

Ambasciata d'Italia - Accra

Ghana - Settore ferroviario



Fig. 1: Rete ferroviaria ghanese nel periodo di massima operatività (1957)

Fonte: <https://www.mapsofworld.com/ghana/rail-map.html>

Indicatori macroeconomici

Con un PIL pari a 42,8 miliardi di dollari e una popolazione di 28,2 milioni di abitanti (dati riferiti al 2016), il Ghana è la settima economia dell'Africa subsahariana.

Dopo un triennio in cui il PIL è cresciuto in misura inferiore rispetto ai tassi registrati tra il 2008 e il 2013 (periodo in cui l'aumento medio annuo si attestò all'8,7%), i dati pubblicati dall'ente statistico ghanese fotografano la crescita nel primo trimestre del 2017 al 6,6%, valore sensibilmente migliore rispetto al 4,4% dei primi tre mesi dell'anno scorso (complessivamente, nel 2016 il PIL è aumentato del 3,5%). Il dato è in linea con le proiezioni del Fondo Monetario Internazionale, che nel suo [Regional Economic Outlook](#) dell'aprile 2017 indica una crescita nel 2017 al 5,8%, mentre nel 2018 la proiezione raggiunge il 9,2% (il dato rappresenta il valore più elevato tra le previsioni del Fondo per l'Africa subsahariana).

L'economia ghanese è attesa beneficiare sia del progressivo aumento della produzione di idrocarburi del campo offshore OCTP operato da ENI (il primo oil risale allo scorso maggio; il primo gas - destinato ad alimentare le locali centrali elettriche - è atteso nel 2018) sia della componente non-oil (secondo le previsioni del FMI, +4% nel 2017 e +5% nel 2018).

Dopo aver toccato a marzo 2016 il picco del 19,2%, l'inflazione ha frenato progressivamente, portandosi ad agosto 2017 al 12,3%. Il tasso tendenziale è previsto rallentare ulteriormente, portandosi a fine 2017 attorno al valore superiore della fascia di riferimento dell'8% (+/-2%).

L'elevata inflazione e ampi deficit di parte corrente e dello Stato rappresentano i principali fattori negativi che, al pari degli scorsi anni, continuano a pesare sulla valuta (cedi); ciononostante la divisa ghanese è vista mostrare una maggiore stabilità, beneficiando, nel breve, della riconferma del supporto del FMI (che nell'aprile 2015 ha approvato una Extended Credit Facility triennale - la cui durata, nell'agosto 2017, è stata estesa di un anno - di 918 milioni di dollari), e nel medio periodo della crescita delle esportazioni di idrocarburi.

Le principali agenzie di rating considerano il debito sovrano in valuta del Ghana un investimento fortemente speculativo (B con outlook stabile per Fitch, B3 con outlook stabile per Moody's, B- con outlook stabile per S&P).

Rete ferroviaria

La rete ferroviaria ghanese è stata costruita durante il periodo coloniale; nel 1957, anno dell'indipendenza del Paese, la rete si estendeva per circa 947 chilometri a binario unico e a scartamento ridotto. Al settembre 2017 sono in funzione soltanto alcune tratte di quella rete; la stragrande maggioranza (circa l'87%) delle linee preesistenti e non più funzionanti è stata erosa dalla foresta o comunque non è più esistente.

Nel periodo di massima operatività, la rete ferroviaria ghanese si sviluppava nel sud del Paese disegnando un triangolo ai cui vertici meridionali si trovavano le due città costiere di Takoradi e Accra e la cui punta era rappresentata da Kumasi, la seconda città più popolosa del Paese, ubicata nell'entroterra, a circa 250 chilometri dal mare.

Le principali linee della rete erano - e continuano a essere - denominate Western Line (Takoradi-Kumasi), Eastern Line (Accra-Kumasi) e Central Line, che unisce Tarkwa, ubicata sulla Western Line, a Nsawam, posta lungo la Eastern Line.

Western Line

La direttrice, lunga 267 chilometri, connetteva il porto di Takoradi (il secondo, per importanza, del Ghana) a Kumasi. Dalla direttrice si diramavano due bretelle di 29 e 73 chilometri, che raggiungevano rispettivamente Prestea e Awaso.

