



DIREZIONE GENERALE
PER LA PROMOZIONE DEL SISTEMA PAESE
Ufficio I

Riunione di sistema sulle infrastrutture ed i servizi portuali

**Rassegna delle principali opportunità internazionali
nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali**

Ministero degli Affari Esteri
21 giugno 2013

Premessa

Il presente documento, realizzato dall'Ufficio I della Direzione Generale per la Promozione del Sistema Paese, sulla base dei contributi delle rappresentanze diplomatiche italiane, senza alcuna pretesa di esaustività, mira a delineare, per ciascun Paese:

- il quadro generale del settore delle infrastrutture e dei servizi portuali, nel medio-lungo termine, inclusi eventuali piani nazionali di investimento nel potenziamento del settore;
- le gare aperte nel settore e quelle in fase previsionale;

Europa

PAESE		pag.
BULGARIA		4
CIPRO		5
CROAZIA	<i>focus</i>	6
ESTONIA		9
FRANCIA		10
GERMANIA		11
GRECIA		13
LITUANIA		15
MONTENEGRO	<i>focus</i>	16
PAESI BASSI		19
POLONIA		21
PRINCIPATO DI MONACO		22
REGNO UNITO		23
ROMANIA		24
SERBIA		25
SLOVACCHIA		26
SLOVENIA		27
SPAGNA		28
SVEZIA		29
UCRAINA		31

BULGARIA

Quadro generale:

La legge marittima in Bulgaria ha subito alcune modifiche, entrate in vigore nel marzo u.s.. Di particolare rilievo è l'**introduzione di misure che consentono l'assegnazione diretta a enti privati, da parte dello Stato, di progetti per la realizzazione di impianti portuali senza la preventiva gara d'appalto o altre forme di concorso**. Tali modifiche sono state però ritenute in violazione dell'interesse pubblico da parte del Presidente della Repubblica bulgaria, il quale ha recentemente rinviato la questione alla Corte Costituzionale, invocando il carattere di esclusivo interesse pubblico attribuito dalla Costituzione bulgara alle zone costiere e sostenendo, di conseguenza, l'esigenza che a tale interesse sia garantita un'adeguata tutela normativa.

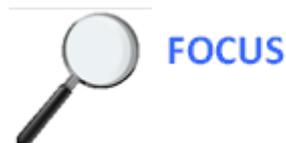
Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali bulgari:

Oggetto della gara	Stato della gara
Concessione della gestione Porto di Varna	E' attualmente in corso una valutazione complessiva finalizzata all'individuazione dei criteri applicabili
Porto di Burgas - Ricostruzione e ammodernamento del porto peschereccio "Sarafovo"	La gara indetta in precedenza e' stata annullata per vizi procedurali e dovra' quindi essere nuovamente indetta
Porto di Tutrakan - Entro la fine del 2013 e' stata prevista la conversione del porto merci in terminal passeggeri.	Sono attualmente in fase di valutazione i costi necessari per la ristrutturazione

CIPRO

Opportunità nel settore dei servizi portuali ciprioti:

Oggetto gara	Tempistica gara	Finanziamento
Porto di Limassol: sistema di gestione informatica del porto, importo stimato 8-10 mln/euro; parte del sistema servirà a realizzare gli obiettivi del progetto comunitario 'MIELE' (co-finanziato dall'UE nel quadro TEN-T)	Da verificare	alcuni dei costi sono co-finanziati dall'UE in misura variabile, orientativamente intorno al 40 - 50%
Porto di Limassol: fornitura di n. 3 gru 'SUPER POST PANAMAX', per un importo stimato in 5 mln/euro ciascuna	luglio-agosto 2013	alcuni dei costi sono co-finanziati dall'UE in misura variabile, orientativamente intorno al 40-50%
Porto di Limassol: fornitura di una gru mobile, per un importo stimato in 1-2 mln/euro;	settembre-ottobre 2013	alcuni dei costi sono co-finanziati dall'UE in misura variabile, orientativamente intorno al 40-50%
Porto di Limassol: fornitura di un rimorchiatore, con 'Bollard pull' di 600tons, per un importo stimato in 6-7 mln/euro;	estate-autunno 2013	alcuni dei costi sono co-finanziati dall'UE in misura variabile, orientativamente intorno al 40-50%
Porto di Limassol: fornitura di una pilotina, per un importo stimato in 300.000 euro;		alcuni dei costi sono co-finanziati dall'UE in misura variabile, orientativamente intorno al 40-50%
Porto di Larnaca: e' attesa la presentazione di una proposta vincolante da parte di un consorzio di imprese, a cui partecipa COSTA CROCIERE, per sviluppare un porto turistico, con investimenti per 450 mln/euro in 10 anni. Nel caso in cui la proposta non venisse presentata, la 'Cyprus Ports Authority' riacquisterebbe la disponibilita' dell'area, che intenderebbe a quel punto sviluppare in senso industriale	giugno 2013	alcuni dei costi sono co-finanziati dall'UE in misura variabile, orientativamente intorno al 40-50%



CROAZIA

Quadro generale:

Sei sono i porti di interesse nazionale croato per il traffico merci e passeggeri. Di questi, 3 sono porti prevalentemente commerciali (Rijeka, Ploče, Ibenik) e 3 sono dedicati al traffico passeggeri (Zadar, Split e Dubrovnik). Nel 2011, sono stati trasportati via mare 12.926 milioni di passeggeri e 30.348 tonnellate di merci.

Per quanto riguarda invece il sistema di trasporto fluviale, a fronte di un'imponente lunghezza della rete dei corsi d'acqua interni la Croazia si caratterizza per la sostanziale inadeguatezza infrastrutturale che non ne consente un pieno utilizzo, tanto che la merce attualmente trasportata è addirittura in discesa rispetto agli anni novanta.

Il programma operativo croato per il settore dei trasporti 2007-2013 indica quali interventi prioritari l'ammodernamento della rete dei corsi d'acqua interni e la creazione **di sistemi di navigazione fluviale** efficienti e sostenibili, anche dal punto di vista energetico ed ambientale, in linea con gli obiettivi strategici dell'Unione Europea. E' in fase di definizione da parte del locale Ministero del Mare, dei Trasporti e delle Infrastrutture il programma operativo per il settore dei trasporti 2014-2020. Il documento individuerà i **settori prioritari d'investimento nel settore delle infrastrutture portuali per i prossimi anni, da finanziare prevalentemente grazie ai fondi strutturali dell'Unione Europea.** In particolare, continueranno a rientrare tra le priorità del Governo gli interventi sulle infrastrutture fluviali, ed in particolare l'ampliamento dei Porti di Vukovar, Slavonski Brod, Sisak e Osijek; la costruzione di nuovi terminal per merci e passeggeri a Ilok sul Danubio e a Zagabria sul fiume Sava; la realizzazione di lavori per consentire la navigabilità del Fiume Sava fino a Zagabria; la realizzazione di un canale tra i fiumi Sava e Danubio (Dunav-Sava Waterway Project).

Collaborazioni nell'ambito dei Programmi dell'Unione Europea:

In vista della prossima adesione della Croazia all'Unione Europea, sarà utile verificare nei mesi a venire le possibilità di collaborazione che potranno scaturire nell'ambito dei seguenti programmi dell'Unione Europea, in fase di implementazione con Fondi Strutturali UE:

Nome programma comunitario	Sito internet
ADRIATIC MOS, nell'ambito del programma IPA "Adriatic CBC"	www.adriaticmos.info
ADRIMOB, nell'ambito del programma IPA "Adriatic CBC"	www.adrimob-ipa.eu
MEDNET, progetto del programma MED:	www.mednetproject.eu
ADB multiplatform (Adriatic-Danube-Black Sea multimodal platform); progetto del Programma Multilaterale transnazionale per il Sud Est Europa	www.adbmultiplatform.eu
GIFT (Green Intermodal Freight Transport), progetto finanziato in ambito IPA e ERDF	http://www.southeast-europe.net/en/projects/approved_projects/?id=170
INTERMODADRIA (Supporting intermodal transport solutions in the Adriatic area), programma IPA	www.programmicomunitari.marche.it

Opportunità nel settore infrastrutture portuali croate:

Si segnalano le seguenti gare:

Oggetto gara	Tempistica gara	Finanziamento
All'ammodernamento del Porto di Spalato	Gara aperta con scadenza il 18 novembre 2013.	Finanziamento della BERS
Assistenza tecnica per il potenziamento del molo sud del porto di Osijek	Gara di prossimo avvio.	
Preparazione della documentazione di progetto per la costruzione del terminal di Slavonski Brod	Gara di prossimo avvio.	

Opportunità nel settore dei servizi portuali croati

Oggetto gara	Tempistica gara	Finanziamento
Assistenza tecnica alla struttura operativa per la gestione del programma operativo e l'implementazione dei progetti (2013/S 036-055769)	Gara di prossimo avvio.	

Opportunità settore infrastrutturale del porto di Fiume:

Importanti sono le prospettive di crescita del porto di Fiume, così come indicato dalle autorità locali, l'Autorità del Porto di Fiume, e la Società Luka Rijeka, principale operatore per la movimentazione merci e per i servizi del porto di Fiume, concessionaria di otto terminal.

Oggetto gara	Tempistica gara	Finanziamento
Costruzione della banchina del Molo Zagabria: gara per la progettazione e la costruzione di ulteriori 280 metri di banchina; attualmente è in corso di progettazione e sta per essere avviata la costruzione dei primi 400 metri da parte del consorzio italiano Nuova Co.Ed.Mar, Grandi Lavori Fincosit – Gruppo Maltauro, vincitore del primo appalto	Gara di prossimo avvio	Finanziamento Banca Mondiale per un ammontare complessivo di 128.4 milioni di US \$
costruzione di una nuova area portuale per lo smistamento merci nella zona industriale di Kukuljanovo, nel Comune di Bakar (Buccari);	Gara di prossimo avvio	
progetti turistico - residenziali Area del Delta e Porto Baros: L'area del Delta, sarà riconvertita in una zona turistico-residenziale-commerciale, secondo un piano regolatore già	Fra due-tre mesi sarà pubblicizzato un bando di gara internazionale che prevede l'assegnazione dell'intera area ad un unico investitore, in	

approvato dal Comune. L'assegnatario potrà subappaltare i progetti di costruzione e gestione, che riguarderanno per il 30% edilizia privata e per il restante 70% costruzioni commerciali (centri nautici, negozi, ristoranti, alberghi, uffici, infrastrutture turistiche)	regime di concessione della durata compresa tra i 50 ed i 99 anni
---	---

Opportunità nel settore servizi portuali del porto di Fiume:

Oggetto gara	Tempistica gara	Finanziamento
Gestione Terminal passeggeri richiesto dalle Autorità locali alla nostro Consolato Generale a Fiume un intervento per favorire contatti con società italiane che gestiscono piccole navi da crociera (capienza 500-600 passeggeri ed un pescaggio fino ad un massimo di 7 metri) che potrebbero essere accolte nella zona del terminal passeggeri,		
Al vaglio l'opportunità di attivare un servizio di traghetti tra il porto di Fiume ed uno dei porti italiani del Nord Adriatico, come quello di Chioggia, che potrebbe essere sviluppato nell'ambito dei progetti europei		

ESTONIA

Quadro generale:

L'Estonia dispone di 4 porti principali: innanzitutto quello di Muuga (località a 20 km. ad est della capitale Tallinn), uno dei più grandi del Mar Baltico, specializzato nel traffico di merci e petrolio: è il maggiore in Estonia in termini di volume movimentato (30 milioni di tonnellate nel 2010: circa l'80% del totale nel Paese). Seguono, suddividendosi il restante 20% del volume, il porto vecchio di Tallinn (specializzato nel trasporto di passeggeri e di rotabili) ed i più piccoli porti di Paldiski (30 km. ad ovest da Tallinn) e di Sillamae (nella parte nord-orientale dell'Estonia), entrambi specializzati nel trasporto di merci.

Autorità competenti

L' autorità competente per il porto di Muuga ed il porto vecchio di Tallinn è l'Autorità portuale denominata "Port of Tallinn" ; mentre il porto di Paldiski in parte a "Port of Tallinn" ed in parte ad una società privata; il porto di Sillamae è invece interamente di proprietà privata.

Le prospettive di realizzazione di grandi progetti (vale a dire superiori ai 50 milioni di Euro) per nuove infrastrutture portuali in Estonia dipendono soprattutto dalle previsioni di crescita del porto principale, quello di Muuga.

Esse sono strettamente legate ad un eventuale aumento del traffico di merci provenienti dai paesi asiatici e dirette verso i Paesi dell'Europa orientale, che attualmente appare improbabile.

Allo stato dell'arte l'indicazione del Ministero dell'Economia estone è che continueranno comunque ad essere sviluppati nel settore portuale estone progetti di medie dimensioni (10-20 milioni di Euro).

Opportunità settore infrastrutturale e dei servizi portuali estoni:

Opportunità di investimenti di dimensioni ridotte, sono prevedibili nel settore dei servizi ai terminal e nel campo dello stoccaggio delle merci ad opera di società private. In questo settore una delle società leader è la "Vopak Eos".

Interessanti prospettive di investimento nel settore portuale potrebbero svilupparsi nel breve periodo in relazione al progetto di costruzione in uno dei porti baltici di un nuovo terminal per il trasporto di gas naturale liquido.

Attualmente la Commissione Europea sta valutando la fattibilità del progetto e la scelta della localizzazione del terminal. Quest'ultima, che dovrebbe avvenire entro la fine dell'anno, è ormai limitata a due Paesi, l'Estonia e la Finlandia. Se fosse scelta l'Estonia, il porto selezionato dovrebbe essere quello di Muuga oppure quello di Paldiski.

FRANCIA

Quadro generale:

Il settore portuale marittimo francese

Autorità competenti

e' organizzato sulla base di una disciplina emanata nel 2004 che prevede da una parte **11 porti di interesse nazionale e di diretto controllo da parte dello Stato** (7 nel territorio metropolitano e 4 nell' Oltremare) e, dall'altra, **le restanti infrastrutture portuali, controllate a livello locale (soprattutto "Regione" o "Dipartimento")**.

I sette porti di interesse nazionale Dunkerque, Le Havre, Nantes, Rouen, La Rochelle, Bordeaux e Marsiglia - hanno lo statuto di **"Gran Port Maritime - GPM" e la loro gestione e' affidata dallo Stato alle locali Camere di Commercio ed Industria. Analogamente**, anche i porti controllati a livello locale sono molto spesso dati in gestione alle Camere di Commercio ed Industria sebbene, sono sempre piu' numerosi gli Enti locali che bandiscono delle gare per le concessioni, come ad esempio quella ancora aperta per il porto di Calais alla quale partecipa anche la societa' "Eurotunnel".

Movimentazione merci

Dal punto di vista della movimentazione merci, i porti metropolitani francesi (sia i "GPM" che gli altri porti) **nel 2011 hanno gestito un traffico pari a 365 milioni di tonnellate (MT) di merci, un incremento dello 0,7% rispetto al 2010** non ancora sufficiente per tornare ai dati del picco registrato nel 2008 (oltre 380 MT). Tra i "GPM", Marsiglia è al primo posto per movimentazione totale (88 MT) e per i prodotti petroliferi (quasi 60 MT). Segue Le Havre, con un totale di 65 MT, di cui più di 21 MT di containers, su un totale nazionale di quasi 38 MT. Da segnalare poi Dunkerque, al primo posto con 24 MT per la movimentazione di prodotti solidi (minerali, prodotti agricoli, etc.) ed al terzo per il totale (47,5 MT). Il primo porto per il trasporto passeggeri si conferma Calais, con 10 milioni di presenze su un totale nazionale per il 2011 di 28 milioni. Al secondo posto si trova Marsiglia con circa 2,9 milioni di passeggeri.

Il settore portuale fluviale francese è decisamente rilevante data la presenza di canali di collegamento tra le grandi vie d'acqua del territorio metropolitano, in particolare Senna, Loira e Rodano. Nel settore, il progetto attualmente al centro del dibattito è **quello del canale "Seine- Nord Europe"** che consentirebbe di "allacciare" la regione altamente industrializzata dell'Il de France ai grandi canali del Nord Europa, tramite la rete già esistente alla frontiera franco-belga. Il progetto, definito sotto forma di PPP nel 2010 tra lo Stato e la società di costruzioni ed ingegneria civile "Bouygues Constuctions", prevedeva inizialmente un costo di realizzazione di circa 4,3 Miliardi di Euro, stima che si è ben presto rivelata insufficiente; di conseguenza, nel 2012 il progetto è stato sospeso e sono stati avviati nuovi studi per renderlo economicamente più conveniente. Si prevede che la nuova versione possa essere presentata nel 2014 alla Commissione Europea con un richiesta di co-finanziamento.

Opportunità settore infrastrutturale e dei servizi portuali francesi:

Per quanto concerne gli sviluppi futuri del sistema portuale francese, il "Ministero dei Trasporti e dell'Economia Marittima" ha dichiarato essere in via di predisposizione un **"Piano Strategico Nazionale in cui saranno descritte le linee di sviluppo del settore**. Tale documento, che sarà presentato a breve e concernerà in gran parte lo sviluppo dei "G.P.M.", rappresenterà la base di riferimento per le iniziative che gli enti gestori dei vari porti vorranno realizzare nei prossimi anni.

Eventuali opportunità potranno essere individuate solo successivamente alla presentazione del piano generale e, conseguentemente, di quelli relativi ai porti piu' importanti.

GERMANIA

Quadro generale:

Sia per la sua conformazione geografica che per la sua vocazione all'export, la Germania attribuisce importanza strategica al settore delle infrastrutture portuali ed interportuali. Circa il 60% delle merci tedesche vengono, infatti, esportate via mare e si stima che siano circa 300.000 le persone impiegate direttamente o indirettamente nel settore marittimo e circa 400.000 nei porti fluviali.

I principali porti marittimi in Germania sono 29: quelli più rilevanti in termini di movimentazione delle merci sono Amburgo, Brema / Bremerhaven, Wilhelmshaven (tutti e tre con sbocco sul Mare del Nord), Lubecca, Rostock e Puttgarden (con sbocco sul Mar Baltico).

La Germania dispone, inoltre, di una rete fluviale di circa 7300 km ed è il Paese europeo con il maggior numero di porti fluviali pubblici e privati (250), il principale dei quali è quello di Duisburg.

Autorità competenti

Al Governo federale spetta essenzialmente il compito di stabilire il quadro normativo di riferimento (tenendo in particolare considerazione la competitività del settore e la sua sostenibilità ambientale) e di costruire le infrastrutture che garantiscano l'accesso da e verso i porti. **I Länder e le autorità locali sono invece responsabili delle infrastrutture portuali, mentre è affidata a società private (spesso a partecipazione pubblica) la gestione delle attività portuali.**

Movimentazione merci

Sulla base degli ultimi dati a disposizione, elaborati dall'Istituto federale di Statistica (DESTATIS), il volume delle merci smistate nei porti tedeschi nel corso del 2011 è stato pari 296,1 milioni di tonnellate (in crescita del 7,3% rispetto all'anno precedente), di cui oltre 114 nel porto di Amburgo (+7,3%), quasi 56 nel porto di Bremerhaven (+21,6%) ed oltre 24 nel porto Wilhelmshaven (-1,4%). Nel periodo gennaio-novembre 2012 il volume totale è stato del 276.738, facendo registrare una crescita dell'1,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale crescita, tuttavia, non è stata omogeneamente distribuita

Il porto di Amburgo

Il Senato della Città di Amburgo e l'Autorità del Porto di Amburgo hanno varato nell'ottobre del 2012 un "**Piano di Sviluppo del porto fino al 2015**". Nel documento (rinvenibile in lingua inglese al sito: <http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-und-publikationen/Documents/port>) si tracciano le linee guida per i futuri interventi: potenziamento delle infrastrutture già esistenti, aumento della produttività ai terminali, espansione del porto verso l'entroterra

Il porto di Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port)

Inaugurato nel settembre 2012 si tratta dell'unico porto tedesco in acque profonde ed è stato concepito per servire le navi container di nuova generazione lunghe fino a 430 metri. Con un canale navigabile fino alla banchina profondo 18 metri, consentirà alle navi portacontainers un'immersione fino a 16,7 metri anche in caso di basse maree.

Priorità del settore infrastrutturale e dei servizi portuali tedeschi:

Interventi programmati	Fonte e tipo di finanziamento
Il Governo federale intende procedere, in particolare, alle operazioni per rendere più profondo il letto dei fiumi Weser ed Elba, alla realizzazione di un quinto alveo nella chiusa del canale navigabile di collegamento tra il Baltico ed	Il "Piano Quadro Pluriennale per gli Investimenti 2011-2015" – adottato nel marzo 2012 dal Governo federale ha previsto uno stanziamento pubblico a favore delle infrastrutture di trasporto per un totale di circa 50 miliardi di euro in cinque

<p>il Mare del Nord (Canale di Kiel), nonché alla proroga fino al 2013 del programma speciale di investimenti supplementari per abbattere i colli di bottiglia nelle infrastrutture di allaccio tra i porti e la rete ferroviaria .</p>	<p>anni</p>
<p>Sono in fase di elaborazione, da parte dei Ministeri dei Trasporti, dell'Ambiente e dell'Economia, appositi piani strategici di promozione dell'economia marittima tedesca; lo sviluppo di impianti di produzione di energia eolica off-shore nel Paese costituisce un volano per crescita dei porti, che oltre ad esser un punto di passaggio obbligato per l'impiantistica delle centrali, sono anche centri di produzione, assemblaggio, stoccaggio della componentistica</p>	<p>Impegno del governo a finanziare il trasporto marittimo, anche attraverso la partnership pubblico-privato, in particolare con la Fondazione 'Schiffahrtsstandort Deutschland': : Tel.: +49 40 35097 270, Fax: +49 40 35097 310</p>

GRECIA

Quadro generale:

In considerazione delle specifiche caratteristiche geografiche del Paese i trasporti marittimi hanno storicamente rappresentato un elemento fondamentale dell'economia ellenica. Secondo un censimento di recente effettuato dal Ministero degli Affari Mercantili, allo stato si contano ben 1.114 porti. Tale cifra comprende però una varietà molto ampia e differenziata di strutture.

Autorità competenti

La Grecia dispone di **12 porti di interesse nazionale**, i cui due più importanti in termini di transito sono quelli di Pireo e Salonicco, le cui società di gestione sono quotate in Borsa con un pacchetto azionario pari al 25% mentre il restante 75% è di proprietà dello Stato. Gli altri 10 (Alexandroupoli, Kavala, Volos, Rafina, Lavrio, Elefsina, Igoumenitsa, Patrasso, Corfu ed Heraklion) sono invece gestiti da Autorità Portuali a partecipazione interamente pubblica. Le infrastrutture di dimensioni minori, sono inoltre gestite da 38 enti portuali periferici, ciascuno competente per un numero variabile di siti, e da organismi municipali che gestiscono a livello locale piccoli porti, compresi anche quelli turistici.

In linea generale, si tratta di strutture caratterizzate spesso da un limitato livello di sviluppo tecnologico ed esposte a problemi di natura tecnico-ambientale, come anche riconosciuto dal **Ministero della Marina Mercantile che ha di recente richiesto ai 57 principali porti del Paese la predisposizione di un Master Plan** per il loro sviluppo attraverso la realizzazione di investimenti.

Il settore portuale greco sta attraversando una fase di particolare rinnovamento, in considerazione dei **processi di privatizzazione varati dalle Autorità greche nell'ambito del programma di assistenza finanziaria concordato con i creditori internazionali della Troika**. Già a dal 2010, il porto del Pireo è stato oggetto di un sostanzioso investimento della cinese Cosco pari a circa 4,3 miliardi di Euro per la concessione della gestione per un periodo di 35 anni dei moli di movimentazione merci n°. 2 e 3 (mentre il molo n. 1 è ancora gestito direttamente dall' Autorità portuale locale). Si tratta di un'operazione che ha incrementato notevolmente le attività del Pireo, che ammontano a circa il 90% del settore mercantile greco.

Processo di privatizzazione del settore delle infrastrutture e della gestione dei porti greci:

Nel febbraio 2013, l'**HRADF ('Hellenic Republic Asset Development Fund', il fondo incaricato di gestire le privatizzazioni delle partecipazioni statali)** ha reso noto che la strategia per lo sviluppo delle 12 Autorità Portuali si articolerà secondo una di due modalità alternative:

- la concessione allo svolgimento delle singole attività dei porti;
- la concessione in blocco di tutte le attività delle strutture portuali attraverso la vendita di un pacchetto di maggioranza delle azioni detenute dal Fondo;

Le procedure di privatizzazione saranno avviate nel secondo del 2013 relativamente a partire dai porti del Pireo e Salonicco, le cui società di gestione sono già parzialmente quotate in Borsa.

L'HRADF ha inoltre già avviato il processo di privatizzazione dei porticcioli e dei porti turistici. La strategia annunciata dal Fondo si basa su due diverse linee di azione:

1. lo sviluppo dei porti turistici attraverso la creazione di gruppi ('clusters') che si articolino in una struttura centrale ('hub') e in un insieme di porti turistici satelliti;
2. lo sviluppo mirato di specifiche tipologie di porti turistici da individuarsi sulla base di caratteristiche tecniche e geografiche.

Principali opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali

Oggetto gara	Tempistica gara
Primo bando per la presentazione di manifestazione di interesse di un primo cluster rappresentato dalla struttura hub di Alimos (adiacente al Pireo e ad Atene) e dai porti satelliti di Nea Epidaurus sulla costa del Peloponneso e delle isole di Hydra e Poros	Aprile 2013
Attesi ulteriori 5 bandi con riferimento di porti di Pylos (Peloponneso), Chios (Egeo orientale), Aretsou (Salonicco), parte del porto di Lavrio (Attica), che si intende convertire in una struttura per mega yacht, e Argostoli (Ionio), candidata a divenire un porto turistico di lusso.	Prima meta' del 2013

LITUANIA

Quadro generale:

Il principale porto della Repubblica baltica è il **porto di Klaipeda**, dal quale partono diverse connessioni ferroviarie verso Mosca, il Mar nero e verso la Cina. Il porto si inserisce nella Zona Economica Speciale nella quale gli investimenti esteri beneficiano di misure di agevolazione. Nel 2012 sono transitati 35,2 mln/tonn di merci. Quasi il 60% delle merci trasportate è rappresentato dal commercio di transito. In crescita il traffico passeggeri che ha raggiunto quota 340.000 unità nel 2012. Competente per la gestione del porto è l'**Autorità del porto di Klaipeda**.

Opportunità settore infrastrutturale e dei servizi portuali del Porto di Klaipeda:¹

Oggetto gara	Finanziamento
Opere da effettuare nel porto di Klaipeda: gli interventi includono il rifacimento delle banchine, la costruzione di un molo passeggeri e merci e l'allargamento del canale di accesso al porto per accrescerne la capacità di ricezione dei container	<ul style="list-style-type: none">• La Nordic Investment Bank ha concesso un finanziamento di 44mln/euro
	<ul style="list-style-type: none">• La Bers interviene con un prestito di 32,5 mln/euro alla Klaipedos Smelte (parte del gruppo Terminal Investment Limited, uno dei grandi operatori mondiali dei terminal per container) destinato all'acquisto di gru ed equipaggiamento ed ai lavori di adeguamento del terminal;
	<ul style="list-style-type: none">• La banca svedese SEB contribuirà con ulteriori 32,5 mln/euro.

¹ Maggiori informazioni sul porto di Klaipeda al link: <http://www.portofklaipeda.lt/downloads>; con riferimento agli investimenti programmati: <http://www.portofklaipeda.lt/top-10-of-the-investments-in-2013>



MONTENEGRO

Quadro generale:

Il porto di Bar rappresenta la prima infrastruttura portuale del Paese ed è collocato strategicamente al centro dei corridoi paneuropei di traffico stradale e ferroviario che da Bari giungono sino a Bucarest via Podgorica, Belgrado e Timisoara. Il Governo montenegrino punta sul Porto di Bar come volano per lo sviluppo economico dell'intero Paese.

Agevolazioni e facilitazioni in favore degli investimenti nel Porto di Bar

- una tassazione d'impresa competitiva (imposta al 9%) fuori dalle zone franche;
- totale esenzione fiscale per 8 anni nella zona franca del porto ;
- un piano di privatizzazioni avviato già nel 2009;

Dal definitivo decollo del porto dipende il rilancio dei grandi progetti infrastrutturali - ferroviari e stradali - nel resto del Paese e quindi sul piano regionale.

Presenza italiana in Montenegro

Alcune imprese italiane hanno già colto le potenzialità di Bar quale hub intermodale e si sono ricavate una nicchia strategica.

Le imprese italiane sono state sin qui le sole ad aver colto le opportunità del porto di Bar, ma inizia a profilarsi concretamente la concorrenza di nostri partner europei e di Paesi extra UE. Turchi e tedeschi si contendono la gara per la privatizzazione delle operazioni container. La Cina non ha presentato una sua offerta, ma la sua strategia di penetrazione in Montenegro è evidente.

La collaborazione tra le autorità portuali di Bar e Bari è proficua e collaudata (ha più di venti anni). Preziosa è anche la collaborazione con le Dogane italiane.

Le autorità montenegrine hanno in animo l'ampliamento delle capacità di carico liquidi e lo sviluppo della zona franca portuale tramite l'insediamento di attività produttive e commerciali. Imprese italiane leader nella progettazione di impianti di gestione software e TLC hanno già manifestato interesse per i lavori di ammodernamento degli impianti di comunicazione del porto.

Il Porto di Bar (Luka Bar)

Caratteristiche

È la principale infrastruttura portuale del Montenegro. Attraverso otto terminal (container, legname, grani, carico secco alla rinfusa, carico liquido, movimentazione cd. "ro-ro", passeggeri, generale) e su una superficie di 690 ettari (di cui 400 destinati ai progetti di sviluppo), sono gestite oltre il 95% delle attività marittime del Paese. Collocato in una posizione strategica nell'Adriatico meridionale, e' connesso tramite i corridoi ferroviari e autostradali regionali (E-763, E-65/E-80, E-851) con Serbia, Bosnia-Erzegovina, Kosovo, Macedonia, Albania, Ungheria, Romania e Bulgaria e si trova, via mare, tra le rotte del bacino del Mediterraneo occidentale (377 miglia nautiche dal porto di Napoli, raggiungibile in un giorno e mezzo di navigazione) e quelle del Mediterraneo orientale .

Dall'agosto dell'anno scorso e' cominciato il trasporto di autoveicoli FIAT (500L) lungo la ferrovia dalla Serbia al Montenegro e dal porto di Bar, a cura del Gruppo Grimaldi, via mare ai principali porti del Mediterraneo e, in particolare, verso Ravenna, Monfalcone, Catania e Salerno (quest'ultimo uno dei maggiori porti europei specializzati nel car shipment).

Struttura societaria.

Nel febbraio del 1998 il Porto di Bar è stato trasformato in una società per azioni, denominata "Luka Bar AD" (lo Stato montenegrino ne possiede il 54%) e nei mesi successivi è stato avviato un articolato processo di ristrutturazione. Nell'ottobre del 2009 il Terminal "Container e carichi generali" è stato

separato dal Porto di Bar e costituito in società per azioni autonoma. Contestualmente sono state create tre Società a responsabilità limitata (detenute al 100% da Luka Bar AD) per gestire altrettanti rami di attività:

1. Sicurezza e protezione antincendio;
2. servizi tecnico-nautici;
3. IT e comunicazioni;

Come noto, la Società Ocean di Trieste si è aggiudicata nel maggio del 2010 la gestione dei servizi tecnico-nautici del porto di Bar per i prossimi 30 anni, investendo oltre 2 milioni di euro.

Il processo di privatizzazione della società "Container e carichi generali" e' stato avviato nel gennaio del 2011 ed e' attualmente alla fase della pre qualificazione.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali del Porto di Bar:²

Collegamenti stradali.

Il porto di Bar si trova lungo il corridoio di traffico internodale IVB (connesso al corridoio paneuropeo VIII), collegato via mare con Bari e via terra alla capitale montenegrina Podgorica e da qui a Belgrado e Bucarest. **Fra i grandi progetti infrastrutturali connessi il rilancio del porto di Bar vi e' quello dell'autostrada Bar-Boljare, al fine di collegare la costa adriatica montenegrina con la frontiera della Serbia, passando da Pozega a Belgrado, per poi collegarsi con il TEN-T Corridoio paneuropeo 10 con la Romania e l'Europa Centrale.**

Dopo l'assegnazione della gara alla società' croata Konstruktor e in seguito ad un consorzio greco-israeliano (entrambi inadempienti sotto il profilo dei finanziamenti), le autorità locali hanno avviato trattative dirette con il Governo cinese e la Società cinese Poly Group e poi con CRBC per la realizzazione dell'intero progetto (previa conclusione di un accordo intergovernativo).

Oggetto gara	Tempistica gara	Autorità committente
Gara per la realizzazione di una parte del tracciato autostradale per l'aggiudicazione del primo segmento di lavori dell'autostrada (42 km tra Smokovac e Matasevo, di cui 24 km di ponti e gallerie)	Estate 2013	Ministro dei Trasporti

Collegamenti ferroviari.

L'ammodernamento dell'intero sistema ferroviario montenegrino è strettamente connesso con il definitivo decollo del porto a Bar. Il Porto di Bar è proprietario di 22 km di strada ferrata collegata direttamente con la linea Belgrado-Bar, spina dorsale del sistema ferroviario montenegrino. E' lunga 476 km: 175 in Montenegro e 301 in Serbia. Lungo tale asse ferroviario vengono trasportate le auto FIAT prodotte nello stabilimento di Kragujevac (150.000 l'anno a pieno regime).

Progetto Pilota Mezzogiorno - Balcani

- La società Italferr ha elaborato con l'Istitut CIP (la società di ingegneria delle Ferrovie serbe) lo studio tecnico/economico, finanziato dal Governo italiano con fondi FAS (poi IPA) nel quadro del "progetto

² La presentazione dettagliata del progetto relativo al Porto di Bar è pubblicata sul sito www.sistemapaese.esteri.it e sulla piattaforma Infomercatiesteri.it

pilota Mezzogiorno-Balcani", per l'ammodernamento di oltre 450 km di linea ferroviaria (opere civili e tecnologiche), di cui 290 in Serbia e 165 in Montenegro. Lo studio è statocompletato a fine 2010. Italferr ha effettuato anche lo studio per la messa in sicurezza della Belgrado-Bar e ha completato nel luglio del 2011 la progettazione esecutiva di alcuni interventi di ammodernamento di 150 km di linea ferroviaria tra Vrbnica (confine serbo) e Bar.

- Il Governo montenegrino ha stanziato 90 milioni di euro dai fondi IPA e ha negoziato prestiti dalla BERS e dalla BEI per il risanamento della tratta più importante Bar-Vrbnica.

- Per connessione di argomento, si segnala che nel dicembre del 2012, BERS ha concesso un prestito di 10 milioni di euro all'azienda statale "Zeljeznicka infrastruktura Crne Gore" (ferrovie statali montenegrine) per la ricostruzione della tratta Bar-Bijelo Polje.

Processo di privatizzazione del 62% del pacchetto azionario della società "Container Terminal and Cargo"

('Kontejnnerski Terminal i Generalni Tereti'):

Società specializzata nella gestione logistica, movimentazione, stoccaggio, confezione e misurazione delle merci in transito nello scalo marittimo. KTGT si estende su una superficie di 518.790 mq ovvero l'80% dell'area del porto di Bar (in zona franca), e ha la capacità di gestione del carico di due milioni di tonnellate. L'azienda possiede 14 gru a cavalletto (da 3t e 20t), gru da container da 40 t, carrelli elevatori, numerosi magazzini all'aperto e al coperto. La lunghezza della banchina operativa è di 330m con due ormeggi per navi portacontainer. La privatizzazione, che gode del sostegno finanziario della BERS, rientra nel più ampio progetto, perseguito da queste Autorità, di rilancio e sviluppo del porto di Bar, al fine di renderlo un hub marittimo per l'intera regione.

Il Governo montenegrino e la BERS hanno approvato la documentazione relativa al tender, che dovrebbe essere pubblicato a breve. Secondo quanto comunicato dal locale Ministero dei Trasporti, si sarebbero pre qualificate quattro aziende: la tedesca HHLA, la turca Global Ports, Portek di Singapore e l'indonesiana ICTFI. L'offerta tedesca sarebbe la più apprezzata.

I progetti di sviluppo e di investimento nel Porto di Bar, prevedono:

- **l'ampliamento delle capacità di gestione e immagazzinamento dei carichi liquidi:**

le Autorità locali prevedono di modificare il piano urbanistico del porto al fine di costruire nuove infrastrutture e bacini per una capacità complessiva di 250.000 metri cubi, bacini sotterranei con una capacità di mezzo milione di metri cubi, una galleria attraverso la collina di Volujica, nonché una nuova stazione di carico e scarico per vagoni e auto-articolati. L'importo totale dell'investimento è stimato in 500 milioni di euro.

- **la promozione di attività economico-commerciali all'interno della zona franca del porto.**

Per quanto riguarda la zona franca, la soc. "Luka Bar AD" è il solo operatore autorizzato, sia per la propria area portuale di competenza, sia per quella che appartiene alla KTGT. La superficie totale di siffatte aree all'interno della zona franca è di 130 ettari, con destinazione promiscua. Le autorità montenegrine intenderebbero promuovere l'insediamento di nuove attività e servizi portuali. Un'altra area di 8.5 ettari (cui se ne potrebbero aggiungere altri 10 per ora liberi) all'interno della zona franca, collocata nella parte nord-orientale del porto, è invece destinata ad ospitare un centro manifatturiero e commerciale.

PAESI BASSI

Quadro generale:

I Paesi Bassi hanno una spiccata tradizione di traffico nautico, sia marittimo che fluviale, ed hanno piani di sviluppo estesi per le strutture logistiche connesse.

Secondo l'Istituto Nazionale di Statistica olandese (CBS) ed il report "Monitor Portuale" (redatto annualmente dal Ministero delle Infrastrutture insieme all'Università di Rotterdam), il valore aggiunto dei porti marittimi olandesi sul PIL ammontava nel 2010 (ultimo dato disponibile) a 35,1 miliardi di euro (circa il 6% dell'intera economia olandese) e dava lavoro, direttamente ed attraverso l'indotto, a 267.931 persone.

I principali porti marittimi olandesi sono Rotterdam ed Amsterdam. Oltre ad essi, sono da citare anche le realtà della provincia della Zelanda a Sud e l'agglomerato del nord intorno a Groninga.

Per quanto riguarda la navigazione fluviale, nel 2012 i 389 porti fluviali olandesi hanno gestito, nel complesso, 334 milioni di tonnellate di merci e fornito lavoro a circa 66.000 dipendenti. I maggiori porti fluviali olandesi sono Utrecht e Cuijk (al confine con la Germania e punto di incontro tra il Reno e la Mosa).

Il porto di Rotterdam

E' quinto al mondo e primo in Europa per movimentazione merci. La gestione di questo porto è affidata alla società Havenbedrijf Rotterdam NV, di cui il 70% delle azioni è in mano al comune di Rotterdam, ed il 30% al Ministero delle Finanze. Il porto di Rotterdam gestisce annualmente circa 450 milioni di tonnellate di merci e fornisce, direttamente ed indirettamente, lavoro a circa 137.000 persone. Con il progetto Maasvlakte 2, iniziato nel 2008, la dimensione del porto è destinata ad aumentare di un quinto (circa 1.000 ettari in più) e sarà possibile l'accesso anche ad imbarcazioni di dimensione maggiore.

