



ExTender

Piani di Sviluppo delle Infrastrutture

BRASILE

*Analisi realizzata dall'Ambasciata d'Italia
in collaborazione con Ufficio ICE
e Camera di Commercio italiana all'estero*

Luglio 2005

BRASILE

AMBASCIATA D'ITALIA - BRASILIA

ANALISI DEI PIANI DI SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE

Priorità settoriali di intervento Opportunità per le imprese italiane

Indice

1. Tendenze

Il settore delle infrastrutture è di primaria importanza per il Brasile, il Governo Lula nel Programma Pluriennale 2004-2007 ha definito le strategie e i programmi del governo per la crescita del paese (www.planobrasil.gov.br); tuttavia questi ambiziosi obiettivi si sono rivelati di difficile realizzazione per la cronica difficoltà del bilancio statale.

Per far fronte alla crescente necessità di interventi e reperire fondi aggiuntivi, il Governo, dopo un lungo iter parlamentare, ha approvato, nel dicembre 2004, la Legge sulle PPP (Partecipazioni Pubblico Privato) al fine di convogliare investimenti pubblici e privati nel settore infrastrutturale.

La legge prevede la possibilità di una partecipazione del settore privato nella realizzazione delle infrastrutture e la possibilità di ottenere la concessione di servizi per alcune delle opere realizzate. Informazioni più puntuali sulla legge e il suo funzionamento (i regolamenti di esecuzioni sono in fase di approvazione) possono essere trovati sul sito www.planejamento.gov.br cliccando alla voce PPP.

L'economia brasiliana, in specie la componente dedicata all'export, ha ritmi di crescita sostenuti che necessitano di infrastrutture moderne e più adeguate, le carenze in questo settore rischiano di rappresentare il collo di bottiglia che ne limita la crescita. Il Governo federale sta pertanto valutando adeguati interventi volti alla modernizzazione ed ampliamento delle infrastrutture con particolare attenzione al settore ferroviario e stradale. A tal riguardo, il BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), sembrerebbe disponibile ad avallare investimenti destinati a questi settori, anche per la realizzazione di motrici, vagoni e la gestione di servizi di manutenzione ferroviaria.

I parametri fondamentali della Legge sulla PPP sono:

- Il Governo federale e le amministrazioni statali e municipali possono impegnare fondi per progetti approvati in base alla legge entro un limite massimo dell'1% delle entrate fiscali (per l'anno in corso si tratterebbe di 3,5 miliardi di Reais, oltre un miliardo di Euro);
- I contratti potranno avere una durata massima di 35 anni;
- La partnership potrà realizzarsi solo se l'opera da realizzare preveda una prestazione di servizi (ad esempio la costruzione di un'autostrada a pedaggio);
- La partecipazione privata deve raggiungere almeno il 30% del totale, la partecipazione pubblica prevista nella misura massima del 70% può arrivare all'80% qualora vi sia una partecipazione dei fondi di pensione pubblici.

BRASILE

Il comitato gestore delle PPP, formato dai rappresentanti del Ministero delle Finanze, Programmazione Economica e Casa Civil (organo che emana dalla Presidenza della Repubblica), è stato individuato quale organo responsabile per il coordinamento sia contrattuale che finanziario dei progetti oggetto delle suddette operazioni di partenariato, le cui decisioni verranno adottate all'unanimità.

E' stato altresì istituito un fondo di garanzia statale dell'importo di 4 miliardi di Reais, circa 1 miliardo e 230 mila Euro (con un tetto massimo di 6 miliardi di Reais), per far fronte ad eventuali casi di inadempienza dell'organo pubblico contrattante. Il Banco Central do Brasil, dopo una disputa politica, è stato scelto come il candidato naturale a ricoprire tale ruolo anche se varie associazioni imprenditoriali hanno premuto affinché tale mandato fosse affidato al BNDES (Banco Interamericano de Desenvolvimento Econômico e Social), ritenuto organo meno soggetto ad interferenze esterne e giochi di potere.

Secondo le valutazioni governative, più di 40 miliardi di Reais (circa 13 miliardi di Euro) saranno necessari, su base annua, per far fronte alle esigenze di rinnovamento infrastrutturale del paese mentre secondo le valutazioni del settore privato, sarebbero invece necessari 60 miliardi di Reais.

Anche gli Stati che compongono la Federazione stanno provvedendo a dotarsi di legislazioni simili a quelle federali, tuttavia il quadro delle garanzie offerte, in questo caso non e' ancora stato ben definito. Mancano ad esempio, fondi di garanzia che tutelino l'investimento privato. Siamo tuttavia in una prima fase di definizione ed è probabile che si verificheranno nei prossimi mesi ulteriori aggiustamenti.

Evidentemente, prescindendo dalla legge sulle PPP, il Governo intende comunque destinare significative risorse per le infrastrutture. Il totale allocato per il 2005 è prossimo ai 16 miliardi di Reais (circa 5,5 miliardi di Euro), stanziamento superiore del 40% rispetto a quello previsto dalla precedente legge finanziaria. Tale manovra denota la volontà dell'esecutivo brasiliano di dare un impulso ai propri piani di modernizzazione ed adeguamento infrastrutturali già enunciati nel summenzionato piano di programmazione economica 2004-2007 "Plano Brasil". Tutto ciò per evitare il rischio di una impasse logistica che potrebbe pregiudicare il positivo andamento dell'economia brasiliana, oggi trainata dalle esportazioni dei propri prodotti di base (soia, grano, zucchero, caffè, mais, prodotti carnei), che fanno fronte ad una forte domanda sul mercato internazionale, ma anche dagli ingenti quantitativi di materiali ferrosi, acciaio, autoveicoli, calzature, ecc..., veicolati verso i principali blocchi economici.

Il "Plano Brasil" viene annualmente rinnovato sulla base delle opere realizzate e su quelle che mantengono una priorità che si è potuto ottenere in via informale e che è possibile consultare all'indirizzo <http://www.planobrasil.gov.br>, cliccando su "Revisão do PPA".

La normativa generale che regola l'assegnazione di gare pubbliche e':

- Legge 866/93 che regola la concessione di contratti e le gare del settore pubblico;
- Legge 8987/95 che regola la concessione dei servizi pubblici;
- Legge 11079/04 che istituisce la Partecipazione Pubblico Privato (PPP).

La legge 866 e la 8987 sono in fase di revisione con l'obiettivo di rendere più celere, rapido ed efficiente il processo decisionale che porta all'assegnazione delle gare. La legge PPP per esempio, già da ora prevede la **possibilità** che in fase di gara, sia data priorità alla

BRASILE

proposta economica più conveniente dell'azienda partecipante e solo in una seconda fase se ne verifichi, sotto il profilo formale, l'abilitazione tecnica, riducendo fortemente i tempi per la realizzazione della gara e quindi dell'opera.

Gare d'Appalto:

La normativa generale prevede che il Ministero competente proponga la realizzazione di un'opera e richieda al Ministero della Programmazione Economica l'allocazione sul bilancio statale delle risorse necessarie, se tale richiesta è approvata il Ministero proponente provvederà alla stesura del Bando di Gara e alla susseguente scelta dell'impresa vincitrice.

Nel caso della legge PPP, il Ministero competente propone un'opera, il Comitato gestore delle PPP formato dalla Programmazione Economica, Finanze e dalla Casa Civil (organo che emana dalla Presidenza della Repubblica) si riuniscono e decidono sull'esecuzione o meno dell'opera; in caso di decisione positiva spetterà al Ministero proponente la preparazione della gara e la gestione della stessa.

2. Priorità settoriali

2.1. *Trasporti*

In Brasile, il settore dei trasporti è stato per molto tempo condizionato da un eccessivo dominio del trasporto stradale, sia merci che passeggeri, dovuto alla mancanza di un programma integrato di sviluppo multimodale. Per questa ragione, il Governo federale ha recentemente convogliato i propri sforzi nell'integrazione sia fisica che operativa dei vari modalità di trasporto nazionali, nel tentativo di ottimizzare la logistica, ridurre i costi ed incentivare l'utilizzo dei vari sistemi di trasporto in funzione delle tipologie di prodotto da trasportare.

Chiaramente è stata data anche ampia importanza all'interconnessione viaria con i paesi vicini, con l'obiettivo di rafforzare ulteriormente i legami socio-economici rappresentati dell'area regionale del MERCOSUL; dal punto di vista politico, si è altresì assistito all'apertura del dialogo con i settori implicati nella produzione ed utilizzo delle diverse modalità di trasporto, con l'obiettivo di redigere un quadro diagnostico di modernizzazione delle necessità infrastrutturali ed azioni prioritarie, oggi contenute nel Plano Pluri Anual 2004-2007.