L'unica tratta al momento funzionante della Western Line sono i 60 chilometri tra Takoradi e Nsuta, linea impiegata per trasporto merce (manganese), che si trova tuttavia in cattivo stato di manutenzione tanto che entro la fine del 2017 ne è prevista la riabilitazione con contestuale interruzione del servizio.

Entro la fine del 2017 è prevista l'entrata in funzione per trasporto passeggeri e merci della linea a doppio binario Takoradi-Kojokrom-Sekondi, lunga 15 chilometri, il cui design e direzione dei lavori sono stati curati dalla società italiana [TEAM Engineering SpA](#). Detta linea, realizzata dalla israeliana Amandi, è stata consegnata al cliente (l'Agenzia governativa [Ghana Railway Development Authority](#), GRDA) a inizio settembre 2017.

Eastern Line

Lunga 330 chilometri, la direttrice collegava Accra e Kumasi, con una bretella dalla periferia di Accra al porto di Tema, il principale del Paese.

L'unica tratta attualmente in funzione della Eastern Line sono i 20 chilometri della bretella Accra-Tema, impiegata per trasporto passeggeri.

Fino a inizio agosto 2017 era inoltre in funzione la linea Accra-Nsawam, lunga 40 chilometri, impiegata per trasporto passeggeri, la cui attività è stata interrotta - considerate le cattive condizioni della ferrovia - per tutelare la sicurezza degli utenti.

Central Line

Lunga 199 chilometri, la linea univa la Western Line e la Eastern Line correndo, parallelamente alla costa, nell'entroterra a circa 80 chilometri dal mare.

Nessuna tratta della Central Line è al momento funzionante.

I tratti funzionanti della rete ferroviaria ghanese sono operati dalla compagnia statale [Ghana Railway Company Ltd.](#) (GRC).

Nelle proiezioni delle autorità ghanesi competenti per lo sviluppo della rete ferroviaria (il [Ministry of Railways Development](#) e la GRDA), gli unici tratti previsti funzionare a fine 2017 sono i seguenti:

- la linea a doppio binario Takoradi-Kojokrom-Sekondi, lunga 15 chilometri, per trasporto passeggeri e merci;
- la linea Tema-Accra, lunga 20 chilometri, per trasporto passeggeri.

Piani di sviluppo

La **riabilitazione**, l'**ammodernamento** e l'**ampliamento** della rete ferroviaria rappresentano propositi dichiarati da entrambi gli schieramenti politici che dal 1992, quando è stata approvata l'attuale Costituzione, si sono alternati alla guida del Paese (il sistema politico è di fatto bipartitico: alle elezioni parlamentari del dicembre 2016 il Nuovo Partito Patriottico NPP, su posizioni liberali e conservatrici, e il Congresso Democratico Nazionale NDC, su posizioni socialdemocratiche, hanno congiuntamente raccolto il 94,84% dei voti).

A quegli intenti, che rappresentano le principali priorità, si affiancano la **connessione ferroviaria con i Paesi confinanti** (Burkina Faso, Costa d'Avorio e Togo) e lo sviluppo di infrastrutture ferroviarie per il **trasporto intermodale**.

Sono proprio questi gli obiettivi del [Master Plan per lo sviluppo delle ferrovie ghanesi](#) realizzato per conto della Ghana Railway Development Authority da TEAM Engineering SpA, che ha in Ghana un proprio [ufficio](#). Presentato nel 2013, il Master Plan contempla una rete ferroviaria a scartamento standard lunga circa 5.000 chilometri da realizzare in 37 anni per un costo di circa 20 miliardi di dollari.

Il Ghana Railways Master Plan analizza diverse opzioni concernenti l'estensione della rete ferroviaria (cfr. fig. 2).

I temi relativi allo sviluppo della rete ferroviaria non sono pertanto nuovi nel panorama politico ghanese, avendo peraltro costituito una delle principali promesse della campagna del Presidente

Akufo-Addo, vincitore delle elezioni presidenziali del dicembre 2016. Le aspettative della popolazione sono dunque molto alte, e l'esecutivo, determinato nel non volerle deludere, si è posto l'obiettivo di realizzare entro il 2020 1.400 chilometri di nuove linee.



