

**ROTARY INTERNATIONAL - Distretto 2120
FORUM INTERCLUB - COSTRUZIONI E INFRASTRUTTURE
Le Opportunità nei Paesi del Mediterraneo
Bari, 25 Febbraio 2012**

**ITALO NESTI - Urbanizzazione e Infrastrutture
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo Sud Orientale (slide 1)**

Buonasera, prima di tutto ringrazio per questo gradito invito, giuntomi attraverso il Dott. Di Liddo, dal vostro Distretto Rotary e dai suoi Club, con l'interessamento del Dott. Manzari di ISIAMED.

Risiedo in Emirati Arabi, oramai da 5 anni; sono andato nel Golfo, in Qatar, la prima volta nel 1995, al seguito di imprese e società italiane o europee che lì operavano per la costruzione di impianti di dissalazione o di centrali elettriche, poi sempre più frequentemente, sino a risiedervi. In Emirati e nel Golfo ho maturato anche esperienze imprenditoriali, avendo contribuito a registrare società sia di servizi, sia di costruzione, mentre in altri paesi ho più una esperienza professionale, avendo agito da consulente nei settori dell'ingegneria geologica e geotecnica.

Spero di sapervi portare un contributo di esperienza e di conoscenza sulle opportunità di questi paesi vicini, mediterranei e arabi.

Il Forum è centrato sulle aree mediterranee e sulle possibilità di sviluppo e di avvicinamento, in termini professionali, di lavoro e culturali, che queste offrono. Il Mediterraneo è un concetto geografico, ma è pure una parte importante della storia dell'umanità. Oggi è diversificato e squilibrato, è europeo, è balcanico, è arabo. Anche società leader per l'accesso alle informazioni sulle opportunità professionali e d'impresa, guardano la fascia nordafricana e quella mediorientale come un'area complessiva, etichettandola anche come area MENA (Middle East - North Africa).

Ho maturato, nelle occasioni che ho avuto di muovermi in paesi stranieri, il convincimento di quanto sia importante, nell'intrattenere relazioni anche di natura commerciale con altri popoli, comprendere la loro storia, la loro cultura, cosa li avvicina a noi, sentimenti universali, e cosa li separa.

Nella mia presentazione non posso dunque fare a meno di dilungarmi in un'introduzione che spero non sia appaia esagerata, in uno sguardo storico e politico sul mondo islamico, arabo e mediterraneo.

L'Islam e il mondo arabo, peraltro non coincidenti, sono uno scenario variegato, che, in Europa, abbiamo spesso la tendenza a semplificare, accomunandolo in

un'unica categoria che si riferisce ad un concetto religioso, il mondo islamico (slide 2 - Il mondo islamico) o etnico, il mondo arabo, quasi ritenuti erroneamente sinonimi.

La lingua araba viene parlata in Algeria, Arabia Saudita, Bahrain, Egitto, Emirati Arabi Uniti, Giordania, Iraq, Kuwait, Libano, Libia, Marocco, Mauritania, Oman, Qatar, Siria, Sudan, Tunisia e Yemen. Minoranze la parlano in Ciad, Comore, Eritrea, Gibuti, Israele, Somalia e territori palestinesi, in vari luoghi se ne parlano anche varianti dialettali (slide 3 - paesi di lingua araba -rappresentazione parziale).

Nello scorso anno i movimenti che hanno portato alla caduta dei regimi in Tunisia, Egitto e poi in Libia, sono stati etichettati, assieme a quanto va accadendo in Siria e con minore rilievo in Giordania, Bahrain, Oman e Yemen tutti sotto il nome di primavera araba e si è argomentato di un grande fermento di liberalizzazione del mondo arabo intero. Personalmente mi trovavo nel sud dell'Oman, vicino ai confini con lo Yemen, a Salalah, nei giorni di fine febbraio 2011 e le cronache dei giornali lo indicavano come uno dei luoghi della rivolta, in Oman, assieme a Suhar. A Suhar si ebbero effettivamente alcuni morti, ma a Salalah la situazione era assai pacifica: qualche dimostrazione davanti a un palazzo del governo con la richiesta di migliorare le condizioni di lavoro.

Le rivolte in Bahrain, che proprio in questi giorni stanno riprendendo, sono essenzialmente alimentate nell'ambito di contrasti tra sunniti e sciiti, questi ultimi maggioranza in Bahrain e dunque sostenuti dall'Iran che, per questo, rivendica il proprio diritto di ingerire negli affari di quel Paese; un'isola, nel golfo, lambita dal più grande giacimento di gas naturale al mondo, dal quale pompano soprattutto Iran e Qatar (slide 4 - giacimenti di gas e olio nel Golfo-Iran). L'Arabia Saudita e gli Stati Uniti vigilano attentamente.

L'Arabia Saudita ha costruito un ponte che collega l'isola del Bahrain al proprio territorio; una versione leggera e frivola vorrebbe il ponte costruito per scopi mondani, per consentire ai sauditi della costa orientale e particolarmente di Dammam, terza città saudita, di recarsi a godere alcool e locali notturni nel libero Bahrain, ma effettivamente, per questo collegamento si intravedono ben più importanti ragioni strategiche, dissuasive verso mire iraniane.

Insomma, anche la primavera araba si estende in realtà su un mondo che presenta tratti comuni, ma estremamente vario e le matrici della rivolta sono difficilmente semplificabili e accomunabili.

Nell'ambito del Mediterraneo le popolazioni arabe hanno avuto e hanno un ruolo di grande importanza; anche se i mori non erano solo arabi, lo sapete bene in questa terra, dove il martirio di Otranto, ad opera dei turchi nel 1480, viene ancora ricordato.

È difficile guardare ai turchi, ai libanesi, agli arabi di Libia e Algeria, dove si mescolano ai Berberi, e pensare a essi come un tutt'uno assolutamente omogeneo.

Parlerò di Golfo, di Libano, Libia e Turchia, per ogni Paese cercherò di fornire notizie storiche e politiche che servano da inquadramento, fornirò elementi di sviluppo e presenterò, in conclusione, sintetiche informazioni derivanti da schede SACE sul rischio Paese.

SACE è una Agenzia di Credito all'Esportazione, che assicura i rischi a cui sono esposte le aziende italiane nelle loro transazioni internazionali e negli investimenti all'estero; le sue schede, basate su valutazioni OCSE e analisi indipendenti, considerano vari indicatori e distinguono livelli di rischio politico, economico, finanziario e operativo.

Parto dal Golfo Persico e dalla sua sponda occidentale, quella araba, che si confronta in una miscela di convenienze e contrasti con quella orientale persiana. Discutono seriamente e aspramente di giacimenti di olio e gas e più banalmente e marginalmente persino sul nome da dare al Golfo, per gli iraniani Golfo Persico, come noi lo conosciamo, per gli arabi Golfo Arabico.

Qui sono nati nel 1971 gli Emirati Arabi Uniti, un paese giovane dunque, prima protettorato britannico. Dubai ne è parte, forse il nome più noto, anche se oggi gravato dalle conseguenze della crisi finanziaria mondiale. Dubai non ha petrolio o ne ha in quantità modestissime, dunque ha formato le proprie fortune e le proprie sfortune sulla finanza internazionale, il business, gli investimenti stranieri, con uno sguardo al turismo, alla sua capacità di divenire un hub, un ponte tra Europa e Asia, Sud Est Asiatico in particolare.

Sul piano urbanistico e infrastrutturale Dubai ha sviluppato modelli originali, visionari, di meraviglia, portati a superare barriere convenzionali ed è divenuta un modello di sviluppo interno agli Emirati, ad esso hanno guardato Abu Dhabi e gli altri emirati minori ed esterni, Qatar, Arabia Saudita e anche paesi arabi del mediterraneo orientale, dell'Africa settentrionale ne sono rimasti affascinati, vi hanno visto un modello vincente, forse di riscatto, e si sono incamminati su un percorso analogo, facendo tesoro anche degli errori di Dubai che sono stati tanti e incidono sul tessuto urbano ed edilizio della città.

Dubai si è probabilmente avviata su questa strada di diversificazione in settori finanziari, commerciali e turistici poiché le modestissime risorse petrolifere hanno imposto la ricerca di soluzioni alternative. È una città cosmopolita, dove risiedono persone con quasi 200 nazionalità diverse, che vivono condizioni ed ambienti molto diversi tra loro. La Dubai scintillante è indubbiamente quella degli arabi locali e degli occidentali, degli australiani, dei giapponesi con le gemme di Dubai Marina e delle isole artificiali a forma di palma e a comporre la carta del mondo (slide 5 - pianificazione a Dubai).

Qua l'urbanizzazione segue modelli di sviluppo che riflettono criteri analoghi a quelli adottati nei nostri piani regolatori, poi strutturali, fatte ovviamente le dovute distinzioni ambientali.

Le attività commerciali si collocano per lo più nell'ambito delle torri principali, nei loro piani-terra e in grandi centri commerciali. Non è così nelle aree abitate da indiani, pakistani, filippini dove il commercio è diffuso e disperso in una miriade di piccoli negozi e botteghe artigianali.

Problemi di rilievo sono posti dalle forniture idriche, che provengono in forma pressoché esclusiva dalla dissalazione di acqua marina; le risorse idriche naturali sono scarsissime, confinate in un'area montuosa del Sud Est e in alcune oasi e dunque l'acqua è un bene raro e prezioso, da impiegare al meglio. Esiste un sistema di depurazione delle acque reflue che poi vengono reimpiegate a scopi irrigui, le parti solide derivanti dalla depurazione sono utilizzate come fertilizzanti.

Un esempio di pianificazione riguarda Palm Jumeirah (slide 6 - Palm Jumeirah e slide 7 - dettaglio di Palm Jumeirah), la più avanzata, quella che già è abitata e poi quella in via di completamento Palm Jebel Ali, costruita, ma con sorti assai incerte (slides 8-12 - Palm Jebel Ali - rappresentazioni di pianificazione) e le isole che vanno a configurare il mondo.