2.1.1. Strade

Il Brasile dispone di una rete viaria di 1.724.929 km di cui 164.988 asfaltati. L'estensione della rete stradale brasiliana è responsabile per il 61,20% del totale del trasporto merci e necessità di urgenti ed estesi interventi volti al suo rinnovamento strutturale. L'erosione dovuta agli agenti atmosferici e l'alto tasso di utilizzo del modale, sovente con trasporto di pesi superiori a quelli per i quali le strade sono state costruite, comportano il rapido e costante degrado della rete. Tra i progetti prioritari che potrebbero presentare caratteristiche di maggior fattibilità, il Governo federale punta molto sul perfezionamento e razionalizzazione dei collegamenti stradali tra i maggiori poli industriali e le principali vie di comunicazione; sugli interventi volti a facilitare la circolazione del traffico pesante in coincidenza degli ingressi delle zone

BRASILE

portuali; sulla concessione del sistema viario stradale al settore privato con l'obiettivo di rafforzare il servizio di camionaggio.

- ✓ L'Impregilo gestisce attualmente in regime di concessione, tramite la Holding Primary Ecovias S.A., (entità partecipata al 65% dal gruppo CR Aldemair e al 35% dall'Impregilo IINV), il controllo dei seguenti tratti stradali: Ecovia Caminho do Mar nello stato di Santa Catarina, Ecovias dos Imigrantes nello stato di San Paolo, Ecosul nello stato del Rio Grande do Sul. L'Impregilo, tramite il consorzio Mercovia S.A. formato da aziende argentine e brasiliane, ha altresì completato nel 1998 la realizzazione del ponte tra la città brasiliana di São Borja e quella di Santo Tomé in Argentina, creando una nuova via di comunicazione tra i due paesi confinanti. Il progetto, costato 52 milioni di Euro, ha rappresentato un ulteriore passo in avanti nell'integrazione regionale dell'area MERCOSUL.

- ✓ La Rivoli, dopo essersi aggiudicata una gara per l'installazione di 80 ponti prefabbricati nello Stato del Mato Grosso (Centro-ovest) per un valore di 65 milioni di US\$, ha recentemente vinto un nuovo appalto per la costruzione di 150 ponti e viadotti nello stato di Tocantins (Centro-ovest), per un valore pari a 340 milioni di US\$. È presente inoltre con stabilimenti per la produzione di prefabbricati in cemento e sviluppa progetti di fattibilità per l'edilizia carceraria. Nel 2004 si è aggiudicata un'ulteriore commessa per valore di circa 100 milioni di US\$ per la costruzione nello stato del Maranhão di ponti prefabbricati per la viabilità ordinaria.

I progetti nell'area stradale dei trasporti di maggior rilevanza (secondo lo schema PPP o inclusi nella programmazione PPA) sono contenuti nel sito www.planobrasil.gov.br e nell'allegato 1 (iniziative PPP).

Risorse aggiuntive disponibili su internet:

Ministério dos Transportes: <http://www.transportes.gov.br>

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres: <http://www.antt.gov.br>

DNIT – Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes:
<http://www.dnit.gov.br>

CNT – Confederação Nacional do Transporte: <http://www.cnt.org.br>

ABCR – Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias:
<http://www.abcr.org.br>

2.1.2. Aeroporti

Il paese dispone di 66 aeroporti, di cui 32 dotati di appositi terminali logistici per il trasporto merci, operati dalla azienda di stato INFRAERO (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuaria) vincolata al Ministero della Difesa. Nel 2004 sono stati trasportati annualmente circa 83 milioni di passeggeri e più di 1,3 miliardi di Kg. di merci. Il traffico commerciale brasiliano effettuato per via aerea rappresenta solo lo 0,40% del totale ed è principalmente utilizzato (95% del totale) per veicolare prodotti ad alto valore aggiunto o facilmente deteriorabili.

BRASILE

Nel 2002 il Governo brasiliano ha varato un piano decennale teso a ottimizzare le proprie strutture aeroportuali intervenendo soprattutto in prossimità delle più importanti aree industriali e turistiche. A tal riguardo, si segnalano, oltre all'integrazione logistica degli aeroporti commerciali ubicati nella zona di San Paolo (Cubica, Viracopos e São José dos Campos), già impiegati per l'esportazione di prodotti aerospaziali, i progetti per la realizzazione presso gli aeroporti di Riberãiro Preto, São José do Rio Preto, Bauru, Presidente Prudente e Sorocaba, sempre nello Stato di San Paolo, di strutture volte a soddisfare soprattutto le esigenze del settore minerario nonché piattaforme industriali destinate alla produzione di beni in regime di riesportazione.

I maggiori investimenti dovrebbero essere altresì destinati allo sviluppo degli aeroporti internazionali di Guarulhos - San Paolo (costruzione nuovo terminal, previsione di spesa 549 milioni di US\$), Santos-Dumont (Rio de Janeiro), Recife (Pernambuco), Maceió (Alagoas) e Brasilia. Nel corso del 2005 dovrebbe essere altresì realizzata la licitazione internazionale per la costruzione del nuovo aeroporto di Florianopolis, sito nello stato di Santa Catarina nonché le conversioni in aeroporti internazionali degli attuali aeroporti ubicati negli stati di Piauí e Rio Grande do Sul.

Alcuni dei progetti attualmente in essere vengono realizzati dall'INFRAERO sia congiuntamente con i Governi statali, sia in collaborazione con consorzi privati. Maggiori informazioni sullo stato di avanzamento dei progetti e prossime licitazioni internazionali possono essere ottenute consultando direttamente il sito dell'INFRAERO all'indirizzo <http://www.infraero.gov.br> cliccando su "Obras e Projetos" oppure "Licitações".

Risorse addizionali disponibili su internet:

DAC – Departamento de Aviação Civil Brasileira: <http://www.dac.gov.br>

Ministério da Defesa: <http://www.defesa.gov.br>

CTA – Centro Técnico Aerospacial: <http://www.cta.br>

AIAB – Associação das Industrias Aeroespaciais do Brasil: <http://www.aiab.com.br>

ABIMDE – Associação Brasileira das Industrias de Material de Defesa:
<http://www.abimde.com.br>

2.1.3. Porti e infrastrutture marittime

In Brasile la percentuale relativa al trasporto marittimo e interno, pari al 13,60% del totale, è effettuata tramite 30 porti marittimi e 10 porti interni, principalmente gestiti da privati a seguito della politica di privatizzazione avviata nella prima decade degli anni novanta. Nonostante il Governo federale si sia impegnato in un grosso sforzo economico per rinnovare le proprie infrastrutture portuali, molto resta da fare affinché le capacità infrastrutturali siano realmente commisurate alle necessità attuali. A tal riguardo, una task-force ministeriale (Agenda Portos) è stata creata in seno alla Presidenza della Repubblica con l'obiettivo di monitorare e proporre soluzioni per ovviare alle problematiche di funzionamento dei principali porti brasiliani che si fanno carico del 93% del totale del commercio internazionale del Paese; tra gli impianti più significativi segnaliamo quelli di Rio Grande, RS; Paranagua', PR; Vitoria, ES; Rio de Janeiro, RJ; Santos, SP; Itajai, SC; Sepetiba, RJ; Salvador, BA; Itaqui', MA; Itajai', SC.

BRASILE

In un'analisi effettuata dall'Agenda Portos, sono stati pertanto individuati urgenti lavori volti alla realizzazione di stazionamenti per autoveicoli pesanti; aree di stoccaggio container; moli e strutture doganali; allargamento e duplicazione delle vie d'accesso portuali; sistemi di pesatura; gru portuali; dragaggio canali di accesso. Conscio dell'importanza annessa ai lavori di ristrutturazione, il Governo federale ha altresì varato una serie di misure fiscali volte ad agevolare l'importazione in esenzione di equipaggiamenti e materiale destinati al rinnovamento del settore portuario ed ha inoltre adeguato, nel 2004, il sistema portuario brasiliano sulla base delle norme internazionali di sicurezza già adottate nei principali porti internazionali (ISPS Code).

Altri aspetti molto importanti risiedono altresì nella rafforzamento del sistema idroviario interno, con particolare riguardo al potenziale idrico della regione Amazzonica, nonché nella valorizzazione del servizio di cabotaggio il cui utilizzo in Brasile è, attualmente, molto limitato. Il Governo federale si sta inoltre impegnando in una maggiore implementazione dei sistemi informatici che gestiscono la coordinazione tecnico-amministrativa del traffico mercantile, con lo scopo di agevolare l'integrazione tra amministrazioni, compagnie di trasporto e broker marittimi al fine di ridurre ulteriormente tempi di attesa e costi di esercizio.

