

TURCHIA

*Analisi realizzata dall'Ambasciata d'Italia ad Ankara
congiuntamente all'Ufficio ICE di Istanbul
Giugno 2008*

ANALISI DELLA POSSIBILE COOPERAZIONE ITALO-TURCA NEL SETTORE INFRASTRUTTURALE Priorità settoriali di intervento Opportunità per le imprese italiane

Indice

1. Tendenze

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 centrale, in Russia, in Medio-Oriente e nei Paesi del Golfo.

Paesi in cui le imprese turche stanno acquisendo importanti quote muovendosi sempre più attivamente, come dimostra da ultimo l'aggiudicazione 430 milioni di dollari della costruzione di un nuovo terminal presso Sheremetyevo di Mosca alla compagnia turca Enka.

Come espostoci più volte con convinzione sia da competenti Ministri qualificati esponenti del settore privato ed istituzionale del mondo economico, jointventures italo-turche in questo settore permetterebbero di coniugare la offerta dal basso costo del lavoro locale con le competenze tecniche.

Indispensabile per le nostre aziende una ponderata scelta del partner, conoscenza che quest'ultimo possiede del complesso mercato locale, che la nascita di faticosi contenziosi successivamente all'inizio dei lavori.

2. Priorità settoriali

I vari piani di sviluppo infrastrutturale del Paese hanno un'attendibilità inversamente proporzionale ai vincoli imposti dalla rigida politica fiscale concordata con il Fondo Monetario Internazionale. Pertanto, all'interno dei settori comunque ritenuti potenzialmente più interessanti (costruzioni, strade, ferrovie, turismo, porti – in via di privatizzazione - aeroporti ed adeguamento agli standard europei in materia ambientale) e' necessario che le nostre aziende individuino ex ante seri interlocutori locali con i quali decidere eventuali collaborazioni e mediante i quali possano essere informati sui progetti che verranno veramente realizzati.

2.1. Trasporti

RETE VIARIA

Il recupero di 15.000 chilometri della rete viaria turca e' oggetto di un Piano d'Azione del Governo relativo al periodo 2003-2008. Nel 2004 sono stati effettuati lavori relativi a 3000 km dell'intera rete. Il modello di intervento in tale settore e' quello del Build Operate and Transfer (BOT). Una parte importante dell'intero progetto riguarda la rete autostradale, attualmente lunga 1940 chilometri.

Sono considerati altresì prioritari il completamento della strada costiera del Mar Nero, del collegamento viario Petlas-Atina-Selanik-Istanbul e la riabilitazione del tratto stradale Atrau-Aktau.

FERROVIE

Nel 2003 l'Ente delle Ferrovie di Stato (TCDD) ha elaborato un Piano d'Azione 2003-2008 per l'ammodernamento delle rete ferroviaria, attualmente lunga 10.987 Km, che ricomprende azioni di ricostruzione e riabilitazione di interi tratti.

Quattro le direttrici sulle quali le Ferrovie turche concentreranno il proprio sforzo organizzativo ed in termini di investimenti nel prossimo triennio: **Ankara – Istanbul** (531 km.; 3 ore di percorrenza). La costruzione dell'intero tratto ferroviario e' stata già assegnata a ditte turche in joint venture con un'azienda cinese ed una impresa spagnola, che tra l'altro fornirà i treni superveloci. Restano da aggiudicare i lavori del tratto che unisce Gebze a Kosekoy (56 km.); la gara dovrebbe essere lanciata entro la

fine del 2008. Il treno ad alta velocita' Ankara – Istanbul sara' operativo fra tre anni; **Ankara – Konya** (212 km.; 1 ora e 15 minuti di percorrenza). La costruzione e' stata gia' assegnata a ditte turche. Tra il 2008 ed il 2009 sara' invece lanciata una gara per la fornitura di 6 treni ad alta velocita'. Ankara – Sivas (460 km., 3 ore di percorrenza). **Ankara – Izmir** (624 km.; 3 ore e 20 minuti di percorrenza). E' un progetto a piu' lunga scadenza. Sono infatti ancora da effettuare gli studi di fattibilita'.

PORTI

Le infrastrutture portuali sono gestite in Turchia da diversi enti: i porti di Trabzon, Gulluk, Dikili, Cesme e Kusadasi, in quanto privi di connessione con la rete ferroviaria, sono gestiti dalla Turkish Seamanship Administration (TDI), mentre quelli connessi con la rete ferroviaria, tra i quali Haydarpasa, Derince, Bandirma, Samsun, Izmir ed Iskenderun, sono gestiti dall'Ente delle Ferrovie di Stato (TCDD). Il porto di Mersin e' stato oggetto di recente privatizzazione. Nel 1997 i diritti operativi dei porti di Antalya, Tekirdag, Rize, Ordu, Giresun, Sinop ed Hopa sono stati invece trasferiti a privati per un periodo di 30 anni, e lo stesso e' successo nel 2000 per i porti di Alanya e Marmaris.

AEROPORTI

La Turchia e' parte dell'ICAO e di EUROCONTROL e sta lavorando per adeguare i propri standard aeroportuali alla normativa internazionale, oltre che all'acquis comunitario in materia. A tali esigenze risponde del resto il progetto SMART messo a punto dalla Direzione Generale Aeroporti del Ministero dei Trasporti (DHMI) e realizzato dall'Italia, attraverso la Selex Sistemi Integrati.