Tali aree sono dotate di piani molto dettagliati che vanno sotto il nome di DCR - Development Control Regulations, linee guida che fissano volumi, altezze dei fabbricati, loro destinazione, residenziale piuttosto che turistico-alberghiera;

Nella aree moderne i criteri di sviluppo sono assai rigidi e devono considerare anche il carico veicolare attraverso le vie di accesso, che sono limitate al sistema di arterie principali; parlando della palma, lungo il tronco e sul cerchio esterno, il break water, che costituisce anche il sistema di protezione e arginatura posto a difesa delle fronde, dove si concentrano le ville.

Nakheel, il general developer, ne ha fissato i criteri e la disciplina, assieme ad un miriade di altre autorità, ciascuna nei propri ambiti di competenza, la Dubai Municipality, il Land Department, una authority per acqua ed elettricità; ad ogni lotto sono assegnate prefissate disponibilità di acqua e di energia elettrica. I posti auto sono per lo più carenti, in quanto si è pensato ai proprietari, ma poco ai loro occasionali visitatori, che avrebbero dovuto trovare più spazi pubblici; forse in questo ha avuto influenza l'alto costo del terreno: recentemente Nakheel ha messo in vendita, seppure con scarso successo, lotti posti sul cerchio esterno della palma Jumeirah, ciascuno di 50.000 m² al costo di circa 500 milioni di Dirhams, oltre 100 milioni di Euro.

Dunque un modello urbano di sviluppo organizzato ed esportato, che ha creato grandissime opportunità di lavoro e professionali. Un modello che, migliorato, ora si riproduce in Abu Dhabi, la autentica e ricca capitale degli Emirati Arabi Uniti.

Abu Dhabi sorge su una isola naturale, separata dalla terra ferma da uno stretto lembo di mare, superato da tre bei ponti, ha attorno a sé altre isole alle quali dà uno sviluppo tematico; una di queste, Saadiyat Island (slide 13 - Saadiyat Island - rappresentazione di pianificazione) privilegerà la cultura e ospiterà università e musei, sono stati siglati accordi con il Louvre, il Guggenheim e vi sorgerà il Zayed National Museum, dedicato al fondatore degli Emirati, un autentico, venerato padre della patria; Abu Dhabi avrà così un proprio Louvre, un proprio Guggenheim, progettati da architetti di grande nome e con il patrocinio e il sostegno culturale delle rispettive case madri.

Yas Island (slide 14 - Yas island - rappresentazioni di pianificazione e slides 15 e 16) è invece l'isola dell'intrattenimento più all'insegna del divertimento, vi sorge il circuito di formula uno, accanto il museo Ferrari, un museo e parco di divertimenti all'insegna dell'italianità, alla cui inaugurazione parteciparono anche Luca di Montezemolo e l'allora ministro Frattini; sull'isola si vanno realizzando grandi spazi verdi.

I sistemi infrastrutturali degli Emirati guardano al miglioramento di servizi di elettrificazione, oggi alimentati solo da centrali a gas, ma si è già avviato il progetto di una centrale nucleare e si guarda a forme pulite e rinnovabili; si pensa alla distribuzione di acque e a discariche, queste ultime oggi piuttosto arretrate, ma si guarda ai grandi sistemi di viabilità, ferroviario e di trasporto marittimo, oltre che, ovviamente, alle pipelines per olio e gas.

In questo scenario si inseriscono elementi geopolitici e strategici importanti. I Paesi del Golfo garantiscono globalmente circa il 20% del totale delle forniture mondiali di petrolio verso Stati Uniti, Europa, Giappone (quest'ultimo con picchi molto più elevati) e altri paesi asiatici. Questo petrolio passa in larghissima misura (circa il 90%) attraverso lo Stretto di Hormutz, quantità minori vengono imbarcate sul Mar Rosso in Arabia Saudita, che è dotata di una pipeline che la attraversa da Est a Ovest (slide 17 - pipelines in Medioriente e nel Golfo), o indirizzate attraverso pipelines verso il Mediterraneo Sud Orientale.

Lo stretto di Hormuz è un canale di soli 50 km di larghezza sulla cui sponda orientale si affaccia l'Iran, che si fa, a varie riprese, minacciosa; problemi sullo stretto avrebbero effetti dirompenti su vasta parte delle forniture di olio e sull'economia mondiale; la marina degli Stati Uniti presidia, ci sono stati incidenti anche molto gravi, ricorderete l'abbattimento di un aereo di linea iraniano nel 1988 e numerosi altri minori. I paesi arabi non stanno semplicemente a guardare; gli Emirati, che si affacciano anche fuori dello stretto di Hormuz sul golfo di Oman, aperto verso l'Oceano Indiano, hanno realizzato una grande condotta per trasferire ed imbarcare molto del loro petrolio fuori dalla stretto. Sarà pronta a giugno e le navi non dovranno più entrare nel Golfo ma potranno caricare fuori, in un grande terminal in via di ultimazione a Fujairah, uno degli emirati minori (slide 18 - Emirati Arabi Uniti).

Infine un grande progetto ferroviario, 1200 km in Emirati; il primo lotto di circa 250 km è già partito e se lo è aggiudicato, per circa 900 milioni di dollari, un

consorzio guidato dalle italiane Saipem, che ha esteso la propria attività dal mondo di oil and gas a quello infrastrutturale e Tecnimont, con un partner di Abu Dhabi. La ferrovia degli Emirati si colloca in un disegno che riguarda tutti i Paesi del Golfo dall'Oman, al Qatar, all'Arabia Saudita e su a nord, sino al Kuwait, più prossimo al Mediterraneo.

In questo scenario, una realtà estremamente dinamica è quella del Qatar, al quale sono stati assegnati i mondiali di calcio del 2022 ed è dunque impegnato nella realizzazione di una moltitudine di progetti infrastrutturali e di accoglienza turistica e sportiva, per un valore di molti miliardi di dollari.

Il Golfo dunque, con un simile modello, presenta grandi opportunità di lavoro; vi sono presenti tutte le grandi società italiane di costruzione: Impregilo, Astaldi, Rizzani de Eccher, il gruppo ENI, con Saipem appunto e molti altri.

L'approdo lavorativo in Emirati e nel Golfo in generale, per società di costruzioni o servizi, richiede procedure che forse non ci sono pienamente familiari.

Si possono aprire società locali in forma di LLC, le nostre società a responsabilità limitata, o branch di società italiane. Le LLC necessitano di un partner locale, comunemente chiamato sponsor, che ha la proprietà formale di almeno il 51% della società; si stipulano poi side agreement, una sorta di patti parasociali che, contraddicendo quanto scritto nell'atto costitutivo, chiariscono che l'investimento è esclusivamente a carico del socio straniero e così gli utili o le perdite, mentre il socio emiratino beneficia di una percentuale sul fatturato che generalmente può variare dal 3 - 4% sino al 10. In Emirati esistono però numerose aree, denominate free zone, sono diffuse ovunque e godono di una sorta di extraterritorialità, dove si possono registrare società senza avere uno sponsor locale, aree esenti da tasse e dazi, nelle quali gli stranieri possono detenere il 100% delle proprietà e operare, specialmente nel campo della produzione e del commercio, con ampia libertà, sebbene le esportazioni dalle free zone verso Emirati richiedano la mediazione di un agente emiratino.

Se si registra una branch non si ha necessità dello sponsor, il partner locale, ma più semplicemente di un agente locale (national agent), al quale si riconosce solitamente un pagamento fisso annuale per le sue attività, essenzialmente di supporto nelle pratiche burocratiche. La branch risponde contabilmente e fiscalmente alla casa madre italiana.

Per registrare una società si devono produrre numerosi documenti, tradotti e legalizzati in lingua araba, che attestino capacità tecniche e finanziarie. Ogni attività è inquadrata in codici precisi che ne fissano gli ambiti operativi; per le imprese di costruzioni esistono una serie di limiti, esattamente codificati, che fissano gli importi delle gare alle quali si può partecipare, sulla base di

esperienze e requisiti (slide 19 - Classificazione di imprese di costruzione in Abu Dhabi).

Le schede Paese SACE danno per i paesi del Golfo classificazioni in genere rassicuranti; dal punto di vista politico è difficile immaginare la estensione di rivolte a Qatar ed Emirati, dove la popolazione locale, i cittadini, seppure privi di democrazia, vivono nel benessere.

Alcuni anni orsono in un breve volo tra Doha, capitale del Qatar e Abu Dhabi ebbi modo di parlare con un cittadino del Qatar, un giovane istruito, delle priorità di vita; tra le prime 10 di queste priorità non mi elencò quella che per noi sarebbe, penso, ai primissimi posti, le libertà personali di espressione, opinione e la possibilità di farle sentire per tradurle in partecipazione piena alle scelte della comunità. Vi era invece, con grandissimo rilievo, la sicurezza personale poi il benessere economico. Più complessa è la situazione dell'Arabia Saudita, paese di grandi opportunità, ma nel quale la ricchezza è nelle mani di pochi, le libertà personali davvero mortificate, nella piena identificazione tra legge religiosa e legge civile; si hanno importanti fasce di povertà ed il rischio di turbolenze è concreto.

Ovunque in questi Paesi si registrano processi che mirano a porre quote significative del mondo del lavoro e imprenditoriale, oggi largamente in mano agli stranieri, anche nei loro ruoli intermedi, nelle mani dei cittadini locali; si parla di emiratizzazione, omanizzazione, ecc.

La ferrovia dunque e le pipelines, sono questi i canali che ci conducono dal Golfo al Mediterraneo, al Libano, alla Libia, alla Turchia.

Il Libano era considerato una sorta di Svizzera del medio oriente negli anni 60, poi la guerra civile, dal 1975 al 1991, e le successive fino al 2006 ne hanno segnato il volto.

Dopo l'indipendenza dalla Francia nel 1943, il Libano è stato governato dapprima da cristiano-maroniti filo-occidentali poi, in un turbolento susseguirsi di eventi, da musulmani, con pesanti interferenze siriane, col sostegno iraniano, con attacchi militari israeliani e l'insediarsi di milizie armate; tutte condizioni che hanno limitato il potere del governo istituzionale.

Nella primavera del 2005, omicidi e terrore scossero il paese. Nel luglio del 2006 la milizia sciita filo-iraniana di Hezbollah, che controlla il Libano meridionale, attaccò una pattuglia israeliana in territorio d'Israele; la reazione d'Israele non si fece attendere, con bombardamenti sul sud del Libano e sulle principali città del resto del paese. In agosto dello stesso anno, dopo una risoluzione del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, è entrata in vigore una tregua che

prevede il dispiegamento di una forza multinazionale d'interposizione sotto l'egida dell'Onu.

