MF INTERNATIONAL
INDIAITALIA

La carica dell'elefante

Investimenti nelle infrastrutture, nella transizione energetica e nella formazione: l'India si prepara al dopo Covid con un rimbalzo record E per le imprese italiane si aprono nuovi grandi spazi di mercato

DI FRANCESCA BRUNI

La carica l'ha suonata Shri Piyush Goyal, il ministro indiano del commercio e dell'industria, delle ferrovie e dei consumatori, aprendo il Maritime India Summit, ai primi di marzo, al grido di «one nation, one market». «Dovremo integrare strade, ferrovie e vie navigabili dell'India in una soluzione logistica multimodale, per ridurre i costi logistici e aumentare l'efficienza della catena di approvvigionamento», ha sottolineato, anticipando gli impegni del governo per il grande piano infrastrutrurale che impegnerà il paese per l'intero decennio.

Nonostante un anno eccezionalmente sfavorevole per gli effetti della pandemia, l'esordio è stato incoraggiante. Goyal ha, fra l'altro, menzionato il fatto che i costi di trasporto nazionale e estero sono scesi al più accettabile benchmark internazionale dell'8% e che negli ultimi 12 mesi, le ferrovie hanno movimentato un carico eccezionale, oltre 112 milioni di tonnellate, lo stesso livello dell'anno prima. «Entro dicembre 2023 l'intera rete ferroviaria sarà completamente elettrificata e entro il 2030 l'intera rete ferro-

(continua a pag. 51)

Le persone ritratte qui sopra sono intervenute il 12 marzo scorso alla Conference online sulle opportunità per le imprese italiane nell'India del dopo Covid, oraganizzata da Class Editori e dall'Ambasciata Italiana a New Delhi, guidata da Vincenzo De Luca. In apertura dell'evento ha portato il suo saluto l'ambasciatrice indiana a Roma, Neena Malhotra

(segue da pag. 49)

viaria sarà alimentata da energia rinnovabile», ha promesso. Il budget 2021-22 del governo federale riflette questo programma d'investimento nelle infrastrutture, che vede l'espansione del National Infrastructure Pipeline (Nip) a 7.400 progetti e lo stanziamento di 16,2 miliardi di dollari per il Ministero dei trasporti stradali e delle autostrade e per il progetto Bharatmala Pariyojana, del valore totale di 73,37 miliardi di dollari.
Nell'ambito di questo progetto, il ministro delle finanze Nirmala Sitharaman ha dichiarato di aver già investito 45,26 miliardi di dollari per la costruzione di 13 mila km di strade, e che saranno assegnati altri 8.500 km di progetti stradali, con ulteriori 11 mila km di corridoio autostradale nazionale da completare entro marzo 2022.Diversi progetti stanno procedendo rapidamente, tra cui il corridoio a scorrimento veloce da 14 miliardi di dollari Delhi-Mumbai, il 50% del quale è completato e il resto lo sarà nei prossimi due anni.
Molti progetti sono andati avanti nonostante il Covid, ma la Fase I del progetto Bharatmala Pariyojana, cruciale per la connettività costiera e portuale e il cui completamento era previsto nel 2021-22, è stata posticipata al 2025-26. E questo mese, solo i pacchetti 8, 9 e 10 del tratto Vadodara - Virar (354 KM) nel Maharashtra e il tratto Virar - JNPT (92 km) sono rimasti non compensati.