Progetti in corso:

- E' in corso l'ampliamento della capacità di stoccaggio, raffinazione e trasbordo di petrolio grezzo, al fine di migliorare la distribuzione di tale materia prima scaricata a Rotterdam ed indirizzata anche verso i vicini Belgio e Germania.
- E' previsto, inoltre, lo sviluppo di un terminal petrolifero, operativo dal 2016, di collegamento tra la città russa Primorsk, sul Mar Baltico, ed il porto olandese.

Nel settembre 2011 è stato inaugurato il primo terminal di gas naturale liquefatto (LNG).

Il porto di Amsterdam

La società di gestione, Havenbedrijf Amsterdam NV, ha come unico azionista il Comune di Amsterdam. Il porto di Amsterdam gestisce annualmente circa 93 milioni di tonnellate di merce e fornisce, direttamente e indirettamente, lavoro ad oltre 23.000 persone (Fonte: factsheet Havenbedrijf Amsterdam).

Progetti in corso: a febbraio 2013 è stata lanciata una prima serie di gare per la costruzione a Lelystad (nel polder del Flevoland) di un interporto multimodale (per il trasporto via acqua, ferrovia e strada). Tale progetto, denominato Flevokust', dovrebbe essere operativo dal 2015.

Opportunità settore infrastrutturale e dei servizi portuali dei Paesi Bassi:

Oggetto gara	Tempistica gara	Contatti gara
Costruzioni di una chiusa nel fiume Mosa nel porto di Maastricht, bandita dalla "Rijkswaterstaat Grote Projecten en Onderhoud" (Autorita' per la gestione delle acque, dipartimento Grandi Progetti e Manutenzione): http://aanbestedingskalender.nl/aankondigen/detail/239375-31033108-project-nieuwe-keersluis -(solo in olandese)	Gara aperta senza indicazione di scadenza	Per maggiori informazioni: Rijkswaterstaat Grote Projecten en Onderhoud (voorheen Dienst Infrastructuur) Griffioenlaan 2 3526 LA Utrecht PAESI BASSI All' attenzione: E.A.J. Balkenende Telefono: +31 612531207, E-mail: dienstinfrastructuur.aanbestedingen@rws.nl web: www.rijkswaterstaat.nl

POLONIA

Quadro generale:

In Polonia ci sono quattro porti marittimi internazionali che fanno parte della rete transeuropea di trasporto, Danzica, Gdynia, Stettino e Swinoujscie, e 57 piccoli porti, con un traffico totale pari a circa 60 milioni di tonnellate annue. I principali problemi di sviluppo dei porti polacchi consistono nella insufficiente profondità delle acque portuali, nella limitatezza delle banchine, nella scarsa capacità delle zone di carico e, più in generale, nell'inadeguatezza delle strutture portuali.

Non sono particolarmente sviluppati i porti turistici, ma sono presenti delle "marine" attrezzate per imbarcazioni da diporto sulla costa baltica, in corrispondenza delle maggiori località turistiche. Le società che gestiscono i porti sono pubbliche, a partecipazione dello Stato e delle istituzioni locali. Tuttavia, per favorire investimenti di capitali privati, le società portuali stanno analizzando possibili modelli di partnership pubblico-privato.

Strategie di sviluppo delle infrastrutture portuali polacche:

Il Ministero dei Trasporti polacco ha individuato **alcune strategie di sviluppo delle infrastrutture portuali che potranno essere attuate nell'arco temporale 2014-2020, grazie all'utilizzo dei fondi previsti dal Quadro Finanziario Multiennale dell'UE.** Al momento, sono in via di completamento i lavori a valere sulla precedente tranche di finanziamenti e nell'immediato non si prospettano nuovi tender. Bisognerà attendere le decisioni del Governo sulla ripartizione dei fondi UE.

Dal 2014 al 2020, i quattro porti principali beneficeranno degli investimenti maggiori che saranno soprattutto in termini adeguamento strutturale e di sviluppo del trasporto intermodale. In particolare, il porto di Swinoujscie verrà potenziato in connessione con il completamento del rigassificatore, come noto in corso di realizzazione da parte del Gruppo italiano Saipem-Techint.

PRINCIPATO DI MONACO

Opportunità nel settore delle infrastrutture portuali monegasche:

Lo scorso giugno, il Principe Alberto II ha annunciato la **ripresa del progetto di estensione della superficie terrestre del Principato verso il mare che era stato accantonato nel 2008.**

Il progetto prevede un'estensione di 5 ettari sia verso Est, con l'estensione del Quartiere Larvotto che verso Ovest, del Quartiere Fontvieille. Il Principato intende avvalersi di un partenariato pubblico/ privato: il consorzio scelto sarà incaricato della **concezione, realizzazione; finanziamento e viabilità delle infrastrutture nonché delle operazioni di promozione immobiliare.**

Dovrà ugualmente **assicurare la manutenzione e il rinnovamento delle infrastrutture per tutta la durata del contratto.** In contropartita il consorzio riceverà un'ampia parte dei nuovi diritti di edificazione sulle infrastrutture realizzate. Lo stato monegasco conserverà dei diritti di costruzione per la realizzazione di opere ed attrezzature pubbliche.

Si e' in attesa di un bando di gara da parte del governo monegasco.

REGNO UNITO

Quadro generale:

Il settore portuale del Regno Unito è il più grande d'Europa per quantità di merce movimentata. Tutte le strutture portuali sono indipendenti dal Governo, operano su basi commerciali e in larga parte senza sussidi pubblici; 15 dei maggiori 20 porti del Regno Unito sono interamente gestiti da privati.

La creazione di nuove strutture portuali ed il potenziamento delle strutture esistenti vengono determinate dalle esigenze del mercato, ma tali opere devono collocarsi all'interno di un piano generale definito dal Governo britannico. Per l'Inghilterra ed il Galles che nel 2010 hanno rappresentato il 95% del traffico marittimo del Regno Unito tali linee guida sono esposte nel “National Policy Statement for Ports”, pubblicato dal Department for Transport nel gennaio 2012.

Tutti i progetti di infrastrutture marittime superiori a determinate capacità, debbono anche essere approvati dalla Infrastructure Planning Commission (IPC).

Strategie di sviluppo delle infrastrutture portuali del Regno Unito:

Il National Policy Statement ritiene necessario potenziare la capacità portuale del Regno Unito con l'ampliamento delle esistenti strutture portuali e con la costruzione di nuove strutture.

A partire dal 2005, la IPC³ ha approvato numerosi progetti di ampliamento, già in fase di realizzazione e sta attualmente analizzando le richieste per la realizzazione dell' Able Marine Energy Park, nonché per la costruzione di due centrali energetiche a combustibile biologico presso il porto di Southampton e Port Blyth.

Dal marzo 2011, nel Regno Unito, tutti i contratti pubblici superiori alle 10 mila sterline - e tutte le gare di appalto per l'aggiudicazione di forniture e subforniture – sono pubblicizzate sul sito:

<http://www.contractsfinder.businesslink.gov.uk/>

³ <http://infrastructure.planningportal.gov.uk/>

ROMANIA

Quadro generale:

La Romania è attraversata da diversi corridoi paneuropei, alcuni dei quali facilitano la navigazione, via Danubio, all'interno dell'Europa. Il sistema di trasporto via nave include sia porti marittimi che fluviali e importanti vie di navigazione interna.

Il Porto di Costanza, gestito da una società interamente detenuta dallo Stato, è il principale porto del Paese e il più grande del Mar Nero. Offre un collegamento tra i Paesi dell'Europa occidentale e quelli centro orientali, facilitando il trasporto di materie prime provenienti dalla Federazione russa, dall'Asia centrale e della regione transcaucasica e accogliendo il traffico containerizzato proveniente dall'estremo oriente.

I Porti marittimi di Mangalia e Midia sul Mar Nero e quelli di Braila, Galati, Tulcea e Sulina, sul Danubio, quest'ultimi operanti sia come porti fluviali che marittimi, completano il quadro delle infrastrutture portuali del Paese.

Programma infrastrutturale finanziato dal Fondo Strutturale Europeo:

Il Fondo Strutturale Europeo ha finanziato, per il periodo 2007-2013, un programma operativo per le infrastrutture e i trasporti (POS T), **finalizzato a promuovere un sistema efficiente e sicuro dei trasporti** con l'obiettivo di innalzare gli standard ai livelli europei. Il budget totale stanziato per il POS Trasporti è stato di circa 5,69 mld. di euro, di cui 4,56 dal Fondo di Coesione e dal FESR e 1,13 di co-finanziamento nazionale.

Il programma ha previsto, fra l'altro, il finanziamento di interventi per l'ammodernamento dei porti fluviali e marittimi, il miglioramento della sicurezza del traffico per tutte le modalità di trasporto, la riduzione degli impatti negativi del trasporto sull'ambiente e lo sviluppo dell'infrastruttura navale lungo l'Asse Prioritario TEN-T 18 sul Danubio.

In particolare, per il settore portuale, **era stato orientativamente previsto il finanziamento di progetti per l'ammodernamento dell'infrastruttura del porto di Costanza attraverso la costruzione di un ponte stradale sopra il Canale Danubio-Mar Nero**; per l'accesso ferroviario nel porto e per l'estensione della diga a largo del Porto di Costanza, nonché per l'ammodernamento di tutti i porti danubiani.

Per quanto riguarda i progetti relativi al porto di Costanza finanziati dal POS T (2007 -2013), oltre alle gare in corso di valutazione, sono, invece, ancora da approvare due progetti di gara:

Oggetto gara	Valore Gara	Stato del Progetto
Modernizzazione delle infrastrutture del Porto di Costanza attraverso l'aumento del fondale del porto, dei canali e degli ancoraggi	valore di 36 milioni di euro	Attualmente allo studio da parte delle società di consulenza del Ministero Dei Trasporti romeno
Costruzione di un ponte stradale metallico sul canale di collegamento con il Danubio e di una rete stradale all'interno e all'esterno del Porto	valore di 36,2 milioni di euro	In attesa degli sviluppi relativi alla gara concernente il piano strategico "Master Plan " per il Porto di Costanza

Ulteriori opportunità potranno, inoltre, scaturire dall'implementazione della ADB Multiplatform (Adriatic - Danube - Black Sea Multimodal Platform) nell'ambito di un programma di cooperazione transnazionale per l'Europa del sud-est, al quale partecipano diversi Paesi della regione balcanica e dell'UE e molte imprese (di cui 9 italiane), avente come capofila la Regione Friuli Venezia Giulia.

SERBIA

Quadro generale e opportunità nel settore delle infrastrutture portuali serbe:

E' stata istituita nel 2010 l'**Agenzia dei porti di Serbia** per la gestione e l'ammodernamento dei porti fluviali, ancora non completamente operativa.

Il porto di Apatin, ai confini con la Croazia, sarà prossimamente oggetto di un bando di gara per l'effettuazione di grandi opere di miglioramento e allargamento delle infrastrutture.

Nell'ambito di una generale strategia di ammodernamento delle infrastrutture, grandi opere sono previste anche per il porto di Sremska Mitrovica (ad ovest di Belgrado) sul fiume Sava e a Smederevo (a sud-est di Belgrado) sul Danubio per riparazione ed ampliamento delle banchine della Zelezara Smederevo, società pubblica che ha da poco ripreso, seppur parzialmente, le attività di produzione di acciaio abbandonate dalla US Steel.

SLOVACCHIA

Quadro generale:

A Bratislava si sono tenuti di recente dei colloqui tra le Autorità locali competenti ed esperti dell'OCSE, mirati a valutare l'incremento del trasporto commerciale sui fiumi Danubio e Vah, e il conseguente necessario potenziamento delle infrastrutture e delle città portuali.

L'obiettivo principale del progetto danubiano, sostenuto dal Ministero dei Trasporto slovacco, è, pertanto, quello di identificare i benefici attuali e futuri per le regioni coinvolte, e di valutare lo stato e l'efficienza dei porti delle città interessate: Bratislava, Komarno e Sturovo (questi ultimi due situati nella regione di Nitra).

Alla riunione hanno partecipato rappresentanti di grandi industrie attive in Slovacchia: Volkswagen, Kia Motors, Continental Matador, la società chimica Duslo, Samsung, la petrolifera Slovnaft, la Metallurgica Zeleziarne Podbrezova, la logistica Kuehne e la società di spedizioni Gamota. Non risultano, al momento, gare in fase di avvio o già avviate.

SLOVENIA

Quadro generale:

Le opportunità e le prospettive di sviluppo degli investimenti nelle infrastrutture portuali in Slovenia, sono tutte relative al porto di Capodistria, il principale porto commerciale e industriale sloveno nonché uno dei maggiori porti dell'Adriatico settentrionale.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali di Capodistria:

	Descrizione progetto
Porto di Capodistria	<ul style="list-style-type: none">• A breve è previsto il bando per i lavori di approfondimento del canale navigabile nella prima piscina del porto (destinato al trasbordo merci/container) dai presenti 11,4 ai 15 metri di profondità. Si tratta di un investimento del valore complessivo di 15,7 milioni di Euro, di cui 13,3 milioni saranno finanziati dall'Unione europea (Fondo di Coesione).• prolungamento del primo molo per circa 100 metri (destinato principalmente al trasbordo merci – container)• l'allargamento del terminale passeggeri• costruzione del nuovo ingresso per l'accesso dei camion.• costruzione del terzo molo, che sarà però realizzato nel lungo periodo (dopo il 2013)

L'allargamento o la costituzione di una nuova zona economica presso il Porto è previsto nella lettera di intenti sottoscritta dal Sindaco di Capodistria, il Ministro per lo Sviluppo Economico e la Tecnologia e il Presidente del Porto di Capodistria a fine marzo 2013, in vista della promozione delle attività per lo sviluppo del porto.

Infine, si segnala che il progetto per la costruzione del **secondo binario Capodistria-Divaccia**, per il **valore di 1,3 miliardi di euro**, si è ancora in attesa delle necessarie autorizzazioni da parte di autorità ambientali e pertanto sarà realizzato, in parte a valere sui fondi europei, nell'ambito della prossima prospettiva finanziaria.

SPAGNA

Quadro generale:

Il sistema portuale spagnolo si compone di **28 Autorità Portuali che gestiscono, con ampia autonomia, un totale di 46 porti di interesse generale**. Questi enti agiscono sotto il coordinamento, controllo e supporto dell'ente competente pubblico, denominato **Puertos del Estrado**'.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha stanziato **784 milioni di Euro per il 2013, che rappresentano il totale degli investimenti infrastrutturali totali**.

La politica statale adottata per tale comparto risponde alla strategia del PITVI Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (2012-2024) presentato lo scorso autunno dal Ministero Lavori Pubblici. Tale piano illustra gli ingenti investimenti realizzati in passato sulla rete portuale spagnola che, al momento attuale, presenta un'elevata capacità. Pertanto, la strategia relativa ai nuovi interventi nel settore sarà improntata **ai principi dell'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti, all'avvio di una gestione a carattere imprenditoriale razionalizzazione degli investimenti sulla base di criteri di efficienza economica e sociale**.

In questo contesto, gli interventi relativi a nuove infrastrutture saranno prevalentemente indirizzati verso il miglioramento di situazioni specifiche e puntuali in ogni singolo porto ed i relativi investimenti saranno, di piccola e media portata.

Altro principio base riguarda la **programmazione degli investimenti nel sistema portuale, ispirata al principio dell'equilibrio di bilancio delle Autorità Portuali**. Le limitazioni, imposte a livello finanziario dal PITVI comporteranno un aumento della collaborazione pubblico-privata.

Movimentazione merci

Le Autorità sopra menzionate hanno fatturato nell'anno 2012, 1,03 miliardi di Euro, più del 4% al 2011 quando raggiunsero i 990,7 milioni di Euro.

Nello specifico i dati relativi alle merci transitate attraverso i porti del Paese sono i seguenti: 474,84 milioni di tonnellate di merci totali, che segnano una crescita del 3,9% rispetto al 2011. Negativi, invece, i dati relativi al traffico passeggeri con perdite di poco superiori all'1% rispetto Dall'analisi di questi dati emerge come il numero di imbarcazioni che hanno attraccato nei porti è in calo; si constata una diminuzione del 3%, dai 139.246 milioni del 2011 agli attuali 134.578.

Si tratta di una cifra irrisoria se confrontata con i finanziamenti concessi al settore ferroviario (6,04 miliardi pari al 50,7 % del totale), al settore stradale (3,16 miliardi-25%) e al settore aeroportuale miliardi-8,6%).

SVEZIA

Quadro generale:

I porti svedesi sono di proprietà privata o pubblica (dello Stato o più frequentemente di una municipalità, che all'uopo costituiscono un'apposita società a responsabilità limitata). In Svezia ci sono circa 50 porti commerciali e 20 porti industriali (che movimentano solo le merci di proprietà della società portuale). In ogni caso, le infrastrutture portuali, inclusi terreni e moli, sono generalmente di proprietà delle municipalità e i costi relativi alle stesse infrastrutture portuali a carico della municipalità sono finanziati da diritti amministrativi e non dal gettito fiscale.

Un elenco dei porti svedesi e' ricavabile dal sito web dell'Associazione dei porti svedesi⁴ Il gruppo Grimaldi e' l'unico proprietario del porto roll-on, roll-off di Wallhamn.

Secondo dati relativi al 2011 (fonte: Associazione dei porti svedesi), attraverso i porti svedesi sono state movimentate 141 milioni di tonnellate di merci, 1,5 milioni di TEU container, 2,7 milioni di carichi su ruote, 959.951 autoveicoli, 83 milioni di tonnellate di rinfuse, 33,5 milioni di tonnellate di petrolio, 14,7 milioni di tonnellate di legname, 29 milioni di passeggeri.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali svedesi:

Porto di Stoccolma

Le principali opportunità sono relative al Gruppo "Porti di Stoccolma", l'Autorità che comprende i porti di Stoccolma (tra i quali i più importanti sono Stadsgarden, Friham

Oggetto gara	Stato del Progetto
modernizzazione ed espansione porto di Kapellskar , uno dei maggiori porti Ro-Ro svedesi è anche un porto turistico (1 milione di passeggeri l'anno).	Il progetto è iniziato da tempo e necessita della ratifica da parte della municipalità dell'autorizzazione ai lavori, che avranno una durata di circa due anni e mezzo.
costruzione del Porto di Stockholm Norvik Ro-Ro e container	I lavori dovrebbero iniziare nel 2014, dopo la finalizzazione dei permessi e delle condizioni da parte della 'Land and Environmental Court' svedese

Porto di Gothenburg:

Il più grande porto scandinavo (nel 2011: 900,000 containers, TEU, 534,000 ro/ro, 1,7 milioni di passeggeri, 42 milioni di tonnellate di merci, 22,2 milioni di tonnellate di petrolio) attraverso il quale transita il 30% del commercio estero svedese. Il Porto è gestito dalla **Gothenburg Port Authority**, proprietaria dell'area e delle infrastrutture portuali, e da alcune società internazionali, per la gestione delle operazioni.

I progetti previsti⁵ riguardano, oltre a interventi di manutenzione (nuovi ormeggi, riparazioni, espansione delle aree per container per accogliere navi più grandi, estensione di oleodotti):

- Aree logistiche: 'Arendal' (un lotto), 'Tankgatan' (250 mila mq di spazio logistico), 'Halvorsng' (400 mila mq; i lavori inizieranno nel 2013), 'Logistics Centre' (565 mila mq, i lavori sono collegati alla fabbrica Volvo);

⁴ <http://www.transportgruppen.se/In-English/Association-ports-of-Sweden/Lista-medlemmar-A-01/>

⁵ Pubblicati sul sito <http://www.portofgothenburg.com/About-the-port/Development-projects/>

- nuova area portuale 'Arendal';
- successivamente sviluppo dell'area 'Risholmen' attualmente utilizzata per magazzinaggio di container vuoti e terminal per ghiaia.

Il porto di Gothenburg offrirà bunker di LNG come carburante alternativo al diesel.

LNG e biogas:	Descrizione Progetto
	Fornitura del progetto-biogas 'GoBiGas' con materie prime in forma di trucioli di legno
	realizzazione di un nuovo molo per espandere la capacità di banchina all'interno del porto di energia, dopo che il progetto 'GoBiGas' sarà entrato nella fase di produzione su larga scala (tra alcuni anni).
	Terminal per LNG (Gas Naturale Liquefatto): pianificazione in fase avanzata da parte di 'Goeteborg Energi' e Porto di Gothenburg. La conclusione dei lavori è prevista il 2015 quando saranno in vigore limiti più stringenti del tenore di zolfo dei carburanti navali.

Porto di Copenaghen - Malmoe

E' in fase di progettazione la **costruzione di tre terminal e il 'Malm Northern Harbour Business Park'**, che dovrebbe essere completato entro il 2020. Occupa una superficie di 900 mila mq e ospiterà gli uffici di società con sede nella città. Il progetto prevede il parallelo aumento della capacità del porto con la realizzazione di nuovi terminal per traghetti, moli e collegamenti ferroviari per il trasporto intermodale. E' stato pianificato anche l'ammodernamento delle infrastrutture dell'area al fine di ottimizzare il flusso di traffico tra i terminal, il porto e le sedi delle varie imprese presenti nel Business Park.

UCRAINA

Quadro generale:

L'Ucraina dispone di 18 porti marittimi commerciali e di 12 porti fluviali, dislocati sulle coste del Mar Nero, del Mare di Azov e sui fiumi Danubio, Yuzhniy Bug e Dnipro. I porti sono inquadrati nell'Amministrazione del Ministero delle Infrastrutture e, per la maggior parte, sono di proprietà statale. Tuttavia, il settore portuale è interessato da una profonda riorganizzazione, **avviata con la legge 'Sui porti marittimi dell'Ucraina', che dovrebbe entrare in vigore il prossimo giugno**. Sulla base di tale normativa, la pianificazione del settore portuale dovrà includere un piano di sviluppo a breve termine (per 5 anni), un piano di sviluppo a medio termine (per 10 anni) ed un piano di sviluppo a lungo termine (per 25 anni). Inoltre, verrà creata una Agenzia pubblica alla quale verrà affidata l'amministrazione dei porti marittimi ucraini ed una Commissione incaricata di coordinare le attività di ammodernamento e sviluppo delle strutture portuali marittime e fluviali del Paese.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali ucraini:

Per quanto riguarda le opportunità concrete che potrebbero presentarsi in prospettiva nella progettazione, costruzione e gestione di servizi, esse appaiono al momento incerte e condizionate dagli esiti del citato processo di riorganizzazione in corso.

Il settore portuale ucraino avrebbe bisogno nel medio periodo di almeno 25 miliardi di grivne (circa 2.34 miliardi di euro) per interventi di ammodernamento ed ampliamento.

Considerata la nota carenza di fondi pubblici e di investitori privati nazionali (che qui affligge non solamente il settore portuale), la partecipazione ad un pacchetto di filiera di soggetti pubblici e privati italiani dotati di disponibilità finanziarie adeguate appare al momento 'conditio sine qua non' per favorire la creazione di opportunità concrete per le nostre aziende nella costruzione e/o nell'ammodernamento di porti marittimi e fluviali ucraini.

Mediterraneo & Medio Oriente

PAESE	pag.
ALGERIA	33
ARABIA SAUDITA	34
EGITTO	36
EMIRATI ARABI UNITI	37
GIORDANIA	39
IRAQ <i>focus</i>	41
ISRAELE	43
KUWAIT	45
LIBANO	47
LIBIA	48
MAROCCO <i>focus</i>	49
OMAN <i>focus</i>	52
PAKISTAN	54
TURCHIA <i>focus</i>	55

ALGERIA

Opportunità nel settore delle infrastrutture portuali algerine:

L'Algeria ha pianificato due importanti interventi per il 2013 nel settore portuale: **l'ampliamento del porto di Orano e la costruzione di un nuovo porto commerciale a ovest di Algeri.**

Oggetto gara	Tempistica gara
Ampliamento del terminal container del Porto di Orano : costruzione di un nuovo terminal container, in grado di ormeggiare navi di lunghezza fino a 300 metri e a pescaggio profondo. L'ampliamento riguarda un'area di 15 ettari. Gli studi tecnici sono stati completati nel 2007	La gara è stata lanciata recentemente e il termine ultimo fissato per la presentazione delle offerte è il 6 luglio 2013.
Costruzione di un grande porto commerciale nella zona ad ovest di Algeri , che dovrebbe decongestionare il porto della capitale.	Gli studi preliminari sarebbero attualmente in corso e la gara dovrebbe essere bandita nel 2013.

ARABIA SAUDITA

Quadro generale:

L'Arabia Saudita ha sperimentato negli anni passati difficoltà derivanti dalla mancanza di infrastrutture portuali adeguate rispetto ad un incremento dei traffici in costante aumento, sia per il trasporto di materie prime sia per quello dei beni di consumo. Grazie ai cospicui investimenti nel settore infrastrutturale varati degli ultimi anni, l'espansione portuale è ora uno degli obiettivi strategici nel piano di sviluppo saudita.

Il programma dell'Arabia Saudita per lo sviluppo portuale prevede, infatti, una spesa di 914 miliardi di dollari. Nel corso del 2012 i porti sauditi hanno assistito quindi ad un boom di progetti di espansione: il volume di lavori realizzati per porti marittimi e terrestri è aumentato di 4 miliardi di reali sauditi. **La Saudi Ports Authority ha firmato soltanto nel 2012 contratti per 1,6 miliardi di reali sauditi per progetti di costruzione e sviluppo con tecnologie avanzate per i porti del Regno. L'autorità portuale è inoltre impegnata ad espandere la "national container capacity" da circa 9 milioni di TEU (equivalenti a 20 piedi) nel 2011, a più di 15 milioni di TEU entro il 2015.**

Già da diversi anni, il settore delle infrastrutture portuali offre numerose opportunità di investimento al settore privato, come l'utilizzo di terminali per i container e dei bacini di carenaggio, la costruzione di navi, chiatte e piattaforme marine, la fabbricazione di barche da pesca e da diporto oltre ad una serie di servizi collegati e di supporto quali centri commerciali, ristoranti, uffici postali e servizi turistici.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali sauditi:

Jedda Islamic Port

è il principale porto commerciale del paese per i flussi di importazioni e per le esportazioni non petrolifere. Il JIP ha gestito nel 2011 un volume superiore ai 4 milioni di TEU, rispetto ai 3,8 milioni del 2010. Entro il 2015 è prevista la gestione di 5 milioni di TEU.

L'amministrazione del JIP sta attualmente conducendo uno studio per l'ampliamento delle capacità operative, sia attraverso la costruzione di una nuova banchina per i container nella parte sud-occidentale del porto, sia per ampliare le banchine già esistenti.

Sono previsti inoltre numerosi altri progetti tra i quali: la ristrutturazione e l'ammodernamento della rete elettrica esistente, la creazione di un garage di 4 piani con una superficie di 80.000 metri quadrati per piano e una capacità di oltre 17.000 auto, la creazione di un nuovo sistema di drenaggio delle acque piovane oltre all'ammodernamento delle linee di approvvigionamento idrico, la costruzione di nuovi edifici amministrativi (tra cui una sede del Dipartimento della Marina Militare, dotata delle ultime tecnologie di comunicazione indispensabili per la gestione del traffico marittimo nel porto), nuovi sistemi di sicurezza tra i quali l'istituzione di barriere elettroniche, la fornitura di impianti, di autobus passeggeri, rimorchi e carrelli traino.

Dammam

sulla costa orientale è il secondo più grande porto merci dell'Arabia Saudita. Il suo terminal esistente, della cui concessione è titolare la Hong Kong Hutchison Ports, ha gestito nel 2011 un volume pari a quasi 1,5 milioni di TEU (1,33 milioni nel 2010). I piani di ampliamento puntano a raddoppiare la sua capacità fino ad arrivare a circa 3 milioni di TEU. Nel 2011 la PSA (Port Authority of Singapore) si è aggiudicata la concessione per la costruzione di un secondo terminal. PSA ha stretto una partnership con il Fondo di Investimenti pubblici per costruire e gestire Saudi Global Ports, il secondo porto merci di Dammam, che gestirà 1,8 milioni di TEU all'anno. La prima fase dei lavori inizierà nel 2014.

In questo quadro, a ottobre 2011 è stata approvata la costruzione di un ponte ferroviario terrestre per il trasporto di merci e passeggeri per un valore di 7 miliardi di dollari interamente gestito dal Fondo

Investimenti pubblici che collegherà, a partire dal 2015, le coste da est a ovest del paese passando da Riad. La prima fase prevede il trasporto di 700.000 containers all'anno tra Dammam, Riad e Jeddah. Sempre sulla costa orientale, a 80 km dalla città industriale di Jubail, la città industriale di Ras al-Khair è situata in una posizione favorevole come punto di esportazione per la bauxite proveniente dalle miniere del nord del regno. In questa regione sono previsti 80 progetti industriali, tra cui una fonderia del valore di 4 miliardi di dollari di proprietà della Società Saudi Arabian Mining (Maaden) e della statunitense Alcoa. Per sostenere tali progetti il Regno ha previsto la costruzione di un porto suddiviso in tre parti; la prima destinata ai cargo solidi, la seconda a quelli liquidi e la terza per merci varie.

Il Porto di King Fahd di Jubail

La Saudi Basic Industries Corporation (SABIC) ha aggiudicato alla China National Chemical Engineering Corporation, per un costo di 400 milioni di dollari, un contratto per la costruzione di un nuovo molo che è stato inaugurato a febbraio 2011, presso il porto industriale King Fahd di Jubail, siglando una partnership con il gruppo saudita Rafid. Ras al-Khair ha ospitato la sua prima nave nel mese di febbraio 2011.

La prima fase del progetto prevede, oltre alla costruzione di un secondo terminal per i container, anche la costruzione di 40 serbatoi di stoccaggio per i prodotti chimici; lo stesso progetto prevede la costruzione di banchine deposito per la movimentazione.

Il porto King Fahd è uno dei più grandi al mondo in quanto gestisce il 90% delle esportazioni di prodotti petrolchimici e petroliferi raffinati, oltre all'importazione di materie prime e all'esportazione di prodotti finiti.

Porto industriale di Yanbu

Saudi Aramco ha recentemente avviato le prequalifiche per la ristrutturazione della struttura del serbatoio per il petrolio greggio di Al-Muajjiz presso il Porto industriale di Yanbu, sulla costa del Mar Rosso. Il complesso dei lavori, il cui totale potrebbe toccare i 200 milioni di dollari, sarà reso noto solo al momento delle offerte, nel secondo semestre 2013. Secondo la società, il porto dispone attualmente di tre banchine, ognuna con una capacità di carico massima di 135.000 barili all'ora. Muajjiz è uno dei quattro terminali del Porto industriale di Yanbu che gestisce l'importazione e l'esportazione di idrocarburi. Gli altri tre sono il terminal per il petrolio greggio, il terminal per il gas e quello per la raffineria.

Il Seaport rientra tra i sei progetti che compongono i 55 milioni mq del megaprogetto King Abdullah Economic City, nei pressi di Jeddah. Sulla costa del Mar Rosso, con una superficie di 14 milioni di mq, sarà il più grande della regione. Grazie alla vicinanza con Mecca e Medina, avrà una banchina esclusivamente riservata all'Hajj, in grado di ricevere più di 500.000 pellegrini. La prima fase del progetto prevede, oltre al porto, anche centri medici e strutture associate.

Tra i piani di sviluppo programmati dalla Saudi Ports Authority ci sono **progetti minori** che non riguardano la costruzione di nuovi porti ma che prevedono comunque la costruzione di infrastrutture quali: un impianto generatore di energia per il porto King Abdul Aziz di Dammam per aumentare capacità da 50 mw a 120 mw, una banchina al porto di Dhuba, due moli container nel porto industriale King Fahd a Yanbu, un molo per i passeggeri e servizi al porto di Yambu, oltre ad un enorme parcheggio multipiano presso il porto islamico di Jeddah.

EGITTO

Quadro generale:

La congiuntura macroeconomica dell'Egitto continua inesorabilmente a manifestare inequivocabili segnali di peggioramento, facendo emergere un chiaro deterioramento di tutti gli indicatori dell'economia, dall'incremento dei deficit della finanza pubblica e della bilancia dei pagamenti, alla svalutazione della moneta locale, all'aumento dell'inflazione, al drastico calo della produzione e dell'afflusso degli IDE.

Tale trend negativo si è ripercosso negativamente anche sui progetti di 'upgrading' delle infrastrutture del Paese.

Come per altri settori infrastrutturali, sono stati predisposti piani di sviluppo settoriali che però sono soggetti a 'pause di riflessione' in attesa di una ripresa economica (al momento non prevedibile) che renda disponibili le risorse finanziarie necessarie per attuarli.⁶

Le autorità egiziane attribuiscono un'importanza 'strategica' per lo sviluppo del Paese alle infrastrutture portuali; **per quasi la totalità dei porti egiziani, sia quelli sul Mediterraneo (Alessandria, Port Said, Damietta e Marsa Matruh) che quelli sul Mar Rosso (principalmente Suez, Sokna, Hurgada, ma anche gli altri minori), sono stati elaborati puntuali piani per l'ammodernamento delle strutture e dei servizi e una maggiore interazione logistica.**

Il porto di Alessandria

principale porto commerciale egiziano che si affaccia sul Mar Mediterraneo, dal quale passano i tre quarti delle esportazioni e delle importazioni egiziane, presenta, in prospettiva futura, le migliori opportunità di intervento. Il piano di sviluppo relativo al porto di Alessandria, oltre a ampliamenti e sviluppo delle strutture già operanti, annovera la costruzione di un multi-purpose terminal in grado di accogliere navi porta-container e cargo. Si segnala il forte interesse dei porti italiani a riattivare il collegamento marittimo tra Italia ed Egitto.

El Dekheila Port.

Naturale estensione del Porto di Alessandria, da cui dista soltanto alcuni chilometri, è il porto egiziano dove transitano i grandi cargo che trasportano carbone, materiali ferrosi, cemento, materie prime destinate alle industrie dell'entroterra. Nei programmi di sviluppo del porto di El Dekheila e' prevista la costruzione di un Container Terminal, di banchine e attrezzature portuali per il trasporto e la movimentazione delle materie prime.

⁶ Come linea guida delle prospettive future del settore portuale egiziano si pubblica il rapporto 'Opportunities in maritime transport sector' sul sito www.sistemapaese.esteri.it e sulla piattaforma Infomercatiesteri.it

EMIRATI ARABI UNITI

Quadro generale:

Il settore dei trasporti marittimi è in forte espansione negli EAU e nei principali scali portuali del Paese, Dubai, Abu Dhabi e Sharjah, sono in corso di realizzazione o sono stati annunciati importanti progetti di ampliamento e potenziamento.

Il traffico mercantile e passeggeri nei porti emiratini è costantemente cresciuto negli ultimi anni, con aperture di nuove rotte e intensificazioni delle frequenze di crociera sulle linee più importanti, confermando gli EAU come uno dei maggiori poli mondiali di movimentazione merci, traffico turistico e d'affari ed un efficiente snodo di transito.

Dubai: Jebel Ali

Quello di Jebel Ali è il più grande porto artificiale del mondo e il più grande porto per container, considerando l'area geografica, tra Rotterdam e Singapore. Jebel Ali è attrezzato per soddisfare le esigenze di trasporto a livello locale e internazionale. Possiede una struttura tecnologicamente avanzata, con attrezzature all'avanguardia, tra cui la gru più grande del mondo, in grado di sollevare quattro container da 20 piedi o due container da 40 piedi simultaneamente, con una capacità totale di 80 tonnellate, il doppio di quella delle gru tradizionali, consentendo al porto di soddisfare la nuova generazione di mega-navi (14.000 + TUE).

Interventi previsti: Il porto di Jebel Ali ha gestito 13,3 milioni di TEU nel 2012; la **capacità aggiuntiva comprende 1 milione di TEU per l'impianto esistente a Jebel Ali Port e lo sviluppo di un nuovo terminal 4 per milioni di TEU, con una capacità di gestione totale di 19 milioni di TEU entro il 2014.**

Questi miglioramenti consentiranno al porto di soddisfare la nuova generazione di mega-navi (14.000 + TUE).

Un vantaggio significativo per il porto di Jebel Ali è la sua posizione all'interno della Jebel Ali Free Zone.

Abu Dhabi: Khalifa Port

Khalifa Port, la principale porta di accesso di Abu Dhabi, è stato ufficialmente inaugurato il 12 dicembre 2012. Gestisce tutto il traffico di container della città avendo preso il 100% TUE del traffico di transizione da Mina Zayed alla fine del 2012. Khalifa Port è il primo terminal container semi-automatico nella regione, l'unico per 5000 chilometri.

Il Porto è fondamentale per il megaprogetto dell' ADPC che prevede la Khalifa Industrial Zone Abu Dhabi (Kizad), la cui area A è costituita di 51 chilometri quadrati. Khalifa Port offre un accesso diretto a tutte le imprese che si insediano in Kizad. Il megaprogetto creerà più di 100.000 posti di lavoro, contribuendo al 15% del PIL non petrolifero dell' Emirato entro il 2030.

Con l'inizio delle operazioni commerciali in unico terminal container semi-automatico al Khalifa Port, lo scorso 1° settembre, Abu Dhabi ha visto ultimamente un traffico cargo da record.

Progettato con un muro di banchina di quattro chilometri, Khalifa Port dispone delle più moderne tecnologie ed è in grado di accogliere le più grandi navi container. La capacità annuale iniziale della prima fase del porto è di 2,5 milioni di TEU di traffico di container e di 12 milioni di tonnellate di merci varie. Attraverso una fase di sviluppo graduale, il porto è destinato a crescere fino ad arrivare ad una capacità di 15 milioni di traffico container del TUE e 35 milioni di tonnellate di merci varie per il 2030.

Sharjah: Al Hamriah

Mina Al Hamriah svolge un ruolo chiave nel facilitare i movimenti merci non containerizzate tra Dubai e i Paesi del Golfo, dell'Asia meridionale e dell'Africa orientale. Si compone di 14 attracchi che sono

attualmente in fase di modernizzazione per creare una più avanzata struttura per il trasporto delle merci. Mina Al Hamriya è gestito da DP World sotto il co-brand di Emirates Ports Company.

Questo porto che al momento è in fase di espansione per l'aumento della banchina commerciale. I piani di modernizzazione includono l'estensione delle banchine per accogliere navi più grandi, ampliando il cortile utilizzato per il mantenimento dei tradizionali dhow in legno e riqualificando il molo dei pescatori e la costruzione di un centro per i pescatori. Questa espansione è volta a rafforzare la capacità tradizionale di Mina Al Hamriya e sfruttare la posizione strategica del porto, nel centro di Dubai.

Anche lo sviluppo del molo dei pescatori avrà un nuovo pontile lungo 1.650 metri con una capacità di attracco di 225 imbarcazioni da pesca, così come una speciale marina di 300 metri per dhow tradizionali.

Il progetto prevede inoltre l'ampliamento delle banchine esistenti e il potenziamento di tutte le strutture.

GIORDANIA

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali giordani:

Le opportunità nel settore sono connesse all'ampliamento, dalla ristrutturazione e allo sviluppo delle infrastrutture nella zona costiera di Aqaba, unico accesso al mare della Giordania; la società responsabile dei progetti di sviluppo nella zona di Aqaba e braccio operativo della competente Autorità della Zona Economica Speciale di Aqaba (ASEZA) è l'Aqaba Development Corporation (ADC).