TRASPORTO AEREO

La compagnia Turkish Airlines (Turk Hava Yollari) e' la principale linea aerea del Paese, con una flotta di circa 100 velivoli. Ad essa si sono aggiunte alcune nuove compagnie "low cost" (tra cui Onur Air ed Atlas Air), che operano su tratte nazionali.

2.2. Altre infrastrutture

2.2.1. in campo energetico (reti gas, elettriche)

Secondo le attuali proiezioni demografiche, entro il 2030 la Turchia dovrebbe raggiungere una popolazione di circa 90 milioni, 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.

Il Paese si sta dotando di una serie di corridoi energetici che dovrebbero permettergli, una volta in funzione, di giocare un ruolo di primo piano sullo scacchiere energetico mondiale rifornendo un'occidente (soprattutto europeo) sempre più dipendente da risorse non proprie ed in competizione con i nuovi giganti asiatici (principalmente India e Cina) per l'approvvigionamento energetico dai bacini di produzione. Secondo le stime più recenti nel 2010 transiterà attraverso la Turchia il 7% degli idrocarburi destinati ai mercati dell'intero occidente.

Recenti sviluppi strategici nel settore del trasporto del greggio

Per quanto stia progressivamente cedendo il passo al gas naturale, il petrolio fornisce attualmente circa il 40% delle risorse energetiche del Paese. Di tale percentuale, circa il 90% è di importazione, proveniente dal Medio Oriente (Arabia Saudita, Iran, Iraq, Siria) e dalla Russia. La produzione nazionale fa invece capo a tre maggiori compagnie: la TPAO - Compagnia petrolifera di Stato - responsabile da sola dell'80% della produzione nazionale (circa 50.000 barili al giorno), la Royal Dutch/Schell e la Esso/Mobil. Da due anni è attivo l'oleodotto il **Baku-Tbilisi-Ceyhan (BTC)**, che collega la capitale azera Baku al porto di Ceyhan, nella parte meridionale della Turchia. Il greggio viene importato anche dall'Iraq, attraverso **l'oleodotto che unisce Kirkuk a Yumurtalik**, vicino al porto di Ceyhan, con una capacità di 300.000 barili al giorno. In fase di costruzione, invece, la **Trans Anatolia Pipeline (TAP)**, anche noto come "Samsun - Ceyhan", che collega appunto il porto di Samsun, sul Mar Nero, al terminale di Ceyhan, attraverso il consorzio TAPSCO, costituito dai Gruppi ENI e CALIK. Concorrente del Trans Anatolia Pipeline è l'oleodotto **Burgas-Alexandroupolis**, sostenuto in via prioritaria dai russi, per la cui costruzione è stato firmato nel gennaio 2008 un accordo tra Putin, il suo omologo Parvanov e il Ministro dello Sviluppo greco Fylas.

Recenti sviluppi strategici nel settore del trasporto del gas naturale

Non rappresenta più una *commodity* regionale, ma sta diventando un vero e proprio bene strategico. La crescente dipendenza dal gas e in particolar modo dalle importazioni dai Paesi terzi è un fenomeno tipico di tutti i Paesi industrializzati che hanno avviato la liberalizzazione del settore elettrico. Quest'ultima, infatti, ha innescato un processo di riconversione delle centrali elettriche esistenti – affidato a investimenti privati orientato prevalentemente verso la costruzione di nuovi impianti a ciclo combinato di gas, determinando l'aumento della domanda. La Russia, l'Iran ed il Qatar posseggono il 58% delle riserve mondiali di gas naturale. Altri Paesi esportatori nell'area sono il Turkmenistan, il Kazakistan e l'Azerbaijan. La Turchia importa una larga porzione delle proprie risorse attraverso due gasdotti dalla Russia (Gasdotto Russia – Turchia + Blue Stream?), uno dall'Iran e l'ultimo dall'Azerbaijan, il Baku – Tbilisi – Erzurum. Il Paese acquista inoltre gas liquido dall'Algeria e dalla Nigeria. La dipendenza dal gas russo è ancora molto forte mentre la produzione nazionale, ad opera della Arco, della TPAO e della Shell, risponde solo al 2% del fabbisogno dell'intero Paese. Operativo il **Blue Stream**, per il trasporto di gas siberiano dalla Russia alla Turchia con un lungo tratto sottomarino nel Mar Nero. L'infrastruttura collega direttamente la russa Izobilnoye al porto di Samsun e successivamente ad Ankara. Si tratta di un'opera realizzata dall'italiana Saipem, alla quale partecipa anche l'ENI. La volontà turca di diversificare le proprie fonti di rifornimento e l'idea di divenire un'area di transito preferenziale verso l'Unione Europea spingono la Turchia a distanziarsi, ove possibile, da Mosca e promuovere una direttrice di sviluppo della rete di rifornimento energetico est - ovest. Conseguente il ruolo dominante di alcune arterie, a partire dal gasdotto **Baku-Tbilisi-Erzurum (BTE)**, che trasporta gas proveniente dall'Azerbaijan in Turchia, gas che verrà poi immesso nell'Interconnettore Turchia-Grecia-Italia (ITGI), destinazione Europa. Sempre nell'ottica della diversificazione, un significato politico di rilievo lo riveste l'**Interconnettore Turchia-Grecia-Italia (ITGI)**, in parte in fase di costruzione, in parte già attivo, progetto che rientra tra i 5 principali assi di collegamento trans - europei. Rappresenta il primo concreto esempio di quel processo di diversificazione delle fonti di approvvigionamento perseguito dall'Unione Europea nel settore energetico, volte in particolare a diminuire la dipendenza da Mosca; una dorsale che unirebbe le ampie riserve del bacino azero dello Shakh Deniz all'Italia, attraverso la Turchia e la Grecia, costituendo un canale strategico di collegamento diretto tra l'area del Caspio ed il Vecchio Continente. Un'altra direttrice di sviluppo intrapresa dalla Turchia è quella verso Teheran. Di notevole peso, non solo per ragioni tecniche, è la firma nel luglio del 2007

