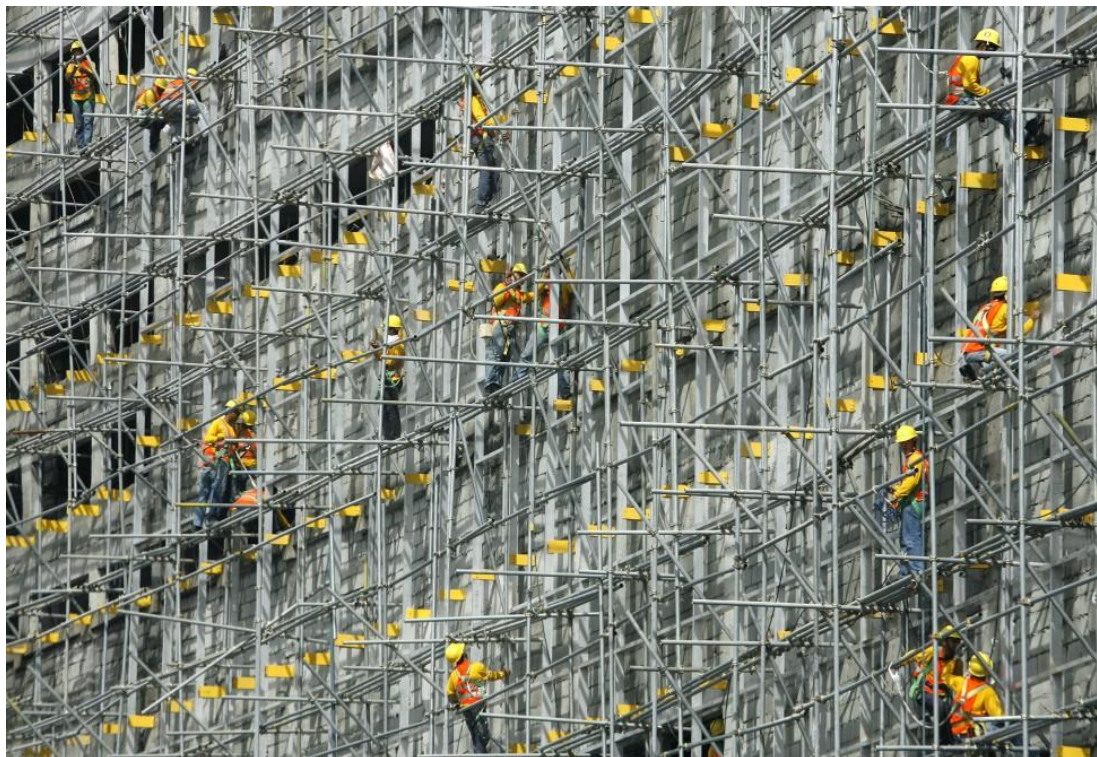


Infrastrutture ed edilizia



Opportunità per le imprese italiane

Iniziative in atto Massiccio programma di miglioramento delle infrastrutture (strade, ferrovie urbane, porti e aeroporti, servizi a rete). Boom di edilizia residenziale, settore terziario e turismo, anche attraverso un programma di partenariato pubblico-privato con un programma avviato per un valore di 15 miliardi di dollari

Richieste del mercato Supporto di progettazione in partnership con studi architettura/ingegneria locali. Realizzazione di opere e interventi specialistici. Fornitura di moduli e strutture pre-costruite a elevate performance.

Percorsi suggeriti Monitoraggio dello stato avanzamento dei diversi progetti e individuazione dei partner locali a cui proporsi per competenze tecniche specifiche e/o associarsi.

Le infrastrutture innanzitutto Nelle Filippine la rete stradale e il sistema elettrico ma anche altre infrastrutture strategiche (aeroporti, scali marittimi, metropolitane, ferrovie) e buona parte dei servizi urbani (sistemi idrici, smaltimento rifiuti), sono oggi inadeguati rispetto ai tassi di crescita economica (PIL: + 6,5% annuo) e alle necessità del Paese. Ad esempio, l'aeroporto di Manila con 30 milioni di passeggeri anno è assolutamente insufficiente.



Mentre rete metropolitana urbana ferma da alcuni anni a 46 chilometri, nelle ore di punta registra un livello di affollamento che supera di quasi tre volte la capacità per cui era stata progettata.