La guerra è, nella vita dei libanesi, come una musica di sottofondo cui si è ormai abituati. La vita continua, ed è una vita molto attiva, fatta di incontri, visite, shopping, uscite, ristoranti, night club: un'enorme varietà di luoghi di divertimento. Beirut è stata nominata dalla CNN come destinazione privilegiata del turismo nel 2009 e come "best party city of the world" e anche l'Observer l'ha ampiamente e riccamente citata in un lungo articolo come una delle principali destinazioni turistiche del 2010.

Il Libano è un Paese multiculturale e multireligioso. Le confessioni religiose presenti sono tante e tali che è difficile ricordarle tutte: ufficialmente conta quasi il 70% di musulmani, che si dividono in sunniti, sciiti e ismaeliti; drusi e cristiani di vari riti (maroniti, ortodossi, melchiti, armeni, siriano-ortodossi, siriano-cattolici, copti, assiri, caldei, cattolici di rito latino ecc. - slide 20 - religioni in Libano).

La scolarizzazione è molto alta, i libanesi sono un popolo colto; molto invidiabile è la loro capacità di parlare più lingue già dall'infanzia; in Libano è raro incontrare qualcuno che non sia almeno bilingue (arabo e francese), fino ad arrivare ai casi in cui di lingue se ne parlano cinque. I libanesi sono stati protagonisti di una diaspora che li ha portati ovunque nel mondo, dove si sono in genere imposti in ruoli di rilievo; anche in Emirati ve ne sono molti e affermati.

Un proverbio arabo dice che "i libri si stampano al Cairo, ma si leggono a Beirut.

Il Libano è a tutti gli effetti considerato un Paese arabo, visto che la lingua ufficiale è l'arabo (associata al francese). Ma se provate ad accennare, in presenza di un libanese, in genere se maronita, un discorso che inizi con le parole "Voi Arabi..." e vi parlerà per ore delle sue origini fenicie e della loro appartenenza alla grande cultura mediterranea, esibendo una serie di dettagliatissime prove che vorrebbero confutare l'appartenenza del Libano al mondo arabo. I maroniti in particolare si ritengono i discendenti degli antichi fenici. I Libanesi considerano se stessi come i più occidentali dei popoli mediorientali e lo sono sia per geografia sia per mentalità.

Dati dell'ICE e dell'ambasciata d'Italia, redatti sulla base di informazioni del governo libanese relative ai danni infrastrutturali subiti dal Paese, durante l'ultimo conflitto dell'estate del 2006, hanno stimato danni diretti ammontanti a circa 2,8 miliardi di dollari americani, che sommati a quelli indiretti, conducono ad un valore totale di oltre 5 miliardi di dollari. I danni hanno riguardato porti, centrali elettriche, e telefoniche, aeroporti, edifici residenziali e stabilimenti industriali.

Il governo libanese ha pubblicato il piano di "ricostruzione, riforma e risanamento" del Paese, predisposto per la Conferenza di Parigi III, tenutasi il 25 gennaio 2007. Il piano si basa su sei tipi di interventi: riforma sociale, crescita sostenibile e governance, aggiustamenti fiscali e riforme strutturali, privatizzazioni, prudente politica monetaria e del tasso di cambio, assistenza finanziaria internazionale.

La riforma del settore energetico è uno dei pilastri del piano di aggiustamento fiscale, poiché il settore ha un elevato costo sul bilancio dello Stato con un peso equivalente al 20% delle entrate fiscali. Si vuole dare maggior ruolo ai privati nel settore, riducendo le perdite e rafforzandolo.

Altro pilastro essenziale del piano riguarda il filone delle privatizzazioni che incide direttamente sulla riduzione del debito pubblico. Le due principali priorità riguardano il settore della telefonia fissa e quello dell'elettricità. Ma non vi è pieno accordo tra le parti politiche e si registrano ritardi.

Nel 1977 fu costituito dal governo libanese il CDR (Council For Development and Reconstruction), organizzazione nata per rispondere ai bisogni di ricostruzione e di sviluppo del paese. Tra i suoi compiti principali la preparazione del piano generale dei programmi di investimento e implementare i relativi progetti; reperire finanziamenti esteri; partecipare alla riforma amministrativa pubblica; coordinare i programmi dei vari Ministeri.

Il quadro normativo relativo alle gare pubbliche (internazionali e locali) è dettato da norme FIDIC - Federazione Internazionale degli Ingegneri Consulenti (l'acronimo sta per la versione francese del nome) e da vari decreti legge.

Le risorse finanziarie giungono da un solido sistema bancario e dalle cospicue rimesse dei libanesi all'estero (Sudamerica, Brasile soprattutto, Australia e un poco ovunque nel mondo), in seguito alla loro diaspora. Speranze importanti sono attribuite alle ricerche petrolifere nella zona marina. Il grande indebitamento e la scarsità degli investimenti dall'estero rallentano però la ripresa economica del Paese. La disoccupazione si mantiene a livelli gravissimi, attorno al 18-20 per cento.

Contrariamente a quanto in vigore in molti Paesi del Medio Oriente, le società estere possono partecipare a gare pubbliche senza avere un agente o un partner locale.

Infatti molte gare bandite dal CDR sono state assegnate a imprese estere, soprattutto quelle finanziate da organismi internazionali, senza che l'aggiudicatario avesse un agente o un partner locale. Tuttavia, avere un partner locale facilita nella gestione di pratiche e lavori e nella presentazione delle offerte, in quanto il periodo di tempo che intercorre tra la pubblicazione dell'avviso di gara ed il termine di scadenza per la presentazione delle stesse è

relativamente breve e, quindi, la rapidità con cui vengono trasmesse le informazioni è determinante.

La scelta del partner va, in ogni caso, effettuata con molta attenzione ed opportune misure cautelative, come, ad esempio, incaricarlo di rappresentare l'impresa solo ed esclusivamente per il singolo progetto in corso ed eventualmente rinnovare l'incarico per ogni ulteriore progetto, qualora i risultati siano stati soddisfacenti.

La strategia migliore per un posizionamento sul mercato è trovare alleanze in loco e puntare sul "project financing" al quale è sempre più frequente il ricorso.

Vi sono numerose pubblicazioni recenti del 2010 e 2011 curate dall'ICE di Beirut che forniscono importanti informazioni sulla legislazione societaria e tributaria in Libano e su come operare nel Paese. Per lo più riprendono la legislazione francese e dunque non si discostano molto dalle nostre. Il Libano è un Paese di libero mercato e già alcune aziende italiane del settore delle costruzioni vi sono presenti con proprie branch.

L'Italia, con le sue iniziative di cooperazione, è stata ai primi posti nel sostegno alla popolazione, a migliorare le condizioni di vita nei campi profughi palestinesi e nelle aree ad essi circostanti. I primi interventi nell'area sono stati rivolti alla pacificazione e allo sviluppo dei rapporti economico-commerciali. A seguito dei drammatici eventi dell'estate 2006 la presenza italiana è notevolmente aumentata ed è stato intensificato il programma di aiuti con iniziative di emergenza.

Dati Istat, relativi a tutto il 2010, elaborati dallo stesso Istituto nazionale per il Commercio Estero (ICE), indicano un notevole incremento dell'export italiano dei prodotti della filiera della costruzione verso il Libano. L'Italia ha esportato tra l'altro marmi lavorati, piastrelle, materiali per l'edilizia, legno, serramenti, alluminio, articoli plastici per l'edilizia.

Per quanto riguarda urbanistica ed edilizia dopo la guerra del 2006 si è registrato un forte boom edilizio, con tassi di crescita importanti.

Il mercato immobiliare libanese è emerso come uno dei migliori protagonisti della regione, grazie ai solidi fondamenti economici. Nonostante lo stallo politico nel primo semestre del 2011, l'attività della costruzione è rimasta solida.

In una panoramica dell'andamento del mercato immobiliare del Libano nell'ultimo decennio, il mercato della costruzione ed i prezzi immobiliari hanno seguito una tendenza al rialzo esponenziale, nonostante tutti gli impatti negativi derivati da guerre, tumulti politici e crisi economica. Mentre altre aree regionali hanno sofferto fortemente le recenti crisi, il settore edile in Libano ha mostrato grande capacità per soddisfare la domanda di immobili da parte dei cittadini

arabi e di quelli libanesi sia espatriati sia residenti, malgrado l'impennata dei prezzi. I fattori trainanti comprendono: tassi di interesse ridotti, elevata liquidità nel settore bancario, disponibilità di mutui a lungo termine, sviluppo demografico favorevole, basse imposte, fonti alternative di finanziamento, e leggi incoraggianti per l'acquisto di immobili da parte di cittadini stranieri.

Andando avanti, le prospettive del settore immobiliare e delle costruzioni restano forti per il lungo termine e continueranno ad essere protagonisti della crescita economica. Tuttavia, la crescita del settore potrebbe rallentare nei prossimi due anni, soprattutto se i tassi di interesse internazionali iniziano a salire e se i tumulti politici regionali continuano a pesare sull'attività economica libanese.

Beirut è un grande cantiere, si sono registrati sino a più di 350 cantieri di edilizia residenziale, con una media da 5 a 10 nuovi progetti al mese. Questo pone in evidenza la rincorsa da parte dei promotori per l'accaparramento degli appezzamenti ancora disponibili.

Si tratta in genere di costruzioni di piccole e medie dimensioni, oltre il 60% di queste infatti, prevedono da 4 a 20 appartamenti. La domanda continua ad essere sostenuta grazie alla richiesta locale e agli espatriati libanesi. Un importante indicatore consiste nel fatto che, in alcuni casi oltre il 90% degli appartamenti sono già venduti ancora prima dell'ottenimento dei permessi di costruzione.

Tra i più rilevanti e visionari progetti residenziali/commerciali, Cedar Island - l'Isola del Cedro- ambizioso e lussuoso progetto residenziale, con una superficie di 3 milioni di metri quadrati, a sud di Beirut.