del Memorandum of Understanding tra il Ministro dell'energia turco Hilmi Guler ed il suo omologo iraniano Seyyed Kazem Vaziri – Hamaneh relativo al **trasporto di gas iraniano e turkmeno** in Europa attraverso la Turchia, per un volume pari a 30 miliardi di metri cubi. Inoltre i due Paesi si sono accordati affinché la Turchia possa operare in tre riserve naturali di gas (South Pars Gas Field) situati nella parte meridionale dell'Iran. Resta inoltre da vedere nel medio periodo la capacità di approvvigionamento da parte di Ashgabat nei confronti del vicino Iran e dell'intero gasdotto che eventualmente sarà costruito. Forti implicazioni di natura politica, soprattutto nell'ambito della strategia europea di diversificazione delle rotte delle forniture, caratterizzano anche la costruzione del **gasdotto "Nabucco"**, un'iniziativa vista con favore anche da Washington, in quanto allenterebbe il controllo dei russi sul sistema di trasporto e approvvigionamento del gas. L'infrastruttura dovrebbe estendersi lungo 3.300 km attraverso Turchia, Bulgaria, Romania e Ungheria, consentendo di trasportare entro il 2011 circa 30 milioni di metri cubi di gas all'anno dall'Iran e dall'Azerbaijan all'Europa centrale, con lo scopo di ridurre in modo sostanziale la dipendenza dell'Europa dal gas di provenienza russa. Non è un caso infatti che il "Nabucco" rientri a pieno titolo nel Trans European Energy Networks (TEN – E), nell'asse n.3, che riguarda i gasdotti che uniscono i Paesi Europei con i giacimenti dell'area caspica e medio-orientale. Da ricordare poi il **gasdotto "South Stream"** che nasce da un accordo tra Eni e Gazprom, un'arteria energetica ancora in fase di progettazione e che ha già visto un complesso di intese stipulate anche da Mosca con i principali Paesi di transito (Ungheria, Bulgaria, Serbia ed Austria). Sul fronte del mercato iracheno, è in corso di valutazione tra i due Governi l'avvio di un progetto di fattibilità volto alla costruzione di un **gasdotto che corra parallelamente all'oleodotto che collega Kirkuk con Yumurtaalik**. L'Iraq riveste per Washington un ruolo fondamentale nella sua politica di diversificazione dell'approvvigionamento energetico, volta a scalfire la presenza monopolistica di Mosca. Costruzione di un gasdotto, denominato **Trans Adriatic Pipeline**, della lunghezza di 520 km, che dovrebbe collegare Salonicco alla Svizzera, passando attraverso l'Albania, l'Adriatico (con un tratto di 115 km. offshore) e l'Italia. Il costo dell'operazione è stimato in circa 1,5 miliardi di Euro e l'entrata in funzione è prevista per il 2011. Il progetto beneficerebbe del sostegno dell'UE nell'ambito dell'iniziativa "Trans European Energy Networks (TEN – E). L'**Arab Natural Gas Pipeline** unisce l'Egitto con la Giordania e la Siria. Obiettivo nei prossimi anni è la costruzione di un interconnettore con il porto di Ceyhan in Turchia, al fine di soddisfare la richiesta di Ankara di maggiore

diversificazione. La nuova infrastruttura, che dovrebbe essere operativa entro il 2011, garantirebbe infatti l'immissione nel mercato turco di circa 10 miliardi mc, di cui 6 sarebbero destinati all'esportazione. Anche questa infrastruttura ricopre un ruolo strategico per la Commissione Europea, che ha deciso di inserirla all'interno del Trans European Energy Networks (TEN – E) nell'asse n. 6, riguardante i gasdotti che uniscono i Paesi membri del Mediterraneo con la Libia, l'Egitto, la Giordania, la Siria e la Turchia, con l'obiettivo di lungo periodo di creare un "East Mediterranean Gas ring".

Di grande attualità, infine, la questione del nucleare. In questi ultimi anni si è così arrivati a disegnare una strategia completa che ha già prodotto un quadro normativo ed individuato siti ed investitori per la realizzazione delle strutture. Nel 2007 la Turchia ha infatti approvato la legge – quadro per la costruzione e regolamentazione di centrali nucleari. La normativa autorizza il Ministero dell'Energia turco ad avviare una gara per la costruzione dei primi impianti e a fissare la loro localizzazione. Il piano turco prevede di costruire tre centrali nucleari con una potenza di 5.000 megawatt entro il 2014. Nonostante le proteste degli ambientalisti, è stato già scelto anche il luogo dove verrà costruito il primo impianto: Sinop, sulla costa turca del Mar Nero. La legge permette inoltre al Governo di comprare l'intera produzione di energia elettrica ottenuta dagli impianti nucleari costruiti dai privati e, contemporaneamente, concede la facoltà alle istituzioni pubbliche di costruire le centrali nucleari nel caso che l'imprenditoria privata non dimostri alcun interesse nel settore. La necessità della Turchia di dotarsi dell'energia atomica nasce soprattutto da una esigenza di ridurre quanto prima la dipendenza energetica dall'esterno, alla luce dell'aumento demografico del Paese che va di pari passo con un maggiore benessere economico e dunque di un incremento della domanda energetica. I cospicui investimenti che vengono richiesti dalla costruzione di centrali nucleari possono essere ammortizzati in breve tempo dal basso costo di produzione dell'energia elettrica prodotta dal nucleare e, col tempo, si contribuirà a ridurre il continuo rialzo del costo del petrolio.