Può sembrare un paradosso in quanto, fino agli anni '60, le Filippine facevano parte dei Paesi asiatici con le infrastrutture più moderne. Ma le successive vicende del Paese ne hanno bloccato lo sviluppo nonostante una positiva parentesi, agli inizi degli anni '90, con l'introduzione di una valida legislazione per le opere costruite in regime di BOT. L'amministrazione Aquino, in occasione del suo insediamento, nel 2010 consapevole del fatto che la situazione aveva ormai raggiunto un livello critico, anche perché rischia di incidere negativamente sulla competitività di un'economia in forte sviluppo, promise due cose: l'introduzione di un contesto amministrativo basato sulle best practices internazionali, in grado di garantire una reale trasparenza. E un forte ricorso alle formule di Public Private Partnership, cioè accordi attraverso cui lo Stato o gli Enti Pubblici forniscono diversi tipi di supporto (agevolazioni, garanzie tariffarie e creditizie, contratti take-or-pay di acquisto di energia, leasing di immobili ecc.) agli operatori disposti a realizzare le infrastrutture previste. La maggiore novità del Piano Aquino riguardava due aspetti. E cioè l'individuazione delle priorità, evitando di disperdere i fondi (pubblici e privati) disponibili. E l'introduzione di procedure più rapide e trasparenti nell'assegnazione dei lavori e di gestione delle gare che nel recente



passato avevano dato luogo a forti contestazioni.

Inizialmente queste promesse erano state accolte con un certo scetticismo anche perché la messa a punto degli strumenti di gestione del Piano ha richiesto un certo tempo. Ma gradualmente, una dopo l'altra, le diverse caselle sono state riempite.

- Nel settembre 2010 il Governo ha costituito un organismo specifico, il Public-Private Partnership (PPP) Center che ha iniziato a individuare una prima lista di 109 interventi per un ammontare pari a 15 miliardi di dollari da realizzare nel contesto delle forme di partenariato tra i settori pubblico e privato nel settore dei trasporti, dell'energia, delle infrastrutture agricole e della pesca (stoccaggi, catene del freddo, centri di lavorazione).

Dal punto di vista 'gerarchico' il PPP Center fa capo alla National Economic Development Authority

(NEDA) il cui capo ha rango di Ministro con l'incarico di redigere e coordinare le iniziative che rientrano negli obiettivi dei Piani di sviluppo a medio e lungo termine del Paese.

- Successivamente è stato messo a punto un meccanismo di assegnazione dei progetti basato su aste competitive supportato da una struttura specializzata (PMDF: Project Monitoring Development Facility) che si avvale del contributo di diverse società internazionali di consulenza per gestire le diverse gare.

PMDF è dotata di un fondo rotativo: i costi sostenuti, per i progetti assegnati vengono rimborsati dal vincitore della gara. In questo contesto è stata posta una forte attenzione alla 'bancabilità' dei progetti con l'introduzione di parametri precisi in termini *iir* (internal rate of return). E di specifiche garanzie per gli investitori in caso di modifiche al quadro regolamentare (convenzioni ecc).



- Infine, per eliminare il rischio di contestazioni successive, sono state introdotte nuove norme prevedono che le Amministrazioni rendano pubblici i dati relativi ai costi, alle valutazioni di impatto ambientale, alle modalità di ricollocamento delle famiglie insediate, con abitazioni precarie, sulle aree coinvolte (Freedom of Access to Information Act) e via dicendo.
- E stata mantenuta la possibilità di presentare proposte autonome (unsolicited proposals) in accordo

con Organismi locali che una volta recepite/accettate dalle Autorità competenti possono accedere alla formula delle Public Private Partnership. In questo caso il progetto individuato viene messo a conoscenza del pubblico e l'istituzione pubblica coinvolta ha l'obbligo di raccogliere anche offerte alternative. In caso che vinca un'offerta diversa, l'ente privato proponente può chiedere il rimborso delle spese sostenute per la realizzazione dello studio di fattibilità.



PPP Center Dotato di specifici finanziamenti dal budget dello Stato, finanzia la realizzazione degli studi di fattibilità di progetti ritenuti meritevoli in quanto rientranti nelle priorità nazionali raccogliendo anche le proposte da parte della Amministrazioni locali. In pratica, a carico dei proponenti, restano i costi di messa a punto dettagliata dei progetti (studi di prefattibilità) che evidenziano i diritti da acquisire, la ripartizione di ruoli e rischi tra partner privati e pubblici e via dicendo. I diversi progetti proposti dal PPP Center vengono resi di dominio pubblico e si apre un periodo in genere di sei mesi durante il quale le imprese che si candidano alla loro realizzazione possono presentare la propria candidatura. La fase successiva è quella dell'apertura delle gare.

Philippine Infrastructure Development Fund è un fondo finanziato dallo Stato con il compito di finanziare gli studi di prefattibilità di progetti proposti da Agenzie e Organismi diversi sia a livello centrale che locale.

Una volta creato il quadro normativo il meccanismo ha iniziato a mettersi in moto con l'assegnazione del primo progetto: l'estensione del tratto autostradale della South Luzon ExpressWay (SLEX) all' "Ayala Corporation", il piu' grande conglomerato del Paese.