Costruzione del Nuovo Porto di Aqaba (Aqaba New Port Project):

Si tratta di un "Mega Progetto", dal valore di circa 300 milioni di dollari, per la costruzione di un nuovo porto per le operazioni di "general cargo", Ro-Ro e "grain terminal", nella parte più a Sud della costa giordana, vicino alla frontiera saudita.

Dopo un tentativo di tender internazionale non andato a buon fine l'ADC ha deciso di finanziare direttamente il progetto.

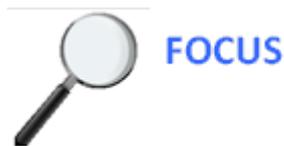
L'intera opera di costruzione è stata divisa in tre pacchetti:

- **i lavori della marina**, per un importo di 68,5 milioni di dinari giordani (JOD, pari a circa 75 milioni di euro): la società olandese aggiudicataria ha raggiunto circa il 50% dello stato di avanzamento lavori e ne prevede il completamento entro fine anno;
- **il "Grain Terminal Construction Contract"** (del valore di 48,5 milioni di JOD): il tender, relativo alla costruzione del terminal e dei silos per il grano, è già stato aggiudicato ad una società emiratina in JV con un partner locale;
- **i lavori infrastrutturali e i magazzini** (del valore di 30 milioni di JOD), per i quali è stata pubblicata una "EoI" destinata solo a "contractors" locali;

Opportunità attuali

Progetto	Note	Ammontare finanziamento
Contratto di consulenza a beneficio del futuro operatore del porto, che includerà attività di ristrutturazione aziendale e di "capacity building";		50 milioni di JOD (dinari giordani)
Contratto di fornitura delle attrezzature necessarie alle operazioni portuali ("equipments")		10-15 milioni di JOD
Due nuovi terminal per Liquidi Miscelanei e Prodotti Industriali: si tratta della possibile realizzazione di ulteriori due terminal, a nord del porto dei fosfati (progetto già affidato di costruzione di un porto specificamente destinato all'export dei fosfati): <ul style="list-style-type: none"> • per il primo, destinato all'attività di import/export di prodotti liquidi vari (Miscellaneous Liquid Terminal), sono in corso negoziati con un potenziale gruppo di 6 aziende del settore (che potrebbero 	Entrambi i terminal, una volta messi in piedi gli accordi di BOT, potranno offrire interessanti opportunità attraverso i tender che saranno pubblicati probabilmente dai partner privati dei progetti.	

<p>costituire un unico partner), su uno schema di Bot (Build Operate and Transfer) che prevede una concessione di 25 anni;</p> <ul style="list-style-type: none"> • per il secondo terminal destinato ai prodotti industriali, si applicherebbe lo stesso schema del primo; 		
<p>Offshore terminal per LNG: costruzione di un terminal offshore; si tratta di una nave fissa, posizionata a largo della costa, in cui effettuare la rigassificazione del gas LNG (liquid natural gas, destinato ad alimentare le centrali elettriche del paese), da connettere poi alla stessa "pipeline" attraverso cui passano le forniture di gas egiziano. Il tender relativo alla realizzazione delle infrastrutture per la connessione alla pipeline e' gestito direttamente dall'adc, che avra' bisogno anche della fornitura di mini imbarcazioni</p>	<p>Soluzione a breve-medio termine su cui le autorità del regno puntano per dare una prima risposta al problema dell'approvvigionamento energetico. Per entrambi i terminal per le imprese italiane si prospetta anche l'opportunità di svolgere l'attività di operatore.</p>	
<p>Costruzione dell'infrastruttura per l'importazione di LPG (liquid petrol gas), che verrebbe stoccato, per poi essere trasportato nel paese via strada e destinato all'uso domestico.</p>	<p>L'infrastruttura sarebbe gestita dall'Aqaba Port Marine Service Company (APMSeCo, di cui l'ADC e' azionaria al 40%). Per entrambi i terminal per le imprese italiane si prospetta anche l'opportunità di svolgere l'attività di operatore.</p>	<p>Si prevede un costo contenuto di circa 20 milioni di JOD</p>



IRAQ

Quadro generale:

L'Iraq ha cinque porti principali: il primo è situato nella provincia meridionale di Bassora, al confine con il Kuwait, **nella città' di Umm Qasr**, da cui prende il nome. Il secondo, a circa 80 km da Bassora, e' **il Khor al Zubair**, fondato nel 1974. Il terzo, a sud est di Bassora, e' il porto **Abu Flous**, mentre **il quarto e' il porto Al Maaqal**, costruito nel 1919 dai Britannici, consegnato agli Iracheni nel 1936 e ritornato operativo dopo un periodo di chiusura nel 2008. **Il quinto e' il porto di Al Faw**, anch'esso nella provincia di Bassora, fino a qualche anno fa un porto di piccole dimensioni destinato prevalentemente al transito di petrolio e oggi **oggetto del piu' ambizioso progetto di costruzione e riabilitazione del Governo iracheno**.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali iracheni:

Il Porto di Al Faw

Il porto avrebbe potuto essere realizzato dal consorzio italiano IECAF, costituito all'uopo. Le attività di quest'ultimo, tuttavia, non sono decollate, e nel consorzio sono ormai rimaste solo le società di ingegneria. E' invece rimasta di matrice italiana la progettazione della banchina provvisoria, opera preliminare, necessaria all'avvio dei lavori di costruzione del porto vero e proprio, e la progettazione del frangiflutti est, entrambi ad opera della Technital.

Da incontri avuti con il Ministro dei Trasporti iracheno e con altri esponenti del Governo, è risultato chiaro che gli Iracheni hanno una particolare predilezione per le imprese italiane e hanno registrato con rammarico il progressivo disinteresse di IECAF nei confronti del progetto di Al Faw. Lo scioglimento del consorzio può tuttavia essere considerato come un'opportunità per altre imprese italiane, o per le stesse a suo tempo presenti nel consorzio, per partecipare alla gara singolarmente, ovvero in joint venture con altre imprese.

Oggetto gara	Ente appaltante	Tempistica gara	Valore gara
gara internazionale per la realizzazione del frangiflutti ovest – sempre sulla base di un progetto Technital	Ministero dei Trasporti (MoT)	entro settembre 2013.	700 milioni di Euro.
opere marittime del porto (dragaggi, piazzali, banchine, e opere di base a terra)	MoT	Il MOT prevede di appaltare entro il 2014	3,2 miliardi di Euro

Il problema dell'insufficienza degli stanziamenti per Al Faw e' infatti alla base della decisione del MoT di scorporare la grande opera in piu' pacchetti economicamente meno impegnativi (una gara per la banchina provvisoria, una gara per il frangiflutti ovest, almeno altre tre gare per le parti rimanenti). **Il MoT intenderebbe in ogni caso far fronte alle spese solo con risorse proprie.**

L'importanza strategica e commerciale del porto di Al Faw per l'Iraq e' massima. Una volta realizzato, infatti, potrà diventare un hub commerciale di primo piano per tutta la regione e attorno ad esso si potrà sviluppare economicamente anche l'area retrostante. Centinaia di chilometri quadrati che vedranno sorgere uffici, abitazioni, centri commerciali. Tutta questa superficie, al momento inutilizzata,

dovrà essere oggetto di pianificazione urbana e, anche per questi aspetti, è verosimile che il Governo iracheno voglia bandire gare internazionali.

Dato il coinvolgimento di una società italiana nei lavori di progettazione del porto, **il MoT ha peraltro manifestato l'interesse ad utilizzare la linea di credito d'aiuto messa a disposizione nell'ambito del Trattato bilaterale di amicizia, partenariato e cooperazione e gestito dalla DGCS, sia per acquisto di materiali Made in Italy che per la realizzazione di un sistema di sorveglianza e controllo della navigazione (VTS Vessel Traffic System).**

Tale progetto riveste agli occhi degli Iracheni particolare importanza dato che i vicini Kuwaitiani stanno progettando un sistema analogo e, se l'Iraq non si dota del proprio, il traffico marittimo nell'area (che, tra il porto di Al Faw, il porto Mubarak e il porto Um Qasr, si aggirerà oltre gli 80 mila passaggi di navi all'anno) sarà di fatto gestito dal Kuwait.

ISRAELE

Quadro generale:

L'industria israeliana delle infrastrutture portuali e' stata oggetto di una complessa riforma negli ultimi sei anni. Dal punto di vista istituzionale, nel 2005 lo Stato decise di abolire l'Israel Ports Authority - l'Ente con il compito di gestire, sviluppare e operare i tre maggiori porti commerciali israeliani di Haifa, Ashdod ed Eilat - e sostituirlo con quattro societa' a partecipazione statale:

- Israel Ports Development & Assets Company;
- Haifa Port Company;
- Ashdod Port Company;
- Eilat Port Company;

L'efficacia e l'economicita' del funzionamento dei porti israeliani e' spesso oggetto di forti dibattiti e tensioni nel Paese con critiche spesso legate a quella che viene da alcuni giudicata l'eccessiva sindacalizzazione degli operatori portuali. Uno degli obbiettivi dell'attuale Ministro dell'Economia Bennett e' proprio l'attuazione di una riforma volta a favorire la maggiore efficienza e trasparenza dei porti israeliani.

L' Israel Ports Development & Assets Company Ltd. (IPC) Ltd.

L' Israel Ports Development & Assets Company Ltd. (IPC) Ltd. e' incaricato dello sviluppo dei tre porti di cui sopra e quindi dell'individuazione e approntamento delle infrastrutture necessarie agli stessi per gestire con efficienza e competitivita' il commercio marittimo internazionale. La societa' opera in pratica quale "proprietario" del patrimonio statale relativo ai porti.

I porti marittimi sopracitati gestiscono il 98% del traffico di merci in entrata ed in uscita. Nonostante la crisi economica mondiale, l'economia israeliana rimane solida e continua a far registrare una crescita, facendone avvantaggiare il traffico portuale. Si stima che il traffico di container possa aumentare dai 2,3 attuali ai 6 milioni di TEU (ISO:twenty-foot equivalent unit) nel 2030. Alla luce di tali stime, lo sviluppo delle infrastrutture portuali rappresenta una sfida notevole per l' IPC che ha predisposto un master plan strategico di lungo termine (50 anni), articolato in fasi di medio e breve periodo, tale da rappresentare la cornice in cui realizzare quegli obiettivi primari richiesti dalla riforma portuale, coinvolgendone il settore privato.

Haifa Port Company

L' Haifa Port Company e' responsabile per la maggior parte delle operazioni di cargo nell'omonimo porto, stabilito fin dal 1933. Situato sul Mediterraneo, a 90 km a nord di Tel Aviv, gode di circa 6.700 metri di coste con una profondita' massima di 15,5m. L' Haifa Port Company ha gestito circa 16 milioni di tonnellate di cargo nel corso del 2011 (ultimi dati ufficiali qui disponibili), inclusi 1,24 milioni di TEU per traffico container.

Il porto di Haifa ha anche di un terminal per passeggeri per la gestione del traffico crocieristico.

Sullo sfondo permane la speranza di un'ulteriore crescita del porto principale di questo Paese inizialmente sorto sotto mandato britannico come sbocco per tutto il Medio Oriente (basti pensare che e' servito e in una prospettiva ideale potrebbe servire nuovamente un bacino che si spinge fino all'Iraq) e che viene visto come elemento importante per lo sviluppo della pace nella regione e per lo sviluppo economico di tutto il Medio Oriente.

Ashdod Port Company

L' Ashdod Port Company e' responsabile per la maggior parte delle operazioni di cargo nell'omonimo porto, situato sul Mediterraneo, a 40 km a sud di Tel Aviv e stabilito nel 1965. Nel corso del 2011 l' Ashdod Port Company ha gestito 15 milioni di tonnellate di cargo, inclusi 1.17 milioni di TEU. Il porto

gode di circa 5.000 metri di banchina con una profondità di 15,5 metri. Le strutture sono altamente tecnologiche e automatizzate, riuscendo a gestire ad es. movimentazioni rinfuse fino a 3,5 milioni di tonnellate di merci liquide. Anche Ashdod ha un terminal passeggeri per il traffico crocieristico.

Porto di Eilat

Il porto di Eilat, situato sul Mar Rosso, e' la via meridionale di accesso all'Oriente. La Eilat Port Company ha gestito circa 2,6 milioni di tonnellate di cargo nel 2011 su una banchina di 530 metri. La maggior parte dei carichi operati riguarda fosfati e potassio attraverso lo specifico terminal-fertilizzanti. Eilat e' anche importante in quanto gestisce le importazioni di veicoli dall'Estremo Oriente.

Il Governo sta attualmente definendo la privatizzazione della Eilat Port Co. attraverso la vendita delle azioni relative. Analogamente, tale processo dovrebbe proseguire con la privatizzazione di Haifa Port Company e di Ashdod Port Company nel corso dei prossimi dieci anni, cosi' come definito nel programma di riforme sopra riportato.

Oltre ai citati tre principali, Israele puo' contare sui porti di Hadera e di Ashkelon che gestiscono in particolare le importazioni di carbone, petrolio e prodotti petroliferi.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali israeliani:

I due maggiori progetti che l' Israel Ports Development & Assets Company Ltd. intende portare avanti sono :

- **"Eitan" terminal** ad Ashdod: impegnativo progetto infrastrutturale israeliano, con un costo stimato di NIS 3 mld (Euro 626 milioni circa);
- **"Carmel" terminal** ad Haifa: con un costo stimato di NIS 1 mld (euro 209 milioni circa)

La "Israel Ports Development and Assets Co." auspica la partecipazione alle gare in questione di costruttori italiani apprezzandone l'esperienza e le capacita' acquisite nel settore.

Oltre ai due impegnativi sopracitati, la IPC sta definendo la realizzazione di altri progetti di costruzioni nelle aree operative e nell'hinterland dei tre porti israeliani.

Nell'ambito del terzo Vertice intergovernativo Italia-Israele, svoltosi a Gerusalemme nell'ottobre 2012, i due Ministri competenti (Min. Passera e Min. Katz) ebbero modo di trattare, fra gli altri, l'argomento delle "opere infrastrutturali". Nello specifico, il Ministro Passera segnalò il grande interesse delle industrie italiane a partecipare alle future gare del Paese: in particolare il collegamento ferroviario (per trasporto merci e passeggeri) tra i porti di Ashdod (Mediterraneo) ed Eilat (Mar Rosso), con l'obiettivo finale anche di un collegamento di Eilat con le città di Beer Sheva e Tel Aviv, nonche' l'allargamento dell'autostrada nord-sud.

Nell'ambito del sostegno all' internazionalizzazione delle nostre imprese in Israele, che sono presenti con propri rappresentanti in loco Mediobanca e IntesaSanpaolo soprattutto per quanto concerne le garanzie creditizie per la partecipazione alle gare internazionali.

KUWAIT

Quadro generale e opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali del Kuwait:

Porti commerciali

Il Kuwait ha al momento tre porti commerciali: Doha, Shuaiba e Shuwaikh. Quest'ultimo è il principale porto dello stato. Tutti e tre sono gestiti dalla "**Kuwait Ports Authority**", che è una divisione del Ministero delle Comunicazioni. Il porto di Shuaiba dispone anche di un terminale per l'esportazione del petrolio.

Progetti di espansione dei porti commerciali

E' prevista l'espansione dei tre porti commerciali. Sono già stati effettuati lavori per modernizzare le strutture portuali a Shuwaikh e Shuaiba.

Kuwait Ports Authority' per il 2013	lavori di consulenza per allargamento e sviluppo del porto di Shuaiba
	allargamento e sviluppo del porto di Shuwaikh e la costruzione di stazioni per container e posti di ormeggio per navi porta container
	lavori di consulenza per l'allargamento del porto di Doha

Progetto del porto commerciale 'Mubarak Al Kabee' sull'isola di Boubyan

Il Governo ha annunciato piani per un nuovo porto commerciale sull'isola di Boubiyan, nel nord-ovest del Kuwait, estesa per 860 kmq, in posizione strategica tra l'Iraq, l'Iran e il Kuwait.

La costruzione del nuovo porto, denominato 'Mubarak Al Kabeer Port' e di una massiccia struttura logistica sull' isola di Boubyan, trasformerà il Kuwait in un centro commerciale regionale. Boubiyan è la maggiore isola del Kuwait. Una volta completato il porto fornirà un facile accesso a Umm Qasr e servirà anche a collegare l'Iraq, l'Iran e l'Arabia Saudita attraverso la prevista rete ferroviaria. Secondo il Ministero dei Lavori Pubblici ⁷ il progetto mira a trasformare Boubiyan in un grande porto, in un centro logistico e farà parte di una rete di trasporti multimodale.

La sua capacità massima sarà 2,5 milioni di unità equivalenti a 20 piedi (TEU), con 60 ancoraggi. Il progetto sarà completato in tre fasi che si estendono fino al 2033.

Nel progetto del MPW sono previsti collegamenti stradali e ferroviari col porto e la creazione di altre attrazioni sull'isola, tra cui un parco naturale che copre il 60 per cento del territorio, soprattutto nel nord, e località turistiche lungo la costa meridionale.

Prima fase

La prima fase, già in corso di realizzazione, è riservata alle infrastrutture, alla sistemazione e trattamento del terreno e ad altri lavori tecnici. La relativa gara è stata vinta nel 2007 da un consorzio locale e cinese comprendente le seguenti ditte: la Gulf Dredging & Contracting, la Shaheen al-Ghanim Roads & Bridges Contracting Company e la China Harbour Engineering Company, e prevede la realizzazione di tre ponti che congiungono l'isola di Boubyan alla terra ferma, per un costo stimato a 413 milioni di dollari USA. I lavori di design e supervisione sono stati assegnati a Louis Berger Group (USA) in associazione con la kuwaitiana Al Shaheen Consultants (ASCO), per 2,8mKD.

⁷ www.mpw.gov.kw

Dei tre ponti, uno è destinato al traffico ferroviario (locomotive a propulsione diesel), per cui sono stati stanziati altri 158 milioni di dollari USA e l'altro al traffico su gomma; altri 35 milioni di dollari USA sono riservati alla realizzazione di strade.

Il contratto di cui sopra, che comprendeva anche opere di risanamento del suolo, e' stato seguito nei primi mesi del 2010 dal pacchetto di lavori marittimi di \$ 1,2 miliardi, assegnato alla coreana Hyundai Engineering & Construction Company e alla locale Mohamed Abdulmohsin al-Kharafi & Sons. Il contratto (di design e costruzione) prevede la costruzione di un terminal per container, di 16 ancoraggi, di una banchina di 1.300 m, oltre ad edifici portuali ed opere di livellamento e miglioramento del suolo e del sito. La direzione dei lavori e' stata affidata alla Scott Wilson Ltd (GB) per 4,5 m KD.

Sarà prossimamente pubblicata la seguente gara:

Oggetto gara	Tempistica gara	Valore stimato
creazione di un canale con una profondità di 16m, sufficiente per accogliere le più grandi navi container, nonché la rimozione di 201 milioni di metri cubi di materiale.	Dovrebbe essere assegnato nel 2013-2014.	valore stimato di 500 milioni di dollari

Seconda e terza fase

La seconda fase del progetto, prevede l'aggiunta di otto ancoraggi. La terza fase prevede l'aggiunta di 36 ormeggi (entro il 2033), portandone il numero totale a 60.

LIBANO

Quadro generale:

Non ci sono opportunità immediate nel settore da cogliere in Libano e le prospettive di future commesse risultano compromesse sostanzialmente dalla mancanza di finanziamenti. Tale carenza è destinata ad accentuarsi nell'attuale quadro macroeconomico, poiché il 2012 è stato il primo anno in cui si è registrato un disavanzo primario del bilancio pubblico dopo diversi anni di attivo, e i primi dati disponibili per il 2013 sembrano confermare questo trend. Inoltre, il Governo sembrerebbe in questo momento conferire la priorità a progetti infrastrutturali nel settore elettrico, per sanare la cronica carenza di offerta di energia rispetto alla domanda che affligge il Paese.

Infine, si tiene ad evidenziare anche un altro fattore che qui appare bloccare al momento investimenti nel settore portuale, per certi versi di impatto maggiore di quello sopra richiamato, ossia il perdurare della crisi siriana. Se infatti alla mancanza di risorse del bilancio pubblico per finanziare le infrastrutture si potrebbe in teoria ovviare con la messa a disposizione di fondi da parte dei donatori internazionali, o anche con investimenti privati ove gli interventi avessero provata profittabilità economica, l'attuale situazione in Siria impedisce di fatto ogni comunicazione terrestre tra le coste libanesi e gli altri Paesi della regione (ove si consideri che oltre alla Siria l'unico altro Stato confinante è Israele, con cui il Libano è ancora formalmente in guerra). Estendere ulteriormente la capacità dei porti libanesi per servire il piccolo mercato interno del Paese dei Cedri non avrebbe pertanto molto senso. Analoghe considerazioni valgono con riferimento alla costruzione o al rinnovo dei porti turistici, in un quadro caratterizzato attualmente dalla persistente assenza del turismo arabo del Golfo e di quello europeo.

LIBIA

Quadro generale:

Nel breve-medio termine interessanti opportunità potrebbero emergere in Libia per le nostre imprese in relazione ai progetti di riqualificazione dei porti, con riguardo sia alle opere strutturali che alla strumentazione elettronica per la gestione dei flussi di transito.

Nel bilancio 2013, recentemente approvato, il settore dei trasporti ha ricevuto nel complesso 1,17 miliardi di dinari, valore quintuplicato rispetto al bilancio 2012. I nuovi lavori infrastrutturali su porti, aeroporti, strade e ferrovie sono assegnatari di allocazioni contenute: per i porti risultano allocati 48 milioni di dinari.



MAROCCO

Quadro generale:

Il Marocco ha intrapreso da anni un programma di sviluppo delle proprie infrastrutture portuali, al fine di aumentare l'efficienza e la competitività dei servizi offerti e di elevare alcuni porti strategici del paese al livello di piattaforme logistiche di riferimento sia sulla sponda meridionale del Mediterraneo che dell'Atlantico.

Il paese dispone attualmente di :

- **13 porti aperti al commercio internazionale** (Nador, Al Hoceima, Tanger, Tanger Med, Mohammedia, Casablanca, Jorf Lasfar, SAfi, Agadir, Tantan, Laayoune e Dakhla);
- **10 porti di pesca regionali** (Ras Kebdana, El Jebha, M'diq, Larache, Mehdia, El Jadida, Essaouira, Sidi Ifni, Tarfaya , Boujdour);
- **9 porti di pesca locali** (Cala Iris, Sidi Hssaine, Chmaala, Fnideq, Ksar Sghir, Assilah, Salé, Souiria Lakdima, Imesouane);
- **6 porti turistici** ((Saidia, Kabila, Marina Smir, Bouregreg, Sables d'Or, Marina d'Agadir)

Nel 2010 i porti marocchini hanno accolto 92 milioni di tonnellate di merci (di cui 20 MT in transito); 24.526 navi e 4,3 milioni di passeggeri di cui 453.000 provenienti da navi da crociera.

Durante il periodo 2000-2010 sono stati investiti 300 miliardi di dirhams (circa 27 miliardi di euro) per lo sviluppo delle infrastrutture portuali.

Le stime delle competenti autorità marocchine evidenziano una quadruplicazione delle merci in arrivo in questo paese (da 92 Milioni di tonnellate nel 2010 a 290 Milioni di tonnellate nel 2030) maggiormente veicolate da navi "Roll on – roll off " adibite al trasporto di containers, all' importazione ed esportazione delle merci, all' esportazione di fosfati, all'importazione/esportazione di carbone.

Il programma quindicennale di sviluppo (2015-2030) si basa su 6 punti principali:

1. L' aumento dell'efficienza portuale (miglioramento dei servizi offerti, incentivi per attrarre gli investimenti privati e per favorire la concorrenza nel settore).
2. Favorire la performance logistica mediante l'integrazione della rete portuale alla rete logistica internazionale al fine di migliorare il costo del trasporto complessivo (per mare e per terra). In tale ambito, la rete portuale dovrà essere dotata di personale adeguatamente formato e di equipaggiamenti idonei.
3. Ottimizzare la valorizzazione delle infrastrutture portuali e delle connessioni logistiche esistenti.
4. Posizionare le infrastrutture portuali nel contesto regionale, nazionale ed internazionale (adattandosi rapidamente all' evoluzione del settore).
5. Sviluppare le infrastrutture portuali, andando avanti di pari passo con il miglioramento della pianificazione urbana del territorio e con l'aumento delle attività economiche delle comunità locali.
6. Integrare gli obiettivi urbani a quelli di protezione e conservazione dell'ambiente fin dalla fase di ideazione dei progetti di investimento, con l' obiettivo di minimizzare i rischi ambientali .

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali marocchini:

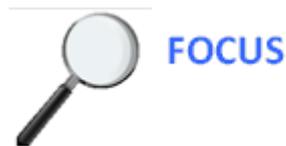
Il piano marocchino di sviluppo prevede inoltre l' istituzione di 6 poli portuali strategici che contribuiranno sia allo sviluppo della pianificazione urbana territoriale sia alla messa in opera delle strategie industriali/economiche settoriali:

Polo Portuale	Descrizione progetto
<p>Porto di Nador: polo orientale (verso il Mediterraneo e il Maghreb) porto veloce per le navi dirette verso l' Europa del Sud</p>	<p>L'agenzia speciale Tanger Med (Agence Speciale Tanger Mediterranee) e l'Agenzia nazionale dei porti (ANP): avranno la gestione del progetto di costruzione di un porto in acque profonde a Nador West, in un' area di 850 ettari; tale porto non sarà solamente destinato al carico di carbone e di petrolio greggio, ma anche all'esportazione di prodotti petroliferi raffinati. Ciò richiederà la costruzione di una raffineria, capace di servire il mercato europeo (gasolio) e il mercato statunitense (benzina super). E' attesa anche la costruzione di un terminale per lo scarico del GPL realizzato dalla società marocchina SAMIR.</p>
<p>Tangeri città': secondo polo a nord-ovest (porta del distretto di Gibilterra); da tenere presente inoltre che anche il porto di Tanger MED vedrà il suo assetto migliorato tramite l' implementazione di due nuovi terminal (3 e 4), in acque profonde aventi una capacità complessiva di 5 milioni di TEU. A maggio 2010 è iniziata la costruzione di Tanger MED 2. La gara di appalto dei lavori è stata vinta dal gruppo francese Bouygues. La società responsabile del porto è la società privata Tanger Med Special Agency (TMSA).</p>	<p>Dovrebbe essere prettamente a vocazione turistica oltre che di prestazione di servizi . Nel mese di dicembre 2012, la società responsabile della riconversione del porto di Tangeri città (SAPT) ha lanciato un avviso per manifestazione d' interesse ad una pre-selezione di aziende interessate alla sua riconversione ; si e' appreso informalmente che fra le aziende prescelte figurerebbe anche un'importante impresa italiana. La SAPT ha anche lanciato parallelamente un avviso per manifestazione d' interesse rivolto alle imprese straniere interessate allo sviluppo e la gestione di una zona alberghiera adiacente al porto turistico (la presentazione delle candidature è scaduta il 4 marzo 2013). Un importante gruppo di imprese italiane è interessato al progetto.</p>
<p>Il polo di Kenitra-Casablanca (che raggruppa 2 porti; quello di Mohammedia e Casablanca)</p>	<p>Il progetto è focalizzato sulla interconnessione, e prevede l'aumento di linee ferroviarie tra i vari terminali portuali, i porti secchi di Mita e Zenata, e le piattaforme logistiche del paese; in tal modo il porto di Casablanca manterrà la sua posizione competitiva rispetto alla nuova struttura che dovrà sorgere (Zenata) con vocazione di porto secco.</p>
<p>Abda-Doukkala (centro dell'industria pesante): dove operano tuttora OCP – Office cherifiern des phosphates/fosfati, l'ente nazionale della produzione e distribuzione di energia elettrica ONE, e Sonacid un' impresa che si dedica al recupero e alla riconversione mediante fusione di materiale ferroso</p>	<p>E' prevista la <u>costruzione di una nuova raffineria di idrocarburi senza dimenticare poi il progetto di un ulteriore nuovo porto a Safi</u> dove verra' realizzato un impianto per l'esportazione di fosfati e l'importazione di carbone da utilizzare per la centrale termoelettrica in costruzione nelle vicinanze.</p>
<p>Souss-Tensfit (porto di Agadir)</p>	<p>Oltre all'attività svolta attualmente relativa al traffico di containers inizierà la ricezione di navi da crociera.</p>

Porti del sud (Tan Tan, Laayoune, Dakhla)

Prevista la **costruzione di una nuova centrale termica a carbone a Tan Tan** che dovrebbe agevolare l'erogazione dell'energia elettrica in aumento in questi ultimi anni. Il porto di Laayoune non cambierà invece la sua vocazione principale di porto di pesca e commerciale. A Dakhla invece si prevede di costruire un nuovo porto in acque profonde per rispondere all'aumento del traffico delle navi da pesca. Detto porto verrà implementato al di fuori dell'area portuale attualmente esistente, in modo da preservare il fragile ecosistema locale.

Il costo dell'investimento necessario per la realizzazione del piano 2015-2030 è molto alto e pari a 6.649 milioni di euro in parte finanziato da risorse del tesoro pubblico ma anche da quelle provenienti da eventuali accordi di partenariato pubblico-privato.



OMAN

Quadro generale:

Il settore portuale omanita, analogamente a quello stradale ed aeroportuale, è oggetto di un profondo ammodernamento, in linea con il programma definito nella "Vision 2020" dal Sultano Qaboos.

In linea generale le opportunità derivano dalla realizzazione delle infrastrutture oggetto di bandi di gara ma anche dalla subfornitura di materiali, beni e servizi che permettano poi l'effettiva gestione delle strutture in questione. A ciò si aggiunge la destinazione turistica di alcuni dei porti che comporterà un indotto anche sotto quest'ultimo profilo (imbarcazioni turistiche, sportive ecc).

Porto Sultan Qaboos.

Il Porto Sultan Qaboos (PSQ) sito nella città vecchia di Mascate è destinato a svilupparsi come porto turistico favorendo l'arrivo delle navi da crociera a da diporto. La società Oman Sail è stata incaricata dal governo di favorire ad esempio il turismo esclusivo della vela. A tale scopo, Oman Sail sta creando una serie di scuole di vela lungo la costa: quattro nuovi centri per l'insegnamento della vela dovrebbero entrare in funzione a Sur, Sohar, Musandam e Salah entro il 2015.

Il Porto convertito al turismo servirà come base per le attività da parte di numerose Autorità marittime statali, tra cui la National Ferries Company, che possiede e gestisce una flotta sempre più alta di catamarani ad alta velocità. Le attività commerciali del PSQ saranno trasferite al porto di Sohar.

Porto di Salalah

ha vocazione commerciale, segnatamente traffico container (sei posti ormeggi cui se ne aggiungeranno altri tre) ed un piano di espansione che vale 450 milioni di dollari. Il Porto di Salalah è considerato un hub di fondamentale importanza per la crescita del Paese. L'espansione dei terminali cargo aggiungerà 1.200 metri di attracco. Il porto e l'aeroporto formano un hub per un valore di 143 milioni di dollari. Il Porto container di Salalah ha gestito lo scorso anno una cifra record di 3,6 milioni di TEU (Twenty Foot Equivalent Unit). Sono previsti anche investimenti a sostegno delle piccole e medie imprese (PMI), che cercano opportunità di business legate alle crociere turistiche. La città di Salalah infatti rientra nel più generale quadro di sviluppo dell'industria turistica: si prevede la realizzazione di due hotel a cinque stelle al Salalah Beach Resort con una capacità totale di 1.158 camere; lo sviluppo di strutture turistiche (campi da golf, club house, appartamenti di lusso e ville) cui si accompagnerà anche l'aumento del numero dei voli nazionali e internazionali dell'aeroporto in fase di espansione- e naturalmente la sosta di navi da crociera nel porto. Accanto al nuovo e moderno Terminal Merci in fase di costruzione, le autorità hanno lanciato un piano per sviluppare il vecchio terminal di merci già esistente e per far posto, tra le altre cose, ad un futuro impianto di stoccaggio di combustibili, olio, carbone e minerali.

Il Ministero dei Trasporti dovrebbe **nominare a breve una società di consulenza per fornire servizi di progettazione per sviluppare l'attuale Terminal Merci Generale (GCT)**, in modo da soddisfare "le future esigenze operative di importazione e di esportazione" e, in particolare, proporre un utilizzo migliore ed innovativo degli ormeggi attuali e migliorare l'efficienza della movimentazione delle attrezzature.

Il Porto di Sohar

ha una vocazione industriale: in particolare l'esportazione di minerali (pietre di Gabbro). Il terminal può raggiungere circa 10.000 - 11.000 tonnellate di carico al giorno. Nel 2018 dovrebbe completarsi la costruzione di un apposito terminal "post-panamax", con una capacità di 2,5 milioni di TEU, ciò che comporterà la maggiore capacità di movimentazione di container nel "Sea of Oman". Si prevede un

aumento degli investimenti nel Porto di Sohar superiore a 15 miliardi di Dollari (5.7 miliardi di Riali Omaniti) e 388 milioni di Dollari nella Free Zone di Sohar (150 milioni di Riali Omaniti), ossia la zona franca collegata al porto ove si opera in regime di assenza di dazio e dove i requisiti per la omanizzazione (la riserva di una quota del personale destinata a cittadini omaniti) come in tutte le zone franche sono maggiormente flessibili rispetto a quelli che si applicano nel resto del Paese.

Il porto di Duqm

La società che gestisce il porto è una joint venture tra il governo omanita e il Consorzio Portuale di Anversa (PAC) del Belgio. Il governo lancerà ulteriori bandi per portare a termine i progetti infrastrutturali e le costruzioni per il porto. La struttura futura del porto consentirà la costruzione di diversi tipi di banchine compresi quelli per liquidi, materiali sfusi e solidi.

Il Porto di Duqm è connesso alla Zona Economica Speciale di Duqm (Duqm Special Economic Zone), lunga 170 km con una superficie di 1.550 ettari di spazio, disponibili per gli investimenti logistici connessi in tutto il percorso.

Le opportunità riguardano aziende internazionali esperte nella gestione di terminali, che permettano pertanto di investire in aree di stoccaggio ed infrastrutture logistiche per la nuova porta marittima del sultanato sul Mar Arabico. In particolare terminali per container, cargo multiuso e carichi liquidi, nonché operatori logistici per fornire servizi di deposito per l'agricoltura, stoccaggio, attrezzature e serbatoi agricoli di stoccaggio. Il porto di Duqm ha firmato un accordo con il Cementificio Portoghese Omanita (OPCP), in parte di proprietà del maggiore produttore di cemento nell'Oman, Raysut Cement.

Terminal Liquido Porto Di Duqm

Si prevede di sviluppare a breve un importante terminal liquido per soddisfare le esigenze della raffineria petrolifera ed una futura industria a base di idrocarburi nella Zona Economica Speciale (SEZ).

Una gara d'appalto per la progettazione e la realizzazione è in corso di preparazione e sarà bandita entro la fine dell'anno. L'obiettivo è di completare il terminal entro il 2017, in concomitanza al lancio del progettodella raffineria. Il terminal sarà abbastanza grande per consentire l'importazione e l'esportazione di una raffineria capace di sviluppare 230.000 barili al giorno, così come il volume dei liquidi che saranno generati da una futura industria petrolchimica con una base di stoccaggio.

Il porto sta anche cercando di attirare gli investitori, di valorizzare e commercializzare minerali di alto valore trovati in abbondanza nell'entroterra del porto. Si sta realizzando un terminal particolarmente avanzato per lo stoccaggio di bitume, polimero e bitume modificato con polimeri che è appositamente utilizzato per strade, piste, autostrade e strade portuali. La joint venture di logistica globale tra DHL e Bahwan (il maggiore gruppo del Paese) intende creare un parco logistico a Duqm per offrire una gamma completa di servizi di logistica standard. Oman Air ha, nel mese di novembre, lanciato i suoi servizi di voli charter, tre volte a settimana, per ridurre i tempi di percorrenza tra la capitale Mascate e il porto di Duqm.

PAKISTAN

Quadro generale:

Il Pakistan, con i suoi 1.200 km di costa, interamente sul Mar Arabico (Oceano Indiano), dispone attualmente di 7 porti, di cui 3, quelli di **Karachi, Bin Qasim e Gwadar**, rappresentano le strutture principali, mentre i restanti sono per lo più porti dedicati alla pesca. Il settore portuale in Pakistan, ancora in uno stadio gestazionale, vive una prima fase di intenso sviluppo che potrebbe nel prossimo futuro aprire interessanti opportunità anche per le nostre imprese del settore, nonostante la delicata situazione a livello di sicurezza nella Provincia del Baluchistan (comprendente la maggior parte del tratto costiero), la non ottimale organizzazione degli scali esistenti e i recenti casi di corruzione che hanno visto coinvolti molti funzionari delle dogane pakistane e che hanno intralciato non poco il regolare transito dei container, soprattutto presso il porto di Karachi.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali pakistani:

Porto di Karachi

La ristrutturazione del porto di Karachi (del valore di circa 9,5 miliardi di dollari, in parte finanziati dalla Banca Mondiale) e' già in esecuzione da parte della ditta coreana Ssangyong & Dongyong e la fine dei lavori e' prevista nel corso del prossimo anno.

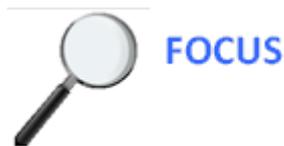
E' però attualmente in fase di studio la costruzione di un ponte (Harbour Crossing Bridge) della lunghezza di circa 470m e altezza 65m (il costo stimato dell'opera sarebbe tra i 417 e i 519 milioni di dollari), per cui rimane ancora da sciogliere il delicato nodo del financing.

L'ambiziosa opera servirebbe a collegare il porto ad alcune arterie principali della città.

Il porto di Gwadar

È stata recentemente assegnata la ristrutturazione e la gestione del (terzo porto del Paese), nella Provincia del Baluchistan, alla China Overseas Port Holding Company (COPHC), colosso cinese che è subentrato alla Port of Singapore Authority (PSA), precedentemente aggiudicataria del contratto.

A supporto del Pakistan, la Cina aveva già elargito 198 milioni di dollari per la prima fase dell'opera, completata nel 2006. Il progetto si compone di tre fasi, di cui le ultime due necessiteranno di ulteriori investimenti per essere realizzate.



TURCHIA

Quadro generale:

Nel settore delle infrastrutture portuali siano sostanzialmente tre i progetti che il Governo turco ha in programma da qui al 2023, anno in cui cadrà il centenario della fondazione della Repubblica turca, anniversario in vista del quale il Paese si è posto ambiziosissimi obiettivi anche sul fronte delle realizzazioni infrastrutturali. Le tre grandi strutture in agenda aumenteranno infatti sensibilmente l'attuale capacità portuale turca, in linea con l'obiettivo di affermare anche a livello marittimo la Turchia quale hub dell'intera regione.

Si tratta dei tre porti di Filyos, Candarli e Mersin, rispettivamente localizzati sul Mar Nero, sull'Egeo e nel Mediterraneo orientale. Le rispettive gare saranno realizzate, a quanto ci ha anticipato il nostro interlocutore, **sulla base della legge n.3996, che tra l'altro prevede che gli stranieri possano partecipare sono in partnership con aziende turche.**

Porto di Candarli (Mar Egeo)

Vicino Izmir, è attualmente già in via di realizzazione, con fondi statali, la struttura del molo esterno frangiflutti, che dovrebbe essere terminata quest'anno.

