

LE DINAMICHE DI SVILUPPO DELL'AFRICA

INFRASTRUTTURE, CRESCITA E TRASFORMAZIONE

VERSIONE ABBREVIATA



Le dinamiche di sviluppo dell'Africa 2025

(Versione abbreviata)

Infrastrutture, crescita e trasformazione

Prefazione

Il rapporto faro annuale *Le dinamiche di sviluppo dell'Africa* è il frutto di una solida collaborazione tra il Dipartimento per lo sviluppo economico, il commercio, il turismo, l'industria e i minerali della Commissione dell'Unione africana e il Centro per lo sviluppo dell'OCSE. Riunisce un team di ricercatori accademici, economisti, statistici ed esperti provenienti dall'Africa e da Paesi partner.

L'edizione 2025 esamina il modo in cui gli *stakeholder* africani possono accelerare lo sviluppo delle infrastrutture per realizzare la trasformazione produttiva e l'Agenda 2063. Il primo capitolo valuta il fabbisogno di investimenti infrastrutturali per accelerare la trasformazione produttiva e le attuali condizioni di finanziamento a fronte dei crescenti oneri del debito sovrano, dell'elevato costo del capitale e del calo dei finanziamenti allo sviluppo. Inoltre, esamina le principali opportunità e i rischi di sostenibilità ambientale e sociale associati allo sviluppo delle infrastrutture. Il secondo capitolo propone politiche prioritarie per accelerare lo sviluppo e l'attuazione dei progetti infrastrutturali, basandosi su insegnamenti provenienti da tutto il continente e non solo. I capitoli successivi sono dedicati alle cinque regioni africane definite dal Trattato di Abuja: Africa meridionale, centrale, orientale, settentrionale e occidentale. Questi capitoli offrono una prospettiva regionale sullo stato delle infrastrutture, sui flussi di finanziamento, sulle politiche infrastrutturali, sui corridoi di sviluppo, sul sostegno ai progetti infrastrutturali e sullo sviluppo delle competenze.

La presente edizione si basa su un'ampia gamma di fonti di dati, integrati da dati primari raccolti mediante colloqui e indagini. L'analisi è stata condotta tra settembre 2024 e giugno 2025, sulla base degli studi e dei dati disponibili. L'indagine online OCSE/AfIDA sull'offerta di competenze nel settore delle infrastrutture è stata somministrata a una rete di sviluppatori di infrastrutture, investitori ed esperti. A febbraio 2025 sono state ricevute 28 risposte. I risultati sono stati confermati in un *workshop* di esperti con 40 partecipanti tenutosi il 23 gennaio 2025. Nel dicembre 2024 si sono svolti tre colloqui semi-strutturati.

L'allegato statistico presenta gli indicatori economici, sociali e istituzionali più recenti dei Paesi africani i cui dati risultano comparabili. Un elenco delle tabelle con i dati è riportato nelle ultime pagine del rapporto. I dati sono presentati per Paese, regione, comunità economica regionale e gruppi di Paesi pertinenti (ad es. per dotazione di risorse, livelli di reddito, sviluppo e fragilità socioeconomici, accesso all'oceano e lingua). L'allegato confronta l'Africa con altre regioni del mondo e rispetto ad altri parametri di riferimento pertinenti. Tali dati hanno lo scopo di orientare decisori, consulenti, analisti aziendali, investitori privati, giornalisti, organizzazioni non governative e cittadini di tutto il mondo interessati alle traiettorie di sviluppo dei Paesi africani. L'aggiornamento avviene online su base continuativa.

Il rapporto completo è pubblicato in inglese, francese e portoghese. Sui siti web della Commissione dell'Unione africana e del Centro per lo sviluppo dell'OCSE sono disponibili ulteriori grafici e tabelle, oltre all'allegato statistico.

Ringraziamenti

Il rapporto economico faro *Le dinamiche di sviluppo dell'Africa 2025: infrastrutture, crescita e trasformazione* (AfDD 2025) è stato elaborato congiuntamente dalla Commissione dell'Unione africana (CUA) e dal Centro per lo sviluppo dell'OCSE e pubblicato sotto l'egida di Mahmoud Ali Youssouf, presidente della CUA, e Mathias Cormann, Segretario Generale dell'OCSE. È stato redatto sotto la guida di Albert M. Muchanga, commissario per lo sviluppo economico, il commercio, il turismo, l'industria e i minerali dell'Unione africana, e di Ragnheiður Elín Árnadóttir, direttrice del Centro per lo sviluppo dell'OCSE. Il rapporto è stato supervisionato da Djamel Ghrib, direttore del Dipartimento per lo sviluppo economico, il commercio, il turismo, l'industria e i minerali, e da Patrick Ndzana Olomo, direttore ad interim per lo sviluppo economico, l'integrazione e il commercio, e capo della divisione Politica economica e sviluppo sostenibile del Dipartimento per lo sviluppo economico, il commercio, il turismo, l'industria e i minerali, insieme a Federico Bonaglia, vicedirettore del Centro per lo sviluppo dell'OCSE, e Arthur Minsat, capo dell'Unità Africa del Centro di sviluppo dell'OCSE ed economista senior.

Il team di redazione della CUA era composto da Patrick Ndzana Olomo, capo della divisione Politica economica e sviluppo sostenibile, Rumbidzai Treddah Manhando, economista, Luckystar Miyandazi, consulente fiscale e per la mobilitazione delle entrate interne, e Ronnel Inonge Sisamu, consulente legale (Dipartimento per lo sviluppo economico, il commercio, il turismo, l'industria e i minerali). Il team del Centro di sviluppo dell'OCSE, guidato da Arthur Minsat, capo dell'Unità Africa, insieme a Nicolas Friederici, ha anche compreso Keiko Álvarez, Andrea Cinque, David Dadakpete, Seynabou Diop, Majda Eddaifi, Marie-Adjara Koné, Noémie Maring, Sébastien Markley, Francesco Napolitano, Ismail Qotbi, Elisa Saint Martin, Eva-Andrée Tiomo e Bakary Traoré, con il supporto di José Pineda (consulente senior, DevTech Systems). L'apporto di Anne-Marie Trang (OCSE) e Mandy Mauyakufa (CUA) è stato prezioso per il lavoro di ricerca, produzione, logistica e amministrazione necessario alla stesura del rapporto.

Contributi e dati sono stati forniti dall'AUDA-NEPAD, dall'Unità PPP e Guarantees della Finanza per le infrastrutture della Banca Mondiale, dall'Agenzia per la cooperazione internazionale del Giappone (JICA), dalla Società tedesca per la cooperazione internazionale (GIZ) e dal Centro europeo per la gestione delle politiche di sviluppo (ECDPM). Aly El Domery (Agenzia francese per lo sviluppo [AFD]), Mohammed Fangary (AFD), Mohamed Momatz Hegazy (Transport for Cairo [TfC]), Alain Mibulumukini (*Regulatory Authority for Outsourcing in the Private Sector* [ARSP], RDC) e Salima Raoundi (Proparco - [AFD]) hanno condiviso la loro preziosa esperienza nelle interviste. Si ringrazia per la collaborazione *l'Africa Infrastructure Development Association* (AfIDA), che ha incluso l'organizzazione congiunta di un *workshop* online di esperti, la gestione di un sondaggio online e un contributo sostanziale. Yassin Bendjebbour (GIZ), Richard Carey (*African Center for Economic Transformation* [ACET]), Sulaiman Cisse (*Africa Finance Corporation* [AFC]), Hubert Danso (*Africa Investor (Ai) Group*), Noble Ekajeh (*Phoenix Edison*), Vivek Mittal (AfIDA) e Freda Yawson (ACET) hanno arricchito il *workshop* con la loro partecipazione attiva. Si ringrazia GIZ *Build4Skills* per il contributo sostanziale.

Inoltre, i seguenti esperti hanno formulato commenti e fornito contributi per la stesura dei capitoli continentali della pubblicazione: Richard Carey (ACET); Simon Alkali, Sulaiman Cisse (AFC); Anton Cartwright (*African Centre for Cities*); Vivek Mittal (AfIDA); Yeo Dossina (*Arab Bank for Economic Development in Africa* [BADEA]); Timo Behrens, Frederik Gaul, Benjamin Laag, Marlis Sieburger, Stephan Worack (*Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung* [BMZ]); Abdelghni Lakhdar (*Casablanca Finance City*); Hiro Ito (Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo [BERS]); Jesús Manuel Gavilán Marín, Georgios Grapsas, Lars Gronvald, Claire Hunault, Camilla Kuckartz, Lina Liink, Peter Mariën, Marco Parolin, Riccardo Roba, Domenico Rosa, Jessica Schroeder, Mona Stein (Commissione europea); Damir Kurtagic, Simona Montanari (Delegazione dell'Unione europea presso l'Unione africana); Arnold Jacques de Dixmud (Delegazione dell'Unione europea in Burundi); Anders Djurfeldt, Agnès Duband (Delegazione dell'Unione europea in Ghana); Patrick Illing, Jérôme Pons (Delegazione dell'Unione europea presso la Repubblica del Camerun e la Guinea Equatoriale); Amelie Daas, Colin Gleichmann, John Hauert, Fabian Jaekel, Ayda Kasiri, Earl King, Micaela Mihov (GIZ); Benedikt Erforth, Alexander Stöcker, Tina Zintl (Istituto tedesco per lo sviluppo e la sostenibilità [IDOS]); Elisa Gambino (*Global Development Institute*, Università di Manchester); Thomas Pohl (*Kreditanstalt für Wiederaufbau* [KfW]); Sebastian Krantz (*Kiel Institute for the World Economy* [IfW Kiel]); Mondher Khanfir (consulente indipendente); Salimata Doumbia (consulente indipendente); Dan Preston (Università dell'Indiana); Justin Lin, Jia Yu (*Institute for New Structural Economics* [INSE]); Shuhei Ueno (*Japan International Cooperation Agency* [JICA]); Daisuke Kakuya, Kenichi Ogasawara (*Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism*, Japan); Juan Garin, Edwin Lau, Coralie Martin, Vasiliki Mavroeidi, Ida McDonnell, Annalisa Primi, Setsuko Saya, Manuel Toselli, Mamiko Yokoi-Arai (OCSE); Katsuhito Miyake (*The Overseas Construction Association* di Japan Inc.); Thang Nguyen Quoc (*Oxford Economics Asia*); Jean-Pierre Guengant (Istituto di ricerca per lo sviluppo [IRD]); Lee Everts (Nazioni Unite [ONU]); Nuno Gil (Università di Manchester). Alla riunione di valutazione hanno partecipato anche Yafika Chitanda, Grace Khoza (Segretariato AfCFTA); Tarig Ahmed, Emmanuel Eze, Joseph Nti (Unione africana); Bernard Cudjoe, Pamla Gopaul, Aboubacar Adamou Hamidou, Wahabou Ibrah, Simon Kisira, Mc Neil Mhango, Mutukwa Musole, Christelle Onana, Lukovi Seke (AUDA-NEPAD); Ehize Ilozavbie, Lucretia Fotmai (*American Tower*); Hamadou Seyni Siddo (*Fonds Africain de Garantie et de Coopération Economique* [FAGACE]); Lamine Dia e Sebastian Nieto Parra (OCSE).

Il rapporto ha tratto spunto dalle seguenti consultazioni tenutesi nel 2024 e nel 2025: l'incontro d'affari sull'Africa dell'*Emerging Markets Network* (EMnet) (dicembre 2024), il *workshop* di consultazione con AfIDA (gennaio 2025), la riunione di valutazione dell'AfDD 2025 dei due capitoli continentali (marzo 2025), l'anteprima dell'AfDD 2025 alla sessione plenaria di primavera del Consiglio direttivo del Centro di sviluppo dell'OCSE (maggio 2025), l'anteprima dell'AfDD 2025 all'incontro ministeriale del Gruppo di lavoro sullo sviluppo del G20 a Skukuza (luglio 2025) e l'anteprima dell'AfDD 2025 alla Conferenza internazionale di Tokyo per lo sviluppo dell'Africa (agosto 2025).

Il coinvolgimento del team delle pubblicazioni è stato cruciale per produrre il rapporto nei tempi previsti. Il rapporto è stato curato da Jill Gaston e tradotto da Marika Boiron, dai Servizi di traduzione dell'OCSE e da Serena Indij Da Costa. Delphine Grandrieux ed Elizabeth Nash hanno supervisionato la produzione e l'impaginazione. Stephanie Coic ha realizzato le infografiche e la copertina.

La CUA e il Centro per lo sviluppo dell'OCSE esprimono la propria gratitudine agli Stati membri dell'Unione africana, alla Commissione europea (Direzione generale per i partenariati internazionali [DG INTPA]), alla Germania (BMZ/GIZ), all'Italia (Ministero degli Affari esteri e della Cooperazione Internazionale) e al Portogallo (Camões - Instituto da Cooperação e da Língua, I.P., e ministero degli Affari esteri) per il loro supporto e il prezioso contributo alla stesura di questa settima edizione del rapporto annuale *Le dinamiche di sviluppo dell'Africa*.

Editoriale

Il potenziamento delle infrastrutture può fungere da catalizzatore per la trasformazione produttiva dell'Africa. Reti di trasporto, energetiche, digitali e idriche di qualità migliorano il benessere dei cittadini e determinano economie più produttive. I responsabili delle politiche africane hanno compiuto grandi passi avanti per accelerare lo sviluppo delle infrastrutture, in particolare attraverso il Programma per lo sviluppo delle infrastrutture in Africa (PIDA) dell'Unione africana. Tuttavia, più di due persone africane su cinque continuano a non avere accesso alle infrastrutture di base, soprattutto all'elettricità. In assenza di interventi, si stima che il numero di africani senza accesso all'elettricità passerà dagli attuali 641 milioni a un miliardo entro il 2050, pari all'11 % della popolazione mondiale.

Secondo il nostro rapporto, le economie africane necessitano di investimenti per 2 480 miliardi di USD entro il 2040 al fine di sviluppare le proprie infrastrutture a un livello paragonabile a quello dei Paesi omologhi di altre regioni. Il raggiungimento di tali livelli di investimento potrebbe incrementare la crescita di 4,5 punti percentuali all'anno. Ciò a sua volta permetterebbe all'Africa di superare l'obiettivo dell'Agenda 2063 dell'Unione africana di un prodotto interno lordo (PIL) annuo del 7 % e di raddoppiare il PIL del continente entro il 2040.

Con le giuste politiche, l'Africa può soddisfare le sue esigenze di investimento. Il fabbisogno annuale di investimenti infrastrutturali, pari a 155 miliardi di USD, equivale al 5,6 % del PIL del continente nel 2024. Tra il 2016 e il 2020 i governi africani hanno speso in media l'1,3 % del PIL (34 miliardi di USD) per le infrastrutture all'anno. Questo dato è paragonabile alla media mondiale, ma inferiore ai livelli di Paesi che hanno perseguito uno sviluppo basato sulle infrastrutture come la Cina (6,7 % del PIL) o il Vietnam (5,1 % del PIL).

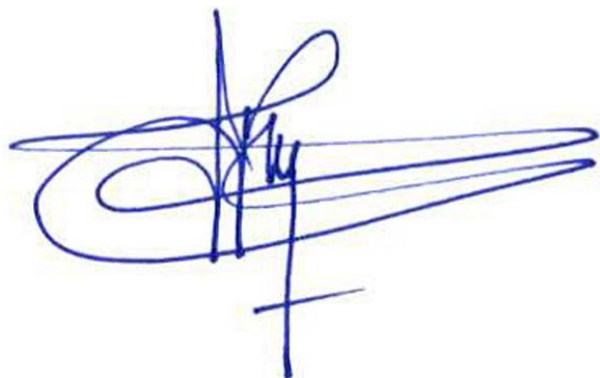
Il finanziamento pubblico rimane centrale: i governi africani e i finanziatori pubblici internazionali hanno contribuito all'89 % della spesa media annua per le infrastrutture in Africa tra il 2016 e il 2020. Inoltre, tra il 2019 e il 2023, i governi africani hanno speso sette volte di più per il servizio del debito che per le infrastrutture.

