

GIORDANIA – Opportunità nel settore delle ferrovie

22 Aprile 2009

L'Ambasciata d'Italia ad Amman, a seguito di un incontro con il Vice Segretario Generale del Dipartimento delle Ferrovie della Giordania, Laith Dabaneh, ha informato lo scrivente Ufficio circa l'esistenza di un progetto di sviluppo del sistema ferroviario giordano per un valore complessivo di 4,2 mld di euro.

Secondo quanto riferito, il Ministero dei Trasporti giordano avrebbe commissionato ad un consorzio di società di consulenza internazionale, costituito da CPCS Transcom, Dar Al-Handash Consultants e Movares Europe BV, l'elaborazione di un ambizioso programma per individuare nuovi assi di trasporto ferroviario e di adeguamento di quelli esistenti secondo una logica di integrazione regionale con Arabia Saudita, Siria ed Iraq (lo studio dovrebbe essere reso pubblico nell'autunno prossimo).

L'attuale rete ferroviaria giordana si snoda sulla direttrice nord-sud (Mafraq-Zarqa-Aqaba) per una lunghezza complessiva di 620 Km ed è prevalentemente utilizzata per il trasporto merci; la gestione è affidata a due concessionari: il primo tratto di 328 Km è operato dalla società Jordan Hedjaz Railway, mentre il secondo di 293 Km dalla Aqaba Railway Co. e viene utilizzato prevalentemente per il trasporto di fosfati e potassio dalle miniere di Hassa ed Abiad al porto di Aqaba.

Secondo quanto riferito dal Vice Segretario Generale, il piano dovrebbe essere articolato in tre fasi:

- *prima fase*: realizzare il pieno utilizzo della rete ferroviaria già esistente attraverso il suo ammodernamento;
- *seconda fase*: raddoppiare alcune linee già esistenti e aumentare le potenzialità della rete;
- *terza fase*: realizzare nuove tratte (dal nuovo porto di Aqaba alle miniere Shidiya; da Amman verso il confine iracheno, direttrice Est-Ovest; da Amman al confine siriano via Irbid; dal Mar Morto al Mar Rosso).

Il costo complessivo del progetto – secondo una prima stima – sarebbe di 4,2 mld di euro, di cui 2,8 mld in infrastrutture ed il restante per locomotive, vagoni, carri merci e per la relativa manutenzione. Della suddetta cifra, il Governo avrebbe, per il momento, accantonato solamente 250 milioni di euro per rimborsare i proprietari dei terreni espropriati.

Restano ancora da definire le modalità di copertura finanziaria: i consulenti

starebbero valutando l'opportunità di ricorrere alla modalità B.O.T. (Build Operate and Transfer), ROT (Refurbish Operate and Transfer) e B.O.O.T (Build Own Operate and Transfer).

Sempre nel settore ferroviario, l'Ambasciata d'Italia ad Amman informa lo scrivente Ufficio circa l'annullamento, da parte del Ministero dei Trasporti della Giordania, della gara per la costruzione della **linea ferroviaria passeggeri Amman-Zarqa** del valore di circa 170 milioni di euro (a scartamento ridotto; gara indetta su base B.O.T.).

Tale decisione sembrerebbe giunta dopo che anche il secondo consorzio formato da imprese kuwaitiano-spagnole - subentrato al consorzio turco-pakistano primo classificato ritiratosi alla fine dello scorso anno - non è riuscito a fornire le necessarie garanzie finanziarie.

I tecnici del Ministero dei Trasporti sono ora al lavoro per trovare nuove e più accessibili formule finanziarie per poter rilanciare la gara e attrarre nuovi investitori.

Secondo indiscrezioni, sembrerebbe molto probabile che il Governo, proprio per evitare un nuovo fallimento dell'iniziativa, intervenga con un finanziamento parziale dell'opera; si parla di circa 70 milioni di euro per l'acquisto delle 28 macchine, tra carrozze e locomotive, necessarie al trasporto giornaliero dei 100.000 pendolari che dovrebbero usufruire della linea ferroviaria in questione.

La costruzione della parte più propriamente infrastrutturale dell'opera dovrebbe invece essere nuovamente oggetto di gara internazionale che, anche alla luce di questo probabile sostegno pubblico, potrebbe avere maggiori speranze di successo. Della questione se ne occuperà un apposito comitato tecnico.

In effetti, l'aspetto finanziario rappresenta per il Paese un elemento di forte criticità nell'assegnazione degli appalti pubblici a consorzi internazionali, in particolare quando sono assenti finanziamenti delle IFI, a causa sia dello scarso impegno finanziario pubblico che della bassissima propensione ad assumersi il rischio d'impresa di questo sistema bancario.

Visto le opportunità che il progetto in questione potrebbe offrire alle imprese italiane del settore, anche e soprattutto in termini prospettici qualora il mega piano ferroviario di 4,2 miliardi di euro dovesse prendere il via, l'Ambasciata d'Italia ad Amman si sta muovendo al fine di conoscere più nel dettaglio gli aspetti connessi alla nuova architettura finanziaria dell'opera.