Diplomazia Economica Italiana

Farnesina
Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale

Newsletter online
a cura di
MF/DOWJONES News

5/17
ANNO XI - 26 Giugno 2017

L'ITALIA SCOMMETTE SULL'INDIA E VOLA A NEW DELHI

L'apertura al commercio internazionale, la presenza di 416 Zone Economiche Speciali, la semplificazione burocratica in corso e il vasto programma di riforme 'Make in India' avviato dal Primo Ministro, Narendra Modi, sono alcuni dei fattori che rendono l'India una destinazione di investimenti ideale. Il rafforzamento delle relazioni economiche bilaterali e le opportunità che potrebbero aprirsi nel Paese per le imprese italiane - soprattutto nei settori delle infrastrutture e della trasformazione alimentare - sono state al centro della recente missione di sistema, organizzata da MAECI e MiSE, a Delhi e Mumbai.

Indice

IN QUESTO NUMERO... 2

FOCUS INDIA 3

INTERVISTA
Lorenzo Angeloni, Ambasciatore d'Italia a New Delhi 9

NORVEGIA
La Norvegia scommette su un'economia a emissioni zero 13

FEDERAZIONE RUSSA
La tecnologia italiana con Mosca nello spazio 16

EMIRATI ARABI UNITI
A Dubai 32 miliardi per l'aeroporto più grande degli EAU 18

ARGENTINA
L'Argentina cerca di attrarre investimenti per 260 miliardi di dollari 21

BRASILE
Concessioni e privatizzazioni: il Brasile tenta il rilancio 27

ANGOLA
L'Angola riparte da strade, porti e ferrovie 30

SUDAN
Opportunità d'affari per l'Italia in Sudan 33

STUDI & ANALISI
La manifattura Made in Italy torna competitiva 37

COMMESSE 40

CALENDARIO 42

Articolo a pag. 3

L'**India**, uno dei principali mercati a livello globale, è pronta ad attrarre investimenti italiani nei settori strategici di infrastrutture, meccanica, energie rinnovabili, manifattura, automotive e agroalimentare. Una missione di sistema a Delhi e Mumbai ha esplorato le opportunità disponibili nel Paese per le nostre aziende.

La volatilità dei prezzi del greggio ha spinto la **Norvegia** ad avviare una svolta verde per compensare il minor gettito del settore e la perdita di posti di lavoro con nuovi impieghi nelle tecnologie ambientali. Previsti incentivi per le imprese, investimenti in R&D e nuovi vincoli per la costruzione di opere pubbliche.

La cooperazione tra Italia e **Federazione Russa** si rafforza con Sirius, un progetto di ricerca quinquennale che, attraverso la simulazione di una missione spaziale, punta ad analizzare la reazione dell'uomo allo stress in situazioni estreme. L'investimento da parte italiana è di 40 milioni di euro.

Le Autorità emiratine hanno approvato un progetto da 32 miliardi per trasformare l'Al Maktoum International Airport nel più grande scalo degli **EAU**, in grado di assicurare un transito annuo di 220 milioni di passeggeri e 16 milioni di tonnellate di merci.

Si tenta di ripartire dallo sviluppo di settori chiave dell'economia: previsti nei prossimi 5 anni investimenti nell'energia, nell'agricoltura, nelle infrastrutture e nella meccanica. Tutte le opportunità sono state presentate in una Missione imprenditoriale in **Argentina**.

Il **Brasile** è pronto ad attrarre 13,6 miliardi di euro per la realizzazione di 55 progetti infrastrutturali. All'orizzonte la concessione di due linee ferroviarie, la costruzione di un treno di media velocità da 2 miliardi e la privatizzazione delle aziende distributrici di gas di 7 Stati.

Il settore delle infrastrutture e dei trasporti è al centro del piano di sviluppo del Governo dell'**Angola** che punta a trasformare il Paese in hub logistico dell'Africa meridionale. Know-how e attrezzature italiani sono pronti a svolgere un ruolo chiave nella rinascita angolana.

Il **Sudan** scommette su agricoltura, infrastrutture, energie e telecomunicazioni per dare slancio all'economia. Presentate in occasione di un Business Forum le diverse opportunità d'affari per gli imprenditori italiani.

Secondo uno **studio di Prometeia** nel 2017 il fatturato potrebbe crescere dell'1,6% e mantenere il ciclo positivo fino al 2021 ma il ritorno ai livelli pre-crisi è ancora lontano. La ripresa è trainata dai settori automobilistico, farmaceutico e del largo consumo. Meccanica ed elettrotecnica beneficeranno del Piano Industria 4.0. ■

Segue da pag. 1

L'India è una delle economie a maggior crescita e uno dei principali mercati a livello globale, soprattutto per un Paese come l'Italia, che è il secondo produttore manifatturiero europeo e il sesto nel mondo, conosciuto per la qualità dell'agroalimentare, dei macchinari, della moda e del design. Con una quota dello 0,7% sul totale degli IDE in ingresso in India, pari a 2,2 miliardi di dollari, l'Italia si colloca al tredicesimo posto su scala mondiale e al sesto tra i Paesi UE nel periodo aprile 2000 - dicembre 2016.