Descrizione gara	Autorità competente	Valore stimato/finanziamento
Sarebbe vicina all'approvazione la gara per la realizzazione del porto vero e proprio, che avrà inizialmente una capacità annua di 40 milioni di tonnellate e disporrà di un molo interno di 2 km. La sarà in modalità BOT, prevedrà anche la fornitura di tutti gli equipaggiamenti necessari a rendere operativo il porto e la successiva gestione della struttura	Supreme Planning Council	Costo di realizzazione di 1 miliardo e 650 milioni di Lire turche (circa 700 milioni di euro)

Porto di Filyos (Mar Nero)

Descrizione gara	Autorità competente	Valore stimato/finanziamento
Entro il primo semestre dell'anno in corso, nell'intenzione del Governo turco, dovrebbe essere annunciata la gara d'appalto, che sarà anch'essa in BOT, per la costruzione del porto che avrà una capacità di circa 25 milioni di tonnellate all'anno	Supreme Planning Council	Costo di realizzazione di 640 milioni di euro

Porto di Mersin (Mediterraneo Orientale)

altamente strategica la posizione nella quale si collocherà la struttura portuale: vicino al Canale di Suez, nel cuore del Medio Oriente e ottimo punto d'arrivo al Mar Mediterraneo per le merci dall'Asia.

Per questo porto è allo studio l'ipotesi di bandire una gara che preveda anche la realizzazione dei frangiflutti da parte dall'aggiudicatario. Si tratta comunque del porto che sarà realizzato più in là nel tempo, "più a ridosso del 2023"

Si tratterà comunque di un porto container che si affiancherà a quello già esistente e avrà a pieno regime una capacità di 120 milioni di tonnellate annuali.

Sul fronte, invece, dei porti turistici, numerose sono le strutture in programma di realizzazione nel prossimo futuro, tra di esse le più certe al momento sono:

- Izmir Karaburun, per una capacità di 220 natanti
- Izmir Yenifoca, 330 natanti
- Balıkesir Avsa Adası Turkele (Egeo), 200 natanti
- Silivri (vicino a Istanbul), 450 natanti
- Izmir Seferihisar Urkmez, 475 natanti
- Izmir Çeşme Sifne, 700 natanti
- Tekirdağ (sul Mar di Marmara), 175 natanti

Da segnalare comunque che per molte di queste strutture già in passato erano state lanciate gare (generalmente in modalità BOT), tutte andate deserte.

Africa Sub - Sahariana

PAESE	pag.
ANGOLA	58
CAMERUN	60
COSTA D'AVORIO <i>focus</i>	62
ERITREA	64
GHANA	65
GIBUTI <i>focus</i>	67
KENYA	69
MOZAMBICO <i>focus</i>	71
NIGERIA	73
REPUBBLICA DEMOCRATICA DEL	
CONGO	74
SENEGAL	75
PAESI DI ACCREDITAMENTO	
SECONDARIO	76
SUDAFRICA	77

ANGOLA

Quadro generale e opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali angolani:

L'economia angolana, ancora priva di un vero e proprio sistema produttivo interno, dipende pressoché totalmente dalle esportazioni petrolifere e dalle importazioni di generi alimentari e manufatti di ogni tipo.

Il principale strumento del commercio estero angolano è costituito dal trasporto marittimo. Le relative infrastrutture si presentano in generale in condizioni accettabili ed hanno consentito di far fronte all'elevato volume del traffico di merci.

La capacità ricettiva del sistema portuale è quindi di fondamentale importanza per lo sviluppo ordinato e sostenuto del Paese. Moltissimi sono i progetti in preparazione in questo settore e non è difficile prevedere che un crescente ammontare di risorse sia ad esso destinato nel prossimo futuro.

Nonostante l'esistenza di una apposita legislazione in materia, non si può fare affidamento sugli appalti pubblici. Le gare internazionali sono di fatto rarissime, mentre quelle nazionali, a cui le imprese estere possono partecipare soltanto se dispongono di una sede in loco, non sono trasparenti. Normalmente, i contratti pubblici vengono affidati direttamente a compagnie cinesi e brasiliane, talvolta portoghesi, che operano tramite linee di credito garantite dai Paesi di appartenenza. In tale quadro, la penetrazione delle imprese italiane potrebbe prendere le mosse dall'assunzione di sub-appalti per le costruzioni e per attività di progettazione e gestione di servizi.

Il Paese dispone di tre grandi porti commerciali e di altri numerosi scali marittimi di piccole dimensioni, destinati prevalentemente alla pesca ed alla movimentazione del petrolio.

Il comparto del trasporto marittimo offre buone opportunità di sviluppo anche per il settore turistico, specialmente per quel che concerne il servizio traghetti, ed una nascente industria delle crociere.

I principali porti angolani sono **Luanda, Lobito e Namibe**, seguiti da Soyo, Ambriz, Cabinda, Malongo e Porto Amboim.

Porto di Luanda

Movimento navi

Nel corso del 2011 (ultimi dati disponibili) sono entrate nel porto di Luanda, che dispone di sette terminali, circa 4600 navi. Includendo il naviglio locale, i movimenti hanno riguardato 940 navi di altura, 32 di cabotaggio e 4414 navi di supporto alle attività petrolifere. I Ro-Ro (navi porta-veicoli) hanno sostato al molo in media per 0,76 giorni ciascuno, dopo attese alla fonda medie di 0,37 giorni, mentre per i portacontainer convenzionali i tempi medi sono stati di 3,5 giorni al molo e di 2,3 alla fonda.

La frequenza di arrivo è stata approssimativamente di tre navi di altura al giorno, in crescita rispetto all'anno precedente. I tempi medi di permanenza nella struttura portuale sono stati invece considerevolmente più bassi.

Movimento container

Ha rappresentato il 57% dei movimenti complessivi di carichi, con un totale di 482.365 container movimentati ed un incremento di più del 28% (+106.064 container) rispetto all'anno precedente, equivalenti a 676.493 (+143.343) TEU (twenty-foot equivalent unit).

Movimento merci

Il movimento totale di merci nel corso del periodo ha raggiunto il volume di 9.700.034 tonnellate, con un incremento del 6% (+542.500) sul 2010, di cui il 57% a mezzo container (+26%). La capacità ricettiva di Luanda per la movimentazione merci, sebbene molto migliorata negli ultimi anni, è insufficiente

rispetto alle esigenze. E' prevista nel prossimo futuro la costruzione di un nuovo porto in acque profonde alla foce del Rio Dande, 80 km a nord della Capitale. Un'apposita Commissione, presieduta dall'ex CEO del porto di Luanda, dr. Silvio Barros Vinhas, sta seguendo il progetto.

Porto di Lobito

Con il completamento dei lavori di ampliamento e ammodernamento in corso (ormai giunti quasi al termine), il porto di Lobito avrà una capacità di movimentazione di 11,7 milioni di tonnellate di merci l'anno.

I lavori interessano il terminale del cabotaggio, il terminale dei container e il bacino di carenaggio. Le costruzioni civili sono completate. Il terminale minerario manca soltanto delle rifiniture degli edifici di supporto. Parte delle apparecchiature da installare è già in loco (gru elettrica, attrezzature per i moli, mezzi per la movimentazione dei container).

Le opere in corso dovrebbero consentire di far fronte alle esigenze del porto commerciale di Lobito, che viene considerato uno dei più importanti complessi portuali del Paese e della costa occidentale dell'Africa, oltre a costituire una struttura fondamentale per lo sviluppo dell'Africa australe. Il porto rappresenta già ora un punto di riferimento obbligatorio per la navigazione internazionale ed attrae compagnie di navigazione ed armatori che sempre più spesso lo includono nelle proprie rotte. Tra i fattori che concorrono a questa scelta vi sono la localizzazione del porto ed il suo collegamento con la ferrovia di Benguela, lunga 1200 chilometri, che attraversa il Paese da Ovest ad Est.

Importanti sono anche la relativa vicinanza alle regioni minerarie del Katanga nella Repubblica Democratica del Congo e il corridoio del rame dello Zambia. Il porto di Lobito vanta inoltre eccellenti caratteristiche marittime e nautiche.

Porto di Namibe

Il porto, in corso di ampliamento e ammodernamento da parte di società cinesi, dispone di 870 metri di molo, ripartiti in tre settori di attracco (il maggiore e' lungo 480 metri), un rimorchiatore, 3 gru da 5 a 15 tonnellate e uno stacker per container da 40 tons. Il pescaggio massimo consentito è di 10 metri. La struttura consente l'accesso alla rete ferroviaria.

Il porto movimentata circa 200.000 tonnellate di merci (prevalentemente prodotti manifatturieri, generi alimentari, pesce, attrezzature, marmo e granito) e 2500 TEU l'anno.

Porto di Soyo

E' in corso di realizzazione la banchina per il carico e lo scarico delle merci. Il potenziamento del porto di Soyo consentirà, tra l'altro, di servire adeguatamente il nuovo impianto per la produzione di gas liquido, creato nei pressi dell'omonima città.

CAMERUN

Quadro generale:

Porto in acque profonde di Kribi.

E' la principale infrastruttura in corso di realizzazione in materia portuale, ideata al fine di permettere l'esportazione dei ricchi minerali presenti nella zona sud e sud-est del Paese, confinante con Guinea Equatoriale, Gabon e Congo Brazzaville. E' prevista in questa fase la realizzazione di due terminal multiservizio.

I lavori della prima fase, per un valore di circa 430 milioni di euro, sono in corso da circa due anni, e sono stati affidati alla società China Harbour Engineering Company (Chec) grazie ad un accordo intergovernativo che prevede il finanziamento pressoché integrale del progetto da parte del Governo cinese a tassi preferenziali. Il termine della prima fase dei lavori è previsto per il 2014.

Ulteriori terminal specializzati (alluminio, idrocarburi, polivalente, etc.) verranno realizzati negli anni successivi, qualora il Governo cinese confermi la sua disponibilità a finanziarli.

Opportunità per le nostre imprese

I lavori per la prima fase sono stati tutti assegnati a trattativa diretta. I sub-contraenti sono per lo più scelti fra altre imprese cinesi, anche se non mancano interessanti collaborazioni con imprese straniere. Eventuali interessati possono prendere utilmente contatto con la China Harbour Engineering Company per valutare possibilità di collaborazione.

Per quanto riguarda la seconda fase del progetto, che dovrebbe aver inizio nel 2015, i lavori verranno affidati a chiamata diretta alla stessa China Harbour Engineering Company, ferma restando ovviamente la disponibilità del Governo cinese a continuare nei finanziamenti agevolati. Se tali finanziamenti dovessero cessare, il Governo camerunese non sarebbe in grado di proseguire autonomamente senza l'intervento di nuovi partner finanziari.

Porto in acque profonde di Limbe'

Si tratta di un semplice progetto allo stadio attuale (gli studi di fattibilità sono stati completati già nel 2009), che dovrebbe però poter passare alla fase realizzativa non appena il porto di Kribi inizierà a funzionare e produrre reddito. Anche in questo caso, la società cinese China Harbour Engineering Company (Chec) appare la più probabile candidata alla realizzazione dei lavori, a patto che anche in questo caso si giunga alla conclusione di un accordo intergovernativo che prevedrà il finanziamento pressoché integrale del progetto. Il costo totale si aggirerebbe sui 650 milioni di euro. Il porto, situato nella parte nord della costa camerunese a circa 70 km da Douala, dovrebbe servire a decongestionare il porto di Douala e migliorare la competitività' e servizi (il porto di Douala, situato nel delta del Wouri, soffre di costi alti derivanti da una cattiva gestione e dalla necessità di dragare costantemente i canali di accesso).

Il nuovo porto di Limbe' dovrebbe essere costituito da quattro terminal specializzati soprattutto nella ricezione e movimentazione dei containers (previsti 200.000 l'anno nella fase iniziale) destinati a servire non soltanto il Camerun ma anche vari altri Paesi senza sbocco al mare (Ciad, Repubblica Centrafricana) o comunque serviti dal network stradale camerunese (Nigeria orientale, Congo Brazzaville settentrionale, etc.).

Opportunità per le nostre imprese.

I lavori non sono stati ancora assegnati, ma lo saranno a trattativa diretta nel caso di imprese interessate che presentino un pacchetto finanziario per il finanziamento. Anche in questo caso la China Harbour Engineering Company potrebbe essere prescelta per la realizzazione nel caso il Governo cinese decida di

garantire i necessari finanziamenti a tasso (relativamente) agevolato. Senza finanziamenti internazionali il Governo camerunese non sarà in grado di realizzare l'opera.

Descrizione del Porto e dati del Progetto	
Porto di Douala	<ul style="list-style-type: none">• Porto storico, congestionato, mal gestito e caro, è comunque per ora l'unico funzionante in Camerun.• Varie imprese straniere hanno negli anni scorsi ottenuto concessioni e autorizzazioni di vario tipo per migliorarne alcune aree, che vengono poi sfruttate in regime di monopolio per il tempo previsto nei contratti• E' ancora possibile per le imprese interessate partecipare a questa opera di miglioramento e razionalizzazione del porto di Douala. Eventuali proposte di accordi in materia possono essere avanzate presso la Douala Port Authority e il Ministero dei Trasporti



COSTA D'AVORIO

Quadro generale:

Con circa 25 milioni di tonnellate di merci movimentate divise tra i porti di Abidjan (21 milioni) e San Pedro (3 milioni), l'attività portuale della Costa d'Avorio si dimostra tra le più importanti a livello regionale e continentale.

La ripresa del commercio internazionale dovuta alla progressiva stabilizzazione politica del paese, oltre ad aver ricondotto il volume dei traffici su livelli pre-crisi, riporta in primo piano i progetti di ammodernamento ed espansione sia del porto di Abidjan sia di quello di San Pedro.

Le Autorità dell'uno e dell'altro porto prevedono di realizzare ulteriori interventi che garantiscano l'aumento del volume del traffico commerciale e che contribuiscano a fare delle due piattaforme il principale riferimento per il trasporto delle merci da e verso i dei paesi confinanti (Guinea, Burkina Faso, Mali, Niger) anche in virtù degli ambiziosi progetti infrastrutturali (si prenda ad esempio il progetto di ferrovia San Pedro - Man - Bamako) che gravitano intorno alle aree portuali.

Abidjan

Il Porto di Abidjan, dove sono operative da tempo la Messina e la MSC, dopo un 2011 di sostanziale paralisi, **ha ripreso un regolare funzionamento nel 2012**. Le autorità prevedono entro il 2013 di ritornare ai livelli di traffico pre-crisi. **I Piani di sviluppo del porto⁸ anticipano nel medio lungo termine diversi interventi strutturali:**

1. Allargamento e dragaggio dell'ingresso del canale di Vridi
2. Progettazione di un Porto per la pesca
3. Costruzione di un terminal cerealicolo
4. Costruzione di un terminal minerario
5. Risistemazione della baia di Vridi

San Pedro

Il Porto industriale di San Pedro negli ultimi 4 anni ha più che raddoppiato il traffico totale di merci trasportate, passando da circa un milione a circa 3 milioni di tonnellate. San Pedro è il punto di spedizione principale per le esportazioni di caffè, cacao, caucciù, prodotti derivati dalla palma e dalla noce di cocco e legname. Con la propria attività il Porto di San Pedro contribuisce al 3% del PIL nazionale e al 17% delle entrate doganali.

I progetti individuati come prioritari e la cui realizzazione dovrebbe partire già dall'anno in corso, definiti grazie a studi di fattibilità finanziati dalla BAD , sono 7, come risulta dalla documentazione che si trasmette in allegato e possono riassumersi come segue:

Descrizione progetto	Valore stimato	Tempistica
Costruzione di un terminal minerario, destinato al traffico di minerali, ferro e manganese principalmente e zona di stoccaggio, realizzato in BOT	Circa 30 milioni di euro	Circa 48 mesi.
Miglioramento e sviluppo della	Costo stimato 130 milioni di	

⁸ consultabili sul sito internet <http://www.paa-ci.org/presentation/view/rehabilitation-modernisation>

Principali opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali

viabilità e della zona interna di pertinenza del Porto	euro.	
Costruzione di un nuovo terminal per i container	Costo previsto per l'operazione è di 395 milioni di euro.	48 mesi; già effettuati. gli studi fattibilità
Realizzazione di dighe di protezione	Circa 80 milioni di euro	Da realizzarsi in 48 mesi
Costruzione di una piattaforma logistica per gli idrocarburi, che comprenderà una zona di stoccaggio e un molo apposito per l'attraccaggio delle petroliere	Costo previsto 18 milioni di euro.	Da realizzarsi in 48 mesi
Costruzione di un terminale per gli idrocarburi comprendente anche la realizzazione di una condotta profonda per lo stoccaggio e il rifornimento	Costo 45 milioni di euro	Da realizzarsi in 48 mesi.
Costruzione di un terminale minerario esterno legato alla realizzazione di ferrovie per il trasporto dei minerali		
Costruzione di un porto di pesca con celle di refrigerazione e stoccaggio		

Nel caso di San Pedro, dove è già operativa la MSC, i margini di crescita sono particolarmente significativi.

La volontà delle istituzioni locali è quella di fare del bacino il terminal minerario più importante della regione. Si guarda in particolare al minerale di ferro del Monte Nimba (al confine tra Guinea e Costa d'Avorio) per il quale il porto di San Pedro, che dista 600 Km, appare come lo sbocco naturale e più vantaggioso economicamente, rispetto a quello di Conakry che dista circa 1200 Km, soprattutto alla luce del progetto di collegamento ferroviario San Pedro- Man.

ERITREA

Quadro generale:

E' a tutti nota la posizione strategica dell'Eritrea lungo le rotte che transitano nel Mar Rosso, in direzione dell'Oceano Indiano, attraverso lo stretto di Bab el-Mandeb. Tale posizione a lungo sottovalutata sul piano commerciale anche a causa della lunga crisi somala, per non parlare delle posizioni del Governo eritreo, è oggetto in questi ultimi mesi di riflessioni più accurate, condotte a vari livelli, **che potrebbero costituire il preludio per una rivalutazione delle infrastrutture portuali eritree a Massawa e Assab.**

Porto di Massawa

Segnalo che il porto attuale opera in condizioni di difficoltà in quanto non più in grado di assorbire il traffico merci; per questa ragione il Governo di Asmara da tempo ha promosso lo studio di fattibilità per il raddoppio di infrastruttura la quale - vale qui la pena di ricordare - fu edificata all'inizio degli anni '90 con il decisivo contributo della Cooperazione Italiana.

In tale contesto si registra l'attivismo di alcuni concorrenti (Qatar, Cina, Germania) per l'ampliamento dell'infrastruttura portuale di Massawa.

Nonostante la disponibilità cinese a finanziare con tassi irrisori l'investimento di circa 300 milioni di Euro, Asmara è tuttora alla ricerca di un partner cui affidare i lavori di ampliamento ben consapevole delle specifiche capacità tecnologiche in tale settore tipiche di paesi come l'Italia e la Germania.

Tale esigenza si è fatta recentemente più pressante con l'avvio dello sfruttamento delle miniere di oro, rame e zinco che comporterà già alla fine del corrente anno la decuplicazione del traffico dei container in partenza da Massawa.

Sarebbe opportuno valutare la possibilità di stabilire **contatti diretti con le Autorità locali per avere piena cognizione delle opportunità di lavoro in questo Paese la cui pubblicità non è mai affidata a gare di appalto internazionali.**

Porto di Assab

Le prospettive di riabilitazione e potenziamento del porto di Assab costruito dagli etiopici negli anni '80 meritano un'attenzione ancora più accurata. Con fasi alterne e non prive di contraddizioni il Governo eritreo ha più volte manifestato la volontà di riattivare il porto di Assab.

Le reali prospettive di valorizzazione del porto di Assab sono intimamente **legate alle precarie dinamiche regionali e al persistente conflitto tra Eritrea ed Etiopia.**

Di ciò sembra essere ben consapevole l'Emiro del Qatar in più occasioni ha messo al centro del tentativo di mediazione fra l'Eritrea e l'Etiopia lo sviluppo congiunto dell'infrastruttura di Assab, naturalmente con capitali qatarini.

Ulteriore impulso allo sblocco della paralisi ultra ventennale del porto di Assab proverrà dall'avvio dello sfruttamento degli immensi giacimenti di fosfato presenti nella depressione della Dancalia, che imporranno la disponibilità di una adeguata infrastruttura portuale, ad Assab, nei prossimi anni.

GHANA

Quadro generale:

Il Ghana dispone di due porti commerciali: **quello di Tema nell'area centro orientale e quello di Takoradi nell'area occidentale**. Il traffico è notevolmente aumentato negli ultimi anni sia per la stabilità di cui gode il Paese, sia perché il porto di Tema risulta essere il porto dove i trasbordi avvengono con il minor tempo di attesa in tutta l'Africa occidentale.

Porto di Takoradi

è situato nella regione occidentale, è il più antico porto del Ghana, ma il secondo per importanza. Da esso transitano le principali commodities quali cacao, caffè, legname, ed alcuni minerali quali manganese e bauxite. **A seguito delle recenti scoperte di petrolio e gas, il porto di Takoradi è destinato a divenire un hub per gli idrocarburi.**

Il numero sempre maggiore di operazioni, ha reso necessario avviare una ristrutturazione del porto e la Ghana Ports and Harbours Authority GPHA ha firmato un accordo con la China Harbour Engineering Company, lo scorso settembre, per la prima fase del progetto di ristrutturazione, per un valore 150 milioni di dollari USA.

Il progetto totale di ristrutturazione si compone di due fasi per un valore complessivo di 344 milioni di dollari USA ed i relativi lavori dovrebbero essere conclusi entro due anni. I fondi, messi a disposizione dalla Chinese Development Bank, sono parte del più ampio prestito di 3 miliardi di dollari USA (Master Facility Agreement), concesso dal Governo di Pechino al Ghana.

In merito alla seconda fase non si hanno elementi in merito, ma con buona probabilità, verrà assegnata allo stesso contractor.

In particolare

Descrizione gara	Autorità committente
E' stata inoltre lanciata espressione di interesse per servizi di progettazione per la costruzione di un complesso scolastico per la formazione del personale addetto ai servizi portuali	Ghana Ports and Harbours Authority

Il Porto di Tema

E' il principale porto commerciale del Ghana ed il traffico containers è passato dai 343.000 TEU del 2004 agli 822.000 TEU del 2012.

La congestione venutasi a creare ha portato alcune società di trasporto marittimo a ridurre il numero mensile dei servizi effettuati.

Descrizione gara	Autorità committente
A fine febbraio è stata pubblicata una richiesta di espressione di interesse per i servizi di engineer, procure & construct (EPC) per la costruzione, l'espansione ed ammodernamento del porto. Il progetto prevede la costruzione di 23 nuove banchine lunghe 7.8 km; 6 km di frangiflutti in acque profonde 18 m; progettazione e costruzione dei terminali containers 3 e 4; progettazione e costruzione o riabilitazione delle principali strade	Ghana Ports and Harbours Authority

di accesso al porto e al terminal cargo ferroviario. A tale richiesta di espressione di interesse seguirà il bando di gara e si sottolinea che uno degli elementi centrali del bando è rappresentato dal **"credit facility to be provided by tenderers"**, in base al quale il contractor oltre alla progettazione ed esecuzione dei lavori metterà a disposizione le risorse finanziarie necessarie per l'esecuzione del progetto anche attraverso la partecipazione di istituzioni finanziarie

Una volta terminato, il progetto verrà dato in gestione alla Ghana Ports and Harbours Authority che provvederà al ripagamento del finanziamento.

La formula di cui sopra, vista l'entità dei lavori, richiede una notevole disponibilità economica che potrebbe essere garantita da fondi comuni, creati da grandi banche di sviluppo, per il finanziamento di infrastrutture e di progetti di investimento a lungo termine.



GIBUTI

Quadro generale:

L'importanza cruciale dei porti di Gibuti deriva dalla posizione strategica del Paese sul Mar Rosso (uno dei corridoi marittimi più trafficati del mondo), che ne fa peraltro lo sbocco esclusivo al mare dell'Etiopia (il cui commercio via mare transita al 100% da Gibuti) nonché il principale riferimento dell'Africa orientale per gli scambi marittimi, vista l'attuale inattività dei porti somali ed eritrei.

Il Porto di Gibuti

È gestito dall'operatore DP World, sulla base di un accordo di concessione ventennale firmato nel 2000 dalle autorità portuali di Dubai con il Governo gibutino. Dal porto di Gibuti hanno transitato nel 2011 oltre 1700 navi, in prevalenza container (684) e militari (382). L'attività del porto di Gibuti è oggi prevalentemente quella relativa all'attività "**general cargo and bulk**" a seguito dell'apertura nel Paese di un terminal petrolifero, nel 2005, e del terminal container di Doraleh, nel 2008.

Il porto si compone di tre aree:

1. **Bulk Terminal**, con 500 metri di banchina. Il traffico delle merci di questa categoria (cioè quelle non trasportate in container) ha raggiunto nel 2011 quota 3.595.506 mT, in aumento rispetto al 2010 ma in calo rispetto al 2009 (quando superava i 4 milioni di mT).
2. **Conventional Port** 3,2 km di banchina, capacità di gestione per 12 milioni di tonnellate, facilities per vari tipi di cargo comprese auto e bestiame (il traffico è di 2 milioni di capi all'anno);
3. **Container Terminal (PAID)**. Il PAID è il terminal più vecchio dal quale operano oggi solo due compagnie di navigazione, la Ignazio Messina & C. e l'Ethiopian Shipping Line. Il traffico di container è stato pari nel 2011 a circa 40.000 TEUS, di cui circa 21.000 di import e 19.000 di export. Il terminal ha una capacità complessiva di 350.000 TEU all'anno.

Il Doraleh Container Terminal-DCT

È stato inaugurato nel 2008 sempre nel quadro dell'accordo con DP World. È situato a 11 km dal porto principale di Gibuti e dotato di una banchina di 1050 m e di una capacità complessiva di 1,5 milioni di TEU. Da qui operano tutte le altre compagnie. Il traffico di container ha raggiunto nel 2011 quota 703.617 TEUS (quelli importati ed esportati si attestano sulle 150.000 TEUS rispettivamente, mentre i transshipment sono aumentati in modo consistente nel 2011, superando le 400.000 unità).

Il nuovo porto di Tadjourah

nel nord del Paese, è stato lanciato nel dicembre 2012 e sarà finanziato con Fondi arabi (EAU e Arabia Saudita), per un investimento complessivo di circa 70 milioni di dollari.

Il progetto è stato realizzato dalla società italiana Technital, che è anche in attesa dell'esito ufficiale della gara per la supervisione. La selezione per individuare il costruttore è stata svolta in modo abbastanza trasparente.

I lavori includono la costruzione di una banchina di 435 metri e di un ro-ro terminal di 190 metri. Il porto è finalizzato a dare nuovo sbocco al traffico commerciale da e per l'Etiopia e sono per questo in programmacollegamenti stradali e ferroviari con città etiopiche. Uno degli obiettivi fondamentali della nuova struttura è quello di favorire il commercio di prodotti minerari ed in particolare del potassio.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali gibutine:

Progetti di espansione delle infrastrutture portuali delle autorità locali:

- **Porto di Gibuti:** raddoppio del terminal petrolifero; nuovo terminal petrolifero degli oleodotti provenienti dal Sud Sudan (sempre che prevalga l'opzione Gibuti su quella di Lamu, in Kenya, e sempre che si trovino le risorse); eventuale piccolo terminal collegato alla Base militare USA.
- **Terminal di Ghoubbet** per l'esportazione del sale, che l'autorità portuale di Gibuti sta trattando in concessione con una società cinese (lavori per 50 milioni di dollari).
- **Terminal animali vivi a Damerjog**, volto a favorire l'esportazione di capi di bestiame vivi in Medio Oriente. Il progetto è ancora in corso e se ne sta occupando la nostra Technital, mentre per quanto riguarda i futuri lavori di costruzioni, sarebbero già in corso contatti diretti con i cinesi.

Lo sviluppo dell'attività portuale di Gibuti, rappresentato in particolare dall'avvio dei lavori per l'apertura del porto di Tadjoura, offre indubbiamente opportunità interessanti per il mondo imprenditoriale italiano. Occorre tener presente, tuttavia, che non esiste una prassi consolidata di gare internazionali (gli acquisti e gli appalti vengono assegnati generalmente con gara ad invito o per trattativa diretta) e che le informazioni sui progetti in cantiere difettano di trasparenza.

Una riflessione generale va fatta sul ruolo della Cina, che ha scommesso in modo deciso sui porti di Gibuti come uno degli accessi privilegiati di penetrazione economica in Africa.

La società China Merchants, con sede a Hong Kong, ha acquistato all'inizio del 2013, per 185 milioni di dollari, una partecipazione del 23,5% nella Port de Djibouti SA (PDSA), quota che comprende la proprietà del 66,7% nel Dolareh Container Terminal-DCT.

Se a ciò si aggiunge il contratto per la costruzione del porto di Tadjoura, appare chiaro che un rapporto d'affari privilegiato con i cinesi o il ricorso a filiali cinesi di aziende italiane, può rappresentare un utile canale di approccio alla galassia di sub-appalti e opportunità varie che il settore portuale presenta.

KENYA

Quadro generale:

Il Kenya è appena uscito da un importantissimo appuntamento elettorale che si è concluso con l'elezione del suo quarto Presidente. Con il risultato elettorale consolidato e con il progressivo insediamento delle Autorità governative, sia centrali che locali, i temi riguardanti lo sviluppo economico e gli investimenti stanno riassumendo rilevanza nell'agenda politica di questo Paese.

I piani di investimento governativi prevedono importanti interventi anche in ambito di adeguamento e sviluppo delle infrastrutture portuali.

Una sfida importante che il nuovo Governo è chiamato ad affrontare riguarda proprio l'adeguamento infrastrutturale del paese, oggi un limite alla possibilità di poter raggiungere margini di crescita maggiori a quelli registrati finora. I porti rappresentano un asset strategico all'interno dell'impianto infrastrutturale del Kenya, sia per il rifornimento del mercato interno che di quello regionale.

I paesi landlocked, confinanti con il Kenya, hanno, infatti, il porto di Mombasa come scalo di riferimento, porto che, ad oggi, risulta inadeguato rispetto al volume di traffico che vi insiste.

Le autorità di riferimento sono questo Ministero dei Trasporti⁹, e la Kenya Ports Authority KPA¹⁰, nel cui sito vengono costantemente riportate le gare d'appalto del settore.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali kenyoti:

La piattaforma programmatica governativa Kenya Vision 2030, messa in campo dal precedente Presidente della Repubblica, e rilanciata dal nuovo Presidente eletto Uhuru Kenyatta, prevede importanti interventi in ambito portuale quali:

Porto di Lamu

Costruzione del nuovo porto di Lamu (Manda Bay), destinato a superare il porto di Mombasa, per capacità di traffico e stoccaggio, e diventare una piastra logistica per lo smistamento di merci, su gomma e rotaia, e petrolio (si prevede la realizzazione di una raffineria), attraverso apposite tubazioni, da e verso il Sud Sudan e l'Etiopia. Il progetto è già stato lanciato dal precedente Presidente Mwai Kibaki, nel marzo 2012 e sono iniziati gli studi di fattibilità per la realizzazione dei primi 3 ormezzi, di 32 finali, che verranno utilizzati per l'arrivo e lo scarico dei materiali per la successiva fase di costruzione dell'intera infrastruttura.

I fondi per la realizzazione del progetto derivano dal budget interno e da finanziamenti esterni. L'appalto per la costruzione dei tre ormezzi, per un valore di quasi 500 milioni di dollari, è stato vinto da una società di costruzione cinese. Le aziende cinesi sono sempre più presenti in Kenya, soprattutto nel settore delle costruzioni e delle infrastrutture. Ci sono concrete possibilità che la realizzazione dell'intero porto possa essere finalizzata, data anche la capacità del colosso cinese di poter offrire strumenti di finanziamenti commerciali, dalle stesse aziende cinesi.

Porto di Mombasa

E' in corso l'opera di drenaggio del fondale del più importante porto del Kenya e della regione, realizzato da una società olandese che si è aggiudicata il tender. Oltre a questo specifico intervento la Kenya Ports Authority ha in programma altri interventi sul bacino di Mombasa, la cui gare di appalto verranno pubblicate sull'apposita pagine del sito web della KPA.

⁹ il cui sito www.transport.go.ke e' momentaneamente in fase di aggiornamento

¹⁰ www.kpa.co.ke

Dongo Kundu Freeport

E' in corso di realizzazione, nei pressi del porto di Mombasa una piastra logistica intermodale per la creazione di un'area di industrializzazione e stoccaggio a fiscalità agevolata. Il progetto, sotto la supervisione del Ministero dei Trasporti, dovrebbe essere realizzato attraverso una partnership tra pubblico e privato.

La Coast Development Authority ha intenzione di realizzare un porto ad uso dell'industria ittica, la cui localizzazione deve ancora essere individuata, in base a studi tecnici ed economici da compiere.



MOZAMBICO

Quadro generale:

Maputo, Beira e Nacala rappresentano ad oggi i principali porti del Paese. In questa fase, lo sviluppo delle infrastrutture portuali in Mozambico è legato principalmente agli ingenti investimenti in materia di risorse naturali (carbone e gas naturale), che si stanno concentrando sul Paese.

Affinchè tali investimenti possano entrare a pieno regime è infatti necessario lo sviluppo di infrastrutture adeguate (non solo portuali, ma anche ferroviarie, stradali, aeroportuali, di accoglienza, etc.), che consentano lo sfruttamento e la commercializzazione di tali risorse.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali mozambicani:

Per permettere lo sfruttamento del gas naturale rinvenuto nell'offshore della Provincia di Cabo Delgado (estremità settentrionale del Paese), sono in corso progetti di sviluppo dei porti di Pemba e Palma, che costituiranno lo snodo logistico per i lavori di costruzione dell'impianto di liquefazione del gas naturale e delle infrastrutture ad esso collegate.

Al riguardo, è stata creata una Società mista di gestione dei due porti, la PCD (Portos de Cabo Delgado), costituita al 50% da ENH-L (Empresa Nacional de Hidrocarbonetos - Logistics) e al 50% da CFM (Ferrovie mozambicane), mentre i vari terminal saranno gestiti da una Società costituita al 51% da PCD e al 49% da partnership pubblico-private.

A questo proposito, la società di gestione dei porti sta attualmente concludendo alcuni Memorandum of Understanding con compagnie private interessate a partecipare al progetto.

Porto di Palma

dovrà essere costruito ex novo e sarà utilizzato per le operazioni di costruzione dell'impianto di liquefazione del gas naturale, deve essere ancora identificata la localizzazione definitiva.

Porto di Pemba

Sarà dapprima completata una struttura galleggiante per aumentare la capacità del porto esistente, per far fronte al problema delle forniture di materiale e della distribuzione, attraverso un progetto già concordato tra CFM e Bolloré, che coprirà un periodo di tre anni. Il definitivo ampliamento e ammodernamento del porto è invece di responsabilità della citata Società di gestione PCD, che dovrà contrattare una ditta specializzata per la realizzazione dei lavori.

Si stima che il valore di tale investimento, ora in fase di studio presso la PCD, sia compreso tra i 200 e i 400 milioni USD.

Moatize: sfruttamento del bacino carbonifero

sono in cantiere numerosi progetti integrati di sviluppo ferroviario e portuale. In particolare, si prevede il potenziamento della linea ferroviaria di Sena che collega Tete al porto di Beira, la costruzione, già avviata, della linea ferroviaria che, attraverso il Malawi, collega Moatize a Nacala ed un eventuale terza linea ferroviaria verso il porto di Macuse (in Zambesia).

Porto di Beira

è prevista la costruzione di un terminal dedicato al carbone, con capacità tra i 15 e i 20 milioni di tonnellate l'anno (contro i 6 milioni attuali), che dovrebbe essere completato entro dicembre 2015 per un investimento complessivo di 600 milioni di dollari USA. A questo proposito, il Governo sta ultimando i negoziati con la compagnia indiana Essar, che dovrebbe iniziare i lavori entro l'anno in corso.

Macuse

si tratta di un progetto integrato relativo alla ferrovia e al nuovo porto di acque profonde, che dovrebbe permettere la movimentazione di circa 25 milioni di tonnellate di carbone l'anno. Persistono alcuni dubbi circa la sua effettiva realizzazione legati alla sostenibilità finanziaria del progetto.

Tale linea dovrebbe poi essere utilizzata prevalentemente dalla compagnia anglo-australiana Rio Tinto, che ha visto ritardati i propri programmi di produzione di carbone anche a causa di problemi interni, che hanno determinato una forte svalutazione dei propri assets.

Porto di Nacala,

dovrebbe diventare il principale terminal carbonifero del Paese, grazie ai suoi fondali naturali, che in futuro potrebbero renderlo uno dei principali porti di tutto l'Oceano Indiano.

Il progetto di rifacimento del porto prevede due terminal distinti:

- **il terminal carbonifero**, che dovrebbe essere utilizzato dalla brasiliana Vale e da altre compagnie minerarie per il trasporto del carbone di Tete (con una capacità iniziale di oltre 20 milioni di tonnellate di carbone l'anno, che potrebbe essere potenziata fino a 60 milioni);
- **il terminal commerciale**, entrambi in fase di sviluppo e inseriti all'interno del più ampio progetto di sviluppo del "Corridoio di Nacala", che comprende anche la ferrovia Moatize-Nacala, gestito da una società pubblico-privata (Corridoio Logistico Integrato di Nacala) costituita all'80% dalla stessa Vale e al 20% da CFM (Ferrovie mozambicane).

Per quanto riguarda il terminal commerciale, il Governo mozambicano ha firmato un accordo con la Cooperazione giapponese (JICA) relativo all'erogazione di 84 milioni di dollari USA per la prima fase di sviluppo (in parte a dono e in parte sotto forma di credito agevolato, con rimborso in 40 anni), che ammonta a 115 milioni di dollari USA (mentre l'ammontare dell'intero progetto è di oltre 230 milioni). Il credito è finalizzato al rifacimento della strada di accesso al porto, a un terminal ferroviario per i container all'interno del porto, al miglioramento dell'area per i container e all'acquisizione di nuove attrezzature di movimentazione del carico merci.

Porto di Maputo

Anche per il porto di Maputo, caratterizzato da strutture ormai vetuste, sono previsti piani di ampliamento affinché possa essere in grado di sostenere un traffico in costante crescita.

In particolare, la Compagnia di Sviluppo del Porto di Maputo - costituita da CFM (49%), dalla compagnia sudafricana Grindrod (24,7%) e dall'emiratina DP World (24,7%), oltre che da alcuni partner locali (1,6%) - prevede un piano di sviluppo del porto stimato in 1,7 miliardi di USD, che dovrebbe aumentarne la capacità a 50 milioni di tonnellate entro il 2020.

Techobanine:

è prevista la costruzione di un nuovo porto di acque profonde non lontano dal confine con il Sud Africa, che opererebbe quale terminal carbonifero per le miniere di Sud Africa, Botswana e Zimbabwe. Tale ambizioso progetto prevede anche la costruzione di una linea ferroviaria tra Mozambico e Botswana e lo sviluppo di un'area industriale di 11.000 ettari.