Fig. 2: Various options of Railway Line Extensions studied in the Ghana Railways Master Plan

Fonte: https://s3.amazonaws.com/ndpc-static/CACHES/PUBLICATIONS/2016/05/03/Ghana+MP-Final_Annex+2-ESMF.pdf

La nomina, nel gennaio 2017, dell'influente politico e membro del partito di maggioranza Joe Ghartey alla nuova carica di Ministro per lo sviluppo delle ferrovie testimonia l'impegno nello specifico settore della nuova amministrazione, insediatosi a inizio 2017. Detta nomina ha peraltro contribuito a rinnovare e alimentare il dibattito sulla necessità per il Ghana di dotarsi di una rete ferroviaria in grado di assecondarne le ambizioni di importante player regionale per il transito delle merci dirette verso i Paesi a nord (in particolare Mali, Niger e Burkina Faso) che non hanno accesso al mare.

Il tema è tornato alla ribalta in occasione della missione compiuta nel giugno 2017 in Cina dal Vice Presidente ghanese Bawumia, cui sono affidate ampie deleghe per le questioni economiche e dello sviluppo infrastrutturale. Secondo quanto riferito dai mezzi di informazione, infatti, durante la visita è stato sottoscritto un Memorandum of Understanding con il China Railway International Group che contempla, tra l'altro, il sostegno - anche finanziario - della compagnia statale cinese allo sviluppo ferroviario del Ghana; nel commentare i termini del Memorandum of Understanding (criticati dall'opposizione), lo stesso Bawumia ha dichiarato che per addivenire all'accordo la delegazione ghanese ha fatto leva sulle riserve di bauxite di cui il paese è ricco. Merita peraltro registrare che, nonostante l'esistenza di vari giacimenti, al momento è attiva in Ghana una sola miniera di bauxite di proprietà della Ghana Bauxite Company, controllata all'80% dalla Bonsai Minerals of China (il restante 20% è posseduto dal governo ghanese); la profittabilità di detta miniera (ubicata ad Awaso, in precedenza connessa da una bretella ferroviaria alla Western Line, al momento non in funzione) è penalizzata dalle critiche condizioni della rete ferroviaria, tali da obbligare la Ghana Bauxite Company a trasportare il minerale estratto su gomma, con un aggravio dei costi di trasporto di circa il 50%.

Oltre a riserve di bauxite, lungo la Western Line sono ubicate anche miniere di manganese (in particolare nel distretto di Tarkwa) e oro. Proprio alla luce di dette risorse, il cui sfruttamento si intende promuovere, lo sviluppo e la riabilitazione della Western Line rappresentano priorità nazionali.

Negli ultimi mesi, dopo la nomina del Ministro Ghartey, hanno progressivamente assunto crescente importanza nel dibattito politico anche la riabilitazione della Eastern Line e finanche lo sviluppo di una direttrice verso nord (cosiddetta Central Spine), in grado di collegare il porto di Tema al confine con il Burkina Faso.

Lavori in corso e di prossimo avvio

Il Master Plan per lo sviluppo delle ferrovie ghanesi non rappresenta l'unico lavoro di TEAM Engineering SpA in Ghana: nel 2013 la società di ingegneria italiana si è aggiudicata, sempre dalla GRDA, anche l'appalto per la progettazione e la supervisione dei lavori di riabilitazione della sezione Kojokrom-Kumasi della Western Line (260 chilometri) e della bretella che unisce quella direttrice ad Awaso (73 chilometri).