Le imprese italiane stanno guardando con sempre maggiore interesse al Paese come destinazione di investimenti. A oggi sul territorio se ne contano più di 600, soprattutto gruppi industriali di grandi dimensioni che operano nei settori dei trasporti, dei servizi finanziari, della meccanica e dell'automotive e che potrebbero fare da traino per le PMI italiane intenzionate ad ampliare la propria presenza internazionale su un mercato dalle enormi potenzialità. Tra le aree geografiche di maggiore attrattività ci sono i poli industriali di Delhi-Gurgaon-Noida, le città di Chennai e Bangalore e lo Stato del Maharashtra. Quest'ultimo ospita circa 130 aziende italiane del calibro di Piaggio, Fca, Ferrero e Brembo e sta attraversando una fase di forte espansione: genera il 15% del PIL indiano, il 25% delle esportazioni e attrae il 30% degli IDE. Lo Stato ha recentemente investito 45 miliardi di dollari per lo sviluppo infrastrutturale (10 miliardi per le ferrovie, 15 per la rete metropolitana, 5 per la costruzione di nuovi aeroporti e 15 per i collegamenti portuali) ed è al centro di un vasto programma di riforme che punta a migliorare il clima degli investimenti.

La complementarietà tra le due economie, l'apertura al commercio internazionale, la

INDIA	2000	2016
Pil a prezzi correnti (USD, mld)	477	2.251
Quota sul Pil mondiale (%)	4,2	7,3
iazione del Pil a prezzi costanti (%)	4,0	6,6
Pil pro capite (USD in PPP)	2.019	6.658
Quota servizi su Pil (%, 2015)	51,0	53,2
Quota industria su Pil (%, 2015)	26,0	29,7
Popolazione (mln)	1.053	1.311

I principali indicatori macroeconomici dell'India. Fonte: FMI e Banca Mondiale

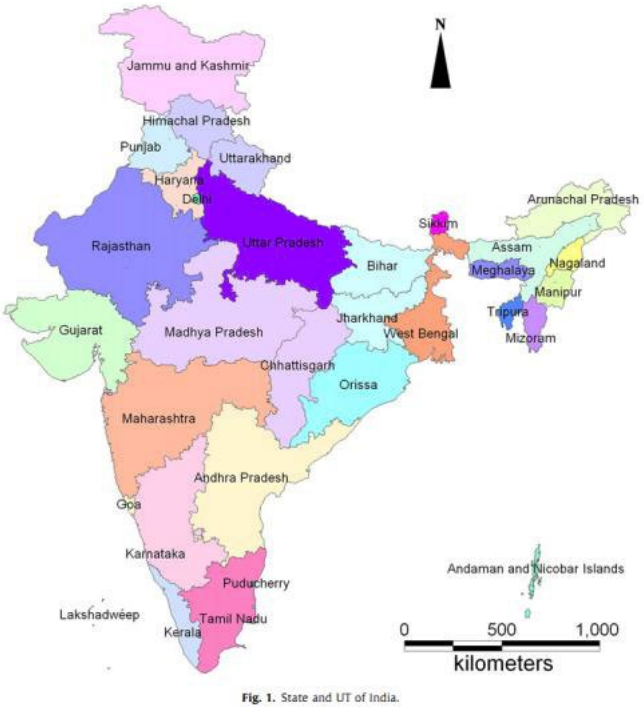


Fig. 1. State and UT of India.

La mappa degli Stati e dei Territori dell'India

	Esportazioni dell'Italia	Importazioni dell'Italia
2000	1,0 MLD €	1,6 MLD €
2016	3,3 MLD €	4,2 MLD €
	VARIAZIONE +225%	VARIAZIONE +161%

Esportazioni potenziali **2019**

4,7 MLD €

Differenziale **2016-2019**

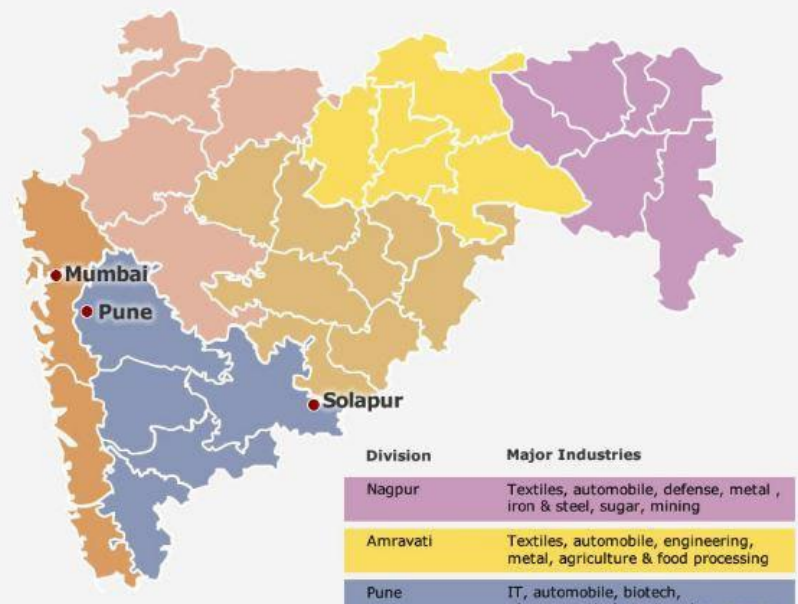
1,3 MLD €

Evoluzione dell'interscambio dal 2000 al 2016 ed esportazioni potenziali italiane nel Paese. Fonte: Istat e SACE