Nonostante le recenti dichiarazioni del Primo Ministro Vaquina circa la conclusione di un accordo per la realizzazione delle opere (non è nota però l'identità dell'impresa che si sarebbe aggiudicata i lavori), il progetto di Techobanine presenta ancora ampi margini di incertezza, anche per via dell'ingente cifra (oltre 5 miliardi di dollari USA), che dovrebbe essere reperita dai Governi di Mozambico e Botswana per finanziarlo.

NIGERIA

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali nigeriani:

Le principali opportunità nel settore sono state raccolte dalla Nigerian Ports Authority in un documento del 2008, che risulta essere ad oggi ancora attuale;¹¹

Free Trade Zone di Onne

Obiettivo del governo nigeriano è quello di sviluppare nella Free Trade Zone' di Onne l'attività cantieristica ed in particolare quindi di 'ship building and repairs' , in una zona che è già base logistica per le attività di estrazione di oil & gas e nella quale sono attive molte industrie del settore petrolchimico;

Lagos

la Nigerian Ports Authority intende sviluppare nuove aree portuali e cantieri nelle Isole 'Tarkwa Bay' e 'Ogogoro'; è inoltre già in corso la progettazione e costruzione del porto di Lekki, localizzato nell'ambito del 'Lekki Free Trade Zone' da parte del Gruppo Tolaram di Singapore (operante in Nigeria per il tramite della ditta sua consociata, Lekki Port LFTZ Enterprise -LPLE); in quest'ambito non si escludono opportunità di collaborazione con le imprese italiane per quanto riguarda le infrastrutture ed i servizi deputati al suo funzionamento.

Ancora a Lagos, e' previsto lo sviluppo del 'mega port' di Badagry, a 55 chilometri ad ovest del terminale di Apapa, uno dei maggiori terminal del paese; il governo nigeriano vorrebbe affiancare a questo progetto al costruzione di una Free Trade Zone

¹¹ Il documento del 2008 della Nigerian Ports Authority, nonché lo studio di 'Foreign Direct Investment (FDI) in seaports: The case of Nigeria' pubblicato da 'PortEconomics', organizzazione senza fine di lucro sono pubblicati sul sito www.sistemapaese.esteri.it; e sul portale Infomercatiesteri.it

REPUBBLICA DEMOCRATICA DEL CONGO

Quadro generale:

Nel programma detto della 'Rivoluzione della modernità', annunciato dal Presidente Kabila, fra i 'cinque cantieri' definiti come prioritari, c'è anche quello della riabilitazione dei porti e delle vie fluviali. La RDC dispone, potenzialmente, di 16.238 chilometri di vie fluviali, ampiamente utilizzate in passato, prima dell'indipendenza, con regolari servizi di battelli, per persone e merci.

Attualmente, il servizio è praticamente inesistente, e le vie fluviali inutilizzate, a causa del mancato drenaggio del letto dei fiumi, la mancanza di segnaletica, di battelli e di infrastrutture.

L'obiettivo governativo è quello di massimizzare le sinergie multi-modali, in un Paese caratterizzato da grande carenza di vie di comunicazione, tra le vie fluviali ed il trasporto su strada e su rotaia.

Nello specifico, le priorità nel settore portuale sono:

- la riabilitazione delle vie navigabili;
- la riabilitazione delle banchine fluviali;
- la realizzazione di investimenti portuali maggiori, con particolare riguardo alla costruzione di un porto marittimo in acque profonde a Banana (con un costo stimato di 5 miliardi di dollari).

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali della RDC:

Il Governo adotterà provvedimenti per migliorare l'adeguamento del contesto amministrativo alle norme internazionali e regionali, e per incoraggiare il partenariato pubblico-privato, i contratti di concessione e le Build-Operate-Transfer per la gestione delle infrastrutture.

In tale contesto, gli obiettivi immediati del Governo sono:

- riabilitare 150 chilometri di vie navigabili nella parte inferiore del fiume Congo prima dello sbocco al mare;
- riabilitare 4500 chilometri di vie fluviali e lacustri entro il 2016;
- costruire la prima fase del porto marittimo in acque profonde di Banana entro il 2016 (sono in corso negoziati con la Corea del Sud);
- riabilitare tutti i porti fluviali e lacustri delle province;
- acquistare una draga.

A fronte di tali progetti, si ha conoscenza di finanziamenti dell'Unione Europea, per la riabilitazione fluviale (60 milioni di euro, per un progetto iniziato nel luglio del 2012), di un contributo della Banca Mondiale di 14 milioni di dollari USA, sempre nel settore fluviale, e di un impegno, non ancora quantificato, della Banque Africaine de Développement (BAD).

SENEGAL

Quadro generale:

Porto di Dakar

La principale infrastruttura portuale in Senegal è rappresentata dal porto di Dakar che grazie alla sua collocazione nel punto più occidentale dell'Africa esercita un ruolo di crocevia fra le più importanti rotte marittime che collegano il continente africano all'Europa, all'America settentrionale e all'America Latina. Il porto di Dakar **costituisce un rilevante sbocco verso l'esterno non solo per il Senegal, ma anche per molti Stati africani che non hanno accesso al mare, in particolare il Mali** (negli ultimi anni oltre il 60% dell' import-export maliano è transitato per il porto di Dakar), le cui merci raggiungono la capitale senegalese attraverso i collegamenti ferroviari e stradali esistenti. Il flusso di merci che transitano per il porto di Dakar è in continuo aumento: nel 2012 esso è stato pari a circa 12 milioni di tonnellate (+4% rispetto al 2011), confermando la collocazione di Dakar fra i primi tre porti della sub-regione (dopo Abidjan e Lagos).

Fra le più rilevanti compagnie di navigazione che si servono del porto di Dakar si segnalano la Mediterranean Shipping Company (MSC) e le società Ignazio Messina e Grimaldi.

Negli ultimi anni il porto di Dakar è stato oggetto di una costante azione di miglioramento della qualità dei servizi offerti. Al riguardo, si stima che tra il 2005 e il 2012 siano stati realizzati progetti di ammodernamento, per un ammontare complessivo pari ad oltre 183 miliardi di euro, ciò anche grazie al ricorso a finanziamenti privati. Tra le principali opere si ricordano i lavori di allargamento e ammodernamento del terminal container da parte della società emiratina DPWorld, (che nel 2007 lo ha ottenuto in concessione), i lavori di manutenzione dei moli di attracco delle navi e la nuova stazione marittima - inaugurata nel 2010 che assicura collegamenti con la regione meridionale della Casamance e l'isola di Gore'e (a pochi Km da Dakar).

Infrastrutture portuali minori

Parallelamente all'impegno ad assicurare la competitività del porto di Dakar, le Autorità senegalesi guardano con attenzione anche alla valorizzazione delle infrastrutture portuali minori, in linea con l'azione di promozione dello sviluppo economico e sociale del Paese attraverso il 'desenclavement' regionale. Si inserisce in tale contesto la volontà di favorire la riabilitazione dei porti fluviali di Kaolack (città a sud-est di Dakar specializzata nell'estrazione di olio di arachidi, esportato per il 90%) e Ziguinchor (importante porto commerciale della regione della Casamance, dedito all'esportazione di prodotti tipici locali, quali riso, cotone, prodotti ittici, olio di arachidi) e la realizzazione di un porto minerario nella località di Bargny (a 27 Km di distanza da Dakar) dedicato al transito delle risorse minerarie (prevalentemente fosfati) di cui dispongono le regioni interne di Thie's e Matam.

PAESI DI ACCREDITAMENTO SECONDARIO

GUINEA CONAKRY:

Si segnala la rilevanza del porto di Conakry, dato in concessione dal 2011 al Gruppo francese Bolloré Africa Logistics, già concessionario del terminal container.

Il Gruppo intende investire 500 milioni di euro nei prossimi 25 anni per la realizzazione di opere di ammodernamento delle infrastrutture (150 milioni di euro dovrebbero essere investiti entro il 2014).

L'obiettivo è quello di migliorare la qualità dei servizi e riuscire a generare entro la fine del 2013 un volume di traffico pari a 10 milioni di tonnellate, facendo del porto di Conakry una piattaforma di riferimento per i Paesi limitrofi dotati di infrastrutture portuali inadeguate, quali la Liberia, la Sierra Leone, la Guinea

Bissau e la Gambia.

Le Autorità guineane prevedono altresì la realizzazione nel medio periodo di piccoli porti minerari nella città di Boke' (Guinea nord-occidentale) e nelle isole di Loos, a largo di Conakry.

SUDAFRICA

Quadro generale:

In Sud Africa vi sono otto porti commerciali lungo i 2.954 km di costa presso le città di **Richard Bay, Durban, East London, Ngqura, Port Elizabeth, Mossel Bay, Cape Town e Saldanha Bay**. La compagnia statale Transnet National Port Authority gestisce gli approdi presso tali strutture. Le sue attività si possono dividere in due grandi categorie:

- fornitura di infrastrutture portuali, quali ormeggi ed attrezzature per il carico e lo scarico di containers e di autoveicoli e merci in generale;
- fornitura di servizi marittimi, quali dragaggio, assistenza alla navigazione, rimessaggio e riparazioni di navi.

Le attività della Transnet National Port Authority sono quintuplicate negli ultimi trent'anni, con previsioni di aumenti della stessa portata per il prossimo trentennio. Le attività stesse dovrebbero quindi raggiungere, entro il 2040, i venti milioni di TEU (1 TEU = m.6,096) per anno, a fronte degli attuali quattro. Il porto di Durban, il più importante in Sud Africa, dovrebbe gestire, entro il sopracitato periodo, oltre il 70% del traffico commerciale del Paese.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali sudafricani:

Per far fronte ai previsti futuri traffici marittimi, la compagnia Transnet SOC Ltd. ha recentemente preso possesso del dismesso aeroporto di Durban, ubicato di fronte al mare, dove prevede, a partire dal 2016, di costruire un nuovo e sicuro porto a sud della città, con un investimento previsto di oltre 6.9 miliardi di euro. L'entrata in funzione di tale infrastruttura dovrebbe modificare sostanzialmente il quadro fisico ed economico del Paese, posizionando Durban quale nodo strategico del trasporto marittimo globale creando, nel contempo, un corridoio per il trasporto veloce delle merci da Durban al Free State fino alla zona industriale del Gauteng, così come previsto dai piani nazionali infrastrutturali del Governo.

Il previsto nuovo porto verrà costruito in quattro fasi, la prima delle quali dovrebbe iniziare nel 2016 e terminare entro il 2020. Il progetto prevede la costruzione di 16 nuove banchine per containers, un nuovo terminal per l'esportazione e l'importazione di autoveicoli, nonché nuove ed importanti infrastrutture stradali e ferroviarie.

America Settentrionale

<i>PAESE</i>		<i>pag.</i>
<i>CANADA</i>	<i>focus</i>	<i>79</i>
<i>STATI UNITI</i>		<i>85</i>



Quadro generale:

I principali porti canadesi, dalla costa orientale a quella occidentale attraverso la zona dei grandi Laghi, sono regolati e gestiti da autorità portuali federali. Il *Canada Marine Act*¹², entrato in vigore nel gennaio 1999, ha posto le basi del *National Port System* (NPS) che conta ad oggi 18 *Canada Port Authorities* (CPA), tutte a gestione indipendente.

Molti porti, anche minori, che in precedenza erano a gestione e proprietà dell'agenzia federale dei trasporti, Transport Canada, sono stati privatizzati trasferendone la proprietà ad enti provinciali e municipali o al settore privato.

Le CPA – che gestiscono i terreni e gli stabili su cui sorgono i porti - sono quindi enti quasi governativi, tenute ad essere finanziariamente autosufficienti e titolari di obblighi tributari (tra cui il pagamento di una *licensing fee* per l'utilizzo del terreno) nei confronti del Governo federale.

Movimentazione merci

Nel 2010 (dati più recenti disponibili), il traffico marittimo delle merci ha raggiunto la quota di 392 milioni di tonnellate, registrando un aumento del 10% rispetto all'anno precedente. Sempre nel 2010, le 17 CPA (il porto di Oshawa è stato incluso nel febbraio del 2012) hanno gestito 269 milioni di tonnellate, il 69% del totale canadese. I porti che hanno visto transitare i volumi maggiori sono stati quelli di Vancouver, Montréal, Halifax, Québec City, Sept-Îles, e Saint John.

L'Associazione delle CPA (ACPA) stima il contributo dei 18 membri all'economia canadese nei seguenti termini:

- un valore aggiunto al PIL canadese pari a 30 miliardi di dollari
- traffico merci di 460 milioni di tonnellate con un valore di 162 miliardi di dollari
- 250.000 posti di lavoro diretti ed indiretti
- 10,2 miliardi di dollari pagati in retribuzioni
- 2,2 miliardi di dollari pagati in tasse federali e provinciali
- 2 miliardi di dollari pagati in imposte di consumo

Investimenti pubblici nel settore portuale

Nel quinquennio 2007-2011, il Governo federale ha aggiornato il quadro normativo e di governance delle CPA per agevolarne opportunità commerciali che sostengono le infrastrutture marittime e gli obiettivi d'interscambio del paese. Gli emendamenti al *Canada Marine Act* del 2008 hanno incrementato le facoltà delle CPA ad assumere debiti, dando loro una maggiore flessibilità per rispondere ad opportunità d'investimenti.

Le CPA hanno intrapreso vari progetti per modernizzare ed espandere le proprie infrastrutture. Insieme agli spedizionieri e agli operatori marittimi, hanno investito nella costruzione di nuovi terminali marittimi e nuove attrezzature.

Nel 2011 ad esempio:

- A Vancouver, *Neptune Bulk Terminals* (Canada Ltd.) ha investito 63,5 milioni di dollari canadesi in nuove attrezzature per la movimentazione del carbone e per aumentare l'efficienza energetica;
- Ad Hamilton, *Richardson International* ha investito 5,5 milioni di dollari per l'ampliamento del terminale portuale;

¹² <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-6.7/>

- A Montréal, la *Viterra Inc.* ha assunto la gestione del terminale del grano che precedentemente era gestito dalla Montréal Port Authority;
- Al porto di Trois-Rivières, il progetto di ammodernamento delle strutture è stato avviato il 19 maggio 2011. Questi lavori hanno aumentato la capacità di traffico del porto del 22% circa.
- Grazie a un finanziamento di 30 milioni di dollari canadesi, da parte dell' *Infrastructure Stimulus Fund* del Governo federale, la Sept-Îles Port Authority ha potuto sfruttare più di 250 milioni di dollari canadesi in investimenti privati per il settore delle risorse naturali nella Riva Nord del Québec;

Un recente studio della ACPA e di Transport Canada stima che il fabbisogno per l'adeguamento infrastrutturale del sistema portuale canadese sia pari a 5,3 miliardi di dollari canadesi. Di questi il 33% sarebbero necessari per l'ammodernamento delle strutture esistenti e il 67% per lo sviluppo e l'espansione di nuove infrastrutture. Una delle modalità a cui le Autorità portuali fanno sempre più ricorso per finanziare i propri progetti sono i partenariati pubblico-privato (c.d. P3 -Public Private Partnership). Lo sviluppo di tali partnership sarà l'oggetto del 55th General Meeting and Conference of Canadian port Authorities, che si svolgerà a Nanaimo (British Columbia) dal 18 al 21 agosto 2013¹³

Il "New Building Canada Plan"

Le infrastrutture portuali rientrano tra gli obiettivi oggetto dei finanziamenti previsti dal "New Building Canada Plan" e varati nell'ambito de bilancio 2013.

In generale esso prevede un impegno di spesa di 70 miliardi di dollari canadesi su dieci anni (2014-2024) per la costruzione di nuove strade, ponti, sistemi di transito pubblico ed altre infrastrutture pubbliche in collaborazione con le province e territori.

Di tali fondi:

- 7 miliardi saranno dedicati al miglioramento infrastrutturale dei territori delle popolazioni native (principalmente, trasporti di superficie e infrastrutture e servizi energetici)
- 10 miliardi in infrastrutture di competenza federale (ponti, porti commerciali, basi militari ed edilizia residenziale per il personale delle forze armate);
- 47 miliardi di investimenti in fondi reperiti quest'anno, la parte preponderante, viene riservata ai finanziamenti concorrenti con Province e municipalita' per infrastrutture provinciali, territoriali e locali.

Nello specifico si tratta di 53 miliardi di dollari canadesi, di cui 6 già stanziati l'anno scorso per alcuni programmi ancora in via di definizione, 32,2 miliardi per la costruzione di strade e sistemi di trasporto pubblico (soprattutto di superficie), strutture ricreative ed altre infrastrutture pubbliche; 14 miliardi per la creazione del Building Canada Fund, per il sostegno di grandi progetti di rilevanza nazionale, regionale, e locale; ed infine poco più di un miliardo per il rinnovo del P3 (Public Private Partnership) Canada Fund, per cinque anni, per la promozione di project financing e partenariati pubblico-privato nel settore infrastrutturale per tutti i progetti di valore superiore ai cento milioni di dollari.

In concreto, e per il noto meccanismo di co-finanziamento tra diversi livelli di governo in Canada, si tratta di fondi per un totale di almeno 100 miliardi di dollari in dieci anni, oltre naturalmente ai capitali privati che si mobilitano a sostegno dei fondi pubblici.

¹³ <http://www.acpa2013.ca>

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali canadesi:

Principali progetti in corso, in fase di avvio o annunciati al 30/04/2013

L'Association of Canadian Port Authorities (ACPA), l'Associazione che riunisce le diciotto principali Autorità Portuali canadesi, ha espresso un forte interesse ad una potenziale collaborazione con operatori italiani interessati allo sviluppo della rete infrastrutturale a servizio dei porti canadesi, specialmente per la modalità di co-finanziamento di tali progetti, incentrata su fondi provenienti da livelli differenti di amministrazione (dal federale al municipale) e sulla cooperazione pubblico-privato (P3, Public Private Partnership).

Pur essendo il processo di gara e selezione aperto agli operatori stranieri gli enti pubblici e le municipalità canadesi prestano particolare attenzione, nella selezione dei progetti, ai ritorni per il sistema industriale ed il tessuto economico locale.

E' quindi preferibile, nell'approccio ai progetti descritti, affidarsi a partnership o joint ventures con operatori canadesi, ovvero stabilire una società di diritto locale.

Prince Rupert Port Authority

L'8 marzo 2013 e' iniziata la costruzione, per un valore di 90 milioni di dollari canadesi, di un corridoio multimodale (ferroviario - stradale) presso il Porto di Prince Rupert. Il progetto prevede la costruzione di cinque binari paralleli, una strada a due corsie, e un sistema di distribuzione di energia, di proprietà del porto, lungo un corridoio di otto chilometri. La prima fase del progetto, previsto completarsi nel dicembre del 2014, fornirà l'accesso a un' infrastruttura, ad oggi in via di pianificazione, costituita da nuovi terminal. Tra i progetti annunciati vi è infatti la costruzione di un terminal di esportazione di potassa, che avrà una capacità di 13 milioni di tonnellate l'anno.

La Società *BG Group* ha inoltre avanzato richiesta alla Prince Rupert Port Authority per considerare un'area di 200 acri di terreno su Ridley Island come zona da utilizzarsi per la costruzione di un terminal di gas naturale liquefatto finalizzato all'esportazione via mare dal Canada occidentale verso Giappone, Corea del Sud e Cina.

E' infine in corso la progettazione e valutazione di impatto ambientale per la fase II del terminal *Fairview Container* che ha raggiunto la capacità di 500.000 TEU. Il progetto prevede una espansione per una capacità di 1,5 milioni di TEU.

Port Metro Vancouver

Port Metro Vancouver sta attualmente aggiornando il piano di destinazione d'uso della propria area. L'attuale piano regolatore è una fusione dei piani dell'ex Fraser River, North Fraser, and Vancouver Port Authority.

Deltaport Terminal, Road and Rail Improvement Project

Deltaport, a Roberts Bank in Delta, British Columbia, è il più grande terminal per contenitori in Canada, con una capacità attuale di 1,8 milioni di TEU (contenitori di unità equivalente a venti piedi). Vincoli stradali e ferroviari attuali limitano la capacità di Deltaport a soddisfare la domanda prevista per i movimenti di container aggiuntivi. Come parte del Container Capacity Improvement Program, Port Metro Vancouver ha collaborato con la Provincia di BC e l'operatore di Deltaport, STI Terminal Systems Inc., per sviluppare un piano finalizzato al miglioramento delle infrastrutture esistenti che aumenterà la capacità di Deltaport per la movimentazione di contenitori di 600.000 TEU, per un totale di 2,4 milioni di TEU.

Il progetto prevede quattro elementi chiave:

1. Un cavalcavia sull'esistente strada Roberts Bank che separerà il traffico stradale e quello ferroviario;
2. La riconfigurazione del binario ferroviario e ulteriori attrezzature per la movimentazione di container all'interno del terminal di Deltaport;
3. Ulteriori binari all'interno dell'esistente corridoio ferroviario e una parte delle Option Lands;
4. Il miglioramento della viabilità di Deltaport Way per migliorare la circolazione di autocarri a Deltaport.

Philip Avenue Overpass

La proposta di un cavalcavia a Philip Avenue è uno dei sei principali progetti di infrastrutture di trasporto che sono stati identificati per aiutare ad accogliere, in un modo sostenibile, la crescita del commercio internazionale nel North Shore Trade Area (NSTA). Recentemente, l'area ha registrato una crescita significativa e si prevede che continuerà.

Roberts Bank Terminal 2 Project

La Roberts Bank Terminal 2 Project è un nuovo terminal container multi-ancoraggio proposto per Delta, BC che fornirà 2,4 milioni di TEU (contenitori di unità equivalente a venti piedi) della capacità di movimentazione contenitori.

Windsor Port Authority

Continental Rail Gateway

Windsor Port Authority è uno dei partner del proposto doppio tunnel ferroviario verso Detroit – la Continental Rail Gateway. Il completamento di questo progetto rafforzerà il ruolo del Porto come hub multimodale. Attualmente in fase di analisi d'impatto ambientale, il progetto dovrebbe iniziare a metà del 2014.

Hamilton Port Authority

Randle Reef Remediation

Il progetto prevede la realizzazione di una struttura di contenimento (ECF) di circa 7,5 ettari, costituita da una penisola attaccata al molo 15 della Hamilton Port Authority. L'ECF coprirà circa 130.000 m³ di sedimenti contaminati e conterrà circa 500.000 m³ di sedimenti contaminati dragati dalle zone circostanti. La valutazione d'impatto ambientale è in corso.

Storage Tanks

Due serbatoi di 10.000 Mt, per un valore di 4 milioni di dollari, sono ad oggi in costruzione sul molo 12 per immagazzinare UAN, un fertilizzante.

Montreal Port Authority

Il Governo Federale sta investendo 15,1 milioni di dollari in un progetto di ottimizzazione delle aree di movimentazione dei container nel Porto di Montreal. Il progetto ha due fasi. La prima mira a modernizzare il settore *Maisonneuve* attraverso un nuovo terminal, a cui si aggiungeranno circa 50.000 TEU (unità equivalenti a venti piedi) alla sua capacità, grazie al cambio di destinazione d'uso di vari edifici. Questo porterà la capacità del terminal a 520.000 TEU. La seconda fase consiste nel rivolgere una bulk area in una zona contenitore nel Settore Viau. Questa fase prevede la demolizione di edifici, preparando lo spazio e il lavoro sulla linea ferroviaria adiacente. Il nuovo spazio sarà in grado di tenere 150.000 contenitori. Una volta che il progetto sarà stato completato alla fine di marzo 2014, la capacità

di movimentazione contenitore totale del Porto di Montreal ammonterà a 1,8 milioni di TEU, con un incremento del 12,5%. Il costo totale stimato del progetto è di 39,25 milioni di dollari.

E' stata inoltre recentemente annunciata una partecipazione finanziaria da parte del Governo federale per un progetto che mira a ottimizzare la navigazione del Canale di San Lorenzo da Quebec City a Montreal. Lo scopo è quello di aumentare la capacità di carico di navi aumentandone il pescaggio.

Trois-Rivieres Port Authority

La fase I del progetto *On Course for 2020* è stata completata all'inizio del 2011 e ha segnato una svolta storica per il Porto di Trois-Rivieres. Essa ha incluso il consolidamento della proprietà del Porto e il suo perimetro di protezione, migliorando l'accesso stradale, aumentando la capacità ferroviaria, aggiungendo 26.000 m2 di stoccaggio all'aperto oltre alla costruzione di due magazzini: uno per materiali solidi e l'altro per merci generiche. La Fase I ha coinvolto investimenti per CAD 25 milioni e ha aumentato la capacità totale del porto del 23%.

Nell'ambito della fase II di *On Course for 2020*, l'Autorità portuale prevede la costruzione di un nuovo terminal 23.000 m2 che potrà essere utilizzato per i contenitori, merci varie, nonché materiali secchi e liquidi.

Saguenay Port Authority

Railway Link

Il Governo Federale ha annunciato un contributo di 15 milioni di dollari canadesi per il progetto di costruzione di un servizio ferroviario per il porto. Il Governo Provinciale contribuirà al progetto con un contributo di 10 milioni di dollari canadesi, il Comune di Saguenay e l'Autorità Portuale, 6 milioni di dollari canadesi ciascuno per il progetto per un totale di circa 37 milioni di dollari canadesi per la costruzione di un collegamento ferroviario al porto lungo 12,5 chilometri. Alla fine del 2012 gli accordi di finanziamento sono stati firmati e sono stati conclusi accordi con tutti i proprietari dei terreni interessati dal percorso della ferrovia.

Una società di gestione di costruzione è stata selezionata, studi di ingegneria dettagliati sono in corso e gli studi geotecnici e rilievi topografici sono stati completati; bandi per il taglio degli alberi e di livellamento del terreno sono stati pubblicati. La ferrovia dovrebbe entrare in servizio alla fine del 2013.

Halifax Port Authority

Intelligent Transportation Systems

Il 22 aprile 2012 il Governo federale ha annunciato il cofinanziamento¹⁴ di un *Intelligent Transportation Systems* (ITS) presso il porto di Halifax finalizzato a velocizzare le procedure di accesso e uscita dall'area portuale. Lo stanziamento ammonta a 330.000 dollari canadesi per un investimento totale pari a 660.000 dollari canadesi.

Shore Power

Il 13 aprile 2013 il Ministro federale dei Trasporti, Denis Lebel, ha annunciato il lancio da parte del Governo della seconda edizione del "Shore Power Technology for Ports Program", un programma di finanziamento che sostiene la costruzione nei porti dell'infrastruttura elettrica necessaria alle navi presenti in banchina di connettersi alla rete elettrica ed eliminare quindi l'esigenza di utilizzare i propri motori di bordo. Il programma è finalizzato alla riduzioni delle emissioni inquinanti e al miglioramento della qualità dell'aria delle città portuali. La dotazione finanziaria del programma e' di 27,2 milioni di

¹⁴ Per ulteriori informazioni: <http://www.tc.gc.ca/eng/mediaroom/releases-2013-h047e-7137.html>

dollari canadesi. Le domande di finanziamento da parte delle Autorità Portuali interessate nonché di imprese private interessate scadranno il 30 settembre 2013¹⁵.

Eventi di settore

55th General Meeting and Conference of Canadian port Authorities
Nanaimo (British Columbia), 18-21 agosto 2013¹⁶

¹⁵ I dettagli del programma sono reperibili su: <http://www.tc.gc.ca/eng/programs/environment-sptp-2681.htm>

¹⁶ <http://www.acpa2013.ca>

STATI UNITI

Quadro generale:

La Maritime Administration (Marad), agenzia del Dipartimento dei Trasporti statunitense, è l'Autorità incaricata di promuovere ed integrare la rete di trasporti marittimi presenti negli USA. Essa opera in settori che spaziano dalla cantieristica navale alle operazioni portuali e navali, con compiti anche in materia di sicurezza nazionale ed ambiente.

In particolare, l'Ufficio che segue i programmi di sviluppo infrastrutturale segnala, per il periodo 2001-2005 investimenti medi pari a 1,5 mld di dollari USA l'anno. In anni più recenti i finanziamenti federali sono stati approvati o direttamente dal Congresso (su specifici progetti, come nel caso degli interventi infrastrutturali nei porti di Anchorage e Hawaii -entrambi in via di ultimazione - e quello di Guam, che terminerà nel 2015) oppure attraverso i fondi TIGER¹⁷ che, con approccio diametralmente opposto, incentivano le singole autorità portuali a presentare progetti di sviluppo per cercare di ottenere, competendo tra loro, i fondi disponibili che vengono rifinanziati annualmente (per il 2013 pari a circa 474 mln USD).

Esistono poi gli investimenti in infrastrutture portuali effettuati sia a livello di singolo Stato, che da parte di soggetti privati. Tra questi ultimi si segnalano, ad esempio, l'acquisto di terminals in leasing in sei porti americani da parte della compagnia di assicurazioni AIG (American International Group) e quello del Maher Terminal (il più grande terminal container del porto di New York e del New Jersey) da parte della Deutsch Bank.

Il notevole ritorno economico associato con lo sviluppo portuale ha infine qui attratto investimenti finanziari come quello di Goldman Sachs, che ha acquistato una quota del 49% per cento in Carrix Incorporated (più grande operatore privato del mondo per terminal marittimi/ferroviari), e un fondo pensioni canadese che ha acquistato due terminals container marittimi nella zona di New York.

Opportunità nelle infrastrutture e nei servizi portuali statunitensi:

Il Marad ha fatto stato di una concreta possibilità che venga finanziato a breve un programma di potenziamento infrastrutturale portuale (che dovrebbe privilegiare la parte cargo e i dragaggi) elaborato dalla stessa Agenzia.

Il primo passo (l'erogazione di 2 mln di dollari USA per la presentazione dei progetti) dovrebbe avvenire con contestuale lancio di una specifica piattaforma informatica. Il finanziamento di tale programma rappresenta un canale di potenziale interesse per gli operatori italiani, pur tenendo presente che gli investimenti stranieri in tale settore sono soggetti alle disposizioni previste dalla normativa cd. Exxon-Florio (controllo su possibili controindicazioni per la sicurezza nazionale da parte di investimenti stranieri).

Porto di Miami

In Florida il Piano triennale di sviluppo delle 15 infrastrutture portuali al momento attive prevede un investimento di 421 mln di dollari USA. In particolare, i due principali porti della Florida Meridionale (Miami Port Authority, Fort Lauderdale/Port Everglades), crocevia degli scambi tra Nord, Centro e Sud America, hanno espresso disponibilità verso la co-partecipazione di ditte italiane all'attuazione di Progetti infrastrutturali rientranti nei rispettivi Piani di sviluppo¹⁸

Dragaggio (fino a 16 metri) dei canali di accesso al porto, realizzazione infrastrutture ferroviarie per movimento merci e stazioni intermodali di smistamento (autocarri/ferrovie), acquisto ed installazione di nuove gru per lo scarico merci, nuove banchine e terminal passeggeri per attracco di navi da crociera costituiscono le principali opportunità di investimento per le aziende italiane.

¹⁷ <http://www.dot.gov/tiger>

¹⁸ I piani sono visionabili rispettivamente, agli indirizzi www.miamidade.gov e www.porteverglades.net

Porto di Detroit

Molto attiva e favorevole alla collaborazione con operatori italiani si è detta anche la Detroit Port Authority¹⁹, che ha recentemente completato la costruzione del nuovo terminal portuale per un investimento totale di 15 mln di dollari USA e del molo offshore (dal valore di 7,1 mln USD) sul fiume Detroit. Il porto di Detroit con i suoi vari terminal, serve una vastissima area industriale per il trasporto di materie prime (acciaio, cemento ecc.), per l'industria automobilistica e non, e sovrintende alla Greater Detroit Foreign Trade Zone, che costituisce uno dei piu' grandi programmi FTZ degli Stati Uniti.

¹⁹ www.portdetroit.com

America Latina

PAESE		pag.
ARGENTINA		88
BOLIVIA		90
BRASILE		91
CILE		93
COSTA RICA		95
CUBA		96
ECUADOR		97
GUATEMALA	<i>focus</i>	98
HONDURAS		99
MESSICO	<i>focus</i>	100
NICARAGUA		102
PANAMA		103
PARAGUAY		104
URUGUAY		105
VENEZUELA		106

ARGENTINA

Quadro generale:

Negli ultimi venticinque anni il commercio con l'estero argentino è passato da circa 14 miliardi di dollari USA di fatturato annuale ad un totale di quasi 150 miliardi nel 2012. In questo stesso periodo, il volume fisico dell'import-export è cresciuto del 500%. Di questo totale, il 90% è regolarmente trasportato per via marittima o fluviale.

Prima del 1992, un unico ente di diritto pubblico, l'Amministrazione Generale dei Porti, era responsabile per la gestione di tutte le strutture portuali del Paese, con una palese reputazione d'inefficienza, di costi molto elevati e di ricorrenti problemi sindacali. Per risolvere questa situazione ed in vista del prospettato aumento delle operazioni, il Governo dell'epoca, convinto fautore della privatizzazione dei servizi pubblici, ha promosso l'apertura del mercato portuale argentino agli operatori privati sia per permettere nuovi investimenti infrastrutturali sia per migliorare la gestione del traffico in generale.

A tale scopo è stata varata la legge N 24.093/1992 (denominata "Ley de Puertos"), che ha introdotto la decentralizzazione della gestione (ripartita tra governo centrale, governi regionali e comunali) e la possibilità di concessioni private, sotto forma di "Enti portuali". Questi ultimi sono stati comunque sottoposti alla governance di una rinnovata "Administración General de Puertos". Contemporaneamente è stato creato il "Consiglio Portuale Argentino", composto dai nuovi enti pubblici e privati e da altre ripartizioni governative, includendo la Marina, la Prefettura Navale, il Servizio Idrografico.

A seguito di questo nuovo quadro di riferimento legale, sono stati costruiti ben 36 nuovi porti, molti dei quali lungo il fiume Parana', che dai confini con il Brasile ed il Paraguay percorre diverse province argentine per poi sfociare sul delta del Rio de la Plata. Quasi tutte le nuove strutture sono state finanziate da grandi operatori privati che esportano in tutto il mondo le tradizionali commodities agricole argentine (Cargill, Dreyfus, ecc.).

Per permettere la funzionalità di questi nuovi porti è stato necessario l'avvio di un servizio di dragaggio continuo onde assicurare la navigazione sulla così denominata "Hidrovi'a". Si tratta di un servizio dato in concessione trentennale ad un consorzio conformato dalla belga Jan de Nul ed una società locale, l'Emepa.

Porto di Buenos Aires

Nel 2012 il Porto di Buenos Aires, amministrato dal Governo federale tramite diversi terminali operati da concessionari privati, ha gestito un traffico totale di circa 12,6 milioni di tonnellate, di cui 1,2 milioni di TEUs di merci trasportate con container (il 90% del totale del Paese).

Porto di Bahia Blanca

al sud della Provincia di Buenos Aires, è il primo porto di acque profonde sul litorale argentino e dista 900 km dalla città di Buenos Aires. Costruito originariamente per l'esportazione delle derrate agricole, gestisce oggi un volume di circa 14 milioni di tonnellate. Nella stessa città si trova anche il principale porto militare argentino, Puerto General Belgrano, costruito dall'ingegnere italiano Luigi Luiggi.

Altri porti di rilievo nella stessa provincia sono quelli di La Plata, Mar del Plata (esportazione pesce) e Queque'n (cereali e semi oleose).

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali argentini:

Stanti le prospettive d'ulteriori aumenti nei volumi dell'import-export argentino, soprattutto delle esportazioni di materie prime agricole, minerarie ed energetiche, esistono oggi i presupposti per un'interessante domanda di nuove strutture portuali e dei servizi connessi. Inoltre, quelle già esistenti generano di volta in volta delle gare d'appalto per l'ammodernamento, la manutenzione o l'ulteriore espansione delle stesse.

Porto di Santa Fe

In questo momento, la domanda più concreta proviene dal Governo della Provincia di Santa Fe per il progetto di ristrutturazione del porto della città omonima, capitale della regione, sita sul fiume Paraná.

Descrizione gara	Autorità competente	Finanziamento
gara d'appalto internazionale per la formulazione del progetto esecutivo per la "riconversione" del Porto di Santa Fe.	UPG: unità gestione del progetto del governo provinciale	L'ente multilaterale FONPLATA Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata - ha già approvato il finanziamento del progetto per oltre 25 milioni di dollari USA.

Altri governi di province attraversate dal fiume Parana' hanno annunciato l'avvio di procedure per la costruzione di altri porti fluviali. In particolare, **il Governo del Chaco ha pubblicizzato un piano per lo sviluppo del Porto di Barranqueras ed il Governo di Corrientes vorrebbe a sua volta potenziare il Porto di Ita' Ibate**.²⁰

²⁰ Maggiori informazioni, dati statistici, links utili e notizie sui progetti portuali e sulle gare d'appalto settoriali sono reperibili sul sito web del "Consejo Portuario Argentino": www.consejoportuario.com.ar. (cliccare su "obras portuarias").

BOLIVIA

Quadro generale:

Le prospettive di espansione del settore infrastrutturale portuale in Bolivia collegate sono legate a una serie di fattori solo in parte economici.

Come noto, la Bolivia non ha accesso al mare e si è posta con importanza crescente negli ultimi anni la questione di un "ritorno al mare" attraverso la rivendicazione uno sbocco al Pacifico a valere sui territori persi all'inizio del secolo scorso a seguito della cosiddetta "Guerra del Pacifico". La strategia per la rivendicazione marittima boliviana passa per la presentazione di un ricorso contro il Cile presso la Corte Internazionale di Giustizia che sarà a giorni perfezionato.

Ma una parte importante della strategia del governo di La Paz passa per il progressivo trasferimento del traffico commerciale boliviano che attualmente conta prevalentemente sui porti cileni di Arica e Iquique a porti peruviani e in particolare al Porto di Ilo, dove in virtù di un accordo sottoscritto fra i due Paesi nel 2010 la Bolivia godrebbe di un enclave per lo sviluppo di una zona franca industriale, commerciale e turistica.

Accordo di Ilo – prospettive:

Se tale prospettiva dovesse diventare realtà, al governo boliviano spetterebbe l'onere di finanziare la costruzione di importanti opere nel porto di Ilo fra cui un nuovo molo per l'attracco di navi di grande tonnellaggio e l'infrastruttura di carico/scarico.

Condizione indispensabile per la realizzazione di tale prospettiva è la ratifica dell'Accordo di Ilo da parte di Lima. La ratifica dell'accordo da parte del Parlamento del Perù dovrebbe essere imminente. Al momento non esiste, però, un canale di dialogo bilaterale sul tipo di investimento infrastrutturale necessario a concretizzare il trasferimento dal Cile al Perù del commercio boliviano.

Alla prospettiva di un accesso facilitato e potenziato da parte della Bolivia a un porto sul Pacifico è anche connesso lo sviluppo di un corridoio bi-oceanico Atlantico-Pacifico che prevede il prossimo completamento dell'ampliamento dell'infrastruttura stradale esistente fra il confine con il Brasile (Dipartimento di Santa Cruz) e quello con il Perù (Dipartimento di La Paz). A tale progetto è correlata la necessità di espansione infrastrutturale del porto fluviale di Porto Suarez (al confine con il Brasile) che attraverso la idrovia Paranà Paraguay consente l'accesso all'Atlantico.

