



Ambasciata d'Italia
Hanoi

SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE IN VIETNAM

SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE IN VIETNAM

TRASPORTI

1. Trasporti stradali

La rete stradale vietnamita, che misura complessivamente circa 225.000 chilometri, e' largamente inadeguata alle esigenze di sviluppo del Paese. Allo stato attuale esistono circa 21000 km di "highways", grosso modo equiparabili a strade statali, congestionate dal traffico locale dei villaggi che attraversano, e quindi particolarmente pericolose, mentre mancano quasi completamente delle vere e proprie autostrade.

Nel campo dei trasporti stradali, la priorit  e' quindi stata assegnata dalle autorit  vietnamite allo sviluppo di un **sistema di autostrade** (*expressways*) che colleghino le principali citt , i porti ed i principali posti di confine. L'investimento necessario e' stimato in 20 miliardi di dollari per il periodo 2005-2015 per la realizzazione di una rete autostradale di 6000 km.

La pi  grande infrastruttura stradale da realizzare e' l'autostrada Nord-Sud da Hanoi ad Ho Chi Minh City, per la quale il Primo Ministro Dung si e' recentemente rivolto al Governo ed alle imprese giapponesi affinche' investano nel progetto.

Vi sono due progetti per il collegamento autostradale Nord Sud: un tracciato orientale, che grosso modo e' parallelo alla National Highway n. 1, per una lunghezza complessiva di 1813 Km da Lang Son a Ca Mau ed un tracciato occidentale, lungo la Ho Chi Minh Highway per 1868 km complessivi. Nei piani del Ministero dei Trasporti i due tracciati dovrebbero essere sviluppati pressoch  contemporaneamente.

A nord, il progetto principale riguarda la realizzazione di un'autostrada da Hanoi a Lao Cai (al confine con la Cina) e da Hanoi ad Haiphong, nell'ambito dello sviluppo del corridoio Kunming (Cina) – Hanoi – Hai Phong. E' gi  stato predisposto un *masterplan*, ma, allo stato attuale, sono state reperite risorse per il finanziamento della sezione Lao Cai – Viet Tri, in parte con prestiti in parte con *ordinary capital resources* dell'ADB. Recentemente e' stata affidata alla VEC (la Compagnia generale per lo sviluppo delle autostrade del Vietnam, Vietnam Expressway Company) la costruzione del tratto Noi Bai (dove si trova l'aeroporto di Hanoi) – Lao Cai, che avr  un riveste un ruolo molto importante per il corridoio Kunming – Hai Phong, che e' incluso nel programma di cooperazione tra i 6 paesi della regione del Mekong (Vietnam, Laos, Cambogia, Thailandia, Myanmar e Cina). Il costo totale del progetto di autostrada Hanoi – Lao Cai e' di 770 milioni di dollari, il 90% del quale proveniente da prestiti ADB e il restante da finanziamenti statali.

E' inoltre stato elaborato un piano per un'autostrada che colleghi Hanoi con Lan Son (confine nord-orientale con la Cina) per il quale e' auspicata la partecipazione di investitori stranieri. Particolare rilevanza per l'industria turistica avr  inoltre l'autostrada che dovr  collegare l'aeroporto di Noi Bai con la baia di Halong (146 km, costo previsto 220 milioni di dollari), anche questo da realizzarsi con la partecipazione privata nella forma del BOT.

Al centro un progetto prioritario e' il collegamento Danang-Quang Ngai (160 km – costo previsto 500 milioni di dollari).

Al Sud sono considerati prioritari il collegamento autostradale tra Ho Chi Minh City e Vung Tau passando per Long Thanh ove e' stato realizzato il nuovo aeroporto, parte di un corridoio multimodale di trasporto che colleghi Vung Tau, sulla costa, con Ho Chi Minh City, Phnom Penh e Bangkok ed il collegamento tra la metropoli e la localita' turistica di Dalat, negli altopiani centrali. La costruzione del tratto Ho Chi Minh City – Long Thanh – Dau Giay e' gia' iniziato.

Finanziamenti della Banca Mondiale nel settore dei trasporti stradali

Il settore delle infrastrutture figura tra quelli prioritari per l'azione della Banca Mondiale in Vietnam.

La Banca Mondiale ha attivato i seguenti finanziamenti per progetti di sviluppo nel campo dei trasporti stradali:

- Mekong Transportation and Flood Protection Project: approvato nel 2000 , dovrebbe concludersi nel 2007. Al giugno 2006, la Banca riportava ritardi nell'esecuzione dei lavori, per quanto riguarda gli interventi sulla highway 1, e lavori da appaltare per un ultimo tratto di circa 50 km di strade
- Road Network Improvement Project: approvato nel 2003, dovrebbe concludersi nel 2008. I crediti per 230 milioni di dollari da parte della banca hanno sinora avuto un limitato tasso di esborso, a causa di lentezze connesse all'aggiudicazione di appalti.
- Road Safety Project, per 31,3 milioni di dollari, approvato nel giugno 2005, che si concentra prevalentemente su azioni di capacity building per le autorità, in assistenza per promuovere la sicurezza stradale ed una componente di interventi per migliorare la sicurezza in tre corridoi chiave.
- Third Rural Transport Project, approvato nel febbraio 2006, mira alla riabilitazione e miglioramento di circa 3100 km di strade locali nelle aree rurali in 33 province del nord e del centro del Paese. Il progetto dovrebbe concludersi nel 2011.
- Mekong Transport Infrastructure Project: si propone di migliorare i principali corridoi di trasporto stradale (a questa componente saranno destinati circa 88 milioni di dollari) ed i trasporti fluviali nel Delta del Mekong (circa 87 milioni di USD). Gli interventi riguarderanno circa 94 km di strade statali, l'innalzamento di alcuni tratti e la costruzione di 22 ponti. Il progetto avra' un costo complessivo di 306 milioni di dollari, dei quali 207 saranno di fonte IDA, 25 da AustralianAID, mentre la quota restante sara' a carico del Governo vietnamita. L'approvazione del progetto da parte della Banca e' attesa per il mese di aprile 2007.
- Danang Priority Infrastructure investment Project: e' prevista l'approvazione nel mese di gennaio 2007 del progetto di sviluppo delle infrastrutture attorno a Danang, con interventi su strade e ponti. Il finanziamento previsto e' di 100 milioni di dollari.

- Hanoi Urban transport Project: il progetto, di cui e' stata completata la valutazione ambientale nell'ottobre 2006 includera' una componente di 110-120 milioni per l'ammodernamento della rete stradale della capitale

Finanziamenti della Banca Asiatica di Sviluppo nel settore dei trasporti stradali

Nel campo dei trasporti la ADB ha sinora concesso prestiti per complessivi 565 milioni di dollari, destinati principalmente allo sviluppo dei trasporti stradali: la Banca ha finanziato con tre prestiti la riabilitazione della National Highway 1 ed ha fornito prestiti per la costruzione di strade a livello provinciale e di distretto. Nel 2007 dovrebbe essere approvato il prestito di 320 milioni di dollari OCR piu' 150 milioni di dollari dal Fondo Asiatico di Sviluppo per la realizzazione dell'**autostrada Noi Bai – Lao Cai**, come parte del corridoio di trasporto Kunming – Hai Phong (costo complessivo 630 milioni di dollari).

E' inoltre atteso per il 2007 un prestito di 14 milioni di dollari di assistenza tecnica per la predisposizione di un progetto di sviluppo delle autostrade attraverso una partnership pubblico – privato (**PPP Expressway Project**), in previsione di un prestito (OCR) di 300 milioni di dollari che potrebbe essere concesso nel 2009.

2. Trasporti ferroviari

La rete ferroviaria vietnamita misura complessivamente 3112 km, dei quali 2634 a scartamento ridotto e 478 akm a scartamento standard (1435mm). Tutta la rete e' a binario unico e non elettrificata e si articola in 6 linee principali. La piu' importante e' la cd. "linea dell'unificazione" da Hanoi ad Ho Chi Minh City, per una lunghezza complessiva di 1762 km che vengono attualmente coperti in circa 30 ore. Le uniche linee internazionali sono quelle che conducono in Cina, attraverso Lao Cai sino a Kunming e attraverso Lang Son verso Nanning.

La Vietnam National Railways Corporation (VNR) posta sotto il controllo del Ministero dei Trasporti gestisce l'intero settore, sia per quanto riguarda le infrastrutture che i mezzi circolanti. Nel corso del 2005 e' stata avanzata all'Assemblea Nazionale una proposta di aprire la VNR alla partecipazione straniera, ma tale prospettiva appare ancora lontana.

Nel piano di sviluppo dei trasporti ferroviari in vista del 2020 sono stati fissati obiettivi ambiziosi di rinnovamento della rete esistente e sviluppo di nuove linee e di modernizzazione del materiale rotabile, al fine di portare entro il 2020 la velocita' media di 120 km/h per i treni passeggeri e di 80 km/h per i convogli merci.

I progetti di ammodernamento della rete includono:

- la riabilitazione completa delle linee esistenti, in particolare quella tra Hanoi ed Ho Chi Minh City
- la costruzione di una nuova linea Hanoi – Ho Chi Minh a scartamento standard, percorsa da treni ad alta velocita', al fine di portare il tempo di percorrenza a circa 10 ore. Il governo giapponese provvedera' a finanziare il 70% dell'investimento.
- l'elettrificazione della linea Hanoi- Hai Phong

- il raddoppio e l'elettificazione delle linee Hanoi – Vinh ed Ho Chi Minh City – Nha Trang
- la costruzione delle nuove linee: Yen Vien – Cai Lan; Yen Bai – Bac Thai; Dalat - Thap Cham; Ho Chi Minh City – Loc Ninh, al confine con la Cambogia, collegamento con la Trans-Asia Railway e Ho Chi Minh City - Vung Tau
- la costruzione di reti ferroviarie urbane ad Hanoi ed Ho Chi Minh City
- la modernizzazione dei sistemi di telecomunicazioni e di segnalazione
- il rinnovamento delle stazioni
- l'automazione dei passaggi a livello

Per quanto concerne il materiale rotabile, la VNR prevede:

- l'acquisizione di nuove locomotive ad elevata potenza
- investimenti in nuove linee di produzione per assemblare locomotive, costruire nuove carrozze e parti di ricambio, con l'obiettivo di acquisire la capacita' di produrre vagoni per l'esportazione in altri Paesi della regione entro il 2010.
- modernizzazione delle officine di manutenzione del materiale rotabile.

Simili progetti richiedono un investimento ingente, stimato in oltre 5 miliardi di euro solo per lo sviluppo della rete, senza includere la linea ad alta velocita' nord-sud, e circa 3,3 miliardi per il miglioramento del materiale rotabile: la possibilita' di realizzare interamente il piano dipendera' dall'ammontare di capitali che sara' effettivamente mobilitato nel periodo indicato.

Nel processo di sviluppo dei trasporti ferroviari il Vietnam puo' attualmente contare su ingenti finanziamenti bilaterali da parte soprattutto del Giappone che con fondi di aiuto pubblico allo sviluppo per 160 milioni di dollari ha finanziato la riabilitazione di una serie di ponti sulla linea nord sud, e che con un prestito della JBIC di altri 160 milioni di dollari sosterra' la risistemazione di altri 44 ponti sulla stessa linea. La Francia ha concentrato il suo sostegno sul rinnovamento completo della linea Hanoi – Vinh (modernizzazione del sistema di segnalazioni e telecomunicazioni per 50 milioni di euro e fornitura di equipaggiamento per la manutenzione della rete, mentre e' allo studio un progetto di rinnovamento completo delle infrastrutture su tale linea, il cui costo stimato e' di circa 100 milioni di euro). Il Governo francese ha inoltre concesso prestiti concessionali destinati all'ammodernamento delle officine di manutenzione delle locomotive (6,7 milioni di euro) e per la risistemazione di quattro tunnel (13,3 milioni di euro); assieme alla Banca Asiatica di Sviluppo, inoltre, co-finanzia l'ammodernamento della linea Yen Vien – Lao Cai.

Nuova linea ad alta velocita'

La Vietnam Railways Corporation ha sottoposto nel dicembre 2006 al Governo una proposta per la costruzione di una linea ferroviaria ad alta velocita' Hanoi - Ho Chi Minh City, con l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza sulla tratta dalle oltre 30 ore attualmente necessarie a circa a 10 ore.

La linea di 1630 chilometri, con uno scartamento standard (1435 mm) per treni ad alta velocita'. Il progetto sara' definito con l'aiuto di consulenti giapponesi che inizieranno l'attivita' nei primi mesi del 2007. Il costo complessivo del progetto e' stimato in oltre 33 miliardi di dollari.

E' prevista la realizzazione dell'opera in due fasi: nella prima saranno costruite le sezioni attualmente piu' trafficate: Hanoi-Vinh, Nha Trang – Ho Chi Minh City e Hue – Da Nang, mentre le restanti tratte che completeranno la connessione, saranno completate in un secondo momento.

Il Primo Ministro Nguyen Tan Dung in occasione della sua visita a Tokyo e dell'incontro bilaterale ad Hanoi con l'omologo giapponese in occasione del Vertice APEC ha invitato il governo e le imprese giapponesi ad investire nello sviluppo dei collegamenti ferroviari e stradali lungo l'asse nord-sud e da parte giapponese e' stato confermato il forte interesse a finanziare il progetto, sebbene e' prevedibile che il Giappone da solo non sara' in grado di fornire l'intero ammontare finanziario richiesto.

Finanziamenti della Banca Asiatica di Sviluppo per il settore dei trasporti ferroviari

Nel settore dei trasporti ferroviari la ADB ha concesso un prestito per l'ammodernamento della linea **Hanoi – Lao Cai**, per il quale ha concluso nell'ottobre 2006 uno studio di fattibilita'. La ADB fornira' un prestito di 60 milioni di dollari, la Francia finanziera' il progetto con 80 milioni di dollari, mentre il costo complessivo dell'opera e' stimato in 160 milioni di dollari. I lavori dovrebbero cominciare nel 2008 e concludersi nel 2011.

Progetti prioritari nel settore ferroviario da finanziare con fondi di aiuto pubblico allo sviluppo (o con investimenti esteri) Fonti: rapporto del Governo al Consultative Group Meeting, Dicembre 2006 e Draft List of National Key projects calling for Foreign Direct Investment.

Progetto	Agenzia	Periodo	Capitale necessario (Milioni di USD)
Costruzione Linea Nord-Sud	Ministero dei Trasporti	2006-2012	35000
Costruzione linea sopraelevata Trang Bom – Hoa Hung	Ministero dei Trasporti	2006 – 2012	700
Costruzione linea sopraelevata (monorotaia) Yep Vien – Ngoc Hoi	Ministero dei Trasporti	2006 – 2012	650
Raddoppio ed elettrificazione linea Hanoi – Hai Phong	Ministero dei Trasporti	2006 – 2012	450
Costruzione linea Bien Hoa – Vung Tau	Ministero dei Trasporti	2010	300
Saigon – Loc Ninh	Ministero dei Trasporti	2006 - 2009	150
Modernizzazione sistemi segnalazione sulla linea Vinh-Ho Chi	Ministero dei Trasporti	2007	120

Minh City			
Modernizzazione sistemi di segnalazione sulla linea del Nord	Ministero dei Trasporti	2007	65
Costruzione linea ferroviaria urbana Hanoi – Ha Dong	Ministero dei Trasporti	2006 – 2010	300
Costruzione linea Dong Nai – Bao Loc	Lam Dong People's Committee	2006-2010	300
Riabilitazione linea Thap Cham – Dalat	Lam Dong People's Committee	2006-2010	300

3. Aeroporti

La Vietnam Civil Aviation Administration (CAAV), attraverso tre autorità regionali (Northern, Middle e Southern Airport Authority) gestisce un totale di 21 aeroporti nel Paese, di cui tre internazionali: Noi Bai (Hanoi), Tan Son Nhat (Ho Chi Minh City) e Danang (prevalentemente per voli regionali). Il traffico aereo nel Paese è cresciuto in media del 12% all'anno in 5 anni, ponendo a dura prova le strutture esistenti.