L'isola dovrebbe avere la forma del cedro, storico simbolo nazionale (slides 21 e 22 - Isola del Cedro) e includerà molteplici servizi turistici, commerciali, residenziali e d'intrattenimento; il progetto è sviluppato dalla società emiratina Noor International Holding. L'investimento prevede la creazione di 50.000 opportunità di lavoro e la strategia della società sarebbe quella di costituire alleanze con le aziende più importanti in questo campo. L'impostazione riecheggia quelle delle palme di Dubai, ormai diffusasi, ma i destini del progetto, molto discusso sul piano ambientale e, nell'attuale situazione internazionale e dopo le esperienze di Dubai, anche su quello finanziario, paiono estremamente incerti e improbabile la realizzazione.

Ma il Libano è effettivamente un Paese caotico, di quelli che non sanno cosa sia la pianificazione urbanistica, in cui non esiste una casa o un palazzo uguale a un altro, in cui le strade formano un dedalo intricatissimo. Beirut è disordinata, sovrappopolata, in preda ad un'urbanizzazione selvaggia e feroce. Un enorme formicaio in piena attività. Il Libano è il Paese degli estremi, dei contrasti, e il volto della città mostra perfettamente questi contrasti: il nuovo si associa al vecchio con grande disinvoltura, case fatiscenti e abbandonate a se stesse si affiancano ad edifici nuovissimi e ricchi.

La posizione del Libano è in un'area scomoda con vicini inquieti e sostenitori del terrorismo fondamentalista, Siria, Iran; la controversa questione palestinese ne ha fatto una terra nella quale serpeggiano rancori verso l'occidente e soprattutto verso gli americani, ritenuti responsabili di una politica che ha condotto il paese alla rovina e ad essere terra di conflitti, oltre che per l'atteggiamento verso Israele e la causa palestinese.

La tutela siriana è diventata sempre più ingombrante per lo stato libanese. La presenza di loro militari e il controllo del Libano meridionale da parte della milizia armata di Hezbollah, hanno in pratica privato lo stato di una reale sovranità territoriale.

Il Libano attribuisce dunque grandi speranze agli sviluppi in terra siriana della cosiddetta primavera araba: vi vede la possibilità di riconquistare la propria piena indipendenza dall'aggressivo e intrigante vicino, elemento essenziale per dare stabilità e credibilità al Paese avviandone uno sviluppo ordinato e certo; ad oggi la scheda Paese SACE classifica il Paese ad alto rischio per gli aspetti politici economici e operativi a causa della instabilità; migliore la situazione finanziaria, grazie alle banche solide ed efficaci.

Un breve viaggio in Libia, prima di concludere con la Turchia.

La Libia ha rapporti storici fortissimi con l'Italia, è così vicina, vi sono stati gli antichi romani e, con un salto plurisecolare, vi siamo stati da colonizzatori; abbiamo mantenuto sempre rapporti importanti.

Gheddafi dopo la presa del potere si era fatto sentire prima con la cacciata dei nostri connazionali e la confisca dei loro beni, poi con la sua politica della Jamairiah, che trovava compendio e fondamento nel suo libro verde e che sentenziava confusamente la gestione del potere direttamente da parte del popolo, senza alcun organo di rappresentanza, ma attraverso congressi e comitati popolari.

La Libia in realtà era una società governata da un potere centrale nelle mani di Gheddafi e della sua famiglia con le proprie milizie, ma segnata da un forte ruolo dell'esercito e dei capi tribù; una società tribale, priva di regole certe, nella quale il potere, così come le risorse economiche del Paese, erano spartite e gestite con arbitrio; una società governata anche con violenza.

Tripolitania e Cirenaica, storicamente diverse; la Tripolitania, in tempi classici, fenicia e la Cirenaica greca. Durante i fatti del 2011 la Cirenaica, con capitale Bengasi, ribelle; Tripoli più fedele al regime.

Esisteva una struttura di coordinamento centralizzata; attività di progettazione del sistema infrastrutturale erano affidate nelle mani di un colosso dell'ingegneria americana, AECOM, presente in tutto il mondo: avrebbe dovuto

coordinare lo sviluppo infrastrutturale del Paese, ma in uno scenario così instabile e umorale, niente era certo, nemmeno in ambito di programmazione.

La politica del governo italiano, pure con le sue discutibili manifestazioni, aveva cercato una conciliazione e aveva aperto la strada a progetti importanti che avrebbero dovuto trovare il sostegno finanziario italiano e l'accordo libico; varie società italiane e con numerosi interventi operavano in Libia; personalmente vi sono stato tra agosto e settembre 2010, a Misurata, dove una società italiana costruiva un impianto di depurazione dell'acqua, uno lì e uno Tripoli.

Le imprese affannavano per ottenere i visti di lavoro e anche con le riscossioni, prive di garanzie autentiche, (quelle rilasciate, valide solo in Libia, potevano essere soggette a revoca da parte del cliente e dunque, di fatto, prive di qualsiasi consistenza) e lunghe anche un anno e mezzo; senza una regola. Difficile dunque la vita; molti i contenziosi aperti con imprese italiane per il mancato pagamento da parte delle autorità libiche.

Difficile anche la vita per noi occidentali. Gli occidentali amano il proprio stile di vita e lo trovano, penso giustamente, confortevole, ma in un paese come la Libia, e lo stesso valeva e vale per l'Algeria e altri paesi, pure ricco di bellezze naturali e anche di storia, presenta scarso appeal, scarso richiamo per noi, lo stile di vita è profondamente diverso da quello liberale e di garanzie personali, cui noi siamo abituati.

Il personale locale, scarsamente specializzato e motivato, mal pagato anche livelli più alti, con le risorse nelle sole mani della famiglia del leader, delle tribù e dei loro accoliti.

Difficile parlare di pianificazione e urbanizzazione: pessimo lo stato della viabilità, inesistente la depurazione delle acque e carente anche la distribuzione di servizi essenziali; solo pane, benzina e servizi di bassa qualità a prezzo calmierato. Il pane talvolta persino gratis. Nel tratto di costa tra Tripoli e Misurata non una stazione balneare organizzata, una bella costa mediterranea in abbandono; nessuna possibilità di sviluppare forme di turismo apprezzabili dunque, così le grandi urbanizzazioni e reti infrastrutturali.

Ora, dopo la caduta del regime di Gheddafi, si fa a gara, ci si prodiga per le buone relazioni con il nuovo governo; ENI ha già ripreso la propria attività, ma è difficile immaginare che il Paese si sia stabilizzato, che il potere delle tribù abbia già trovato conciliazione in uno stato nazionale. La scheda Paese SACE classifica la Libia di oggi come un Paese ad alto rischio, sotto ogni profilo. Non resta, penso, che attendere tempi migliori e più sereni, con l'auspicio che si possano presentare presto.

Infine la meta ultima del nostro viaggio: la Turchia. E' un paese islamico, i Turchi sono generalmente ritenuti nativi dell'Asia centrale; la loro storia si intreccia con quella europea. La Turchia è luogo di antiche civiltà, a partire da 2000 anni A.C. con quella Ittita.

Ho un rapporto di affetto con la Turchia che discende dall'esserci stato ragazzino, negli anni 60 e 70, quando avevo uno zio trasferitosi all'inizio degli anni 50 e là rimasto per quasi 25 anni, un frate francescano, cappellano dell'ambasciata di Italia, laureato in lettere e insegnante di lingua e letteratura italiana ai turchi del conservatorio di Ankara.

Vi sono tornato frequentemente tra il 2004 e 2005, per un progetto a Çan, cittadina nell'interno, vicino a Çanakkale sullo stretto dei Dardanelli, rispetto a Istanbul sul lato opposto, asiatico del Mar di Marmara.

Era un progetto per una centrale elettrica a carbone, a lignite, risorsa di cui la Turchia è ricca, ma un carbone giovane e povero, che produce enormi quantità di ceneri con alti contenuti di metalli pesanti che possono essere rilasciati a contatto con l'acqua. Si era programmato di stoccare tutte le ceneri di combustione della centrale in una valle, riempiendola nel corso di una ventina di anni con oltre venti milioni di metri cubi di ceneri. Si trattava di formulare i criteri per compattarle, processo che richiedeva peraltro quantità enormi di acqua, parte della quale introdotta per evitare la dispersione delle ceneri in atmosfera durante il trasporto a nastro dalla centrale al luogo di stoccaggio e parte da aggiungere poi per la compattazione (slides 23-25 - Centrale elettrica e stoccaggio delle ceneri di combustione).

I Turchi si vanno imponendo con un ruolo primario in tutta la regione medio orientale, asiatica sino alle zone del Caspio, all'Azerbaijan dove trovano affinità linguistiche e culturali, alla Russia.

Le loro relazioni internazionali sono ancora influenzate dalla mancata piena soluzione della questione armena, in Europa e in altri paesi, con segni anche opposti. In Azerbaijan ad esempio, dove sono stato nel 2010, per un progetto alberghiero a Baku e per un grande progetto di sviluppo commerciale e turistico sul Caspio, i turchi sono stimati per la loro capacità imprenditoriale e industriale, ma non si vuole che la Turchia giunga ad accordi con l'Armenia, senza che nell'ambito della trattativa trovi soluzione anche il conflitto armeno-azero per il controllo della regione del Nagorno-Karabakh (slide 26 - Nagorno-Karabakh), un'area a dominante etnia armena, proclamatasi indipendente, sebbene senza riconoscimenti internazionali, della quale l'Azerbaijan cerca di recuperare il controllo, dopo averlo perduto e avere visto l'abbandono della terra da parte degli Azeri. L'Azerbaijan usa la leva dei rapporti commerciali e delle proprie forniture di petrolio alla Turchia, minacciando di chiuderle, per forzare l'atteggiamento turco sulla questione.

La Turchia è governata dal musulmano Erdogan, credente e appartenente ad un

partito islamico, che presenta però atteggiamenti di governo laici, di conciliazione con gli eredi del modernizzatore del secolo scorso, Mustafa Kemal Atatürk, padre della nazione moderna, ad opera del quale il Paese ebbe una spinta evolutiva in senso occidentale; nel 1928 fu adottata una forma modificata dell'alfabeto latino, rendendo illegale quello arabo che era stato introdotto, in una mescolanza con quello persiano, attraverso l'Islam; la Turchia deve storicamente molto alla cultura araba e persiana, ma si è dotata di costumi e usi più europei, anche se questo fenomeno ha maggiormente inciso sulla popolazione insediata nelle grandi città, Istanbul prima di tutto, da sempre città cosmopolita e grande capitale imperiale e Ankara, la capitale moderna.