E' bene specificare che da parte boliviana i progetti di sviluppo che precedono si trovano ancora a livello aspirazionale. Non esistono al momento concrete indicazioni operative per gli ingenti investimenti necessari eccetto che per uno studio di fattibilità per una linea ferroviaria dalla frontiera occidentale a quella orientale finanziato dal BID e una commessa alla Cina per l'acquisto di chiatte di grande tonnellaggio per il trasporto dei materiali ferrosi del giacimento del Mutun da Porto Suarez.

BRASILE

Quadro generale:

Il Piano Logistico dei Porti brasiliani (PNLP), presentato dalla Presidente della Repubblica Rousseff il 6 dicembre 2012, prevede la ristrutturazione delle infrastrutture portuali e la riorganizzazione del settore. Gli investimenti previsti si attestano a 54,2 miliardi di reais (circa 20,5 miliardi di euro), di cui 31 miliardi da impiegare nel biennio 2014/2015 e 23,2 miliardi nel biennio successivo.

I principali organi pubblici competenti per l'implementazione del Piano sono la Segreteria Speciale dei Porti della Presidenza della Repubblica, creata nel 2007 e presieduta dal Ministro Leonida Cristino, e l'Ente pubblico di Pianificazione e Logistica - EPL, che, diretto da Bernardo Figueiredo, coordina i programmi federali su porti, aeroporti, strade e ferrovie.

I bandi di gara sono seguiti dalla SEP e dall'Agenzia Nazionale per i Trasporti Idroviari - ANTAQ.

La pubblicazione dei bandi di gara del PNLP, originariamente prevista per aprile, ha subito uno slittamento a causa del ritardo nell'approvazione della nuova legge sui porti. La c.d. "Medida Provisoria 595".

Il principio cardine del provvedimento in questione è il tentativo di migliorare l'efficienza del sistema portuario brasiliano (attualmente classificato al 130 posto su 144 Paesi nel Ranking 2012 del Forum Economico Mondiale), riducendo gli alti costi della logistica e comprimendo il tempo necessario per gli adempimenti burocratici.

A tal fine, è stato istituito il sistema "Porto 24 Horas", che estende l'arco temporale dei servizi di controllo della Polizia Federale e dell'Autorità Doganale (Receita Federal). Tale sistema, già attivo nei porti di Santos, Rio de Janeiro e Vitoria, sarà applicato in tutti i porti del Paese.

Tra gli strumenti previsti dal nuovo Piano figurano, inoltre, la creazione di Conaportos, uno sportello pubblico unico predisposto per rendere più spedito l'adempimento delle pratiche portuali, la centralizzazione della pianificazione portuale nella SEP e la possibilità di utilizzare i terminal portuali privati (TUPs) per la movimentazione di carichi esterni, attualmente responsabili della movimentazione del 62 per cento del volume totale dei carichi.

Sarebbe importante che le autorità portuali italiane, che vantano ottimi rapporti con le controparti brasiliane, sviluppassero le intese già in vigore, quali i memoranda firmati tra le Autorità Portuali di Venezia e di Genova e il Porto di Santos, anche alla luce della prossima entrata in vigore del provvedimento di riorganizzazione del settore portuario, che ridisegna le competenze della Codesp (Compagnia statale responsabile per l'amministrazione del Porto di Santos), cofirmataria delle intese in questione.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali brasiliani:

Progetto	Descrizione	Periodo	Valore
Nuovo Porto in Goiana – Pernambuco	Concessione di un nuovo porto in Goiana, situato a 63 Km da Recife. Il porto dovrebbe essere complementare a quello già esistente di Suape	n.a.	R\$ 3 miliardi
Porto Sul – Bahia	Nella forma di una joint venture con lo Stato di Bahia, questo porto sarà costruito in Ilhéus, sulla costa meridionale. Sarà l'ultima tappa della <i>Ferrovia Integração de Oeste-Est</i> . La durata del contratto sarà di 25 anni.	2013 2014	R\$ 2.6 miliardi
Porto di Águas Profundas – Espírito Santo	Nel settembre del 2012 è stato firmato l'accordo per la costruzione del Terminal President Kennedy, tra il porto di Rotterdam, il governo dello Stato, il comune, e la SEP. La durata del contratto sarà di 25 anni	n.a.	R\$ 4.8 miliardi
Porto di Vila do Conde – Pará	Il porto dovrebbe essere costruito per il trasporto dei prodotti laminati dell'ALPA.	Seconda metà 2013	R\$ 1.4 miliardi
Porto del polo industriale di Manaus – Amazonas	Il progetto di base è pronto e lo studio di fattibilità tecnica ed economica è nella fase finale. La durata del contratto sarà di 25 anni.	2013	R\$ 0.5 miliardi
Porto di Imbituba – Santa Catarina	Nel mese di dicembre 2012, dopo 70 anni, è scaduto il contratto di concessione del porto di Imbituba. Al momento, si tratta di un porto privato e rappresenta una grande opportunità per un operatore di grandi dimensioni.	2013	n.a.
Terminal di Meio – Porto di Itaguaí	Si tratta di una concessione pubblica di un terminal per il trasporto esclusivo di minerali di ferro all'interno del porto di Itaguaí / RJ. La sua capacità è di 25/44 milioni tonnellate all'anno. La durata della concessione sarà di 25 anni.	2013 2014	R\$ 1.5 miliardi

CILE

Quadro generale:

Quasi il 90% del commercio internazionale cileno si muove via mare, e circa il 75% delle merci (no granel) commercializzate annualmente via nave viene trasportata in containers.

Negli ultimi 10 anni le merci totali commercializzate attraverso il sistema portuale sono aumentate del 60,4%, grazie quasi unicamente al miglioramento degli indici di efficienza operativa, mantenendo l'infrastruttura fisica dei terminal ma sviluppando la logistica ed installando attrezzature di avanguardia. In tale processo sono stati investiti in totale oltre 230 milioni di USD.

Da più di dieci anni lo Stato ha infatti promosso la modernizzazione dei propri porti, generando terminal maggiormente competitivi in condizione di rispondere alla crescente domanda del commercio internazionale ed alle esigenze delle navi di ultima generazione.

Attraverso la Legge n. 19542, furono create 10 imprese portuali autonome di proprietà dello Stato che, a loro volta, licitarono la consegna in concessione dei principali fronti di attracco del Paese, per un periodo compreso mediamente tra i 20 e 30 anni.

Il settore privato partecipa, quindi, nella maggior parte delle imprese portuali statali come concessionario mono-operatore dei moli di attracco.

Attualmente il controllo dei porti cileni presenta una forte concentrazione nelle mani di tre gruppi (Von Appen attraverso Ultramar, Luksic-Claro con SAAM ed il gruppo Urenda con Agunsa).

Recentemente è entrato un nuovo attore nel 'business' dei porti, il Gruppo Matte che, attraverso l'impresa Puerto Central S.A., si è aggiudicato nel 2011 la concessione del terminal Espigon del Porto di San Antonio.

I due terminal più attivi del Paese sono il porto di Valparaiso, che ha movimentato 973.000 container nel corso del 2011, e quello di San Antonio con 845.000. La Commissione Economica per l'America Latina ed i Caraibi (CEPAL) considera il Cile come una delle piattaforme di collegamento marittimo più importanti del Pacifico Sud.

Nel Bollettino Marittimo 2012, la Cepal posiziona il Porto di Valparaiso al terzo posto tra i terminali sudamericani del Pacifico ed il Porto di San Antonio al quarto posto.

Il Cile, inoltre, sulla base dell'Indice di Attività Logistica (IDL) 2010 elaborato dalla Banca Mondiale, si è collocato al terzo posto fra i Paesi dell'America Latina, posizionandosi al 49mo posto su un totale di 155 paesi.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali cileni:

Quanto allo sviluppo di nuovi porti, è da segnalare la recente conclusione del processo di licitazione per l'ampliamento del secondo terminal nel porto di Valparaiso con l'aggiudicazione della gara all'impresa spagnola OHL Concesiones S.A.

Il progetto prevede un investimento di circa 400 milioni di dollari USA ed un nuovo molo di attracco di circa 725 metri di lunghezza, che potrà accogliere navi di stazza massima permessa per l'attraversamento del canale di Panama ed alcune navi di minore tonnellaggio.

Nel 2011, inoltre, un consorzio spagnolo-cileno, Comsa Dragados S.A, si era invece aggiudicato la licitazione per il recupero delle installazioni cantieristiche di ASMAR e del porto di Talcahuano, entrambi fortemente colpiti dal terremoto del 2010.

Il futuro sviluppo del sistema portuale cileno si basa per il momento principalmente sui piani operativi strategici di ampliamento, a medio e lungo termine, dei due principali porti del paese: Valparaiso e San Antonio.

Porto di Valparaiso

In particolare tra i progetti del Porto di Valparaiso vi sono:

- la costruzione di due nuovi terminal: Outer-Port Yolanda e San Mateo. Il primo, con un investimento stimato di 1.200 milioni di dollari USA dovrebbe assicurare una capacità di trasferimento di 22 milioni di TEU (acronimo di Twenty-foot Equivalent Unit - Unita' equivalente ad un container di 20 piedi), e l'attracco di 4 navi 'post-panamax' e 2 'panamax'
- il secondo permetterebbe la costruzione di due nuovi siti di attracco con un investimento di 310 milioni di dollari USA.

Porto di San Antonio

L'EPSA, impresa amministratrice del porto di San Antonio ha, a fine 2012, sottoposto all'approvazione del Governo cileno, uno studio di pre fattibilità per nuovi progetti di ampliamento della capacità portuale, per un valore di oltre 2.600 milioni di dollari USA. In particolare lo studio prevede la costruzione di un porto con un fronte di attracco di 1.700 metri ed una capacità di 6 milioni di TEU, che permetterebbe di far fronte alla crescita del movimento merci che nel 2020 si prevede possa raggiungere i 2,5 milioni di TEU.

Tra i progetti di investimento a futuro degli altri porti cileni figurano inoltre il programma del porto di Iquique, ubicato nel nord del Paese nella regione di Tarapaca'. Nel programma di investimenti 2012-2016, predisposto dalla società amministratrice, figura il progetto per la costruzione di un nuovo molo con un investimento di 355 milioni di USD, da realizzarsi presumibilmente nel triennio 2016-2018. Infine, il porto di Puerto Montt, che presenta serie limitazioni di spazi dovute alla sua ubicazione geografica, ha in programma in futuro la costruzione di nuovo terminal nel settore denominato Panitao, dove si prevede poter rilocalizzare i carichi industriali.

COSTA RICA

Quadro generale:

Questo Paese sta cercando di recuperare, mediante appalti in modalità BOT, il grave ritardo in materia di infrastrutture portuali che penalizza in termini di efficienza e maggiori costi - la sua vivace economia e apertura al commercio internazionale.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali costaricensi:

Versante caraibico

I principali porti che si affacciano sul mare dei caraibi sono quelli di Mona e Limon, che si trovano a pochi chilometri tra loro e che insieme movimentano circa l'80% del commercio marittimo internazionale del paese.

Elementi di interesse relativamente al Porto di Mona:

Descrizione gara	Valore stimato
nell'ottobre p.v. sono previsti i lavori per la costruzione di un nuovo porto d'attracco per container da parte dell'olandese APM Terminals	investimenti per circa 1.000 milioni di dollari USA
E' previsto l'ampliamento di un tratto dell'attuale porto, con la costruzione di un molo che avrà una lunghezza di 300 metri ed una profondità di 14 metri	valore di circa 55 milioni di dollari USA
E' previsto l'ampliamento dell'attuale porto petrolifero a carico del consorzio messicano-costaricense ICA- MECO	Per un valore di 96 milioni di dollari USA

Per quanto concerne il Porto di Limon, al momento attuale è prevista la conversione futura del porto al solo attracco di navi da crociera.

Versante Oceano Pacifico

Porto Caldera

nel 2006 è stato dato in concessione ventennale alla Sociedad Portuaria y Granelera de Caldera (SPC), società di capitale colombiano-costaricense. Sono previsti:

- lavori di modernizzazione del porto che verranno eseguiti dalla società messicana COMSA, contrattata direttamente della SPC;
- lavori per la costruzione di un nuovo terminal "granelero", iniziati nel febbraio scorso, che servirà principalmente per lo scarico di granaglie, concimi e materiali industriali. Costo dei lavori circa 34 milioni di dollari USA;

CUBA

Quadro generale:

Il carattere insulare di Cuba fa assumere naturalmente - ed almeno potenzialmente - un ruolo centrale alle infrastrutture portuali nello sviluppo economico del Paese. Le note peculiarità nella gestione dell'economia e dei rapporti con l'imprenditoria internazionale, rendono difficile fornire un quadro dettagliato delle intenzioni di queste autorità ed ancor più dei precisi progetti e delle modalità di partecipazione alla selezione delle imprese realizzatrici.

Non vi sono vere e proprie gare ma, nella migliore delle ipotesi, inviti ad offrire ad aziende note. Se vi è quindi un interesse al riguardo, le imprese italiane devono prima accreditarsi presso le competenti autorità, costruendo un rapporto personale diretto (e possibilmente garantendo anche il finanziamento dell'opera).

Porto di Mariel

La maggiore opera pubblica in cantiere è proprio una struttura portuale, l'ammodernamento del porto di Mariel, che diventerà la più importante via d'accesso marittimo per le merci da e per Cuba, ubicata a breve distanza da L'Avana, decongestionando anche l'attuale porto di questa capitale. Attraverso Mariel ed altri ventilati progetti analoghi in altre parti dell'Isola, Cuba intende altresì riprendere un ruolo di piattaforma regionale per i traffici marittimi, in particolare nella prospettiva di un superamento - o almeno di un allentamento - dell'embargo statunitense.

L'opera viene realizzata dalla brasiliana Odebrecht su finanziamento erogato dal BNDES (banca nazionale di sviluppo brasiliana), i cui termini esatti non sono stati resi noti. Attorno al porto di Mariel verrà creata una zona di sviluppo economico, con condizioni favorevoli - di prossima pubblicazione - per l'installazione di unità produttive.

Porto di Varadero

Nel corso di FITCUBA è stato inaugurato anche un importante porto turistico a Varadero, principale destinazione turistica cubana. I circa 1300 posti barca, però, appaiono oggi sproporzionati e certamente sono anch'essi concepiti nella prospettiva di una modifica delle relazioni con gli Stati Uniti, che permetta ai cittadini statunitensi di venire a Cuba per turismo (attività allo stato attuale proibita dalla pertinente legislazione USA).

Nella medesima linea sono stati delineati numerosi altri progetti di investimento turistico (soprattutto campi da golf) ed anche in prospettiva potranno essere realizzate altre strutture per imbarcazioni da diporto.

Infine, il superamento dell'embargo ricollocherà certamente Cuba tra le tappe delle crociere in partenza dalla Florida che, soprattutto se operate da navi di grandi dimensioni, attualmente non potrebbero trovare adeguata accoglienza nelle strutture portuali funzionanti. Non è pertanto da escludere che si dovrà cominciare a pensare ad una nuova struttura portuale o all'adeguamento di una esistente, che possa servire con tale obiettivo la città de L'Avana.

ECUADOR

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali dell'Ecuador:

Porto di Manta.

Le Autorità Portuali di Manta (APM) hanno lanciato a metà 2012 la gara d'appalto riguardante i lavori di ampliamento e la concessione a 25 anni del porto di Manta, alla quale hanno partecipato 13 operatori internazionali, tra cui PSA di Singapore, Dubai Port e China Mersan.

Si stima che il progetto comporti un investimento pari a circa 300 milioni di dollari, compresi l'acquisto delle attrezzature e la costruzione di una struttura complementare che avrà la funzione di trasformare il porto in un terminale multifunzione di acque profonde, integrato al Sistema Portuale Nazionale per migliorare la competitività del commercio estero e nazionale.²¹

²¹ Si provvede a pubblicare sul sito www.sistemapaese.esteri.it e sulla piattaforma Infomercatiesteri ulteriori dati ed informazioni sul settore portuale dell'Ecuador



GUATEMALA

Il Progetto “Corredor Interoceanico”:

Le autorità guatemalteche hanno lanciato il progetto noto come 'Corredor Interoceanico' che prevede la costruzione di 2 porti, entrambi muniti di terminal per lo stoccaggio del combustibile:

- uno ad Izabal sul litorale Atlantico;
- e uno a Jutiapa sul litorale Pacifico;

I porti dovrebbero essere uniti da un corridoio di 372 km di lunghezza e 140 metri di larghezza lungo la linea di frontiera del Guatemala con Honduras e Salvador e tale corridoio dovrebbe includere un'autostrada, una via ferroviaria, un oleodotto, una linea di trasmissione di energia elettrica e una rete di fibra ottica.

I lavori dovrebbero iniziare entro la fine dell'anno per articolarsi in 2 fasi:

- la prima prevede la costruzione delle strutture di base che dovrebbero entrare in funzione nel 2015;
- la seconda, con il completamento dell'intera opera nel 2018.

Per la costruzione delle infrastrutture (2 terminal portuali, la rete ferroviaria e l'oleodotto) è previsto un investimento di circa 7.5 miliardi di dollari USA mentre per la seconda fase sono previsti 3 miliardi di dollari USA.

Al progetto parteciperebbero vari Consorzi, ognuno dei quali dovrebbe apportare capitali e infrastrutture nei diversi settori:

- ferrovia : 3.5 mld di dollari USA;
- oleodotti : 3.5 mld di dollari USA;
- porti : circa 2 mld di dollari USA;

con un esborso previsto di 370 mln per l'acquisto dei terreni .

Il Progetto è aperto anche a tutti gli investitori che vorranno partecipare. Nell'ambito di un partenariato pubblico-privato, il CIG darà in concessione la costruzione, la gestione e la manutenzione delle infrastrutture.

Riferimenti del Corredor Interoceanico

Il “Corredor Interoceanico de Guatemala S.A” è una holding domiciliata nella 6 Ave. 19-54, Z. 11, di Città del Guatemala, Tel: 00-502-6624 9050; web-site: www.c-interoceanico.com

Il Presidente del “Corredor Interoceanico de Guatemala” -CIG- e' Guillermo Catalan Espana. (gcatlan@corredorinteroceanico.com ; cell: 4768 1684).

Il Progetto è stato avviato nel 1999 dal Sig. Guillermo Catalan attualmente Presidente del CIG e Presidente altresì di 'ODEPAL INTERNACIONAL S.A.' ('Oficina de Enlace y Negocios para America Latina'), l'Agenzia Rappresentante sia in ambito nazionale che internazionale del Progetto che da 11 anni ne ha promosso, organizzato e supervisionato le varie attività (www.odepal.net ; e-mail: info@odepal.net).

HONDURAS

	Descrizione Progetto
Puerto Corte's	<ul style="list-style-type: none">• è in fase di avvio una gara internazionale per la realizzazione del nuovo molo delle granaglie di Puerto Corte's, principale porto del Paese, ubicato sulla Costa Atlantica vicino a San Pedro Sula, nonché uno dei più importanti porti dell'area caraibica.• Il progetto sarà finanziato dal Banco Atlantida



MESSICO

Quadro generale:

Attualmente il Messico dispone di approssimativamente 116 porti, ripartiti per circa la metà sulla costa del Pacifico e l'altra metà sulla costa del Golfo del Messico e del Mar dei Caraibi. Circa il 90% dei trasporti marittimi commerciali è coperto dai 4 principali porti del Paese: Veracruz, Altamira, Lazaro Cardenas e Manzanillo.

Le infrastrutture portuali costituiscono in Messico piattaforme fondamentali per industrie importanti, quali la chimica, la petrolchimica, l'energia elettrica, la metallurgia, la mineraria, il cemento, il turismo nautico, l'assemblaggio, le attività logistiche e di stoccaggio.

La Segreteria per le Comunicazioni e i Trasporti messicana ha di recente evidenziato la necessità di investire nelle infrastrutture portuali per evitare i rischi di saturazione, a seguito dello sviluppo dell'enorme potenziale dell'industria petrolifera ed automobilistica nazionale, che richiede strutture adeguate per gestire la crescente domanda di trasporto del Paese.

La maggior parte dei porti messicani (69) - i più importanti - sono gestiti dalle API (Amministrazione Portuale Integrale), vale a dire enti pubblici dotati di una certa autonomia, mentre 47 porti i meno rilevanti sono gestiti direttamente dal Governo Federale, tramite la Segreteria per le Comunicazioni e i Trasporti.

Tra le API:

- **16 sono federali** (e amministrano i porti di Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Mazatlan, Puerto Vallarta, Manzanillo, Lazaro Cardenas, Salina Cruz, Puerto Madero, Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Dos Bocas, Progreso);
- **6 sono di Governi Statali** (Baja California Sud, Tamaulipas, Tabasco, Campeche, Quintana Roo, Sistema Portuario Veracruzano);
- **1 e' privata** (Acapulco)
- **2 sono di FONATUR** (Cabo San Lucas e Huatulco), l'ente pubblico federale competente per la promozione del turismo;

Spetta a ciascuna API o al Governo Federale la costruzione, la manutenzione e l'amministrazione dei rispettivi porti, a cui provvedono tramite risorse proprie ovvero pubblicando licitazioni, che vengono spesso vinte da grandi gruppi privati.

Tra questi, i principali sono la danese AP Moller-Maersk, la cinese Hutchison, l'olandese Boskalis/Dragamex e la belga Jan de Nul.

Si segnalala la recente selezione da parte dell'API del porto di Lazaro Cardenas della filiale del gruppo danese AP Moller-Mersk per la progettazione e costruzione di un maxi terminal e relativa gestione per 32 anni.

Porto di lazaro Cardenas

È il maggiore del paese (con una quota di mercato di circa il 20%), favorisce il trasporto marittimo con le economie asiatiche ed la sua importanza è destinata ad aumentare ulteriormente qualora decolli il progetto della Partnership Trans-Pacifica (TPP).

Il progetto richiede un investimento complessivo di 900 milioni di dollari USA e verrà realizzato in più fasi, in collaborazione con il gruppo messicano ICA.

La prima fase, che richiede un investimento di 300 milioni di dollari USA, sarà completata entro il 2015. Il terminal avra' una superficie complessiva di 102 ettari e un molo di 1485 metri, nonché 4 spazi di

attracco per navi container. Nel 2011 il porto ha registrato una crescita di traffico per il settore automotive di circa il 65%.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali messicani:

Tra le licitazioni che potrebbero essere pubblicate dalle rispettive API competenti:

Porto di Vera Cruz

- l'ampliamento della zona nord del porto di Veracruz, destinato alla costruzione di terminal specializzati in container, prodotti agricoli e minerali, fluidi e veicoli. Il progetto, pianificato già dal 2009, si trova tuttavia in fase di stallo a seguito di questioni relative al potenziale impatto ambientale;

Porto di Guayamas

- l' ampliamento e modernizzazione delle infrastrutture nel porto beneficerà di ingenti investimenti pubblici, pari a circa 335 milioni di dollari USA. L'annuncio del "master plan" prevede una prima fase d'espansione del porto e lavori di drenaggio per 40 milioni di dollari USA. La fase successiva prevede l'espansione delle banchine da 1 a 3 Km per accogliere navi da 250 e 350 metri e la modernizzazione di quattro terminal della zona peninsulare;
- piu' in particolare, la costruzione nel porto di Guaymas di un terminal specializzato in container, che permetterebbe un incremento dei flussi commerciali con l'Asia e il Nord America, dando impulso ai trasporti cargo attraverso i corridoi logistici Guaymas-Arizona e Guaymas-Mexicali.

Tra le licitazioni che potrebbero essere pubblicate prossimamente dalla Segreteria per le Comunicazioni e i Trasporti:

- la costruzione di un molo a Seybaplaya (Stato di Campeche);
- l'ampliamento delle scogliere artificiali nel Porto di Matamoros (Stato di Tamaulipas);
- la costruzione di un molo a Isla Carmen (Stato di Campeche);
- la costruzione di un molo a Puerto Escondido (Stato di Oaxaca).

NICARAGUA

Quadro generale:

Il Nicaragua dispone di cinque porti commerciali (Corinto, Sandino, Arlen Siu, Puerto Cabezas e Bluefields). Puerto Corinto, ubicato sulla costa pacifica nord occidentale, è il porto principale, dove transitano la maggior parte delle importazioni ed esportazioni del Paese.

Secondo dati recenti della Commissione Centroamericana di Trasporto Marittimo (COCOTRAM), il Nicaragua è, tra i Paesi del Centroamerica, quello che registra il minore traffico di cargo (2,8% nel 2012). Ciò è indubbiamente riconducibile alle deficienze delle infrastrutture esistenti e alla inefficiente gestione delle stesse che sovente rende più conveniente per gli esportatori nazionali far transitare le merci nei porti di Limon (Costa Rica) e Corte's (Honduras).

Prospettive di sviluppo:

E' in fase di approvazione parlamentare una nuova legge generale dei porti, che, nelle intenzioni del legislatore, dovrebbe fornire una nuova e moderna cornice giuridica al settore. La nuova normativa dovrebbe dare impulso al comparto e attrarre capitali stranieri, favorendo l'investimento privato e pubblico-privato nell'ammodernamento di porti esistenti o nella costruzione di nuovi, attraverso contratti di concessione, di affitto o mediante la costituzione di società a capitale misto ovvero in altre forme di partecipazione con lo Stato.

Il mega progetto di costruzione di un porto in acque profonde sulla costa atlantica meridionale del Paese (Regione Autonoma dell'Atlantico del Sud, in localita' Monkey Point) sembra godere tuttora dell'interesse del Governo del Presidente Ortega, nonostante la rinuncia dell'impresa brasiliana "Andrade Gutierrez" incaricata del progetto di prefattibilità nel settembre 2012 sia stata motivata dalla sua non redditività economica. Al contrario, il Governo intende proseguire con altri partner la costruzione dell'opera giudicata fondamentale per gli sbocchi delle merci nicaraguensi sui mercati nordamericano, venezuelano e dell'Unione Europea. Il costo dell'ambiziosa infrastruttura è stimato in 250 500 milioni di dollari USA.

Secondo il Governo, imprese cinesi e sudcoreane starebbero studiando il progetto, al quale sarebbero altresì interessati investitori di altri paesi (Russia, Arabia Saudita e EAU).

Inoltre, ad avviso di membri dell'Asamblea Nacional, la costruzione del porto sulla costa caraibica potrebbe essere legata al progetto di costruzione del Canale interoceanico, quale piattaforma di appoggio alle opere di costruzione del canale stesso .

PANAMA

Quadro generale:

Panama si sta rapidamente trasformandosi nell' hub logistico più importante del Continente americano, grazie al suo Canale interoceanico che a partire dal 2015 potrà accogliere navi di stazza superiore fino alle "post-panamax" e grazie altresì all'indotto che da questo scaturisce, in particolare in campo commerciale con l'importante Zona Franca di Colon (la seconda al mondo dopo Hong Kong) e di Panama Pacifico ed in campo infrastrutturale con le imponenti strutture portuali di Manzanillo e Cristobal sull'Atlantico e di Balboa e PSA (Singapur Port Authority) sul Pacifico.

Panama detiene il primo posto nella classifica della movimentazione mercantile a livello latino americano.

Attualmente i tre grandi porti panamensi (Cristobal, Manzanillo e Balboa, costruiti su concessione governativa secondo la formula BOT-build operate and transfer) stanno investendo complessivamente oltre 450 milioni di dollari USA in opere di ampliamento infrastrutturale e di rafforzamento degli impianti allo scopo di poter assorbire il previsto aumento del traffico navale su entrambe le coste oceaniche.

Al termine dei lavori, si prevede che la capacità di movimentazione passerà dagli attuali 6,5 milioni di TEU annui (ossia container di 20 piedi) ai circa 10 milioni di TEU.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali panamensi:

- L'Autorità portuale di Panama prevede inoltre di rafforzare la sua capacità di carica "roll-on, roll-off" con l'ampliamento della linea ferroviaria che collega i porti sul Pacifico con quelli presenti sull'Atlantico.
- Quanto allo sviluppo di nuovi porti, è attualmente in costruzione un nuovo terminal sull'Isola Margherita di Colon (lato atlantico) da parte della United Crown Construction Inc., i cui lavori termineranno nel 2014.
- Inoltre, l'Autorità Marittima panamense, assieme all' Autorità per il canale (ACP) sta considerando l'opportunità di concedere la concessione per la costruzione di un nuovo terminal portuale presso la località di Corozal, che si situerebbe a monte dell'esistente Porto di Balboa (lato Pacifico) e che avrebbe un costo di almeno 500 milioni di dollari Usa, su un terreno di 118 ettari. L'obiettivo è di creare una struttura capace di movimentare in una prima fase fino a 2,4 milioni di TEU all'anno. Il progetto, la cui gara potrebbe essere pubblicata entro fine 2013, prevede la costruzione di un molo lungo 2,5 km con capacità di accogliere ed operare contemporaneamente 5 navi del tipo "post-panamax".
- Altro settore dell'indotto portuale destinato a svilupparsi nei prossimi anni è quello del cosiddetto "bunkeraggio", ossia dei depositi di carburante per le navi in transito; anche sul lato Atlantico ferve l'attività di creazione di bunker, in particolare in località Baia Las Minas, nei pressi di Colon.

PARAGUAY

Quadro generale:

Il Paraguay è particolarmente dipendente dai paesi vicini sia per quanto riguarda l'esportazione dei prodotti agricoli e dell'allevamento (soprattutto granaglie e carne, ma comunque circa l'80% delle esportazioni paraguaiane utilizza la via fluviale) sia per l'importazione di carburanti e di prodotti industriali finiti e semi lavorati (l'industria locale è ancora poco sviluppata e non copre il fabbisogno interno). E' per ciò evidente l'estrema importanza di futuri investimenti, sia pubblici che privati, in infrastrutture legate al settore del trasporto merci di cui il Paraguay è ancora molto carente.

Attualmente il trasporto delle merci è effettuato principalmente per via fluviale (fiumi Paraguay e Paraná) e/o stradale (via Brasile o Argentina), con non poche difficoltà durante quasi tutto l'arco dell'anno. Nei periodi di siccità infatti, la portata dei due grandi fiumi rende spesso difficile la partenza e l'arrivo dei container (provenienti dai porti di Buenos Aires e Montevideo e trasportati su chiatte fino ai principali porti del Paese). Da qui la necessità di opere di dragaggio e di miglioramento della segnaletica del Rio Paraguay, includendo un sistema di batimetria che permetta alle imbarcazioni di ottenere informazioni in tempo reale sulla portata del fiume.

I principali enti che operano nel settore portuale sono:

- la ANNP Administracion Nacional de Navegacion y Puertos (entità pubblica), competente su porti quali Villetta, Concepcion e Pilar, per citarne solo alcuni, e sulle zone e depositi franchi del Paraguay all'estero (in Brasile, Argentina, Uruguay e Cile);
- la Camara Paraguaya de Terminales Portuarias Privadas (CATERPPA) che associa i gestori dei porti privati tra cui i tre importanti porti fluviali di San Antonio (Terport), Caacupe-mi' e Puerto Fenix

Da tempo si discute di adottare una politica di espansione del commercio attraverso un rafforzamento delle strutture sull'Idrovia Parana'-Paraguay che preveda, tra l'altro, la costruzione di una linea ferroviaria per trasporto merci da Porto Presidente Franco a Curupaity, un porto in acque profonde (4,5-5 metri di profondità) sul Rio Paraguay e un nuovo terminal portuale privato nella zona di Pilar.

La necessità d'investimenti nel settore portuale è certa, urgente e piuttosto elevata. I progetti sono tuttavia in fase di studio, per l'effettiva licitazione e realizzazione delle opere occorrerà certamente attendere il pieno insediamento del nuovo Governo del neo eletto Presidente Cartes il quale, secondo le dichiarazioni programmatiche finora rilasciate, ritiene prioritario lo sviluppo infrastrutturale del Paese.

Si dovrà, pertanto, studiare un modello di trasporto multimodale che permetta al Paese di avere uno sbocco per grandi carichi anche nei porti del Pacifico, non solo attraverso l'Argentina, ma anche la Bolivia dove si sta completando l'ampliamento del collegamento stradale tra il confine con il Brasile a quello con il Peru'.

URUGUAY

Quadro generale:

In Uruguay il sistema portuale è sotto la responsabilità di due organismi pubblici dipendenti dal Ministero dei Trasporti e delle Opere Pubbliche:

- la Direccio'n Nacional de Hidrografi'a (DNH) che si occupa della gestione turistica;
- la Administracio'n Nacional de Puertos (ANP) che si occupa della gestione commerciale.

Nel 1992 l'intero settore marittimo commerciale è stato riformato: con la Ley de Puertos N 16.246, con al quale viene introdotta la partecipazione privata nei servizi e nelle operazioni portuali, mentre la Ley de zonas francas del 1987 crea lo statuto del porto libero.

Due sono i porti principali in Uruguay: **Montevideo**, snodo di fondamentale importanza e dove avviene gran parte del trasporto mercantile, e **Nueva Palmira**, anch'esso sul Rio de la Plata.

Vi sono altri porti, di minore importanza: Colonia, Juan Lacaze (o porto Sauce), Fray Bentos, Paysandu' e Salto.

Porto di Montevideo

Per quanto riguarda il porto di Montevideo, l'impresa belga DEME ha di recente terminato i lavori di drenaggio per la costruzione di un nuovo molo, che permetterà un aumento del traffico portuale.

Nueva Palmira

Il Porto di Nueva Palmira non può aumentare il proprio traffico merci data la problematicità del canale Martin Garcia. Tutti i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria di tale canale devono essere effettuati, ai sensi del trattato bilaterale tra Uruguay e Argentina sull'amministrazione del Rio de la Plata, a seguito di un'intesa tra i due Paesi.

L'Uruguay, al fine di migliorare l'operatività del porto di Nueva Palmira (utilizzato anche dal Paraguay), da dove passa una parte consistente delle proprie esportazioni agricole, chiede insistentemente all'Argentina che vengano effettuati lavori di drenaggio del canale per aumentarne la profondità. L'Argentina, che dispone già di un canale più profondo (Mitre) per l'accesso al porto di Buenos Aires, ostacola di tutto l'avvio dei lavori al canale Martin Garcia, di cui solo i porti uruguayani potrebbero trarre benefici.

Porto di Rocha

Un progetto di importanza strategica per il Paese è quello **della costruzione di un porto di acque profonde a Rocha**. Il progetto, già approvato dal Parlamento, prevede un investimento di circa un miliardo di dollari e permetterà al Paese di avere uno sbocco fondamentale sull'Atlantico per il trasporto sia della produzione agricola sia per quella mineraria. Imprese esportatrici del sud del Brasile hanno già manifestato il proprio interesse per l'utilizzo del nuovo porto, il che potrebbe trasformarlo in un importante hub regionale.

VENEZUELA

Quadro generale:

Il Sistema Portuale del Venezuela, formato da una ampia rete di porti, terminal marittimi, fluviali e lacustri, è composto da 541 installazioni portuali, 25 porti generali di carico e 14 porti commerciali di uso pubblico.

L'impresa statale "Bolivariana de Puertos-Bolipuerto" gestisce dal 2009 direttamente le attività dei porti commerciali del Paese.

I settori più importanti del paese (energetico e infrastrutture) sono gestiti e operati da imprese pubbliche o miste a maggioranza venezuelana e pertanto i grandi progetti del settore vengono di solito assegnati direttamente dal Governo senza l'utilizzo dello strumento della gara pubblica aperta.

Puerto Cabello

situato a nord dello Stato Carabobo presso l'omonima città, ha 38 moli ed è il porto marittimo più importante del Venezuela; rappresenta il 70% del totale dei movimenti dei porti venezuelani sia in termini di importazioni che in quelli di esportazioni. Dal porto passano la quasi totalità delle materie prime che vengono esportate ed importate nel Paese, anche grazie alla sua posizione strategica data dalla vicinanza ai più importanti poli industriali venezuelani.

La Guaira

localizzato al centro nord del Paese nello Stato Vargas, ha il vantaggio di essere nelle vicinanze della capitale Caracas ed alla maggiore area di densità di popolazione del Paese. Ha 32 moli ed è il secondo porto marittimo più importante del Venezuela; rappresenta il 12% del totale dei movimenti dei porti venezuelani; la maggior parte dei movimenti riguardano l'importazione di autoveicoli ed in generale importazioni ed esportazioni effettuate con containers; è il porto di entrata per i beni e prodotti destinati all'area metropolitana di Caracas e gli Stati Vargas, Miranda ed Aragua.

Maracaibo

situato a nord ovest del Paese, all'entrata del lago di Maracaibo (Stato Zulia), è caratterizzato dal movimento di grani e dal grande traffico di imbarcazioni, in particolare di petroliere, piattaforme galleggianti ed ogni altro tipo di imbarcazione utilizzato dall'industria petrolifera e petrolchimica del Paese. Ha 12 moli ed è il terzo porto marittimo più importante del Paese; rappresenta il 9% del totale dei movimenti dei porti venezuelani.

Guanta

situato nella zona nord orientale del Paese (Stato Anzoategui), nella Bahia di Pozuelos nei pressi della città di Puerto La Cruz, è caratterizzato dal traffico di petroliere che realizzano operazioni nell'adiacente terminal petrolifero di Guaraguao. Ha 6 moli ed è il quarto porto marittimo più importante del Paese; rappresenta il 9% del totale dei movimenti dei porti venezuelani, in particolare per quanto riguarda i prodotti destinati all'industria petrolifera e petrolchimica del Paese.

Entrambi i porti di Maracaibo e Guanta sono parte fondamentale della catena logistica dell'industria petrolifera, petrolchimica e del gas della regione Orientale e dello Stato Zulia.

Prospettive di sviluppo:

Nel 2011 il Governo ha destinato 525 milioni di dollari USA per interventi strutturali **nel porto di Puerto Cabello** e 420 milioni di dollari USA in interventi strutturali **nel porto de La Guaira**.

I progetti, che prevedono tra le altre cose la costruzione di nuovi terminal per containers equipaggiati con sistemi tecnologici di ultima generazione, secondo le previsioni governative dovrebbero concludersi nel 2014.

	Descrizione Progetto
Porto di La Guaira	costruzione di un nuovo molo della lunghezza di 693 metri, con capacità di due navi moderne con un sistema di operazioni automatizzate
	l'aumento della mobilitazione di containers e l'ampliamento della zona di immagazzinaggio aumenterà l'operatività del porto del 300%.

	Descrizione Progetto
Puerto Cabello	si prevede la costruzione di un nuovo terminal che permetterà la mobilitazione di circa 1,2 milioni di containers all'anno
	due posti di attracco per navi da 70.000 tonnellate
	una zona di gestione del carico e immagazzinaggio di 38 ettari e 690 metri lineari di molo equipaggiato con sei gru per il carico e lo scarico
	Disporrà inoltre di 6.000 m ² di magazzini, 2.200 m ² per le ispezioni doganali, 5.400 m ² destinati all'area amministrativa e 4.660 m ² di area di supporto logistico

Per il 2013 si prevede inoltre di portare a termine la costruzione di un nuovo molo della lunghezza di 34 metri nel porto di Guanta.

Caucaso e Asia Centrale

<i>PAESE</i>		<i>pag.</i>
<i>AZERBAIGIAN</i>	<i>focus</i>	<i>109</i>
<i>GEORGIA</i>		<i>111</i>
<i>KAZAKHSTAN</i>		<i>113</i>



AZERBAIGIAN

Quadro generale:

Data la posizione strategica dell'Azerbaijan, sono stati avviati nel corso degli ultimi anni piani di sviluppo nazionali e internazionali che miglioreranno i collegamenti con i Paesi limitrofi: Georgia, Turchia, Russia, Iran, Kazakhstan e Turkmenistan.