I finanziamenti privati possono svolgere un ruolo importante nel colmare l'attuale carenza di investimenti nelle infrastrutture. Gli investimenti privati nelle infrastrutture africane sono scesi da 1,8 miliardi di USD nel 2023 a 1,2 miliardi di USD nel 2024. Per invertire questa tendenza sarà necessario gestire i rischi e la percezione del rischio che scoraggia gli investitori. L'Africa ha i tassi di default più bassi sul debito infrastrutturale - meno del 2 %, rispetto a quasi il 5 % in Asia e al 10 % in America Latina - eppure stimiamo che il costo del capitale sia del 13 % in Africa, ben al di sopra della media OCSE dell'8 % e della media dell'Asia in via di sviluppo del 10 %. Una maggiore trasparenza dei dati e delle informazioni sui rischi di investimento potrebbe ridurre la percezione del rischio e il costo del capitale. La piattaforma virtuale di investimento africana congiunta Unione Africana-OCSE, lanciata al vertice dell'Unione africana di quest'anno, rappresenta un passo in questa direzione.

Il rapporto *Le dinamiche di sviluppo dell'Africa 2025* propone tre leve principali per incentivare lo sviluppo delle infrastrutture:

- Migliorare le condizioni di finanziamento del debito e le regole di investimento per mobilitare tutte le risorse, anche quelle degli investitori istituzionali.
- Migliorare la definizione delle priorità strategiche dei progetti PIDA, soprattutto nei Paesi meno sviluppati e per l'integrazione regionale.
- Rafforzare la governance e la capacità progettuale degli sviluppatori di infrastrutture e delle agenzie governative competenti.

Quest'anno segna un nuovo punto di svolta per il finanziamento delle infrastrutture africane, con tappe importanti come la quarta Conferenza internazionale sul finanziamento allo sviluppo. La Commissione dell'Unione africana e il Centro di sviluppo dell'OCSE sono orgogliosi di continuare la collaborazione su questo rapporto faro, giunto alla sua settima edizione. Il rapporto *Le dinamiche di sviluppo dell'Africa* è la base del nostro lavoro comune. Approfondendo la nostra collaborazione, continuiamo a generare nuove fonti di dati e a intensificare il dialogo tra responsabili delle politiche, investitori e partner internazionali. Confidiamo che questo rapporto, come le precedenti edizioni, diventi una risorsa essenziale per i nostri *stakeholder* nel loro tentativo di raggiungere gli obiettivi dell'Agenda 2063 dell'Unione africana e di migliorare gli standard di vita di tutti gli africani.



Mahmoud Ali Youssouf,
Presidente,
Commissione dell'Unione africana



Mathias Cormann,
Segretario Generale,
Organizzazione per la cooperazione e lo
sviluppo
economico

Indice

Prefazione	2
Ringraziamenti	3
Editoriale	6
Abbreviazioni e acronimi	9
Sintesi	13
Panoramica	18
Infrastrutture e trasformazione produttiva nell'Africa meridionale (Estratto)	37
GRAFICI	
Grafico 1. Investimenti annuali per infrastrutture necessari a raggiungere i livelli di trasformazione produttiva dei Paesi di riferimento entro il 2040, per regioni del mondo e africane	19
Grafico 2. Relazione tra la densità di alcuni tipi di infrastrutture selezionate e la trasformazione produttiva nei vari Paesi	24
INFOGRAFICA	
Infografica 1. Infrastrutture, crescita e trasformazione in Africa	16
TABELLE	
Tabella 1. Scenari sempre più ambiziosi per soddisfare il fabbisogno annuo di investimenti infrastrutturali dell'Africa, pari a 155 miliardi di USD entro il 2040	22
Tabella 2. Rapporto costi-benefici dei diversi tipi di infrastrutture per realizzare la trasformazione produttiva nei Paesi africani	25
Tabella 3. Corridoi di sviluppo e trasporto selezionati in Africa	28
RIQUADRI	
Riquadro 3.1. Il corridoio di Lobito	38

Abbreviazioni e acronimi

ACET	African Center for Economic Transformation (Centro africano per la trasformazione economica)
AFC	Africa Finance Corporation (Corporazione finanziaria africana)
AfCFTA	African Continental Free Trade Area (Zona continentale di libero scambio per l'Africa)
AFD	Agence française de développement (Agenzia francese per lo sviluppo)
AfDB	African Development Bank (Banca africana di sviluppo)
AfIDA	Africa Infrastructure Development Association (Associazione per lo sviluppo delle infrastrutture in Africa)
AGIA	Alliance for Green Infrastructure in Africa (Alleanza per le infrastrutture verdi in Africa)
AIFP	Africa Infrastructure Fellowship Program (Programma di borse di studio per le infrastrutture in Africa)
ALCB	African Local Currency Bond (Obbligazione africana in valuta locale)
ALGA	African Local Governments Academy (Accademia dei governi locali africani)
ALSF	African Legal Support Facility (Struttura africana di supporto legale)
ANWIN	The African Network of Women in Infrastructure (La rete africana delle donne nelle infrastrutture)
ASQIIA	Accelerating and Scaling-up Quality Infrastructure Investment in Africa (Accelerare e ampliare gli investimenti infrastrutturali di qualità in Africa)
ATIDI	African Trade & Investment Development Insurance (Assicurazione africana per lo sviluppo del commercio e degli investimenti)
UA	Unione africana
CUA	Commissione dell'Unione africana
AUDA-NEPAD	African Union Development Agency-New Economic Partnership for Africa's Development (Agenzia per lo sviluppo dell'Unione africana - Nuovo

	partenariato per lo sviluppo dell'Africa)
AVCA	African Private Capital Association (Associazione africana del capitale privato)
BRI	Belt and Road Initiative (Iniziativa <i>Belt and Road</i>)
CDM	Clean Development Mechanism (Meccanismo di sviluppo pulito)
CEMAC	Economic and Monetary Community of Central Africa (Comunità economica e monetaria dell'Africa centrale)
CEREEAC	Central African Centre for Renewable Energy and Energy Efficiency (Centro dell'Africa centrale per le energie rinnovabili e l'efficienza energetica)
CETA	Construction Education and Training Authority (Autorità per l'istruzione e la formazione nel settore delle costruzioni)
DAC	Development Assistance Committee (Comitato di aiuto allo sviluppo)
DRE	Distributed Renewable Energy (Energia rinnovabile distribuita)
EAC	East African Community (Comunità dell'Africa orientale)
EASTRIP	East Africa Skills for Transformation and Regional Integration (Competenze per la trasformazione e l'integrazione regionale dell'Africa orientale)
ECOWAS	Comunità economica degli Stati dell'Africa occidentale
CEEAC	Comunità economica degli Stati dell'Africa centrale
EDGE	Excellence in Design for Greater Efficiencies (Eccellenza nella progettazione per una maggiore efficienza)
ERCE	Energy Regulation Centre of Excellence (Centro di eccellenza per la regolazione dell'energia)
UE	Unione europea
PIL	Prodotto interno lordo
GI-NBS	Green infrastructure and nature-based solutions (Infrastrutture verdi e soluzioni basate sulla natura)
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (Società tedesca per la cooperazione internazionale)
HDI	Human Development Index (Indice di sviluppo umano)
ICA	Infrastructure Consortium for Africa (Consorzio per le infrastrutture per l'Africa)
TIC	Tecnologie dell'informazione e della comunicazione
AIE	Agenzia Internazionale per l'energia
SFI	Società finanziaria internazionale
IEEE	Institute of Electrical and Electronics Engineers (Istituto degli ingegneri elettrici ed elettronici)
IFMEREE	Institutes of Renewable Energy and Energy Efficiency Training Jobs (Istituti di

	formazione professionale per le energie rinnovabili e l'efficienza energetica)
IGAD	Intergovernmental Authority on Development (Autorità intergovernativa per lo sviluppo)
ILO	Organizzazione internazionale del lavoro
FMI	Fondo monetario internazionale
ISO	International Organization for Standardization (Organizzazione internazionale per la standardizzazione)
JICA	Japan International Cooperation Agency (Agenzia per la cooperazione internazionale del Giappone)
ALC	America latina e Caraibi
LAPSSETT	Lamu Port South – Sudan Ethiopia Transport (Corridoio di trasporto tra il porto di Lamu, il Sud Sudan e l'Etiopia)
PMS	Paesi meno sviluppati
LFS	Labour Force Statistics (Statistiche sulla forza lavoro)
LGSC	Local Government Service Commission (Commissione per i servizi agli enti locali)
MASEN	Moroccan Agency for Solar Energy (Agenzia marocchina per l'energia solare)
MIGA	Multilateral Investment Guarantee Agency (Agenzia multilaterale di garanzia degli investimenti)
MILE	Municipal Institute of Learning (Istituto comunale di apprendimento)
NEPAD-IPPF	New Partnership for Africa's Development – Infrastructure Project Preparation Facility (Nuovo partenariato per lo sviluppo dell'Africa - Strumento per la preparazione dei progetti infrastrutturali)
APS	Aiuto pubblico allo sviluppo
ODF	Official Development Finance (Finanziamenti ufficiali per lo sviluppo)
OCSE	Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico
OSBP	One-stop-border posts (Posti di frontiera unici)
PAP	Priority Action Plan (Piano d'azione prioritario)
PGII	Partnership for Global Infrastructure and Investment (Partenariato per le infrastrutture e gli investimenti globali)
PIDA	Programme for Infrastructure Development in Africa (Programma per lo sviluppo delle infrastrutture in Africa)
PIMA	Valutazione della gestione degli investimenti pubblici
PPI	Private Participation in Infrastructure (Partecipazione privata alle infrastrutture)

PPF	Project Preparation Facilities (Strumenti per la preparazione dei progetti)
PPP	Partenariato pubblico-privato
PQL	PIDA Quality Label (Marchio di qualità PIDA)
RDA	Road Development Agency (Agenzia per lo sviluppo stradale)
RIMP	Regional Infrastructure Masterplan (Piano generale regionale delle infrastrutture)
SADC	Southern African Development Community (Comunità di sviluppo dell'Africa meridionale)
SIFA	Skills Initiative for Africa (Iniziativa per le competenze dell'Africa)
TVET	Istruzione e formazione tecnica e professionale
UCLG	Unione delle città e dei governi locali
UEMOA	Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine (Unione economica e monetaria dell'Africa occidentale)
UfM	Unione per il Mediterraneo
UN ECA	United Nations Economic Commission for Africa (Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Africa)
ONU	Organizzazione delle Nazioni Unite
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development (Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo)
UNDP	Programma delle Nazioni Unite per lo sviluppo
UNICEF	Fondo delle Nazioni Unite per l'infanzia
WACC	Costo medio ponderato del capitale
WAGRIC	West Africa Growth Ring Master Plan (Piano generale dell'anello di crescita dell'Africa occidentale)

Sintesi

Investire 155 miliardi di USD all'anno nello sviluppo delle infrastrutture potrebbe incrementare la crescita annuale del prodotto interno lordo (PIL) dell'Africa di 4,5 punti percentuali, raddoppiando il PIL del continente entro il 2040. Questi incrementi consentirebbero all'Africa di superare l'obiettivo del 7 % di crescita annua del PIL stabilito nell'Agenda 2063 dell'Unione africana.

I Paesi africani dispongono delle capacità adeguate per compiere uno sforzo di tale portata. 155 miliardi di USD all'anno equivalgono al 5,6 % del PIL del continente nel 2024. Secondo gli ultimi dati comparabili, tra il 2016 e il 2020 gli investimenti annuali in infrastrutture - provenienti da una combinazione di finanziamenti privati, governativi e destinati allo sviluppo - sono stati in media pari al 3 % del PIL (83 miliardi di USD), mentre i governi africani hanno contribuito in media con l'1,3 % del PIL dei loro Paesi. Nel 2019 e nel 2020, quattro Paesi africani hanno già destinato più del 5 % del proprio PIL alle infrastrutture attraverso la spesa pubblica, avvicinandosi ai livelli della Repubblica Popolare Cinese (6,7 %) e del Vietnam (5,1 %). Un aumento della spesa totale dal 3 % al 5,6 % del PIL sembra fattibile anche per altri Paesi africani.

Per aumentare a questo livello gli investimenti infrastrutturali dell'Africa, occorrono maggiori finanziamenti da ciascuna fonte, soprattutto dal capitale privato. Con l'11 % del totale, la quota di investimenti privati nel finanziamento delle infrastrutture in Africa è inferiore a quella di altre regioni e il suo livello assoluto è più basso di quanto ci si aspetterebbe, visti i potenziali rendimenti.

- La maggior parte dei Paesi africani non ha sfruttato la triplicazione degli investimenti infrastrutturali privati a livello globale avvenuta tra il 2013 e il 2022: in questo periodo, l'Africa ha attratto solo il 6-8 % del totale. Più recentemente, nel 2024, l'aumento dei costi e il deterioramento delle condizioni macroeconomiche hanno addirittura portato a una riduzione delle operazioni di capitale privato nelle infrastrutture africane da 1,8 miliardi di USD nel 2023 a 1,2 miliardi di USD.
- Il rapporto stima che il costo medio ponderato del capitale per i progetti infrastrutturali per il 2023 sarà più alto in Africa, pari al 13 %, rispetto al 10% dell'Asia in via di sviluppo e all'8 % dei Paesi OCSE. Il costo dei debiti commerciali in Africa è almeno 2,5 volte superiore a quello dei Paesi OCSE mentre il costo del capitale proprio è almeno 1,6 volte superiore.
- I limitati investimenti privati nelle infrastrutture possono comportare un aumento dei costi per la popolazione africana. Ad esempio, il costo medio mensile di Internet a banda larga per gli utenti africani era di 56 USD nel 2024, superiore a quello dell'America Latina e dei Caraibi (46 USD) e dell'Asia in via di sviluppo (17 USD).
- Eppure, la redditività degli investimenti per i progetti infrastrutturali in Africa, che raggiunge il 20 %, è tra le più interessanti al mondo.

Con il 41 % degli investimenti totali del continente, i governi africani svolgono un ruolo centrale come finanziatori di infrastrutture; tuttavia, la riduzione del margine di bilancio e l'aumento del debito sovrano limitano la spesa pubblica.

- Oltre agli stanziamenti diretti di bilancio, la spesa pubblica africana per le infrastrutture viene incanalata attraverso enti statali (30 %) e partenariati pubblico-privati (10 %). In entrambi i casi, la trasparenza, la responsabilità, il monitoraggio e la valutazione sono essenziali per ridurre gli interventi fuori bilancio, come le iniezioni fiscali o le rinegoziazioni dei contratti.
- Tra il 2009-13 e il 2019-23, il numero di anni necessari per ripagare il debito pubblico attraverso il gettito fiscale nei Paesi africani è passato da 2,8 anni a quasi 5 anni, con un aumento più rapido rispetto all'Asia in via di sviluppo (1,3 anni) e all'area dell'America Latina e dei Caraibi (1,2 anni). I Paesi africani che si trovano ad affrontare le condizioni più difficili sono anche quelli che occupano le ultime posizioni nell'Indice di sviluppo umano del Programma di sviluppo delle Nazioni Unite: ci vorrebbero più di cinque anni per ripagare i loro debiti. Tra il 2019 e il 2023, i governi africani hanno speso in media sette volte di più per il servizio del debito che per le infrastrutture, e 15 di essi hanno destinato più fondi pubblici al pagamento degli interessi che alle infrastrutture.

Con il 48 % sul totale degli investimenti infrastrutturali dell'Africa, i partner bilaterali e multilaterali per lo sviluppo sono attualmente i principali finanziatori, ma le prospettive per questa fonte di finanziamento sono incerte.

