilisce anche i criteri di suddivisione degli introiti delle società minerarie, imponendo che una quota significativa sia devoluta alle comunità locali per progetti di sviluppo. Prevede poi regole ambientali più restrittive per la gestione dei siti, l'immagazzinamento e il trasporto dei materiali, l'utilizzo e lo smaltimento delle scorie. Le norme riguardano anche l'assunzione prioritaria di manodopera locale, il che richiederà consistenti investimenti per la formazione professionale tecnica.
Il nuovo codice introduce infine nuove procedure per il rilascio delle licenze ai cosiddetti "cercatori artigianali" (garimpeiros), al fine di controllarne il numero e la distribuzione sul territorio. Si tratta di un tema estremamente complesso, che incrocia diversi aspetti sociali e politici. In particolare nei giacimenti della zona di Lundas, ricca di diamanti, operano moltissimi immigrati clandestini congolesi. La situazione ha creato notevole tensione, con accuse di abusi e violazione dei diritti umani nell'effettuazione di rimpatri forzati eseguiti da compagnie private che pattugliano l'area per conto delle Autorità di Luanda e che di fatto sono spesso coinvolte nel traffico delle pietre. Il Governo angolano intende impedire che situazioni analoghe si creino in altre zone del Paese.
Il settore dei diamanti, per il momento, resta l'attività predominante con una produzione (2012) pari a 8,3 milioni di carati (a fronte di riserve valutate in 180 milioni di carati) per un controvalore di 1,3 miliardi di dollari, poco più dell'1% del Pil. Il dato è in significativo calo rispetto a una punta pari a 13mila carati raggiunta nel 2010, ma si tratta di numeri difficilmente verificabili. Resta il fatto che in conseguenza del calo nei prezzi internazionali dei diamanti in aggiunta ai costi elevati, alla lunghezza delle procedure portuali e al cattivo stato di alcune strade, in anni recenti c'è stato l'abbandono di un considerevole numero di concessioni. Il caso più rilevante è quello della sudafricana **Trans Hex** che ha rinunciato al progetto di sfruttamento di due importanti giacimenti sotterranei: la miniera di Fucauma e quella di Luarica. Attualmente **Endiama**, principale gruppo statale angolano nel settore estrattivo, sta cercando altri partner. Ma soprattutto ha registrato un calo di attività e del fatturato (400 milioni di dollari anno) il consorzio che gestisce il giacimento di Catoca, che si colloca al quarto posto nella classifica dei giacimenti diamantiferi mondiali e che copre (stando ai dati ufficiali) l'85% della produzione del Paese. Al consorzio partecipano la brasiliana **Odebrecht**, la russa **Alrosa**, il finanziere russo **Lev Avnerovich** e Endiama, principale produttore angolano di diamanti, controllato dallo Stato. Nel 2011/2012, in concomitanza con la ripresa del prezzo di dei diamanti, diverse nuove concessionarie hanno iniziato a operare ed è anche rientrata in campo la **Lonrho** sudafricana. Altre società attendono l'esito delle nuove rilevazioni geologiche.

www.infomercatiesteri.it

La miniera di Catoca si colloca al quarto posto nella classifica dei giacimenti diamantiferi mondiali

Aeroporti: le aziende italiane faranno sistema per partecipare a nuove gare

Uno studio della Farnesina, realizzato con il supporto delle sedi diplomatiche all'estero, ha identificato le opportunità esistenti in 63 diversi Paesi. La prossima tappa è la creazione di partnership tra costruttori, fornitori di attrezzature e sistemi specializzati e banche per partecipare congiuntamente alle gare per la realizzazione dei lavori. ENAV avrà un ruolo di coordinamento

Il **Ministero degli Affari Esteri** ha organizzato una riunione di presentazione delle opportunità nel settore aeroportuale, presieduta dal Direttore Centrale per l'Internazionalizzazione e le Autonomie Territoriali, **Inigo Lambertini**, a cui hanno preso parte diverse società di costruzioni, l'**ENAV**, nonché le principali associazioni imprenditoriali coinvolte nel settore (**Oice**, **Ance**, **Aniem**, **Anie**), grandi banche e la **Simest**. Ai partecipanti è stato fornito un dossier che fornisce un quadro aggiornato della situazione attuale e dei nuovi progetti in corso in 22 diversi Paesi europei, 10 del Sud del Mediterraneo e Medio Oriente, 9 dell'Africa subsahariana, 12 dell'America Latina, 10 dell'Asia e in aggiunta Stati Uniti, Canada e Australia.