2.2.2. acqua e gestione (acquedotti) e reflui urbani (fognature)

Le Autorità locali riservano una crescente attenzione a tutto quell'universo di servizi, forniture pubbliche e "know-how" tecnologico che riguarda l'ambiente. Secondo una recente stima, gli investimenti per i prossimi anni ammonteranno a circa 8 miliardi di dollari. I settori prioritari sono: utilizzo e

sfruttamento di forme alternative d'energia, riciclaggio dei rifiuti, trattamento delle acque, recupero e riciclaggio delle materie plastiche.

Tale settore e' di particolare interesse anche perche' numerose sono le gare d'appalto indette dalle Municipalita', in alcuni casi con finanziamenti internazionali o comunitari, oppure con pacchetti finanziari bilaterali (concessi soprattutto da Stati Uniti e Germania). Proprio la carenza di pacchetti finanziari italiani e' lamentata dalle nostre ditte del settore che, soprattutto nel trattamento acque, sono conosciute ed apprezzate "in loco".

COSTRUZIONI URBANE

L'alta crescita della popolazione e l'incremento tendenziale del reddito disponibile della popolazione turca rendono plausibile credere che la domanda di case d'abitazione continuerà ad essere alta.

3. Soggetti di riferimento e fonti di finanziamento

Nel quadro dei finanziamenti comunitari in favore della Turchia (IPA – Politica di Pre Adesione), la Commissione ha disposto uno stanziamento dal 2007 al 2010 di 2,25 miliardi di euro. Particolare attenzione verrà dedicata all'institution building, sviluppo regionale, risorse umane e formazione, sviluppo rurale.

La **Banca Mondiale** intende sostenere il programma di riforme economiche della Turchia; a tale fine sono stati deliberati finanziamenti per US\$ 4,5 miliardi nel triennio 2004-06 (prolungato fino al 2007 e con il prestito inizialmente concesso innalzato a \$6,6 miliardi), facendo seguito allo stanziamento di US\$ 5 miliardi del periodo 2001/2003. Di recente il Governo ha deciso di firmare un nuovo accordo di cooperazione economica con la Banca Mondiale denominato "Collaborazione sul Programma Paese" (Country Partnership Strategy) che avra' decorrenza a partire dal 2008 fino al 2011; il finanziamento complessivo dovrebbe ammontare a \$6,6 miliardi. Le attivita' della Banca in questi ultimi quattro anni si sono concentrate su attivita' volte al miglioramento degli indicatori macroeconomici, alla riduzione della poverta', alla lotta alla disoccupazione ed all'economia sommersa, al miglioramento della competitivita' delle imprese, all'efficienza dei servizi pubblico, allo sviluppo sociale, al rafforzamento di infrastrutture nel settore energetico ed alla gestione delle risorse naturali ed ambientali.

Il 28 giugno 2007 il Consiglio Esecutivo della Banca Mondiale ha approvato la concessione alla Turchia di un "Competitiveness and Employment Policy Loan (CEDPL) per un ammontare di US\$ 500 milioni. Si tratta di un prestito ordinario IBRD concesso con l'obiettivo di sostenere l'adozione di riforme mirate a favorire il consolidamento istituzionale e la crescita economica.

Come altri Paesi che hanno registrato rapidi processi di trasformazione economica, la Turchia necessita, tuttavia, di consolidare le politiche sociali ed educative. Secondo la Banca Mondiale, interventi mirati in tali settori dovrebbero determinare ricadute positive anche sui tassi di occupazione e sulla competitività complessiva del Paese.

Sempre la Banca Mondiale ha approvato – nel giugno 2005 - la concessione di un credito di US\$ 465.5 milioni a favore del programma di privatizzazioni in Turchia. In considerazione dei buoni risultati macroeconomici raggiunti dal Paese, poi, l'istituzione di Washington ha previsto un'estensione di un anno – fino al 2007 - della Country Assistance Strategy ed un aumento dello stanziamento a 6.6 miliardi di dollari. L'istituzione finanziaria ha inoltre recentemente approvato la seconda parte del Programma per i Prestiti Finanziari per il Pubblico Settore III (PFPSAL) a favore della Turchia, del valore di \$500 milioni. La prima parte, per un valore pari a \$1 miliardo, era stata autorizzata nel luglio 2004. Il PFPSAL III mira principalmente al raggiungimento degli obiettivi fondamentali di macroeconomia e al loro mantenimento nonché a sostenere il processo di riforme nel settore pubblico e finanziario e ad assistere la messa a punto di riforme nel campo agricolo.

Tra i progetti finanziati dalla Banca Mondiale nell'ambito della Country Assistance Strategy¹:

1. Renewable Energy Project: Loan amount is 202.03 million dollars and the duration is July 2004-June 2010. The aim is to increase privately owned and operated power generation from renewable sources, with government guarantees, and within the market-based framework of the new Turkish Electricity Market Law. The loan is given to the Turkish Industrial Development Bank (private) and the Turkish Development Bank (public) by the Treasury.