- Secondo i dati dell'OCSE, i flussi di finanziamento per lo sviluppo erogati per le infrastrutture in Africa sono passati da circa 10 miliardi di USD nel 2010 a quasi 15 miliardi di USD nel 2023. Nello stesso periodo, le banche di sviluppo hanno raddoppiato gli esborsi legati alle infrastrutture. Nel 2023, le infrastrutture rappresentavano il 19 % del totale delle operazioni di finanziamento allo sviluppo in Africa.
- Tuttavia, l'OCSE prevede un calo compreso tra il 9 % e il 17 % dell'aiuto pubblico allo sviluppo (APS) nel 2025, che si aggiunge al calo del 9 % del 2024. Le prospettive dopo il 2025 rimangono molto incerte. La diminuzione dei finanziamenti bilaterali e multilaterali potrebbe colpire in modo sproporzionato i Paesi africani che presentano livelli di sviluppo più bassi, i quali già ricevono meno APS dei Paesi a medio reddito.

A fronte di risorse limitate, le infrastrutture che collegano i poli economici dovrebbero essere considerate prioritarie, poiché costituiscono il percorso più efficace dal punto di vista dei costi per la trasformazione produttiva. Il rapporto rileva che il fabbisogno di investimenti dell'Africa per realizzare la trasformazione produttiva è maggiore per le strade (32 % del totale), le ferrovie (24 %), i cavi in fibra ottica (23 %) e l'energia solare (17 %). A seconda delle rispettive dotazioni infrastrutturali, i Paesi possono individuare priorità diverse per sostenere gli obiettivi regionali e continentali. Migliori infrastrutture di trasporto, digitali ed energetiche possono ridurre i costi commerciali, stimolando la partecipazione dell'Africa alle catene del valore globali, potenziando le catene del valore regionali e promuovendo l'industrializzazione. Anche il rafforzamento delle infrastrutture all'interno delle città e tra di esse è fondamentale, poiché entro il 2050 due africani su tre vivranno in agglomerati urbani e la superficie urbana sarà più che raddoppiata.

Integrare la gestione dei rischi ambientali e sociali nella pianificazione delle infrastrutture può contribuire a ridurre i costi e a migliorare la sostenibilità. La progettazione e l'attuazione delle politiche dovrebbero riflettere e gestire meglio le vulnerabilità provocate dai cambiamenti climatici e dai rischi sociali, tra cui l'inquinamento, la perdita di biodiversità, la crescita demografica e l'esclusione delle popolazioni rurali e delle donne. I Paesi africani dovrebbero accantonare almeno 10 miliardi di USD all'anno per recuperare le perdite di beni e i danni alle infrastrutture dovuti a eventi meteorologici estremi legati al cambiamento climatico.

Lo sviluppo delle infrastrutture richiede politiche credibili e basate su evidenze, oltre a un'attenta definizione delle priorità dei progetti che favoriscono la trasformazione produttiva dell'Africa. Il rapporto *Le dinamiche di sviluppo dell'Africa 2025* evidenzia due aree principali per accelerare e incrementare lo sviluppo delle infrastrutture nel continente:

- **L'allineamento delle priorità di sviluppo delle infrastrutture agli obiettivi di trasformazione produttiva può ottimizzare la destinazione e l'allocatione dei finanziamenti disponibili.** Per migliorare la trasformazione produttiva, i responsabili politici possono concentrarsi sui corridoi di sviluppo e sulle infrastrutture urbane che stimolano i settori altamente produttivi e le catene del valore regionali, in particolare attraverso il Piano d'azione prioritario del Programma per lo sviluppo delle infrastrutture in Africa (PIDA). Per monitorare i progressi, i responsabili politici hanno bisogno di dati in quantità maggiori e di migliore qualità sui risultati della trasformazione produttiva, sugli obiettivi di creazione dei posti di lavoro, sulle competenze disponibili, sullo sviluppo delle infrastrutture e sul loro finanziamento. Un maggiore coordinamento tra i diversi livelli di governo (ad esempio attraverso i piani generali) può rafforzare il sostegno a livello istituzionale e finanziario. L'aumento delle capacità e delle competenze, tecniche e manageriali, è un prerequisito per l'attuazione dei progetti infrastrutturali.
- **Una governance più efficace delle infrastrutture può accelerare l'attuazione dei progetti, ridurre i costi e migliorare la sostenibilità operativa.** Ad esempio, unità di partenariato pubblico-privato ben attrezzate e strumenti per la preparazione dei progetti potrebbero sostenere al meglio i grandi progetti durante il loro ciclo di vita, ridurre i costi e rafforzare la ripartizione del lavoro tra soggetti pubblici e privati. Anche un maggiore recupero dei costi e una migliore pianificazione della manutenzione sono essenziali per la sostenibilità dei progetti: complessivamente, il 42 % del fabbisogno di investimenti stimato è destinato alla manutenzione delle infrastrutture esistenti. Una certificazione credibile delle infrastrutture a guida africana, come il marchio di qualità PIDA, può contribuire a migliorare la qualità e la bancabilità dei progetti, in linea con i contesti locali.

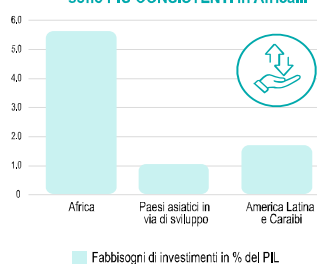
Infografica 1. Infrastrutture, crescita e trasformazione in Africa

AUMENTARE GLI INVESTIMENTI NELLE INFRASTRUTTURE È FONDAMENTALE PER ACCELERARE LA CRESCITA E LA TRASFORMAZIONE DELL'AFRICA

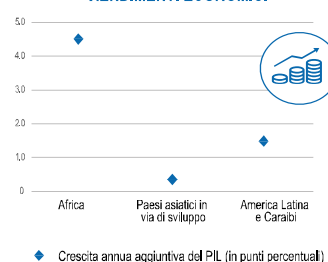
➤ In Africa i dividendi economici degli investimenti infrastrutturali sono più elevati

Per raggiungere **lo stesso livello di trasformazione** delle economie con un profilo simile, le economie africane devono investire in media **tre volte di più rispetto a quelle dell'America Latina e dei Caraibi** e **cinque volte di più rispetto ai Paesi in via di sviluppo dell'Asia**, ma i rendimenti possono essere **molto più elevati**.

I fabbisogni di investimenti infrastrutturali sono PIÙ CONSISTENTI in Africa...



...ma lo sono anche i potenziali RENDIMENTI ECONOMICI

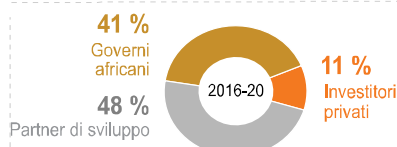
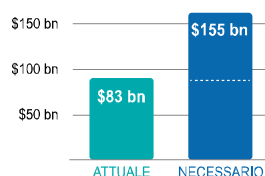


➤ Raddoppiare gli investimenti nelle infrastrutture per attrarre maggiori finanziamenti privati

Tra il 2016 e il 2020:

Gli investimenti infrastrutturali in Africa hanno raggiunto un volume di **83 miliardi di USD** all'anno in media

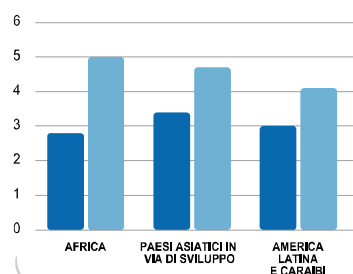
53% dei miliardi di USD necessari per raggiungere il livello dei loro pari.



Gli investitori privati hanno contribuito solo in piccola parte

➤ I tre ostacoli principali agli investimenti

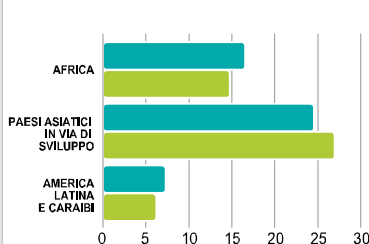
1 I governi devono affrontare le forti tensioni sui bilanci e un aumento dell'onere del debito sovrano



Numero di anni necessari per ripagare il debito pubblico con le entrate fiscali



2 I partner di sviluppo hanno ridotto gli investimenti nelle infrastrutture in Africa



Finanziamento allo sviluppo legato alle infrastrutture (in miliardi di USD)



3 Gli investitori privati sono frenati dall'elevato costo del capitale

Costo medio ponderato del capitale per i progetti infrastrutturali*

13 %

AFRICA

10 %

PAESI ASIATICI IN VIA DI SVILUPPO

8 %

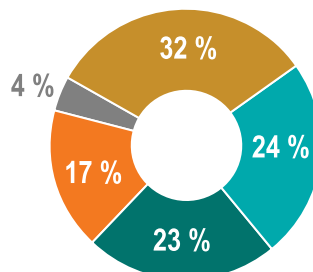
PAESI OCSE

(*) Il tasso di rendimento che un'azienda deve garantire ai propri investitori affinché questi si impegnino a finanziarla

➤ Individuare i progetti a massimo impatto

Per raggiungere i livelli dei loro pari, **le economie africane dovrebbero dare priorità alle infrastrutture più redditizie per la trasformazione produttiva**

FABBISOGNO INFRASTRUTTURALE (in percentuale della media continentale totale)



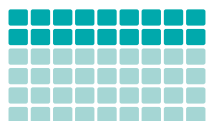
-  Strade
-  Ferrovie
-  Cavi in fibra ottica
-  Energia solare
-  Altro*

(*) altre fonti di energia, porti container e impianti di trattamento delle acque reflue.

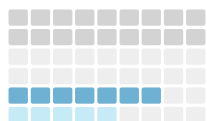
➤ Migliorare la governance delle infrastrutture

RAFFORZARE LA CAPACITÀ

Su 54 governi africani



36 dispongono di unità di PPP preposte



solo 7 analizzano il rischio fiscale dei progetti, 5 effettuano valutazioni e audit post-progetto e **nessuno** conduce consultazioni pubbliche

GARANTIRE IL RECUPERO DEI COSTI E LA MANUTENZIONE

Impianti idrici ed energetici in Africa

Solo 1 su 3



genera entrate sufficienti a coprire i costi operativi, di manutenzione e di servizio del debito

58 %
è destinato alle NUOVE infrastrutture



42 %
dei fabbisogni di investimenti infrastrutturali dell'Africa è destinato alla manutenzione delle infrastrutture ESISTENTI

INDICARE LA QUALITÀ E LA SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA DEI PROGETTI



Circa il **25 %** degli oltre 400 progetti selezionati per il Piano d'azione prioritario (PAP)1 del PIDA* **NON ha raggiunto la fase di fattibilità**



Sul versante positivo, nel 2025, **15** progetti del PAP2 del PIDA hanno utilizzato il **Marchio di Qualità PIDA** per segnalare di essere pronti a ricevere investimenti

(*) Programma per lo sviluppo delle infrastrutture in Africa

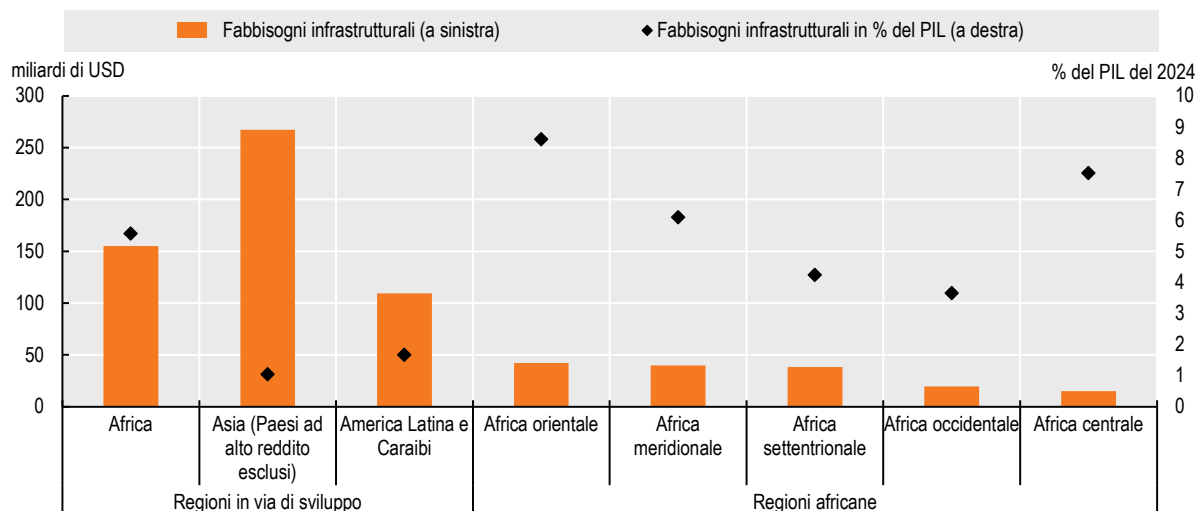
Panoramica

Il rapporto *Le Dinamiche di sviluppo dell'Africa 2025* esamina come i responsabili politici africani possano accelerare lo sviluppo delle infrastrutture per trasformare le economie del continente e delle sue cinque regioni. Nel 2025, il prodotto interno lordo (PIL) reale dell'Africa dovrebbe crescere del 3,9 %, superando la crescita del PIL dell'America Latina e dei Caraibi (2,0 %) ma al di sotto di quella dell'Asia in via di sviluppo (4,4 %). Gli investimenti in infrastrutture di qualità possono favorire ulteriormente la crescita economica, l'integrazione regionale e l'occupazione. Le reti infrastrutturali integrate possono aumentare la produttività delle imprese e collegare le reti commerciali, contribuendo a realizzare la visione dell'Agenda 2063 dell'Unione africana di "infrastrutture di livello mondiale che attraversano l'Africa" (AUC/OECD, 2019^[1]; AU, 2015^[2]). Le infrastrutture rappresentano anche un prerequisito per la trasformazione produttiva, la riallocazione di capitale e lavoro verso i segmenti più produttivi di un'economia (AUC/OECD, 2019^[1]). Il rapporto valuta le opportunità di investimento e finanziamento per le infrastrutture africane e offre opzioni politiche per migliorare la definizione delle priorità strategiche e l'efficacia della governance dei progetti infrastrutturali.

Investire 155 miliardi di USD all'anno nello sviluppo delle infrastrutture potrebbe più che raddoppiare il PIL africano entro il 2040

Investimenti infrastrutturali per 155 miliardi di USD all'anno fino al 2040 consentiranno alle economie africane di crescere più rapidamente e di realizzare una trasformazione produttiva. Il presente rapporto utilizza una metodologia innovativa per stimare gli investimenti necessari ai Paesi africani per eguagliare le infrastrutture dei Paesi in via di sviluppo di riferimento che hanno raggiunto i livelli più alti di trasformazione produttiva.¹ Concentrarsi sulla trasformazione produttiva — e sulle relative esigenze di investimento nelle infrastrutture — è un fattore strategico per raggiungere l'Agenda 2063 e gli Obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS) delle Nazioni Unite (ONU) (AUC/OECD, 2018^[3]; 2023^[4]). I risultati della metodologia utilizzata per il rapporto suggeriscono un fabbisogno medio annuo di investimenti pari a 155 miliardi di USD fino al 2040. Questo fabbisogno annuo equivale al 5,6 % del PIL del continente nel 2024. Questa cifra è più di tre volte superiore a quella dell'America Latina e dei Caraibi (1,7 %) e cinque volte superiore a quella dell'Asia in via di sviluppo (1,0 %). L'Africa orientale e centrale sono le regioni africane con il maggior fabbisogno di investimenti infrastrutturali rispetto al PIL, rispettivamente del 9 % e dell'8 % (Grafico 1). Il 58 % degli investimenti necessari per accelerare la trasformazione produttiva del continente servono a realizzare nuove infrastrutture, mentre il 42 % è essenziale per la manutenzione. Le proiezioni del presente rapporto sul fabbisogno di investimenti infrastrutturali dell'Africa sono paragonabili a quelle di altri studi, nonostante la diversità delle metodologie e degli obiettivi di ricerca sottostanti.²

Grafico 1. Investimenti annuali per infrastrutture necessari a raggiungere i livelli di trasformazione produttiva dei Paesi di riferimento entro il 2040, per regioni del mondo e africane



Nota: il fabbisogno di investimenti infrastrutturali si riferisce a stime modellizzate della spesa totale necessaria per realizzare nuove infrastrutture che corrispondano ai livelli infrastrutturali dei Paesi di pari livello che ottengono buoni risultati nella trasformazione produttiva, mantenendo al contempo le infrastrutture esistenti. Per i dettagli consultare l'allegato 1.A. PIL = Prodotto interno lordo.