Soldi ai trasporto

Il bilancio dell'Unione per quest'anno assegna oltre 15 miliardi di dollari alle infrastrutture ferroviarie con un aumento del 53% su base annua, distribuiti sui tre poli del trasporto: le merci, passeggeri e urbani. Il National Railway Plan punta a sviluppare un'adeguata infrastruttura ferroviaria entro il 2030, tra cui l'elettrificazione del 100% di tutte le rotte a scartamento largo entro il 2023 e realizzare l'operatività del corridoio merci occidentale (Dfc) e del Dfc orientale entro il 2022. In particolare nell'ambito del programma Vision 2024 l'obiettivo è di raggiungere l'elettrificazione del 100% della rete, il multitracking delle rotte congestionate, l'aggiornamento della velocità sulle rotte Delhi-Howrah e Delhi-Mumbai a 160 km / h, e a 130 km/h su tutte le altre rotte del Quadrilatero d'Oro-Diagonale d'Oro (GQ/GD), così come l'eliminazione di tutti i passaggi a livello su tutte le rotte del quadrilatero. Ai bandi di due gare tecniche per la realizzazione di ponti per l'Alta Velocità Mumbai-Ahmedabad, che sono stati aperti questo mese, stanno partecipando già 9 società. I target del programma restano, tuttavia, enormi, e il governo cerca il coinvolgimento di capitali privati per risolvere i problemi di finanziamento e capacità, monetizzando la rete ferroviaria esistente. Attualmente, le ferrovie indiane sono percorse da circa 13 mila treni passeggeri, ma per soddisfare la domanda sono necessari almeno 20 mila treni, è stato calcolato. Nell'estate del 2020, il ministero delle Ferrovie ha annunciato che gli operatori privati potranno gestiranno treni passeggeri entro il 2023. Lo scorso novembre ben 16 società sono passate dalla fase Rfq (request for quotation) alla fase Rfp (request for proposal), tappe indispensabili per concorrere alle gare di appalto. Le società private che vogliono gestire treni passeggeri in India, avranno la libertà di procurarsi treni, sia acquistandoli sia noleggiandoli. Le principali infrastrutture sono in fase di potenziamento prima che i treni privati entrino in funzione: circa 11.000 km di rotte ad alto traffico potenziate da 110 a 130 km all'ora.

(continua a pag. 53)

Più rinnovabili e mobilità verde

VENTO O SOLE , L'IMPORTANTE È INNOVARE

Per tagliare le emissioni di carbonio del 30-35% entro il 2030 e ridurre al minimo le importazioni di petrolio greggio, l'attenzione del governo si concentrerà sulla produzione di energia da fonti rinnovabili oltre che sull'utilizzo di carburanti come il gas naturale, e sull'impiego di veicoli elettrici (EV). Il piano energetico varato dal governo Modi prevede di passare dagli 86gw di rinnovabili prodotte alla fine del 2019 a 175gw nel 2022 e, in seguito, a 450 GW, con un aumento complessivo del 423% (IEA). Sono obiettivi molto ambiziosi, forse troppo, soprattutto alla luce del fatto che nel 2020 la capacità installata da eolico è stata, in India, di circa 1gw, contro i 52gw della Cina. «Non è pensabile che questa generazione di capacità installata di energia verrà realizzata con le tecnologie di ieri, la tecnologia di oggi consente salti di quantità importanti, per esempio con l'impiego di eolico e solare combinato con batterie integrate», ha spiegato Salvatore Bernabei, ceo di Enel Green Power, attiva dal 2015 in India, «ma sarà necessaria anche una decisa evoluzione nella regolamentazione delle attività e delle infrastrutture di distribuzione con l'attivazione di reti digitali».

Salvatore Bernabei, ceo di Enel Green Power, leadere mondiale nelle energie rinnovabili