Quei lavori di riabilitazione sono ostacolati da difficoltà connesse al loro finanziamento, che ne impediscono la realizzazione in un'unica fase. Le autorità stanno pertanto promuovendo una politica dei piccoli passi, in linea con l'approccio del Master Plan: nell'agosto 2017 è iniziata la seconda fase dei lavori di "final design" da parte di TEAM Engineering SpA della sezione Kojokrom-Tarkwa, lunga 55 chilometri; entro la fine del 2017 è contemplato l'avvio dei lavori di riabilitazione (che devono essere ancora assegnati) della sezione Kojokrom-Manso, lunga 10 chilometri. Detti recenti sviluppi sono stati resi possibili dal rinvenimento nelle pieghe del bilancio di circa 40 milioni di dollari allocati per lo sviluppo della Western Line dalla precedente amministrazione e da un prestito di 10 milioni di dollari accordato al Ministry of Railway Development dalla Ghana Manganese Company Limited, società che gestisce l'unica miniera di manganese attiva in Ghana, ubicata a Nsuta, nell'ovest del Paese.

Nel presentare il prestito accordato dalla Ghana Manganese Company Limited, a inizio settembre 2017, il Ministro Ghartey ha comunicato che, a prescindere dal prestito stesso, GRC aveva già fissato l'inizio dei lavori di riabilitazione (realizzati in autonomia da quella compagnia statale) della sezione Takoradi-Nsuta della Western Line, previsti terminare entro la primavera del 2018.

Quelli sulla Western Line non sono gli unici lavori in corso: nel giugno 2017 nell'est del Paese sono iniziati i lavori per la realizzazione di una linea da 84 chilometri tra la città portuale di Tema e Akosombo, sul Lago Volta (TEAM Engineering SpA ne cura la progettazione e supervisione). I lavori sono stati assegnati alla società AFCONS Infrastructure Limited, parte del gruppo indiano Shapoorji Pallonji, e sono finanziati da un prestito di 398 milioni di dollari accordato a condizioni di favore dalla Export-Import Bank of India; il pacchetto finanziario prevede una durata di 25 anni con un interesse all'1,7% e copre sia i lavori di realizzazione della linea sia le spese di consulenza. Il completamento dei lavori è previsto entro tre anni dal momento in cui il governo ghanese metterà a disposizione della AFCONS Infrastructure Limited almeno il 70% dei terreni (molti dei quali da espropriare) sui quali scorrerà la ferrovia.

La realizzazione della linea Tema-Akosombo rientra in un più ampio piano di trasporto intermodale, che prevede che le merci provenienti da Tema raggiungano Akosombo e da lì viaggino su nave - attraversando il Lago Volta - fino a Buipe (nella Northern Region, il cui porto andrebbe riabilitato e ampliato e il cui fondale dragato) per poi dirigersi su ferrovia (da realizzare) fino a Paga, al confine con il Burkina Faso. Vedrebbe così la luce la direttrice nord-sud Central Spine.

Entro la fine del 2017 è inoltre previsto l'avvio dei lavori di riabilitazione (con contestuale interruzione del servizio) curati dalla compagnia statale GRC della tratta Takoradi-Nsuta, lunga 60 chilometri, ubicata lungo la Western Line.

Non mancano poi, da parte governativa, anche sforzi per addivenire alla riabilitazione della tratta lunga 40 chilometri Accra-Nsawam, il cui servizio di trasporto passeggeri è stato interrotto a inizio agosto 2017: nonostante i lavori debbano ancora essere assegnati, i decisori ghanesi pianificano la conclusione dei lavori entro i primi mesi del 2018.

Opportunità

Le autorità ghanesi incaricate di promuovere lo sviluppo della rete ferroviaria, ossia il Ministry of Railways Development e la GRDA, non nascondono le difficoltà finanziarie connesse al frangente macroeconomico attraversato dal Paese, che è tenuto a rispettare gli stringenti vincoli di bilancio contratti con il Fondo Monetario Internazionale, tali da precludergli la possibilità di prendere a prestito (se non a condizioni di favore) e di concedere garanzie sovrane.

Lo stesso Presidente Akufo-Addo, nel presentare al Parlamento il suo primo discorso sullo Stato della Nazione, il 21 febbraio 2017, ha affermato che a fine 2016 il debito pubblico aveva raggiunto i 122 miliardi di cedi (pari al 74% del PIL), in crescita esponenziale rispetto ai 9,5 miliardi di inizio 2009. Eppure il debito, insieme all'aiuto allo sviluppo, è ritenuto l'unico strumento che possa consentire un certo margine di manovra fiscale: come specificato in quell'occasione dal Presidente Akufo-Addo, infatti, il 99,6% della spesa pubblica è già vincolato al pagamento degli stipendi del settore pubblico, degli interessi sul debito e delle spese obbligatorie per legge.