Risorse aggiuntive disponibili su internet:

Ministério dos Transportes: <http://www.transportes.gov.br>

ANTQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviarios: <http://www.antaq.gov.br>

DNIT – Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes:

<http://www.dnit.gov.br>

ABRATEC – Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público:
<http://www.abratec-terminais.com.br>

2.1.4. Ferrovie

Secondo quanto emerge dai dati ufficiali, l'estensione della rete ferroviaria brasiliana, gestita interamente dal settore privato a seguito della privatizzazione della RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.) avvenuta nella seconda metà degli anni novanta, sarebbe pari a 28.762 Km principalmente dedicati al trasporto merci. In Brasile, solo una moderata percentuale di cargo (20,70% tra cui prodotti metallurgici, cereali, cemento, fertilizzanti, derivati del petrolio) viene trasportata per via ferrata a causa della limitata estensione della rete e delle sue carenze strutturali.

Con l'istituzione dell'Agenda Ferrovias, il Governo federale conta molto al recupero e miglioramento della rete ferroviaria e del materiale rotabile per incentivare e stimolare l'uso del nolo ferroviario soprattutto per veicolare il trasporto delle proprie *commodities*, intervenendo in particolare nell'agevolazione dell'accesso dei convogli in prossimità dei porti dove più si verificano congestionamenti e conseguenti rallentamenti di traffico, con forti incrementi a carico dei costi di esercizio.

Oltre all'integrazione con gli altri modali di trasporto, altre priorità sono costituite altresì dai lavori di raddoppio delle linee ferrate; dalla standardizzazione dello scartamento ferroviario, per ovviare al basso tasso di velocità di trasferimento merci (37 km/h contro gli 80 km/h dei paesi maggiormente industrializzati); dalla fornitura di

BRASILE

macchinari (locomotive, vagoni, ricambistica) e servizi di logistica ferroviaria (sistemi di segnalazione, comunicazione, manutenzione).

In Brasile, le concessionarie ferroviarie private stanno focalizzando la propria attenzione nello sviluppo dei corridoi destinati all'esportazione, in particolare in ambito MERCOSUL, ma anche nell'integrazione del sistema ferroviario nazionale. A tal riguardo, il volume degli investimenti nell'industria ferroviaria sarebbe destinato ad aumentare sensibilmente, in ragione degli 11 miliardi di Reais (circa 3,7 miliardi di Euro) che le aziende ferroviarie private sarebbero intenzionate a destinare nello sviluppo del settore nell'arco dei prossimi 4-5 anni.

L'azienda brasiliana maggiormente implicata nel processo di rinnovamento strutturale ferroviario sarebbe la Companhia Vale do Rio Doce - CVRD, azienda mineraria più importante del Brasile e tra le maggiori al mondo, proprietaria di una delle linee ferrate commerciali più rilevanti (EFVM - Estrada de Ferro Vitória à Minas). Oltre ai lavori di ristrutturazione e manutenzione della suddetta linea, l'azienda sarebbe inoltre in procinto di acquistare nuove materiale rotabile dall'estero.

I progetti di maggior interesse sono elencati nell'allegato 1.

Risorse addizionali disponibili su internet:

Ministério dos Transportes: <http://www.transportes.gov.br>

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres: <http://www.antt.gov.br>

DNIT – Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes:

<http://www.dnit.gov.br>

ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários:

<http://www.antf.org.br>

2.1.5. Settore navale

L'industria della costruzione navale brasiliana è incentrata soprattutto nei cantieri navali ubicati negli stati di Rio de Janeiro, Santa Catarina, Pará, Amazonia, San Paolo, Rio Grande do Sul e Ceará, mentre la flotta mercantile è rappresentata, da un buon 66%, dalle imbarcazioni possedute dall'azienda di stato petrolifera Petrobras. Oltre alle navi petroliere, l'azienda brasiliana è all'avanguardia mondiale per quanto riguarda il sistema di estrazione del greggio denominato FPSO (Floating Production Storage and Offloading), che viene effettuato con navi espressamente costruite o riconvertite su specifiche della stessa Petrobras.

Anche il rafforzamento del settore navale brasiliano rientra tra le priorità del Governo federale se si considera che, nel quadro del traffico import-export, solo il 3% del cargo viene affidato a compagnie di trasporto brasiliane, mentre il restante 85% è gestito da compagnie d'oltremare; tale situazione è in netto contrasto con quanto avveniva alla fine degli anni 70, quando la percentuale gestita dalle aziende brasiliane era, invece, nettamente superiore (22%). A tal riguardo, il Governo intenderebbe pertanto investire nella costruzione di 92 imbarcazioni mercantili e nella ristrutturazione di 3 cantieri navali destinando risorse al Fondo della Marina Mercantile, nel tentativo di ridare slancio al trasporto commerciale effettuato da compagnie di navigazione brasiliane.

BRASILE

Anche il rafforzamento del cabotaggio, scarsamente utilizzato in Brasile, rientrerebbe nelle suddette priorità in ragione della crescente importanza economica dell'area regionale del MERCOSUL. Anche in questo caso, dovrebbero essere create le condizioni per incentivare lo sviluppo del trasporto commerciale a beneficio delle aziende brasiliane, anch'esso dominato dalle compagnie straniere; ciò dovrebbe altresì comportare un sensibile risparmio nella voce dei costi se comparati alla ben più dispendiosa gestione della rete stradale (manutenzione, costo combustibili, ecc...).

- ✓ Per ciò che concerne le aziende italiane, la Rodriquez Cantieri Navali Spa di Messina, avvalendosi di un finanziamento di 57 milioni di US\$ disposti dal BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Economico e Social) e dall'FMM (Fundo da Marinha Mercante), sta attualmente realizzando negli stabilimenti brasiliani di Niteroi (Rio de Janeiro), 10 catamarani destinati al trasporto passeggeri per lo stato di Rio de Janeiro.
- ✓ Il Gruppo Grimaldi, tra le più grandi compagnie di trasporto marittimo al mondo, è presente in Brasile con una fitta rete di agenzie ubicate soprattutto a San Paolo, Santos, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre e nei porti di Santos, Rio de Janeiro, Vitoria e Itajai. Il gruppo ha recentemente inaugurato, ad ottobre del 2003, la nuova supernave "Gran San Paolo" costata 62 milioni di US\$, aggiuntasi alla flotta di 6 navi che attualmente prestano servizio in America Latina. Fra i clienti più importanti ultimamente presi in carico dalla Grimaldi segnaliamo la Volkswagen do Brasil, per il trasporto di automobili in Russia, e la Volvo do Brasil per il trasporto di telai autobus in Turchia.

Risorse aggiuntive disponibili su internet:

Ministério dos Transportes – Departamento da Marinha Mercante:

<http://www.transportes.gov.br>

ANTQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviarios: <http://www.antaq.gov.br>

Transpetro – Empresa de Transporte do Sistema Petrobrás:

<http://www.transpetro.com.br>

SEINPE – Secretaria de Estado, de Energia, da Industria Naval e do Petróleo do Estado do Rio de Janeiro: <http://www.seinpe.rj.gov.br>

2.1.6. Settore aereo

Secondo le fonti ufficiali brasiliane (DAC – Departamento d'Aviação Civil Brasileira) il Brasile possiede oggi la terza flotta mondiale di aeromobili commerciali (17.000 unità inclusi elicotteri, mezzi civili e militari) dopo gli Stati Uniti e il Messico. Per quanto attiene la produzione aerea, l'EMBRAER (Empresa Brasileira de Aeronautica S.A.) sita a San José dos Campos nello stato di San Paolo, oltre ad essere attiva nel settore militare ed aerospaziale, è leader nel comparto della produzione di aerei commerciali a medio raggio assieme alla canadese Bombardier.

Nel prossimo piano d'azione ventennale, l'azienda brasiliana prevede una forte crescita della domanda di aeromobili commerciali ed aziendali soprattutto in considerazione del consistente bacino d'utenza sudamericano, con il mercato brasiliano a rappresentare il 40% di tale crescita. Secondo i dati ufficiali, il valore totale

BRASILE

delle commesse dell'EMBRAER (commerciale, aziendale e militare) ammonterebbe oggi a circa 11 miliardi di US\$, con gli Stati Uniti a rappresentare il 65% del globale.

Potenzialmente interessante per le aziende italiane in questo settore potrebbero essere le possibilità legate alla fornitura di parti per l'industria aeronautica, motori, sistemi di controllo e navigazione aeronautica, ciò anche in virtù dei buoni rapporti di collaborazione tra i due paesi in campo militare (vedi collaborazione Alenia/Embraer per la produzione congiunta dell'AMX).

Risorse aggiuntive disponibili su internet:

DAC – Departamento de Aviação Civil Brasileira: <http://www.dac.gov.br>

Ministério da Defesa: <http://www.defesa.gov.br>

CTA – Centro Técnico Aeroespacial: <http://www.cta.br>

EMBRAER: <http://www.embraer.com.br>

AIAB – Associação das Industrias Aeroespaciais do Brasil: <http://www.aiab.com.br>

ABIMDE – Associação Brasileira das Industrias de Material de Defesa:
<http://www.abimde.com.br>

2.1.7. Settore urbano

Nel settore del trasporto urbano, in Brasile gli investimenti sono stati storicamente realizzati da privati e solo a partire dal 1998, il Governo federale ha concentrato i suoi sforzi finanziari nello sviluppo dei sistemi metro-ferroviari dei grandi centri urbani. Nel 2004, lo stesso Governo ha lanciato una serie di programmi sociali volti a facilitare la mobilità urbana implementando delle leggi tese alla regolamentazione del settore del trasporto urbano nelle aree metropolitane, attendendosi a quanto enunciato nel programma Brasil Acessível (Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana).