Gli interventi di Enel in India sono articolati su più piani e indicano l'interesse strategico del gruppo per questo mercato. Oltre alla costruzione di nuovi impianti, due eolici e uno di solare in fase di realizzazione per un totale di 900 mw con un investimento di circa 600 milioni di dollari, il gruppo guidato da Francesco Starace guarda con interesse alla mobilità verde, che il governo indiano ha deciso di promuove con obiettivi altrettanto ambiziosi. Entro la fine del decennio Modi ha stabilito di fare incrementare le vendite di veicoli elettrici del 30% per i privati, del 70% per le auto commerciali, del 40% per gli autobus e dell'80% per le due e tre ruote.
Questa azione verrà supportata dalla costruzione dell'infrastruttura di ricarica, ovvero almeno un chiosco di ricarica elettrica per ogni distributore di benzina che sono circa 69 mila. In questa prospettiva Enel X, divisione del gruppo specializzata sulla distribuzione e innovazione, sta lavorando con Sterling&Wilson sulla rete delle stazioni di ricarica. «Al centro della nostra filosofia, anche in India, è il principio dell'open power quindi essere aperti anche a nuovi modi di generare energia elettrica e di collaborare con nuove modalità di partnership», ha sottolineato Bernabei.
L'articolazione pratica di questa impostazione è la collaborazione avviata da Enel GP l'anno scoro con un fondo di private equity norvegese, Norfund, che investe su iniziative che aiutano il percorso di decarbonizzazione del paese. Inoltre Bernabei ha lanciato lo scorso dicembre il primo Enel Green Power Innovation Challenge, in collaborazione con Start Up India per selezionare e quindi sviluppare idee molto innovative. È stato premiato un sistema robotizzato di pulizia per i pannelli fotovoltaici che non utilizza l'acqua ma altri tipi di tecnologie, realizzato da Photom Technologies. Entro il 2022 questo sistema verrà installato su impianti che producono ben 5 gw di potenza non solo di Enel ma anche di altre società. Un secondo vincitore è stato Sunseed Apv con un progetto nel mondo del cosiddetto agrivoltaico, per rendere coltivabile la parte meno pregiata di terra sotto i pannelli fotovoltaici studiando il microclima. Il terzo vincitore è stata la stratup Arcturus Business Solution con una piattaforma basata su un sistema di videosorveglianza, intengrato da intelligenza artificiale, per prevenire e segnalare situazioni potenzialmente rischiose per la saluite di chi lavora in un cantiere o impianti imndustriali.

(segue da pag. 51)

Nel frattempo, proseguono i lavori sul corridoio ad alta velocità Ahmedabad-Mumbai, rapidamente in Gujarat ma tormentato da ritardi nel Maharashtra. Dove il governo ha recentemente approvato il corridoio ferroviario ad alta velocità Pune-Nashik di 235 km, che ridurrà il tempo di percorrenza da sei ore a un'ora e 45 minuti. Il progetto che prevede sono prevede investimenti per 2,2 miliardi di dollari per far correre i treni a 200 km/ora e la costruzione di 24 stazioni, dovrebbe aiutare la creazione del «triangolo d'oro» Mumbai-Pune-Nashik come centro economico.

Merci e metropolitane

Mentre l'anno scorso il servizio passeggeri indiano ha subito per il Covid una battuta d'arresto perdendo oltre 5 miliardi di dollari, il trasporto merci è rimasto forte. Non solo. Le Ferrovie indiane stanno valutando la possibilità di far funzionare anche i treni merci da parte di società private. I progetti di Dedicated Freight Corridors (Dfc), 1.504 km nella parte occidentale del paese e 1.856 km in quella orientale, sono in fase di accelerazione e le ferrovie stanno lavorando per consentire agli attori privati di gestire container o vagoni sulla rotta Dfc con la condivisione delle entrate. Per questo il ritmo di lavoro in tutte le sezioni dei progetti Dfc orientale e occidentale sono sotto pressione. Secondo le autorità ferroviarie, 657 km della sezione Dfc sono già stati aperti e finora sono stati utilizzati più di 1.000 treni. Il 29 dicembre scorso, il Pm Modi ha inaugurato la sezione di 351 km della Dfc orientale e il centro di controllo operativo. E Italferr, gruppo Ferrovie Italiane, ha avviato le attività di ispezione di qualità e sicurezza per il progetto Eastern Dedicated Freight Corridor - Khurja-Dadri Section, uno dei più importanti corridoi, mentre la locomotiva elettrica WAG 12 Alstom delle ferrovie indiane ha fatto la sua corsa inaugurale sulla tratta Bhaupur-Khurja. Poi il 7 gennaio 2021 è stata inaugurata la sezione Rewari-Madar di 306 km del corridoio occidentale.