Successivamente un consorzio di imprese di costruzione ha vinto la gara per la costruzione di 9 mila aule scolastiche per un ammontare di 386 milioni di dollari. A cui sono seguiti altri 8 bandi di gara, e nel corso del 2012 è previsto che il Governo completi l'assegnazione di almeno 17 progetti PPP per un valore complessivo di oltre 5 miliardi di dollari.

Entro settembre inizierà la raccolta delle candidature per l'estensione di 12 chilometri della in sopraelevazione della linea 1 della metropolitana leggera con un investimento previsto di 1,3 miliardi di dollari (il vincitore gestirà poi l'intera linea di 31 chilometri) e per la nuova autostrada verso l'aeroporto internazionale Ninoy Aquino, di oltre 7

chilometri con un investimento previsti di 375 milioni di dollari,

La risposta in termini di afflusso di capitali ha superato le previsioni anche perché le condizioni proposte sono decisamente attraenti in termini di redditività, con internal rates of return sulla quota di 'equity investita, nell'ordine del 15-16 per cento.

I programmi in parte già avviati e in parte in fase di decollo riguardano, soprattutto, la costruzione e/o l'ampliamento di diverse strade a scorrimento veloce e di numerosi svincoli e raccordi nella grande area metropolitana di Manila, il potenziamento e il rinnovo impiantistico di buona parte del sistema elettrico. Il programma include anche il potenziamento degli aeroporti esistenti (nuove piste e terminali), il decongestionamento del porto della capitale con l'ampliamento degli altri scali marittimi, la sistemazione dei bacini idrici. Ma chi sono i candidati alla realizzazione di queste opere?



Un'industria delle costruzioni competitiva

Nelle Filippine l'industria delle costruzioni opera su livelli decisamente avanzati.

Predominano general contractor locali e imprese in grado di realizzare la maggior parte delle opere richieste: ponti, autostrade ma anche grattacieli in elevazione fino a 60 piani. La presenza straniera, soprattutto sudcoreana e giapponese, è predominante invece nella grande impiantistica (petrolchimica, centrali ecc).

Sul mercato del lavoro sono ampiamente reperibili, oltre alla manodopera e alla maggior parte degli operatori di macchine

comuni (gru, scavatrici, ecc.) anche tecnici di buon livello. Molti hanno potuto maturare una vasta esperienza all'estero grazie al boom delle costruzioni che nel recente passato ha caratterizzato il Medio Oriente (Emirati Arabi). Dal 2010 la tendenza si è invertita, visto il crollo del mercato arabo. E le migliori prospettive delle Filippine hanno consentito il rientro sul mercato locale di tecnici e operatori decisamente validi.

Presenza italiana



Il sistema Italia delle costruzioni, nelle Filippine, vanta un primato storico: il gruppo Trevi, agli inizi degli anni '80, è stato il primo a introdurre nel Paese la tecnologia dei pali trivellati in bentonite. La **Trevi** ancora oggi **occupa una posizione di leader nel Paese nel segmento dell'ingegneria del sottosuolo (fondazioni speciali)** dove l'unico competitor straniero di rilievo è la tedesca Bauer. Ha lavorato e sta lavorando per alcuni dei più importanti progetti ferroviari e stradali del Paese ma anche nell'edilizia civile. In questa attività operano anche alcune aziende locali, di cui due create da tecnici italiani. Un altro segmento in cui l'Italia è presente è quello delle reti e strutture di rinforzo dove opera la **Maccaferri** attraverso la Italgabions. Nel Paese **hanno operato anche nel passato**, come subcontractor per conto di operatori locali pubblici e privati, la **Rizzani de Eccher** (ferrovie) e **CMC Ravenna** (impianti idroelettrici).

I massicci programmi di investimento previsti nei prossimi anni nel settore delle infrastrutture lasciano aperto anche lo spazio per aziende in grado di assumere il ruolo di 'general contractor'. Ma in questo caso si pone, evidentemente, un problema di dimensioni.