Fonte: le fonti dei dati per la stima del fabbisogno di investimenti sono elencate nell'Allegato 1.A.

StatLink  <https://stat.link/f62azr>

Se l'Africa riuscisse a raggiungere questi livelli di investimento, otterrebbe guadagni maggiori rispetto alle altre regioni del mondo, raddoppiando il suo PIL entro il 2040. Riuscire a soddisfare le esigenze di investimento stimate potrebbe aumentare la crescita media annua del PIL dell'Africa di 4,5 punti percentuali entro il 2040, rispetto a 1,5 punti percentuali dell'America Latina e dei Caraibi e a 0,3 punti percentuali dell'Asia in via di sviluppo. L'Africa centrale è la regione africana per la quale si prevede il maggiore aumento del PIL (6,2 punti percentuali), seguita dall'Africa orientale (6,0 punti percentuali), dall'Africa occidentale (5,4 punti percentuali), dall'Africa meridionale (4,2 punti percentuali) e dall'Africa settentrionale (3,5 punti percentuali). Investendo 155 miliardi di USD all'anno, il PIL totale dell'Africa crescerebbe di altri 2 830 miliardi di USD entro il 2040, più del doppio rispetto ai 2 800 miliardi di USD del 2024. Questa grande spinta proveniente dalle infrastrutture aiuterebbe anche il continente a superare l'obiettivo dell'Agenda 2063 di una crescita annua del PIL del 7 %.

I governi africani spendono meno in infrastrutture rispetto ad altri governi che perseguono uno sviluppo basato sulle infrastrutture. Secondo i dati comparabili più recenti, gli investimenti nelle infrastrutture africane, da parte del governo, dei partner per lo sviluppo e del settore privato, sono stati in media di 83 miliardi di USD all'anno tra il 2016 e il 2020, pari a poco più della metà del fabbisogno di investimenti stimato nel presente rapporto (ICA, 2022^[5]). Il 41 % di questa spesa proviene dai governi africani, il 48 % da finanziatori dello sviluppo e l'11 % da investitori privati. In questo periodo, i governi africani hanno speso in media l'1,3 % del PIL (34 miliardi di USD) per le infrastrutture all'anno, un tasso di gran lunga inferiore a quello dei Paesi che hanno adottato un approccio allo sviluppo basato sulle infrastrutture, come la Repubblica Popolare Cinese (di seguito "Cina") (6,7 %) o il Vietnam (5,1 %). Nel 2019-20, quattro governi africani³ hanno destinato alle infrastrutture più del 5 % del loro PIL. Diversi Paesi sono in grado di farlo.

Il ristretto margine di bilancio e i crescenti oneri del debito sovrano limitano la spesa per infrastrutture dei governi africani. Tra il 2009-13 e il 2019-23, il tempo necessario per ripagare il debito pubblico utilizzando le entrate fiscali nei Paesi africani è passato da 2,8 anni a quasi 5 anni, con un aumento più rapido rispetto all'Asia in via di sviluppo (+1,3 anni) e all'area dell'America Latina e dei Caraibi (+1,2 anni) (Kose et al., 2022^[6]). I Paesi africani con un basso punteggio nell'Indice di sviluppo umano (HDI) dell'UNDP si trovano ad affrontare le condizioni più difficili. Occorrerebbero più di cinque anni affinché possano ripagare i loro debiti nel periodo compreso tra il 2019 e il 2023. Sempre in questo periodo, i governi africani hanno speso in media sette volte di più per il servizio del debito che per le infrastrutture. Il notevole aumento del servizio del debito può essere in parte attribuito agli elevati tassi di interesse applicati al debito sovrano. I principali finanziatori di infrastrutture dell'Africa, come la Banca Mondiale, la Cina, l'AfDB e i creditori bilaterali, applicano ai diversi Paesi tassi di interesse molto diversi, che vanno dallo 0,2 % al 7,7 % (World Bank, 2024^[7]). Di conseguenza, la spesa governativa per il pagamento degli interessi supera quella per le infrastrutture in 15 Paesi africani.

Gli investimenti privati nelle infrastrutture rimangono limitati, in parte a causa della percezione del rischio e delle condizioni macroeconomiche, che aumentano il costo del capitale. Gli investimenti privati globali in infrastrutture sono triplicati tra il 2013 e il 2022, ma la maggior parte dei Paesi africani non ne ha tratto beneficio. Durante questo boom, l'Africa ha attirato solo il 6-8 % degli investimenti annuali globali (Auriol and Saussier, 2025^[8]). Il presente rapporto stima che il costo medio ponderato del capitale per i progetti infrastrutturali sia del 13 % in Africa, rispetto al 10 % dell'Asia in via di sviluppo e all'8 % dei Paesi OCSE. In media, il costo del capitale proprio è 1,6 volte superiore in Africa rispetto ai Paesi OCSE, mentre il costo del debito è 2,5 volte superiore (Allegato 1.B). Quest'ultimo, in base ai tassi medi dei prestiti commerciali, è stato in media del 18,6 % in Africa, rispetto all'11,4 % dell'Asia in via di sviluppo e al 7,2 % dei Paesi OCSE.

I rendimenti sulle infrastrutture e le riforme dei quadri normativi possono attrarre gli investitori privati. Mentre i costi e le tempistiche dei progetti infrastrutturali possono essere fino al 60 % più alti in Africa rispetto ai Paesi sviluppati, i rendimenti attesi sugli investimenti in progetti infrastrutturali possono raggiungere il 20 %, un valore tra i più alti al mondo (MiDA, 2018^[9]). In Africa, gli investimenti legati alle infrastrutture nei settori energetico, idrico e delle comunicazioni presentano tassi di default di circa il 4-5 % - il valore più basso di tutti i settori - che riflettono l'approccio cauto ed estremamente selettivo degli investitori nei confronti dei progetti infrastrutturali. Tuttavia, i tassi medi di default nei tre settori sono stati più alti in Africa, esclusa l'Africa settentrionale, che in altre regioni del mondo tra il 2013 e il 2023 (GEMs, 2024^[10]). Sempre nello stesso periodo, il Sud Africa e l'Egitto sono riusciti ad attrarre grandi quote di investimenti privati in infrastrutture pari rispettivamente al 21 % e al 15 % del totale africano.⁴ La solidità dei quadri normativi e una promozione attiva degli investimenti hanno sostenuto iniziative quali il Programma di approvvigionamento presso i produttori indipendenti di energia rinnovabile (REIPPP) del Sud Africa e l'emissione da parte dell'Egitto della prima obbligazione sovrana verde dell'Africa.

Il recente calo dei flussi finanziari destinati allo sviluppo di infrastrutture colpisce in modo sproporzionato i Paesi con livelli di sviluppo più bassi. Nonostante la notevole crescita dei finanziamenti annuali allo sviluppo destinati alle infrastrutture, in crescita di circa 5 miliardi di USD tra il 2010 e il 2023, le attuali condizioni geopolitiche e macroeconomiche stanno esercitando una pressione sempre maggiore sulla cooperazione allo sviluppo. Gli esborsi complessivi sono già scesi da 16,6 miliardi di USD nel 2022 a 14,8 miliardi di USD nel 2023 (OECD, 2025^[11]). Inoltre, le stime preliminari per il 2024 indicano che i flussi bilaterali netti di aiuto pubblico allo sviluppo (APS) provenienti dai membri del Comitato di aiuto allo sviluppo (DAC) dell'OCSE verso tutti i settori in Africa sono diminuiti dell'1 % in termini reali rispetto al 2023 (OECD, 2025^[12]). Tra il 2023 e il 2025, i Paesi africani potrebbero subire un calo dell'APS del 16-28 %, (OECD, 2025^[13]) che riguarderebbe soprattutto i Paesi con livelli di sviluppo più bassi. Nel 2023, solo dieci Paesi africani⁵ (tra cui quattro Paesi a medio e alto HDI) hanno ottenuto il 59 % dei finanziamenti ufficiali allo sviluppo per le infrastrutture.

Per soddisfare il fabbisogno di investimenti infrastrutturali dell'Africa è necessario migliorare le condizioni del debito sovrano, affrontare la percezione del rischio che scoraggia gli investitori pubblici e privati, aumentare i finanziamenti allo sviluppo ed espandere il ruolo dei grandi finanziatori per lo sviluppo. Le priorità discusse alla quarta Conferenza internazionale sul finanziamento allo sviluppo (FfD4), tenutasi a Siviglia dal 30 giugno al 3 luglio 2025, possono servire come concreta tabella di marcia (UN, 2025^[14]). La Tabella 1 descrive infatti i potenziali percorsi volti a incrementare i finanziamenti legati alle infrastrutture in Africa e a mobilitare 155 miliardi di USD all'anno. Secondo le tendenze attuali, entro il 2040 potrebbero essere mobilitati circa 90 miliardi di USD all'anno per lo sviluppo delle infrastrutture.

- **In primo luogo, i governi devono migliorare le condizioni del debito sovrano e la riscossione delle entrate per ampliare il loro margine di bilancio.** Altri 51 miliardi di USD potrebbero essere sbloccati ogni anno: i) aumentando il gettito fiscale dall'attuale media del 16 % del PIL al livello medio dell'America Latina e dei Caraibi (21,5 %); ii) riducendo il servizio del debito ai livelli che i Paesi africani hanno affrontato dopo le importanti iniziative di riduzione del debito del 2010; e iii) aumentando la ripartizione media della spesa pubblica per le infrastrutture di soli 0,7 punti percentuali. Sulla base dei dati più recenti, a partire dal 2022, 6 dei 36 Paesi inclusi nelle *Revenue Statistics in Africa 2024* hanno registrato un rapporto tasse/PIL superiore al 21,5 %, mentre 19 presentano un rapporto inferiore al 15 % (OECD/AUC/ATAF, 2024^[15]). La FfD4 raccomanda di raddoppiare il sostegno alla capacità entro il 2030 per i Paesi che intendono portare il rapporto tasse/PIL ad almeno il 15 %.
- **In secondo luogo, è fondamentale un'informazione trasparente sui rischi al fine di ridurre il costo del capitale e stimolare gli investimenti privati.** Spesso le informazioni sui rischi a livello nazionale e settoriale sono troppo limitate per consentire agli investitori privati di individuare accuratamente le opportunità e valutare i rischi. Nel 2024, solo a 33 Paesi africani era stato assegnato un rating del credito (UNDP, 2024^[16]). Anche quando i dati sono disponibili, è la loro qualità e le metodologie utilizzate che destano dubbi. Una commissione sul costo del capitale, come proposto dalla Presidenza sudafricana del G20, o l'agenzia di rating dell'Unione africana, di prossima realizzazione, potrebbero contribuire ad affrontare alcuni di questi problemi. Anche le iniziative congiunte, come la Piattaforma virtuale africana per gli investimenti lanciata dall'Unione africana e dall'OCSE nel 2025, potrebbero servire a colmare le lacune informative. Se tali sforzi riuscissero a raddoppiare la quota degli investimenti privati sul PIL dallo 0,3 % allo 0,6 % entro il 2040, si mobiliterebbero altri 8 miliardi di USD all'anno.
- **In terzo luogo, è necessaria una rinnovata cooperazione internazionale per invertire il declino dell'aiuto ufficiale bilaterale allo sviluppo.** La FfD4 ha sottolineato l'importanza della cooperazione internazionale per lo sviluppo delle infrastrutture. Tra gli impegni più importanti figurano: i) l'inversione delle riduzioni dell'aiuto pubblico allo sviluppo (APS) per raggiungere gli attuali obiettivi dello 0,7 % del reddito nazionale lordo (RNL); ii) il sostegno allo sviluppo di infrastrutture e corridoi di trasporto legati al commercio; iii) il raddoppio dell'Aiuto al commercio per i Paesi meno sviluppati entro il 2031, con uno stanziamento minimo del 50 % per le infrastrutture legate al commercio. Invertire il calo dell'APS da parte dei membri del DAC dell'OCSE per raggiungere l'attuale obiettivo dello 0,7 % dell'RNL entro il 2040 significherebbe sbloccare almeno 4 miliardi di USD in più all'anno per le infrastrutture.
- **Infine, il ruolo delle banche multilaterali di sviluppo e di altri grandi finanziatori dovrebbe essere ampliato.** Le banche di sviluppo hanno già raddoppiato gli esborsi legati alle infrastrutture, passando da 4,2 miliardi di USD nel 2010 a 8,2 miliardi di USD nel 2023 (OECD, 2025^[11]). Pur continuando a dipendere dai contributi bilaterali, come dimostrano i tagli dei finanziamenti alla Banca africana di sviluppo nel 2026 raccomandati dagli Stati Uniti,⁶ le istituzioni di finanziamento

allo sviluppo potrebbero accelerare le riforme per trarre ulteriori vantaggi dai mercati dei capitali, garantendo operazioni più sostenibili e un maggiore impatto sullo sviluppo. Anche la riallocazione dei diritti speciali di prelievo attraverso le istituzioni di finanziamento allo sviluppo, come suggerito dalla Presidenza sudafricana del G20, potrebbe essere d'aiuto. Iniziative come il Global Gateway dell'Unione europea e il Partenariato per le infrastrutture e gli investimenti globali del G7 sostengono tali sforzi attraverso il finanziamento diretto di progetti e la riduzione dei rischi degli investimenti privati dall'interno e dall'esterno del continente. Nel complesso, raddoppiando i finanziamenti multilaterali all'1,1 % del PIL fino al 2040 si potrebbero raccogliere altri 6 miliardi di USD all'anno.

Tabella 1. Scenari sempre più ambiziosi per soddisfare il fabbisogno annuo di investimenti infrastrutturali dell'Africa, pari a 155 miliardi di USD entro il 2040

Fonte	Scenario 1: Finanziamenti a politiche invariate	Scenario 2: Mantenimento della spesa pubblica per infrastrutture stabile all'1,3 % del PIL	Scenario 3: Aumento della spesa pubblica per infrastrutture al 2 % del PIL
Governi africani	58	+ 25 da aumento del gettito fiscale + riduzione del debito	+ 51 da aumento del gettito fiscale + riduzione del debito + spostamento della spesa verso le infrastrutture
Settore privato	13	+ 8 dall'aumento degli investimenti privati	
Finanziamento allo sviluppo	19	+ 10 da maggiori finanziamenti bilaterali e multilaterali	
Investimento totale annuo	90 miliardi di USD	133 miliardi di USD	159 miliardi di USD

Nota: la tabella presenta tre scenari per stimare come l'Africa potrebbe soddisfare il suo fabbisogno annuale di investimenti infrastrutturali pari a 155 miliardi di USD entro il 2040. Tutti gli scenari si basano sulle proiezioni del prodotto interno lordo (PIL) del Fondo monetario internazionale (fino al 2029) e su estrapolazioni lineari fino al 2040. Nel primo scenario, le quote di PIL destinate alle infrastrutture da parte dei governi, del settore privato e dei finanziamenti allo sviluppo rimangono costanti ai livelli precedenti al 2024. Nel secondo scenario, mentre i governi mantengono la spesa per le infrastrutture all'1,3 % del PIL, aumentano gradualmente il rapporto tasse/PIL dal 16 % del 2022 al 21,5 % entro il 2040 (media dell'America Latina e dei Caraibi). Allo stesso tempo, il servizio del debito scende gradualmente dal 25 % del gettito fiscale del 2023 ai livelli del 2010, al 9 %, entro il 2040. Gli investimenti privati in infrastrutture e i finanziamenti multilaterali in percentuale del PIL raddoppiano entro il 2040 e l'aiuto ufficiale bilaterale allo sviluppo da parte dei membri del Comitato di aiuto allo sviluppo dell'OCSE aumenta progressivamente per raggiungere l'obiettivo delle Nazioni Unite dello 0,7 % del reddito nazionale lordo entro il 2040. Nel terzo scenario, i governi aumentano progressivamente gli stanziamenti per le infrastrutture dall'1,3 % al 2 % del PIL entro il 2040; la mobilitazione delle risorse, la riduzione del debito, gli investimenti privati e i finanziamenti allo sviluppo aumentano come nello Scenario 2.