Contact: Orhan Beşkök-Executive Vice President

Turkish Industrial Development Bank

Tel: 90 212 334 5261

Fax:90 212 243 2975

e-mail: beskoko@tskb.com.tr

2. Anatolia Watershed Rehabilitation Project: Total loan amount is 27 million dollars. The duration is 7 years. The project's overall development objective is to support sustainable natural resource management practices in Central Anatolia and Black Sea Region and thereby raise incomes of the

¹ Elaborazione ad opera del Trade Analyst dell'ICE operativo presso l'Ambasciata

local communities affected by resource degradation. The key objective is to introduce farming practices which will reduce the discharge of nutrients and other agricultural pollutants into surface and ground water in watersheds draining into the Black Sea in four provinces.

Contact: General Directorate for Deforestation and Erosion Control(AGM)
Ministry of Environment and Forestry
Tel: 90 312 212 5596
Fax:90 312 212 5532

Besides the above there are four other infrastructure projects that are recently approved:

- 1. Municipal Service Projects:** Loan amount is 305.2 million dollars which is given to İller Bankası. Approved on 23 June 2005 and the closing date is 30 June 2010. Relevant to water, sanitation and flood projection for 16 municipalities that are Antalya, Bergama, Çankırı, Gümüşova, Düzce, Elbistan, Erzurum, Gelibolu, Ilica, Kütahya, Mersin, Muğla, Ödemiş, Polatlı, Samsun and Serik. More information can be obtained from www.worldbank.org.tr web address.
- 2. Railway Restructuring Project:** Loan amount is 221 million dollars which is given to the Government of Turkey. Approved on 9 June 2005 and the closing date is 30 September 2009. The aim is to improve productivity and effectiveness of railway operations and to assist general Directorate of State Railways Administration (TCDD) in reaching a financially sustainable situation. More information can be obtained from www.worldbank.org.tr web address.
- 3. Seismic Risk Mitigation-TR:** Loan amount is 400 million dollars which is given to the Government of Turkey. Approved on 26 May 2005 and the closing date is 30 September 2010. The objective of the project is to initiate a process to make the city of İstanbul, capable to resist in case of major earthquake. More information can be obtained from www.worldbank.org.tr web address.
- 4. Energy Community of South East Europe- APL2 for Turkey:** Loan amount is 78 million dollars which is given to the Turkish Transmission Corporation (TEIAS). Approved on 1 April 2005 and the closing date is 31 December 2010. The objectives are: the creation of a market system for the management of electricity market, the strengthening of the supervisory control, data acquisition, improvement of the energy management system to enable it operate more efficiently and provision of transmission grid. More information can be obtained from www.worldbank.org.tr web address.

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

Il flusso di **investimenti diretti esteri** può ora beneficiare delle novità introdotte dalla riforma in materia. Gli investimenti esteri diretti nel **2007 sono stati pari a US\$ 21,9 miliardi**, un dato in aumento (+ 9,8%) rispetto alla cifra record fatta registrare nel 2006 (19,9 miliardi). I settori di maggiore interesse da parte degli investitori esteri in questi ultimi anni sono risultati le banche, le telecomunicazioni, la petrolchimica, l'immobiliare ed il comparto della produzione del cemento. Negli ultimi cinque anni i Paesi Bassi sono risultati il primo Paese investitore (21,4% del totale), seguiti dal Belgio (16%), dalla Grecia (9,9%), dalla Francia (9,4%) e dall'Italia (4%). Le imprese investitrici estere in Turchia sono 16.087. Nei primi tre mesi del 2008, l'afflusso totale ha toccato quota \$ 4,4 miliardi, in netto calo rispetto allo stesso periodo del 2007, in cui si era registrato un valore di \$ 9,4 miliardi, soprattutto a seguito delle acquisizioni nel settore bancario.

Secondo i dati della Banca Centrale turca, il flusso di investimenti diretti turchi verso l'estero ha raggiunto a fine 2007 quota 11,8 miliardi di dollari. Nello specifico, nel 2007 gli investimenti all'estero sono ammontati a 2,5 miliardi di dollari. In Italia, dove sono presenti 32 imprese turche, il flusso di investimenti da parte turca nel 2007 e' stato pari a 1,5 milioni di dollari, per un totale di 119 milioni di dollari. I settori di maggiore interesse per gli investitori turchi sono risultati i seguenti: finanza/banche e tessile/abbigliamento. La Banca Centrale segnala inoltre un crescente interesse per investimenti diretti turchi verso l'Egitto ed il Medioriente in genere, oltre alla Cina ed all'Asia Centrale.

L'Italia rappresenta un "partner" fondamentale in settori di importanza strategica, quali **il settore bancario** e **l'energia**, grazie alla presenza dell'ENI e dell'EDISON e di un forte interessamento dell'ENEL. Quanto al **settore bancario**, la presenza italiana trova la sua principale espressione nella partecipazione al 50% di Unicredit nella Koc Financial Services, compartecipata dal Gruppo Koc (primario conglomerato industriale turco che controlla la Kocbank, la Koc Yatirim Brokerage, la Kocbank Netherland e la Kocbank Azerbaijan) e la fusione nel corso del 2006 tra la Koc Financial Services e Yapi Kredi, di cui la prima già deteneva dal maggio 2005 il 57,4% del capitale. Sono altresì presenti Uffici di rappresentanza del Monte dei Paschi di Siena e di Intesa – San Paolo. Importante presenza