I capitali ci sono I Piani del Governo sono indubbiamente ambiziosi ma si basano su una constatazione di fatto: i capitali disposti a intervenire nella realizzazione delle opere non dovrebbero mancare in quanto **il Paese ha una lunga tradizione di coinvolgimento dei grandi gruppi finanziari locali a cui vengono affidate le opere pubbliche che, una volta realizzate, consentono in genere cospicui cash flow.**



Occorre aggiungere che, in parallelo con le iniziative previste dai piani a medio termine del Governo, resta aperto anche il canale a iniziative autonome (cosiddetti “progetti non sollecitati”) ampiamente utilizzato nel recente passato per la realizzazione di autostrade a pagamento, linee metropolitane eccetera. Detto questo, le possibilità di apporto da parte del settore pubblico non vanno sottovalutate. Rispetto ad altri Paesi asiatici la spesa per investimenti dello Stato filippino e la quota del PIL dedicata alle infrastrutture è tuttora molto contenuta (attorno al 2%). C'è spazio quindi per un maggiore coinvolgimento. In

particolare è stato calcolato che con gli attuali tassi di crescita dell'economia e con una migliore gestione della raccolta fiscale e della spesa, lo Stato sarebbe in grado di raddoppiare l'attuale livello di finanziamenti alle infrastrutture. In particolare la Banca Mondiale ritiene che per porsi a un livello di parità con gli altri Paesi del Sudest asiatico la quota del bilancio statale dedicata alle infrastrutture dovrà salire al 5%. E sotto questo profilo i recenti dati sulla crescita degli introiti di bilancio sono oltremodo incoraggianti. Si aggiunge il supporto delle Istituzioni finanziarie Internazionali e degli organismi di cooperazione statunitensi, asiatici (Giappone e Corea del Sud) ed europei che hanno ripetutamente dimostrato e ribadito la propria disponibilità a fornire un volano finanziario a queste operazioni purché corrispondano anche a finalità di sviluppo sociale. In particolare, Asian Development Bank ha deliberato, in luglio, di contribuire alla creazione di uno specifico fondo di private equity (PINAI: Philippine Investment Alliance for Infrastructure) con un capitale di 620 milioni di dollari, gestito dal gruppo bancario Macquarie in partnership con il più grande fondo pensionistico del Paese (GSIS: Government Service Insurance System) che dispone di un patrimonio di 14 miliardi di dollari, col fondo pensionistico olandese APG (Algemene Pensioen Groep). Obiettivo: intervenire nei progetti infrastrutturali nel

settore trasporti, energia (con particolare riguardo alle fonti rinnovabili), sistemi idrici, ospedali e scuole

Le quote del fondo PINAI (USD)

GSIS	300 milioni
APG	150 milioni
Macquarie	50 milioni
ADB	25 milioni
Nuovi sottoscrittori	100 milioni

Da rilevare che Macquarie, attraverso diversi fondi, ha già 2,4 miliardi investiti nelle Filippine. Mentre la Japan International Cooperation Agency (la principale agenzia di aiuti internazionali giapponese) ha già espresso il proprio interesse nel finanziamento per la costruzione di tre opere : un nuovo aeroporto sull'isola di Bohol e due autostrade a pedaggio. E i fondi di cooperazione canadese e australiano finanzieranno il Common Automatic Fare Collection System.

METRO MANILA

La capitale delle Filippine, collocata lungo un istmo al centro dell'isola di Luzon, è un'immensa metropoli, chiamata comunemente "Metro Manila", il cui comprensorio include 16 municipalità (inclusa Manila stessa) dotate di autonomia amministrativa. La più popolata è Quezon, mentre il principale quartiere d'affari (Business District) è localizzato nella municipalità di Makati. In realtà l'abitato della metropoli si estende anche nelle Province attigue (Laguna, Cavite, Bulacan, Rizal).

Nell'insieme dell'area estesa vivono circa 20 milioni di persone e viene prodotto circa un terzo del PIL del Paese. Attualmente Metromanila è la quinta megalopoli mondiale dopo Tokyo-Yokohama, Jakarta, Mumbai e Delhi. E' stato calcolato che nel 2030 avrà più di 34 milioni di abitanti. La maggior parte della città è collocata lungo una pianura alluvionale sottoposta a frequenti inondazioni. Il centro dell'istmo è attraversato da un fiume, il Pasig.

La gestione della rete stradale e della maggior parte dei servizi pubblici di Metro Manila fa capo ad un organismo specifico: la Metropolitan Manila Development Authority (MMDA). Il capo della MMDA ha rango di Ministro ed è nominato direttamente dal Presidente del Paese. Nel Consiglio del MMDA sono rappresentati i sindaci delle diverse municipalità. La gestione dei maggiori progetti riguardanti le infrastrutture urbane (strade, reti idriche ecc.) è suddivisa tra MMDA e diversi organi ministeriali. Per ferrovie, porti ed aeroporti, ad esempio, sono il Dipartimento dei Trasporti e Comunicazioni (DOTC), per le strade il Dipartimento dei Lavori Pubblici e Autostrade (DPWH) ecc. Lo Stato controlla anche PNCC (Philippine National Construction Corporation) la maggiore società statale di costruzioni che ha in gestione anche alcune autostrade.