I piani ufficiali prevedono entro il 2020 l'espansione degli aeroporti esistenti e la costruzione di nuove strutture, con l'obiettivo di dotare il Paese di un totale di 26 aeroporti, portando a 6 il numero di quelli internazionali. Un nuovo aeroporto internazionale è previsto per servire la zona industriale di Chu Lai, al centro.

Al Nord dovrebbe essere realizzato entro il 2010 il **secondo terminal dell'Aeroporto di Noi Bai**, per un costo complessivo di 297 milioni di dollari, che dovrebbe far crescere la capacità da 4 a 12 milioni di passeggeri all'anno. Sono inoltre in progetto la riabilitazione dell'aeroporto di Gia Lam e la costruzione di nuovi aeroporti nelle province di Lao Cai e Quang Ninh.

Al centro è stato approvato nel 2004 uno studio di fattibilità per la costruzione di un secondo terminal all'aeroporto di Danang, attualmente al limite della sua capacità. Il costo complessivo dell'opera, che farebbe crescere la capacità della struttura da 1,5 milioni di passeggeri l'anno a 4 milioni, è stimato in 70 milioni di dollari, per i quali la Middle Airport Authority cerca finanziamenti.

Al Sud è stata ultimata la costruzione il nuovo terminal dell'aeroporto Tan Son Nhat ad Ho Chi Minh City, finanziata dalla JBIC e costata 220 milioni di dollari. Poiché l'Aeroporto si trova a ridosso dell'area abitata non saranno possibili ulteriori ampliamenti: le autorità hanno perciò previsto la costruzione di un secondo aeroporto internazionale, da realizzarsi a **Long Thanh**, nella provincia di Dong Nai a circa 40 Km da Ho Chi Minh City. Il progetto prevede un complesso con 4 terminal, da costruirsi in fasi distinte a partire dal 2010 e il primo terminal dovrebbe essere operativo nel 2015. Una volta ultimata, la struttura sarà in grado di accogliere 80 milioni di passeggeri all'anno. Si stima che l'investimento necessario per ciascun terminal sarà di 2 miliardi di dollari. Il governo tedesco, attraverso i fondi destinati allo sviluppo, e diverse imprese tedesche hanno manifestato l'interesse ad investire nel progetto. Nel 2007

dovrebbe inoltre cominciare la costruzione di un aeroporto internazionale **Duong To**, sull'isola di Phu Quoc, parte del progetto di sviluppo turistico intensivo dell'isola. Il costo complessivo del progetto e' stimato in circa 150 milioni di dollari e la Southern Airport Authority e' attualmente alla ricerca di investitori.

4. Porti

Il sistema portuale in Vietnam consta attualmente di 34 porti marittimi con 126 terminal con una lunghezza complessiva delle banchine pari a soli 35 km. Il sistema si trova a far fronte ad un incremento consistente del traffico merci passato da 83 milioni di tonnellate nel 2000 a 139 milioni nel 2005 e che dovrebbe raggiungere, secondo stime della National Maritime Administration (Vinamarine) 265 milioni nel 2010 e 480 nel 2020. Attualmente i principali porti marittimi sono Haiphong al nord, Danang al centro e Saigon al Sud, quest'ultimo risulta il piu' trafficato del Paese. I porti attualmente esistenti possono ospitare solo navi di portata ridotta a causa della scarsa profondita'.

Un masterplan per lo sviluppo del sistema portuale entro il 2020 e' stato approvato nel 1999, ma Vinamarine ne ha promosso una revisione, per adeguarlo alle nuove necessita'. Rimane il problema della congestione del porto di Ho Chi Minh, che nel 2006 ha gestito il 72% del traffico di container nazionale, mentre il maggiore porto del Vietnam settentrionale ha una quota di traffico del 22%.

Attualmente i piani di sviluppo prevedono:

a) al Nord l'ampliamento del Porto di Haiphong, affinche' entro il 2010 possa accogliere navi di 10.000 DWT e raggiunga una capacita' di 10 milioni di tonnellate l'anno. Le autorità portuali di Haiphong stanno inoltre investendo nello sviluppo del porto di Dinh Vu, ancora privo di strutture per la movimentazione dei container. Nel frattempo si prevede di ampliare entro il 2010 il porto di Cai Lan (Provincia di Quang Ninh) affinche' sia in grado di ospitare navi da 40-50.000 DWT. Vinamarine prevede la realizzazione di un nuovo porto a Lach Huyen per navi da 30-50.000 DWT

b) al Centro, l'ammodernamento e l'ampliamento dei porti di Cua Lo, Nghi Son, Vung An, Cha May, del gruppo portuale di Danang (Tien Sa e Lien Chieu, progetto da circa 150 milioni di dollari), Quy Nhon, Nha Trang, Dung Quat, la cui costruzione e' iniziata nel luglio 2006 Ky Ha, Khanh Hoa.

Il piu' grande progetto riguarda la costruzione di un porto di acque profonde a Van Phong, nella provincia di Khanh Hoa (a circa 70 Km da Nha Trang) che dovrebbe essere in grado di accogliere navi sino a 240.000 DWT e che si vorrebbe diventasse un nuovo hub regionale: l'investimento complessivo previsto e' di 3,5 miliardi di dollari entro il 2020 e le autorità incoraggiano la partecipazione di investitori stranieri (con la formula BOT). Non e' ancora stata fissata una data per la costruzione, che dipendera' dalle risorse che potranno essere mobilitate. Tuttavia, permangono dei dubbi sul progetto, poiche' la zona centrale del Vietnam non rappresenta al momento un polo di commercio navale. I porti di Da Nang e Quy Nhon infatti rappresentano soltanto il 3% del traffico navale totale, e nella regione mancano le infrastrutture necessarie per sostenere un volume di movimenti commerciali piu' elevato.

c) al Sud si punta a modernizzare o costruire entro il 2010 i gruppi portuali di Saigon (per portarne la capacità a 25 milioni di tonnellate all'anno) Vung Tau, Cai Mep –Thi Vai e Can Tho. In particolare sarà sviluppato il nuovo porto di Ho Chi Minh City a Cat Lai ed Hiep Phuoc, in un'area scelta per meglio servire le zone industriali delle province di Ho Chi Minh City, Dong Nai, Binh Duong e Ba Ria Vung Tau. Ad Hiep Phuoc P&O Ports in joint venture svilupperà un nuovo terminal per container.

Il nuovo complesso portuale di Cai-Mep Thi Vai dovrebbe essere realizzato entro il 2010 per accogliere navi sino a 80.000 DWT: i 4 terminal previsti saranno realizzati dal Ministero dei Trasporti con fondi di APS giapponesi e da Saigon Port, in joint venture con investitori stranieri, rispettivamente, PSA (Singapore), Maersk Sealand (Danimarca) e SSA (USA).

Oltre ai progetti suindicati, diverse province hanno presentato progetti di sviluppi dei porti, da finanziare attraverso fondi di aiuti pubblici allo sviluppo, tra queste An Giang, Khanh Hoa, Quang Ngai, Quang Tri, Thanh Hoa, le città di Danang e Can Tho. Da parte di diversi partner stranieri, tuttavia, è stato raccomandato alle autorità vietnamite di concentrare le risorse e gli sforzi su alcuni porti strategici nelle tre regioni, evitando la dispersione in molteplici progetti.

Lo sviluppo dei porti richiederà anche il miglioramento delle infrastrutture collegate, quali magazzini, "inland clearance depots" e vie d'accesso.

Progetti prioritari nel settore portuale da finanziare con fondi di aiuto pubblico allo sviluppo 2006-2010 (o con partecipazione privata). Fonte: rapporto del Governo al Consultative Group Meeting 2006

Progetto	Agenzia	Periodo	Capitale necessario (milioni USD)
Espansione del porto di Cai Lan – fase 2	Vinamarine	2006-2007	50
Studio di fattibilità per porto di Van Phong	Vinamarine	2006-2010	15
Costruzione porto di Lien Chieu	Vinamarine	2010	150
Ammodernamento porto di Danang – fase 2	Vinamarine	2006-2011	110
Costruzione porto di Phu My – Cai Mep	Vinamarine	2006-2011	270
Costruzione sistema VTS per l'accesso ai porti di Hai Phong, Quang Ninh e della regione centrale	Vinamarine	2006-2010	25
Costruzione sistema EDI in alcuni porti principali	Vinamarine	2006-2008	50

Costruzione porto d'accesso a nord	Vinamarine	2006-2010	250
------------------------------------	------------	-----------	-----

Nel Settembre 2007, la Compagnia generale di navigazione marittime del Vietnam (Vinalines) ha ricevuto un prestito dal 130 milioni USD da parte di Citibank, destinati a sostenere un piano di investimento nella flotta e nella ristrutturazione dei porti. Si tratta della prima mobilitazione di una grande quantita' di capitali del mercato internazionale, che nell'ottica della Compagnia rappresenta un primo finanziamento del piano di mobilitare fondi da istituzioni finanziarie locali e internazionali per sostenere un progetto di investimento di 3,5 miliardi USD per l'ammodernamento dei porti e l'espansione della flotta.

TRASPORTI URBANI

1. Sviluppo dei trasporti urbani ad Hanoi

La capitale, la cui popolazione e' stimata tra i 3 ed i 4 milioni di individui, sta attraversando un periodo di rapida espansione, con la continua costruzione di nuove aree residenziali ed un forte incremento della popolazione e del traffico di veicoli. Si calcolano infatti oltre un milione di motocicli in circolazione, mentre il numero di auto, ancora limitato a qualche migliaio, e' destinato ad aumentare con la crescita delle disponibilita' economiche, oltre al traffico commerciale che attualmente deve attraversare la citta'.

Sono percio' in corso alcuni interventi per migliorare la circolazione urbana incentrati sullo sviluppo dei trasporti collettivi e la costruzione di nuove strade:

a) Sviluppo delle linee di autobus urbane

Dopo una razionalizzazione del servizio, che ha determinato nel 2001 alla costituzione di un'unica azienda municipale (Transerco), il numero di autolinee e' stato portato in pochi anni a 42 linee, con oltre 700 veicoli in servizio.

La Banca Mondiale sta finanziando un progetto per la costruzione di due linee pilota di Bus Rapid Transit, con corsie dedicate, sulle tratte Giai Phong – Hang Khai e Ha Dong – Lang Ha

b) Ampliamento della rete stradale

Le autorità cittadine di Hanoi hanno comunicato che lo sviluppo di strade che circonda il centro cittadino sara' finanziato dalla Banca Mondiale (200 milioni di dollari) e con prestiti giapponesi della JBIC (400 milioni di dollari). Sara' costruito anche un nuovo ponte (Nhat Tan) sul Fiume Rosso per il quale sono disponibili finanziamenti giapponesi. Nella Country Strategy 2007-2010 della ADB e' indicata l'intenzione di finanziare la costruzione dell'Hanoi Ring road con un prestito nel 2011, preceduto da un progetto di assistenza tecnica nel 2009.

c) Costruzione di una rete di metropolitana

Si tratta del progetto di piu' ampio respiro, con un orizzonte temporale ancora incerto: si ipotizza la realizzazione di 7 o 8 linee tra il 2020 ed il 2030, purché vengano reperiti i fondi necessari.

Al momento vi sono tre progetti definiti: la costruzione della prima linea, che conettera' il quartiere di Nhon alla Stazione ferroviaria di Hanoi, che partira' nel 2007. La linea, della lunghezza di 12 km, di cui 3 in sotterranea e 16 stazioni e saranno impiegati convogli della lunghezza complessiva di 20 metri circa, in

grado di viaggiare ad 80 km/h. Il progetto riceverà finanziamenti dalla Francia, con un prestito a garanzia sovrana di 200 milioni di Euro e fondi di cooperazione allo sviluppo per 80 milioni. Recentemente il governo vietnamita ha approvato un progetto di assistenza tecnica da parte del FFEM (Fondi per l'ambiente francesi) per la sostenibilità ambientale del progetto. Il Governo vietnamita dovrà fornire (o reperire) i restanti 225 milioni di Euro necessari per l'investimento. Il progetto è in ritardo ed è in dubbio la possibilità che sia completato entro il 2010 come previsto.

La seconda linea dovrebbe essere più lunga ed unire giungere sino ad Ha Tay per complessivi 30 Km. Per tale progetto non è ancora stato definito un finanziamento. I progetti per lo sviluppo delle altre linee sono ancora ad uno stadio preliminare. Si discute anche di un progetto di metro leggero dal centro di Hanoi ad Ha Dong, per il quale deve essere ancora confermata la disponibilità di un finanziamento da parte cinese.

La Banca Asiatica di sviluppo potrebbe concedere un prestito di 120 milioni di dollari (OCR) per lo sviluppo di un sistema di metropolitana, per un progetto del valore complessivo di 590 milioni di dollari di cui 370 dovrebbero provenire da cofinanziatori. Il progetto della metropolitana sotterranea di Hanoi potrebbe beneficiare di prestiti concessionali giapponesi.

Nel corso di un seminario organizzato ad Hanoi nel dicembre del 2006 organizzato dal Ministero dei Trasporti con l'agenzia giapponese JETRO è stato presentato un progetto di creazione di una ferrovia urbana lungo l'asse nord-sud, che colleghi il centro di Hanoi con l'area residenziale di Domg Anh, l'aeroporto di Noi Bai e la highway n.6.. Il progetto prevede la realizzazione tra il 2013 ed il 2018 di una linea di 41,5 km con 28 stazioni per un investimento complessivo di 2,8 miliardi di dollari

Progetti prioritari ad Hanoi da finanziare con fondi di Aiuto Pubblico allo Sviluppo per il 2006-2010

Fonte: Rapporto del Governo per il Consultative Group Meeting, dic. 2006 – tra parentesi i progetti finanziati in tutto o in parte con fondi da Giappone o Francia

Progetto	Agenzia	Tempi previsti	Finanziamento necessario (in milioni di dollari)
<i>Strade e ponti in area urbana</i>			
Belt road n. 3 – upgrade	Comitato Popolare di Hanoi	2006-2010	350
Belt road n. 4 - costruzione	“	2006-2010	500
Costruzione Ponte Nhat Tan	“	2006-2009	200 (Giappone)
Costruzione Ponte Tu Lien	“	2010	180
Sviluppo infrastrutture per i trasporti urbani di Hanoi – fase II	“	2006-2010	206
<i>Ferrovie metropolitane</i>			
Costruzione Linea metropolitana Nhon – Stazione di Hanoi	Comitato Popolare di Hanoi	2006-2010	500 (Francia)
Costruzione Linea metro leggero Hanoi – Ha Dong	Ministero dei Trasporti	2006 – 2010	400 (Cina?)
Sopraelevazione linea ferroviaria nord-sud ad Hanoi (Yen Vien – Ngoc Hoi)	Ministero dei Trasporti	2006-2012	650 per la prima fase (Giappone) 1,2 mld di dollari in totale entro il 2020.
Metropolitana sotterranea	Comitato popolare Hanoi	2006-2010	600 (Giappone?)

Trasporti urbani ad Ho Chi Minh City

La metropoli del sud, che conta oltre 6,2 milioni di abitanti ed un livello di sviluppo superiore rispetto alla capitale, con la conseguente esplosione del traffico, sta progettando la realizzazione di una rete di metropolitana composta da 6 linee e di quattro linee di tram. Inoltre, nell'ottobre 2005 e' stato firmato un accordo quadro tra il Comitato Popolare di Ho Chi Minh City e la societa' francese Lohr per studiare la realizzazione di una linea tranviaria su gomma (mod. Translohr): il progetto sembra pero' al momento in sospeso. Nella strategia 2007-2010 della ADB e' indicata l'intenzione di lanciare nel 2011 un progetto di assistenza tecnica in vista della costruzione di una ring road che circonda la citta'.