Per lo sviluppo del settore ferroviario il Ghana preferisce poi non affidarsi a eventuali aiuti finanziari da parte della Banca Mondiale, che già negli anni scorsi ha finanziato uno studio di fattibilità per la riabilitazione e lo sviluppo della Eastern Line, realizzato dalla PwC.

Detto scenario non scoraggia comunque l'interesse delle aziende straniere di settore, che si accavallano nel presentare progetti di sviluppo e riabilitazione (sarebbero oltre 250 le società straniere che avrebbero presentato alle autorità ghanesi proposte, alcune anche per tratte

identiche, focalizzate soprattutto sulla Western Line) che tuttavia mancano spesso della necessaria copertura finanziaria.

D'altra parte, il Ghana presenta oggettivi punti di forza: è un paese politicamente democratico e stabile, caratterizzato da una crescente qualità della vita; è ricco di risorse naturali, in particolare petrolio, gas, oro, bauxite, manganese e diamanti; il mercato locale è uno dei più importanti, articolati e avanzati della regione; il reddito medio pro-capite a parità di potere d'acquisto (nel 2016 pari a 4.412 dollari) è tra i più elevati dell'Africa subsahariana; il 74% della popolazione ha accesso all'energia elettrica (la percentuale più elevata nell'Africa subsahariana dopo il Sudafrica). Si spiega anche così la presenza in Ghana di importanti società straniere, tra cui spicca il Gruppo Eni, cui è riconducibile il principale investimento privato in Africa Occidentale.

Le autorità cui è demandato lo sviluppo della rete ferroviaria non nascondono le difficoltà legate all'attuale contesto, tali da ostacolare il ricorso a fondi statali per finanziare la riabilitazione e l'espansione della rete. Ed è proprio su tali premesse che quegli interlocutori evidenziano l'opportunità che le aziende italiane eventualmente interessate a lavori di riabilitazione e/o di sviluppo della rete ferroviaria accompagnino le loro proposte tecniche con soluzioni finanziarie sostenibili.

Negli intendimenti delle autorità ghanesi, tra tali soluzioni finanziarie rientrano anche forme di cooperazione tra pubblico e privato (Public Private Partnership), quali ad esempio quelle riconducibili ai cosiddetti schemi BOT (Build-Operate-Transfer) e BOOT (Build-Own-Operate-Transfer), chiamate a rispettare le seguenti condizioni:

- finanziamento dei lavori a carico delle aziende;
- per la realizzazione delle opere e la successiva loro gestione, le aziende sono incentivate ad assumere figure professionali ghanesi e a utilizzare materie prime prodotte in Ghana (quali ad esempio traversine);
- durata della concessione compresa tra 15 e 30 anni. In alcuni casi, tuttavia, può essere concordata una concessione di 35 anni;
- individuazione delle tariffe corrisposte dagli utenti (e cioè dai passeggeri e da chi trasporta merci) rimessa alle determinazioni di un panel composto dalle competenti istituzioni governative e dall'investitore.

Un ulteriore schema proposto dalle autorità ghanesi riguarda poi la possibilità di concedere a una società disposta ad assumersi i costi per la riabilitazione o la realizzazione di una linea i diritti di sfruttamento di alcune delle miniere di cui il Paese è ricco, quale ad esempio la miniera di ferro ubicata a Yendi, nella Northern Region.

L'Ufficio Commerciale è a disposizione delle aziende italiane per ogni eventuale richiesta di chiarimento e per fornire i contatti di riferimento del Ministry of Railways Development, della Ghana Railway Development Authority e di TEAM Engineering SpA.

I recapiti dell'Ufficio Commerciale sono:

tel. centralino: +233 (0) 302775621 / 302775622

email: commerciale.accra@esteri.it

(Redazione Fabrizio Bovino)