La rete stradale La priorità nei piani di sviluppo delle infrastrutture del Paese è rappresentata dalle strade. Su circa 200mila chilometri di rete stradale filippina solo il 20% è asfaltata. Nell'ultimo decennio qualcosa è stato fatto. In particolare gli investimenti effettuati attraverso società pubbliche e consorzi privati in diverse autostrade a pagamento nell'area metropolitana di Manila ammontano a circa 2 miliardi. Che però non bastano.

Va rilevato che la rete stradale di Metro Manila oggi copre più di 5mila chilometri che fanno capo ad amministrazioni diverse. Circa mille chilometri sono strade nazionali, il resto sono strade municipali e locali o autostrade a pagamento.

Il Dipartimento dei Lavori Pubblici e delle Autostrade, accanto a uno stanziamento di 1,3 miliardi per lavori di manutenzione e ripristino della rete, **ha già identificato interventi urgenti per circa 3 miliardi di dollari**, da realizzare entro il 2016.

Tra questi il raccordo tra l'autostrada del Sud (Slex) e quella del Nord (Nlex) che partono da Manila. Entrambe le autostrade dovrebbero essere poi prolungate con ramificazioni in più direzioni.

Il progetto più ambizioso è la costruzione di un'autostrada a sei corsie di 456 chilometri a nordest di Manila (North Luzon East Expressway) da realizzarsi in tre tranches

successive. A maggio 2010 è stata completata la sopraelevata che attraversa il sud della capitale (Metro Manila Skyway) ed è in fase di completamento la tangenziale Nord-Sud (cosiddetta C6) lunga una cinquantina di chilometri.



Metropolitane I principali progetti su rotaia nel Paese riguardano il trasporto passeggeri (metro leggera) nell'area metropolitana di Manila dove sono operanti diverse linee. Due di queste (LRT 1 e 2) sono gestite da un ente statale (Light Rail Transit Authority) e una (MRT 3) da privati. Trasportano 350 milioni di passeggeri l'anno. Un'altra linea (MRT 7), in concessione ad un gruppo privato, dovrebbe iniziare a breve i lavori. Nell'arco dei prossimi 10 anni Manila, per i trasporti pubblici, continuerà a puntare sulla rotaia: è prevista l'espansione delle linee esistenti e l'aggiunta di altre due per **un investimento complessivo pari a circa 5 miliardi di dollari**. In programma anche il graduale ripristino della rete ferroviaria nazionale che

Autostrade a pagamento



NORD

NLEX (North Luzon Expressway), 83 km (completata circa 8 anni fa): collega l'area metropolitana di Manila con la provincia di Pampanga, al centro dell'isola di Luzon.

SCTEX (Subic-Clark Tralac Expressway), 94 chilometri (completata nel 2007 da un consorzio giapponese): partendo dalla NLEX, collega le attuali aree industriali di Clark e Subic (ex basi militari Usa) a nordest di Manila e raggiunge la città di Tarlac. Fa parte di un progetto più ampio (North Luzon West Expressway) che prevede la costruzione di altre due tratte per ulteriori 144 chilometri di cui una in direzione di Baler, sulla costa est di Luzon e l'altra in direzione di Rosario, sulla costa ovest. In fase di costruzione è la Tarlac-Pangasinan-La Union Toll Expressway (PLEX) cioè il prolungamento della SCTEX verso nord.

SUD

SLEX (South Luzon Expressway), è una rete di tre autostrade che collegano Manila con la Provincia di Calabarzon per un totale di 93 chilometri. E' in programma un'estensione per altri 60 chilometri fino alla città di Lucena.

SMMSW (South Metro Manila Skyway Project), è una sopraelevata a 6 corsie di circa 17 chilometri che decongestiona il traffico del sud della capitale.

STAR Tollway. Unisce il porto di Batangas a sud di Manila con Santo Tomas nel centrosud dell'isola di Luzon E' collegata all'autostrada del Sud (SLEX).

Raccordi

In fase di progettazione c'è la connessione, in gran parte sopraelevata, tra la NLEX e la SLEX, che attraverserà la zona occidentale di Metro Manila. Tutto ciò per decongestionare l'arteria principale che taglia Metro Manila da sud a nord, ovvero l'EDSA (Epifanio Delos Santos Avenue).

un tempo collegava diverse province dell'isola di Luzon con un percorso di oltre mille chilometri. Attualmente sono operative solo una tratta (Commex) che collega Metro Manila con la Regione di Laguna e una tratta suburbana tra Tagkawayan e Camarines Sur nella regione di Bicol, nel sud dell'Isola di Luzon. Ma è stato avviato un progetto in più tranches che prevede la ricostruzione e il raddoppio della direttrice nord. In particolare la prima fase consentirà già un collegamento con il nuovo aeroporto della capitale (Diosdado Macapagal) e con la zona industriale di Clark. Infine è in progetto una linea di metro leggera anche nell'isola di Cebu (Visayas).