Porto di Aylat

Uno dei principali progetti riguarda la costruzione del nuovo "Alyat International Sea Port", destinato a contribuire allo sviluppo del trasporto via mare e dei servizi ad esso connessi.

I lavori di ingegneria per la costruzione del nuovo porto di Alyat sono iniziati nel 2009 e prevedono la demolizione dell'attuale porto di Baku e la costruzione del nuovo porto a 65 km a sud della Capitale, nella località di Alyat. Il completamento dei lavori è previsto nel 2014.

Il nuovo porto fornirà servizi per i passeggeri e cargo, con terminali per traghetti con collegamenti con i porti di Aktau (Kazakhstan) e Turkmenbashi (Turkmenistan), nonché con il Centro Internazionale Logistics.

Il nuovo Porto di Alyat sarà altresì collegato al confine georgiano tramite la linea ferroviaria Baku-Alyat-Beyuk, di cui sono in corso d'opera i lavori di riabilitazione, con fondi stanziati pari a 1 miliardo di euro.

Scheda di approfondimento sul Porto di Alyat:

I lavori di pianificazione per la costruzione del nuovo porto di Alyat sono iniziati nel 2007, a seguito di un decreto presidenziale relativo all'edificazione del complesso portuale, firmato il 17 marzo 2007, che ha previsto la demolizione dell'attuale porto di Baku e la costruzione del nuovo porto a **65 km a sud della Capitale**, nella località di Alyat. Tuttavia i lavori di ingegneria sono iniziati nel 2009 ed il completamento del complesso del Porto di Alyat è previsto nel 2014.

Collegamenti: Il nuovo porto fornirà servizi per i passeggeri e per i cargo, con terminali per traghetti con collegamenti con i porti di Aktau (Kazakhstan) e Turkmenbashi (Turkmenistan), nonché con il Centro Internazionale Logistics. Il nuovo Porto di Alyat sarà altresì collegato al confine georgiano tramite la **linea ferroviaria Baku-Alyat-Beyuk**, di cui sono in corso d'opera i lavori di riabilitazione, con fondi stanziati pari a 1 miliardo di euro

Commesse

Per quanto concerne le compagnie che hanno già ottenuto commesse da parte del Governo azero per i lavori di ingegneria per il complesso portuale, esse sono attualmente tre: le società olandesi *Royal Haskoning* e *Van Oord* e la turca "*ECAP Engineering and Consulting Co*".

Nel 2009 la società olandese *Royal Haskoning* firmò un contratto con il Ministero dei Trasporti della Repubblica di Azerbaijan per la fornitura di un progetto di ingegneria e di un piano regolatore portuale (Port Master Plan), che comprendono tutte le indagini di batimetria, topografia e geotecniche del terreno. Successivamente, nel 2011 la *Royal Haskoning* ha vinto una gara d'appalto per i servizi di supervisione tecnica di dragaggio (ingresso canale e rotazione del bacino).

Il 7 febbraio 2011 la *Van Oord* ha firmato un contratto con il Ministero dei Trasporti della Repubblica di Azerbaijan per la costruzione del canale di dragaggio nell'entrata del porto (7 chilometri di lunghezza, 160 metri di larghezza, 400 metri di larghezza di bacino). L'11 agosto 2011 la *ECAP Engineering and Consulting Co* ha firmato un contratto con il Ministero dei Trasporti per la fornitura di diversi servizi - fra i quali supervisione tecnica, indagini geologiche, telecamere a circuito chiuso, comunicazioni e indagini sismiche.

CONTATTI

BAKU SEA PORT ALYAT

Direttore Baku Sea Trade Port: Sig. Hilal Sadigov

Indirizzo: AZ1000, 28 MAY st.6/22 E-mail: office@bakuport.gov.az

Tel: +00994 (12) 4048166 Fax: +00994 (12) 4933042

Sito: www.bakuport.gov.az

MINISTERO TRASPORTI DELL'AZERBAIJAN

Dipartimento Relazioni Internazionali

Capo del Dipartimento Fikrat BABAYEV

Tel: 00994 12 430 99 48; Email: int.relations@mintrans.az

ROYAL HASKONING

Barbarossastraat 35, 6522 DK Nijmegen, The Netherlands

T: +31 (0)24 328 42 84 F: +31 (0)24 323 93 46

Sito: www.royalhaskoning.com

VAN OORD

Schaardijk 211, 3063 NH Rotterdam, The Netherlands

T+31 (0)88 8260000F +31 (0)88 8265010

Email: info@vanoord.com

Sito: www.vanoord.com

ECAP ENGEENERING AND CONSULTING CO.

55 Khojali Avenue, Khatai District, Baku Azerbaijan (filiale di Baku)

Tel : 994.12 464 41 86 Fax :994.12 464 41 86

e-mail: bakubranh@ecap.com.tr Sito: <http://www.ecap.com.tr>

GEORGIA

Quadro generale:

Con la sua collocazione geografica, ponte tra l'Europa e l'Asia centrale, la Georgia rappresenta un punto di snodo strategico per il traffico marittimo della regione e per il transito dei corridoi energetici che approvvigionano l'Europa di idrocarburi provenienti dal Mar Caspio.

Il Porto di Poti

Il principale porto del Paese è quello di Poti. Esso è gestito dalla APM Terminals, afferente al gruppo armatoriale danese A.P. Moller-Maersk. Lo scalo ha 15 posti di ancoraggio per una lunghezza totale di 2,9 chilometri, ed oltre 20 gru. Accanto ai container e merci solide, vengono gestiti anche carichi liquidi. Attualmente è utilizzato soprattutto per i traffici commerciali tra l'Europa e i tre Paesi caucasici. La sua posizione strategica offre a Poti la capacità di diventare un hub per i traffici che interessano anche l'Asia centrale: secondo proiezioni recentemente diffuse da ATM Terminals, Poti ha le potenzialità per gestire un volume annuo fino a 25 milioni di tonnellate di merci. Nell'ultimo decennio il porto ha registrato tassi di crescita notevoli, **tanto che la capacità ricettiva risulterebbe al limite.**

E' su tali premesse che la APM Terminals contemplerebbe il potenziamento del porto, anche per modernizzarne le strutture.

Porto di Batumi

Il secondo porto della Georgia e' ubicato a Batumi e dal febbraio 2008 e' gestito dalla 'Batumi industrial holdings' Ltd, afferente alla kazaka KazTransOil. Lo scalo ha 11 posti di ancoraggio, si estende su 22,2 ettari e dispone di 12 gru.

Circa l'85% del suo turnover è costituito dal trasporto di petrolio e prodotti petroliferi; la rimanente quota è rappresentata dal trasporto merci (nel 2012 il volume ha raggiunto 1,577 milioni tonnellate, con un aumento annuo del 3,9% e del 28,9% rispetto al 2010) e dal traffico passeggeri (nel 2012 si sono fermate a Batumi 11 navi da crociera).

Considerata la forte vocazione turistica di Batumi, le autorità intenderebbero limitare l'operatività di quel porto promuovendo la realizzazione, decine di chilometri piu' a Nord, di una nuova struttura portuale (v. sotto Lazika).

Kulevi e Supsa Altri terminali che gestiscono petrolio e prodotti petroliferi.

Quello di Kulevi, ufficialmente denominato Black Sea Terminal LLC, dal 2006 e' posseduto e gestito da Socar Energy Georgia, parte del gruppo Socar (Societa' petrolifera statale dell'Azerbaijan). Il porto ha due approdi, il volume totale dei serbatoi di stoccaggio ammonta a 320.000 mc. La struttura comprende una stazione ferroviaria in grado di gestire contemporaneamente 168 cisterne. Le piattaforme portuali sono in grado di ricevere petroliere da 40mila e 100mila tonnellate.

Il terminale di Supsa, di proprieta' dello Stato della Georgia, e' gestito dalla BP (British Petroleum) attraverso la Societa' 'Georgian Pipeline Company'.

Attiva dal 1999, la struttura rappresenta il punto terminale dell'oleodotto Baku-Sups. Il terminale ha quattro serbatoi di stoccaggio, per una capacita' complessiva di 120mila tonnellate.

Opportunità settore infrastrutturale e dei servizi portuali georgiani:

Anche al fine di allentare le pressioni sul porto di Poti e su quello di Batumi, le autorità georgiane promuovono la realizzazione di una nuova struttura portuale (**c.d. progetto Lazika**). Terminato il relativo studio di fattibilità, le autorità sono alla ricerca di investimenti privati, anche internazionali, per sviluppare il progetto. L'eventuale realizzazione potrebbe interessare anche aziende italiane.

KAZAKHSTAN

Quadro generale:

In Kazakhstan e' operativo attualmente solo un porto marittimo, quello di Aktau, capoluogo della regione kazaka del Mangistau, situato sulla costa del Mar Caspio.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali kazakhi:

Porto di Aktau

Aktau e' stato ed e' tuttora un porto dedicato soprattutto all'esportazione di petrolio via nave in direzione Baku, per il successivo trasporto del greggio ai porti e terminali petroliferi della Georgia sul Mar Nero, ma anche verso i porti russi del Caspio e/o via Volga.

Il flusso di greggio transitato da Aktau si e' ridotto negli ultimi anni, dopo aver raggiunto un picco nel 2009, sia per la "concorrenza" degli oleodotti locali, di cui e' stata rafforzata nel tempo la capacita', sia per il perdurante ritardo nell'avvio della produzione petrolifera del campo "giant" di Kashagan.

Movimentazione merci

Nel 2012 il traffico di merci transitati da e per il citato porto e' stato di circa 11 milioni di tonnellate (con una riduzione del 9,5% rispetto al 2011) di cui quasi 8 milioni si riferiscono a petrolio. In crescita invece, seppur graduale, il traffico di altre merci (c.d. "dry cargo"), di cui si e' registrato un incremento significativo nei primi mesi del 2013.

Il progetto di espansione e' volto ad accrescere la capacita' di handling del porto, ad un ritmo di 2,5 milioni di tonnellate all'anno, in particolare di "dry cargo", in un contesto di un notevole aumento stimato del traffico merci in Kazakhstan nei prossimi anni, come Paese di transito dei grandi flussi Europa-Cina e viceversa, per il quale e' stato varato un ampio programma di progetti infrastrutturali (strade e, soprattutto, ferrovie inclusi hub logistico-industriali) lungo direttrici internazionali di comunicazione, comprese quelle via mare (Caspio), che dovrebbero facilitare l'aumento dei flussi di trasporto ovest-est (v. progetto della "nuova via della seta").

Progetto di espansione

Gia' dal 2006 e' stato avviato il c.d. "progetto di espansione del porto di Aktau in direzione nord" che dovrebbe concludersi, nei piani del Governo, entro il 2016, ma che, in passato, e' stato piu' volte rimandato.

Il porto di Aktau dovrebbe diventare un punto di snodo di tale network potenziato di vie di comunicazione e trasporto .

Il progetto e' stato suddiviso in tre fasi:

- la prima, per realizzare barriere frangiflutti e simili, e' stata gia' completata;
- si attende ora l'avvio della seconda fase di espansione del porto che potrebbe partire nei prossimi mesi ed avere una durata di 2 anni e che prevede, in particolare, attivita' di dragaggio. L'investimento stimato al riguardo e' di circa 24 milioni US\$;
- la terza fase prevede invece la realizzazione di tre moli per "dry cargo" (ossia merci diverse dal petrolio), quali, tra gli altri, metalli e grano (e' previsto un terminale ad hoc per cereali della capacita' di handling di 1 milione di tonnellate).

L'investimento richiesto stimato ammonta a 122 milioni US\$. Lo studio di fattibilita' di tale fase dovrebbe concludersi entro il corrente anno.

Per supportare il potenziale di traffico, il progetto prevede anche la realizzazione di infrastrutture per l'automatizzazione dell'attivita' di carico e scarico dei container per consentire un aumento della velocita' di tali operazioni.

L'avvio in particolare della terza fase di espansione del porto di Aktau non e' stata ancora fissata. In realta' dipendera' dall'allocazione dei fondi da parte del Governo che deve essere ancora stabilita. Ugualmente non e' stata ancora decisa a quale procedura ricorrere per l'assegnazione dei relativi lavori. In merito le autorità kazake hanno prospettato la formula della concessione secondo il principio "BOT", attraverso tender, ma non si può escludere che possa essere scelta un altro meccanismo in proposito.

In effetti, in attesa che vengano realizzate tali opere, e' stato firmato un accordo tra le ferrovie kazake (Temir Zholy), che hanno un ruolo primario nell'ambito del progetto in questione, e la società degli Emirati Arabi "DP World", uno dei maggiori operatori di porti al mondo, per la gestione del porto di Aktau (oltre e della zona libera economica Khorgos - Eastern Gate", nel sud-est del Paese al confine con la Cina, che dovrebbe divenire un centro logistico-industriale nell'ambito del flusso di merci da e per la Cina).

I successivi negoziati per l'attuazione di tale accordo potrebbero ovviamente influire sugli sviluppi del progetto in parola.

In prossimita' dello stesso porto di Aktau, ed all'interno segnatamente della locale Zona Economica Speciale (un' area per progetti produttivi che presenta vari tipi di incentivi soprattutto di tipo fiscale per le eventuali imprese che decidano di investirvi) era stata prospettata a suo tempo la creazione di un distretto industriale italo-kazako con il coinvolgimento attivo di SIMEST, il possibile finanziamento di BERS e BEI, nonché di Atf Bank-Unicredit (quest'ultima peraltro in uscita ora dal Paese) e sotto il forte impulso di alcune nostre imprese, in particolare del settore oil & gas.

Porto di Kuryk:

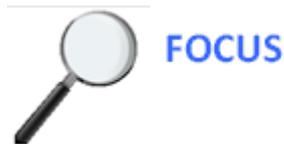
E' prevista da vari anni anche la realizzazione di un nuovo porto a Kuryk, sempre sul Caspio, a 70 km a sud di Aktau, che sara' dedicato esclusivamente al trasporto di petrolio (via mare). Il progetto prevede, oltre varie opere portuali e depositi off shore di greggio, anche un cantiere navale che rientra tra le iniziative dell'accordo di cooperazione Eni-Kazmunaygas del 2009 (attualmente e' in corso di svolgimento la fase preliminare di engineering di tale "shipyard").

L'investimento richiesto per tale opera si aggirerebbe sui 180 milioni di dollari USA per le varie infrastrutture portuali e 200 milioni di dollari USA per il cantiere, ma e' ancora da definire il quadro finanziario.

L'avvio dei lavori per la realizzazione di tale nuovo porto appare tuttavia condizionato alle prospettive di incremento della produzione ed esportazione di petrolio kazako, ancora una volta legate in buona parte agli sviluppi di Kashaghan che dovra' attendere ancora per vedere avviata la propria produzione commerciale.

Asia e Oceania

PAESE		pag.
FILIPPINE	<i>focus</i>	116
GIAPPONE		118
INDIA	<i>focus</i>	120
INDONESIA		125
MALAYSIA		126
MYANMAR		128
REPUBBLICA DI COREA		130
SINGAPORE		132
SRI LANKA		133
THAILANDIA		134
VIETNAM		135
AUSTRALIA	<i>focus</i>	137



FILIPPINE

Quadro generale:

Nelle filippine, un arcipelago composto da 7.100 isole e 17.500 km complessivi di costa, il trasporto marittimo svolge un ruolo fondamentale per lo sviluppo socio-economico. Le infrastrutture sono però insufficienti ed il livello di modernizzazione molto diversificato.

Le Filippine si collocano 120esime (su 144 Paesi) in termini di qualità delle infrastrutture portuali (fonte WEF - Global Competitiveness Report), il livello più basso tra i Paesi ASEAN-6 (con Singapore, Thailandia, Malesia, Indonesia e Vietnam). Ciò si ripercuote anche sulla quantità delle movimentazioni: Manila, il principale porto commerciale del Paese, si posiziona 99esima a livello globale in termini di tonnellaggio e 37esimo in traffico di container.

L'importanza di un efficiente trasporto marittimo come fattore critico per la competitività nazionale non è ignorata dal Governo filippino, che nel 1975 ha creato la 'Philippine Ports Authority (PPA)', Agenzia governativa (alle dipendenze del locale 'Department of Transportation and Communications' - DOTC) cui spetta il compito di sviluppare, regolamentare e gestire un sistema portuale razionalizzato a sostegno del commercio e dello sviluppo.

L'obiettivo principale della PPA, l'istituzione di una rete basata su un sistema di hub regionali, è però ancora lontano dall'essere raggiunto (nonostante consistenti investimenti effettuati recentemente su alcuni dei porti internazionali del Paese, in particolare Batangas, Subic e Cagayan de Oro) e le strutture esistenti rimangono caratterizzate, per la maggior parte, dall'offerta di servizi scadenti e costosi.

I porti di Subic e Batangas (rispettivamente a Nord e Sud di Manila) hanno infrastrutture di recente costituzione ma rimangono particolarmente sottoutilizzate mentre potrebbero contribuire a ridurre i costi di trasporto internazionali (al momento si calcola che sia più economico di circa il 40 per cento trasportare un contenitore da Manila a Cagayan de Oro - nell'isola meridionale di Mindanao - via Hong Kong che direttamente da Manila).

Tra le proposte di sviluppo sta prendendo quindi consistenza quella di un mantenimento del North Harbour di Manila come terminale domestico e lo spostamento graduale del traffico cargo internazionale dal South Harbour verso Batangas e Subic (con la trasformazione di parte del porto di Manila in un terminale turistico per navi da crociera).

Si alleggerirebbe così il congestionato porto della capitale, creando allo stesso tempo opportunità per nuovi investimenti produttivi nei segmenti centrale e meridionale dell'isola di Luzon.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, che avviene principalmente lungo la 'Roll On Roll off (RORO) Nautical Highway' (con tre rotte principali: Luzon, Visayas e Mindanao), anche qui si rendono necessari interventi di ampliamento strutturale e miglioramento qualitativo del servizio. Lo sviluppo di questa rete di trasporto, soprattutto in un contesto di crescita del settore turistico, andrà necessariamente abbinata ad ulteriori investimenti accessori: allestimento di moderni terminali passeggeri ed inter connettività adeguata con la rete di trasporto terrestre (al momento solo il porto di Batangas offre qualcosa di simile).

Progetti per lo sviluppo infrastrutturale delle Filippine e agevolazioni:

I progetti per lo sviluppo infrastrutturale sono considerati 'investimenti prioritari' e ricompresi in una lista (IPP - 'Investment Priorities Plan') redatta annualmente dal Board of Investments (BOI) del locale Department of Trade and Industry (DTI).

Investire in progetti prioritari dà diritto ad una serie di agevolazioni:

- **Income Tax Holiday - (ITH)** esenzione totale dal pagamento delle tasse sui redditi per i primi tre anni (nel caso di espansioni/ammodernamenti impianti esistenti), quattro o sei anni (se si tratta di nuova attività o se la stessa è localizzata in un'area considerata economicamente depressa);
- **Esenzione dai dazi di importazione per attrezzature, parti di ricambio accessori, etc.;**
- **Semplificazione delle procedure doganali;**
- **Credito d'imposta sui materiali importati;**
- **Possibilità di impiegare cittadini stranieri;**

Si ricorda peraltro che la legislazione filippina pone un limite del 40% alla titolarità dell'impresa estera nell'investimento complessivo; è quindi spesso consigliabile associarsi a uno o più partner locali.

Le Filippine stanno attraversando una fase di sviluppo economico senza precedenti che richiede con urgenza strutture adeguate a sostenerla. Per un'economia che negli ultimi anni è cresciuta ad una media del 6% si rende necessaria la movimentazione di volumi sempre maggiori di merci, anche 'non-container' (es: approvvigionamento per il crescente fabbisogno energetico - carbone, LNG, etc.; e futuro sviluppo della produzione mineraria con potenziali molto significativi).

Ciò oltre all'accennato incremento dei volumi di traffico passeggeri legati alla crescita del turismo. La partecipazione degli operatori privati è considerata critica.

Vi sono piani governativi per la privatizzazione a breve di alcuni porti provinciali; la PPA ha già stanziato 65 milioni di dollari per i lavori di ammodernamento di alcuni scali (Masbate, Davao, Guadalupe, Caminawit e South Harbour) e la sola società Asian Terminals Inc.²² ha in cantiere un programma di investimenti per circa 100 milioni di dollari nei prossimi anni sulla scorta delle positive prospettive di crescita del Paese.

Già in passato la PPA, pur avendo la titolarità della gestione della maggior parte delle strutture portuali filippine, ha subappaltato ad operatori privati (International Container Terminal Services Inc., Asian Terminals Inc., etc.), limitandosi a raccogliere parte dei ricavi generati, recuperando così parte del finanziamento tramite 'royalties' quali le 'port handling fees'.

Vi sono dunque consistenti opportunità per le nostre imprese del settore anche se, al momento, non è prevista la costruzione di nuovi sistemi portuali e la tendenza è orientata all'ammodernamento di quelli esistenti, con una domanda che si prevede in aumento per il prossimo futuro.

Conformemente alle nuove regole di trasparenza introdotte dall'attuale Amministrazione, le gare pubbliche per tutti i nuovi progetti vengono regolarmente pubblicate sia sul sito della PPA (<http://www.ppa.com.ph/> alla voce 'Biddings') che su quello del DOTC (<http://dotc.gov.ph> alla voce 'Bids and Awards Civil Works'), dove è possibile monitorare tutti gli appalti nelle loro varie fasi di evoluzione.

²² <http://www.asianterminals.com.ph>

GIAPPONE

Quadro generale:

La natura insulare del territorio, unita alla scarsità di materie prime e al carattere spiccatamente export-oriented dell'industria, fanno del traffico navale un elemento basilare per lo sviluppo dell'economia del Giappone e, nello specifico, dell'indotto che ruota attorno ai terminal del trasporto marittimo. Nell'anno solare 2012, l'88,1% dell'import e il 71% dell'export sono avvenuti via mare.

La rete portuale giapponese è composta da 994 scali, suddivisi in quattro categorie:

- 5 hub di particolare rilevanza strategica (Tokyo, Kawasaki, Yokohama, Osaka e Kobe),
- 18 porti maggiori,
- 102 porti nazionali
- 869 porti regionali

Tutti gli aspetti legati allo sviluppo, alla gestione e al funzionamento degli scali sono affidati ad autorità portuali autonome, che, sotto direttive del Governo, esercitano poteri di programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali.

Una parte del programma di spesa incentrato sui lavori pubblici lanciato dall'esecutivo Abe per stimolare la crescita economica del Paese è destinata allo sviluppo delle infrastrutture portuali. Il piano governativo ammonta nel suo complesso a circa 1.500 miliardi di euro da investire, in un arco di dieci anni, in lavori destinati alla prevenzione dei disastri, all'ammodernamento delle infrastrutture e alla ricostruzione del Tohoku devastato dallo tsunami dell'11 marzo 2011.

Il bilancio per l'esercizio finanziario 2013 (che in questo Paese ha inizio il 1mo aprile) prevede un accantonamento per lavori legati alle infrastrutture portuali pari a circa 3,7 miliardi di euro.

Una parte minoritaria dei fondi (circa 200 milioni di euro) è destinata alla realizzazione di opere in zone costiere non portuali.

Sebbene la politica fiscale espansiva dell'esecutivo Abe offra alle società di costruzioni l'opportunità di competere nell'acquisizione di commesse anche nel settore delle infrastrutture portuali e la recente Trade Policy Review del WTO ribadisca l'apertura del mondo delle gare di appalto alla concorrenza straniera, permangono le consuete problematiche che caratterizzano l'accesso al public procurement in Giappone.

Le società estere che si affacciano su questo mercato continuano, infatti, ad incontrare una serie di difficoltà legate, principalmente, ad una certa gravosità delle procedure sia nella fase di pubblicizzazione che nel momento dell'assegnazione, oltre naturalmente all'obbligo di produrre e gestire tutta la documentazione in lingua giapponese.

Per tale motivo, le compagnie straniere sono molto spesso indotte ad operare in collaborazione con imprese locali. **Secondo recenti statistiche, le imprese europee occupano oggi una quota del mercato nipponico delle costruzioni inferiore all'1%.**

Piano di interventi 2013 del Ports and Harbours Bureau del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti giapponese:

Il Ports and Harbours Bureau del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha delineato per l'anno fiscale 2013 un piano di interventi che si articola su tre grandi direttrici:

Misure legate alla prevenzione dei disastri:

potenziamento delle barriere di protezione contro le grandi calamità naturali, ammodernamento delle infrastrutture obsolete e ripristino della piena funzionalità della rete portuale danneggiata dal maremoto dell'11 marzo 2011.

Una fetta cospicua dei lavori interesserà le tre grandi **Baie di Tokyo** (formata da sei scali, inclusi Tokyo e Yokohama), **Osaka** (cinque scali, inclusi Osaka e Kobe) e **Ise** (cinque scali, incluso Nagoya).

Gli investimenti saranno concentrati principalmente sui lavori di rinnovo delle strutture portuali soggette a maggiore deterioramento, sul rafforzamento delle banchine (soprattutto nei porti di Yokohama e Tokushima) e delle barriere marine anti-tsunami (soprattutto nei porti di Omaezaki e Suzaki) e sugli interventi di messa in sicurezza, diluiti in un orizzonte temporale di cinque anni, dei principali porti giapponesi.

Nelle tre grandi Baie, ove si concentrano l'80% del traffico di container internazionali da e verso il Giappone e il 50% dei carichi di gas e di petrolio, si prevede un incremento del numero di ormeggi a lungo termine dove le navi possano stazionare in caso di temporanea interruzione delle attività e la realizzazione di un complesso sistema di barriere anti-mareggiate.

Una parte ridotta degli accantonamenti (quasi 400 milioni di euro) è invece destinata ai lavori di ripristino della funzionalità delle strutture interessate dal maremoto dell'11 marzo. Essi andranno ad integrare i fondi già stanziati con il budget supplementare per l'anno fiscale 2012 per dare esecuzione alle misure volte ad accelerare la ricostruzione del Tohoku e a ridurre e a prevenire eventuali futuri disastri naturali, ammontanti a poco più di 29 miliardi di euro.

Stimolo alla crescita economica attraverso lo sviluppo delle infrastrutture portuali:

1. gli interventi ricadenti all'interno di quest'area prevedono, innanzitutto, **l'esecuzione di piani di ampliamento della ricettività dei grandi scali giapponesi localizzati sulle direttrici del trasporto internazionale di container**, i quali soffrono da diversi anni la concorrenza di grandi hub come quelli di Pusan, Shanghai e Taipei.

L'obiettivo di riguadagnare competitività nel grande traffico internazionale di container riguarda soprattutto lo snodo di Keihin (frutto dell'alleanza strategica tra i porti di Tokyo e Yokohama) e quello di Hanshin (alleanza tra i porti di Osaka e Kobe): i lavori, per un valore preventivato pari a circa 300 milioni di euro, e che andranno ad integrare altri interventi di natura gestionale-amministrativa, avranno ad oggetto la costruzione di banchine adatte ad accogliere navi container di grandi dimensioni.

2. **Un secondo ordine di interventi è invece legato allo sfruttamento degli ingenti giacimenti di terre rare** scoperti lo scorso anno al largo degli atolli di Minami Torishima e di Okino Torishima, nell'arcipelago meridionale delle Ogasawara. Il progetto governativo prevede la creazione delle infrastrutture portuali necessarie ad accogliere i carichi contenenti il materiale e le attrezzature che verranno utilizzati per costruire gli impianti per l'estrazione delle risorse naturali dei fondali marini circostanti. Le medesime strutture dovrebbero in seguito fungere da punto di approdo per le navi deputate al trasporto delle terre rare verso le isole maggiori dell'arcipelago giapponese.

Interventi di varia natura

che includono lo sviluppo di terminal in grado di accogliere navi di grandi dimensioni destinate al trasporto di materie prime, onde garantire maggiore stabilità e sicurezza dell'approvvigionamento; l'incremento numerico delle banchine per l'attracco delle navi da crociera; lo sviluppo delle infrastrutture portuali nelle isole più remote dell'arcipelago non servite dal trasporto aereo; la realizzazione nei grandi porti (Tokyo e Nagoya in particolare) di aree adibite al trattamento dei rifiuti e della terra da riporto prodotti in altre regioni del Paese.



INDIA

Quadro generale:

Nel subcontinente indiano, in presenza di una costa di circa 7.500 km, operano:

- 13 porti definiti maggiori (major ports) gestiti dal Governo centrale, Ministry of Shipping;
- circa 187 porti minori che ricadono sotto la responsabilità dei vari governi statali.

L'India si posiziona al 16mo posto tra i paesi marittimi con la più vasta flotta a livello globale.

I 13 principali porti indiani sono Chennai, Ennore e Tuticorn ora denominato V.O. Chidambaranar Port Trust (in Tamil Nadu); Cochin (in Kerala); Kandla (in Gujarat); Kolkata (in West Bengal); Mumbai Port e Jawaharlal Nehru Port Trust (in Maharashtra); Mormugao (in Goa); New Mangalore (in Karnataka); Paradip (in Orissa); Vishakhapatnam (in Andhra Pradesh); e Port Blair (nelle isole Andamane & Nicobar).

Il Ministry of Shipping stima che circa il 95% del volume e il 70% del valore degli scambi commerciali indiani viene trasportato per via marittima, dati che confermano il ruolo importante che il settore portuale riveste nel paese in termini di contributo alla crescita economica e le enormi opportunità di sviluppo dell'industria marittima indiana. Infatti, secondo i dati del "Indian Ports Association", in termini di volume, il traffico cargo nei porti indiani è passato da 885 milioni di tonnellate nell'anno finanziario 2010-11 a 912 milioni di tonnellate nel 2011-12, e nel primo semestre dell'a.f. 2012-13 (aprile-settembre) il volume è stato pari a 456 milioni di tonnellate, rispetto a 448 dello stesso periodo del precedente anno finanziario.

Le aspettative di crescita del traffico cargo nei porti indiani nel medio e lungo termine, secondo gli analisti del settore, rimangono positive, in considerazione dell'incremento del traffico container in genere e dei volumi del commercio di materie prime, in particolare, carbone e greggio con ripercussioni positive per lo sviluppo delle attività dei servizi portuali connessi e della logistica.

Il Ministry of Shipping attraverso il "National Maritime Agenda 201020"²³ ha delineato un piano di sviluppo decennale che ha l'obiettivo di portare la capacità portuale a 3 miliardi di tonnellate entro il 2020, con investimenti pubblici e privati stimati in circa Rs 2.774 miliardi (circa Euro 39,6 miliardi) da realizzarsi in tre fasi di sviluppo. Il 61% dei progetti interesserà i porti minori e solo il restante 39% riguarderà i porti maggiori. L'agenda governativa prevede altresì miglioramenti nell'efficienza delle operazioni e servizi portuali.

Tra i diversi programmi di adeguamento delle infrastrutture portuali avviati negli ultimi anni dal Governo indiano, si menzionano in particolare nel 2010 il completamento della prima fase di progetti di sviluppo dei porti di Vallarpadam (Kochi) (terminale di movimentazione mega container-transshipment terminal), dei terminali di Dahej, Mundra e Hazira (in Gujarat), e nel 2011 la conclusione della prima fase del progetto dicostruzione (greenfield port) del porto di Dhamra (Orissa).

Sono previsti inoltre miglioramenti in termini di interconnessioni stradali e ferroviarie per facilitare il movimento merci all'interno del Paese.

Anche per i progetti di sviluppo del settore portuale, sulla stessa linea di quanto previsto per i piani programmatici nel settore infrastrutture in genere, la politica del Governo indiano punta a coinvolgere il più possibile il settore privato, ivi compresi investitori stranieri, secondo la formula delle Private-Public Partnerships (PPP) e con operazioni BOT (Build - Operate - Transfer).

²³ <http://shipping.nic.in/showfile.php?lid=261>

Agevolazioni per gli investimenti esteri nel settore

Il settore portuale secondo le stime del 12mo Piano quinquennale (2012-17) dovrebbe attirare investimenti per circa Rs 1.806,26 miliardi (pari a circa Euro 25,8 miliardi). Nell'ultimo decennio (periodo aprile-2000 luglio 2011) gli investimenti esteri nel settore portuale hanno raggiunto circa US \$ 1,635 miliardi, corrispondente al 1,13% del totale investimenti diretti esteri in India (dati Ministry of Commerce, DIPP).

Gli investimenti esteri nei progetti di sviluppo portuale **sono ammessi senza limiti di partecipazione** (fino al 100%). Sono previsti incentivi fiscali (esenzione del 100% delle imposte) per le aziende che investono nelle infrastrutture portuali e abbattimenti fiscali per un periodo decennale a favore di imprese che operano nelle attività di sviluppo, mantenimento e gestione portuale e dei canali e dei porti nell'entroterra.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali indiani:

Descrizione gara	Investimento previsto
Jawaharlal Nehru Port Trust - JNPT (DBFOT Design Built Finance Operate Transfer): sviluppo di un molo di ormeggio aggiuntivo per cargo liquido	Investimento previsto US\$ 210 milioni
Jawaharlal Nehru Port Trust JNPT: dragaggio; già avviato lo studio di fattibilità	Investimento previsto US\$ 150 milioni
Chennai Port (DBFOT), Bharathi dock: sviluppo di Roll-on/roll-off (Ro-Ro), molo e parcheggio multilivello	Investimento previsto US\$ 163 milioni
Chennai Port (DBFOT): sviluppo del Rajiv Gandhi Dry Port e Hub logistico multimodale	Investimento previsto US\$ 80 milioni
Chennai Port: sviluppo di un Mega Terminale container	Investimento previsto US\$ 737 milioni
Kandla Port: sviluppo di terminale cargo a Tuna Tekra	Investimento previsto US\$ 212 milioni.

Progetti "greenfield" studi di fattibilità

Progetto greenfield: studi di fattibilità	Investimento previsto
Porti di Astaranga Puri (Orissa)	Investimento previsto US\$ 1700 milioni
Mahuva, Norgol Vansi Borsi, Khambat in Gujarat	Investimento previsto US\$ 1013 milioni
Nuovo terminal per navi da crociera nei pressi di Gateway of India, Mumbai	Investimento previsto US\$ 372 milioni
Terminal internazionale per navi da crociera nel Porto di Cochin, su base BOT	Investimento previsto US\$ 75 milioni
"DPR- Detailed Project Report" per lo sviluppo dei porti di Tadri (Karnataka)	Investimento previsto US\$ 600 milioni
New Haldipur (Karnataka)	Investimento previsto US\$ 380 milioni
In fase di pianificazione lo sviluppo di Beypore & Azhikal Port in Kerala	Investimento previsto US\$ 125 milioni

Jawaharlal Nehru Port Trust (Mumbai)

La JNPT si accinge a bandire una nuova gara per la realizzazione di un nuovo terminal per container del valore di circa Rs 9.000 crore.

Il consiglio di amministrazione prevede anche di dividere il progetto in due parti. "Le gare dovrebbero essere bandite al più presto.

Il quarto terminale in JNPT avrà una capacità di 4,8 milioni di teu e un ancoraggio di 2 km di lunghezza, che lo rendono uno dei più grandi del paese. Il progetto prevede di ridurre le limitazioni di capacità del porto perché funziona a più del 100% della sua capacità. Le aziende interessate a partecipare al progetto includono DP World (con sede a Dubai), APM Terminals (gestita da Maersk), Adani Ports, Essar Ports e Larsen & Toubro.

Tra le maggiori aziende che operano terminali portuali vi sono:

- TM International Logistics Limited;
- Chennai International Terminals Private Limited;
- Nhava Sheva International Container Terminal Private Limited;
- Chennai Container Terminal Private Limited;
- Mundra International Container;
- Terminal Private Limited;
- Sical Iron Ore Terminals Limited;
- International Seaports Haldia Private Limited;
- Vizag Seaports Limited;
- Ennore Tank;
- Terminals Private Limited;

Società che operano nei servizi portuali:

- Ocean Sparkle Limited;
- Seabird Marine Services Private Limited;
- Sparkle Maritime Services Limited;
- Sealion Sparkle Port & Terminal Services (Dahej) Limited;
- IMC Limited, Polestar Maritime Limited;
- TM Harbour Services Private Limited;
- International Seaport Dredging Limited;
- Adani Logistics Limited;
- Navkar Corporation Limited;
- Pipavav Railway Corporation Limited;
- Saurashtra Containers Private Limited;
- Triway Container Freight Station Private Limited;

Tra i principali investitori stranieri presenti con operazioni BOT (Build - Operate - Transfer) si menzionano: Maersk (JNPT, Mumbai), P&O Ports (JNPT, Mumbai and Chennai), Dubai Ports International (Cochin e Vishakhapatnam) e PSA Singapore (Tuticorin).

Approfondimenti

Studio	Ente	Indirizzo
Studio "Ports" (marzo 2013) del IBEF	India Brand Equity Foundation, ente del Department of	http://www.ibef.org/download/Ports-March-220313.pdf

Principali opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali

	Commerce, Ministry of Commerce and Industry Government of India	
Piano di sviluppo del settore marittimo: "National Maritime Agenda 201020"		http://shipping.nic.in/showfile.php?lid=261

Links - Avvisi di gara e piani di sviluppo:

Indian Port Association, tender:

http://www.ipa.nic.in/tender_noti.htm

Tenders India, Indian Government Tenders Information System:

<http://tenders.gov.in/>

Government of India, Central Public Procurement Portal:

<http://eprocure.gov.in/cppp/tendersearch1>

Shipping Corporation of India, Procurement:

<http://www.shipindia.com/procurement/tenders-floated.aspx>

Cochin Port Trust, Tenders:

<http://www.cochinport.com/index.php?opt=tenders&cat=ct>

Chennai Port, Tenders:

<http://www.chennaiport.gov.in/TendersDept.aspx>

Chennai Port, National Maritime Development Scheme:

http://www.chennaiport.gov.in/NMDS_NationalMaritime.html

Chennai Port, Other Major Projects:

http://www.chennaiport.gov.in/NMDS_MajorOngoingProjects.html

Ennore Port, Tenders:

<http://www.ennoreport.gov.in/tenders.htm>

Ennore Port, Projects:

<http://www.ennoreport.gov.in/Projects.htm>

Mumbai Port Trust, tenders:

<http://www.mumbaiport.gov.in/tender.asp>

V.O. Chidambaranar Poot Trust, Tender:

<http://www.vocport.gov.in/port/UserInterface/NewTenders.aspx>

Kandla Port Trust, tender:

<http://www.kandlaport.gov.in/tender-details.php>

Kolkatta Port Trust, future plan:

<http://www.kolkataporttrust.gov.in/>

Jawaharlal Nehru Port Trust, Tender on sale:

http://www.jnport.gov.in/tendor_on_sale.aspx

Mormugao Port Trust, Goa, Tender:

<http://www.mptgoa.com/tendernotices.php>

New Mangalore Port Trust, Tender:

<http://www.newmangalore-port.com/default.asp?channelid=2876&contid=T>

Paradip Port Trust, Tender:

<http://www.paradippport.gov.in/tender.php>

Paradip Port Trust, Future Development Projects:

http://www.paradippport.gov.in/Future_Dev_Proj.pdf

Vishakhpatnam Port Trust:

<http://www.vizagport.com/Home.aspx>

Ministry of Shipping, Capacity Augmentation Projects in Major Ports awarded in the year 2012-13 (as on 19/03/2013):

<http://shipping.nic.in/showfile.php?lid=1193>

SAARCS Tenders, Tenders from India, Transportation - Ports, Waterways and Shipping Tenders:

<http://www.saartenders.com/indian-ports-waterways-and-shipping-tenders.htm>

INDONESIA

Quadro generale:

Il Ministero dei Trasporti locale ha manifestato interesse ad approfondire le possibilità di cooperazione con le aziende italiane operanti nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali.