In totale, sono stati allocati circa 11 milioni di Euro nello sviluppo di un centinaio di progetti di infrastruttura urbana destinati in particolare ad agevolare il transito urbano in 13 stati federali; tuttavia tra le priorità degli investimenti infrastrutturali non vi sarebbe la questione dei trasporti urbani, nonostante fossero stati recentemente formulati alcuni progetti volti a migliorare la mobilità urbana ed il rinnovamento della flotta dei mezzi di trasporto pubblico.

Risorse aggiuntive disponibili su internet:

Brasil Acessível - Ministerio das Cidades: <http://www.cidades.gov.br>

Ministério dos Transportes: <http://www.transportes.gov.br>

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres: <http://www.antt.gov.br>

DNIT – Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes:
<http://www.dnit.gov.br>

ANTP – Associação Nacional de Transporte Público: <http://www.antp.org.br>

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito: <http://www.denatran.gov.br>

BRASILE

2.1.8. Servizi settore trasporto

La questione del mercato dei servizi in Brasile è oggi condizionata dall'attuale situazione d'impasse che caratterizza le negoziazioni tra i due blocchi economici UE e MERCOSUL, nell'ambito delle quali la Commissione Europea ha più volte richiesto alla controparte brasiliana una maggiore apertura del mercato dei servizi in favore delle aziende europee. Si presume che tale situazione possa sbloccarsi solo in sede OMC, quando il Governo brasiliano tenterà di trovare un accordo con la parte europea in occasione della prossima Conferenza Ministeriale dell'OMC che si terrà ad Hong Kong a fine anno.

Nonostante esista la volontà da parte del Governo federale di voler mettere in atto una parziale liberalizzazione del settore, permangono tuttavia forti difficoltà incentrate soprattutto nel settore dei trasporti in generale (aereo, stradale, marittimo, fluviale, cabotaggio).

2.2. Altre infrastrutture

2.2.1. Campo energetico

L'industria petrolifera brasiliana rappresenta uno dei settori industriali più importanti dal punto di vista commerciale; a seguito della fine del monopolio della Petrobras, verificatosi nel 1998, le compagnie petrolifere straniere (tra cui l'Agip) hanno avuto la possibilità di entrare nel mercato brasiliano della prospezione petrolifera stringendo accordi di collaborazione con la Petrobras stessa; l'azienda brasiliana, che gestisce oggi più di 50 piattaforme petrolifere onshore e offshore, continua ad essere il punto di riferimento delle compagnie straniere che desiderano esercitare nell'industria petrolifera brasiliana, che sono gioco forza vincolate ad essa per ovviare alle fortissime azioni protezionistiche messe in atto dalle *lobbies* brasiliane.

Tra gli obiettivi a breve termine della Petrobras vi è la volontà d'incrementare la produzione nazionale in modo da raggiungere la propria autosufficienza energetica entro il 2007; per ovviare a ciò, l'azienda sta investendo circa 34 miliardi di US\$ (fino al 2007) per incrementare la capacità produttiva dagli attuali 1,44 milioni di barili annui agli stimati 2,2 milioni del 2007. Altro fattore molto importante nei piani di ammodernamento della Petrobras è rappresentato dalla necessità di aggiornare i propri impianti di raffinazione al fine di migliorare la qualità dei suoi prodotti (diesel e benzine) e di far fronte al già prospettato incremento della produzione petrolifera.

In Brasile, la domanda per il gas naturale è aumentata in modo esponenziale nel corso degli ultimi 5 anni, in ragione soprattutto dell'aumentata richiesta del fabbisogno di energia elettrica. A tal riguardo, la Petrobras, oltre ad aver localizzato un giacimento di 420 miliardi di metri cubi di gas naturale nel bacino di Santos, nello stato di San Paolo, sarebbe altresì in procinto di realizzare l'espansione della propria rete distributiva aggiungendo almeno 4000 Km di gasdotti al complesso attuale, intervenendo in particolare in quelle aree attualmente poco rifornite del Paese (suddest e nordest), destinando a tal riguardo risorse finanziarie per circa 3 miliardi di US\$.

BRASILE

E' importante inoltre segnalare che, nel tentativo di attrarre investimenti esteri nei succitati settori energetici, il Governo federale ha introdotto nel 1999 il programma d'esenzione fiscale Repetro, volto ad agevolare l'importazione di materiale destinato alla prospezione petrolifera e del gas naturale, provvedimento già confermato sino al 2020.

- ✓ La partecipazione delle aziende italiane è rappresentata in primo luogo dal Gruppo ENI, nonostante l'Agip do Brasil sia stata assorbita, nel 2004, dalla Petrobras; in tal modo, l'Agip ha potuto mantenere il controllo delle concessioni per le prospezioni petrolifere. La SNAM Progetti, invece, in joint-venture con la ABB e con la copertura di SACE (150 milioni US\$), si è assicurata la fornitura di lavori e servizi per il nuovo polo petrolchimico di Rio (Duque de Caxias) la cui realizzazione comporterà un investimento totale di oltre 1 miliardo di US\$ per la produzione di 550.000 tonnellate annue di polietilene.
- ✓ Con un investimento complessivo di 180 milioni di US\$, l'azienda fiorentina Nuova Pignone Spa si è recentemente aggiudicata una gara d'appalto per la costruzione di moduli di compressione e turbo generatori da destinare alle costruzioni delle piattaforme petrolifere P-51, P-52 e P-54 commissionate dalla Petrobras. Il cantiere ubicato nel porto di Rio de Janeiro nella località Intercan – Porto Novo Rio (Cajù), una volta completata la costruzione, occuperà una superficie totale pari a 55.000 metri quadrati e genererà impiego per oltre 800 persone.
- ✓ La Socotherm, società italiana tra i maggiori operatori mondiali nel rivestimento protettivo di tubazioni per l'estrazione ed il trasporto di petrolio e gas naturale, si è aggiudicata, per mezzo della controllata brasiliana Socoril do Brasil, i lavori di rivestimento relativi al progetto Gasene, gasdotto di 1.300 km della Petrobras, rientrante nel piano d'integrazione nazionale, per un valore di circa 50 milioni US\$. I lavori saranno eseguiti a partire dalla fine 2005 e per tutto il primo semestre 2006 nello stabilimento di Pindamonhangaba, nello stato di San Paolo, sito all'interno del tubificio Tenaris-Confab.

Per ciò che attiene la produzione di energia elettrica, il Brasile ha una capacità installata di 88,2 GW, di cui 66,8 sono di natura idroelettrica ed i restanti 18,1 d'origine termoelettrica (gas naturale, carbone e nucleare); il 40% degli impianti produttivi sono controllati dall'azienda di stato Eletrobras, che amministra altresì un ulteriore 35% della produzione nazionale tramite le sussidiarie Chesf, Eletrosul, Furnas, Eletronorte, Eletronuclear e CGTEE. Sostanziali investimenti nel segmento della produzione di energia elettrica sono previsti solo a partire dal 2006, in considerazione del fatto che i lavori di completamento delle attuali centrali elettriche fronteggiano attualmente difficoltà dovute dalla complessità della normativa ambientale.

Tra le altre priorità del settore, si segnala altresì la necessità di ampliamento delle linee di distribuzione elettrica con l'obiettivo di aggiungere ulteriori 35.000 Km al complesso attuale, con investimenti che dovrebbero aggirarsi intorno ai 370 milioni di US\$.

- ✓ La Enelpower, azienda del Gruppo ENEL, con un investimento di circa 83 milioni di US\$, ha acquistato, verso la metà del 2000, il 30% della locale compagnia energetica Inepar Energia SA. Verso la fine dello stesso anno,

BRASILE

tramite il consorzio INEPAR/ENELPOWER, il gruppo italiano si è aggiudicato uno dei tre lotti per la costruzione di tre linee da 500 kV, con relativa gestione in concessione, del sistema elettrico interconnesso brasiliano. Il valore complessivo dei lavori della linea in questione, che collega il bacino produttivo del lago di Serra da Mesa nello stato di Goiás a Governador Mangabeira (stato di Bahia), era stato stimato in circa 600 miliardi di lire. A marzo del 2002, la Enelpower ha siglato un accordo con l'ANEEL (Agencia Nacional de Energia Elétrica) per la realizzazione di un'ulteriore dorsale del sistema di interconnessione elettrica brasiliano; il tratto di linea ad alta tensione (500 kV, 1.278 Km) collegherà gli emisferi meridionale e settentrionale del Paese attraversando gli stati di Maranhão, Tocantins e Goiás. Il valore complessivo del progetto, finanziato per il 70% dal BNDES e stimato intorno ai 400 milioni di Euro, assicurerà alla Enelpower la gestione in concessione trentennale. A fine ottobre del 2002, la società TSN (Transmissora Sudeste Nordeste), controllata al 98,2% da Enelpower, ha firmato con il BNDES un ulteriore contratto di finanziamento per un importo massimo di 150 milioni di Euro relativo alla costruzione ed esercizio di un'altra linea di trasmissione elettrica in alta tensione dell'estensione di 1.095 km (LT Sudeste/Nordeste). Il progetto, che prevede anche la costruzione di 5 sottostazioni da 500/230 kV, avrà un costo complessivo pari a circa 230 milioni di Euro.