Aldo Isi, ceo di Italferr. La vera rivoluzione dei trasporti indiani riguarderà il trasporto di massa, ossia le metropolitane urbane. Entro il 2024-2025 l'India avrà oltre 1.700 km di rete metropolitana, la seconda al mondo dopo la Cina. Con oltre 30 città di livello 2 e 3, l'India potrebbe diventare uno dei più grandi mercati per le soluzioni di metropolitana leggera. Dal 2014 la rete è cresciuta di 460 km arrivando a 717 km di metropolitana in 18 città, mentre sono in corso i lavori per altri 1.000 km

Ma la vera rivoluzione dei trasporti indiani riguardera il trasporto di massa, ossia le metropolitane urbane. Entro il 2024-2025 l'India avrà oltre 1.700 km di rete metropolitana, la seconda al mondo dopo la Cina, che ne ha oltre 7mila km. L'obiettivo non è così lontano se è vero, come ha dichiarato il ministro per l'edilizia abitativa e gli affari urbani Il busineHardeep Singh Puri, che dal 2014 la rete è cresciuta di 460 km arrivando a 717 km di metropolitana in 18 città, mentre sono in corso i lavori per altri 1.000 km. Uno dei progetti più recenti riguarda le metropolitane di Kanpur e Agra. Quella di Kanpur si snoderà per oltre 32 chilometri, 30 stazioni e 2 depositi. Quella di Agra includerà anche due corridoi che collegheranno Sikandra a Taj East Gate e Agra Cantt a Kalindi Vihar rispettivamente, per oltre 30 chilometri con 27 stazioni e 2 depositi. L'intero progetto, del valore complessivo di 2,4 miliardi di euro, la cui progettazione e supervisione sarà gestita da una JV tra Italferr e Typsa, è finanziato con fondi del governo indiano e della Banca europea per gli investimenti. Per le città più piccole o le aree suburbane che servono centri metropolitani più grandi sono allo studio soluzioni di metropolitana leggera urbana, come Metro Lite e Metro Neo, per il cui materiale rotabile si stanno già interessando grandi gruppi del settore tra cui rotabile, tra cui Alstom, Titagarh Group e Beml. Con oltre 30 città di livello 2 e 3, l'India potrebbe diventare uno dei più grandi mercati per le soluzioni di metropolitana leggera. Il ministro Puri ha anche annunciato che il budget 2021- 22 include i fondi per il primo sistema Metro Neo a Nasik, con una rete di 33 km, e il primo sistema Metro Lite tra Rithala e Narela come parte della Fase IV della metropolitana di Delhi.

Strade, autostrade e ponti

Il ministro dei trasporti stradali dell'Unione, Nitin Gadkari, ha annunciato l'obiettivo di aggiungere altri 60 mila chilometri di strade nei prossimi cinque anni, con uno stanziamento nel bilancio 2021-22 di 16,2 miliardi di dollari, il 20% in più dell'anno prima, e di questi 14 miliardi saranno utilizzati come capitale. Molti progetti sono in pieno sviluppo, compreso il corridoio a scorrimento veloce Delhi-Mumbai da 14 miliardi di dollari, di cui circa il 50% è stato completato, con l'obiettivo di completarlo entro

(continua a pag. 55)

La transizione energetica

UN LABORATORIO MONDIALE

«Nel processo di decarbonizzazione l'India, come l'Italia, ha un grande vantaggio perché ha grande domanda interna ma assenza di risorse naturali», ha spiegato Pierroberto Folgiero, ceo di Maire Tecnimont, attualmente il maggior gruppo italo-indiano, «questa combinazione in India è alla massima potenza perché il più grande importatore di commodity ma nello stesso tempo non ha non ha petrolio ne gas». Quindi, secondo il manager, è la spinta a uscire dal paradigma dell'economia degli idrocarburi è rafforzata dai benefici che potrebbe trarre limitando la dipendenza dalle importazioni di gas e petrolio. «Da questo punto di vista l'India potrebbe veramente diventare un laboratorio a livello mondiale» ha continuato Folgiero, «in primo luogo per le rinnovabili, sfruttando le condizioni naturali del paese in termini di potenziale eolico e fotovoltaico, ma anche per tutto il resto delle tecnologie della decarbonizzazione. I due macro trend tipici della decarbonizzazione, che si applicano alla perfezione in India, sono l'utilizzo della biochimica per ricavare il carbonio dagli scarti agricoli, un filone molto ecologico perchè il trattamento avviene con batteri ed enzimi naturali, e il secondo è quello della chimica dei rifiuti, soprattutto urbani, o, come la chiamiamo, l'olio all'economia circolare».