Gli eventi della primavera araba hanno avuto un importante impatto sulla politica turca e di conseguenza sulla sua collocazione nello scenario delle relazioni internazionali e del loro sviluppo economico. Si è prodotto un riavvicinamento ai paesi del Golfo (GCC) e la Turchia si è proposta ai paesi nordafricani, talvolta senza suscitare gradimento, come un modello di conciliazione tra fede islamica e società laica e democratica.

La Turchia si trova al centro di un incrocio di strade commerciali che collegano l'Europa all'Asia e per questo il Paese si è dotato di un sistema di infrastrutture piuttosto sviluppato rispetto agli standard regionali; negli ultimi dieci anni si sono compiuti ingenti sforzi al fine di ammodernare e rendere più efficiente il sistema dei trasporti e si sono raggiunti importanti risultati: per gli aeroporti, serviti principalmente dalla compagnia Turkish Airlines, la principale linea aerea del Paese, con un buon numero di destinazioni e alla quale si sono affiancate alcune nuove compagnie "low cost" che operano su tratte nazionali; per il sistema autostradale che è stato migliorato grazie ad una serie di investimenti che lo hanno reso la principale via di trasporto per merci e passeggeri.

Negli ultimi anni si è cercato di migliorare il sistema dei trasporti ferroviari per renderlo maggiormente competitivo soprattutto nei confronti del sistema autostradale e di quello aereo. Inoltre, si prevede di modernizzare il parco locomotive che presenta un'età media che si aggira intorno ai 17- 20 anni.

La Turchia essendo circondata da mari su tre lati, una grande penisola, ha da sempre concentrato la propria attenzione sullo sviluppo dei porti e sui trasporti marittimi. Nel Paese ci sono 15 porti principali e numerose banchine e moli. I porti principali a Istanbul, Izmir, sull'Egeo e Iskenderun a sud, vicino alla Siria; da questi muove la grande maggioranza del commercio estero: auto e loro componenti, idrocarburi e prodotti petroliferi, ferro, acciaio, plastica, carbone, cemento e minerali.

In campo sanitario sono stati già varati progetti pilota; recentemente Astaldi si è aggiudicata, in consorzio con Turkerler, la gara per il più grande complesso sanitario europeo, ad Ankara, al costo di 1,5 miliardi di dollari, per il quale il

consorzio riceverà poi dallo stato turco un canone di affitto per 25 anni e il diritto di utilizzare il terreno di strutture che verranno dismesse in seguito alla realizzazione del nuovo centro. Astaldi in Turchia è impegnata anche in varie costruzioni stradali.

Oggi la Turchia ha un tasso di sviluppo che cresce a ritmi cinesi, lo scorso anno la sua economia è cresciuta del 8,9%, cifre che, di questi tempi, sono per noi quasi scioccanti, ma l'inflazione è assai alta e la tassazione imposta dal governo in aumento.

Secondo le attuali proiezioni demografiche, entro il 2030 la Turchia dovrebbe raggiungere una popolazione di circa 90 milioni di abitanti, con un aumento della domanda energetica pari al 6-7% annuo, stimato sulla base degli attuali trend di crescita economica. Tale domanda richiederà alla Turchia una capacità energetica pari a 54.000 MW, di gran lunga maggiore rispetto alle attuali disponibilità (37.000 MW), con la conseguente necessità per il Paese di dotarsi di una rete di approvvigionamenti sicura ed affidabile. Di grande attualità la questione del nucleare. In questi ultimi anni si è arrivati a disegnare una strategia completa che ha già prodotto un quadro normativo e individuato siti e investitori per la realizzazione delle strutture. Il piano turco prevede di costruire tre centrali nucleari con una potenza di 5.000 megawatt entro il 2014.

La posizione strategica della Turchia, che funge da collegamento tra Est e Ovest, si è ulteriormente rafforzata in seguito alla realizzazione di gasdotti e oleodotti che la attraversano e garantiscono il trasferimento dei prodotti dall'Est, grande produttore, all'Ovest, grande consumatore. Tutto questo si è tradotto in nuovi impulsi per l'industria turca. Il Paese si sta dotando di una serie di corridoi energetici che dovrebbero permettergli di giocare un ruolo di primo piano sullo scacchiere energetico mondiale (slide 27 - pipelines in Turchia).

Una importante pipeline è stata aperta tra Azerbaijan e la costa turca meridionale per portare il petrolio azero al Mediterraneo (slide 28 - pipeline in Turchia), aprendo varchi verso la sua commercializzazione; si sono chiuse favorevolmente trattative per il transito del gas russo nelle acque territoriali turche del Mar Nero.

Nel prossimo decennio sono attesi quasi 250 miliardi di Euro di investimenti, attraverso il project financing, soprattutto nel settore della sanità, dell'energia e delle infrastrutture. L'indicazione, è emersa dalla Sesta "Unicredit infrastructure finance conference" svoltasi nel novembre 2011 a Istanbul. Il quadro, oltre che dalla crescita economica turca, è creato anche dal programma di privatizzazioni varato nel 2005 dal governo del premier Erdogan, rivelatosi un catalizzatore per il settore dell'investment banking in Turchia. Si sollecita e ci si

attende che le banche siano creative e innovative, apportando nuove fonti di finanziamento per progetti futuri. L'ulteriore sviluppo di progetti infrastrutturali è essenziale per città e popolazioni in rapida crescita.

L'alta crescita della popolazione e l'incremento tendenziale del reddito disponibile della popolazione turca rendono plausibile credere che la domanda di edifici di abitazione continuerà ad essere alta. In questo settore si inseriscono anche importanti piani e progetti di adeguamento edilizio per fronteggiare il rischio sismico che in Turchia è estremamente elevato.

La Turchia attinge finanziamenti dalla Banca Europea e con il sostegno del Fondo Europeo per gli Investimenti che ha programmi anche per piccole e medie imprese. Fa ampio ricorso al project financing, anche se recentemente talune gare per ambiziosi progetti sono andate deserte perché giudicate non convenienti, ad esempio il terzo ponte sul Bosforo e le infrastrutture ad esso connesse, per le difficoltà di reperire risorse così importanti, si parla di 5 - 6 miliardi di dollari sul mercato finanziario. Il governo turco ha messo in atto, per questa opera che ritiene essenziale, il cosiddetto piano B, cioè la scissione del progetto in due parti, del quale solo la prima di 2,5 miliardi in project financing, mentre la restante da finanziare con fondi statali.

L'interscambio Italia - Turchia nel periodo gennaio-novembre 2011 ha sfiorato i venti miliardi di dollari, dietro solo a Germania, Russia e Cina e prima degli Stati Uniti, che si collocano al 5° posto; in Turchia sono presenti quasi 900 aziende italiane.

Il settore infrastrutturale offre importanti opportunità alle nostre imprese sia per partecipare ai progetti locali che, congiuntamente ad imprese turche, in Paesi dell'Europa centro-orientale e balcanica, nelle Repubbliche turcofone dell'Asia centrale, in Russia, in Medio-Oriente e nei Paesi del Golfo, dove le imprese turche stanno acquisendo importanti quote di lavoro muovendosi sempre più attivamente; joint venture italo-turche in questo settore permetterebbero di coniugare la offerta dal basso costo del lavoro turco con le nostre migliori competenze tecniche.

Anche qui, indispensabile per le nostre aziende una ponderata scelta del partner, la conoscenza che questo possiede del complesso mercato locale, per evitare la nascita di faticosi contenziosi successivamente all'inizio dei lavori. È necessario radicarsi e comunque pianificare una strategia di presenza proiettata nel medio-lungo termine.

È un mercato tipico per quella fascia di medie aziende che costituiscono l'ossatura del nostro sistema produttivo e che hanno la necessità di internazionalizzarsi. Il che significa non solo esportare ma anche delocalizzare in parte le proprie produzioni, oltre ad acquisire partnership all'estero. Va detto,

infine, che in molti dei settori sui quali l'economia turca punta per la sua crescita, filiera tessile, pelli, arredamento e soprattutto molti comparti della meccanica gli italiani godono, in quanto leader a livello mondiale, di un vantaggio competitivo non trascurabile.

Anche Dubai fa capolino in Turchia: il gruppo Jumeirah, la più grande società di turismo del medio Oriente, proprietaria dei migliori alberghi di Dubai, tra i quali il Burj Al Arab, noto come la Vela, ha programmato investimenti in Turchia e già avviato trattative per la gestione dello storico Pera Palace Hotel di Istanbul. Il Dubai Business Council avrebbe inoltre in programma un investimento da 2,5 miliardi dollari per hotel, shopping centre, porticciolo a Bodrum, importante centro turistico egeo, altri investimenti sarebbero programmati nei settori delle costruzioni, alimentare, dell'energia.

La scheda Paese SACE classifica la Turchia come un Paese a rischio medio da ogni punto di vista considerato, tuttavia con uno sguardo di prospettiva e senza volermi sostituire e meno che mai pormi in contraddizione a organismi di giudizio qualificati, penso che i processi politici e sociali in atto in Turchia facciano sperare per un favorevole sviluppo, per un connubio che potrebbe risultare vincente, tra l'avanzata tecnologia italiana e il dinamismo e la capacità di penetrazione dei mercati, estesa da Medio Oriente al Caucaso, all'Africa alla Russia, dimostrata dalla vitale imprenditoria turca.

Grazie al lavoro di ISIAMED, esiste dal maggio 2011, una Associazione di Amicizia tra Italia e Turchia; già ve ne ha illustrato l'attività il Dott. Manzari.

Ho insistito sui piani energetici mediorientali, che hanno un ruolo chiave, rispetto anche a disegni che sconfinano in una sorta di fantapolitica con la ripermimetrazione di paesi estesi dal Mediterraneo ai confini con l'India, dalla Turchia al Caucaso, al Pakistan (slide 29 - ipotesi assetto geopolitico). Si tratta di soluzioni fantasiose, di provenienza statunitense, che non riflettono le posizioni ufficiali di alcuno, ma la cui sola ideazione testimonia del ruolo vitale dei paesi considerati in uno scenario internazionale di politica energetica.