- ✓ L'azienda Edison Spa, ex Fiat Avio Spa, ha costituito nel 2003, in collaborazione con l'azienda di stato Petrobras, la società IBIRITERMO S.A. Il progetto in questione, in fase di avanzamento, prevede la fornitura, costruzione e gestione di una centrale termoelettrica a ciclo combinato, alimentata a gas naturale della potenza di 226 MW, sita a Ibitiré, nello stato di Minas Gerais. L'ammontare del progetto in questione pari a circa 261 milioni di US\$, oltre ad essere stato finanziato dal BNDES per la somma di 36,2 milioni di US\$, è garantito al 31% dalla SACE e al 19% dall'EximBank americana.
- ✓ La Maire Engineering, presente in Brasile dal 1997, in consorzio con la Ivaí Engenharia de Obras S/A, ha ottenuto dalla società Furnas S/A, ente produttore e distributore di energia elettrica dello stato di Rio de Janeiro, l'incarico di realizzare una centrale termoelettrica a ciclo combinato a Santa Cruz. L'impianto, una volta completato, avrà una potenza netta di 350 MW e sarà costituito da due turbine a gas Siemens W501F e relativi alternatori, due camini di by-pass, due caldaie a recupero di calore a due livelli di pressione, sistema elettrico, sistema di controllo ed impianti ausiliari. I lavori per la realizzazione della centrale sono stati avviati a febbraio del 2002 e dovrebbero concludersi nell'agosto del 2005.
- ✓ L'Impregilo, società italiana che opera nel settore dell'ingegneria civile, è presente in Brasile nel settore delle costruzioni infrastrutturali già da diversi anni. Tra le realizzazioni in campo energetico segnaliamo il progetto idroelettrico di Ponte de Pedra sito a cavallo degli stati del Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, sviluppato in joint-venture con l'azienda svedese Skansa BOT.

Gli investimenti destinati al settore delle energie rinnovabili dovrebbero altresì ricevere un forte impulso tra il 2005 e il 2007, in ragione della recente approvazione del programma federale PROINFA (Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica), che mira alla diversificazione della matrice energetica brasiliana;

BRASILE

nell'ambito di tale programma è stato pertanto previsto l'allocazione di 2,5 miliardi di US\$ per lo sviluppo di centrali elettriche eoliche, a biomassa e piccole centrali idroelettriche in 20 stati brasiliani. Anche il programma "Luz Para Todos", che dovrebbe garantire la fornitura di energia elettrica a 12 milioni di utenti brasiliani entro il 2008, rientrerebbe tra i programmi prioritari dell'Eletrobras; gli investimenti finanziari dovrebbero in questo caso ammontare a circa 3 miliardi di US\$.

Sempre nell'ambito dell'energie alternative e rinnovabili, a dicembre del 2004, il Governo federale ha lanciato il "Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel" volto alla diversificazione energetica ed allo sviluppo socio-economico delle aree regionali meno sviluppate. La commercializzazione del biodiesel, avviata a febbraio del 2005, è stata effettuata aggiungendo biodiesel al gasolio per autotrazione nella misura del 2%; in tal modo si conta di realizzare un risparmio di circa 160 milioni di US\$ all'anno sulle importazioni di combustibile diesel, creando altresì le condizioni sia per soddisfare la domanda del mercato interno, sia per alimentare le esportazioni all'estero, veicolate soprattutto verso i paesi europei dell'area scandinava e sovietica.

La realizzazione di tale programma ha comportato l'attivazione di sovvenzioni pari a circa 3 miliardi di US\$ volti principalmente alla realizzazione ed adeguamento di impianti di distillazione e raffinerie, che hanno altresì interessato l'evoluzione dell'industria produttiva di alcool combustibile in virtù della necessità di far fronte alla forte domanda proveniente sia dal mercato automobilistico brasiliano che da quello nord-centroamericano.

I progetti di maggior interesse sono elencati nell'allegato 1.

Risorse aggiuntive disponibili su internet:

Petrobras – Petróleo Brasileiro S.A.: <http://www.petrobras.com.br>

Gaspetro – <http://www.gaspetro.com.br>

Eletrobras – Centrais Elétricas Brasileiras S.A.: <http://www.eletrobras.gov.br>

MME – Ministério de Minas e Energia: <http://www.mme.gov.br>

ANEEL – Agência Nacional de Energia Elétrica: <http://www.aneel.gov.br>

IBP – Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás: <http://www.ibp.org.br>

2.2.2. Acquedotti, trattamento acque, reflui urbani, trattamento rifiuti solidi urbani ed industriali

Il governo ha allo studio un Progetto di Legge (nr.5296/2005) che riordina tutto il settore attribuendo con maggior chiarezza i compiti e le responsabilità a livello federale, statale e municipale. Questa nuova normativa si integra alla Legge nr. 11107/2005 dei Consorzi Pubblici e della loro Gestione Associata che contempla tutte le alternative di gestione dei servizi pubblici in questo settore come la formazione di consorzi intermunicipali o di vari municipi con lo Stato di appartenenza.

Secondo dati forniti dall'IBGE (Istituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas, equivalente della nostra ISTAT), in Brasile 45 milioni di persone non hanno accesso alla rete di fornitura dell'acqua e al suo trattamento, 93 milioni non ricevono il servizio di fognatura e 16 milioni non hanno un sistema per la raccolta dei rifiuti. Inoltre, secondo il Ministero delle Città, responsabile a livello del Governo federale per il

BRASILE

coordinamento degli interventi sul territorio, saranno necessari nei prossimi venti anni 780 miliardi di Reais (oltre 260 miliardi di Euro) per dotare tutta la popolazione di adeguati servizi.

Rete fognaria

Con una popolazione stimata di circa 184 milioni di abitanti, il Brasile presenta meno della metà delle sue abitazioni collegate a reti fognarie mentre circa 16 milioni di persone non dispongono di bagni o sistemi di scarico delle fognature. Appena la metà dei rifiuti raccolti dalle reti fognarie riceve trattamenti speciali prima di essere disperso in natura (suolo, fiumi, mare, ecc.), costituendo la maggior fonte di degradazione ambientale e di potenziale proliferazione di malattie infettive. La rete fognaria – raccolta, trattamento e drenaggio urbano – e la raccolta/gestione dei rifiuti domestici ed industriali rappresentano oggi i maggiori problemi ambientali del paese, con gravi conseguenze per ciò che concerne lo sviluppo socio-economico.

Secondo il Ministero delle Città, responsabile per l'implementazione di questi interventi a livello federale, saranno necessari nei prossimi venti anni 780 miliardi di Reais (oltre 260 miliardi di Euro) per dotare tutta la popolazione di un adeguato trattamento delle acque bianche e di quelle nere.

Secondo i dati del Ministero dell'Ambiente, il 35% della popolazione urbana di basso reddito non ha accesso alla rete di fornitura di acqua, mentre la percentuale delle classi medio-alta è del 3%. Secondo la Organizzazione Mondiale della Sanità, soltanto il 54% dei brasiliani che vivono nelle aree rurali ha accesso ad acqua canalizzata.

Infatti, da un campione di 9.848 distretti o località, 8.651 usufruiscono di una rete di distribuzione dell'acqua; 8.381, di servizi di pulizia urbana e raccolta di rifiuti, urbani e industriali, ma soltanto 4.097 dispongono di una rete di raccolta fognaria e 5.758 di drenaggio urbano. Secondo l'IBGE soltanto il 52,2% dei municipi brasiliani dispone di servizi di raccolta (fognature) e solo il 20% di trattamento degli effluenti gassosi. La precarietà dei sistemi fognari nel paese induce gli specialisti del settore a prevedere che l'equivalente ai 2/3 degli investimenti futuri nell'area della protezione ambientale saranno destinati allo sviluppo di questo comparto.

Nel municipio di San Paolo, solo il 40,1% dei rifiuti raccolti ha subito qualche tipo di trattamento. Nella regione Nord, il 93,8% delle fognature defluisce in fiumi o direttamente in mare.