Fonte: OCSE (2025^[11]), *Creditor Reporting System* (banca dati), <https://www.oecd.org/en/data/datasets/development-finance-statistics-data-on-flows-to-developing-countries.html>; OCSE/CUA/ATAF (2024^[15]), *Revenue Statistics in Africa 2024*; ICA (2022^[5]), *Infrastructure Financing Trends in Africa 2019-2020*; FMI (2025^[17]), *World Economic Outlook Database*, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2025/April>.

Le politiche devono garantire che lo sviluppo delle infrastrutture generi significativi ritorni sociali, oltre alla crescita economica. Una revisione sistematica di 110 studi condotta per questo rapporto⁷ evidenzia, nel complesso, che le infrastrutture nei Paesi africani hanno avuto notevoli effetti positivi sullo sviluppo umano, sulla riduzione della povertà, sull'accesso al lavoro e sulla qualità dell'occupazione. Ad esempio, ogni dollaro statunitense investito in infrastrutture idriche e igienico-sanitarie resilienti al clima rende almeno 7 USD in vantaggi socioeconomici, grazie a miglioramenti in termini di sanità e istruzione, sicurezza alimentare e progressi negli OSS (AU, 2023^[18]). I dati raccolti su 29 Paesi africani indicano che la mancanza di un accesso affidabile all'energia, che interessa il 68 % delle imprese manifatturiere africane, si traduce in un sensibile calo occupazionale nelle professioni non agricole e nei lavori qualificati (Mensah, 2024^[19]).

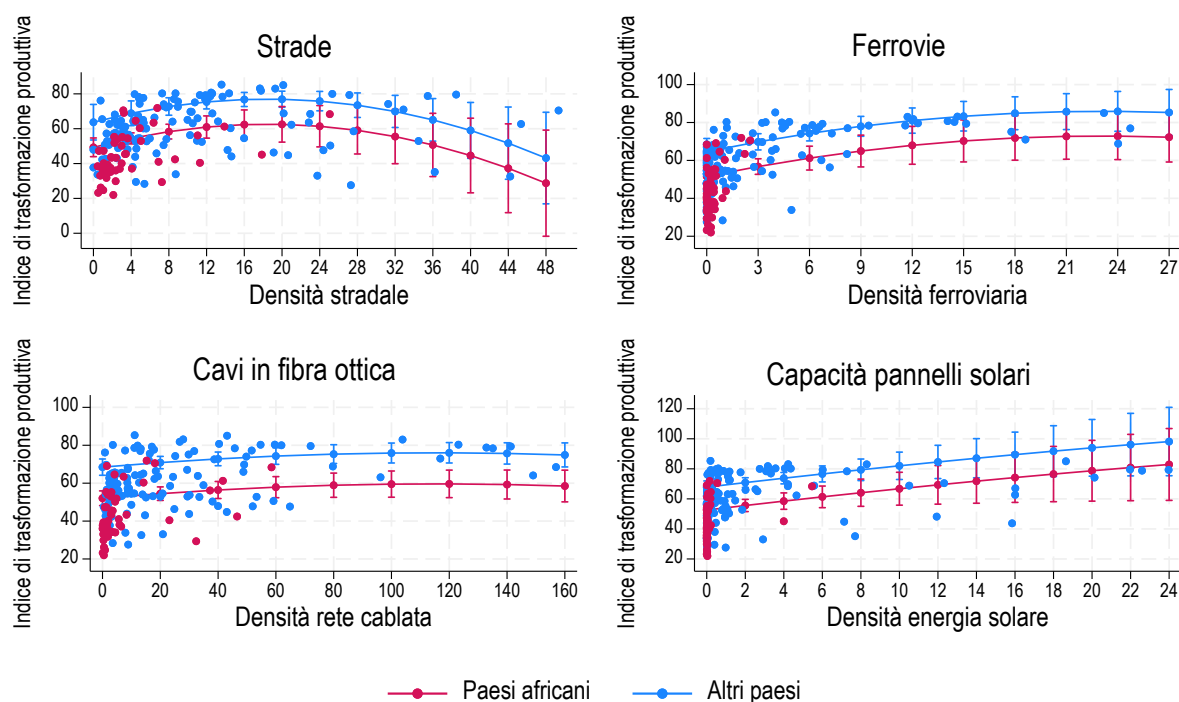
Puntare su specifiche tipologie di infrastrutture, sostenere le catene del valore, ridurre il divario tra aree rurali e urbane, nonché gestire i rischi di sostenibilità può migliorare i risultati dello sviluppo

Considerata la limitata disponibilità di risorse finanziarie, un investimento infrastrutturale mirato può contribuire a massimizzare i vantaggi. L'entità dei benefici derivanti dallo sviluppo delle infrastrutture varia all'interno dei Paesi, tra di essi e nel tempo, a seconda delle dotazioni iniziali e dei tipi di infrastrutture a cui si mira (Das, Stern and Timilsina, 2024^[20]). L'integrazione di infrastrutture complementari può dare accesso a vantaggi più consistenti. In Africa orientale, ad esempio, la combinazione di corridoi di trasporto e investimenti in infrastrutture energetiche ha promosso il passaggio dall'agricoltura a bassa produttività al settore manifatturiero e ai servizi: tale combinazione ha ridotto la quota dell'occupazione agricola di 2,5 volte rispetto ai soli investimenti stradali (Dappe and Lebrand, 2021^[21]).

Il rapporto costi-benefici dei vari tipi di infrastrutture si ripercuote in modo diverso sulla trasformazione produttiva

Gli investimenti in determinati tipi di infrastrutture possono essere più efficaci di altri in termini di costi nella realizzazione di una trasformazione produttiva. I risultati della modellizzazione economica condotta per questo rapporto (consultare l'allegato 1.A) suggeriscono che solo alcuni tipi di infrastrutture hanno una relazione diretta e statisticamente significativa con la trasformazione produttiva. Ciò non sminuisce l'importanza di altri tipi di infrastrutture, che possono produrre altri benefici socioeconomici sostanziali, come il miglioramento delle infrastrutture idriche e igienico-sanitarie che si traduce in una maggiore salute della popolazione (Banerjee and Morella, 2011^[22]). Tuttavia, nell'intento di accelerare la trasformazione produttiva, il fabbisogno di investimenti stimato è particolarmente elevato per le strade (32 % del totale), le ferrovie (24 %), i cavi in fibra ottica (23 %) e i pannelli solari (17 %) (Grafico 2).⁸

Grafico 2. Relazione tra la densità di alcuni tipi di infrastrutture selezionate e la trasformazione produttiva nei vari Paesi



Nota: le linee mostrano i valori aggiustati delle regressioni che stimano la relazione tra ogni tipo di infrastruttura e l'indice di trasformazione produttiva. Le barre indicano gli intervalli di confidenza. I pallini rappresentano i punti di dati grezzi. I dettagli sono riportati nell'allegato 1.A.
Fonte: le fonti dei dati sono elencate nell'allegato 1.A.

Il rapporto costi-benefici degli investimenti infrastrutturali dipende dalla dotazione infrastrutturale iniziale di un Paese, con diversi tipi di infrastrutture che offrono rendimenti diversi.⁹ Il presente rapporto raccoglie dati unici sui costi delle infrastrutture (USD per chilometro o megawatt aggiuntivo) per determinare il rapporto costi-benefici (Tabella 2; allegato 1.A). Le infrastrutture stradali sono altamente efficaci dal punto di vista dei costi nei Paesi a bassa capillarità di trasporto, dove l'espansione del patrimonio stradale genera rendimenti elevati. Tuttavia, con l'aumentare della densità stradale, i benefici marginali diminuiscono, rendendo meno convenienti ulteriori investimenti. Mediamente, ai fini della trasformazione produttiva la costruzione di ferrovie e l'installazione di cavi in fibra ottica risultano opzioni economicamente vantaggiose. Sebbene le ferrovie presentino i costi unitari più elevati, offrono al tempo stesso rendimenti notevoli (con gli effetti marginali più elevati) e minore inquinamento rispetto al trasporto su strada. Per contro, i cavi in fibra ottica producono rendimenti inferiori, ma sono anche il tipo di infrastruttura dal costo unitario più basso. Anche l'energia solare offre notevoli vantaggi, soprattutto nei Paesi con un'alta capillarità dei trasporti.

Tabella 2. Rapporto costi-benefici dei diversi tipi di infrastrutture per realizzare la trasformazione produttiva nei Paesi africani

Tipo di infrastruttura	Densità	Paesi di esempio	Effetto marginale medio	Rapporto costi-benefici medio
Strade e ferrovie	Bassa densità	Angola, Ciad, Repubblica democratica del Congo, Niger, Sudan	+1,37	98
		Burundi, Guinea equatoriale, Mauritius, Ruanda	+1,83	135
	Media densità	Benin, Gibuti, Ghana, Mauritania, Sud Africa, Uganda	+1,24	110
		Algeria, Costa d'Avorio, Etiopia, Mozambico, Zambia	+1,81	137
	Alta densità	Gambia, Mauritius, Morocco, Ruanda, Seychelles, Tunisia	+0,24	>300
		Egitto, eSwatini, Kenya, Nigeria, Tanzania, Zimbabwe	+1,81	142
Cavi in fibra ottica	Stesso effetto a densità diverse	Tutti i Paesi africani	+0,13	153
Pannelli solari	Stesso effetto a densità diverse	Tutti i Paesi africani	+1,52	210

Nota: la metodologia è illustrata dettagliatamente nell'allegato 1.A.

Fonte: le fonti dei dati sono elencate nell'allegato 1.A.

Investimenti infrastrutturali ben mirati possono incentivare le catene del valore regionali e ridurre il divario tra aree rurali e urbane

Il miglioramento delle infrastrutture di trasporto, digitali ed energetiche favorirebbe l'integrazione delle catene del valore e la produttività dell'Africa. L'integrazione delle infrastrutture continentali africane al di là dei confini nazionali potrebbe generare notevoli ritorni economici. Si stima che la messa in funzione delle reti di trasporto regionali previste dal Programma per lo sviluppo delle infrastrutture in Africa (PIDA) possa aumentare le esportazioni dell'11,5 % e il tasso di crescita complessivo del PIL fino al 2 % (Fontagné et al., 2022^[23]). Negli ultimi anni, i Paesi africani che hanno beneficiato di maggiori prestiti infrastrutturali per le infrastrutture di trasporto, digitali ed energetiche hanno registrato un aumento della loro partecipazione alle catene globali del valore negli anni successivi, soprattutto nei segmenti a valle (Amendolagine, Presbitero and Rabellotti, 2024^[24]).¹⁰

Il rafforzamento delle infrastrutture all'interno delle città e tra di esse è fondamentale per realizzare la trasformazione produttiva e ridurre il divario tra zone rurali e urbane. Entro il 2050, due africani su tre risiederanno in un agglomerato urbano e si prevede che la superficie urbana totale sarà più che raddoppiata, accelerando la domanda di infrastrutture urbane (OECD et al., 2025^[25]). Ad esempio, un aumento del 10 % dell'urbanizzazione può far crescere il consumo di elettricità di quasi il 4 % (El-Bouayady et al., 2024^[26]). Allo stesso tempo, l'Africa è l'unico continente in cui la popolazione rurale continuerà a crescere in termini assoluti, parallelamente alla crescente urbanizzazione. Pertanto, saranno necessarie ulteriori infrastrutture anche nelle aree rurali. Ciò era già visibile nel 2021, quando meno del 20 % delle famiglie rurali aveva accesso all'elettricità, rispetto all'80 % di quelle residenti in città con oltre 1 milione di abitanti (OECD/UN ECA/AfDB, 2022^[27]). Sebbene la riduzione della disuguaglianza tra aree rurali e urbane rimanga un obiettivo fondamentale dei governi africani, si prevede che lo sviluppo delle infrastrutture vada soprattutto a beneficio di persone e imprese delle città più grandi, per la maggiore densità di popolazione e per la concentrazione economica, rispetto alle città più piccole e alle aree rurali. Gli investimenti strategici nelle città intermedie¹¹ potrebbero essere utili per rafforzare i collegamenti inclusivi tra zone rurali e urbane, sostenere la crescita delle attività produttive e promuovere le catene del valore locali e la creazione di posti di lavoro.

Una migliore integrazione della gestione dei rischi ambientali e sociali nella pianificazione delle infrastrutture può contribuire a ridurre i costi e a migliorare la sostenibilità

Con l'accelerazione dei cambiamenti climatici e della crescita demografica, si dovrebbero gestire più attivamente i rischi di sostenibilità ambientale e sociale delle infrastrutture. Per realizzare la trasformazione produttiva è necessario bilanciare la crescita della produttività con i risultati della sostenibilità ambientale e sociale. I cambiamenti climatici e la crescita demografica possono esacerbare le vulnerabilità e i rischi legati allo sviluppo delle infrastrutture, tra cui l'inquinamento, la perdita di biodiversità e l'esclusione delle popolazioni rurali e delle donne. La capacità di mitigare questi rischi varia da Paese a Paese, in base alle risorse e alle capacità disponibili. I Paesi con bassi livelli di sviluppo spesso affrontano i rischi più significativi e richiedono attenzione a livello politico.

Con un ulteriore sostegno politico e finanziario, le infrastrutture verdi che promuovono la resilienza climatica e affrontano i rischi di sostenibilità ambientale e sociale possono ridurre al minimo le perdite economiche e i danni. Le infrastrutture africane devono affrontare rischi climatici due volte superiori a quelli dell'America Latina e cinque volte superiori a quelli dell'Europa (OECD, 2024^[28]). Gli eventi meteorologici estremi incidono pesantemente sulle infrastrutture: ne compromettono l'affidabilità, interrompono le catene di approvvigionamento critiche e fanno lievitare i costi di manutenzione. Secondo stime recenti, i Paesi africani dovrebbero accantonare ogni anno 10,2-11,4 miliardi di USD per recuperare le perdite di beni e i danni provocati dai cambiamenti climatici, soprattutto nei settori dell'energia (36 %) e dei trasporti (25 %) (CRDI, 2023^[29]). Un'ulteriore estensione della copertura assicurativa contro i rischi climatici potrebbe contribuire a contenere questi costi: nel 2022, circa l'80 % di tutte le perdite economiche dovute a catastrofi naturali non era assicurato. Iniziative internazionali, come l'Alleanza per le infrastrutture verdi in Africa (AGIA), hanno contribuito al crescente numero di progetti e finanziamenti destinati alle infrastrutture verdi e alle soluzioni basate sulla natura. Tra il 2012 e il 2023, sono stati avviati 297 nuovi progetti in 48 Paesi africani, garantendo oltre 21 miliardi di USD (Collins et al., 2025^[30]).