Pierroberto Folgiero

(segue da pag. 53)

il 2023. Ci sono anche 22 nuove autostrade in cantiere, tra cui la Chennai-Bangalore. Nello stato del Maharashtra, il viceministro Ajit Pawar ha annunciato una serie di progetti infrastrutturali come lo svincolo dell'autostrada Jalna-Nanded del corridoio Samrudhi, e l'anello di Pune.

Ma per raggiungere l'obiettivo sono assolutamente necessari nuovi modelli per attrarre investimenti privati e dall'estero, oltre a mobilitare le migliori soluzioni ingegneristiche e di progettazione. Per realizzare, per esempio, il primo tunnel sottomarino dell'India a Mumbai, da realizzare entro il 2023, parte del Coastal Road Project, che comprende strade, ponti e aree bonificate dal mare.

A metà dello scorso febbraio, il primo ministro Modi ha posto la prima pietra per il ponte più lungo dell'India, che collegherà Dhubri in Assam con Phulbari a Meghalaya, sul fiume Brahmaputra. Si stima che il ponte a quattro corsie ridurrà il tempo di percorrenza tra i due punti da sei ore a circa 30 minuti. Larsen & Toubro Ltd., il vincitore del contratto, ha fissato la data per il completamento al 2028.

Specialista nella progettazione e realizzazione delle grandi operare di ingeneria, la Rizzani de Eccher, che in India lavora da anni, punta al target dei general contractor coinvolti nello sviluppo delle grandi opere infrastrutturali. «In un mercato in così forte espansione e ricco di conoscenza tecnica, ci orientiamo a fornire un importante valore aggiunto ingegneristico per dare ai clienti soluzioni all'avanguardia e processi moderni di sviluppo per i progetti», ha spiegato Francesco Esposito, che per RdE si occupa di sviluppo del business in Asia. Per aziende internazionali come RdE la possibilità di utilizzare la piattaforma della catena di fornitori esistente e svilupparla nei volumi con soluzioni aggiornate permette di eseguire i progetti locali con tempi e costi minori, ma anche di esportare qualità di livello internazionale dall'India verso i mercati adiacenti. Rizzani de Eccher è partner di fornitori locali, con l'obiettivo di crescere insieme e assistere loro nello sviluppo delle opere più importanti e iconiche dell'India. «Soluzioni di prefabbricazione in aree più pulite, controllo delle emissioni, polverosità, rumore, sono tutti temi allo studio dei nostri ingegneri. Combinati con soluzioni intelligenti ed automazione, renderanno i siti civili e le infrastrutture dei modelli di modernità ed affidabilità per qualità delle opere, sperimentazione dei materiali e tempi di realizzazione», ha concluso il manager. Un caso analogo, anche se su una scala ridotta, è quello del gruppo Simem, guidato da Federico Furlani, che fornisce in India soluzioni avanzatissime per l'impiego del calcestruzzo nelle costruzioni, dalle autostrade alle dighe, ai ponti. Tutto ciò non toglie che i ritardi con cui vengono completate le opere in cantiere rappresentano una vera e propria piaga del sistema. Emblematica la vicenda del Mumbai Trans Harbor Link, un ponte a sei corsie di 22 km che passa lungo il porto di Mumbai verso la terraferma, progettato per alleviare la congestione del traffico nella città insulare. Il cantiere iniziato nell'aprile 2018, con importanti finanziamenti dalla Japan International Cooperation Agency (Jica), lo scorso febbraio non era ancora completo il lavoro svolto da un consorzio di Larsen e Toubro (L&T), dalla giapponese IHI Corporation, e da un consorzio di Daewoo e Tata Projects Limited (Tpl). L'apertura del ponte ferroviario Chenabtra tra Bakkal e Kauri nel Kashmir, il più alto del mondo con un imponente arco lungo 359 metri sopra il fiume Chenab, prevista per maggio 2019 è stata riprogrammata per dicembre del 2022.