Costruzione della rete di metropolitana

Il piano del Comitato Popolare di Ho Chi Minh City prevede una rete composta da sei linee da realizzarsi entro il 2020. L'investimento previsto per la realizzazione del progetto e' di **oltre 5 miliardi di dollari**: i fondi dovranno essere reperiti da fonti sia pubbliche che private.

Sono stati sin qui condotti alcuni studi di fattibilita' sulla realizzazione di una rete metropolitana e piu' in generale sui trasporti urbani, finanziati con fondi di cooperazione allo sviluppo giapponesi, tedeschi e inglesi. A seguito della richiesta da parte delle autorita' cittadine di un prestito per la realizzazione delle **prime due linee di metropolitana** entro il 2010, la Banca Asiatica di Sviluppo ha approvato nell'ottobre 2006 un progetto di assistenza tecnica per 2 milioni di dollari, finanziato sul Fondo speciale giapponese, che dovra' fornire alla municipalita' di Ho Chi Minh City un masterplan consolidato per la rete metropolitana e per la massimizzazione del suo utilizzo, realizzare i disegni tecnici preliminari e definire gli standard tecnici ed operativi e formulare proposte per l'implementazione del progetto ed il suo finanziamento. Sulla base di tale progetto, la Banca, oltre a fornire capitali per l'investimento finanziaria' la realizzazione dei disegni dettagliati e la preparazione dei documenti di gara.

Il progetto di assistenza tecnica dovrebbe concludersi entro la fine del 2007: particolarmente importante sara' la fase "ingegneristica" del progetto, la cui conclusione e' attesa per maggio 2007, durante la quale saranno *definite le specifiche tecniche e formulate previsioni di costo per i lavori civili, la rete ferroviaria ed i servizi elettrici e meccanici, ivi compresi la fornitura di energia elettrica, i sistemi di segnalazione e i sistemi di emissione e gestione dei biglietti*. E' evidente che i risultati di tale fase avranno un impatto significativo anche sulla progettazione delle altre linee previste.

La Banca Asiatica prevede la concessione, probabilmente nel 2007, di un prestito per 500 milioni di dollari (OCR) per la metropolitana: le autorita' locali dovrebbero contribuire con 190 milioni di dollari, mentre 250 milioni di dollari dovrebbero provenire da cofinanziatori.

E' stato recentemente segnalato l'interesse di una societa' spagnola ad investire nella costruzione della metropolitana di Ho Chi Minh City. Interessi sono anche stati espressi dal gruppo tedesco Siemens, che ha indicato la possibilita'

di mobilitare finanziamenti pubblici per il progetto. Anche da parte cinese si sta valutando la possibilità di finanziare la costruzione di una o più linee.

Progetti prioritari ad Ho Chi Minh City da finanziare con fondi di Aiuto Pubblico allo Sviluppo per il 2006-2010

Fonte: Rapporto del Governo per il Consultative Group Meeting, dic. 2006

Progetto	Agenzia	Tempi previsti	Finanziamento necessario (milioni di dollari)
Costruzione 2 linee prioritarie di metro (Ben thanh – Tham Luong; Ben Thanh – stazione autobus ovest)	Comitato Popolare Ho Chi Minh City	Entro il 2010	876 (ADB – Giappone)
Costruzione linea metro M3 (Hung Vuong - Ly Thuong Kiet)	Comitato Popolare Ho Chi Minh City	Entro il 2010	210
Costruzione linea metro M4 (Lang cha – Van Thanh)	Comitato Popolare Ho Chi Minh City	Entro il 2010	273
Costruzione linea metro M5 (Ben Thanh – Sud)	Comitato Popolare Ho Chi Minh City	Entro il 2010	336
Costruzione linea metro M6 (Tao Dan – Stazione autobus est)	Comitato Popolare Ho Chi Minh City	Entro il 2010	168
Costruzione linea di tram T1 (23 September park – Quang Trung – Hoc Mon)	Comitato Popolare Ho Chi Minh City	Entro il 2010	420
Costruzione 2 linee monorail (Thu Thiem – Binh Chanh; Nguyen Quan Street – Quang Trung Software Park)	Comitato Popolare Ho Chi Minh City	Entro il 2010	475
Costruzione linea di tram T2 (23 september park – western bus stop)	Comitato Popolare Ho Chi Minh City	Entro il 2010	240
Costruzione linea di tram T3 (Sai Gon Bridge – confine con prov. Dong Nai)	Comitato Popolare Ho Chi Minh City	Entro il 2010	300
Costruzione linea di tram T4 (Hau Giang Ba Queo)	Comitato Popolare Ho Chi Minh City	Entro il 2010	120

**PROGETTI PRIORITARI NEL SETTORE DEI TRASPORTI
2007-2010**

Progetti da finanziare con fondi di aiuto pubblico allo sviluppo (ODA) o con investimenti privati nelle forme Build Operate Transfer (BOT) o co-finanziamento pubblico-privato (PPP-“associazione”)

Fonte: Ministero dei Trasporti, giugno 2007

1. Trasporti terrestri

Nome	Localita'	caratteristiche	Valore (milioni USD)	Modalita' di finanziamento
AUTOSTRADA NORD – SUD				
1. Sezione Ninh Binh – Thanh Hoa	Prov. Ninh Binh, Thanh Hoa, Nghe An	215 Km 4 corsie nella fase I	960	ODA PPP BOT
2. Sezione Quang Tri – Hue- Da Nang	Prov. Quang Tri, Hue, Da Nang	178 Km 4 corsie	750	ODA PPP BOT
3. Sezione Da Nang – Quang Ngai	Prov. Da nang, Quang Nam, Quang Ngai	140 km 4 corsie	755	ODA PPP BOT
4 Sezione Ho Chi Minh City, Long Thanh, Dau Giay	HCMC, Prov. Dong Nai	55 km 4 corsie nella fase I, successiva espansione a 6-8 corsie)	618 nella fase I Investimento complessivo 1180	ODA PPP BOT
5. Sezione Trung Luong – My Thuan – Can Tho	Prov. Thien Giang, Dong Thap, Vinh Long, Can Tho	82 Km 4 corsie nella fase I, successiva espansione a 4-6 corsie	745 nella fase 1, Investimento complessivo 1006	ODA PPP BOT Nota: la ADB dovrebbe finanziare con 10 milioni di USD la fase di preparazione
ALTRI PROGETTI				
Autostrada Bien	Dong Nai,	68 km	325	BOT-PPP

Hoa – Vung tau	Ba Ria Vung Tau	4-6 corsie		
Autostrada Hanoi Hai Phong	Hanoi, Hung Yen, Hai Duong, Hai Phong	105 Km 4 corsie	925	BOT PPP ODA
Tangenziale Hanoi 1.Sezione Phap Van – Mai Dich 2. Sezione Mai Dich – Noi Bai	Hanoi	10 km 4 corsie 20 km 6/4 corsie	400	ODA PPP BOT
Autostrada Hanoi – Lang Son	Hanoi, Bac Ninh, Bac Giang, Lang Son	118 km, 4 corsie	555	ODA, PPP, BOT
Autostrada Noi Bai – Ha Long- Mong Cai	Hanoi Bac Ninh, Quang Ninh	Noi Bai – Halong, 110 km, 4 corsie Ha Long – mong Cai, 180 Km, 4 corsie	655 1000	ODA, PPP, BOT
Autostrada Dau Giay – Da Lat	Lam Dong, Dong Nai	189 Km 4 corsie	500	ODA, PPP, BOT
Miglioramento National highway 217 Prov. Than. Hoa	Thanh Hoa	196 Km	200	ODA
Autostrada Ben Luc – Long Thanh	HCMC	58 Km 8 corsie	1200	ODA, PPP, BOT
Miglioramento trasporto nella regione del Mekong	13 province del delta del Mekong	Miglioramento strade e canali fluviali	312	ODA, PPP
Autostrada Ha Tay – Hoa Binh	Hoa Lac, Hoa Binh, Tien Xuan	33 Km 6 corsie	150	BOT, PPP

2. Trasporti aerei

NB L'elenco del Ministero dei Trasporti non include il progetto per il nuovo aeroporto di Ho Chi Minh City (Long Thanh), investimento stimato 2 miliardi di dollari

Nome	Localita'	caratteristiche	Valore (milioni USD)	Modalita' di finanziamento
Costruzione secondo terminal aeroporto di Noi Bai (Hanoi)	Hanoi	100mila mq 6 milioni pax/anno	300	ODA
Costruzione nuovo aeroporto int.le di Da Nang	Da Nang	36.600 mq 4 milioni pax/anno	84 milioni	ODA
Costruzione aeroporto Internazionale Chu Lai	Quang Nam	4 milioni pax/anno	500 nella fase I investimento complessivo 1 mld	Associazione, BOT

3. Trasporti ferroviari

NB L'elenco del Ministero dei Trasporti non include la ferrovia ad Alta Velocita' Hanoi- Ho Chi Minh City, che richiede un investimento stimato in 33 miliardi di dollari, che dovrebbero provenire in gran parte da prestiti giapponesi (il Giappone ha pero' gia' fatto sapere di non essere in grado di assicurare la copertura finanziaria dell'intero progetto).

Nome	Localita'	caratteristiche	Valore (milioni USD)	Modalita' di finanziamento
Linea Bien Hoa – Vung Tau	Bien Hoa – Vung Tau	Costruzione nuova linea di 78 km	400	ODA, PPP, BOT
Linea Trang Bom – Hoa Hung	Ding Nai – HCMC	49 km (parte a binario unico, parte a doppio binario, in parte sopraelevata)	550	ODA, PPP< BOT
Linea Dac Nong – Binh Thuan	Dac Nong, Lam Dong, Binh Thuan	260 Km Doppio binario	1500	Associazione, BOT

Linea Hanoi – Hai Phong		105 km, doppio binario, elettrificata	530	ODA, BOT, Associazione
Linea Yen Vien – Ngoc Hoi	Ha noi	28.8 km, doppio binario, connessione ferrovia urbana con la linea nazionale	1131 nella fase I investimento complessivo 1618	ODA, Associazione, BOT
Linea Sai Gon Loc ninh	HCMC, Binh Duong, Binh Phuoc	131 km	300	ODA, BOT
Ferrovia urbana Hanoi – Ha Dong	Hanoi, Ha Tay	13.1 Km	350	ODA, BOT, Association
Ferrovia urbana per l'aeroporto Hanoi – Noibai	Hanoi	27 Km	370	ODA BOT Association
Ferrovia urbana Hanoi – Lang Hoa Lac	Hanoi	33.5 Km	938.1	ODA, BOT Associazione

Porti e trasporti fluviali

Nome	Localita'	caratteristiche	Valore (milioni USD)	Modalita' di finanziamento
Porto di Da Nang, fase 2	Da Nang	2 pontili, scaricamento materiale, strada per Hoi An	110	ODA, BOT
Costruzione Porto Lac Huyen (Haiphong)	Hai Phong	Per navi da 30-50 ton. Capacita' 30 milioni ton./anno	1300 per la fase I Investimento complessivo 2000	ODA, BOT, Associazione
Costruzione Porto di Van Phong	Khanh Hoa	Per navi sino a 200.000 ton. Capacita' 17 milioni TEU/anno	1200 nella fase I Investimento complessivo 2 mld.	ODA, BOT, Associazione
Percorso per grandi navi	Can Tho	40 km		ODA

lungo il fiume Hau				
Miglioramento sistema di trasporto sul fiume Rosso nell'area di Hanoi	Hanoi	Scavo, sviluppo porto fluviale, attrezzature.	346 milioni	ODA

SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE IN VIETNAM

ENERGIA

Con un'economia in crescita del 7-8% l'anno nel medio termine, le priorità chiave e le sfide in campo energetico riguardano le 2 questioni del finanziamento al settore e il miglioramento della qualità del servizio nelle zone rurali. La domanda di energia è aumentata vertiginosamente soprattutto grazie all'aumento di produzione industriale ma anche l'uso domestico è in crescita. Nel 1995 solo il 51% delle abitazioni aveva accesso all'energia elettrica, oggi circa il 90%. EVN (Electricity of Vietnam), che tuttora mantiene il monopolio della generazione e la distribuzione di energia, può contribuire tuttavia solamente per il 40 – 50% ai bisogni di investimento necessari per far fronte alla rapida crescita della domanda. Il gap è di circa 1,5 miliardi di dollari l'anno, che non potrà essere riempito solo con il supporto degli aiuti allo sviluppo. Per questo motivo, come si vedrà, il governo ha avviato un importante programma di riforma del settore che prevede la graduale transizione verso un sistema a mercato competitivo.

1 Generazione

Il rilevante aumento della produzione di energia elettrica ottenuto nel periodo 2001 – 2005, non garantisce ancora la capacità di soddisfare la domanda crescente proveniente dall'industria e dai privati. In particolare il sistema energetico vietnamita fa ancora un largo impiego di centrali idroelettriche, che forniscono attualmente circa il 35% dell'energia generata: il sistema resta vulnerabile nelle stagioni secche, quando gli impianti possono operare solo al 40-50% del proprio potenziale. Anche per queste ragioni è in crescita l'importazione di energia elettrica dalla Cina e dal Laos. Tuttavia, il Vietnam rimane un esportatore netto di energia elettrica, e si prevede rimarrà tale anche in futuro, grazie alle numerose riserve di risorse naturali, gas e risorse idroelettriche.

Il governo vietnamita, nel sesto Power Development Master Plan, prevede per il periodo 2007-2010 una crescita della domanda di energia elettrica del 16% l'anno: per far fronte ad una simile richiesta, è necessario un raddoppio della capacità di generazione attualmente installata, che dovrebbe passare dai circa 14.000 Megawatt (MW) attuali a 26.209 MW nel 2010, 42.017 nel 2015 e circa 62 mila nel 2020. È importante notare come le previsioni del governo siano state per il periodo precedente minori rispetto alla reale crescita della produzione di energia (nel periodo 2001-2006, la crescita della generazione di energia è stata del 14,9% l'anno, rispetto al 13,4 atteso).

Tali piani richiederanno un investimento complessivo nell'incremento della capacità di produzione di energia di 32 miliardi di dollari sino al 2015, cui si aggiungono 14 miliardi di investimenti necessari nel campo della trasmissione e della distribuzione. L'azienda elettrica di Stato, Electricity of Vietnam (EVN) potrebbe riuscire a coprire con risorse proprie circa la metà dei costi previsti, mentre i restanti fondi dovranno provenire da fonti di aiuto pubblico allo sviluppo,

finanziamenti di agenzie di credito all'esportazione e da investimenti privati nazionali ed esteri. In particolare si guarda con crescente interesse alla partecipazione del settore privato allo sviluppo delle capacità di generazione: si calcola che attualmente circa il 24.8% della produzione di energia elettrica è prodotta da Independent Power Producers (IPP) o da impianti gestiti secondo il modello Build-Operate-Transfer e sono allo studio misure per favorire gli investimenti stranieri nel settore.

Nel corso del 2006 la EVN ha iniziato ad emettere titoli sul mercato nazionale (311 milioni USD) e si appresta ad emetterne anche sui mercati internazionali (per circa 150 milioni di dollari) per sostenere i suoi progetti di espansione. Tale espansione dovrà essere accompagnata da rilevanti investimenti delle società di Stato Vinacomin e Petrovietnam per incrementare la capacità di estrazione rispettivamente di carbone e petrolio e gas. Anche queste società, peraltro sono state autorizzate a costruire impianti termoelettrici: Vinacomin prevede di realizzare otto centrali a carbone entro il 2010.

Per quanto riguarda le fonti, è previsto un incremento del ricorso a centrali a gas per utilizzare le riserve di cui il Paese dispone: due sono state recentemente realizzate a Phu My ed impiegano il gas del giacimento di Nam Con Son sulla costa sudorientale, mentre il gas dei giacimenti sulla costa sudoccidentale dovranno alimentare gli impianti che saranno completati a Ca Mau (2007) e O Mon (2010). Sarà fatto inoltre massiccio ricorso a centrali a carbone (con tecnologia CFB), che dovrebbero fornire nel 2020 il 34% dell'energia, a fronte dell'attuale 16% circa. Sono attualmente in costruzione alcuni impianti a carbone, con il sostegno di Giappone e Cina a Uong Bi (710 MW), Quang Ninh (1200 MW), Cam Pha (600MW), Hai Phong (1200 MW) e Mao Khe (300 MW).