Aeroporti Negli ultimi anni il traffico aereo ha registrato in media un tasso di crescita nell'ordine del 20%, per un totale che ha ormai superato i 16 milioni di persone trasportate (segmento passeggeri). L'incremento ha messo sotto stress il sistema aeroportuale sia per quanto riguarda le infrastrutture di base (piste, terminali passeggeri) che le attrezzature radar e di controllo del traffico. Il principale aeroporto del Paese (Ninoy Aquino International Airport) è decisamente sottodimensionato, senza un valido terminale per i cargo, con limitate possibilità di espansione. Il problema dovrebbe essere risolto con la crescita del nuovo aeroporto (Diosdado Macapagal) a nord di Manila in

prossimità delle free zones ed delle ex basi statunitensi di Clark e Subic. Potrebbe essere collegato a Manila con una linea ferroviaria ad alta velocità. Soprattutto devono essere adeguati i numerosi aeroporti secondari delle diverse Province e isole, di forte rilevanza turistica (ad esempio Boracay) con l'ampliamento dei terminal e l'adeguamento delle piste. I relativi investimenti sono stati inseriti tra i progetti prioritari delle partnership tra settore pubblico e privato. Gli arrivi infatti sono in forte crescita, grazie alla liberalizzazione dei collegamenti aerei con gli altri Paesi asiatici (Open Sky Policy) di cui si è fatto promotore il Governo Aquino.



Porti Nell'ultimo decennio, lo Stato filippino ha promosso la costruzione di una serie di nuovi porti sull'isola di Luzon (Subic, Batangas) e in altre Province (Cagayan de Oro, Davao) che dovrebbero consentire un decongestionamento del Porto di Manila, soprattutto per quanto riguarda il traffico container. Il Paese dispone di una vasta rete di scali marittimi per merci e passeggeri, collegati con servizi regolari di tipi RoRo, ma

la sicurezza di navigazione è ancora molto carente così come spesso mancano attrezzature e infrastrutture di supporto adeguate: gru, bacini di riparazione, silos, aree di stoccaggio, terminali dedicati al traffico passeggeri ecc. L'Organismo di riferimento per il settore è Philippine Ports Authority che ha anche la missione di guidare i programmi di modernizzazione del sistema portuale. Una svolta dovrebbe avvenire con la proposta di accelerare il processo di privatizzazione degli scali marittimi.



Sistemi idrici Il sistema di approvvigionamento idrico filippino fa capo a operatori e autorità distrettuali separate nelle diverse regioni del Paese. Nell'area metropolitana di Manila la gestione è suddivisa tra tre operatori. Il più importante è un ente pubblico: Metropolitan Waterworks and Sewerage System (MWSS). E' affiancato da Manila Water Services (MWSI) controllato da DMCI Holdings e First Pacific e da Manila

Water Company (MWC) che fa capo al gruppo Ayala. Il deficit di approvvigionamento nell'area metropolitana è attualmente valutato in 500 milioni di litri/giorno. Per fare fronte alla crescita del fabbisogno, MWSS ha identificato una serie di progetti minori per circa 800 milioni di litri/giorno, e un megaprogetto (diga di Laiban) da 1,9 miliardi di litri al giorno eventualmente estendibile per altri 3,4 miliardi di litri. Prevede un sistema di raccolta e conduzione dal bacino del fiume Kanan. Comporterebbe un investimento iniziale di oltre un miliardo di dollari in aggiunta al 'ricollocazione territoriale' di 4.500 famiglie insediate nell'area dei lavori. Fa parte delle iniziative che il Governo filippino intende supportare in vista della crescita del fabbisogno a lungo termine dell'area metropolitana di Manila e dell'Isola di Luzon. E' prevedibile che la sua realizzazione comporti il coinvolgimento di partner esterni attraverso i meccanismi del PPP, nonché il finanziamento della Banca Mondiale o dell'ADB. Nel frattempo comunque sono in costante crescita gli interventi di manutenzione e modernizzazione della rete, caratterizzata da forti perdite. Anche questo è un settore in cui possono trovare spazio competenze specialistiche ed esperienza di molte aziende italiane

I salotti buoni dell'energia e delle autostrade



Aboitiz Ventures Holding Fa capo all'omonima famiglia di origine basca, quotata in Borsa a Manila, gestisce direttamente o in partnership con soci norvegesi (SN Power AS) e australiani (Pacific Hydro) una ventina di centrali elettriche (carbone, idroelettriche, mini-idro). Controlla anche diverse reti locali di distribuzione a Luzon, Visayas e Mindanao. Il gruppo è presente anche nel settore bancario (Union Bank), agroalimentare, armatoriale (traghetti e portacontainer) e nelle costruzioni.