Vi ringrazio per l'attenzione che mi avete prestato, e spero che la mia esposizione possa essere di aiuto a quanti che, mi auguro numerosi, vogliono cimentarsi su questi mercati esteri e portare i caratteri e le peculiarità del nostro bel Paese, l'Italia, ad esservi apprezzate.

SLIDES DI PRESENTAZIONE

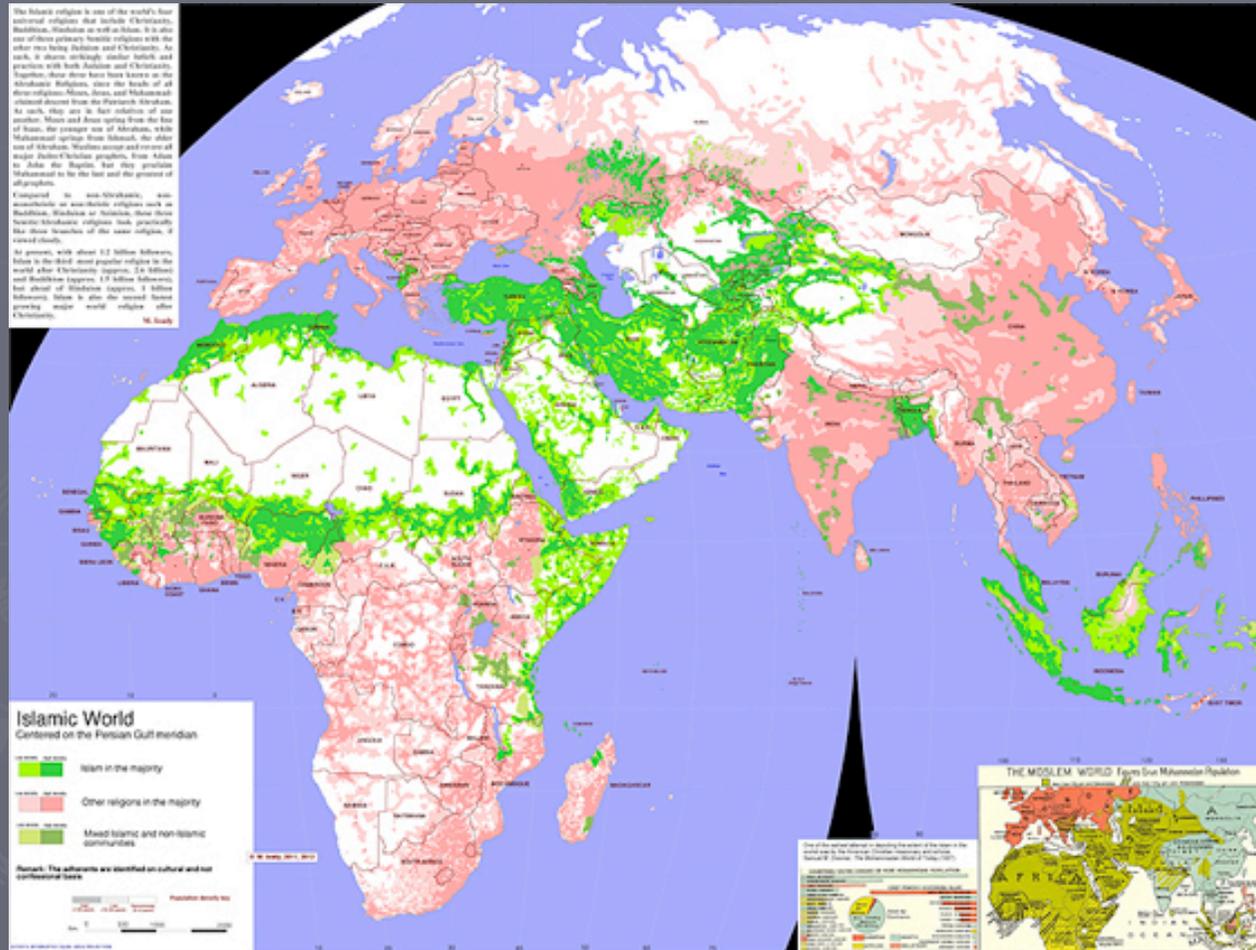
ROTARY INTERNATIONAL – Distretto 2120
FORUM INTERCLUB – COSTRUZIONI E INFRASTRUTTURE

Urbanizzazione e Infrastrutture Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo Sud Orientale

Italo Nesti

Le Opportunità nei Paesi del Mediterraneo
Bari, 25 Febbraio 2012

Il mondo islamico



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Paesi di lingua araba

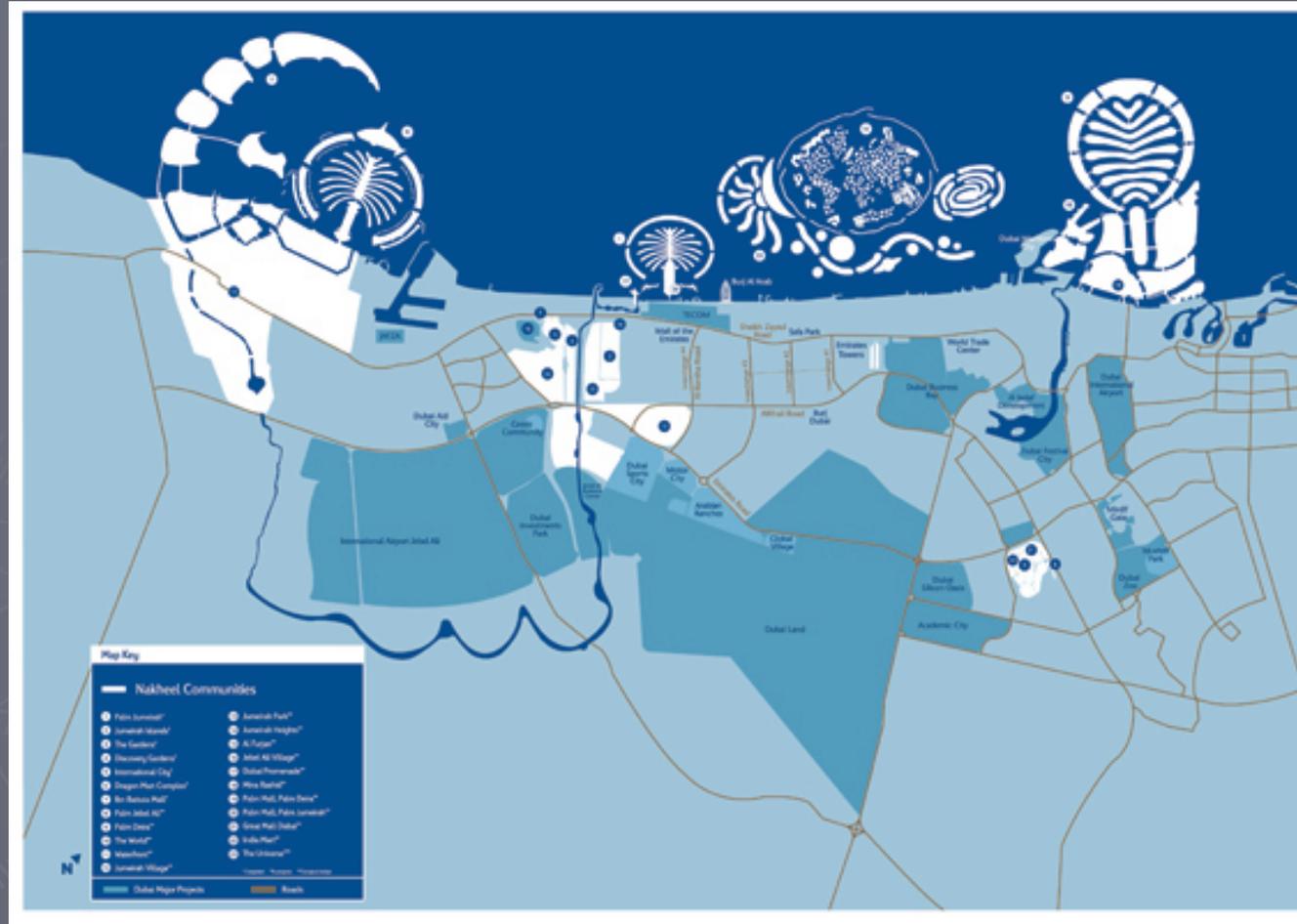


Giacimenti di gas e olio nel Golfo (Iran)