Per quanto concerne le centrali idroelettriche, che rappresenta la più grande fonte di energia nel General Electricity Development Plan 2006-2010, si prevede la realizzazione di impianti con una capacità di 100-400 MW, con l'unica eccezione della grande centrale da 2400 MW di Son La, in costruzione, che dovrebbe essere completata nel 2013. L'energia idroelettrica continuerà a rappresentare circa il 40% della produzione totale di energia. La generazione attraverso l'energia termica rappresenta, secondo le previsioni della Banca Asiatica di Sviluppo, la modalità di produzione di energia più efficiente una volta sfruttati il gas e le risorse idroelettriche. Il governo vietnamita vorrebbe anche cominciare a sviluppare l'energia nucleare nel Paese.

Nel frattempo è in corso una ristrutturazione del sistema e del mercato dell'energia, che si intende rendere competitivo. Dal 1995, il settore energetico è stato suddiviso in tre imprese di stato, che sono fra le più importanti del Paese: PetroVietnam, Vinacoal e Electricity of Vietnam (EVN). Le politiche statali hanno recentemente incoraggiato lo sviluppo di strutture di generazione di energia da parte di investitori esterni al sistema EVN. Nel luglio 2006 il Primo Ministro ha dato il via alla trasformazione di EVN in una holding company entro il 2008. In seguito all'adozione della Electricity Law del 2005 è in corso un processo di parziale privatizzazione della maggior parte delle centrali e delle unità di distribuzione provinciali. Resteranno sotto il controllo diretto di EVN le

tre principali centrali idroelettriche e la rete di trasmissione. Dopo il 2009, nuovi generatori privati potranno partecipare a gare d'appalto competitive per contratti di fornitura di energia a lungo termine.

Attualmente, il prezzo medio dell'elettricità in Vietnam è di 0,053 USD per kWh, mentre i costi di produzione sono di circa 0,064 USD. Il governo sta studiando diverse misure per creare un mercato dell'offerta di energia competitivo entro il 2009, anche per facilitare l'acquisto di elettricità da centrali non costruite dall'EVN. La concorrenza sarà introdotta sul mercato della produzione tra diverse centrali, che venderanno l'energia prodotta ad un unico acquirente e gestore del sistema, il quale a sua volta rivenderà l'energia ai consumatori, sebbene sia in corso un dibattito sulla forma che dovrà assumere il "single buyer" e sulle relazioni che dovrà avere con EVN. In generale, gli obiettivi del processo di riforma del settore dell'energia sono la massimizzazione dell'efficienza attraverso la creazione di un mercato più competitivo, e l'espansione dell'utilizzo di risorse manageriali e di investimento all'esterno dell'attuale sistema statale. Per rendere il mercato della produzione di energia più competitivo, l'EVN (Electricity of Vietnam) dovrà essere suddivisa in imprese realmente distinte, poiché i maggiori benefici si avranno solo quando i consumatori e le imprese di distribuzione potranno contrattare il prezzo direttamente con i produttori di energia, in un ambiente competitivo. Ora le imprese nel campo energetico non possono vendere elettricità dove vogliono perché EVN monopolizza il settore, e quindi non c'è incentivo a investire nell'industria energetica, nonostante la crescita della domanda. In gennaio, EVN ha lanciato un progetto pilota per ottimizzare la produzione di energia e ridurre i costi, creando un mercato competitivo fra nove imprese di proprietà EVN. Nell'ambito del processo di riforma del settore energetico, è stata creata la ERAV (Electricity Regulatory Authority of Vietnam), che per avere successo dovrà sapersi farsi accreditare come un'istituzione imparziale operante distintamente rispetto al Ministero dell'Industria, che tuttora rimane l'istituzione che ha la responsabilità del settore energetico. Importante per lo sviluppo di un mercato dell'energia realmente competitivo sarà anche la capacità da parte delle autorità vietnamite di definire dei meccanismi per la risoluzione delle dispute. *(Nota: una delegazione della Electricity Regulatory Authority of Vietnam, EVN, Ministero dell'Industria ha compiuto una missione di studio in Europa a settembre, visitando anche Roma, nell'ambito di un progetto finanziato dalla WB per approfondire la conoscenza dei diversi modelli di mercato dell'energia).*

2 Trasmissione e distribuzione

La rete di trasmissione comprende oltre 3000 km di linea di trasmissione a doppio circuito a 55kV che collega il Nord col Sud e ed una rete a 220kV e 110kV che collega i centri di carico con la rete di trasmissione. È in corso la realizzazione di linee ad alta tensione attorno ad Hanoi ed Ho Chi Minh City. La distribuzione agli utenti finali è attualmente affidata a sussidiarie di EVN, che da questa acquistano energia a tariffe prefissate.

Il masterplan di sviluppo energetico prevede che sino al 2015 saranno necessari investimenti di circa 5 miliardi di dollari per la trasmissione e 9 miliardi per la distribuzione.

Importanza crescente, almeno sinche' non saranno completate alcune centrali di grandi dimensioni avranno le connessioni con Laos e Cina, Paesi dai quali il Vietnam gia' importa energia. EVN, in base ad un accordo con la China Southern Power Grid dovrebbe importare, entro il 2011, 2000 MW dalla provincia dello Yunnan a Soc Son attraverso una linea ad alta tensione (500kV – HVDC). Il progetto includera' la costruzione di una linea di trasmissione, una stazione di conversione a Soc Son, una sottostazione a 500kV HDCC e linee di trasmissione da 220 kV con relative sottostazioni.

Le perdite di trasmissione e distribuzione rimangono alte (12,2%) ma sono calate molto rispetto a al 21,4% del 1995.

Il settore dell'energia rimane tuttavia ancora sottosviluppato nel paese, soprattutto considerando gli enormi aumenti nella domanda di energia elettrica degli ultimi anni e le previsioni per gli anni a venire. Per la prima volta in molti anni, anche alcune aree della capitale sono state colpite da black out.

Programma di investimenti nel settore energetico (2006 – 2015)

Item	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Generation											
EVN	1.52	1.83	1.85	1.88	1.74	2.21	2.36	2.72	2.35	2.51	20.87
Non-EVN (IPPs)	1.53	2.40	2.20	1.26	0.65	0.65	0.59	0.52	0.72	0.74	11.27
Transmission (220kV/500kV)	0.44	0.41	0.48	0.57	0.50	0.41	0.40	0.42	0.47	0.57	4.68
Distribution(110kV and below)	0.89	0.91	0.93	0.96	0.95	0.78	0.81	0.84	0.87	0.94	8.88
Total	4.38	4.55	5.46	4.67	3.84	4.05	4.16	4.50	4.41	4.76	45.70

EVN = Electricity of Viet Nam, IPP = independent power producers, kV = kilovolt, v = volt.
Source: Sixth Power Development Master Plan

3.Finanziamenti della Banca Asiatica di Sviluppo nel settore energetico

La ADB ha sinora stanziato a favore del sistema energetico vietnamita tre prestiti sul Fondo Asiatico di Sviluppo per complessivi 186.3 milioni di dollari e due prestiti OCR (Ordinary Capital Resources) per 480 milioni di dollari. Questi ultimi, approvati rispettivamente nel 2004 e 2005, sono destinati all'espansione del sistema di trasmissione ad alta tensione nel Vietnam settentrionale. Nel 2002 e 2003, la Banca ha inoltre fornito prestiti a imprese private e garanzie a copertura dei rischi politici per gli impianti di Phu My 2.2 e Phu My 3.

Dopo aver finanziato interventi di assistenza tecnica per la preparazione dei progetti, la Banca prevede, nella Country Strategy per il 2007-2010, di fornire prestiti (OCR)

- per la realizzazione delle centrali idroelettriche di **Song Bung 4** (156 MW) con 196 milioni di dollari, **Song Bung 2** e **Song Bung 5** per 200 milioni di dollari

- per la centrale termoelettrica di **Mong Duong 1** per 930 milioni di dollari
- per le centrali termoelettriche **O Mon II** e **O Mon IV** (750 MW) per 300 milioni di dollari: il complesso sara' collegato attraverso un gasdotto ai giacimenti de; cd "Block B".
- per la centrale termoelettrica di Vinh Tan 2 per oltre un miliardo di dollari.

Per le centrali di Mon Duong e O Mon e' previsto che ai fondi dell'ADB si affianchino investitori privati. La Banca intende inoltre condividere il rischio finanziario con il settore privato per gli impianti termoelettrici di O Mon, Mon Duong 1 e 2 e Ca Mau.

La Banca considerera' inoltre il finanziamento entro il 2009 di un'altra centrale idroelettrica, di un'altro impianto termoelettrico realizzato con una partnership pubblico – privato e progetti di produzione indipendenti sviluppati dal settore privato in base a concessioni BOT da parte del Governo.

La ADB punta inoltre a sostenere l'ingresso di investitori privati nel settore fornendo garanzie per il rischio politico, fornendo prestiti attraverso il complementary financing scheme e fornendo garanzie alle agenzie di credito all'esportazione.

Nel campo della trasmissione l'ADB prevede di concedere prestiti per lo sviluppo delle connessioni con la Cina (300 milioni di dollari nel 2008) e con il Laos (200 milioni di dollari nel 2009) nel quadro della Greater Mekong Subregion e di supportare l'espansione della rete di trasmissione nelle province settentrionali.

4. Finanziamenti della Banca Mondiale nel settore energetico

L'intervento della Banca Mondiale nel settore energetico si e' concentrato principalmente sulla rete di trasmissione dell'elettricitá sul territorio nazionale.

Nel luglio 2005 e' stato approvato il Second Transmission and Distribution Project, per un ammontare di 200 milioni di dollari: il progetto, avviato nel maggio 2006 prevede entro il 2010 la costruzione o il rafforzamento di linee di trasmissione ad alta tensione e a 220 e 110 kV, delle linee di distribuzione e delle sottostazioni e la fornitura di un sistema di supervisione, gestione dati e gestione dell'energia (SCADA/EMS) per il National Load and Dispatch Center, oltre ad iniziative di supporto istituzionale per EVN e per lo sviluppo di un mercato dell'energia.

E' inoltre operativo dall'ottobre 2005 il Second Rural Energy Project, che mira, con un finanziamento di 222 milioni a migliorare l'accesso all'energia elettrica per le comunita' rurali attraverso il miglioramento e l'espansione delle linee a basso e medio voltaggio in 1200 comuni in aree rurali.

Secondo EVN, la Banca dovrebbe inoltre finanziare la costruzione della centrale idroelettrica di Ban Huon (Than Hoa), un progetto da 320 milioni di dollari. La country strategy della Banca per il 2007-2010 prevede finanziamenti per 250 milioni di dollari nel campo dello sviluppo dell'energia idroelettrica e delle energie rinnovabili e la International Finance Corporation e' pronta a considerare la partecipazione ad investimenti nel settore dell'energia.

Progetti prioritari da finanziare con fondi di aiuto pubblico allo sviluppo per il 2006-2010 nel settore energia. Fonte: Rapporto del Governo al Consultative Group Meeting 2006

Progetto	Agenzia	Periodo	Capitale necessario (milioni USD) e eventuali fonti
Connessione della rete energetica del Delta del Mekong con la power station di Soc Son (500kV)	EVN	2006-2010	50.0 (Banca Mondiale ?)
Centrale Idroelettrica di Ban Uon (Thanh Hoa)	EVN	2006-2010	320 (Banca Mondiale)
Centrale Idroelettrica Song Bun 4	EVN	2006-2010	250 (ADB)
Dak Nong power station (500 kV)	EVN	2010	3.9
Thanh Cong GIS power station (110kV)	EVN	2006-2010	3.0 (finanziabile anche con investimenti privati o crediti di agenzie di credito all'export)
Cho Lon GIS power station	EVN	2006-2010	3.0 (finanziabile anche con investimenti privati o crediti di agenzie di credito all'export)
power station (220 kV) Nha Trang, Cao Lanh, Nha Bo engine 3, Krongbuk, Ha Tinh engine 2 , Hoa Binh, Ca Mau engine 2	EVN	2007-2010	9.58
Costruzione rete 500 kV	EVN	2006-2011	200 (prestiti giapponesi)
Rural Energy 3	EVN	2006-2010	250 (Banca Mondiale / ADB)
Progetto complesso gas-elettricit�-chimico	Soc Trang People's Committee	2006-2010	350

Progetti di investimento nel settore della generazione di energia elettrica sino al 2015: i progetti sono aperti al finanziamento straniero, pubblico o privato. Fonte EVN – Rapporto annuale 2005-2006

Progetto	Capacita' (MW)	Operation Year
Centrale idroelettrica Dai Ninh	300	2007
Centrale idroelettrica Quang Tri	64	2007
Centrale idroelettrica Tuyen Quang	342	2007-2008
Centrale idroelettrica Pleikrong	110	2007-2008
Centrale idroelettrica A Vuong	210	2008
Centrale idroelettrica Song Ba Ha	220	2008
Centrale idroelettrica Buon Kuop	280	2008
Centrale idroelettrica Buon Tua Sra	86	2008
Centrale idroelettrica Ban Ve	320	2008-2009
Centrale idroelettrica Thac Mo – espansione	75	2009
Centrale idroelettrica An Khe – Ka Nak	173	2009
Centrale idroelettrica Sre Pok 3	220	2009
Centrale idroelettrica Dong Nai 3	180	2009
Centrale idroelettrica Dong Nai 4	340	2010
Centrale idroelettrica Se San 4	360	2009-2010
Centrale idroelettrica Song Tran 2	160	2010
Centrale idroelettrica Ban Chat	220	2011-2012
Centrale idroelettrica Son La	2400	dopo il 2010
Centrale idroelettrica Song Boung 4	165	2012
Centrale idroelettrica Dong Nai 2	78	2012
Centrale idroelettrica Huoi Quang	560	2012-2013
Centrale idroelettrica Khe Bo	96	2013
Centrale idroelettrica	70	2013

Sre Pok 4		
Centrale idroelettrica Dong Nai 5	140	2013
Centrale idroelettrica Song Boung 2	108	2015
Centrale Termoelettrica a petrolio / gas O Mon 1	600	2009 – 2010
Centrale Termoelettrica a petrolio / gas Hai Phong 1	600	2008-2009
Centrale a ciclo combinato (turbina a gas) O Mon 3	428	2008
espansione O Mon 3	234	2009
Centrale Termoelettrica a carbone Quang Ninh1	600	2009
Centrale Termoelettrica a carbone Uong Bi unit 2	300	2009
Centrale Termoelettrica a carbone Hai Phong 2	600	2009-2010
Centrale Termoelettrica a carbone Ninh Binh - estensione	300	2010
Centrale a ciclo combinato O Mon 4	750	2010 (fin. ADB, Giappone e privati)
Centrale Termoelettrica a carbone Nghì Son 1	600	2011 (fin. Giappone)
Centrale a ciclo combinato Nhon Trach 2	750	2011
Centrale Termoelettrica a carbone Quang Ninh 2	600	2011
Centrale Termoelettrica a carbone Mong Duong 1	1000	2012 (fin. ADB e privati)

Progetti nel settore della trasmissione ad alta tensione (500kV) da realizzare entro il 2015 – Fonte: EVN – Rapporto annuale 2005-2006

Progetto	lunghezza / capacita'	operation year
Collegamento a Dong Nai 3 e 4	2x2 Km	2008-2009
Linea Quang Ninh –	2x152 Km	2007-2008