Lo sviluppo delle infrastrutture dovrebbe anche puntare a un miglior risultato in termini di occupazione per i lavoratori informali e le donne. La crescita demografica sta causando crescenti pressioni sullo sviluppo delle infrastrutture nei Paesi africani. Tra il 2024 e il 2050, la popolazione africana crescerà del 63 %, passando da circa 1,50 miliardi a 2,45 miliardi di abitanti (UN DESA, 2025^[31]). Le infrastrutture che forniscono nuovi accessi a posti di lavoro, informazioni, servizi pubblici e altri servizi possono contribuire a promuovere lo sviluppo umano. Tuttavia, gli investimenti in infrastrutture possono inavvertitamente accrescere le disuguaglianze e la frammentazione, ad esempio quando si concentrano su popolazioni e località con vantaggi economici pregressi. Le infrastrutture richiedono un'attenta pianificazione e gestione dei rischi per evitare l'ampliamento di questi divari. Tra le misure accessibili ma efficaci per rispondere alle esigenze di genere vi sono l'installazione di servizi igienici sicuri lungo i percorsi di trasporto, una pianificazione territoriale inclusiva, una visuale chiara nelle aree pubbliche, un'illuminazione adeguata e la presenza di telecamere di sicurezza. Tra il 2010 e il 2023, la quota di progetti infrastrutturali in Africa finanziati dai membri del DAC dell'OCSE che integrano obiettivi di parità di genere è aumentata dal 18 % al 25 % (OECD, 2025^[32]).

Le priorità strategiche orientate alla trasformazione produttiva e a una governance efficace costituiscono una priorità in materia di politiche per lo sviluppo delle infrastrutture

Un'attenta definizione delle priorità strategiche a sostegno della trasformazione produttiva e un'efficace governance dei progetti infrastrutturali sono fondamentali per sfruttare al meglio le scarse risorse e soddisfare le esigenze crescenti. Lo sviluppo delle infrastrutture affronta varie sfide, come la crescita demografica, l'urbanizzazione a bassa produttività, i cambiamenti climatici, la frammentazione delle reti infrastrutturali transfrontaliere e la stagnazione dei finanziamenti internazionali. Concentrarsi sulla trasformazione produttiva può guidare la definizione delle priorità dei progetti in considerazione della scarsità di risorse. Ad esempio, un'infrastruttura urbana ben pianificata può contribuire a tradurre l'urbanizzazione in crescita economica sostenuta (AfDB/OECD/UNDP, 2016^[33]). Investimenti specifici nelle infrastrutture dei trasporti e dell'energia possono favorire la trasformazione sviluppando i collegamenti tra zone rurali e urbane, ad esempio consentendo ai lavoratori agricoli di accedere al settore dei servizi (Castells-Quintana, 2017^[34]; Moneke, 2020^[35]; UNECA, 2017^[36]). Una volta selezionati, i progetti infrastrutturali richiedono strutture di governance efficaci, che pongano l'accento sul processo decisionale dei portatori di interessi più rilevanti e che riconoscano interessi divergenti e capacità limitate.

Strategie e pianificazione delle infrastrutture possono raggiungere un miglior allineamento agli obiettivi della trasformazione produttiva a tutti i livelli

L'agenda africana per la trasformazione produttiva può guidare più direttamente i responsabili delle politiche nella definizione delle priorità dei progetti infrastrutturali a livello continentale, regionale, nazionale e subnazionale. Molte esperienze, tra cui quelle di Cina, Europa, Corea, Messico e Turchia, sottolineano l'importanza di pianificare gli investimenti infrastrutturali in linea con le esigenze settoriali e industriali per migliorare i risultati della trasformazione produttiva. In questo senso, i responsabili politici africani possono attribuire priorità ai progetti infrastrutturali che agevolano i settori altamente produttivi e le catene del valore sulla base di agende continentali come il piano dell'Unione africana (UA) per lo Sviluppo Industriale Accelerato in Africa (AIDA). Una volta selezionati, i progetti infrastrutturali necessitano di sostegno istituzionale a tutti i livelli, soprattutto a livello nazionale, dove le decisioni politiche e di bilancio incidono direttamente sull'attuazione dei progetti. I quadri di cooperazione bilaterale tra l'Africa e i suoi partner commerciali e di sviluppo, così come le piattaforme politiche internazionali e tra le regioni, quali il Partenariato ONU/UA sull'Agenda per l'integrazione e lo sviluppo dell'Africa o il Partenariato UA-UE, possono garantire l'allineamento dei finanziamenti alle priorità africane.

Tabella 3. Corridoi di sviluppo e trasporto selezionati in Africa

Corridoio	Regione e Paesi	Impatto sulla trasformazione produttiva	Lezioni e raccomandazioni
Lobito-Kolwezi-Lubumbashi/Solwezi-Ndola	Africa meridionale (Angola, Zambia) e Repubblica democratica del Congo	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento delle opportunità di esportazione per le catene del valore dei minerali • Integrazione delle catene del valore regionali • Sostegno alle piccole e medie imprese nel settore agricolo e minerario 	<ul style="list-style-type: none"> • Sviluppare dati affidabili e strumenti di valutazione dell'impatto per orientare l'attuazione e il monitoraggio dei progetti • Rafforzare la titolarità regionale e i meccanismi di <i>governance</i> efficaci per semplificare l'attuazione e ridurre i rischi legati alle tensioni geopolitiche
Corridoio Libreville-Kribi-Douala-N'Djamena	Africa centrale (Camerun, Ciad, Guinea equatoriale, Gabon, São Tomé e Príncipe)	<ul style="list-style-type: none"> • Rafforzamento della connettività tra i porti costieri e i Paesi senza sbocco sul mare • Promozione del commercio regionale e dell'integrazione economica • Stimolo agli investimenti in settori chiave come l'agricoltura (mais, riso e bestiame) 	<ul style="list-style-type: none"> • Rafforzare i collegamenti tra aree urbane e rurali per trarre i benefici della crescente domanda urbana • Migliorare il coordinamento e la titolarità tra gli Stati membri • Garantire un monitoraggio e una <i>governance</i> efficaci
Dar Es Salaam-Nairobi-Addis Abeba-Berbera/Gibuti	Africa orientale (Tanzania, Kenya, Etiopia, Somalia, Gibuti)	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione dei costi di trasporto per i Paesi senza sbocco sul mare, che possono rappresentare fino al 75 % del valore delle loro esportazioni • Riduzione dei costi commerciali e potenziamento delle catene del valore agroalimentari nella regione e dei legami con l'Africa meridionale 	<ul style="list-style-type: none"> • Includere la manutenzione nella pianificazione • Migliorare la stabilità politica • Armonizzare gli standard di trasporto
Corridoio multimodale trans-maghrebino	Africa settentrionale (Algeria, Egitto, Libia, Mauritania, Marocco, Tunisia)	<ul style="list-style-type: none"> • Semplificazione dei passaggi di frontiera e miglioramento dell'efficienza commerciale e della mobilità • Riduzione dei costi di trasporto e dei tempi di percorrenza 	<ul style="list-style-type: none"> • Migliorare l'utilizzo nei segmenti secondari • Focalizzarsi maggiormente sulla riduzione dei costi commerciali
Corridoio di crescita circolare dell'Africa occidentale	Africa occidentale (Burkina Faso, Costa d'Avorio, Ghana, Togo)	<ul style="list-style-type: none"> • Rafforzamento dell'integrazione e della connettività regionale, compresa l'autostrada Abidjan-Lagos • Sviluppo di catene del valore regionali strategiche, come quella della carne 	<ul style="list-style-type: none"> • Rafforzare il coordinamento regionale e i quadri di partenariato pubblico-privato • Promuovere una <i>governance</i> efficace e meccanismi di attuazione

Fonte: elaborazione a cura degli autori basata su UEMOA/JICA (2018^[37]), *The Project on the Corridor Development for West Africa Growth Ring Master Plan: Final Report Summary*; (EAC, 2012^[38]), *East African Community Industrialisation Policy 2012-2032: Structural Transformation of the Manufacturing Sector through High Value Addition and Product Diversification based on Comparative and Competitive Advantages of the Region*; APRI (2024^[39]), *Lobito Corridor – A Reality Check*; AfDB (2023^[40]), *Cross-Border Road Corridors: Expanding Market Access in Africa and Nurturing Continental Integration*; EU (2022^[41]), "Strategic corridors to improve Europe-Africa connectivity"; e UNECA (2021^[42]), *Economic Opportunities Along the Central African Road-Corridor*.

Rendere prioritari i progetti dei corridoi di sviluppo può sostenere l'integrazione regionale e la trasformazione produttiva. Al 2025, sono almeno 80 i corridoi di sviluppo pianificati, in costruzione o pienamente operativi in tutta l'Africa. I corridoi di sviluppo mirano a stimolare l'integrazione economica, gli investimenti e lo sviluppo attraverso infrastrutture complementari, agevolazioni commerciali e sviluppo settoriale (ad esempio agricoltura, industria mineraria e manifatturiera) attraverso le frontiere (Tabella 3). Il PIDA fornisce un quadro di riferimento a livello africano per stabilire le priorità dei progetti di corridoi di sviluppo e accelerare l'integrazione continentale. La seconda fase (2021-30) si concentra su 69 progetti prioritari basati sulla rilevanza regionale e transfrontaliera. Ampliare l'accesso a dati affidabili sugli effetti può agevolare la pianificazione e il monitoraggio dei risultati dello sviluppo.

Una pianificazione coordinata e una maggiore capacità a tutti i livelli possono rendere più efficace lo sviluppo delle infrastrutture. Il coordinamento intersettoriale tra livelli geografici (ad esempio attraverso piani generali) può aiutare a superare i silos, la mancanza di coerenza delle politiche e il disallineamento degli incentivi. Ad esempio, una pianificazione efficace può garantire l'estensione dei benefici provenienti dai corridoi di sviluppo regionale agli insediamenti urbani periferici. Investimenti

strategici iniziali, come le griglie stradali di base o i lotti urbanizzati, possono far risparmiare fino al 99 % dei costi associati al riadattamento delle infrastrutture dopo una crescita non pianificata (Collier et al., 2019^[43]). È inoltre essenziale garantire una sufficiente capacità istituzionale, finanziaria e umana per consentire alle istituzioni, soprattutto a livello subnazionale, di attuare le politiche e pianificare gli investimenti infrastrutturali. Solo 7 dei 36 Paesi africani hanno dichiarato di aver percepito dei ricavi subnazionali nel 2022 (OECD/AUC/ATAF, 2024^[15]), mentre molte città devono affrontare la carenza di urbanisti qualificati, con appena 0,4 tecnici ogni 1 000 persone rispetto agli 8 dell'India e ai 36 dei Paesi ad alto reddito (Cities Alliance, 2017^[44]).

Una governance efficace delle infrastrutture può accelerare i progetti e migliorarne la sostenibilità operativa

Gestione efficiente e approcci localizzati sono fondamentali per stabilire una governance efficace delle infrastrutture, soprattutto nei Paesi a basso reddito. A livello globale, evidenze recenti provenienti da 37 Paesi a basso reddito suggeriscono che fino al 53 % delle risorse di investimento può essere sprecato da una gestione inefficiente degli investimenti pubblici (compresi quelli in infrastrutture); ciò deriva principalmente da carenze nel monitoraggio, nel finanziamento della manutenzione, nella selezione e valutazione dei progetti e nella programmazione di bilancio pluriennale (Eltokhy et al., 2024^[45]). Gli standard internazionali di *governance* delle infrastrutture prendono in considerazione le migliori pratiche, come piani strategici dettagliati, l'istituzione di organi di governance separati e ampie capacità di finanziamento e gestione (GI Hub, n.d.^[46]; OECD, 2020^[47]; OECD, 2024^[48]). Tuttavia, nei Paesi africani, questi standard potrebbero dover essere adattati in considerazione dei limiti di capacità, degli incentivi negativi e degli squilibri di potere. Soprattutto nei Paesi a basso reddito, una conoscenza approfondita degli *stakeholder* locali del progetto e delle condizioni di attuazione agevolerebbe una governance efficace del progetto, oltre a promuovere coalizioni di portatori di interessi che sostengano i progetti per l'intera durata (OECD/ACET/AUDA-NEPAD, forthcoming^[49]).

Le unità di partenariato pubblico-privato (PPP) e gli strumenti per la preparazione dei progetti (PPF) non dispongono delle risorse necessarie per realizzare grandi progetti infrastrutturali. Le risorse limitate impediscono alle unità PPP e ai PPF africani di fornire un supporto tecnico coerente, la priorità dei progetti e un coordinamento efficace. Nel 2021, l'Africa ha ospitato il 44 % dei PPF a livello globale; ma i PPF africani hanno sostenuto un numero minore di progetti, e di valore inferiore, rispetto ad altre regioni del mondo (GI Hub, 2021^[50]). Analogamente, nonostante l'emanazione di leggi sul PPP da parte di 42 Paesi africani, sono solo in pochi ad attirare investimenti privati. Tra i 36 governi africani con unità PPP designate, solo il 13 % rivede il rischio fiscale dei progetti, il 9 % conduce valutazioni e audit post-progetto e nessuno consulta le comunità interessate per verificare gli effetti dei progetti in PPP (World Bank, 2025^[51]).

Migliorare la pianificazione avanzata per la manutenzione aumenterebbe la sostenibilità operativa.

La manutenzione rimane una priorità sottovalutata in Africa e riporta uno dei punteggi più bassi di governance di progetti infrastrutturali del Fondo Monetario Internazionale. Nei Paesi in via di sviluppo, solo il 14 % circa della spesa in conto capitale per le strade è destinato alla manutenzione (Gorgulu, Foster and Rana, 2022^[52]), ben al di sotto del fabbisogno stimato nei Paesi africani — Africa settentrionale esclusa — del 31 % per i trasporti, del 37 % per i servizi idrici e igienico-sanitari e del 23 % per l'energia e l'elettricità (Rozenberg and Fay, 2019^[53]).

L'Africa può aumentare il ricorso ai canoni di utilizzo per finanziare le infrastrutture. Nelle giuste condizioni, i canoni di utilizzo possono garantire un finanziamento sostenibile per la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture. Eppure, in Africa, solo il 15 % dei progetti infrastrutturali in PPP si basa su tariffe a carico degli utenti, mentre il 40 % dipende da qualche forma di pagamento pubblico. In America

Latina e nei Caraibi, le cifre corrispondenti sono rispettivamente del 29 % e del 24 % (World Bank, 2025^[54]). Lo svolgimento di consultazioni pubbliche con i futuri utenti paganti e l'applicazione di sconti per i pendolari e i residenti locali possono essere leve importanti per far sì che il pubblico accetti più di buon grado tali misure. (Osei-Kyei and Chan, 2015^[55]).

I marchi di qualità africani per le infrastrutture possono essere adottati più diffusamente per comunicare gli standard di qualità agli investitori. Certificazioni credibili e riconosciute contribuiscono a migliorare la qualità e la bancabilità dei progetti, soprattutto nella fase di preparazione. Tuttavia, i complessi processi di certificazione possono rallentare l'attuazione. Il marchio di qualità PIDA (PQL), assegnato dall'Agenzia per lo sviluppo dell'Unione africana - Nuovo Partenariato per lo sviluppo dell'Africa (AUDA-NEPAD), serve come riconoscimento di qualità per i progetti PIDA prioritari. Al 2025, fino a 15 progetti hanno ottenuto questo marchio e vi è il potenziale per una sua più ampia applicazione ai 69 progetti del Piano d'azione prioritario 2 del PIDA. Ampliando l'ambito di applicazione di marchi a conduzione africana come il PQL, i Paesi possono migliorare la comunicazione agli investitori degli standard di attuazione, favorire l'accesso alle risorse e stabilire parametri minimi di qualità per le infrastrutture in linea con i contesti locali. Inoltre, iniziative globali come la *Blue Dot Network*, lanciata nell'aprile 2024, possono integrare i marchi di qualità applicando i Principi del G20 sulle infrastrutture di qualità ed estendere gli standard dalla fase di preparazione a quella di attuazione, migliorando così la credibilità complessiva e il potenziale finanziario dei progetti infrastrutturali.