Trattamento acque

Assieme all'ampliamento e gestione delle fognature, quello della disponibilità e trattamento/distribuzione delle acque rappresenta il segmento delle infrastrutture brasiliane maggiormente carenti. Le medie non sempre aiutano nella comprensione del problema; se è vero che statisticamente circa l'85% della popolazione è servita da acqua trattata, il tasso di distribuzione è però estremamente concentrato. Infatti, lo Stato di San Paolo raggiunge la quota del 100%, mentre pochi altri superano l'85%, ed i restanti hanno percentuali comprese tra il 28% e il 2,5%.

BRASILE

Rifiuti solidi urbani ed industriali

Il Brasile produce ogni giorno circa 100.000 tonnellate di rifiuti solidi urbani civili, di cui soltanto il 10% viene stoccato in apposite discariche debitamente autorizzate e controllate. Il 5% del totale è riciclato ed mentre il resto è destinato a discariche (“atterramenti”) non autorizzate. Ai rifiuti urbani civili si aggiungono ulteriori 2,9 milioni di tonnellate annue di rifiuti industriali, normalmente dispersi indiscriminatamente nelle zone circostanti a quelle cui vengono prodotti.

La competenza per i servizi di distribuzione, trattamento dell’acqua, raccolta e trattamento fognario è nella maggior parte affidata ad enti pubblici Statali, che operano attraverso le concessionarie pubbliche statali CESB’S (Companhias Estaduais de Saneamento Basico). Accanto a tali Enti, operano anche analoghe concessionarie private per competenze residuali o specifiche, prevalentemente in ambito “municipale”. Tale processo di graduale privatizzazione in Brasile per i servizi di protezione ambientale, intesi come trattamento/distribuzione acque e raccolta/trattamento/drenaggio fognario, è iniziato nel 1995. La necessità di investimenti per l’ampliamento e la modernizzazione dell’offerta di servizi di infrastrutture costituisce un’attraente opportunità per i privati, sia nazionali che stranieri visto che l’ammontare degli investimenti da parte delle concessionarie private, nell’arco del periodo 1995-2030, dovrebbe aggirarsi intorno ai 1,3 miliardi di US\$, di cui il 30% sarebbe già stato applicato. Il valore è, tuttavia, molto limitato se si considera che il Governo federale ha stimato in 74,3 miliardi di US\$ l’importo globale necessario per assicurare la copertura del servizio all’intero territorio nazionale.

Il BNDES (Banco Nacional para o Desenvolvimento Econômico e Social), principale banca pubblica finanziatrice anche di progetti in ambito ambientale, ha finanziato in questi ultimi anni progetti per la rete fognaria per più di 300 milioni di US\$, sia a favore di imprese private che pubbliche. Secondo lo stesso BNDES, sanare le deficienze del paese con la creazione di una appropriata rete di distribuzione/trattamento acqua potabile e reflue e di una rete fognaria efficace, sarebbero necessari investimenti pubblici e privati pari a ad oltre 17 miliardi di US\$. In generale, gli investimenti privati destinati al segmento della distribuzione dell’acqua sono superiori a quelli destinati alla rete fognaria, giacché richiedono impegni finanziari medi di importo minore e garantiscono anche più veloci ritorni di capitale.

Tra le grandi compagnie del settore citiamo la SABESP (Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo), ente pubblico dello Stato di San Paolo competente per la rete di distribuzione dell’acqua e raccolta residui reflui. Dal punto di vista economico, lo stato di San Paolo e in generale tutta la regione Sudest del Brasile, a cui appartengono anche gli stati di Rio de Janeiro, Minas Gerais ed Espirito Santo, rappresentano le maggiori opportunità commerciali visto che l’area in questione è attualmente responsabile per la maggior quota di investimenti sinora applicata in tale settore.

- ✓ Progetto Ambiente dell’ICE (MUEP). Si tratta della prosecuzione di un progetto di ampio respiro, con la collaborazione e partecipazione dell’Ambasciata e dei Consolati interessati, basato sulla costituzione di una rete di “Unità di Monitoraggio per la Protezione Ambientale” (MUEP), oggi operante in 5 regioni del Brasile sotto il coordinamento di una unità specializzata ubicata presso l’ICE di San Paolo. Tali unità producono quotidianamente importanti informazioni

BRASILE

riguardo alla normativa brasiliana, ai progetti per il settore ambientale ed alle eventuali licitazioni. Le notizie in tal modo raccolte vengono inserite nel sito del progetto (www.muep.org.br) nonché diffuse alle aziende italiane interessate tramite contatti diretti. L'articolazione del Progetto MUEP, la sua struttura, i suoi potenziali vantaggi sia per le istituzioni che le aziende locali, vengono inoltre presentati alle opportune controparti anche in occasione di appositi incontri e convegni del settore.

Risorse aggiuntive disponibili su internet:

Ministério do Meio Ambiente: <http://www.mma.gov.br>

Ministério das Cidades: <http://www.cidades.gov.br>

ABCON – Associação Brasileira das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto: <http://www.abcon.com.br>

2.2.3. Risorse idriche, industria agro-alimentare, allevamento

Per ciò che concerne il settore relativo allo sviluppo delle risorse idriche, il Governo brasiliano ha già formulato nel "Plano Plurianual" vari programmi tuttora in fase evolutiva volti al raggiungimento della sufficienza idrica quali ad esempio il CONVIVER (Desenvolvimento Integrado e Sustentável do Semi-Arido), finalizzato all'integrazione di una serie di progetti d'irrigazione delle zone semi-aride, il "Proágua Infra-Estrutura", destinato ad aumentare l'offerta di acqua potabile in quei municipi in cui il servizio è tuttora carente ed il programma "Integração de Bacias Hidrográficas", volto a garantire maggior integrazione delle risorse dei bacini idrografici.

Nell'ambito dei progetti prioritari formulati nel suddetto piano di programmazione economica, sono stati altresì inseriti 4 progetti relativi al potenziamento dell'infrastruttura agricola, volti ad incrementare efficienza e produttività degli impianti d'irrigazione. L'obiettivo è di ridurre del 10% gli sprechi indotti dall'attuale sistema nonché di aumentare la capacità produttiva, incorporando a tal riguardo circa 150.000 ettari ubicate in quelle aree che, a causa delle basse precipitazioni atmosferiche, non dispongono di adeguate risorse idriche tali da poter garantire una regolare produzione agricola (es: stati di Bahia e Pernambuco).

Tra gli altri settori di forte interesse segnaliamo altresì l'importanza dell'industria agro-alimentare brasiliana, senza dubbio tra le più produttive al mondo. Basti pensare che, con un'area coltivabile pari a più di 388 milioni di ettari, il paese si colloca oggi tra i maggiori produttori al mondo di *commodities* agricole in particolare in virtù della proliferazione di piantagioni di caffè, canna da zucchero, agrumi, soia, tabacco, banane, ananas, spezie, ecc...

Pertanto, i progetti attualmente in essere nell'agenda di sviluppo del settore prevedrebbero proprio l'incremento della produzione a breve termine di dette filiere alle quali dovrebbero aggiungersi anche ulteriori programmi volti al potenziamento dell'allevamento animale, con particolare enfasi per ciò che riguarda i ceppi bovino, avicolo, suino, nonché nel perfezionamento delle tecniche relative al settore delle biotecnologie.

I progetti di maggior interesse (irrigazione) sono elencati nell'allegato 1.

BRASILE

Risorse addizionali disponibili su internet:

Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento: <http://www.agricultura.gov.br>

Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária: <http://www.embrapa.br>

Ministério do Desenvolvimento Agrário: <http://www.mda.gov.br>

2.2.4. Turismo

Con l'applicazione del "Plano Nacional de Turismo" il Brasile sta ottenendo, in quest'ultimo biennio, risultati di assoluto rilievo per ciò che concerne lo sviluppo del settore turistico in virtù della riorganizzazione delle strutture amministrative ma anche grazie al deprezzamento del Real nei confronti delle monete più forti come il Dollaro e l'Euro. Tanto dinamismo riscontrato nell'aumento del traffico turistico, in particolare in provenienza dell'Europa, ha pertanto spinto il Governo federale a supportare in maniera più incisiva le proprie strategie turistico-commerciali, rafforzando tutte quelle misure volte ad assicurare una maggior azione di sensibilizzazione internazionale dell'immagine turistica brasiliana nel mondo.

Per far fronte alla logica e sempre più crescente domanda infrastrutturale derivante da tanta espansione, l'azienda di stato INFRAERO in joint-venture con l'Embratur, sta pertanto provvedendo al rafforzamento delle proprie strutture aeroportuali ubicate in prossimità dei maggiori centri turistici, attingendo risorse sia dal BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) che dal Governo federale. L'ammontare già stanziato in tale comparto avrebbe già raggiunto il valore di circa 1,500 miliardi di US\$ destinati alla realizzazione di 170 complessi alberghieri.