Thuong Tin		
Linea Phu Lam – O Mon	1x 150 Km	2007
Linea Phu My – Song May	2x63 Km	2008-2009
Linea Song May – Tan Dinh	2x40Km	2008-2009
Linea Son La – Nho Quan	1x240 Km	2010
Linea Son La – Soc Son	2x260 Km	2010
Linea Quang Ninh – Soc Son	1x140 Km	2011-2015
Linea Quang Ninh – Mong Duong	2x25 Km	2011-2015
Linea Thung Tin – Nho Quan	1x70 Km	2011-2015
Linea Song May – Thu Duc Bac	2x30 Km	2011-2015
Collegamento a Nghi Son	4x50 Km	2011-2015
Collegamento a Vung An	4x11Km	2011-2015
Collegamento ad Hoc Mon	2x0.5Km	2011-2015
Collegamento a Phuoc An	4x3 Km	2011-2015
Linea di connessione con la Cina	2x240Km	2011-2015
Linea di connessione con il Laos meridionale	2x80Km	2011-2015
Sottostazione Thuong Tin (unita' 2)	1X450 MVA	2008
Sottostazione Tan Dinh (unita'2)	1X450 MVA	2007
Sottostazione Di Linh	1X450 MVA	2008
Sottostazione Nhon Trach	1X450 MVA	2009
Sottostazione Quang Ninh	1X450 MVA	
Sottostazione Song May	1x600MVA	2007-2008
Sottostazione O Mon (unita'2)	1x450	2010
Sottostazione Son La (unita'1)	1x450MVA	2010
Sottostazione Dak Nong	2x450MVA	2010
Sottostazione Soc Son (unita'1)	1x900MVA	2010
Sottostazione Hoc Mon	1x1600MVA	2010
Sottostazione Son La (unita'2)	1x450MVA	2011
Sottostazione Nho Quan (unita'2)	1x450MVA	2011-2015
Sottostazione Soc Son (unita'2)	1x900MVA	2011-2015
Sottostazione Thuong Tin (nuova)	1x900MVA	2011-2015
Sottostazione Pho Noi	2x600MVA	2011-2015
Sottostazione Viet Tri	2x450 MVA	2011-2015
Sottostazione Nghi Son	1x450 MVA	2011

Sottostazione Vung Ang	1x450	2011-2015
Sottostazione Ha Tinh (unita'2)	1x450MVA	2013
Sottostazione Pleiku (unita'2)	1x450MVA	2011-2015
Sottostazione Dung Quat (unita'2)	1x450 MVA	2011-2015
Sottostazione Thanh My	2x450 MVA	2011-2015
Sottostazione Hoc Mon (unita' 2)	1x600 MVA	2011-2015
Sottostazione Song May (unita'2)	1x600MVA	2011-2015
Sottostazione Phu Lam (sostituzione trasformatore)	2x900MVA	2011-2015
Sottostazione Thu Duc Bac	2x900 MVA	2011-2015

Ansaldo Energia ha collaborato con EVN per la realizzazione della centrale idroelettrica di Ham Thuam Da My.

EVN ed il Ministero dell'industria sarebbero interessati a coinvolgere investitori italiani nel processo di ampliamento delle capacita' di generazione dell'energia elettrica, anche con riferimento alla realizzazione di impianti che impieghino le energie rinnovabili. EVN sarebbe interessata ad uno scambio di esperienze con ENEL nel campo della gestione, della sicurezza e della manutenzione delle linee ad alta tensione.

SETTORE OIL AND GAS

PETROLIO

Le riserve petrolifere riconosciute in Vietnam ammontano a circa 600 milioni di barili e sono tutte situate in giacimenti offshore. Ampie porzioni delle acque territoriali devono ancora essere esplorate. La produzione nel 2006 e' stata stimata in 362.000 barili al giorno ed e' stata quasi interamente esportata, a causa della mancanza della possibilita' di raffinazione, che rende attualmente il Vietnam fortemente dipendente dalle importazioni di prodotti petroliferi. Il Paese rappresenta oggi il terzo produttore del Sudest asiatico (il sesto nell'area Asia – Pacifico). Si stima che la produzione dovrebbe salire nel 2008 a 400.000 barili al giorno.

La produzione e' controllata dalla societa' di Stato Petrovietnam, direttamente o attraverso production sharing contracts o joint-ventures con partner come la russa Zarubneft (JV Vietsovpetro), BP, Conoco Phillips, Petronas. Sono attualmente operativi nove campi petroliferi offshore, dei quali il piu' grande e' quello di Bach Ho, gestito dalla Vietsovpetro. Attivita' di esplorazione e produzione sono in corso o programmate anche nel Cuu Long Basin, e nei campi di Su Tu Vang, Ca Ngu Vang, e Malay Basin e Nam Con Son Basin. Petrovietnam da qualche anno ha adottato una politica di attrazione di investitori stranieri nelle attivita' di esplorazione e sfruttamento di nuovi giacimenti.

Il greggio Vietnamita e' esportato principalmente in Australia, USA e Giappone, nonche' verso raffinerie a Singapore ed in Thailandia. Il 60% del petrolio importato e' controllato dalla societa' Petrolimex, sussidiaria di Petrovietnam. I prodotti petroliferi sono trasportati principalmente su strada mentre esistono oleodotti per circa 350 km.

Considerata la rapida espansione dell'economia, il Vietnam dovrebbe diventare un importatore netto di petrolio entro i prossimi dieci-quindici anni. Anche per tale ragione sono in crescita le attivita' all'estero nel campo dell'esplorazione e dello sfruttamento: negli ultimi anni Petrovietnam ha investito in progetti in Malaysia, Indonesia, Algeria, Iraq e Mongolia.

Nel Paese mancano ancora le raffinerie. La prima e' ormai da diversi anni in costruzione a Dung Quat: si tratta di un impianto che dovra' avere una capacita' di 140.000 barili al giorno per il quale saranno stati investiti, al termine dei lavori previsti nel 2009, circa 2,5 miliardi di dollari. Il progetto, in ritardo di oltre 7 anni, e' stato segnato da diversi problemi e la localita' di realizzazione e' considerata da molti osservatori particolarmente inadatta in quanto e' lontana sia dai giacimenti di Bach Ho, sia dai maggiori centri industriali. La seconda raffineria sara' realizzata a Nghi Son, al nord, con una capacita' prevista di 150.000 barili al giorno. Petrovietnam conta di poterla rendere operativa entro il 2010, sebbene

non siano ancora disponibili tutte le risorse finanziarie necessarie per il progetto. Un investimento di oltre 1,5 miliardi di dollari per la costruzione di una terza raffineria nella provincia di Ba Ria - Vung Tau da parte di Petrovietnam e Thai Chemicals Group e' stata autorizzata quest'anno.

GAS NATURALE

Le riserve di gas naturale del Vietnam dovrebbero aggirarsi tra i 192 ed i 235 miliardi di metri cubi e si stima che ulteriori esplorazioni possano far crescere tale disponibilita'. Al momento solo due giacimenti sono utilizzati pienamente e la produzione e' salita a 7,5 miliardi di metri cubi nel 2005. L'accordo di cooperazione strategica tra Petrovietnam e la russa Gazprom della fine del 2006 dovrebbe portare ad un ampliamento della produzione. Petrovietnam collabora in questo campo con BP, Chevron, Conoco Phillips, Petronas, la thailandese PTTEP e Talisman. Attivita' di esplorazione sono condotte da Total, Unocal e Talisman.

La produzione e' prevalentemente utilizzata all'interno del Paese nel settore industriale ed elettrico (centrali di Phu My). I giacimenti principali sono nel bacino di Bach Ho e nel bacino di Nam Con Son, il cui potenziale non e' ancora pienamente sfruttato. E' previsto l'utilizzo del Gas naturale anche nel complesso di Ca Mau (Gas, energia, fertilizzanti), verso il quale un consorzio tra Petrovietnam e Vietsovetropet ha avviato la costruzione, nonche' nel complesso di centrali elettriche di O Mon, che sara' collegato ai giacimenti del "block B" da un gasdotto di 380 Km. Sono attualmente operativi i gasdotti di Bach Ho (145 km, con una capacita' di 2 miliardi di metri cubi all'anno) e di Nam Con Son (390 km, con una capacita' di 7 miliardi di metri cubi l'anno).

Esiste attualmente un unico centro di liquefazione del gas a Dinh Co, ma e' avvertita la necessita' di espanderne le capacita' a causa dell'incremento della domanda di GPL per gli usi nei centri urbani e come carburante.

SETTORE AMBIENTALE

La tutela dell'ambiente e' entrata solo di recente tra le priorit  delle autorita' vietnamite, poste di fronte alle sfide poste dai rapidi processi di crescita economica, sviluppo industriale, urbanizzazione e delle pesanti conseguenze in termini di impatto sulle risorse naturali.

Dal 2002 la competenza sulla tutela ambientale e' affidata al Ministero delle Risorse Naturali e dell'Ambiente (MONRE), al cui interno e' stata creata l'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente (VEPA). Dal 1998 il Vietnam ha aderito al Protocollo di Kyoto e nel 2000 ha creato un Ufficio Nazionale sui cambiamenti climatici e la protezione dell'Ozono (NOCCOP). Nel 2005 e' stata adottata la Legge sulla protezione dell'ambiente, in vigore dal 1 luglio 2006, che costituisce il testo quadro di riferimento in materia di prevenzione dei danni all'ambiente, valutazione dell'impatto ambientale, trattamento dei rifiuti, riabilitazione di aree degradate, ispezioni, regime di compensazione per danni ambientali e di cooperazione internazionale in campo ambientale.

Le risorse finanziarie disponibili per le autorita' vietnamite in materia di Ambiente sono ancora limitate: l'obiettivo di destinare l'1% del PIL non e' ancora stato pienamente raggiunto e vi sono ampie differenze nell'ammontare delle risorse mobilitate dalle diverse province. Le attivita' poste in essere in campo ambientale hanno ricevuto supporto dai Paesi donatori bilaterali e dalla Banca Mondiale e dalla Banca Asiatica di Sviluppo. In particolare il settore che ha attratto la maggior parte dei finanziamenti e' quello della distribuzione dell'acqua e della raccolta e trattamento degli scarichi urbani ed industriali. Da parte vietnamita sono considerati prioritari anche la raccolta e trattamento dei rifiuti solidi e, sempre di piu', la tutela della qualita' dell'aria.

La tutela ambientale costituisce uno dei pilastri del Piano di Sviluppo Socio-economico 2006-2010 che stabilisce obiettivi ambiziosi. Si prevede che entro il 2010:

- il 100% dei nuovi stabilimenti produttivi impieghi tecnologie "pulite" o siano dotati di impianti per la riduzione dell'inquinamento e di sistemi di trattamento delle acque;
- piu' del 50% delle imprese sia in linea con gli standard ambientali o certificata ISO 14001;
- il 100% delle citta' di livello 1, 2 e 3 (le citta' maggiori) e tutte le zone industriali siano dotate di sistemi di trattamento delle acque reflue centralizzati;
- l'80 - 90% dei rifiuti solidi ed il 100% dei rifiuti ospedalieri sia raccolto e trattato
- il 95% per cento della popolazione urbana ed il 75% di quella rurale abbia accesso all'acqua potabile
- l'area coperta a foreste sia aumentata al 42-43%.

Il settore del **trattamento delle acque reflue** sembra essere quello che puo' offrire le maggiori opportunita' commerciali, anche alla luce dei flussi di aiuto pubblico allo sviluppo e degli investimenti privati di imprese e societa' che sviluppano le zone industriali, che dovranno adeguarsi agli standard fissati dal Governo. Nel 2006, su 113 zone industriali, presenti in Vietnam, solo 25 avevano realizzato impianti centralizzati di trattamento. Ad Ho Chi Minh City solo 5 su 15 parchi industriali ne sono forniti. Molte delle strutture di trattamento esistenti utilizzano tecnologie obsolete: anche le societa' locali che si aggiudicano gli appalti si rivolgono all'estero per cercare le tecnologie piu' avanzate. Le autorita' vietnamite hanno disposto che i parchi industriali che non si dotano di moderni sistemi di trattamento delle acque non saranno autorizzati ad espandersi.

Sono in fase di valutazione due progetti nel campo della raccolta e trattamento delle acque nella citta' di Ca Mau e nella provincia di Quang Nam da finanziare con crediti d'aiuto della cooperazione italiana.

Il **trattamento dei rifiuti solidi** nelle grandi citta', gestito da aziende pubbliche, richiede un forte miglioramento: al momento le attivita' si limitano alla raccolta ed allo stoccaggio in discarica e sono quasi assenti le strutture di incenerimento o di riciclaggio. Il materiale riciclabile e' al momento selezionato manualmente dai singoli operatori ecologici: manca un sistema di riciclaggio su larga scala. Ad Ho Chi Minh City e Da Nang sono stati avviati progetti di utilizzo del biogas prodotto dalle discariche, con il sostegno dell'agenzia olandese di cooperazione allo sviluppo. I progetti di questo tipo hanno ricevuto l'approvazione del Ministero dell'Ambiente vietnamita come Clean Development Mechanisms (CDM) previsti dal Protocollo di Kyoto.

Progetti **CDM** sono stati avviati anche nel campo dell'utilizzo dell'energia idroelettrica ed eolica, dell'utilizzo efficiente dell'energia in alcuni impianti industriali, dello sfruttamento del biogas prodotto da allevamenti. Nel campo dei CDM il Ministero dell'Ambiente vietnamita ha siglato accordi di cooperazione con la Japan Bank for International Cooperation (JBIC) e con il Ministero dell'Ambiente austriaco.

In generale, nel settore ambientale, il Vietnam ha una forte necessita' di disporre di tecnologie ambientali avanzate nel campo del trattamento degli scarichi urbani ed industriali, della riduzione delle emissioni dannose, del trattamento e riciclaggio dei rifiuti. A questo si accompagna la necessita' di formazione di dirigenti e tecnici specializzati. Le risorse finanziarie disponibili sono ancora piuttosto limitate e un ruolo particolarmente importante nel settore e' svolto dai fondi di cooperazione allo sviluppo ed altre forme di collaborazione bilaterale, che possono facilitare una penetrazione commerciale nel settore.

APPENDICE

INFRASTRUTTURE – Progetti ADB e WORLD BANK

PROGETTI FINANZIATI O DA FINANZIARE DA PARTE DELLA BANCA ASIATICA DI SVILUPPO

1. Settore trasporti

Preparazione per l'autostrada HCMC-Long Thanh-Dau Giay

L'ADB finanzia con un prestito da 10 milioni di dollari il progetto preparatorio alla costruzione dell'autostrada (expressway) che conetterà HCMC con Long Thanh, sede del nuovo aeroporto ed alla National Highway n.1 a Dau Giay. Le attività del consulente selezionato attraverso una gara comprenderanno la predisposizione dei disegni e delle strutture tecniche (inclusi i sistemi di informazione sul traffico e di riscossione del pedaggio).

Metropolitana di Ho Chi Minh City

La Banca ha approvato un finanziamento di 1.7 milioni di dollari a valere sul Japan Special Fund per la preparazione del progetto relativo alle prime due linee di metropolitana di Ho Chi Minh City, in vista di un prestito, da 500 milioni di dollari (Ordinary Capital Resources) la cui approvazione è prevista per il 2008. È prevista la realizzazione di due linee per complessivi 20 Km con 22 stazioni, collegate ad una rete di trasporti di superficie.

Linea Yen Vien – Lao Cai

La ADB sta co-finanziando con 60 milioni di dollari, assieme alla Francia l'ammodernamento della linea da Yen Vien sino Lao Cai, al confine con la Cina

2. Settore Energia

Centrale Idroelettrica di Song Bung 4

Finanziamento: 196.5 milioni di dollari

Il progetto prevede la costruzione di una centrale idroelettrica da 156 MW sul fiume Vu Gia –Thu Bon nella provincia di Quang Nam. Sarà costruita una diga dell'altezza di 110 metri e una lunghezza di 367 sul fiume Song Bun per creare un bacino artificiale di 15,8 kmq, collegato alla centrale da un tunnel di 3 km. La ADB ha finanziato la fase preparatoria del progetto. L'approvazione del finanziamento è prevista per la fine del mese di luglio.