Obiettivo dell'incontro era di avviare una partnership strategica tra gli operatori economici italiani coinvolti nel settore, al fine di mettere "a sistema" le diverse competenze ed expertise in fase di partecipazione alle gare per l'aggiudicazione delle commesse, ma anche di consentire alla rete diplomatica italiana all'estero (Ambasciate, Consolati) un'approfondita attività di analisi dei diversi mercati e di costante informazione e comunicazione alle aziende circa le opportunità presenti. Nonché un'azione di advocacy presso gli interlocutori locali in favore delle imprese italiane.

A riguardo, tra i prodotti informativi predisposti dal Ministero degli Affari Esteri a sostegno delle aziende interessate ad internazionalizzarsi, sono stati presentati i portali "infoMercatiEsteri.it", prodotto innovativo di approfondimento delle opportunità di business nei mercati internazionali, ed exTender, strumento di informazione costante ed aggiornata sulle gare di appalto all'estero, profondamente rinnovato di recente.

Nel corso dell'incontro ENAV ha illustrato le attività commerciali svolte dalla società all'estero, che hanno portato alla recente aggiudicazione di una importante gara di appalto in Malaysia per l'aeroporto di Kuala Lumpur. La società, specializzata nel-

L'aeroporto di Kuala Lumpur in un rendering

la gestione del traffico aereo, opera anche nella progettazione di mappe e rotte aeree, realizzazione di hangar, attività di addestramento e formazione, logistica, radaristica e realizzazione di sistemi meteorologici. ENAV ha dato la propria disponibilità a gestire "consorzi ad hoc" con gli altri partecipanti per la creazione di veri e propri 'pacchetti nazionalì da promuovere all'estero con il sostegno della Farnesina.

Il prossimo passo sarà l'avvio di tavoli di lavoro ristretti, promossi da ENAV, riguardanti progetti di interesse prioritario, focalizzati nell'ammodernamento e ristrutturazione delle infrastrutture aeroportuali.

Tra i progetti di maggiore rilevanza individuati nel corso dell'incontro rientrano il terzo aeroporto di Istanbul, l'ammodernamento di diversi aeroporti in Russia e la gestione del traffico aereo in Brasile.

www.esteri.it

L'aeroporto internazionale Ataturk di Istanbul

Newsletter quindicinale Realizzata dal Sole 24 Ore 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

Pubblicazione quindicinale in formato elettronico
Registrazione Tribunale di Milano n. 266 del 2 Maggio 2007

Sede legale: Via Monte Rosa, 91
20149 Milano
Tel: 02.30221 - Fax: 02.3022.481

Direttore Responsabile: Fabio Tamburini

Proprietario ed Editore: Il Sole 24 ORE S.p.A.
Radiocor Agenzia d'informazione

Responsabile linea editoriale: Vincenzo Ercole Salazar Sarsfield

Redazione: Massimo di Nola

Collaboratori di redazione MAE: Cristiana Alfieri
Paola Chiappetta
Eleonora Iacorossi
Marco Lattanzi
Sonia Lombardi
Giorgia Norfo

Progetto editoriale: Il Sole 24 ORE S.p.A.
Radiocor Agenzia d'informazione
Copyright 2012 - Il Sole 24 Ore S.p.A
Radiocor Agenzia d'informazione

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

Per contattarci: sostegnoimprese@esteri.it
www.esteri.it/MAE/IT/Ministero/Servizi/Imprese
twitter @Diplomazia_Ec_I