Sviluppare competenze nel settore delle infrastrutture richiede una definizione delle priorità. Nel 2023, meno dell'1 % dei finanziamenti ufficiali allo sviluppo erogati per le infrastrutture in Africa è stato destinato all'istruzione e alla formazione. Secondo l'indagine condotta dall'OCSE e dall'Associazione per lo sviluppo delle infrastrutture in Africa per questo rapporto, la carenza di competenze viene segnalata più spesso nelle prime fasi del ciclo di vita delle infrastrutture, il che ostacola la preparazione dei progetti, ne riduce la bancabilità e ne aumenta i costi. Le lacune nelle competenze manageriali figurano tra i principali fattori che determinano l'intero ciclo di vita dei progetti infrastrutturali. Tuttavia, esistono già molte iniziative promettenti per lo sviluppo di competenze, che offrono opportunità cui le imprese private, i responsabili politici e i partner internazionali possono contribuire in modo congiunto. Inoltre, le comunità di pratica possono offrire un prezioso accesso a insegnamenti di *policy* a livello di progetto, anche in merito alle competenze.

Note

¹ La metodologia viene illustrata dettagliatamente nell'Allegato 1.A.

² Il *Global Infrastructure Hub* (GI Hub, 2018^[56]) prevede 192 miliardi di USD all'anno per il periodo compreso tra il 2025 e il 2040, mentre la Banca africana di sviluppo (2018^[57]) stima 130-170 miliardi di USD all'anno per il periodo compreso tra il 2018 e il 2030. Potrebbero essere necessari investimenti più consistenti per raggiungere obiettivi politici e climatici specifici: la Banca africana di sviluppo (2024^[58]) prevede la necessità di 410 miliardi di USD per strade ed energia entro il 2030 al fine di raggiungere gli OSS legati alle infrastrutture e all'energia e 72 miliardi di USD entro il 2063. Rozenberg e Fay (2019^[53]) stimano che il raggiungimento degli OSS e la limitazione degli effetti dei cambiamenti climatici a un aumento di 2° Celsius richiederebbero una spesa annua del 9,2 % del PIL tra il 2015 e il 2030 in Africa, esclusa l'Africa settentrionale, la cui spesa nel 2024 ammontava a 257 miliardi di USD.

³ Tanzania (5 %), Zambia (5,6 %), Lesotho (5,7 %) e Comore (7 %).

⁴ Gli investimenti privati rappresentano circa il 70 % e il 20 % degli investimenti infrastrutturali totali in Sud Africa e in Egitto, rispettivamente, ben al di sopra della media africana dell'11 %.

⁵ Costa d'Avorio, Egitto, Etiopia, Kenya, Mozambico, Marocco, Nigeria, Senegal, Tanzania e Tunisia.

⁶ A maggio del 2025, il governo degli Stati Uniti ha proposto di ridurre il proprio contributo al Fondo africano di sviluppo (il ramo della Banca africana di sviluppo che eroga prestiti agevolati) di circa 555 milioni di USD, pari a circa il 6-7 % dell'attuale ciclo di finanziamento.

⁷ Da settembre 2024 a gennaio 2025, è stata condotta una revisione sistematica della letteratura per rispondere all'interrogativo "Quali sono le ricadute, positive e negative, delle infrastrutture economiche sulla sostenibilità ambientale, sociale e di governance?" La revisione ha identificato un totale di 110 studi pubblicati a partire dal 2010, con 65 studi che hanno fornito risultati rilevanti per l'interrogativo dell'indagine. Novantaquattro studi sono stati individuati attraverso una ricerca sistematica per parole chiave su Google Scholar, 13 da Foster et al. (2023^[59]) e tre da ricerche *ad hoc* successive.

⁸ I tipi di infrastrutture la cui densità (di capacità) non è risultata correlata alla trasformazione produttiva sono i porti per container, gli impianti di trattamento delle acque reflue, le infrastrutture per l'energia eolica, le infrastrutture idroelettriche e altre infrastrutture per le energie rinnovabili.

⁹ L'entità degli effetti degli investimenti aggiuntivi dipende dalla quantità di una determinata infrastruttura già presente in un Paese, ovvero dal suo livello di densità. La modellizzazione ha definito le densità infrastrutturali come i) la lunghezza (in chilometri [km]) di strade, ferrovie e cavi in fibra ottica, e ii) la capacità installata, espressa in megawatt, per la produzione di energia solare e da combustibili fossili, per 100 km² di superficie non desertica.

¹⁰ Secondo questo studio, incentrato sui prestiti cinesi per le infrastrutture in Africa e sulla partecipazione alle catene globali del valore, l'incremento di una deviazione standard dei prestiti per le infrastrutture è stato associato a un aumento di 0,11 deviazioni standard della partecipazione alle catene globali del valore a distanza di quattro anni.

¹¹ Esistono molte definizioni diverse di città intermedie. Per maggiori informazioni, si veda il sito OCSE/Investimenti del settore privato (PSI) (2020^[60]), che offre questa definizione: "Le città intermedie sono agglomerati che, per ragioni geografiche, storiche ed economiche, fungono da ponte tra le aree metropolitane e quelle rurali. Rappresentano nodi strategici all'interno delle reti urbane a livello nazionale o internazionale. La loro popolazione può variare da 50 000 a 1 milione di abitanti."

Riferimenti bibliografici

- AfDB (2024), *African Economic Outlook 2024: Driving Africa's Transformation - The Reform of the Global Financial Architecture*, http://african_economic_outlook_aeo_2024_0.pdf. [58]
- AfDB (2023), *Cross-Border Road Corridors: Expanding Market Access in Africa and Nurturing Continental Integration*, African Development Bank, Abidjan, <https://www.afdb.org/en/documents/cross-border-road-corridors-expanding-market-access-africa-and-nurturing-continental-integration>. [40]
- AfDB (2018), *African Economic Outlook 2018*, <https://www.afdb.org/en/documents/document/african-economic-outlook-aeo-2018-99877>. [57]
- AfDB/OECD/UNDP (2016), *African Economic Outlook 2016: Sustainable Cities and Structural Transformation*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/aeo-2016-en>. [33]
- Amendolagine, V., A. Presbitero and R. Rabellotti (2024), "Chinese infrastructure lending in Africa and participation in global value chains", *Review of World Economics*, Vol. 161/1, <https://doi.org/10.1007/s10290-024-00566-0>. [24]
- APRI (2024), "Lobito Corridor – A Reality Check", *afripoli.org* (sito web), <https://afripoli.org/lobito-corridor-a-reality-check> (consultato il 24 aprile 2025). [39]
- AU (2023), *International High Level Panel on Water Investments for Africa*, African Union, Addis Ababa, <https://aipwater.org/wp-content/uploads/2023/03/How-to-Mobilise-US%EF%BF%BD30-Billion-Annually-to-Achieve-Water-Security-and-Sustainable-Sanitation-in-Africa-New-York-Version-21-March-2023.pdf>. [18]
- AU (2015), *Agenda 2063: The Africa We Want*, African Union, Addis-Ababa, https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Policy-Documents/Agenda2063_Popular_Version_English.pdf. [2]
- AUC/OECD (2023), *Africa's Development Dynamics 2023: Investing in Sustainable Development*, AUC, Addis Ababa/OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/3269532b-en>. [4]
- AUC/OECD (2019), *Africa's Development Dynamics 2019: Achieving Productive Transformation*, AUC, Addis Ababa/OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/c1cd7de0-en>. [1]
- AUC/OECD (2018), *Africa's Development Dynamics 2018: Growth, Jobs and Inequalities*, AUC, Addis Ababa/OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264302501-en>. [3]
- Auriol, E. and S. Saussier (2025), *Private Participation in Infrastructure: What Role for Public-Private Partnerships?*, https://cepr.org/system/files/publication-files/245788-private_participation_in_infrastructure_what_role_for_public_private_partnerships_.pdf. [8]
- Banerjee, S. and E. Morella (2011), *Africa's Water and Sanitation Infrastructure: Access, Affordability, and Alternatives*, The World Bank Group, Washington, DC. [22]

- Castells-Quintana, D. (2017), "Malthus living in slum: Urban concentration, infrastructure and economic growth", *Journal of Urban Economics*, Vol. 98, pp. 158-173, <https://doi.org/10.1016/j.jue.2016.02.003>. [34]
- Cities Alliance (2017), *Human Resources Capacity Benchmarking: A Preliminary Toolkit for Planning and Management in Africa*, Cities Alliance, Brussels, https://www.citiesalliance.org/sites/default/files/Final%20Report%20on%20Municipal%20Staffing%20Toolkit_0.pdf. [44]
- Collier, P. et al. (2019), "Informal settlements and housing markets", *International Growth Centre Policy Brief*, <https://www.theigc.org/sites/default/files/2019/01/informal-settlements-policy-brief.pdf>. [43]
- Collins, N. et al. (2025), *Growing Resilience: Unlocking the Potential of Nature-based Solutions for Climate Resilience in Sub-Saharan Africa*, World Bank, Washington, DC, <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/ed023e93-3872-474c-b67b-4a19f6f857e8>. [30]
- CRDI (2023), "Global Infrastructure Risk Model and Resilience Index (GIRI)", *giri.unepgrid.ch (sito web)*, Coalition for Disaster Resilient Infrastructure, <https://giri.unepgrid.ch/> (consultato il 10 aprile 2025). [29]
- Dappe, M. and M. Lebrand (2021), "Infrastructure and structural change in the Horn of Africa", *Policy Research Working Paper 9870*, <https://documents1.worldbank.org/curated/en/243731638286142370/pdf/Infrastructure-and-Structural-Change-in-the-Horn-of-Africa.pdf>. [21]
- Das, D., D. Stern and G. Timilsina (2024), "Physical infrastructure and economic growth", *Applied Economics*, Vol. 56/18, <https://doi.org/10.1080/00036846.2023.2184461>. [20]
- EAC (2012), *East African Community Industrialisation Policy 2012-2032: Structural Transformation of the Manufacturing Sector through High Value Addition and Product Diversification based on Comparative and Competitive Advantages of the Region*, East African Community, https://www.eac.int/index.php?option=com_documentmanager&task=download.document&file=bWFPbl9kb2N1bWVudHNfcGRmX1V4Tk5ZUmFBVHISZlI4VXhOZnpWVWkRNRmluYWwgRUFDIEluZHVzdHJpYWxpemF0aW9uIFBvbGljeV9lZGI0ZWQgRmluYWwgKDlp&counter=886. [38]
- El-Bouayady, R. et al. (2024), "Assessing and modeling the impact of urbanization on infrastructure development in Africa: A data-driven approach", *Cities*, Vol. 155, p. 105486, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.105486>. [26]
- Eltokhy, K. et al. (2024), "Public investment management bottlenecks in low-income countries", *IMF Working Papers 2024*, No. 232, <https://doi.org/10.5089/9798400289231.001>. [45]
- EU (2022), "Strategic corridors to improve Europe-Africa connectivity", *JRC Digital Media Hub European Commission (sito web)*, <https://visitors-centre.jrc.ec.europa.eu/en/media/leaflets/strategic-corridors-improve-europe-africa-connectivity> (consultato il 1° marzo 2025). [41]

- Fontagné, L. et al. (2022), "Trade and infrastructure integration in Africa", *CEPII Working Paper*, [23]
https://www.cepii.fr/PDF_PUB/wp/2023/wp2023-14.pdf.
- Foster, V. et al. (2023), "The Impact of Infrastructure on Development Outcomes: A Meta-Analysis", *Policy Research Working Paper*, No. 10350, [59]
<http://documents.worldbank.org/curated/en/099510203092318515>.
- GEMs (2024), *Default and Recovery Statistics for private and public lending for the period 1994-2023*, Global Emerging Markets, [10]
<https://www.gemriskdatabase.org/#Default%20and%20recovery%20statistics-%20Private%20and%20public%20lending>.
- GI Hub (2021), *Infrastructure Monitor 2021*, Global Infrastructure Hub, [50]
https://cdn.gihub.org/umbraco/media/4306/gihub_infrastructuremonitor2021.pdf.
- GI Hub (2018), *Global Infrastructure Outlook: Infrastructure Investment Needs – 56 Countries, 7 Sectors to 2040*, Global Infrastructure Hub, [56]
<https://cdn.gihub.org/outlook/live/methodology/Global+Infrastructure+Outlook+factsheet+-+June+2018.pdf>.
- GI Hub (n.d.), *Establishing Effective Governance Structures*, Global Infrastructure Hub, [46]
<https://cdn.gihub.org/umbraco/media/3562/44-establishing-effective-governance-structures.pdf>.
- Gorgulu, N., V. Foster and A. Rana (2022), "Understanding public spending trends for infrastructure in developing countries", *Policy Research Working Paper*, No. 9903, [52]
<http://hdl.handle.net/10986/36849>.
- ICA (2022), *Infrastructure Financing Trends in Africa 2019-2020*, The Infrastructure Consortium for Africa Secretariat c/o African Development Bank, Abidjan, [5]
https://www.afdb.org/sites/default/files/documents/publications/04112022ift_africa_report_2019-2020-2_english.pdf.
- IMF (2025), *World Economic Outlook Database*, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2025/April> (consultato il 5 maggio 2025). [17]
- Kose, M. et al. (2022), *A Cross-Country Database of Fiscal Space (banca dati)*, [6]
<https://www.worldbank.org/en/research/brief/fiscal-space> (consultato il 20 novembre 2024).
- Mensah, J. (2024), "Jobs! Electricity shortages and unemployment in Africa", *Policy Research Working Paper No. 8415*, [19]
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/659751524142624281/pdf/Jobs-electricity-shortages-and-unemployment-in-Africa.pdf>.
- MiDA (2018), *Investment in African Infrastructure: Challenges and Opportunities*, [9]
<https://www.marshmcclennan.com/web-assets/insights/publications/2018/dec/innovations-in-infrastructure/Investment-in-African-Infrastructure/gi-2018-wealth-investment-opportunities-in-african-infrastructure-full-report-mercer.pdf>.
- Moneke, N. (2020), "Infrastructure and structural transformation: Evidence from Ethiopia", (*PhD thesis*), London School of Economics and Political Science, <https://etheses.lse.ac.uk/4187/>. [35]

- OECD (2025), *Creditor Reporting System (banca dati)*, [11]
<https://www.oecd.org/en/data/datasets/development-finance-statistics-data-on-flows-to-developing-countries.html> (consultato il 15 marzo 2025).
- OECD (2025), "Cuts in official development assistance: OECD projections for 2025", *Policy Brief*, [13]
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2025/06/cuts-in-official-development-assistance_e161f0c5/8c530629-en.pdf.
- OECD (2025), *GenderMarkers: Aid (ODA) activities targeting gender equality and women's empowerment (banca dati)*, [32]
https://data-explorer.oecd.org/vis?lc=en&df%5bds%5d=DcdDisseminateFinalDMZ&df%5bid%5d=DSD_GNDR%40DF_GENDER&df%5bag%5d=OECD.DCD.FSD&av=true&dq=DAC_EC..1000..2.0%2B1%2B2%2B10%2B99.C.Q.T..&lom=LASTNPERIODS&lo=2&to%5bTIME_PERIOD%5d=false (consultato il 14 febbraio 2025).
- OECD (2025), "Preliminary official development assistance levels in 2024", *OECD Development Co-operation Directorate Detailed Summary Note*, [12]
[https://one.oecd.org/document/DCD\(2025\)6/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DCD(2025)6/en/pdf).
- OECD (2024), *Compendium of Good Practices on Quality Infrastructure 2024: Building Resilience to Natural Disasters*, OECD Publishing, Paris, [48]
<https://doi.org/10.1787/54d26e88-en>.
- OECD (2024), *Infrastructure for a Climate-Resilient Future*, OECD Publishing, Paris, [28]
<https://doi.org/10.1787/a74a45b0-en>.
- OECD (2020), "Recommendation of the Council on the Governance of Infrastructure", *OECD Legal Instruments (sito web)*, [47]
<https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/OECD-LEGAL-0460/> (consultato il 15 marzo 2025).
- OECD/ACET/AUDA-NEPAD (di prossima pubblicazione), *Africa's Infrastructure Ecosystems*, [49]
 OECD Publishing, Paris.
- OECD et al. (2025), *Africa's Urbanisation Dynamics 2025: Planning for Urban Expansion*, West African Studies, OECD Publishing, Paris, [25]
<https://doi.org/10.1787/2a47845c-en>.
- OECD/AUC/ATAF (2024), *Revenue Statistics in Africa 2024: Facilitation and Trust as Drivers of Voluntary Tax Compliance in Selected African Tax Administrations*, OECD Publishing, Paris, [15]
<https://doi.org/10.1787/78e9af3a-en>.
- OECD/PSI (2020), *Rural Development Strategy Review of Ethiopia: Reaping the Benefits of Urbanisation*, OECD Development Pathways, OECD Publishing, Paris, [60]
<https://doi.org/10.1787/a325a658-en>.
- OECD/UN ECA/AfDB (2022), *Africa's Urbanisation Dynamics 2022: The Economic Power of Africa's Cities*, West African Studies, OECD Publishing, Paris, [27]
<https://doi.org/10.1787/3834ed5b-en>.
- Osei-Kyei, R. and A. Chan (2015), "Developing transport infrastructure in sub-Saharan Africa through public-private partnerships: Policy practice and implications", *Transport Reviews*, Vol. 36/2, pp. 170-186, [55]
<https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1077288>.