I lavori saranno divisi in quattro lotti: 1. Diga e condotta, 2. linea di trasmissione, 3. centrale, 4. riallineamento della highway 14. Sono previste gare per la fornitura di apparecchiature elettromeccaniche ed idro-meccaniche

Centrali idroelettriche Song Bung 2 e 5

Finanziamento previsto: 100 + 100 milioni di dollari

Devono ancora essere avviate le procedure per il finanziamento dei due progetti

Centrale termoelettrica di Vinh Tan 2

Con un finanziamento totale di 1 miliardo di dollari, la ADB si propone di predisporre il progetto per la costruzione della seconda centrale di Vinh Tan, nella provincia di Binh Thuan dalla capacita' complessiva di 4400 MW. La prima centrale di Vnh Tan e' in fase di realizzazione da parte di una joint venture tra la EVN e la China Southern Grid. La ADB dovrebbe approvare nel corso del 2008 un finanziamento di oltre 1 miliardo di dollari (OCR) per la realizzazione dell'impianto entro il 2012. Un'ulteriore centrale a Vinh Tan dovrebbe essere realizzata entro il 2014.

Centrale termoelettrica di Mong Duong 1 e Mong Duong 2

Il finanziamento di 932 milioni finanziaria' la costruzione della centrale a carbone di Mong Duong 1, da 1000 MW che utilizzerà la tecnologia CFB (circulatory fluidized bed) e dovrebbe essere completata entro il 2012. Saranno inoltre realizzate strutture che serviranno anche per la seconda centrale Mong Duong 2, il cui progetto, ancora in via di formulazione, prevede un investimento di 905 milioni.

Northern Power Transmission Expansion

Finanziamento: 360 milioni di dollari

Il finanziamento, approvato nel 2005 ed avviato nel novembre 2006 mira a potenziare l'espansione delle linee di trasmissione da 200 e 500 kv e le relative sottostazioni nelle regioni del Vietnam settentrionale e la connessione con la Cina. Si prevede che l'aumento della domanda di energia elettrica nella parte settentrionale del Paese sia del 16,5% fino al 2020.

Northern Power Transmission Project

Co-finanziamento: 120 milioni, con AFD (Francia)

Il progetto, avviato nel Dicembre 2005 prevede l'espansione dei sistemi di trasmissione e l'upgrade dei sistemi di controllo, acquisizione dei dati e sistemi di comunicazione per i centri regionali e per il National Load Dispatch Centre di Hanoi. Sono sinora stati aggiudicati contratti per oltre il 52% del valore del progetto.

Preparazione del Progetto per il gasdotto di O Mon

Finanziamento: 975mila dollari dal Japan Special Fund

L'assistenza tecnica mira alla predisposizione del progetto del gasdotto che collegherà i giacimenti di gas naturale del "Block B" (Malay-Thochu basin) con il complesso da 2760 MW di O Mon.. Il giacimento sarà sfruttato da un consorzio che comprende Chevron, Mitsui e Petrovietnam e attraverso una pipeline di 381 km, realizzata attraverso una public-private partnership, alimenterà con 4.3 miliardi di metri cubi all'anno il complesso di O Mon. Quest'ultimo comprenderà 4 centrali: la prima e' in costruzione ed e' finanziata dalla JBIC. La Centrale O Mon 2, da 750 MW sarà realizzata come un IPP a

seguito di una gara che si svolgera' nel corso dell'anno (la ADB assistera' nel processo di gara). Una terza centrale da 660 MW iniziera' ad operare a gasolio, prima di essere connessa al gasdotto. Nel corso del 2008 la ADB finanziera' la costruzione della centrale O Mon 4 da 750 MW.

3. Settore idrico e ambientale

Central Region Water Resources

Finanziamento: 74.3 milioni di dollari

Il progetto, avviato nei primi mesi del 2007, prevede la costruzione di nuove infrastrutture, o la riabilitazione di quelle esistenti, per la raccolta dell'acqua, l'irrigazione ed il drenaggio in 6 province del Vietnam centrale e misure per la riduzione dei rischi naturali.

Central Region Urban Environmental Improvement

Finanziamento: 44 milioni di dollari

Il progetto prevede il miglioramento delle strutture per il drenaggio, il trattamento delle acque reflue e la gestione dei rifiuti solidi nelle citta' di Dong Ha, Ha Tinh, Quang Ngai, Tam Ky, Thanh Hoa e Lang Co. Il progetto e' operativo dal 2004, ma sono stati sinora aggiudicati contratti per circa 1.6 milioni di dollari.

Ho Chi Minh City Environmental Improvement

Finanziamento: 70 milioni di dollari

Il progetto, avviato nel 2000 ma in forte ritardo mira allo sviluppo delle infrastrutture urbane nel campo del drenaggio e della raccolta e stoccaggio dei rifiuti solidi e del controllo della qualita' dell'aria. E' stato costituito un fondo rotativo per i progetti di produzione pulita al fine della riduzione degli scarichi nelle acque. Sono stati sinora aggiudicati contratti per circa 7 milioni di dollari.

Third Provincial Town Water Supply and Sanitation

Finanziamento 60 milioni di dollari

Il progetto, avviato nel 2002, mira a sviluppare sistemi efficienti di distribuzione dell'acqua e di drenaggio e sanitation nelle province di Binh Duong, Kien Giang, Ninh Thuan, Phu Yen e Tay Ninh. Sono stati aggiudicati contratti per piu' della meta' dell'importo del finanziamento.

Water Resources Management

Si tratta di un intervento di assistenza tecnica finalizzato alla preparazione di un progetto volto a fornire supporto al Vietnam nel campo degli investimenti, del rafforzamento delle capacita' istituzionali e della formazione delle risorse umane nel settore idrico. La selezione dei consulenti dovrebbe aver luogo a novembre.

GMS Flood and Drought Risk Management and Mitigation

Obiettivo di questo progetto e' ridurre la vulnerabilita' delle comunita' nella regione del basso Mekong agli effetti negativi delle inondazioni e della siccita'. Sono previsti per i tre paesi coinvolti (Vietnam, Laos, Cambogia), tre diversi progetti che prevedono il finanziamento per interventi di Flood Risk Management (FRM) e Drought Risk Management (DRM). Il progetto prevede un investimento di 1,2 milioni di dollari e la selezione dei consulenti dovrebbe avvenire nel mese di ottobre.

FINANZIAMENTI PREVISTI DA PARTE DELLA BANCA MONDIALE PER
IL 2006-2010 PER INIZIATIVE NEL CAMPO DELLE INFRASTRUTTURE

Approvazione prevista: 2006/7

Progetto	Importo (milioni USD)
Ho Chi Minh Investment Fund fo Urban Development (linea di credito per finanziare progetti di sviluppo di infrastrutture urbane in collaborazione con il settore privato) Approvato giugno 2007	50
Coastal Cities Environment and Sanitation Project (Nha Trang, Quy Nhon, Dong Hoi) Approvato novembre 2006 E' disponibile on line il procurement plan	124.7
Hanoi – Urban Transport Project (Include lo sviluppo di una linea “Bus Rapid Transit” con corsie preferenziali di 24,5 km ed i relativi sistemi di gestione, una componente di miglioramento della rete viaria e d una di controllo della qualita' dell'aria)	131.8
Mekong Transport Infrastructure Development Approvato maggio 2007	207
Mekong Transport – Flood Protection (supplementary financing)	25
GEF – Hanoi Urban Transportation	10.9

2008

Progetto	Importo (milioni USD)
Northern Delta Transport Development	150
Rural Distribution Project (standby)	107
Danang Priority Infrastructure Investment	100
GEF – Coastal Cities Environment and Sanitation	2.7

2009

Progetto	Importo (milioni USD)
2nd Urban Water Supply Development	110

Hydropower Development	150
Renewable Energy Development Project	100
Rural Water Supply and Sanitation	64

La International Finance Corporation (IFC) e' pronta a considerare la partecipazione ad investimenti nei settori del trattamento delle acque, della gestione dei rifiuti solidi, nel settore dell'energia e dei trasporti.

**PROGETTI DELLA BANCA MONDIALE DI
INVESTIMENTO NEL SETTORE DELLE
INFRASTRUTTURE IN VIETNAM:
TRIENNIO 2006-2009**

PROGETTI DELLA BANCA MONDIALE DI INVESTIMENTO NEL SETTORE DELLE INFRASTRUTTURE IN VIETNAM: TRIENNIO 2006-2009	40
SCHEDE DI SINTESI: 2006-2007	42
HO CHI MINH INVESTMENT FUND TO URBAN DEVELOPMENT PROJECT (VIETNAM-HIFU).....	42
COSTAL CITIES ENVIRONMENT AND SANITATION PROJECT	44
HANOI – URBAN TRANSPORT DEVELOPMENT PROJECT	47
MEKONG TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PROJECT	49
ADDITIONAL FINANCING: MEKONG TRANSPORT AND FLOOD PROTECTION PROJECT	51
SCHEDE DI SINTESI: 2008.....	53
NORTHERN DELTA TRANSPORT DEVELOPMENT	53
RURAL DISTRIBUTION PROJECT	56
VN-DANANG PRIORITY INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PROJECT	57
VN-GEF COSTAL CITIES PROJECT	59
SCHEDE DI SINTESI: 2009.....	60
VN-HYDROPOWER DEVELOPMENT PROJECT	60

SCHEDE DI SINTESI: 2006-2007

HO CHI MINH INVESTMENT FUND TO URBAN DEVELOPMENT PROJECT (VIETNAM-HIFU)

OVERVIEW

<p>Project ID: P104848 Status: Attivo Data di approvazione: 20 giugno 2007 Data di chiusura: 31 dicembre 2012 Costi totali di progetto: 80.5 milioni USD* Regione: Sud-est asiatico e Pacifico Principale settore: Trasporti, protezione delle risorse naturali (acqua) e della salute Beneficiario: HIFU Development Project Agenzia esecutiva: HCMN Investment Fund for Urban Development (HIFU)</p>

ASPETTI FINANZIARI

<p>Finanziatore: International Development Association (Ida) per 50 milioni USD + beneficiario del progetto per 30.5 milioni USD Linea di prodotto: IBRD/IDA Strumento di prestito: prestito intermedio finanziario. Impegno IBRD: 0 Impegno IDA: 50 milioni USD Impegno IBRD + IDA: 50 milioni USD</p>

BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il Progetto "Ho Chi Minh Investment Fund to Urban Development (Vietnam – HIFU)" consiste in una linea di credito volta a finanziare progetti di sviluppo di infrastrutture urbane in collaborazione con il settore privato. Il Progetto si divide in due componenti principali: un investimento in capitale per un ammontare totale di 80 milioni USD e una componente di assistenza tecnica per un ammontare di 0.5 milioni USD.

Componente 1: investimento in capitale (30 milioni USD; IDA: 50 milioni USD)

Fornitura di una linea di credito per la copertura dei costi sostenuti negli investimenti in infrastrutture urbane in collaborazione con il settore privato. Il credito IDA e' erogato dal Ministero delle Finanze (MOF, Ministry of Finance) all'HIFU in dong e secondo i termini previsti dal Decreto n. 134, specificato nella Decisione Ministeriale n. 3936 del

* Finanziamenti BM + finanziamenti non-BM (milioni USD)

22 marzo 2007. Gli esborsi all'HIFU sono effettuati in base ad un sistema di rendicontazione semestrale.

Componente 2: assistenza tecnica (0.5 milioni USD; IDA: 0 milioni USD)

La componente di assistenza tecnica per il capacity-building e l'implementazione e il monitoraggio del progetto e' finanziata dall' HIFU. La parte di capacity-building si colloca nell'ambito di una iniziativa piu' estesa che coinvolge numerosi attori, tra cui la "Agence Française de Développement (AFD)", la "United States Trade Development Agency (USTDA)" e la Banca Mondiale (BM). La prima fase di assistenza tecnica (300,000 USD) da parte della USTDA si e' conclusa nel 2006. La seconda fase, che si focalizzera' su operazioni interne di assistenza tecnica e capacity-building, ha avuto inizio nel 2007. L'assistenza tecnica fornita dalla USTDA e dalla AFD e' complementare a quella fornita dalla linea di credito dell'IDA e quella finanziata dall'HIFU.

Piu' in generale, questa componente di progetto sostiene la realizzazione di alcune importanti riforme, tra cui: (i) la realizzazione di un Manuale per la preparazione e la valutazione del progetto (PPA, Project Preparation and Appraisal Manual); (ii) la realizzazione di un Manuale per la selezione dei rappresentanti del settore privato partecipanti al progetto (PSP, Private Sector Participant Manual); (iii) consulenza da parte di esperti indipendenti su politiche di tutela sociale e ambientale; e (iv) verifica finanziaria del rispetto degli International Auditing Standards (IAS).

Implementazione del progetto

Il Progetto, approvato nel giugno 2007, pur non coinvolgendo nessun co-finanziamento formale, fa un grande affidamento sul coinvolgimento degli altri finanziatori, come la USTDA e la AFD. La USTDA ha condotto un'analisi della performance delle attivita' dell'HIFU, che e' stata utile nella definizione e preparazione del Progetto. La USTDA ha pianificato altresì un programma di capacity-building di "follow-up". La AFD finanzia e gestisce attivita' e programmi di capacity-building per il miglioramento del management interno all'HIFU, finanziandoli con una linea di credito specifica che ammonta complessivamente a 30 milioni di Euro e che e' destinata principalmente a progetti in salute, istruzione, edilizia e ambiente.

L'agenzia esecutiva del Progetto e' l'HIFU, che lavora insieme al Dipartimento di Pianificazione e Investimento (DPI, Department of Planning and Investment) ed a altri dipartimenti del Governo a livello municipale. Il coordinamento tra i vari attori e' alto.

Link: [Sito internet BM - HIFU Project](#)
[Project Appraisal Document](#)
[Integrated Safeguards DataSheets](#)
[Project Information Document](#)

COSTAL CITIES ENVIRONMENT AND SANITATION PROJECT

OVERVIEW

<p>Project ID: P082295 Status: Attivo Data di approvazione: 19 dicembre 2006 Data di chiusura: 30 novembre 2014 Costi totali di progetto: 172.1 milioni USD* Regione: Sud-est asiatico e Pacifico Principale settore: Trasporti, protezione delle risorse naturali (acqua) e della salute, Pubblica Amministrazione Beneficiario: Repubblica Socialista del Vietnam Agenzia esecutiva: Citta' di Nha Trang, Quy Nhon, Dong Hoi.</p>
--

ASPETTI FINANZIARI

<p>Finanziatore: Global Environment Facility (GEF) per 5 milioni USD + IDA per 124.7 milioni USD + Ministero delle Finanze del Giappone per 4.6 milioni USD + Beneficiario del Progetto per 37.8 milioni USD Strumento di prestito: prestito di investimento specifico. Linea di prodotto: IBRD/IDA Impegno IBRD: 0 Impegno IDA: 124.7 milioni USD Impegno IBRD + IDA: 124.7 milioni USD</p>
--

BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'obiettivo principale del Progetto e' migliorare lo stato ambientale delle citta' coinvolte, in modo sostenibile e tale da condurre ad una qualita' di vita migliore per la popolazione residente. Il Progetto si suddivide in diverse componenti: controllo delle inondazioni, bonifica e raccolta delle acque reflue (79 milioni USD); costruzione di impianti di trattamento delle acque reflue (40 milioni USD); gestione dei rifiuti solidi (15 milioni USD); re-insediamento (12 milioni USD); creazione di un fondo monetario di giro per le famiglie e di un programma di tutela della salute e dell'istruzione (2 milioni USD); capacity-building e implementazione del progetto (24 milioni USD).

Componente 1: Controllo delle inondazioni, bonifica e raccolta delle acque reflue

Miglioramento del sistema di raccolta delle acque reflue attraverso la costruzione di nuove fogne e raccoglitori, nonche' il miglioramento delle fogne esistenti, e attraverso il trasporto dei rifiuti nei nuovi impianti di trattamento. Opere di bonifica attraverso la riabilitazione degli scarichi fognari esistenti, la costruzione di nuovi scarichi nei punti a

* Finanziamenti BM + finanziamenti non-BM (milioni USD)

piu' alta frequenza di inondazioni e lo sviluppo di dighe di contenimento delle inondazioni.