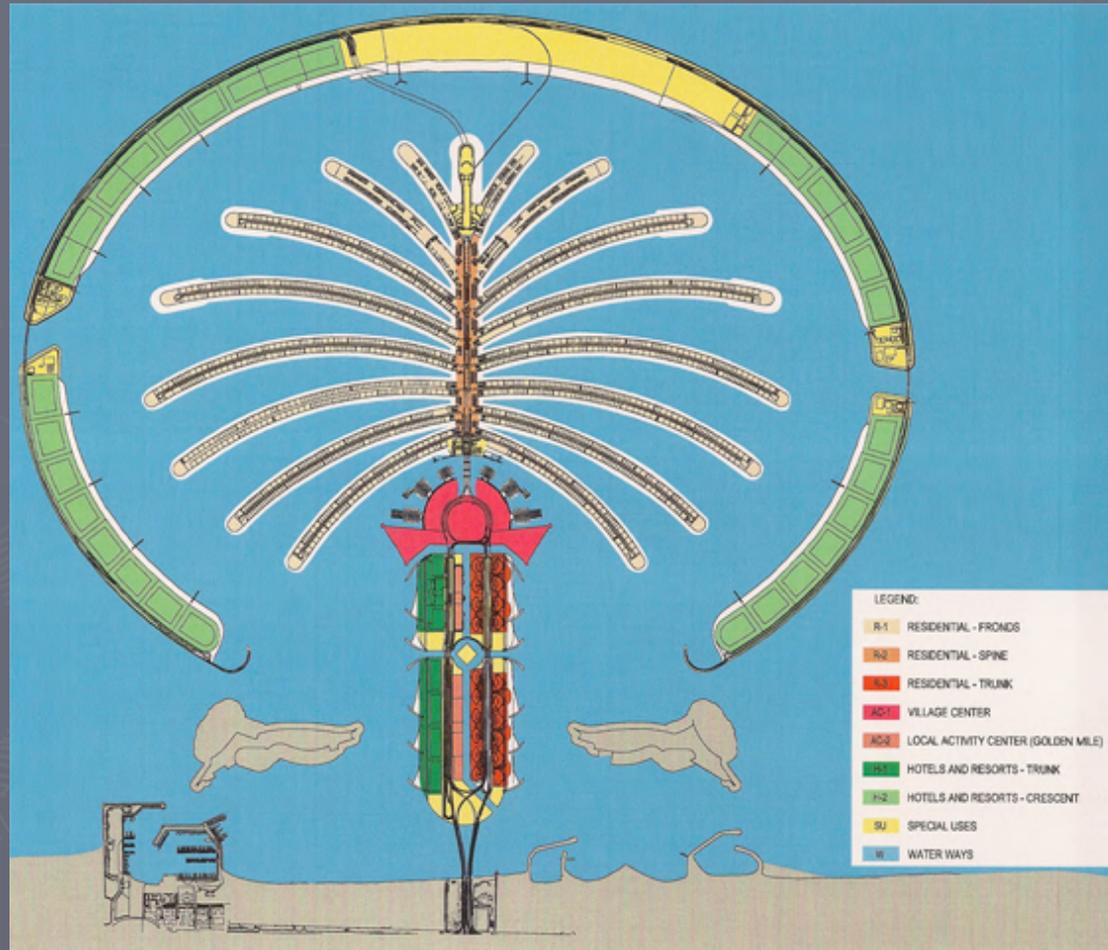
Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Pianificazione a Dubai



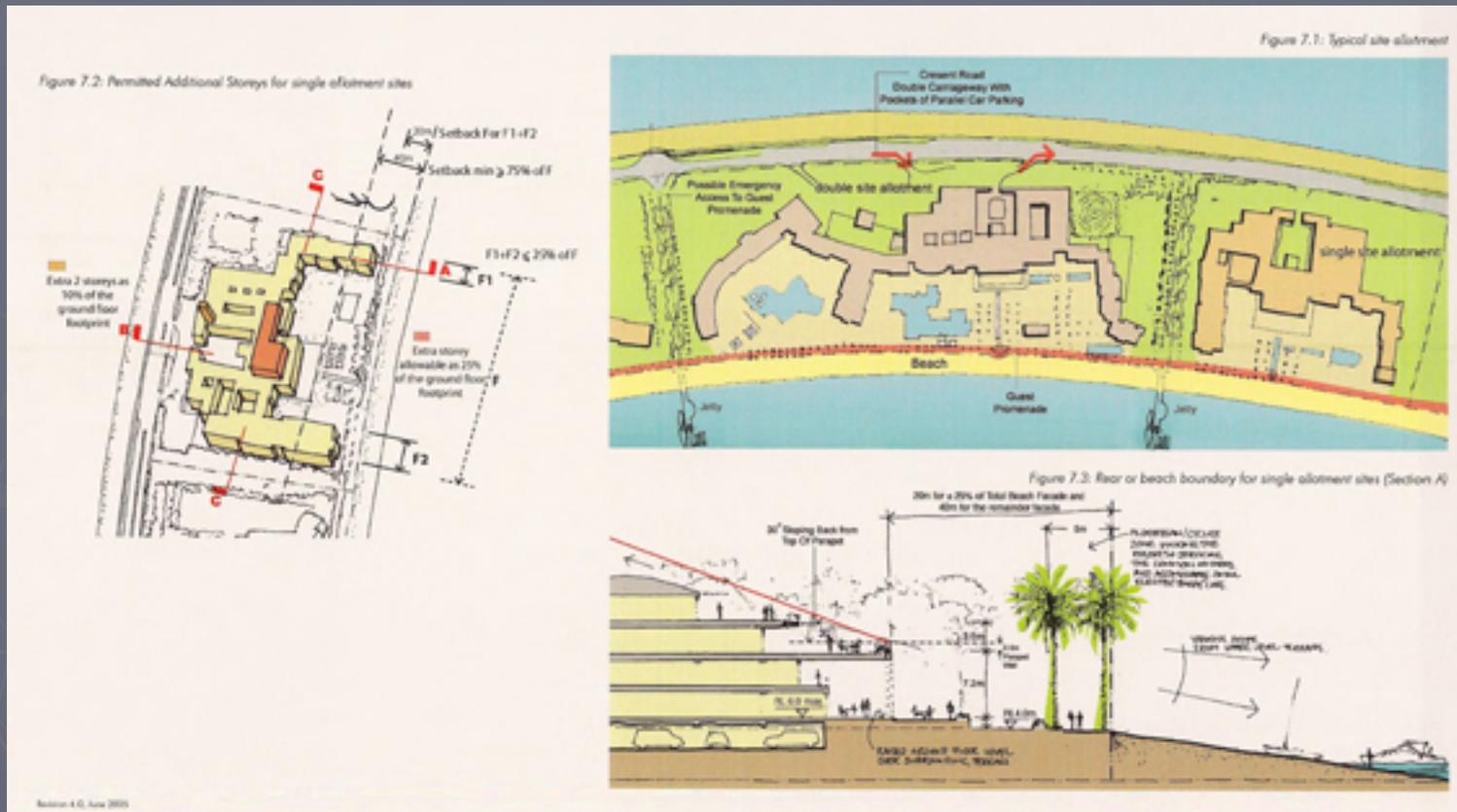
Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Palm Jumeirah



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Dettaglio Palm Jumeirah



Palm Jebel Ali



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Palm Jebel Ali



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Palm Jebel Ali



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Palm Jebel Ali



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Palm Jebel Ali



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Saadiyat Island



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Yas Island



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Yas Island



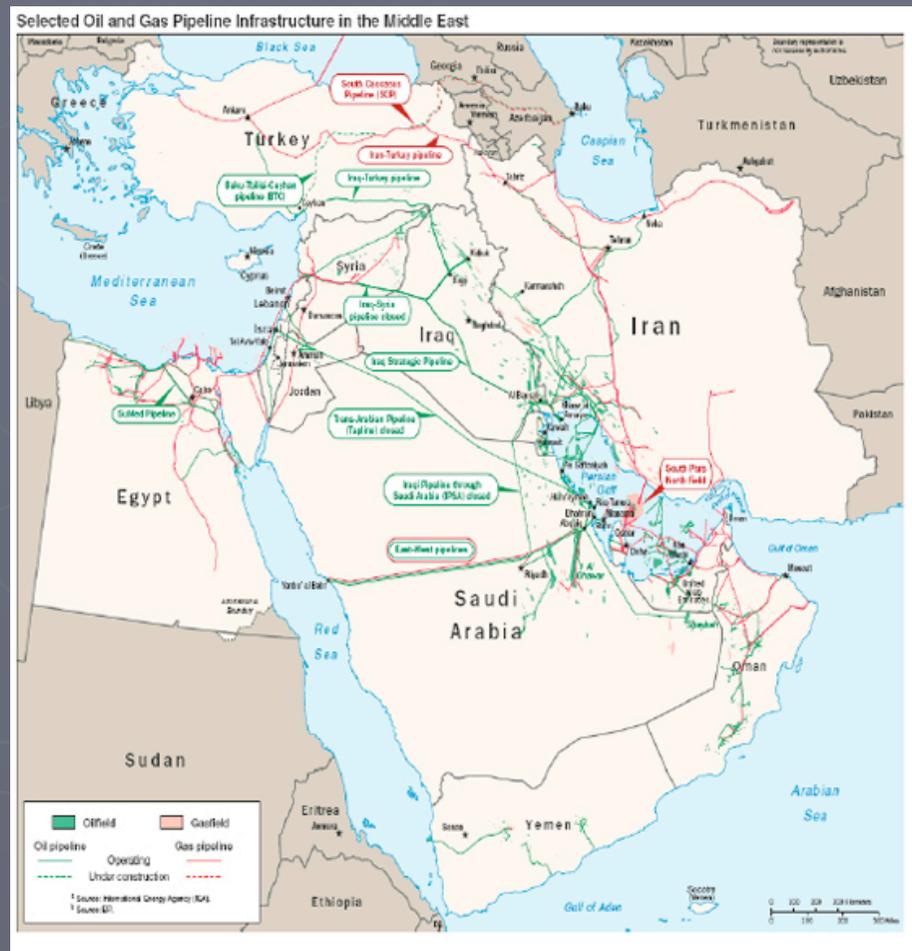
Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Yas Island



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Pipelines in Medioriente e Golfo



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Emirati Arabi Uniti



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Classificazione imprese di costruzione – Abu Dhabi

Classification of Contractors Terms (2/1)

Category	Financial terms	Terms of quality and safety	Technical conditions	Experience terms	Contracting estimated value
Private	30.000.000	ISO9001 ISO14001 OHSAS18001	1- engineering system specialist, full-time and recorded in the engineers register with at least: * senior engineer with experience not less than 15 years * engineer with experience not less than 12 years * two engineers with experience not less than 10 years 2- full-time accounting system includes: * financial manager with experience not less than 10 years * accountant with experience not less than 7 years	Total projects completed not less than AED 480 million, of which AED 360 million at least executed as main contractor, provided the value of a project shall not be less than AED 120 million for each field to be classified.	More than AED 100.000.000

Category	Financial terms	Terms of quality and safety	Technical conditions	Experience terms	Contracting estimated value
Initial	15.000.000	ISO9001 ISO14001 OHSAS18001	1- engineering system specialist, full-time and recorded in the engineers register with at least: * engineer with experience not less than 12 years * two engineers with experience not less than 10 years 2- full-time accounting system includes: * financial manager with experience not less than 7 years * accountant with experience not less than 5 years	Total projects completed not less than AED 240 million, of which AED 180 million at least executed as main contractor, provided the value of a project shall not be less than AED 60 million for each field to be classified.	More than AED 60.000.000 and up to AED 180.000.000