Ayala E' uno dei maggiori gruppi familiari leader nelle filippine. Nel settore delle infrastrutture e servizi pubblici controlla Globe Telecom (telefonia e servizi correlati) e Manila Water Company (servizi idrici). Opera anche nel settore bancario (Bank of Philippine Islands), in quello immobiliare e delle costruzioni, nella microelettronica (Integrated Microelectronics), servizi informatici, automobilistico (in partnership con Honda e Isuzu).



Metro Pacific Insieme alla società telefonica Piltel (gruppo PLDT) controlla il 35% di Meralco (Manila Electric Company) maggiore distributore elettrico delle Filippine, che serve l'intera area di Metro Manila. La controllata Metro Pacific Tollways gestisce le autostrade a pagamento del Nord di Luzon (NLEX) e ha acquisito la concessionaria della nuova sopraelevata di Manila (Metro Manila Skyway). Controlla tre ospedali a Manila e Davao, nell'Isola di Mindanao. Nel settore idrico controlla Maynilad, società che distribuisce sia a Manila che nella Provincia attigua di Cavite (9 milioni di utenze). Ha una quota del 35% nel molo nord del Porto di Manila. Controlla due importanti operatori immobiliari: Fort Bonifacio Development e Landco. A sua volta Metro Pacific fa parte di una costellazione finanziaria più complessa. Il 56% delle azioni è in possesso del gruppo First Pacific, quotato sul listino di Hong Kong e controllato da una delle grandi famiglie indonesiane: i Salim. Da rilevare che First Pacific detiene anche il 26,5% della

compagnia telefonica filippina PLDT e il 49% di Philex Mining (oro e rame).



Lopez Holdings Cassaforte finanziaria dell'omonima famiglia di origine spagnola, quotata sul listino di Manila. Controlla, nel settore energia, First Philippine Holding Corporation che ha un parco di centrali elettriche nel Paese per un totale di 2.600 Megawatt. Detiene anche una quota di minoranza di Manila Electric Company. Nel settore delle comunicazioni controlla Bayan Telecommunications (telefonia), la rete televisiva ABS-CBN (con programmi trasmessi anche all'estero) e la rete cablata SkyCable con 500mila abbonati a Metro Manila.



San Miguel Il maggior gruppo alimentare del Paese ha recentemente deciso di entrare in modo massiccio nel settore delle infrastrutture grazie anche ad una consistente serie di aumenti di capitale e di emissioni obbligazionarie. Lo scopo è di entrare nella vasta serie di nuovi progetti di Private Public Partnership annunciati dal Governo. Al momento, attraverso la controllata San Miguel, Global Power gestisce quattro centrali elettriche per 3.300 Megawatt (gas, idro, carbone, geotermico) ma ha già annunciato di voler portare la potenza installata a 6mila Megawatt puntando soprattutto sulla filiera del carbone. Ha una quota del 33% in Manila Electric Company. E' presente anche nel settore delle telecomunicazioni, dove controlla Liberty Telecoms (rete cavi a larga banda in partnership con Qatar Telecom). E ha formato un consorzio con partner australiani per realizzare una nuova autostrada da Manila verso il nord-est dell'Isola di Luzon (North Luzon East Expressway). Tra le recenti acquisizioni del gruppo: la compagnia di bandiera Philippine Airlines (2012) e la Petron (2008) la piu' grande societa' filippina di raffinazione e commercializzazione di prodotti petroliferi.

Edilizia residenziale e terziario La proliferazione dei progetti nel settore delle infrastrutture si accompagna, nelle Filippine, ad un vero e proprio boom edilizio che ha avuto inizio nel 2007, ha attraversato senza scosse anche la crisi finanziaria del 2008-2009 e non dà segni di rallentamento. Manila, ma anche Cebu, Davao e Cagayan de Oro sono un cantiere in continua attività. Nelle attività di sviluppo immobiliare sono impegnati tutti i grandi gruppi finanziari del Paese. Gli standard sono generalmente rigorosi anche e soprattutto sotto il profilo antisismico. A trainare il settore sono sostanzialmente tre fattori:

- le rimesse degli emigranti filippini dall'estero, inclusi numerosi espatriati che lavorano in attività avanzate, che vengono reinvestite in immobili residenziali in patria. Ayala Land, uno dei maggiori operatori del settore, dichiara che il 37% delle vendite effettuate nel segmento residenziale di lusso sono riferite ad acquisti da parte di filippini espatriati,
- il fabbisogno di spazi (uffici) delle attività di Business Process Outsourcing, con una crescita annua di posti di lavoro nell'ordine delle centomila unità,