Componente 2: Impianti per il trattamento delle acque reflue

Costruzione di nuovi impianti per il trattamento delle acque reflue in una seconda fase del Progetto, cosi' suddivise: n. 2 impianti in Nha Trang (uno per l'area urbana e l'altro per l'area residenziale a sud); n. 3 impianti in Quy Nhon (due per la citta' vecchia e uno per l'area suburbana distante 15 km a ovest dal centro citta'); n. 1 impianto a Dong Hoi.

Componente 3: Gestione dei rifiuti solidi

Miglioramento del sistema di raccolta dei rifiuti solidi e trasporto di essi in nuovi o esistenti materiali di riporto per la loro eliminazione finale. Il Progetto prevede dunque: costruzione di un materiale di riporto in Nha Trang (Luong Hoa) e chiusura dell'esistente discarica di Ru Ri; riabilitazione ed espansione del materiale di riporto in Quy Nhon (Long My); costruzione di un nuovo impianto di trattamento dei rifiuti solidi in Dong Hoi e riabilitazione dell'impianto esistente; fornitura di attrezzature e funzionalita' per il materiale di riporto che si sta sviluppando a Dong Hoi.

Attrezzature per la gestione dei rifiuti solidi saranno finanziate a beneficio di tutte le citta', mentre punti di raccolta/ trasferimento dei rifiuti sono previsti per le sole Nha Trang e Quy Nhon. Costruzione in Dong Hoi di strutture per l'eliminazione sicura di rifiuti medici.

Componente 4: Re-insediamento

Costruzione di servizi stradali e public utilities per le nuove aree insediative al fine di ricollocare le persone colpite dal Progetto nelle citta' di Quy Nhon e Nha Trang.

Componente 5: Fondo monetario di giro per le famiglie e Programma di tutela della salute e dell'istruzione

Costituzione di fondi monetari di giro per piccoli prestiti finalizzati alla costruzione di strutture sanitarie per le famiglie. I fondi verranno gestiti dalle Women's Union e le condizioni di prestito saranno fissate in modo da assicurare l'accesso e la copertura del debito da parte delle famiglie a basso reddito.

Infrastrutture di fornitura dell'acqua e sanitarie saranno costruite presso le strutture scolastiche urbane in risposta alla domanda relativa.

Componente 6: Capacity-building e implementazione del Progetto

Sostegno delle unita' di gestione del Progetto nella fase di implementazione; attivita' di capacity-building per i fornitori dei servizi e i dipartimenti municipali; attivita' di capacity-building per il disegno e l'implementazione di una Partnership per la sicurezza sanitaria urbana.

A livello nazionale, le agenzie esecutive sono il Ministero della Pianificazione e Investimenti (MPI), in collaborazione con il Ministero delle Costruzioni (MOC, Ministry of Construction) e il Ministero delle Risorse Naturali e dell'Ambiente (MONRE, Ministry of Natural Resources and Environment); a livello provinciale l'implementazione e' assegnata all'Unita' di gestione del Progetto (PMU, Project Management Unit), che rendiconta ai People's Committee Provinciali ed e' supportata da consulenti e da un

Project Steering Committee (PSC). La durata d'esecuzione del Progetto e' di 7 anni, suddivisa in due fasi. La prima fase si focalizza principalmente su attivita' di bonifica e combinati sistemi di fognatura nei vecchi centri urbani, di fornitura di siti insediativi per il ri-collocamento delle persone in Nha Trang. La seconda fase continuera' con l'opera di bonifica e investimenti nella rete fognaria, inclusi gli investimenti nella creazione di impianti per il trattamento delle acque reflue e gli investimenti nel miglioramento della gestione dei rifiuti solidi.

Link: [Sito internet BM – Costal Cities Project](#)
[Procurement Plan](#)
[Project Appraisal Document](#)
[Integrated Safeguards Data Sheets](#)

HANOI – URBAN TRANSPORT DEVELOPMENT PROJECT

OVERVIEW

<p>Project ID: P083581 Status: Pipeline Data di approvazione: N/A Data di chiusura: N/A Costi totali di progetto: 294.89 milioni USD* Regione: Sud-est asiatico e Pacifico Principale settore: Trasporti, in particolare infrastrutture stradali Beneficiario: Repubblica Socialista del Vietnam Agenzia esecutiva: Hanoi's People Committee</p>

ASPETTI FINANZIARI

<p>Finanziatore: IDA per 155.21 milioni USD Strumento di prestito: prestito di investimento specifico. Linea di prodotto: IBRD/IDA Impegno IBRD: 0 Impegno IDA: 155.21 milioni USD Impegno IBRD + IDA: 155.21 milioni USD</p>

BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il Progetto include il finanziamento di una linea di credito IDA e una linea di credito GEF. L'obiettivo principale della linea di credito IDA e' aumentare la mobilita' urbana in aree selezionate in Hanoi attraverso la promozione dell'uso dei trasporti pubblici in due corridoi esistenti ed uno in costruzione, velocizzare i collegamenti stradali tra il centro città e l'area a nord-ovest della città (vicino al West Lake). L'obiettivo della linea di credito GEF e' promuovere il passaggio a sistemi di trasporto e piani di sviluppo urbanistico sostenibili dal punto di vista ambientale, nonche' promuovere l'estensione di essi a livello nazionale e regionale. L'obiettivo principale di questo progetto e' ridurre il livello di emissioni da gas di scarico nell'atmosfera, soprattutto in Hanoi.

Il Progetto si divide in tre componenti: una componente di sviluppo di una linea di trasporto "Bus Rapid Transit (BRT) con corsie preferenziali e relativi sistemi di gestione, una componente di miglioramento della rete viaria detta "Road Infrastructure and Sustainable Urban Planning", e una componente di "Istitutional Development", volta a fornire assistenza tecnica alle Agenzie di Hanoi coinvolte dal Progetto e a fornire mezzi e attrezzature per l'esecuzione di esso.

* Finanziamenti BM + finanziamenti non-BM (milioni USD)

Componente 1: Bus Rapid Transit

La prima componente del Progetto, la “Bus Rapid Transit (BRT)” assorbe un totale di 99.88 milioni USD, dei quali 84.12 milioni USD sono finanziati dall’ IDA, 11.76 milioni dalla Repubblica Socialista del Vietnam e 4.0 milioni USD dal GEF. Essa prevede lo sviluppo di linee autobus per 37 km e di corsie preferenziali di 9 km nel tratto Giang Vo – Lang Ha e Giai Phong – Dai Co Viet (inclusa una corsia preferenziale per gli autobus nel centro città), la costruzione di fermate autobus, stazioni di interscambio, terminali e strutture di manutenzione e l’acquisto di 130 veicoli BRT. Essa include anche lo stabilimento di un moderno sistema di gestione delle linee di trasporto pubblico e di pubblicizzazione di esso tramite mass media.

Componente 2: Road Infrastructure and Sustainable Urban Planning

La seconda componente assorbe un totale di 194.33 milioni USD, dei quali 64.65 milioni USD sono finanziati dall’IDA, 127.92 milioni USD dal Governo del Vietnam, 1.75 milioni USD dal GEF. Essa include la costruzione di una sezione della “Second Ring Road (RR2) tra il ponte di Nhat Tan e Cau Giay sulla principale arteria a ovest e la costruzione di un sito abitativo per le persone dislocate per la costruzione di tali strade, assieme allo sviluppo di un piano urbanistico sostenibile per la città di Hanoi.

Componente 3: Institutional Development

La terza componente assorbe un totale di 10.49 milioni USD, di cui 6.44 milioni USD sono finanziati dall’IDA, 4.05 milioni USD dal GEF e 0.32 milioni USD dal Governo del Vietnam. Essa include la fornitura di attrezzature ed assistenza tecnica volte principalmente a rafforzare il sistema di gestione e di controllo della qualità dell’aria, sostenere la sicurezza stradale, sostenere e rafforzare la creazione di una Autorità per il Trasporto Pubblico e lo sviluppo di politiche pubbliche per la regolazione del settore.

Link: [Sito internet BM – Hanoi Urban Transport Resettlement Plan](#)
[Integrated Safeguards Data Sheet](#)
[Project Appraisal Document](#)

MEKONG TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PROJECT

OVERVIEW

Project ID: P083588
Status: Attivo
Data di approvazione: 22 maggio 2007
Data di chiusura: 30 dicembre 2013
Costi totali di progetto: 306 milioni USD*
Regione: Sud-est asiatico e Pacifico
Principale settore: Trasporti, in particolare marittimi, pubblica amministrazione, istruzione.
Beneficiario: Repubblica Socialista del Vietnam
Agenzia esecutiva: Ministero dei Trasporti della Repubblica Socialista del Vietnam

ASPETTI FINANZIARI

Finanziatore: Agenzia di sviluppo internazionale Australiana per 25 milioni USD + IDA per 207 milioni USD + Beneficiario del Progetto per 74 milioni USD.
Strumento di prestito: prestito di investimento specifico.
Linea di prodotto: IBRD/IDA
Impegno IBRD: 0
Impegno IDA: 207 milioni USD
Impegno IBRD + IDA: 207 milioni USD

BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il Progetto ha l'obiettivo di ridurre i costi di trasporto e facilitare gli scambi attraverso il miglioramento delle principali vie navali e corridoi stradali nella regione del Mekong Delta, migliorare la mobilità rurale di beni e persone e rafforzare l'efficacia delle istituzioni di trasporto affinché pianifichino e gestiscano infrastrutture di trasporto intermodale.

Il Progetto si divide in quattro componenti principali, descritti in seguito.

Componente A: Corridoi stradali nazionali (National Road Corridors)

La prima componente del Progetto, il cui costo totale ammonta a 87.9 milioni USD) migliorerà il livello dei tronchi stradali nazionali che collegano il principale centro economico del Mekong Delta. Essa si divide in due sotto-componenti. La prima sotto-componente, la cd. "National Road Corridor Improvements", assorbe circa 82.55 milioni USD ed è finalizzata alla riabilitazione delle connessioni stradali esistenti attraverso l'estensione ed il miglioramento di circa 94 km di autostrade nazionali (inclusi 13.52 km della NH 53, 40.85 km della NH 54 e 43.89 km della NH 91). Essa prevede anche la

* Finanziamenti BM + finanziamenti non-BM (milioni USD)

costruzione di 22 ponti, la costruzione di condutture sotterranee per l'elettricità e l'innalzamento di strade soggette ad allagamento da alluvioni. La seconda sotto-componente consiste nel finanziamento di disegni dettagliati di ingegneria e la supervisione delle attività di costruzione della componente National Road Corridors. I costi previsti per tale sotto-componente ammontano a circa 5.32 milioni USD.

Componente B: Corridoi navigabili nazionali (National Waterway Corridors)

Questa seconda componente del Progetto è finalizzata a migliorare i tratti navigabili di collegamento dalle aree nord e costali del delta a Can Tho e HCMC. I costi totali previsti per tale componente ammontano a 86.9 milioni USD, suddivisi in 81.44 milioni USD per gli investimenti nel miglioramento dei tratti navigabili nazionali (soprattutto i 353 km di corridoio che attraversa il nord del Mekong e i 148 km di corridoio sulla costa del sud) e 5.43 milioni USD per il finanziamento di disegni dettagliati di ingegneria e la supervisione delle attività di costruzione nell'ambito della seconda componente.

Componente C: Connettere le persone povere ai corridoi di offerta

La terza componente è finalizzata a migliorare le vie navigabili, le strade, i porti a livello provinciale e distrettuale in modo da collegare le popolazioni più povere e le comunità più distanti ai principali corridoi di offerta. Per perseguire tale obiettivo, la componente si suddivide nelle seguenti attività: investimenti nelle infrastrutture provinciali (73.9 milioni USD) finalizzati a connettere la rete stradale secondaria con le aree economicamente più attive e le aree più povere del Mekong con i corridoi di trasporto; investimenti nelle infrastrutture portuali provinciali e distrettuali (5 milioni USD); servizi di disegno, supervisione e consulenza a 13 province coinvolte dal Progetto (2.75 milioni USD). Assistenza tecnica e finanziaria sarà fornita anche per la creazione di un centro di formazione alla gestione generale dei progetti per le province beneficiarie, che si collocherà presso il Southern Transport College in Can Tho per un costo di 2.5 milioni USD.

Componente D: Supporto istituzionale al Ministero dei Trasporti

La quarta componente del Progetto, il cui costo ammonta a 6.45 milioni USD, si suddivide in quattro sotto-attività: supporto al MOT (Ministry of Transport) per lo sviluppo di infrastrutture di trasporto multi-modale; supporto istituzionale alla Vietnam Inland Waterway Administration (VIWA), la agenzia di amministrazione delle reti navigabili e dei collegamenti via terra del Vietnam; attività di formazione nelle aree sopra menzionate; servizi di controllo contabile e di valutazione di progetto; preparazione di progetti futuri.

Link: [Sito internet BM – Mekong transport Integrated Safeguards Data Sheet Project Appraisal Document](#)

ADDITIONAL FINANCING: MEKONG TRANSPORT AND FLOOD PROTECTION PROJECT

OVERVIEW

Project ID: P105120
Status: Attivo
Data di approvazione: 20 giugno 2007
Data di chiusura: N/A
Costi totali di progetto: 31.63 milioni USD*
Regione: Sud-est asiatico e Pacifico
Principale settore: Trasporti, in particolare strade e autostrade.
Beneficiario: State of Bank of Vietnam
Agenzia esecutiva: Project Management Unit 1

ASPETTI FINANZIARI

Finanziatore: IDA per 25 milioni USD
Strumento di prestito: prestito di investimento specifico.
Linea di prodotto: IBRD/IDA
Impegno IBRD: 0
Impegno IDA: 25 milioni USD
Impegno IBRD + IDA: 25 milioni USD

BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Questo finanziamento addizionale da parte dell'IDA è finalizzato principalmente a coprire il gap finanziario per il completamento delle attività di riabilitazione di 58 km di tratto stradale, nell'ambito della componente di progetto Mekong Delta Network Improvement; costruire il ponte Gan Hao II (GH2) sulla autostrada nazionale 1 (NH1) che attraversa la città di Ca Mau.

Le due componenti principali di questo finanziamento addizionale sono il completamento della sotto-componente Mekong Delta Network Improvement (MDNI) e la costruzione del ponte GH2. La prima attività, il completamento della sotto-componente di progetto MDNI, consiste nella preparazione di sezioni stradali per 58 km ed è in corso di esecuzione. Il MOT ha selezionato e approvato una lista di sezioni stradali, attraverso studi di fattibilità e dettagliati disegni progettuali. La selezione e preparazione delle sezioni stradali per 28 km (TV PR911, BD PR 742 e CT PR 927) è stata già messa a punto, mentre l'identificazione dei restanti 30 km di tratto stradale avverrà in una seconda fase. Quanto alla seconda sotto-componente di Progetto, la costruzione del ponte GH2, si deve sottolineare che il Progetto originario ha portato alla ristrutturazione della

* Finanziamenti BM + finanziamenti non-BM (milioni USD)

strada NH1 che attraversa la città di Ca Mau. Dati i problemi di congestione del traffico creati dall'attuale larghezza di 12 metri del ponte di Gan Hao, il beneficiario del Progetto ha richiesto un finanziamento aggiuntivo per la costruzione di un nuovo ponte di 12 metri come completamento del progetto di miglioramento delle connessioni stradali dell'area considerata.

Link: [Sito internet BM – Additional financing Mekong](#)
[Project Paper](#)
[Integrated Safeguards Data Sheet](#)
[Project Information Document](#)

NB.

Altri progetti rilevanti: [GEF – Hanoi Urban Transportation](#) (ammontare totale dell'investimento della Banca Mondiale pari a 10.9 milioni USD).