La ripartizione di tale budget, su base regionale, è avvenuta in funzione dei siti turistici maggiormente ricettivi, individuati nella fattispecie nei litorali del Sudest e Nordest, dove è stato destinato più dell'80% dell'ammontare totale. Secondo il Ministero del Turismo, la concentrazione di tali finanziamenti avrebbe già attirato il forte interesse di importanti gruppi aziendali soprattutto d'origine europea (portoghesi, spagnoli ed italiani) in ragione sia della maggior prossimità geografica con i più importanti scali europei, sia in considerazione delle condizioni climatiche maggiormente favorevoli.

- ✓ La Ventaclub è presente sul mercato turistico brasiliano con la gestione di due resort turistici ubicati nel litorale nordestino, rispettivamente in Pernambuco (Ipojuca – Club Serrambi) e in Alagoas (Maceio - Club Pratagy). La Ventaclub è attualmente l'unica rete alberghiera in Brasile ad offrire sistemazioni turistiche con la formula "tutto compreso".
- ✓ La Valtur, presente in Brasile dal 1999, gestisce attualmente due villaggi turistici a Buzios nello stato di Rio di Janeiro, rispettivamente l'Hotel Rocas Valtur e l'Hotel Marina. Nei progetti della Valtur vi sarebbe l'intenzione di sviluppare ulteriori strutture turistiche negli stati di Sergipe, Bahia e Ceará.
- ✓ Le compagnie di navigazione Costa Crociere e MSC sono altresì due realtà italiane molto ben inserite nel contesto turistico locale. Le loro attività ricreative vengono svolte in partnership con le maggiori agenzie di viaggio

BRASILE

brasiliane (es. CVC) nonché in collaborazione con l'Embratur, ente turistico brasiliano.

I progetti di maggior interesse sono elencati nell'allegato 1.

Risorse aggiuntive disponibili su internet:

Portal Brasileiro do Turismo: <http://www.embratur.gov.br>

3. **Soggetti di riferimento e fonti di finanziamento**

Le fonti di finanziamento sono principalmente quelle pubbliche, l'intervento privato è stato introdotto solo di recente attraverso la già menzionata Legge sulle PPP. A livello internazionale oltre a finanziamenti del BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), il CAF (Comunidad Andina de Fomento), sta studiando la possibilità di fornire crediti per queste iniziative. Resta però da segnalare che il governo brasiliano è restio, comprensibilmente, a contrarre debiti in valute diverse dal Real per non incorrere nelle inevitabili fluttuazioni monetarie che potrebbero avere gravi ripercussioni nell'economia del Paese.

4. **Competitività settoriale: la presenza delle imprese europee e di quelle italiane**

I principali competitori delle aziende italiane, oltre ai grandi gruppi brasiliani, Andrade Gutierrez, Odebrecht etc. sono principalmente aziende spagnole, particolarmente attive e francesi. In molti casi l'associazione con un importante partner locale può essere utile specie per le aziende che poco conoscono il paese e la sua struttura burocratica e normativa.

5. **Allegati**

Allegato 1: Opportunità d'Investimenti in Brasile in formato PDF: contiene le iniziative prioritarie per il Governo brasiliano da realizzarsi secondo lo schema delle PPP e che hanno carattere prioritario.

Allegato 2: Presentazione PowerPoint: Brasile – L'importanza degli investimenti nella infrastruttura dei trasporti.

SCHEDA PROGETTI OPERE INFRASTRUTTURALI 4

EARLY WARNING

PAESE	BRASILE
Titolo	Costruzione del raccordo stradale metropolitano di Rio de Janeiro (BR-493)
Descrizione	Il progetto in questione consiste nella costruzione di 26 km di un tratto stradale tra i centri abitati di Itaborai e Magé (stato di Rio de Janeiro) nonché il raddoppio della sede stradale tra Magé e l'intersezione con la BR-116, al fine di facilitare lo smistamento delle merci provenienti dal porto di Sepetiba e dagli insediamenti nucleari di Angra dos Reis. Ciò dovrebbe inoltre consentire un'agevole integrazione degli assi stradali a grande scorrimento come la BR-101 (Santos-Rio de Janeiro), la BR-116 (Via Dutra) e la BR-040 (Rio de Janeiro-Juiz de Fora).
Settori prioritari di intervento	
Progetti specifici (con indicazione dei riferimenti operativi)	
Finanziamenti	250 milioni di Reais (circa 112 milioni di US\$) Aspettativa del settore privato: 228 milioni di Reais(secondo lo schema PPP), settore pubblico 22 milioni di Reais
Tempistica Opportunità per le imprese italiane	Opere d'ingegneria civile, costruzione strade, ponti, vie d'accesso, manutenzione e probabile gestione in concessione. La BR-493 dovrebbe svilupparsi attorno ad un' area caratterizzata da terreni argillosi molto cedevoli, che esigono soluzioni costruttive piuttosto onerose rispetto alle usuali tecniche di costruzione. La regione è inoltre caratterizzata da forti precipitazioni che comportano fenomeni di frequenti allagamenti a causa della particolare conformazione morfologica della zona (terreno pianeggiante con poco declivio). Il tratto stradale dovrebbe inoltre costeggiare parte di una area ad alta protezione ambientale (Guapimirim)
Criticità	
NOTE E SUGGERIMENTI	Ministerio dos Transportes: www.transportes.gov.br

Riferimenti :

BRASILIA - Ambasciata d'Italia
Cons. Riccardo Manara
Indirizzo: S.E.S. - Avenida das Nações, Lote 30 –
Quadra 807 -70420.900 Brasilia, D.F.
Tel: 0055 61 34429900
Fax : 0055 61 34438772
E-mail: riccardo.manara@esteri.it

ROMA – Confindustria
Dr. Di Gaetano Donato
Indirizzo: Viale dell'Astronomia
Tel: 06/5903279
*Fax:*06/5903684
E-mail: d.digaetano@confindustria.it

PAESE

BRASILE

Titolo

Completamento dell'anello ferroviario di San Paolo – Tratto Nord

Descrizione

Il progetto consiste nella costruzione di 65 km di tratto ferroviario che collegherà i centri abitati di Engenheiro Manoel Feio e Campo Limpo Paulista nello stato di San Paolo e che dovrebbe portare a una concorrenza tra il modale ferroviario e quello stradale in un'area ad alta densità industriale, formata dalla Regione Metropolitana di San Paolo, di Campinas e dai porti marittimi di Santos, Rio de Janeiro e Sepetiba. Nelle opere infrastrutturali sono altresì inseriti lavori di adeguamento delle linee già esistenti nell'intento di decongestionare il traffico ferroviario nella zona periferica di San Paolo con lo scopo di migliorare la velocità media di percorrenza. **Le concessionarie ferroviarie brasiliane più interessate ad investire in tale progetto sarebbero la MRS Logistica e la Brasil Ferrovias**

Settori prioritari di intervento

L'implementazione del tratto Nord dell'anello ferroviario di San Paolo è considerato prioritario rispetto al tratto Sud anche per minori costi.

Progetti specifici

(con indicazione dei riferimenti operativi)

L'implementazione dell'anello ferroviario prevede la costruzione di due tratti (ramificazione nord e ramificazione sud) che andranno ad integrarsi alla rete ferroviaria già esistente, sia a doppia che a singola linea, consentendo altresì la standardizzazione dello scartamento ferroviario. Per ciò che concerne il tratto sud, gli investimenti previsti dovrebbero ammontare a circa 369 milioni di Reais (166 milioni di US\$)

Finanziamenti

Costo totale: 200 milioni di Reais (circa 90 milioni di US\$)
Aspettativa partecipazione del settore privato: 80 milioni di Reais
Partecipazione settore pubblico: 120 milioni di Reais da captare secondo lo schema delle PPP (Partnership Pubblico-Private)
Importante inoltre segnalare che il progetto relativo all'implementazione dell'anello ferroviario di San Paolo rientrerebbe nel gruppo dei 31 progetti gestiti dall'IIRSA, volti all'integrazione dell'infrastruttura regionale sudamericana.

Tempistica

Un gruppo di lavoro che avrà l'incarico di definire l'implementazione dell'anello ferroviario, composta da membri dell'Unione federale e dello Stato di San Paolo, sta effettuando studi di fattibilità (rilievi tecnici ed ambientali) volti a definire le migliori alternative dal punto di vista tecnico nonché stabilire i requisiti finanziari. **La presentazione dei progetti dovrebbe essere prevista per il prossimo anno, mentre le licitazioni internazionali dovrebbero essere avviate entro il 2007.**

Opportunità per le imprese italiane

Il progetto relativo alla costruzione dell'anello ferroviario potrà fornire **eccellenti possibilità d'investimento per le aziende italiane operanti nel comparto delle costruzioni e servizi di logistica ferroviaria (locomotive, vagoni, impiantistica, segnaletica, manutenzione e telecomunicazioni)**

Criticità

Forte presenza aziende estere (la ALL è cliente delle aziende statunitensi RANDON, IOCHPE-MAXION, CVRD e MRS Logistica della GE) e francesi (CPTM cliente della ALSTOM), già fornitrici di motrici, materiale rotabile e titolari di altrettanti contratti di manutenzione d'impianti ferroviari. Fondamentale inoltre l'appoggio proveniente dalle multinazionali del settore agricolo come Bunge e Cargill, molto ben insediate in Brasile.