- Rozenberg, J. and M. Fay (2019), *Beyond the Gap: How Countries Can Afford the Infrastructure They Need while Protecting the Planet*, World Bank, Sustainable Infrastructure Series, <http://hdl.handle.net/10986/31291>. [53]
- UEMOA/JICA (2018), *The Project on the Corridor Development for West Africa Growth Ring Master Plan: Final Report Summary*, Japan international Cooperation Agency, https://ndpc.gov.gh/media/WAGRIC-CACAO_Summary_Report_2018.pdf. [37]
- UN (2025), *Fourth International Conference on Financing for Development*, United Nations, <https://docs.un.org/en/A/CONF.227/2025/L.1>. [14]
- UN DESA (2025), "World Population Prospects 2024", *The 2024 Revision of World Population Prospects (banca dati)*, <https://population.un.org/wpp/> (consultato il 20 dicembre 2024). [31]
- UNDP (2024), *Reducing the Cost of Borrowing in Africa*, United Nations Development Programme, New York, <https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2024-05/cra-initiative.pdf>. [16]
- UNECA (2021), *Economic Opportunities Along the Central African Road-Corridor*, United Nations Economic Commission for Africa, https://www.uneca.org/sites/default/files/SROs/Central-Africa/Economic-opportunities-CA-road-corridor/Economic-Opportunities-Along-the-Central-African-Road-Corridor_21April2021.pdf. [42]
- UNECA (2017), *Leveraging Urbanization for Africa's Structural Transformation: ECA's Contribution*, United Nations Economic Commission for Africa, Addis Ababa, <https://repository.uneca.org/handle/10855/24092>. [36]
- World Bank (2025), *Private Participation in Infrastructure (PPI) (banca dati)*, <https://ppi.worldbank.org/en/ppi> (consultato il 14 marzo 2025). [54]
- World Bank (2025), *The World Bank Benchmarking Infrastructure Development (BID) (banca dati)*, <https://bpp.worldbank.org/en/global> (consultato il 6 marzo 2025). [51]
- World Bank (2024), "International Debt Statistics (IDS)", *worldbank.org (sito web)*, <https://www.worldbank.org/en/programs/debt-statistics/ids> (consultato il 23 gennaio 2025). [7]

3 Infrastrutture e trasformazione produttiva nell'Africa meridionale (Estratto)

Riquadro 3.1. Il corridoio di Lobito

Il Corridoio di Lobito è una linea ferroviaria strategica di 1 300 chilometri (km) che collega il porto di Lobito, sulla costa atlantica dell'Angola, alle regioni minerarie della Repubblica democratica del Congo (RD Congo) e la provincia nord-occidentale dello Zambia. Questo corridoio era un tempo una via d'esportazione fondamentale per i minerali, che collegava i Paesi senza sbocco sul mare dell'Africa centrale e meridionale all'Atlantico e ai mercati occidentali. Decenni di conflitto civile in Angola hanno causato gravi danni alla rete ferroviaria, riducendo le operazioni a soli 34 km e trasferendo le esportazioni di rame dello Zambia verso i corridoi di Beira e Dar es Salaam. (OECD, 2025^[22]).

L'interesse per il Corridoio di Lobito è aumentato, poiché le principali Organizzazioni Internazionali e regionali stanno fornendo sostegno politico e finanziario. Alla fine del 2023, i governi di Angola, Repubblica democratica del Congo e Zambia hanno firmato un memorandum d'intesa con gli Stati Uniti, la Commissione europea, la Banca africana di sviluppo e la Corporazione finanziaria africana per sostenere lo sviluppo del Corridoio di Lobito, anche attraverso un nuovo progetto ferroviario in aree vergini che colleghi lo Zambia alla linea ferroviaria di Lobito in Angola (Lobito Corridor Investment Promotion Authority, 2023^[33]). Da allora, l'iniziativa è diventata uno dei principali progetti faro del Global Gateway dell'Unione europea e del Partenariato del G7 per le infrastrutture e gli investimenti globali. Ad oggi, i partner internazionali hanno impegnato quasi 6 miliardi di USD (Wala Chabala and Hofmeyr, 2025^[34]). Il progetto è molto promettente come opportunità per rafforzare le catene di approvvigionamento di minerali critici e l'integrazione economica regionale, offrendo al contempo un'alternativa agli investimenti in infrastrutture commerciali della Repubblica popolare cinese (di seguito "Cina") nella regione (Rogers, 2025^[35]; Way, 2024^[36]).

Il Corridoio di Lobito racchiude il potenziale di divenire una rotta commerciale in grado di sostenere sia la trasformazione produttiva dell'Africa meridionale sia l'integrazione della regione nei mercati globali. Per realizzare la trasformazione produttiva sarà fondamentale garantire le sinergie tra il Corridoio di Lobito e le pertinenti iniziative sull'aggiunta di valore locale. Dinanzi alla crisi globale dei minerali critici, la costruzione di una capacità di raffinazione locale potrebbe sostenere l'industrializzazione e la creazione di posti di lavoro nella regione, riducendo al contempo i costi di produzione e ambientali ¹. La Repubblica democratica del Congo detiene circa l'80 % del cobalto mondiale, ma solo il 3 % della catena di valore delle batterie e dei veicoli elettrici. Inoltre, lo Zambia è il secondo produttore africano di rame, che ha rappresentato il 72 % delle esportazioni totali del Paese nel 2022 (King, 2024^[37]; EITI, 2023^[38]). Dal 2021, la RD del Congo e lo Zambia hanno compiuto passi concreti per istituire una Zona economica speciale transfrontaliera per le batterie e i veicoli elettrici, un'iniziativa che potrebbe trarre grande beneficio dalle nuove opportunità commerciali lungo il Corridoio di Lobito (UNECA, 2024^[39]; AUC/OECD, 2024^[40]). Il governo angolano svilupperà un piano generale per rendere il corridoio una piattaforma strategica per consentire investimenti del settore privato in diversi settori, tra cui l'agricoltura, la produzione, il turismo e la tecnologia (Bekele, 2024^[41]).

Un migliore coordinamento e un piano d'azione chiaro e coerente potrebbero gestire la limitata disponibilità di dati e la frammentazione della governance. Secondo le stime, il completamento del progetto del corridoio ridurrà il tempo di transito da 45 giorni a 48 ore. Tuttavia, la *governance* del progetto, la definizione delle priorità e la duplicazione rappresentano delle sfide: tra il 2022 e il 2024 sono stati firmati tra vari operatori pubblici e privati almeno 14 accordi e memorandum d'intesa relativi al Corridoio di Lobito (Karkare and Byiers, 2025^[42]; Wala Chabala and Hofmeyr, 2025^[34]). Inoltre, le informazioni accessibili al pubblico sull'impatto di sviluppo più ampio degli investimenti annunciati sono limitate (US Department of State, 2024^[43]). Gli organismi regionali, come la *Southern African*

Development Community (SADC) che nel gennaio 2023 ha contribuito alla creazione dell'Agenzia di facilitazione dei trasporti di transito del Corridoio di Lobito, sono ben posizionati per fornire una piattaforma di coordinamento composta da vari portatori di interessi volta a facilitare la condivisione di dati e informazioni e avviare un piano d'azione comune che sia integrato nelle strategie di sviluppo nazionali e regionali.

1. Ad esempio, la costruzione di un impianto di precursori delle batterie nella Repubblica democratica del Congo costa un terzo di un impianto equivalente in Cina o negli Stati Uniti; inoltre, un impianto locale a energia idroelettrica ridurrebbe le emissioni del 30 % rispetto alle lavorazioni attuali (BloombergNEF, 2021^[44]). I Paesi limitrofi ricchi di risorse, come Madagascar, Mozambico, Tanzania, Zambia e Zimbabwe, potrebbero fornire altre materie prime essenziali (ad esempio rame, manganese e nichel) che comportano spese significative di raffinazione, con evidenti vantaggi per l'integrazione regionale (King, 2024^[37]).

Riferimenti bibliografici

- AUC/OECD (2024), *Africa's Development Dynamics 2024: Skills, Jobs and Productivity*, African Union Commission, Addis Ababa/OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/df06c7a4-en>. [40]
- Bekele, I. (2024), "Angola develops Master Plan to transform the Lobito Corridor into economic powerhouse", *Further Africa*, <https://furtherafrica.com/2025/04/30/angola-develops-master-plan-to-transform-the-lobito-corridor-into-economic-powerhouse/>. [41]
- BloombergNEF (2021), *The Cost of Producing Battery Precursors in the DRC*, https://assets.bbhub.io/professional/sites/24/BNEF-The-Cost-of-Producing-Battery-Precursors-in-the-DRC_FINAL.pdf?ref=hir.harvard.edu. [44]
- EITI (2023), "Zambia", *eiti.org* (sito web), <https://eiti.org/countries/zambia> (consultato il 20 maggio 2025). [38]
- JICA (2022), *Data Collection Survey on Corridor Development in Africa: Final Report*, Japan International Cooperation Agency, <https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12342838.pdf>. [30]
- Karkare, P. and B. Byiers (2025), "The Lobito Corridor: Between European Geopolitics and African Agency", *Discussion Paper*, No. 386, <https://ecdpm.org/work/lobito-corridor-between-european-geopolitics-and-african-agency>. [42]
- King, I. (2024), "Refining the Lobito Corridor: The future of cobalt in sub-Saharan Africa", *Harvard International Review*, <https://hir.harvard.edu/refining-the-lobito-corridor-the-future-of-cobalt-in-sub-saharan-africa/>. [37]
- Lobito Corridor Investment Promotion Authority (2023), "Seven signatories for Lobito corridor extension MoU", *International Railway Journal*, <https://www.railjournal.com/infrastructure/seven-signatories-for-lobito-corridor-extension-mou/>. [33]

- OECD (2025), "The Lobito Corridor (draft)", *OECD Background Note*, [22]
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/events/2025/04/oecd-emerging-markets-forum/Panel%20_OECD%20EMF%20Background%20Note%20-%20The%20Lobito%20Corridor.pdf.
- Rogers, D. (2025), "China's CCECC to invest \$1.4bn in Africa's Tazara line for 30-year concession", *Global Construction Review*, [35]
<https://www.globalconstructionreview.com/chinas-ccecc-to-invest-1-4bn-in-africas-tazara-line-for-30-year-concession/>.
- UNECA (2024), "Zambia and DRC to implement an Innovative transboundary battery and electric vehicle Special Economic Zone", United Nations Economic Commission for Africa, [39]
<https://www.uneca.org/stories/zambia-and-drc-to-implement-an-innovative-transboundary-battery-and-electric-vehicle-special>.
- US Department of State (2024), "UNGA79: Lobito Corridor – Trans Africa Connectivity", [43]
<https://2021-2025.state.gov/briefings-foreign-press-centers/unga79/lobito-corridor-trans-africa-connectivity/>.
- Wala Chabala, E. and J. Hofmeyr (2025), "A game changer in flux: Recent developments and risks in the Lobito corridor", *Afripoli*, [34]
<https://afripoli.org/a-game-changer-in-flux-recent-developments-and-risks-in-the-lobito-corridor>.
- Way, S. (2024), "What to know about the Lobito Corridor—and how it may change how minerals move", *Atlantic Council*, [36]
<https://www.atlanticcouncil.org/blogs/africasource/what-to-know-about-the-lobito-corridor-and-how-it-may-change-how-minerals-move/>.

Le dinamiche di sviluppo dell'Africa 2025

INFRASTRUTTURE, CRESCITA E TRASFORMAZIONE

Il rapporto *Le dinamiche di sviluppo dell'Africa* fa tesoro degli insegnamenti tratti dalle esperienze dell'Africa centrale, orientale, settentrionale, meridionale e occidentale per elaborare raccomandazioni strategiche e condividere le buone pratiche in tutto il continente. Basandosi sulle statistiche più recenti, l'analisi delle dinamiche di sviluppo mira ad aiutare i leader africani a conseguire gli obiettivi dell'Agenda 2063 dell'Unione africana a tutti i livelli: continentale, regionale, nazionale e locale.

La presente edizione esplora le modalità in cui gli stakeholder africani possono accelerare lo sviluppo delle infrastrutture per realizzare una trasformazione produttiva e conseguire gli obiettivi dell'Agenda 2063. L'analisi originale e fondata sui dati, contenuta nel rapporto, assiste i responsabili politici nell'identificazione di modalità economicamente vantaggiose per mobilitare gli investimenti nelle infrastrutture, a fronte dell'incremento dell'onere del debito sovrano, dell'elevato costo del capitale e della diminuzione dei finanziamenti allo sviluppo. Due capitoli del rapporto valutano le esigenze di investimento nelle infrastrutture e le attuali condizioni di finanziamento a livello continentale e individuano soluzioni strategiche per facilitare lo sviluppo delle infrastrutture e migliorare i risultati in termini di sostenibilità. Cinque capitoli esaminano, a livello regionale, lo stato delle infrastrutture, i flussi di finanziamento, le politiche infrastrutturali, i corridoi di sviluppo, il sostegno ai progetti infrastrutturali e lo sviluppo delle competenze nelle regioni africane.

Il rapporto *Le dinamiche di sviluppo dell'Africa* alimenta il dibattito politico tra i governi dell'Unione africana, i cittadini, gli imprenditori e i ricercatori. Propone una nuova collaborazione tra Paesi e regioni, incentrata sull'apprendimento reciproco e sulla conservazione dei beni comuni ed è il frutto della collaborazione tra la Commissione dell'Unione africana e il Centro per lo sviluppo dell'OCSE.

La versione integrale della presente pubblicazione è consultabile online in inglese all'indirizzo: <https://doi.org/10.1787/c2b40285-en>, o in francese all'indirizzo: <https://doi.org/10.1787/d9e3fcd9-fr>.

La presente opera è pubblicata sul sito Web della Commissione dell'Unione africana e dell'OCSE.

Per maggiori informazioni, consultare i siti www.au.int e www.oecd.org.



Cofinanziato
dall'Unione europea