SCHEDE DI SINTESI: 2008

NORTHERN DELTA TRANSPORT DEVELOPMENT

OVERVIEW

<p>Project ID: P095129 Status: Pipeline Data di approvazione: N/A Data di chiusura: N/A Costi totali di progetto: 200 milioni USD* Regione: Sud-est asiatico e Pacifico Principale settore: Trasporti, in particolare porti, vie navigabili e edillizia navale; infrastrutture stradali e autostradali. Beneficiario: Repubblica Socialista del Vietnam Agenzia esecutiva: Ministry of Transport - Project Management Unit - Waterways</p>

ASPETTI FINANZIARI

<p>Finanziatore: IDA per 150 milioni USD Strumento di prestito: prestito di investimento specifico. Linea di prodotto: IBRD/IDA Impegno IBRD: 0 Impegno IDA: 150 milioni USD Impegno IBRD + IDA: 150 milioni USD</p>
--

BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'obiettivo del Progetto e' la promozione di una crescita economica sostenibile ed uno sviluppo complessivo nella regione del Nord del Mekong Delta, attraverso l'aumento dell'efficienza del sistema di trasporto e delle infrastrutture in generale, in modo integrato e sicuro. Il Progetto promuovera' il miglioramento della catena di offerta in modo efficiente sia per la produzione, sia per la distribuzione e in generale gli scambi commerciali e fornira' altresì un migliore e piu' sicuro accesso ai principali corridoi di offerta per le popolazioni piu' povere e disagiate. Obiettivi specifici del Progetto sono: ridurre i costi/le tariffe di trasporto e migliorare la qualita' dei servizi dai punti di produzione ai mercati locali o i punti di esportazione, attraverso miglioramenti nei sistemi di connessione fluviali e stradali; aumentare l'efficienza dei servizi logistici; assistere e provvedere alla formazione manageriale della Vietnam Inland Waterways Administration e dei Dipartimenti dei Trasporti a livello provinciale;

* Finanziamenti BM + finanziamenti non-BM (milioni USD)

sviluppare/rafforzare le strutture esistenti per la partecipazione del settore privato nella fornitura di infrastrutture e di servizi ad esse associati.

Il Progetto si divide in quattro componenti, che sostengono lo sviluppo dei tre corridoi principali della regione: il corridoio da Quang Ninh a Viet Tri che attraversa Hai Phong, Hanoi e Pha Lai; il corridoio da Quang Binh a Ninh Binh che attraversa Hai Phong; il corridoio da Hanoi all'Eastern Sea che attraversa Lach Giang.

Componente A: Investimenti nei porti fluviali e pontili principali (20-30 milioni USD)

La prima componente di Progetto e' volta ad incrementare l'efficienza distributiva delle reti di trasporto nella regione del nord del Delta, che a sua volta migliorerà i legami con i porti internazionali nel nord e sud del Vietnam. Essa copre 10-15 porti sul Red River e sul fiume di Thai Binh.

Componente B: Investimenti nell'accesso ai porti fluviali e ai principali corridoi d'offerta (130-145 milion USD)

La seconda componente di Progetto e' finalizzata a promuovere investimenti che favoriscano l'accesso ai porti fluviali e ai principali corridoi d'offerta, attraverso il miglioramento dei canali interni di navigazione e dei tratti stradali. Tra le rotte piu' importanti di accesso ai canali navigabili si ricordano quelle che collegano Tuyen Quang, Da Phuc e Bac Giang al corridoio Quang Ninh- Viet Tri. Questa componente include altresì aiuti al settore della navigazione, includendo potenzialmente anche la costruzione di pontili rurali e distrettuali nei punti di interscambio.

Componente C: Investimenti nei piccoli pontili per traghetti (15-20 milioni USD)

La terza componente di Progetto e' finalizzata a fornire un accesso piu' sicuro ed esteso nella regione del nord del Delta. Essa include il disegno e la creazione di modelli e standard per la costruzione di nuovi terminali di differenti dimensioni e il miglioramento e la manutenzione di circa 150-200 dei terminali attualmente esistenti.

Componente D: Supporto istituzionale al Ministero dei Trasporti, alla VIWA e alle provincie ((5-10 milioni USD)

La quarta componente di Progetto e' costituita da investimenti nello sviluppo istituzionale e di capacity-building a beneficio del personale del Ministero dei Trasporti, della Vietnam Inland Waterways Administration (VIWA), delle Provincie e dei vari Dipartimenti del MOT. Questa componente si suddivide in due sotto-componenti. La prima e' volta a supportare la VIWA nell'attuazione della Legge 23/2004/QH 11 per l'estensione a livello regionale di un database di gestione dei beni, la pianificazione e la predisposizione di bilanci per la gestione sostenibile dei canali navigabili e la preparazione di piani di manutenzione. La seconda intende supportare il MOT e i Dipartimenti provinciali e gli istituti scolastici di navigazione nel pianificare infrastrutture e servizi logistici di trasporto multi-modale, tenendo in considerazione il ruolo del settore privato.

In parallelo con questo Progetto, la Banca Mondiale ha proposto di condurre uno studio sui trasporti nella regione del nord del Delta del Mekong, volto a identificare i ruoli

giocati da tutti i sistemi di trasporto (incluse le reti ferroviarie) nella regione, in modo da identificare la domanda modale e intermodale di trasporto. Quest'ultimo progetto e' stato discusso dalla Banca Mondiale con il Governo della Repubblica socialista del Vietnam e la JBIC. Il MOT sosterra' il Progetto, mentre la Banca Mondiale cerchera' finanziamenti, con il supporto della JBIC.

Link: [Sito internet BM – Northern Delta
Project Information Document](#)

RURAL DISTRIBUTION PROJECT

OVERVIEW

Project ID: P099211
Status: Pipeline
Data di approvazione: N/A
Data di chiusura: N/A
Costi totali di progetto: 158.5 milioni USD*
Regione: Sud-est asiatico e Pacifico
Principale settore: Energia e settore estrattivo
Beneficiario: Repubblica Socialista del Vietnam
Agenzia esecutiva: Electricity of Vietnam

ASPETTI FINANZIARI

Finanziatore: IDA per 107 milioni USD
Strumento di prestito: prestito di investimento specifico.
Linea di prodotto: IBRD/IDA
Impegno IBRD: 0
Impegno IDA: 107 milioni USD
Impegno IBRD + IDA: 107 milioni USD

BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'obiettivo del Progetto e' garantire l'offerta energetica, in quantita' sufficienti e di qualita' accettabile, ai livelli di vendita rurale.

Il Progetto si focalizza sulla riabilitazione e l'aumento delle linee esistenti di distribuzione energetica e la loro standardizzazione a 110, 35 e 22kV in modo da consentire loro di rispondere alla domanda crescente in maniera efficiente, fornire energia di migliore qualita' ed in quantita' maggiori per gli usi produttivi e ridurre le perdite di sistema.

Il Progetto ha un costo totale di 158.5 milioni USD, per la maggior parte finanziati dall'IDA. Le agenzie esecutive saranno le varie compagnie energetiche, sotto la supervisione della Electricity of Vietnam (EVN).

Il Progetto sara' costituito da sette componenti, ciascuna per ogni compagnia energetica partecipante.

Link: [Sito internet BM – Rural distribution Project Information Document](#)

* Finanziamenti BM + finanziamenti non-BM (milioni USD)

VN-DANANG PRIORITY INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PROJECT

OVERVIEW

<p>Project ID: P086508 Status: Pipeline Data di approvazione: N/A Data di chiusura: N/A Costi totali di progetto: 150 milioni USD* Regione: Sud-est asiatico e Pacifico Principale settore: Trasporti (strade e autostrade), industria e commercio, water and sanitation e protezione dalle alluvioni, agricoltura, pesca e silvicoltura. Beneficiario: Repubblica Socialista del Vietnam Agenzia esecutiva: Danang City People's Committee</p>
--

ASPETTI FINANZIARI

<p>Finanziatore: IDA per 100 milioni USD Strumento di prestito: prestito di investimento specifico. Linea di prodotto: IBRD/IDA Impegno IBRD: 0 Impegno IDA: 100 milioni USD Impegno IBRD + IDA: 100 milioni USD</p>
--

BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il Progetto si focalizza sulla città di Danang, che si colloca nella parte centrale del Vietnam ed è una delle città a più alta crescita nell'intero Paese. Esso persegue i seguenti obiettivi: migliorare le condizioni di vita e i livelli di produttività dei residenti a basso reddito, attraverso un miglior accesso ai servizi di base; promuovere la crescita economica, attraverso investimenti strategici che aumentino la mobilità e la partecipazione del settore privato nello sviluppo economico della città; migliorare la gestione della città a livello centrale e distrettuale, attraverso lo sviluppo istituzionale, lo sviluppo delle risorse umane ed il capacity-building. La distribuzione geografica degli investimenti sarà limitata a cinque distretti urbani, a più alta densità di popolazione e a più rapido tasso di sviluppo.

Il Progetto si divide in quattro componenti volte a promuovere lo sviluppo del settore, rispettivamente focalizzandosi su: povertà, sviluppo ambientale sostenibile, crescita economica sostenibile e management urbano.

* Finanziamenti BM + finanziamenti non-BM (milioni USD)

Componente 1: infrastrutture per i residenti piu' poveri

L'obiettivo principale e' migliorare la salute, la qualita' di vita e la produttivita' dei residenti a basso reddito attraverso un piu' facile e migliore accesso alle infrastrutture e ai servizi di base. Questa prima componente si stima possa assorbire il 20-25 per cento degli investimenti totali di Progetto. Essa si divide in tre sotto-componenti principali, rispettivamente volte al miglioramento delle infrastrutture del settore terziario nelle aree degradate, la costruzione di siti abitativi per i residenti che hanno dovuto dislocare le proprie abitazioni per la costruzione di nuovi infrastrutture, e programmi di micro-credito per finanziare miglorie nelle abitazioni.

Componente 2: infrastrutture sostenibili per l'ambiente

La seconda componente e' finalizzata a promuovere una migliore gestione urbana, soprattutto prevenendo il degrado ambientale come conseguenza della rapida crescita della popolazione e della espansione spaziale delle citta' stesse. Essa include investimenti in attivita' di bonifica, raccolta delle acque reflue e trattaemnto di esse. Le stime dei costi per tale componente di Progetto ammontano al 35-45 per cento del credito totale disponibile.

Componente 3: infrastrutture per una crescita economica sostenibile

Questa componente di Progetto e' finalizzata ad assicurare una crescita economica sostenibile e compatibile con gli obiettivi di sviluppo della citta'. I costi per questa componente di Progetto sono stimati ammontare al 35-45 per cento del credito totale disponibile. Essa include altresì investimenti strategici per migliorare l'accesso e la mobilita', attraverso una migliore connessione tra la citta' e le aree residenziali ed industriali, lo sviluppo di un sistema di trasporto pubblico nella citta' di Danang e la preparazione di una vera e propria strategia di trasporto urbano.

Componente 4: Capacity-building sul management urbano

La quarta componente di progetto, di capacity-building e sviluppo istituzionale, si stima assorbita' circa il 5 per cento del credito totale che sara' destinato alla pianificazione urbanistica, alla finanza pubblica, alla gestione del Progetto, al monitoraggio e valutazione di esso.

Link: [Sito internet MB – Danang priority Project Information Document](#)

VN-GEF COSTAL CITIES PROJECT

OVERVIEW

Project ID: P090374
Status: Pipeline
Data di approvazione: N/A
Data di chiusura: 25 marzo 2008
Costi totali di progetto: 3 milioni USD*
Regione: Sud-est asiatico e Pacifico
Principale settore: Water and sanitation e protezione dalle alluvioni.
Beneficiario: Governo del Vietnam
Agenzia esecutiva: Banca Mondiale

ASPETTI FINANZIARI

Ammontare del sussidio: 2.7 milioni USD
Strumento di prestito: prestito di investimento specifico.
Linea di prodotto: Progetto ambientale globale
Impegno IBRD: 0
Impegno IDA: 0
Impegno IBRD + IDA: 0

BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Gli obiettivi del Progetto sono: ridurre l'inquinamento terrestre lungo le coste di Quy Nhon ed il Mare della Cina del Sud, promuovere tecniche innovative per il trattamento delle acque reflue e incoraggiare la conservazione e la tutela delle coste.

I fondi del GEF saranno impiegati per lo sviluppo di sistemi di trattamento delle acque reflue in particolar modo, cercando di applicare tecnologie che hanno avuto precedentemente successo in America Latina come in Hong Kong.

Secondo gli studi di fattibilita' commissionati dalla Banca Mondiale, impianti per il trattamento chimicamente avanzato delle acque reflue e' la soluzione migliore sia in termini di costi capitali sia in termini di costi operativi. Inoltre tale scelta comporta una serie di vantaggi specifici per il Vietnam.

Il Progetto sara' gestito mediante le stesse disposizioni e la stesso Ufficio di Gestione del Costal Cities Environmental Sanitation Project (CCESP) dell'IDA. In via complementare, l'esecuzione della componente di Progetto riguardante il trattamento delle acque reflue sara' sotto la responsabilita' della Quy Nhon Municipal Water Supply and Sanitation Company.

Link: [Sito internet BM – VN_GEF Costal cities](#)
[Integrated Safeguards Data Sheet](#)
[Project Information Document](#)

* Finanziamenti BM + finanziamenti non-BM (milioni USD)

SCHEDE DI SINTESI: 2009

VN-HYDROPOWER DEVELOPMENT PROJECT

OVERVIEW

Project ID: P084773
Status: Pipeline
Data di approvazione: N/A
Data di chiusura: N/A
Costi totali di progetto: 310 milioni USD*
Regione: Sud-est asiatico e Pacifico
Principale settore: Energia e settore estrattivo.
Beneficiario: Governo del Vietnam
Agenzia esecutiva: Electricity of Vietnam (EVN)

ASPETTI FINANZIARI

Finanziatore: IDA per 150 milioni USD
Strumento di prestito: prestito di investimento specifico.
Linea di prodotto: IBRD/IDA
Impegno IBRD: 150 milioni USD
Impegno IDA: 0
Impegno IBRD + IDA: 150 milioni USD

BREVE DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il Progetto intende fornire energia elettrica al piu' basso costo per sostenere lo sviluppo economico del Vietnam ed il miglioramento degli standard di vita attraverso lo sviluppo di impianti idro-elettrici in modo sostenibile per l'ambiente e socialmente responsabile.

Il Progetto si basa su un progetto esistente di fornitura energetica e controllo delle alluvioni al medesimo tempo, detto "250 MW Trung Son Project", sul fiume Ma nella Provincia di Thanh Hoa.

I costi totali sono stimati ammontare a 310 milioni USD, di cui circa 17 milioni saranno spesi per attivita' di gestione ambientale e per la riallocazione abitativa dei residenti nelle aree coinvolte. La partecipazione all'investimento da parte della Banca Mondiale che e' stata richiesta ammonta a circa 264 milioni USD. La responsabilita' del Progetto nelle sue fasi di preparazione e gestione e' stata assegnata alla Hydropower Project Management Board 2 della societa' statale Electricity of Vietnam (EVN).

Attraverso lo sviluppo del Progetto, la Banca Mondiale e le controparti vietnamite insieme intendono introdurre una modalita' migliore di pianificazione e pratiche migliori

* Finanziamenti BM + finanziamenti non-BM (milioni USD)

di implementazione, che condurranno a risultati migliori in termini di sviluppo economico, sociale ed ambientale. Inoltre, il Progetto servirà a promuovere un nuovo approccio al finanziamento e all'implementazione progettuale, in cui il progetto sarà preso in co-gestione dalla compagnia energetica in questione, come la EVN.

Link: [Sito internet BM – Hydropower Development Project Information Document](#)

NB.

Altri progetti rilevanti: [2nd Urban Water Supply Development](#) (ammontare totale dell'investimento della Banca Mondiale pari a 110 milioni USD); [Renewable energy Development Project](#) (ammontare totale dell'investimento della Banca Mondiale pari a 64 milioni USD).