Category	Financial terms	Terms of quality and safety	Technical conditions	Experience terms	Contracting estimated value
Second	7.000.000	ISO9001	1- engineering and technical system specialist, full-time and recorded in the engineers register with at least: * engineer with experience not less than 10 years * two engineers with experience not less than 5 years 2- full-time accounting system includes: * financial manager with experience not less than 5 years * accountant with experience not less than 3 years	Total projects completed not less than AED 120 million, of which AED 90 million at least executed as main contractor, provided the value of a project shall not be less than AED 30 million for each field to be classified.	More than AED 30.000.000 and up to AED 100.000.000

Classification of Contractors Terms (2/2)

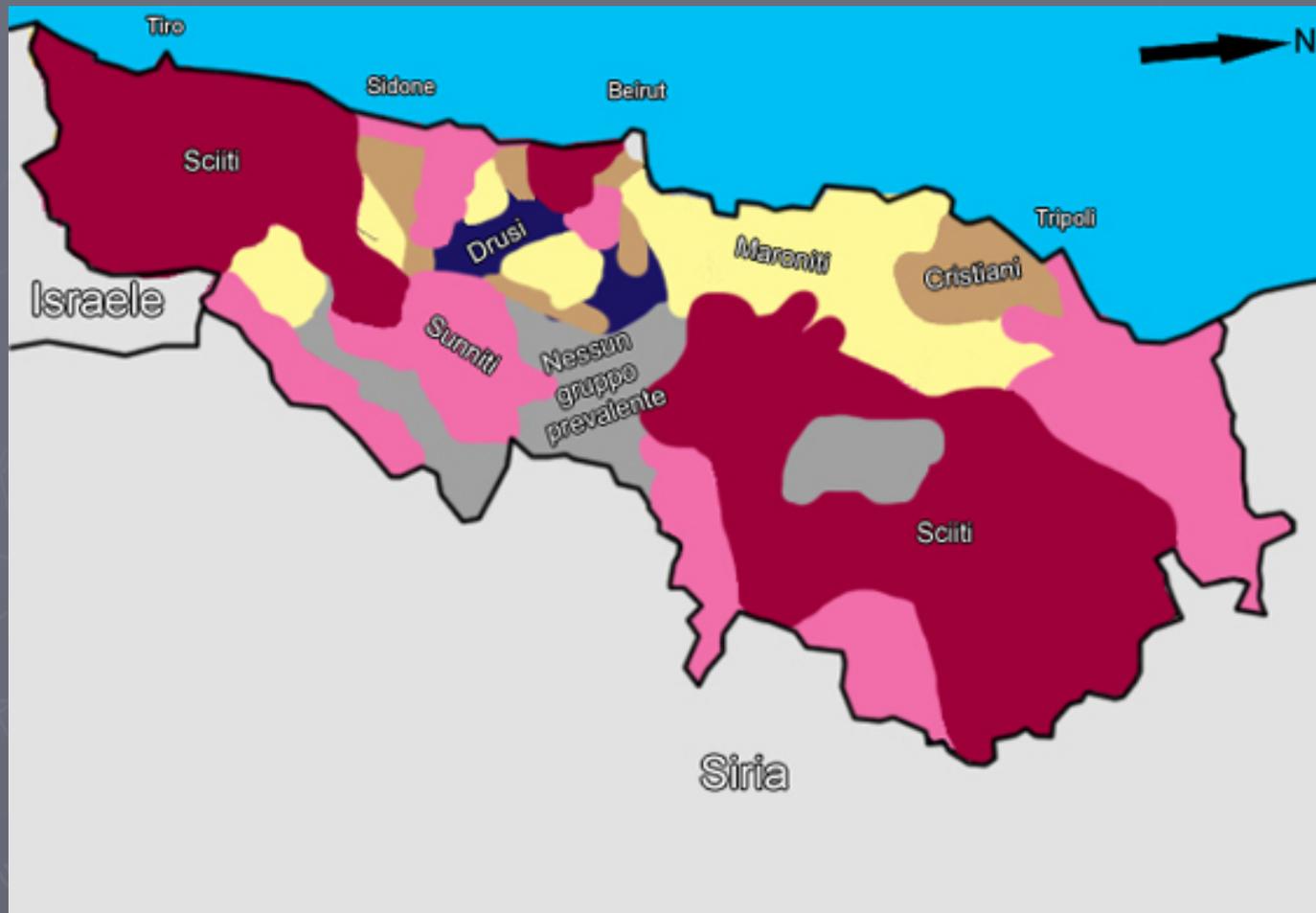
Category	Financial terms	Terms of quality and safety	Technical conditions	Experience terms	Contracting estimated value
Third	4.000.000	N/A	1- Engineering system specialist, full-time and recorded in the engineers register with at least: * an engineer with experience not less than 7 years 2- accountant with experience not less than 3 years	Total projects completed not less than AED 60 million, of which AED 45 million at least executed as main contractor, provided the value of a project shall not be less than AED 15 million for each field to be classified.	More than AED 100.000.000 and up to AED 60.000.000

Category	Financial terms	Terms of quality and safety	Technical conditions	Experience terms	Contracting estimated value
Fourth	1.500.000	N/A	1- Engineering system specialist, full-time and recorded in the engineers register with at least: * an engineer with experience not less than 5 years	Total projects completed not less than AED 28 million, of which AED 21 million at least executed as main contractor, provided the value of a project shall not be less than AED 7 million for each field to be classified.	More than AED 8.000.000 and up to AED 30.000.000

Category	Financial terms	Terms of quality and safety	Technical conditions	Experience terms	Contracting estimated value
Fifth	750.000	N/A	1- Engineering system specialist, full-time and recorded in the engineers register with at least: * an engineer with experience not less than 4 years	N/A	AED 10.000.000 and below

Category	Financial terms	Terms of quality and safety	Technical conditions	Experience terms	Contracting estimated value
Sixth	300.000	N/A	1- Engineering system specialist, full-time and recorded in the engineers register with at least: * an engineer with experience not less than 4 years	N/A	AED 7.000.000 and below

Religioni in Libano



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Isola del Cedro



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Isola del Cedro



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Çan – Centrale Elettrica



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Çan – Stoccaggio ceneri



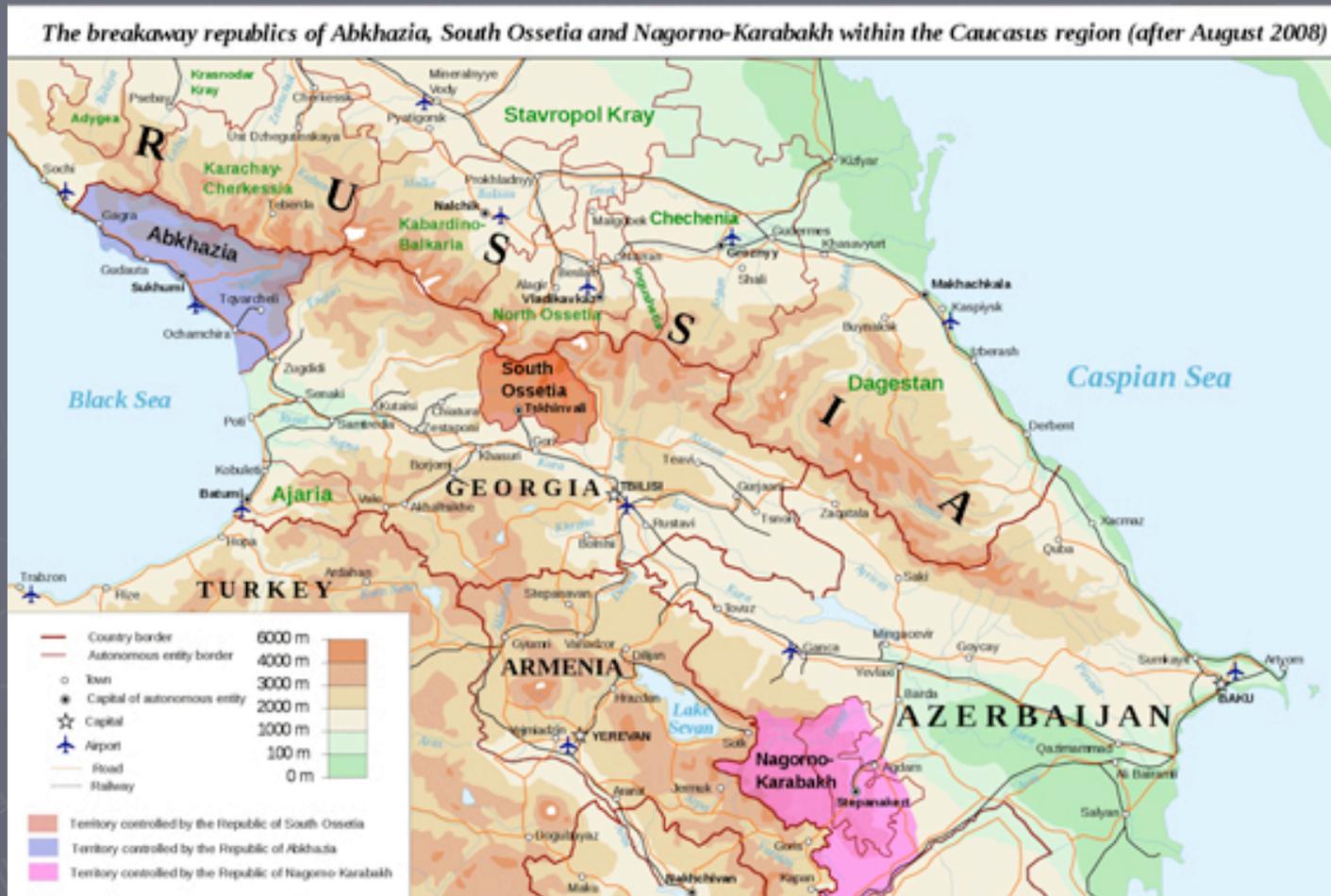
Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Çan – Stoccaggio ceneri



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Nagorno-Karabakh



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Pipelines in Turchia



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Pipeline in Turchia



Ipotesi assetto geopolitico



Italo Nesti - Urbanizzazione e Infrastrutture:
Esperienze tra Golfo Persico e Mediterraneo
Sud Orientale - 25 febbraio 2012

Grazie per l'attenzione
per informazioni e contatti

geonesti@tin.it

e

leomanzari@libero.it