italiana anche nel **settore energetico**, dove l'ENI e' stata responsabile, con Saipem, della costruzione del gasdotto Blue Stream per il trasporto di gas dalla Russia alla Turchia attraverso il Mar Nero (un progetto realizzato sulla base di un accordo tra Russia Italia Turchia ed inaugurato nel novembre del 2005); l'azienda italiana e' inoltre attivamente coinvolta, insieme alla ditta turca Calik, nella costruzione dell'oleodotto che unisce Samsun a Ceyhan (per il trasporto del petrolio proveniente dai campi operati da Eni in Kazakistan), alla cui cerimonia di avvio (24 aprile 2007) ha preso parte il Ministro per lo Sviluppo Economico, Pier Luigi Bersani. Attualmente sono in corso i lavori di ingegneria e lo studio d'impatto ambientale nonche' di fattibilita' finanziaria, per quanto sul progetto gravi ancora una forte incognita legata alla disponibilita' di idrocarburi in misura adeguata a garantirne l'economicita'. La multinazionale italiana partecipa infine finanziariamente, per una quota pari al 5%, all'oleodotto Baku-Tbilisi-Ceyhan (BTC), gestito dalla British Petroleum. L'ENEL e' interessata all'acquisizione di alcune reti di distribuzione dell'energia elettrica nelle zone di Ankara ed Istanbul (tale gara, per la quale e' previsto un investimento complessivo di 1,3 miliardi di euro, e' stata tuttavia rinviata nell'aprile del 2008). Anche l'EDISON, attivamente coinvolta nel progetto ITGI (interconnettore Italia-Turchia-Grecia, il cui accordo e' stato ufficialmente firmato lo scorso mese di luglio a Roma tra il Min. Bersani ed i rispettivi omologhi greco e turco), partecipa alla gara per la privatizzazione di una delle tre compagnie di distribuzione e intende altresì prendere parte al progetto per la costruzione di un impianto di generazione ad Afsin-Elbistan. Un discorso a parte merita il settore delle telecomunicazioni in cui la TELECOM ITALIA e' entrata nel 2000, acquisendo una quota partecipativa di Aria, in seguito fusa con Aycell, creando la nuova compagnia di telefonia mobile Avea. Nel luglio 2006 la Telecom Italia ha venduto all'operatore locale Turk Telecom la propria quota di partecipazione in Avea (40%) per circa 500 milioni di dollari. Turk Telecom, partecipato da Oger e dal Tesoro turco, e che possiede gia' il 40% circa di Avea, controlla pertanto ora l'80% dell'intero pacchetto azionario di Avea. La banca locale Is Bankasi ha invece una quota di minoranza. Tra gli altri grandi gruppi, la Pirelli (settore pneumatici e cavi) dispone di uno stabilimento tecnologicamente avanzato ad Izmit, la INDESIT Company continua ad incrementare le proprie quote di mercato nel settore degli elettrodomestici, mentre FIAT, che in "joint-venture" di vecchia data con il Gruppo Koc ha dato vita alla TOFAS, mantiene una posizione di "leadership" nel Paese. L'ultimo biennio e' stato caratterizzato da una fervida attivita' del gruppo italiano, che intende costituire nei prossimi anni in Turchia uno dei centri

piu' estesi di produzione all'estero. Entro il 2009 lo stabilimento di Bursa produrrà circa 400.000 veicoli, mentre nel 2008 è prevista una crescita della produzione pari al 65%, per un totale di 360.000 autovetture, di cui circa 300.000 saranno destinate all'esportazione. Attualmente alcuni modelli di successo, quali il Nuovo Ducato, il Mini Cargo e l'autovettura Linea (lanciata ufficialmente nel maggio 2007 ad Istanbul) vengono prodotti nel Paese ed esportati in tutto il mondo. In particolare, la TOFAS, che nel 2006 ha visto incrementare le sue vendite del 16% rispetto allo stesso periodo del 2005, ha intenzione di aumentare le esportazioni del 40% e raggiungere la somma di \$1,2 miliardi (\$840 milioni lo scorso anno), mentre in termini quantitativi conta di esportare 120.000 unità. La Menarini ha acquisito la più antica azienda locale nel settore farmaceutico (IE Ulagay) e la Cementir (Gruppo Caltagirone) ha rilevato un'importante azienda turca produttrice di cemento, la Cimentas. Quest'ultima si è aggiudicata il tender per l'acquisizione del Cementificio Lalapasa ed ha acquisito anche quello di Elaziğ (occorre ricordare l'uscita dal mercato nel settore del cemento della controllata Ciments Francais da parte di Italcementi). Nel settore infrastrutturale sono presenti AnsaldoBreda, Astaldi e Selex Sistemi Integrati. Quest'ultima si è aggiudicata una importante gara per l'ammodernamento di 7 centri per il controllo dello spazio aereo, mentre Astaldi ha concluso la realizzazione dell'autostrada che collega Istanbul ad Ankara, inaugurata il 23 gennaio 2007 dal Presidente del Consiglio Prodi e dal Primo Ministro Erdogan; la ditta italiana si è inoltre aggiudicata nel gennaio 2008 una gara per la costruzione di un tratto della metropolitana di Istanbul. È infine interessata ad alcuni progetti nel settore idroelettrico: in particolare, la costruzione di una diga nella zona di Konya per un valore di 200 milioni di dollari e di una centrale a Samsun. Ansaldo Breda ha fornito convogli alla metropolitana veloce di Ankara e si è aggiudicata – in consorzio con la Yapi Merkezi – la fornitura di tram per il nuovo sistema tranviario metropolitano della città di Kayseri nonché, nel maggio del 2008, una gara relativa alla fornitura di 16 tram nell'ambito di un progetto del valore di Euro 106 milioni finanziato dalla BEI; nell'ambito del progetto Alta Velocità, inoltre, la ditta italiana Mer Mec – specialista nella progettazione, produzione e commercializzazione di macchine, veicoli speciali e sistemi per la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie - si è aggiudicata nel corso del 2007 una gara bandita dalle ferrovie turche (TCDD) nel quadro della collaborazione tra Turchia e Spagna sul progetto Alta Velocità Ankara-Eskisehir (prima tappa della tratta Ankara-Istanbul), per il noleggio di un locomotore, unitamente ad un numero consistente di vagoni, da utilizzare per il nuovo tracciato ferroviario. La società italiana ha