NOTE E SUGGERIMENTI

Organi istituzionali ed associazioni di categoria:

- Ministerio dos Transportes: <http://www.transportes.gov.br>
- Banco Nacional Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES: <http://www.bndes.gov.br>
- Agencia Nacional de Transportes Terrestres: <http://www.antt.gov.br>
- Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários: <http://www.antf.org.br>

Concessionarie:

- MRS Logistica: <http://www.mrs.com.br>
- Brasil Ferrovias: <http://www.brasilferrovias.com.br>
- América Latina Logística - ALL: <http://www.all-logistica.com>
- Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM: <http://www.cptm.sp.gov.br>

Riferimenti :

BRASILIA - Ambasciata d'Italia
Cons. Riccardo Manara
Indirizzo: S.E.S. - Avenida das Nações, Lote 30 –
Quadra 807 -70420.900 Brasilia, D.F.
Tel: 0055 61 34429900
Fax : 0055 61 34438772
E-mail: riccardo.manara@esteri.it

ROMA – Confindustria
Dr. Di Gaetano Donato
Indirizzo: Viale dell'Astronomia
Tel: 06/5903279
Fax:06/5903684
E-mail: d.digaetano@confindustria.it

PAESE**BRASILE****Titolo****Opere di ammodernamento del porto di Itaqui nello stato del Maranhão - Ubicazione: Baia di Sao Marcos,****Descrizione**

Lo sviluppo del terminale portuario di Itaqui, considerato dal Governo federale di vitale importanza, rientra tra i 5-6 porti strategicamente più importanti del Paese destinati a ricevere opere di ristrutturazione ed ampliamento. Il porto di Itaqui figura come migliore opzione per lo smaltimento della produzione agricola/mineraria/siderurgica proveniente dall'area nord/centro-orientale del Brasile, caratterizzata da un rapido sviluppo economico. Trattasi inoltre di un punto logistico importante in quanto è prevista l'interconnessione con le varianti ferroviarie già esistenti di Carajas, Norte-Sul e CFN.

Settori prioritari di intervento**Dati tecnici**

Canale di accesso: 1.800 m, profondità 30m
Dimensione area portuale: 170.000 m²
Profondità media bacino portuale: 10,5-20,5 metri
Estensione moli: 1.616 metri

Capacità strutturale: 70 milioni di tonnellate/anno (2001)

Presenza di grossi gruppi nazionali ed internazionali: CVRD, ALCOA, PETROBRAS, BAOSTEEL (Cina), BUNGE, CARGILL, ARCELOR (Francia).

Progetti specifici**(con indicazione dei riferimenti operativi)**

Il progetto contempla la costruzione di due nuovi moli 100 e 108 (uno per la movimentazione di carichi generici e l'altro destinato a ricevere prodotti combustibili); il recupero strutturale dei moli 101 e 102; opere di dragaggio canali; interrimento, ampliamento dei moli; ristrutturazione degli impianti elettrici e idraulici, modernizzazione della rete di prevenzione incendi, del sistema di sicurezza e gestione elettronica; ampliamento condutture per la movimentazione dei combustibili e cereali; ristrutturazione macchinari portuari.

Ad inizio 2005 è stata lanciata una gara d'appalto per la costruzione, gestione e manutenzione di un terminale gestione oleaginose/cereali (Terminal de Graos do Maranhão – TEGRAM), destinato allo stoccaggio e smaltimento della produzione in provenienza degli stati del Maranhão, Tocantins e Piauí. Il totale degli investimenti del progetto TEGRAM, che occuperà un'area totale di 128 ha nel porto di Itaqui, è stato valutato intorno ai 62 milioni di US\$ ed è stato concepito per essere sviluppato secondo lo schema delle PPP (Partnership Pubblico—Privata).

Finanziamenti

Investimenti previsti destinati alle opere di ristrutturazione (escluso il progetto TEGRAM): 160 milioni di Reais (circa 73 milioni di US\$), 96 mln provenienti da risorse federali da captare secondo lo schema delle PPP (Partnership Pubblico-Private) ed i restanti 64 messi a disposizione dal settore pubblico (BNDES).

Tempistica

L'implementazione dei progetti, tuttora in elaborazione, dovrebbero avvenire entro il 2006 con esecuzione e termine dei lavori previsti per il biennio 2008-2009

Opportunità per le imprese italiane

Opere di costruzione ingegneria civile; fornitura impianti elettrici, idraulici, condotte; macchinari movimentazione portuaria; terminal stoccaggio prodotti alimentari; costruzione aree di servizio

Criticità**NOTE E SUGGERIMENTI/CONTATTI**

- Agenzia responsabile per l'esecuzione dei lavori: EMAP – Empresa Maranhense de Administracao Portuária www.portodoitaqui.ma.gov.br

Riferimenti :

BRASILIA - Ambasciata d'Italia
Cons. Riccardo Manara
Indirizzo: S.E.S. - Avenida das Nações, Lote 30 –
Quadra 807 -70420.900 Brasilia, D.F.
Tel: 0055 61 34429900
Fax : 0055 61 34438772
E-mail: riccardo.manara@esteri.it

ROMA – Confindustria
Dr. Di Gaetano Donato
Indirizzo: Viale dell'Astronomia
Tel: 06/5903279
Fax:06/5903684
E-mail: d.digaetano@confindustria.it

PAESE

BRASILE

Titolo

Direttrice ferroviaria Nord-Sud che attraversa lo Stato del Tocantins;

Descrizione

Costruzione di una linea ferroviaria di 451 km tra Babaculandia e Porto Nacional nello Stato del Tocantins. La linea si connetterebbe attraverso una linea già esistente fino ad Açailandia . la linea che da Carajas trasporta il minerale di ferro a Sao Luiz.

La Ferrovia di Carajas è gestita dalla Vale do Rio Doce, grande impresa mineraria nazionale.

E' probabile che nella gara siano inclusi anche ulteriori tratti, al momento non si dispone di informazioni sufficientemente precise.

Non è ancora stato stabilito se si sceglierà il modello PPP (Partecipazione Pubblico Privato) o se la gara sarà bandita attraverso i normali canali. Gli studi del CAF (Centro Andino de Fomento) sono molto positivi in termini economici e il governo sembra orientato verso una gara tradizionale.

L' iniziativa ha una serie di valenze economiche significative, crea una importante via di comunicazione attraverso lo Stato del Tocantins, scarsamente popolato, ma ricco di potenzialità nel settore agricolo e minerario con interessanti cave di granito che al momento, per la mancanza di trasporti non sono sfruttate.

La **Società Italiana Rivoli** si è detta disponibile a finanziare lo studio di fattibilità, la Italferr opera , attraverso un finanziamento CAF come consulente del Ministero della Pianificazione nel settore ferroviario.

Progetti specifici

(con indicazione dei riferimenti operativi)

Costruzione tratto ferroviario della lunghezza di 451 km.

Finanziamenti

Finanziamenti governativi, Banca di Sviluppo Giapponese

Tempistica

E' probabile che i lavori inizino tra il 2007 e il 2008, tenere presente però il prossimo passaggio elettorale del settembre 2006 in Brasile che potrebbe rallentare il processo decisionale.

Opportunità per le imprese italiane

Costruzione rete ferroviaria, ponti, viadotti, strade di servizio, fornitura di macchinari, vagoni e motrici, segnaletica ferroviaria e settori indotti.

Criticità

2006 anno elettorale, il BNDES può impegnare fondi solo fino ad aprile 2006

NOTE E SUGGERIMENTI

- Consulente italiano presso il Ministero Del Planejamento : **Dr. Marco Contardi**
- Responsabile grandi Progetti Min. Planejamento Dr, Paulo Bernardes
- Forte Presenza aziende locali di elevate capacità nel settore costruzioni manca però una "cultura ferroviaria nel paese" aspetto che può essere utile per nostre aziende .
- Opportuno consorzarsi con aziende locali di elevata esperienza.

Riferimenti :

BRASILIA - Ambasciata d'Italia
Cons. Riccardo Manara
Indirizzo: S.E.S. - Avenida das Nações, Lote 30 –
Quadra 807 -70420.900 Brasilia, D.F.
Tel: 0055 61 34429900
Fax : 0055 61 34438772
E-mail: riccardo.manara@esteri.it

ROMA – Confindustria
Dr. Di Gaetano Donato
Indirizzo: Viale dell' Astronomia
Tel: 06/5903279
Fax: 06/5903684
E-mail: d.digaetano@confindustria.it