Sono due i principali progetti allo studio delle autorità indonesiane:

- lo sviluppo del porto di Cilamaya (area 70km a est di Jakarta) per la gestione di navi containers e per il trasporto di autovetture, il cui tender dovrebbe essere lanciato nel 2015 con inizio dei lavori previsti nel 2016.²⁴
- la costruzione di un porto per navi da crociera a Tanah Ampo, Bali.²⁵ In particolare per questo progetto verrà rilanciato tra un mese il tender di qualificazione non assegnato in prima battuta.

Per quanto concerne invece la possibilità di partecipazione allo sviluppo ed ampliamento del Porto di Tanjung Priok (nord Jakarta), per la gestione di navi container e per il trasporto di petrolio è possibile consultare il sito web <http://www.indonesiaport.co.id/newpriok/>.

Persona di riferimento presso la P.T è il sig Tomi Hendri Suhartanto (tomi.hendri@gmail.com o corp_sec@indonesiaport.com)

²⁴ Si provvede a pubblicare una presentazione ppt sul Porto di Cilamaya, sul sito Infomercatiesteri.it

²⁵ Si provvede a pubblicare una presentazione ppt su Tanah Ampo, sul sito Infomercatiesteri.it

MALAYSIA

Quadro generale:

Dal 2010 il settore portuale malese ha cominciato a riprendersi dal calo causato dalla crisi economica internazionale e vi e' da allora un'espansione costante. Il settore portuale e' assai competitivo nella regione dal punto di vista dei servizi offerti e dei costi.

Movimentazione merci

Nel 2011 il traffico di container negli 11 porti del paese e' salito dell'11% da 18.1m TEU alla fine del 2010 a 20.2m TEU alla fine del 2011, secondo le statistiche del Ministero del Trasporto. E' prevista una crescita di circa 5% nel 2012 nel traffico dei container; nella prima meta' del 2012 i porti malesi hanno trattato 10.3m TEU, rispetto al 9.85m TEU durante lo stesso periodo dell'anno precedente. Le attivita' di trasbordo tramite i porti sono cresciute del 5% da 6.6m TEU nella prima meta' del 2011 a 6.9m TEU durante lo stesso periodo dell'anno precedente. Il volume delle importazioni e' aumentato del 7% uguale a 1.7m TEU e l'esportazioni sono cresciute del 3% uguale a 1.7m TEU. Questa crescita e' principalmente il risultato della continua espansione dell'economia domestica e di quella regionale che e' riuscita a mantenersi lontana dal difficile clima economico dell'ovest. Data l'importanza economica di questi porti, proteggere le acque del paese e' un lavoro vitale. Con questo scopo la Malaysian Maritime Enforcement Agency e' stata creata nel 2006 per centralizzare il controllo e per garantire la sicurezza delle acque del paese e far rispettare le leggi marittime.

I due porti piu' grandi sono il **porto di Klang** sullo stretto di Malacca circa 40km al sud di Kuala Lumpur ed il **porto di Tanjung Pelapes (PTP)** nello stato di Johor nello stretto di Johor, di fronte a Singapore – che ammonta a piu' dell'85% del traffico dei container.

Porto di Klang

Nella prima meta' del 2012 il porto di Klang ha trattato 5m TEU del totale del traffico dei container, con un incremento del 6.7% da 4.7m TEU comparato nello stesso periodo dell'anno precedente. Il porto di Tanjung Pelapes ha trattato 3.84m TEU nei primi 6 mesi del 2012, con un incremento del 4.6% uguale a 3.67m TEU durante lo stesso periodo.

Nel 2010 era il 13mo porto di container piu' trafficato nel mondo. Secondo il Ministero del Trasporto, e' costituito da due porti separati: Westport e Northport. Ogni porto e' gestito da un'entita' privata ma il porto nel suo complesso e' curato dal Port Klang Authority, un'agenzia governativa. Westport e' gestito da Westport Malaysia, una ditta locale, e rappresenta la maggior parte del commercio di Port Klang. Nella prima meta' del 2012 Westport ha trattato 3.44m TEU o 69% del totale di 5m TEU che sono passati dal Porto Klang. Secondo i media, dalla meta' del 2012 Westport Malaysia stava pianificando un' offerta pubblica iniziale nei primi mesi del 2013 con l'obbiettivo di raccogliere 1 miliardo di dollari USA. Northport, che fa parte del conglomerato malese NCB Holdings, ha trattato il restante 1.56m TEU (31%) del cargo che e' passato per porto Klang la prima meta' del 2012.

Il Porto di Klang nel suo complesso ha 53 ormeggi con una lunghezza totale di 11,348 metri, inclusi 24 ormeggi per container, uguale a 6079 metri in totale; 11 ormeggi "break bulk" uguale a 1486 metri; 7 ormeggi "dry bulk" uguale a 1561 metri; 9 ormeggi "liquidi" uguale a 2086 metri; un ormeggio per passeggeri; ed un ormeggio bunker. In piu' il porto offre 219,249 metri quadrati di spazio deposito che include magazzini (warehouse), deposito coperto e deposito all'aperto. Nel 2011 Port Klang ha gestito 18.177 navi in totale di cui 12,387 navi container, 2216 petroliere, 1690 navi da carico generale, 1408 navi di passeggeri e 411 navi "dry cargo". La cifra del 2011 ha mostrato un incremento notevole dal 2010

quando un totale di 17,910 navi hanno attaccato al porto di cui 12,332 navi container, 2100 petroliere, 1586 navi di carico generale, 1504 navi di passeggeri e 380 navi di “dry cargo”.

E' previsto che l'attuale capacita' del porto possa soddisfare la domanda fino al 2018, ma gli operatori stanno gia' pensando all'espansione prevedendo una crescita nel futuro.

Tanjung Pelapes (PTP)

il secondo porto piu' grande della Malaysia, e' principalmente un terminal per i container. Il porto presta servizio alla regione di sviluppo di Iskandar ed al traffico da Singapore. PTP ha 12 ormeggi con una lunghezza totale di 4.3km e una capacita' di trattare 8.4nTEU annui. Il porto e' gestito da Seaport Terminals, uno dei principali operatori dei porti locali. La stessa ditta gestisce vari altri porti importanti nella Malaysia di cui il porto di Penang ed il porto di Johor. Il porto di Penang, l'impianto portuale piu' vecchio della Malaysia, e' stato privatizzato e venduto a Seaport nel 2012 il quale ha subito annunciato una serie di progetti ambiziosi.

Prospettive

Il futuro del settore del trasporto in Malaysia sembra positivo. Sebbene l'aumento della concorrenza da altri hub del settore del trasporto della regione, il paese e' ben situato nel mercato crescente del trasporto passeggeri e dei servizi cargo nel sud est asiatico. In piu', l'industria dovrebbe trarre vantaggio dalla rapida espansione degli arrivi turistici e dal commercio estero. Una delle principali attuali preoccupazioni del governo e' di assicurare che questa industria possa soddisfare la futura domanda di servizi nel settore del trasporto. Le previsioni di un incremento nel commercio e del turismo nei prossimi anni, il settore sembra pronto per andare in contro alla crescente domanda che a sua volta significa una crescita delle entrate nei prossimi anni.

MYANMAR

Quadro generale:

Il Ministero dei Trasporti, attraverso la Myanma Port Authority, controlla i nove porti esistenti in Birmania: quello di Yangon, i 3 nello Stato del Rakhine (Sittwe, Kyaukphyu e Thandwe), Patheingyi nella regione dell'Irrawaddy, Moulmein nello Stato Mon, Dawei, Myeik e Kawthoung nello Stato di Tenasserim.

Il porto di Yangon è attualmente il fulcro dei trasporti marittimi del Myanmar, in quanto gestisce l'85% delle importazioni ed esportazioni marittime complessive del Paese. Esso conta al momento 18 moli, mentre altri 14 ne verranno realizzati nei prossimi anni (7 dei quali attraverso joint venture e con l'aiuto di fondi stranieri) al fine di raddoppiarne la capacità di movimentazione merci.

Si segnala per inciso che le Autorità birmane hanno recentemente "privatizzato" uno dei cinque principali moli di 4,73 ettari, il Bo Aung Kyaw, vendendolo alla Myanmar Economic Holdings Ltd (controllata dai militari), per un importo di oltre 30 miliardi di kyat, ovvero pari a circa 35 milioni di dollari.

La società privata birmana Pearl Land si è inoltre aggiudicata nel 2012 il bando per la riconversione dell'area portuale di Botahtaung a Yangon in servizi ricettivi.

Piani di sviluppo infrastrutturali del Myanmar

In prospettiva e avendo in considerazione i piani di sviluppo infrastrutturali del Myanmar, l'industrializzazione dovrebbe diffondersi a partire dalle zone economiche speciali, ovvero le **"Special Economic Zone-SEZ"**, la cui legge ad hoc è stata emanata dal Parlamento birmano nel 2011.

Tra queste, le principali contemplano la realizzazione di tre porti in acque profonde:

- Thilawa a 25 km a sud-est di Yangon
- Dawei nel sud della regione di Tenasserim
- Kyaukphyu a ovest, nello Stato del Rakhine

Porto di Dawei

Il Porto di Dawei ha subito alti e bassi sin dal 2008, anno in cui la Italian-Thai Development ITD firmò il Memorandum di intesa per il suo sviluppo che prevedeva un periodo di lease di 60 anni.

Il progetto iniziale puntava a sviluppare un polo di industria pesante in grado di raffinare il petrolio grezzo proveniente dal Medio Oriente, con annessa raffineria, industria petrolchimica e acciaieria, il tutto collegato alla Thailandia con nuove autostrade e un collegamento ferroviario moderno.

Dopo anni di stagnazione a causa della mancanza di fondi e di veri partner di investimento da affiancare a ITD, nell'ottobre 2012 il concept di Dawei è stato dirottato verso un meno impegnativo sviluppo di un polo di industria leggera che prevedeva, da parte della Dawei Development Co., controllata dalla ITD, uno sfruttamento di soli 1.000 dei 24.000 ettari originariamente previsti e con annessa una centrale di 33 megawatt, rifornita a gas.

Il progetto di Dawei richiederebbe infatti l'imponente cifra di 50 miliardi di dollari per il suo completamento, di cui 8,5 miliardi per la prima fase di sviluppo.

Nel settembre 2012, a latere dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, il Presidente birmano Thein Sein e il Primo Ministro thailandese Yingluck Shinawatra hanno concordato di prendere direttamente in mano il progetto di Dawei e di farvi partecipare anche i grandi conglomerati giapponesi.

Il primo incontro governativo bilaterale ad alto livello del neo-costituito "Thai-Myanmar Joint High-Level Committee (JHC)" si è svolto il 7 novembre 2012 a Bangkok, mentre il secondo incontro è seguito nel marzo 2013.

Durante il primo incontro il vice-presidente birmano Nyan Htun e il vice-premier thailandese Kittiratt Naranong hanno concordato di istituire 6 sotto-comitati misti per coprire infrastrutture, energia, commercio e investimenti, finanziamenti, sviluppo industriale, comunità e ambiente al fine di

completare il master plan del progetto di Dawei entro tre mesi e avviare i lavori della prima fase ad aprile 2013, con loro completamento nel 2015.

Intanto a marzo scorso si e' previsto di costituire in Thailandia uno "Special Purpose Vehicle-SPV", di cui il Governo thai e birmano dovrebbero detenere ciascuno almeno il 25% lasciando le restanti quote ad investitori giapponesi e coreani.

Da esso dipenderanno 8 "Special Purpose Companies-SPC" per gestire rispettivamente il porto, i collegamenti viari e ferroviari, le centrali elettriche, il trattamento delle acque, gli stabilimenti industriali, le telecomunicazioni e l'insediamento urbano.

La Dawei Development del gruppo ITD sara' trasformata in una di queste 8 SPC di cui deterra' il 99% delle quote, mentre l'investitore birmano Max Myanmar, che ha diluito il suo impegno in Dawei nel tempo - il restante 1%. I fondi sin qui investiti dal gruppo ITD, pari a 200 milioni di dollari, saranno convertiti in quote di capitale nelle pertinenti SPCs.

Da parte giapponese, la Japan International Cooperation Agency ha acconsentito di finanziare fino all'80% dei 2,5 miliardi di dollari richiesti per il collegamento viario e la costruzione del porto, mentre la Japan Bank for International Cooperation sosterra' la realizzazione delle centrali elettriche che genereranno 7.200 megawatt, di cui 4.000 destinati al funzionamento della SEZ, per un importo di ulteriori 10 miliardi di dollari.

Porto di Thilawa

I giapponesi, ma anche i coreani, stanno focalizzando i loro primi ingenti investimenti sul porto di Thilawa, i cui lavori sono iniziati nei primi mesi del 2013 e dovrebbero terminare nel 2015. A tal fine e' stato firmato un Memorandum governativo birmano-giapponese, che prevede la realizzazione dell'opera da parte della Myanma Port Authority con l'assistenza di fondi pubblici nipponici; sara' inoltre creata una joint venture birmana al 51% e giapponese al 49% (Mitsubishi, Marubeni, Sumitomo) di gestione di Thilawa, con un periodo di lease di 50 anni.

Si tratta di un'area di 2.400 ettari, situata lungo il fiume Yangon a 25 km a sud-est della citta', che andra' ad incorporare una struttura portuale in acque profonde gia' esistente, costruita a meta' degli anni '90, la "**Myanmar International Terminals Thilawa**". Si prevede la costruzione di una centrale elettrica da 500 megawatt rifornita a gas e la realizzazione al suo interno anche dell'annunciato stabilimento automobilistico della Suzuki Motor Corporation.

Il progetto di Thilawa si suddividera' in due fasi:

- la prima, da completarsi entro il 2015, vedra' la realizzazione degli stabilimenti piu' tecnologici, automobilistico, elettronica e altri, assieme all'insediamento urbano con scuole, ospedali e zone ricreative;
- nella successiva fase si dovrebbero insediare i siti produttivi tessili e alimentari a piu' alto assorbimento di manodopera.

Porto di Kyaukphyu nello Stato del Rakhine

Gli investitori cinesi hanno concentrato i loro investimenti in questo porto industriale, da cui parte una mega-conduttura duale per gas e petrolio, la "Shwe Gas and Oil Pipeline", realizzata dalla joint venture tra la societa' cinese China National Petroleum Corporation-CNPC e la societa' statale birmana Myanmar Oil & Gas Enterprise-MOGE.

L'opera, del valore di 2,5 miliardi di dollari, attraversa 21 distretti ed e' lunga 800 km, destinata a raggiungere la provincia cinese di Yunnan e comprende anche un terminal di stoccaggio sull'isola birmana di Maday; ha una capacita' di trasporto pari a 12 miliardi di metri cubi di gas e di 22 milioni di tonnellate di petrolio all'anno. Questa conduttura ha assolutamente valenza strategica per la Cina, in quanto permetterebbe di ridurre di un terzo la sua dipendenza dagli Stretti di Malacca, da cui proviene attualmente l'80% delle sue importazioni di idrocarburi.

REPUBBLICA DI COREA

Quadro generale:

Le infrastrutture portuali nella Repubblica di Corea, indispensabili per la natura peninsulare del Paese e per il commercio coreano effettuato prevalentemente attraverso vie marittime, sono collocate nelle regioni costiere attraverso tutta la penisola, con 16 porti principali e 17 porti minori. Tra i porti di maggiore importanza spiccano quelli di Busan e di Incheon per grandezza e rilevanza economica, attualmente soggetti a progetti di espansione che possono costituire opportunità di interesse per le nostre aziende:

Porto di Busan

Il porto di Busan ha accesso ad una delle tre rotte marittime principali del mondo ed è il terzo porto più importante come container terminal, servendo da punto di collegamento tra l'oceano Pacifico e il continente euroasiatico. La sua rilevanza, sia in termini di grandezza sia in termini di attività economica, è inoltre dovuta alla vasta gamma di strutture di industria cantieristica, elettronica, automobilistica, dell'acciaio, della ceramica e dei prodotti chimici.

Il porto di Busan è gestito dall'Amministrazione di Affari Marittimi e Portuali di Busan (Administration of Busan Regional Maritime Affairs & Port Administration).

Le attività di commercio sono localizzate nell'area orientale dell'infrastruttura e costituiscono il 40% del totale delle operazioni di trasporto merci e l'80% del trasporto di container per le esportazioni dalla Corea del Sud.

Le operazioni legate alla pesca vengono effettuate nella parte occidentale, ammontando al 42% della produzione di industria ittica del Paese.

A causa della diminuzione delle attività di "cargo" per importazioni ed esportazioni per la crisi economica globale, le autorità del porto di Busan hanno avviato un piano di nuovo sviluppo per il Busan North port e la costruzione nel 2011 del Busan New Port, capace di processare 8.04M TEU di trasporto di container all'anno, permettendo inoltre l'attracco contemporaneo di 30 navi.

Oltre alla grande rilevanza delle attività economiche svolte presso il porto di Busan, il settore turistico sta aumentando il suo impatto sulle attività del porto, attraverso il servizio di traghetti tra il porto di Busan e quelli giapponesi. Inoltre il porto di Busan è collegato al resto del Paese attraverso servizi ferroviari di alta velocità e un aeroporto internazionale a Kimhae (il secondo del Paese).

Pertanto, in seguito all'espansione dei servizi di natura turistica, il porto di Busan ha avviato un progetto di allargamento del "International Passenger Terminal", da terminarsi entro dicembre 2014.

Il progetto, iniziato il 26 ottobre 2012, con un costo totale previsto di 236.3 miliardi di Won coreani (\$22 miliardi circa), sarà composto da un edificio da 5 piani che occuperà 92,945 metri quadrati tra i moli 3 e 4 del Busan North port.

Il nuovo Busan Port International Passenger Terminal, con una capacità annua di 2.78 milioni di persone, sarà provvisto di infrastrutture tra cui quelle per i servizi doganali e le procedure di quarantena, uffici per compagnie di spedizione, duty-free shop e "conference halls".

Porto di Incheon

Il porto di Incheon è il secondo porto più importante della Corea dopo Busan e il porto principale di Seoul, situato nella zona industriale di Incheon (70 km dalla capitale).

La struttura è amministrata dal Ministero per gli Affari Marittimi e la Pesca (nato dall'ex Ministero del Territorio, dei Trasporti e Affari Marittimi) attraverso l'autorità portuale dell'Incheon Regional Maritime Affairs and Port Office', che si occupa della costruzione, gestione e amministrazione del porto stesso.

Esso vanta strutture industriali che includono l'industria chimica, manifatturiera, raffinazione del petrolio, alta tecnologia e produzione di ferro e acciaio.

Nel 2010, il porto ha gestito 149.8 milioni di tonnellate di cargo, esportato 23 milioni di tonnellate ed importato 126.8 milioni di tonnellate di cargo. Le principali attività export includono veicoli e parti (21,2%), fibre tessili (18,5%), prodotti petroliferi raffinati (15%) e prodotti in acciaio (11,1%).

Il porto interno permette l'ormeggio contemporaneo di 48 navi: e' un porto multi-funzionale con moli per macchine, general cargo e il primo molo per container in Corea. Il porto di Incheon Newport sta diventando il centro logistico principale della regione del Mar Giallo, con cinque moli per containers da 2000 TEU e un molo container da 4000 TEU.

Il progetto di espansione del Newport verra' completato nel 2020, con la costruzione di 30 ormeggi che copriranno 616 ettari e con una capacita' di 27 milioni di tonnellate di cargo all'anno. Entro il 2015, infatti, verranno aggiunti 5 ormeggi per containers da 2000 TEU e due moli da 4000 TEU, mentre entro il 2020 si prevede l'aggiunta di nuove moli per container con capacita' da 2000 TEU e un molo container da 4000 TEU, mentre un molo per cargo da da 20mila tonnellate e due per cargo da 50mila tonnellate saranno costruiti presso il Newport.

Infine, il porto di Incheon sta effettuando un piano di sviluppo per complessi logistici nel port Nord, Sud, Newport e Yeongjongdo, per rendere il porto capace di gestire 247 milioni di tonnellate di cargo all'anno.

Informazioni sulle opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali della Repubblica di Corea:

- Sono in gran parte disponibili attraverso il database del Public Procurement Service coreano. La Repubblica di Corea, membro del GPA - l'accordo per il procurement pubblico stabilito nell'ambito del WTO (Plurilateral Agreement on Government Procurement) pubblica i bandi di gara aperti anche ad aziende internazionali sul sito Korea ON-line E-Procurement System (KONEPS), gestito dal Public Procurement Service.
- Ulteriori servizi relativi alla consultazione e ricerca di attività pertinenti a quelle portuali sono fornite dalla Korea Ports & Harbours Association, che coordina la globalizzazione e l'avanzamento tecnologico dei porti coreani attraverso l'instaurazione di rapporti tra società ed associazioni domestiche e quelle internazionali. Il KPHA opera non solo su richiesta del governo coreano, ma anche di agenzie pubbliche o altri enti interessati, attraverso la fornitura di informazioni aggiornate sulla costruzione di porti, lo sviluppo delle tecnologie e la partecipazione in scambi internazionali con associazioni ed organizzazioni straniere.

SINGAPORE

Quadro generale:

La struttura portuale-marittima di Singapore, tra le più rilevanti, a livello internazionale, per efficienza logistica, volume di transito delle navi e movimentazione annuale dei 'containers', occupa oltre 170.000 persone e contribuisce, con più di 5.000 impianti, al 7% del prodotto interno lordo.

Secondo i dati del 'Ministry of Trade & Industry' e del 'Port Authority of Singapore', nel 2012 il volume di attività e la movimentazione dei 'containers' è aumentata del 5,7% , registrando un leggero incremento rispetto al 5.3% del 2011.

Nel 2012 il volume del trasporto merci via mare è stato pari a 538 milioni di tonnellate, registrando un lieve decremento rispetto al tasso di crescita del 5,5% registrato nel 2011.

Qui di seguito si evidenziano alcuni fatti salienti relativi all'industria portuale-marittima di Singapore:

- il porto di Singapore può ospitare più di 1.000 imbarcazioni
- sebbene Singapore non sia un polo di estrazione petrolifera, è la prima struttura portuale al mondo per volume e capacità di rifornimento di combustibile per le navi
- nel 'Singapore Registry of Ships' (SRS) sono registrate oltre 4.000 imbarcazioni
- circa un milione di turisti e visitatori effettuano annualmente crociere con sosta a Singapore
- 200 compagnie di navigazione collegano Singapore a 600 destinazioni in 123 Paesi, con partenze giornaliere verso i maggiori porti del mondo.

Programma di investimenti di Singapore:

Nel 2011 la 'Maritime and Port Authority of Singapore' ha annunciato un programma di investimenti pari a 100 milioni di dollari USA in cinque anni nella 'Maritime Singapore Green Initiative', che si compone di tre progetti principali:

- 'Green Ship Programme',
- 'Green Port Programme'
- 'Green Technology Programme'.

L'iniziativa, 'rilanciata' proprio nel corrente mese di aprile dal Ministro dei Trasporti Mr. Lui Tuck Yew, intende ridurre l'impatto ambientale delle attività portuali e promuove l'adozione di sistemi di efficienza energetica e sostenibilità ambientale.

Si prevede che l'industria portuale di Singapore, uno tra i maggiori punti di forza dell'economia locale, registrerà consistenti tassi di crescita nel prossimo futuro, anche a fronte della progressiva costituzione della 'Asean Economic Community' (AEC) entro il 2015, tra i Paesi ASEAN, nell'ambito dei quali Singapore gioca un ruolo chiave.

SRI LANKA

Quadro generale:

La Sri Lanka Port Authority (SLPA) e' la compagnia statale che gestisce i porti commerciali srilankesi; a partire dal 2008 essa ha lanciato un ambizioso programma di espansione ed ammodernamento del sistema portuale per un valore complessivo di 3,5 miliardi di dollari USA.

L'obiettivo dichiarato di tale programma e' di rendere lo Sri Lanka il nuovo hub marittimo dell'Asia meridionale e la porta d'ingresso al mercato indiano, in considerazione anche del fatto che l'India meridionale non ha al momento porti d'acque profonde.

I principali investimenti hanno riguardato l'ampliamento della capacita' del porto di Colombo e la costruzione di un nuovo porto ad Hambantota, nella Provincia meridionale.

La capacita' di assicurare il finanziamento dei progetti, attraverso linee di credito dedicate, rappresenta in questo Paese uno degli elementi fondamentali per l'aggiudicazione dei contratti.

Porto di Colombo

Il progetto d'espansione del porto di Colombo e' articolato in due fasi.

- La prima fase, avviata nell'aprile 2008 e, che oggi e' giunta sostanzialmente a compimento, ha riguardato la ristrutturazione e l'ampliamento dell'infrastruttura esistente. I lavori sono stati condotti dall'azienda coreana Hyundai su finanziamento dell'Asian Development Bank.
- La seconda fase, lanciata nell'agosto 2011, prevede la costruzione di un nuovo terminal container nella parte meridionale del porto. La realizzazione del progetto e' stata assegnata, sulla base di un contratto BOT della durata di 35 anni, alla Colombo International Container Terminal Ltd, una joint venture tra la China Merchants Holdings International (85%) e la SLPA (15%).

Al termine dei lavori, previsto per il 2023, il porto di Colombo dovrebbe raggiungere una capacita' di 12,5 milioni TEU - nel 2012 questa era poco inferiore ai 5 milioni TEU - raggiungendo la capacita' di carico del porto di Rotterdam.

Porto di Hambantota

Nel gennaio 2008 e' stata inoltre avviata la costruzione del secondo porto dello Sri Lanka per dimensioni, ad Hambantota, nel sud del Paese.

La prima fase del progetto, per un costo totale di 361 milioni di dollari, e' stata finanziata per l'85% dal Governo della Repubblica Popolare cinese e realizzata da due societa' cinesi, la China Harbour Engineering Co e la Sinohydro Corporation Ltd.

Accanto ai progetti di grandi dimensioni, nel 2008 e' anche iniziata la costruzione di un piccolo porto commerciale con annessi servizi per le attivita' della pesca e della lavorazione del pesce ad Oluvil, nella Provincia orientale. I lavori, per un valore totale di 46 milioni di dollari USA, sono stati finanziati dalla Cooperazione allo sviluppo danese e condotti dall'impresa danese Mthojgaard.

Porto di Galle

Nel quadro della riorganizzazione del sistema portuale srilankese, **Galle e' stato individuato quale porto di attracco del crescente numero di navi da crociera in arrivo nel Paese**. Per rendere il porto adatto a tale scopo, la SLPA ha in programma di costruire una nuova diga frangiflutti, la cui realizzazione dovrebbe essere affidata ad una compagnia giapponese ed un terminal passeggeri che includerebbe anche un' area commerciale con alberghi, ristoranti e negozi, per il quale al momento non e' stato ancora individuato un esecutore.

Si tratterebbe di un progetto del valore complessivo di 60-70 milioni di dollari USA e la relativa gara d'appalto potrebbe essere pubblicizzata a partire dal prossimo autunno. Il Presidente della SLPA ha tuttavia rappresentato una certa disponibilita' a valutare eventuali 'unsolicited offers'.

THAILANDIA

Quadro generale:

La compagnia di Stato 'Port Authority of Thailand' gestisce:

- il principale porto del Paese di Laem Chabang;
- i porti fluviali di Bangkok, Chiang Saen e Chiang Kong (questi ultimi due sul fiume Mekong al confine con il Laos);
- lo scalo minore di Ranong (sul mare delle Andamane al confine con il Myanmar).

Se Laem Chabang e Bangkok dispongono già di strutture tecnologicamente avanzate che fanno fronte a volumi di traffico consistenti (7 milioni di tonnellate di capacità prevista per il 2013, 6,6 quella registrata nel 2012), gli altri porti risentono della mancanza di investimenti negli ultimi anni e saranno i principali destinatari dei fondi che il Governo di Bangkok ha intenzione di destinare al settore portuale. Nonostante la dotazione complessiva infrastrutturale della Thailandia sia già di ottimo livello quanto a porti ed aeroporti, soprattutto in termini comparati in ambito ASEAN, gli scali portuali beneficeranno infatti di parte dei 9,3 miliardi di Euro (precisamente 7 progetti da 1,2 miliardi di Euro nel complesso) che il Governo ha proposto al Parlamento di destinare al riammodernamento della rete di trasporti esistente, nel più ampio quadro degli investimenti da 50 miliardi di Euro che comprendono anche la realizzazione dell'alta velocità ferroviaria.

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali della Thailandia:

Opportunità per la nostra imprenditoria potrebbero aversi, almeno in termini potenziali, nell'ambito del progetto del porto di Dawei e annessa area industriale, in Myanmar, la cui gara è stata affidata dal Governo birmano al gruppo thailandese ItalianThai.

Da parte thai rimane fermo l'interesse a giocare un ruolo di primo piano, come anche dimostrato dallo sviluppo del collegamento autostradale/ferroviario Bangkok-Kanchanaburi in direzione Dawei e relativo futuro polo industriale, e si ritiene che sarebbe utile che anche le associazioni di categoria del settore portuale seguano attentamente l'evolversi del progetto.

VIETNAM

Quadro generale:

Il Vietnam, Paese caratterizzato da una lunga linea costiera che si estende dal nord al sud del Paese, ambisce a realizzare una profonda ristrutturazione delle proprie infrastrutture portuali, attualmente non in grado, per le loro caratteristiche, di ospitare le più grandi navi porta container. Questo aspetto fa sì che il paese sia di fatto escluso dalle grandi rotte trans-oceaniche: la maggior parte delle merci che partono/pervengono da/in Vietnam devono infatti effettuare un trasbordo nei porti di Hong Kong, Singapore o in uno degli altri grandi scali del sud-est asiatico.

Alla luce dell'importanza degli scambi internazionali per l'economia vietnamita (il peso del commercio internazionale sul PIL era del 162% nel 2011), questa tematica è stata studiata con attenzione da parte delle Autorità locali.

Pertanto, negli scorsi anni sono stati lanciati una serie di provvedimenti normativi (master plan e circolari) aventi l'obiettivo di avviare o rilanciare le operazioni di sviluppo infrastrutturale portuale.

In particolare, il Governo vietnamita sostiene lo sviluppo di 3 poli principali nel nord, sud e centro del Paese (Hai Phong, Ba Ria-Vung Tau, Van Phong), porti che dovrebbero essere messi in grado di ospitare navi di elevato tonnellaggio e grandi porta container.

Tuttavia, la contrazione del credito e la difficile situazione che a partire dal 2010, stanno attraversando alcune importanti imprese di Stato (fra cui, in particolare, si può segnalare in questa circostanza Vinalines) hanno ostacolato uno sviluppo deciso dei progetti in questo settore.

Inoltre le varie Autorità provinciali (qui dotate di poteri piuttosto estesi) che si affacciano sulla costa hanno perseguito a loro volta una propria agenda locale, spesso in contrasto con le politiche centrali, che ha portato ad un proliferare di altri progetti che prevedono la costruzione di vari porti industriali minori, progetti rimasti poi sulla carta ma in grado di ostacolare lo sviluppo di una politica veramente razionale in questo specifico settore, soprattutto per quanto riguarda la capacità di attrazione di investimenti privati e stranieri.

Porto di Cai Mep Thi Vai (provincia di Ba Ria-Vung Tau)

È stato inaugurato a gennaio un nuovo porto ad acque profonde nel sud del Paese che, nelle sue due diverse aree dedicate al trasporto container e al trasporto generale, ha una capacità, rispettivamente, di 100.000 e di 50.000 tonnellate di portata lorda.

La nuova struttura (realizzata utilizzando anche fondi a credito giapponesi, per un totale di circa 600 milioni di USD) ha notevolmente decongestionato tutte le preesistenti strutture portuali nel sud del Vietnam, comportando anzi, secondo alcuni osservatori, una capacità di accoglienza nell'area intorno a Ho Chi Minh City che è attualmente superiore rispetto a quelle che sono le esigenze del mercato.

Porto di Hai Phong

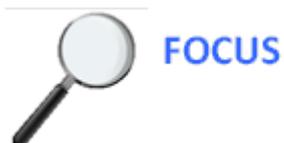
Presso il porto di Hai Phong è stata lanciata ad aprile una prima "tranche" di lavori per il suo allargamento che prevede la costruzione di due nuove stazioni di ancoraggio. Per queste opere, sono stati stanziati dalla cooperazione giapponese fondi a credito per circa 1 miliardo di dollari USA, i lavori infrastrutturali (per la cui realizzazione sono state selezionate delle aziende vietnamite in partnership con aziende giapponesi) verranno completati entro il 2016, mentre i relativi lavori civili verranno realizzati utilizzando fondi totalmente privati, allocati con il sistema del PPP.

Porto di Van Phong

Il Ministero dei Trasporti vietnamita sta predisponendo un master plan per il suo rilancio che prevede nel suo primo "step" la costruzione di due stazioni di ancoraggio per portacontainer fino a 9.000 TEU su

un'area di circa 50 ettari e con una capacità annuale di 0,5-0,7 milioni di TEU.

Non ci sono al momento, allocazioni specifiche sul budget del governo centrale, le Autorità centrali stanno anzi ricercando investitori privati disponibili a finanziare il progetto, attraverso modelli di PPP, per un ammontare totale previsto che si aggira sui 500 milioni di USD.



AUSTRALIA

Opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali australiani:

L'incremento delle esportazioni di materie prime determinato dall'integrazione economico-commerciale dell'Australia con le dinamiche economie del Sud Est Asiatico, ha determinato l'avvio di imponenti programmi di investimento pubblici e privati nelle infrastrutture fisiche del Paese, incluse quelle portuali.

Progetto	Costo	Stato	Descrizione	Status	link
Oakajee Port and Rail	AUD 6 miliardi	Western Australia	Progetto per la costruzione di 570 km di linea ferroviaria e del porto di Oakajee proposto dalla società Oakajee Port and Rail Pty Ltd (OPR).	Studio di fattibilità completato Proponente: Oakajee Port and Rail Mitsubishi Development	http://www.opandr.com http://www.projectconnect.com.au/Project_Details.asp?PID=365
West Pilbara Iron Ore Project	AUD 5.8 miliardi	Western Australia	Progetto per una nuova miniera di materiali ferrosi nella regione del Pilbara. Il progetto include la realizzazione di infrastrutture ferroviarie e portuali collegate.	Studio di fattibilità completato Proponente: Aquila Resources	www.aquilarresources.com.au/go/projects/west-pilbara-iron-ore
Anketell Point Port	AUD 4 miliardi	Western Australia	Progetto per la nuova costruzione di una nuova infrastruttura portuale a 30 km da Karratha.	Studio di fattibilità Proponente: Fortescue Metals Group / Aquila Resources	www.aquilarresources.com.au/go/projects/west-pilbara-iron-ore
Cape Lambert Port Expansion	AUD 3,7 miliardi	Western Australia	Progetto per l'espansione del Porto di Cape Lambert	Lavori preliminari Proponente: Rio Tinto Contractor:	www.riotintoironore.com/ENG/operations/496_our_expansion_-_dredging_activities_at_cape_lambert

Principali opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali

				SKM	pe.lambert.a.sp
South West Creek Development	AUD 2,7 miliardi	Western Australia	Progetto per la costruzione di una nuova infrastruttura portuale a Port Hedland.	Studio di fattibilità Proponente: North West Infrastructure	www.nwioa.com.au
Esperance Port Expansion	AUD 500 milioni	Western Australia	Progetto per l'espansione del Porto di Esperance.	Valutazione Proponente: Esperance Port Authority	www.esperanceport.com.au/muiof.asp
Moorebank Intermodal Terminal Project	AUD 2 miliardi	New South Wales	Progetto per la costruzione di un terminal intermodale presso Moorebank.	Studio di fattibilità	www.finance.gov.au/property/property/moorebank-intermodal-freight-terminal/index.html
Koorarang Island T4	AUD 5 miliardi	New South Wales	Progetto per l'espansione del Terminal Koorarang del Porto di Newcastle.	Studio di fattibilità Proponente: Port Waratah Coal Services	www.pwcs.com.au/pages/projects/t4.php
Galilee Basin Port and rail	AUD 6 miliardi	Queensland	Progetto per la costruzione di nuove infrastrutture portuali e ferroviarie per collegare il bacino del Galilee con il Porto di Abbott Point.	Proponenti: GVK, Aurizon	http://www.aurizon.com.au/MediaCentre/MediaReleases/Pages/AurizonandGVKHancockproposeddevelopment.aspx
Abbot Point Coal Terminal Expansion	AUD 4 miliardi	Queensland	Progetti di espansione del porto carbonifero di Abbot Point finalizzati alla costruzione dei	Studio di fattibilità Proponenti: BHP Billiton, GVK, Adani	www.nqbp.com.au/abbot-point/#currentprojects

Principali opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali

			nuovi terminal T2, T3, T0.		
Hay Point Coal Terminal (Phase 3)	AUD 2,7 miliardi	Queensland	Progetto di espansione del porto carbonifero di Hay Point	Lavori preliminari Proponenti: BHP Billiton, Mitsubishi	www.bmdconstructions.com.au/home/project-update-hay-point-expansion
Balclava Island Coal Terminal	AUD 1,5 miliardi	Queensland	Progetto per la costruzione del Porto carbonifero di Balclava Island.	Studio di fattibilità Proponente: Xstrata	www.balclavaislandcoal.com.au
Dudgeon Point Coal Terminal	AUD 12 miliardi	Queensland	Progetto per la costruzione del Porto carbonifero di Dudgeon Point.	Studio di fattibilità Proponenti: NQBP / Adani	www.nqbp.com.au/hay-point/#currentprojects

Principali opportunità nel settore delle infrastrutture e dei servizi portuali

Fitzroy Coal Terminal	AUD 1,2 miliardi	Queensland	Progetto per la costruzione del Porto carbonifero di Fitzroy.	Studio di fattibilità Proponente: Mitchell Group	www.mitchellgroup.net/main-menu/ports/fitzroy-terminal-
3TL COAL TERMINAL	n.c.	Queensland	Progetto per la costruzione di un nuovo Porto carbonifero a Gladstone.	Studio di fattibilità Proponenti: Metro Coal / 3TL	www.3tltd.com.au
Wiggins Island Coal Terminal (stage 2 and 3)	Aud 5 miliardi	Queensland	Progetto per l'allargamento del Porto di Wiggins Island a Gladstone.	Studio di fattibilità Proponente: Wiggins Island Coal Export Terminal	www.wicet.com.au/index.php?id=46
Port Bonython	AUD 650 milioni	South Australia	Progetto per la costruzione di una nuova infrastruttura portuale a Port Bonython	Studio di fattibilità Proponente: Spencer Gulf Port Link	www.flindersports.com.au/spencergulf1.html
Port of Darwin Expansion	AUD 336 milioni	Northern Territory	Progetto mirato ad aumentare la capacità del Porto di Darwin.	Valutazione impatto ambientale completata	www.darwinport.nt.gov.au/news/east-arm-wharf-expansion-draft-environmental-impact-statement