fornito sotto forma di noleggio per una durata di quattro mesi il summenzionato treno (di produzione Ansaldo Breda) che funge, tra l'altro, anche come *testing train*, fornendo servizi di diagnostica dell'infrastruttura ferroviaria in parola. Sempre nel settore dell'alta velocità, l'azienda ITALFERR, società ingegneristica del Gruppo Ferrovie dello Stato, ha vinto una gara bandita dalla TCDD per la progettazione di due impianti di manutenzione di materiale rotabile nel settore dell'alta velocità, per l'importo complessivo di 2 milioni di Euro. In particolare, l'oggetto della gara, cui hanno partecipato le Ferrovie francesi (SNCF), le Ferrovie tedesche (DB) e la società tedesca SEIB, consisteva nell'erogazione di servizi riguardanti la progettazione preliminare ed esecutiva di due impianti di manutenzione per treni ad alta velocità a composizione bloccata, in corrispondenza delle stazioni di Behicbey e Haydarpasa, sulla nuova tratta di Alta Velocità Ankara-Istanbul. Gli impianti sono attualmente operativi. Ansaldo STS sarebbe infine l'azienda favorita nella gara sul progetto finanziato dalla Banca Mondiale per il tratto ferroviario Mersin – Toprakkale, per la quale ha presentato l'offerta più vantaggiosa (127 milioni di Euro, inferiore di Euro 600.000 all'offerta del consorzio Siemens – Alarko). Nella difesa opera con particolare successo il Gruppo Finmeccanica: Agusta Westland è stata scelta quale sub-contraente dell'industria aerospaziale turca TAI per la fornitura di 51 elicotteri denominati T-129 per l'Esercito turco (per un valore di 1 miliardo di euro) mentre Alenia Aeronautica, che nel 2005 si è aggiudicata la fornitura di dieci velivoli antisommersibile alla Marina turca e' oggi capofila nella campagna di commercializzazione in Turchia del velivolo prodotto dal consorzio quadrinazionale Eurofighter (Italia, Spagna, Germania, Regno Unito). Attiva anche Fincantieri, che nei mesi scorsi ha concluso con successo la gara relativa alla fornitura delle piattaforme e del trasferimento di know how nell'ambito del programma SARS (Search and Rescue), finalizzato alla produzione di 4 pattugliatori per la guardia costiera. E' inoltre presente la Beretta, che controlla una ditta turca basata ad Istanbul (la Stoeger) ed ha deciso di trasferire in Turchia alcune linee di produzione. All'inizio del 2005 è stata creata una joint venture al 50% tra la Bialetti e la società turca Cem nel settore degli accessori da cucina, mentre il Gruppo Benetton ha acquisito il 50% del capitale azionario detenuto dal gruppo Boyner in Benetton Turchia, dando vita ad una nuova joint venture, la "Benetton Giyim Sanayi". Il più recente investimento di rilievo è quello del Gruppo Ferroli, che ha acquisito uno stabilimento nella zona di Duzce (Nord Est) per la produzione di condizionatori. Nostre aziende sono anche presenti nei settori metallurgico, elettronico (ELDOR, OMRON), chimico,

tessile e dell'abbigliamento (Benetton, Chicco, Zegna), alimentare (Barilla, Perfetti), turistico (Valtur, Costa Crociere), cantieristico (Fipa ad Antalia), informazione (Seat Pagine gialle).

Di seguito un elenco degli interlocutori piu' utili

1. _ller Bankası: for water, municipal investments.

Office of Construction Administration

Head of the Office Adnan Yılmaz

Tel: 90 312 310 3141

Fax: 90 312 3122989

Web: www.ilbank.gov.tr

2. Turkey Electricity Transfer S.P.A. (TE_AS)

Office of Research, Planning and Coordination

Head of the Office _brahim Balunuye

Tel: 90 312 222 9056

Web: www.teias.gov.tr

e-mail: apk@teias.gov.tr

3. State Water Administration (DS_) .

Office of Project and Construction

Head of the office Akif Özkaldı

Tel: 90 312 418 3393

Fax: 90 312 418 3395

e-mail: proje@dsi.gov.tr

For hydroelectric power stations

Office of Dams and power stations

Head of the office Ali Haydar _ahin

Tel: 90 312 418 3399

Fax: 90 312 418 3413

e-mail: hes@dsi.gov.tr

Web: www.dsi.gov.tr

4. General Directorete of Public Roads (Karayolları Genel Müdürlü_ü)

Office of Construction

Head of the office Mahmut Yıldız

Tel: 90 312 415 8660

Fax: 90 312 418 6415

Web: www.kgm.gov.tr

5. State Planning Organization (DPT)

Office of Infrastructure Services

Head of the Office Hülya Tokgöz

Tel: 90 312 294 6203
Fax: 90 312 294 6378
e-mail: bilgi@dpt.gov.tr Web: www.dpt.gov.tr
for World Bank projects