- la raggiunta stabilità macroeconomica del Paese e il risanamento del settore bancario, che consentono l'accensione di mutui a lungo termine con tassi di interesse contenuti. Questo fatto ha consentito lo sviluppo di un mercato importante nel segmento delle abitazioni residenziali e condomini di medio livello per i residenti locali. Sono grandi unità, costruite in elevazione (modello Cina) con appartamenti di taglio medio-piccolo, vendute a 70/80mila dollari. In questo segmento, secondo la società di consulenza immobiliare Jones Lang LaSalle, **nei prossimi quattro anni saranno costruiti a Metro Manila almeno 100mila appartamenti**. Si aggiunge la consistente crescita del turismo, con la costruzione di nuovi alberghi e di complessi turistico-residenziali. E' un fenomeno generalizzato che sta portando nel Paese anche ingenti capitali di fondi di investimento e fondi pensione da tutto il mondo (Europa compresa), interessati generalmente alle operazioni di maggiore prestigio nel settore degli uffici, delle abitazioni di lusso, dei complessi turistici e commerciali. In aggiunta anche a numerosi investitori/acquirenti privati dai Paesi del Medio Oriente, Corea del Sud, Stati Uniti.

I maggiori “developer” immobiliari filippini

1. Ayala Land

Presidente: Fernando Zobel de Ayala

Capogruppo immobiliare di Ayala Corporation

www.ayalaland.com.ph.

2. SM Land

Presidente: Henry Sy

Capogruppo immobiliare di SM Investments Corporation (SMIC). Opera nel settore residenziale, turistico e commerciale (Mall of Asia Complex)

www.sminvestments.com/smic/?p=251

3. Robinsons Land Corporation

Amministratore delegato: John L. Gokongwei, Jr.

Opera in tutti i segmenti (commerciale, terziario, turistico) ma anche nell’edilizia sociale. In portafoglio ha 24 centri commerciali, 34 edifici residenziali, 7 edifici per uffici, 32 condomini e diversi alberghi

www.robinsonsland.com

4. Century Properties Inc.

Presidente e CEO: Jose E.B. Antonio

Ha iniziato ad operare nel 1896 e ora controlla e/o gestisce asset immobiliari per oltre 2 miliardi di dollari.

www.century-properties.com

5. Megaworld

Presidente e CEO: Andrew Tan

E’ specializzata in sviluppi immobiliari per un pubblico di fascia medio alta. La controllata, Empire East Land, costruisce in edifici condominiali per un pubblico di fascia media. Opera prevalentemente in aree urbane nella parte meridionale dell’isola di Luzon

www.megaworldcorp.com

6. Eton Properties

Presidente: Lucio Tan

Punta alla fascia alta di mercato

www.eton.com.ph

Le opportunità per aziende e progettisti italiani



Componenti per edilizia Nelle Filippine si costruisce molto in elevazione e in tempi rapidi. I grandi costruttori del Paese sono particolarmente ricettivi verso chi propone **moduli precostruiti e materiali che contribuiscono ad alleggerire gli edifici e a migliorarne le performance** sotto il profilo acustico e dell'isolamento termico. Ma anche a semplificare ed accelerare i tempi di realizzazione.

Progettazione La porta d'ingresso sono i contatti diretti con i grandi costruttori del Paese e la partecipazione alle numerose gare che vengono indette. Soprattutto per il segmento top del mercato, c'è un crescente interesse per soluzioni ecosostenibili sotto il profilo dei consumi energetici (che nelle Filippine riguardano soprattutto il condizionamento estivo) e dei materiali impiegati.

Green building Italtinas, una società di progettazione che opera su due continenti: Europa (da Roma) e Asia (da Manila). Nelle Filippine ha progettato un grande complesso residenziale e commerciale a Cagayan de Oro e diverse ville e residenze private. La scelta vincente è stata la partnership con un gruppo finanziario locale. Attualmente la società che fa capo a Romano, un giovane architetto italiano, sta puntando sul settore dei green buildings. In questo contesto, con l'aiuto di Joseph, abbiamo anche promosso la creazione di un'Associazione dedicata, il Philippine Green Building Council, con l'obiettivo di promuovere l'intera filiera

WEB



National Economic Development Authority (NEDA) Il sito del NEDA (www.neda.gov.ph) riporta la normative e le procedure per la presentazione dei progetti rientranti nei piani pluriennali del Governo Centrale e dei Governi Provinciali. In particolare, cliccando la voce Programs and Projects si apre una finestra in cui è indicato, sulla colonna di sinistra il tasto Project Proposals Monitoring System in cui sono evidenziati centinaia di progetti nei settori più diversi, classificati secondo differenti criteri: settori di attività, localizzazione geografica, agenzie di riferimento ed enti proponenti.

Public Private Partnership Una lista di progetti in partnership tra settore pubblico e privato è disponibile sul sito <http://ppp.gov.ph/>