Un altro progetto segnato da ritardi è il Versova-Bandra Sea Link. Una joint venture tra Astaldi (terzo operatore al mondo nella costruzione di ponti) e Reliance Infrastructure con sede a Mumbai si è aggiudicata un contratto del valore di 928 milioni di dollari per costruire il collegamento marittimo di 17,7 km tra i quartieri di Versova e Branda a Mumbai.

La costruzione è iniziata nell'ottobre del 2018, ma ha riscontrato ritardi dovuti non solo alla pandemia, e il completamento è previsto nel 2023.■

Il rischio politico

IL LOCAL CONTENT È STRATEGICO PER FARE BUSINESS

Negli ingenti investimenti che il governo Modi si appresta a fare nell'esercizio fiscale che incomincia il primo aprile, uno dei passaggi più delicati riguarda l'applicazione delle norme che da un lato assicurano che buona parte del capitale investito rimanga all'interno del paese e dall'altro non smentiscano ala politica di apertura ai capitali esteri tanto necessari a supportare, con tecnologie e investimenti diretti, gli sforzi delle casse pubbliche. In questa prospettiva il governo ha cambiato la politica degli appalti pubblici per dare la preferenza alle aziende i cui beni e servizi hanno il 50% (o più) di contenuti locali, promuovendo «Make in India» e il concetto di self-reliance. La revisione della politica sugli appalti pubblici ha introdotto il concetto di fornitori di Classe I, Classe II e non locali. I fornitori locali di Classe I saranno i preferiti per tutti gli acquisti governativi. Saranno seguiti dai fornitori di Classe II, il cui local content è superiore al 20% ma inferiore al 50%. Mentre le aziende con meno del 20% di local content non potranno partecipare alla maggior parte delle gare d'appalto governative. Queste mosse hanno anche lo scopo di ridurre la presenza della Cina in India, così come le precedenti restrizioni sugli investimenti diretti esteri (Ide) adottate nell'aprile 2020. Sono misure volte a prevenire «acquisizioni opportunistiche» di imprese indiane, che prevedono l'approvazione del governo per qualsiasi investimento effettuato da paesi che condividono un confine di terra con l'India. Qualsiasi offerente proveniente da questi paesi è considerato idoneo a partecipare ad appalti di beni, servizi e opere solo se è iscritto alla «Registration Committee» costituito dal Dipartimento per la Promozione dell'Industria e del Commercio Interno (Dpiit). La nuova politica è stata recentemente applicata a un'offerta della società statale cinese Crrc Corporation, nella gara per 44 set di treni Vande Bharat. Annullata ad agosto 2020 e poi riproposta a settembre come gara nazionale, è stata aggiudicata alla Medha Servo Drives Ltd con sede a Hyderabad. Le linee guida riviste per questa gara richiedevano un fornitore di Classe I con contenuto locale di almeno il 75%. Secondo i funzionari del ministero delle Ferrovie, possono formare un consorzio tra loro fino a cinque società per poter partecipare alle offerte. Il ministero aveva programmato di introdurre i treni Vande Bharat nel 2021-22, ma una recente stima ha calcolato che potrebbero essere necessari più di sei anni prima che i treni entrino in funzione. Due set di treni Vande Bharat sono già operativi tra Delhi-Varanasi e Delhi-Karta. Il cambiamento di regole negli appalti sta chiaramente avendo un effetto: a settembre 2020 la National High Speed Rail Corporation (Nhsrcl) ha aperto le offerte per la prima gara (con un investimento di circa 1,2 miliardi di dollari) per la costruzione del progetto del treno ad alta velocità Ahmedabad-Mumbai, vinto dall'unico offerente indipendente, Larsen & Toubro, vincitore anche di numerosi altri contratti nell'ambito del progetto.

Narendra Modi, classe 1950, è primo ministro indiano dal 2014, riconfermato nel 2019