Office of Projects and Invesments

Tel: 90 312 294 5903

Fax: 90 312 294 5978

6. State Railways (TCDD)

Office of Harbours

Head of the Office Nizamettin Arslan

Tel: 90 312 311 3083

Fax: 90 312 312 6506

Web: www.tcdd.gov.tr

Office of Construction

Head of the Office Hayri Varinli

Tel: 90 312 311 8808

Fax: 90 312 3104114

Office of Roads

Head of the Office Ferhat Demirta_

Tel: 90 312 311 2032

Fax: 90 312 324 1318

7. State Airports Administration (DHM_)

Office of Research, Planning and Coordination (APK)

Head of the Office Funda Ocak

Tel: 90 312 212 4605

Fax: 90 312 212 3917

Web: www.dhmi.gov.tr

e-mail: dhmi@dhmi.gov.tr

8. Ministry of Transportation (T.C. Ula_turma Bakanlı_1)

General Management of Railways, Harbours and Airports (DLH)

Head of the Office Ahmet Arslan

Tel: 90 312 550 1005

Fax: 90 312 2123847

Web: www.ubak.gov.tr

Web: www.dlh.gov.tr

e-mail: dlg@ubak.gov.tr

General Management of Road Transportation (KUGM)

Head of the Office Talat Aydın

Tel: 90 312 550 1202

Fax: 90 312 212 0849

Web: www.kugm.gov.tr

General Management of Civil Aviation (SHGM)

Head of the Office Topa Bilgetin Toker

Tel: 90 312 212 4635

Fax: 90 312 212 4684

Web: www.shgm.gov.tr

General Management of Communication (HGM)

Head of the Office Ali Zor

Tel: 90 312 550 1262

Fax: 90 312 550 1273

Web: www.ubak.gov.tr/tr/hgm/index.htm

e-mail: hgm@ubak.gov.tr

9. TC Undersecretariat of Marine (TCDM)

Head Office of Research, Planning and Coordination (APK)

Head of the Office Mahmut Yılmazcan

Tel: 90 312 232 3851

Fax: 90 312 232 4768

Web: www.denizcilik.gov.tr

10. Ministry of Public Works (T.C. Bayındırlık Bakanlığı_1)

Office of Research, Planning and Coordination (APK)

Head of the Office Ali Öztürk

Tel: 90 312 418 3061

Fax: 90 312 4196193

Web: www.bayindirlik.gov.tr

e-mail: aliozturk@bayindirlik.gov.tr

General Management of Construction

General Director Sefer Akkaya

Tel: 90 312 480 0947

Fax: 90 312 480 9040

Web: www.bayindirlik.gov.tr

e-mail: sefera@bayindirlik.gov.tr

General Management of Roads

General Director Hicabi Ece

Tel: 90 312 415 8821

Fax: 90 312 418 6999

Web: www.bayindirlik.gov.tr

e-mail: hece@kgm.gov.tr

11. Energy Market Regularity Authority (T.C.EPDK)

General Management of International Relations and EU Coordination

General Director Cahit Akıncı

Tel: 90 312 287 1699

Fax: 90 312 2878809

Web: www.epdk.org.tr

e-mail: cakinci@epdk.org.tr

General Management of Regulation, Monitoring and Evaluating of Electricity Market

General Director Murat Erenel

Tel: 90 312 287 1714

Fax: 90 312 2878416

e-mail: merenel@epdk.org.tr

General Management of Natural Gas Market Application

General Manager Ahmet Aydın

Tel: 90 312 287 1697

Fax: 90 312 287 8814

e-mail: aaydin@epdk.org.tr

General Management of Oil Market

General Manager Mustafa Ergi

Tel: 90 312 287 2560/502

Fax: 90 312 287 7800

e-mail: mergi@epdk.org.tr

General Management of Liquefied Petroleum Gas Market

General Manager Gngr Azim Tuna

Tel: 90 312 287 1712

Fax: 90 312 287 2584

e-mail: gazimtuna@epdk.org.tr

Telecommunication Board (TK)

General Management of International Relations and EU Coordination

General Manager Omer Faruk Koak

Tel: 90 312 550 5125

Fax: 90 312 5505155

Web: www.tk.gov.tr

e-mail: ofkocak@tk.gov.tr

General Management of Logistics

General Manager hseyin etin

Tel: 90 312 5505134

Fax: 90 312 5505173

e-mail: hctin@tk.gov.tr

12. Privatization Administration (_B)

Office of Research, Planning and Coordination (APK)

Head of the Office Cengiz Bucak

Tel: 90 312 430 4560

Fax: 90 312 435 9342

Web: www.oib.gov.tr

e-mail: info@oib.gov.tr

Office of Project Evaluation and Arrangement

Head of the Office Ahmet Aksu

Tel: 90 312 430 4560

Fax: 90 312 435 9342

Web: www.oib.gov.tr

e-mail: info@oib.gov.tr

13. Petroleum Pipeline Coproration(BOTA_ A. _.)

Office of Planning and Budget

Head of the Office Mehmet Tecimen

Tel: 90 312 297 2770

Fax: 90 312 2660664

Web: www.botas.gov.tr

e-mail: mehmet.tecimen@botas.gov.tr