presenza di 416 Zone Economiche Speciali (ZES) che offrono numerosi vantaggi agli operatori stranieri, l'istituzione delle National Investment and Manufacturing Zones (NIMZ), la semplificazione burocratica - nella seconda metà dell'anno dovrebbe entrare in vigore la nuova tassa unica sul valore aggiunto (Gst) - e il programma di riforme avviato dal Primo Ministro, Narendra Modi, sono solo alcuni dei fattori alla base delle solide relazioni tra Italia e India.

Nel 2014 il Governo ha annunciato il programma 'Make in India', che punta a trasformare il Paese in hub manifatturiero mondiale e a incrementare il commercio di beni e servizi, raggiungendo 900 miliardi di dollari di esportazioni entro il 2020. Nel dettaglio, il piano prevede di facilitare gli investimenti esteri, incoraggiando la cooperazione economica con altri Stati, creare nuove ZES, snellire e informatizzare le procedure burocratiche. Tra gli interventi già adottati va sottolineata la liberalizzazione degli investimenti che dal 2015 sono consentiti fino al 49% del capitale nei settori della difesa tradizionale e in quello assicurativo e fino al 100% nei comparti ad alta tecnologia per la difesa, le infrastrutture ferroviarie e il farmaceutico. E' stata inoltre estesa a 3 anni la validità delle licenze industriali per operare nel Paese ed è stata costituita 'Invest India', l'agenzia governativa per la promozione degli investimenti che sostiene gli operatori che vogliono affacciarsi sul mercato indiano.

L'Italia è già oggi uno dei primi cinque partner commerciali dell'India tra i Paesi UE e



Division	Major Industries
Nagpur	Textiles, automobile, defense, metal , iron & steel, sugar, mining
Amravati	Textiles, automobile, engineering, metal, agriculture & food processing
Pune	IT, automobile, biotech, pharmaceutical, engineering, energy
Nashik	Automobile, pharmaceutical, steel, agro-based products, dairy, sugar
Aurangabad	Metal, engineering, cotton, refineries, agriculture & food processing, oil mills
Konkan	Textiles, energy, steel, engineering, pharmaceuticals, gems & jewellery, food processing

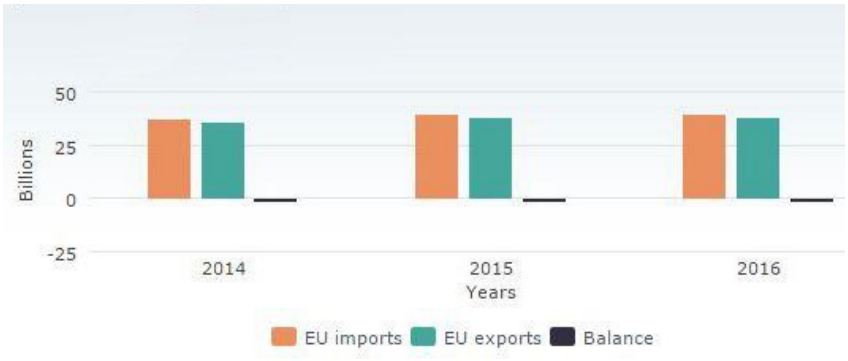
Le industrie principali nelle varie divisioni dello Stato del Maharashtra

Il lancio del piano 'Make in India'. Al centro il Primo Ministro, Narendra Modi

il piano del Governo dovrebbe consentire alle aziende italiane impegnate in settori strategici come quelli di infrastrutture, meccanica, energie rinnovabili, manifattura, automotive e agroalimentare di conquistare nuovi spazi d'azione sul mercato indiano. Il Sistema Italia è pronto a fare la sua parte sostenendo le imprese già presenti nel Paese o in procinto di affacciarvisi, con l'obiettivo di spingere l'interscambio a quota 8,5 miliardi di euro entro il 2018, contro i 7,5 miliardi registrati nel 2016.

A livello europeo nel 2007 sono iniziati i negoziati per la definizione di un accordo di libero scambio tra l'UE - il maggiore partner commerciale del Paese - e l'India al fine di ridurre i dazi sulle merci, facilitare lo scambio di servizi e incrementare gli investimenti bilaterali. Attualmente, dopo un periodo di stallo, le discussioni sono riprese e, tra le questioni chiave su cui trovare un punto di incontro, ci sono quelle relative alle nuove regole di accesso al mercato di beni e servizi e di protezione degli investimenti, alle indicazioni geografiche e allo sviluppo sostenibile. Secondo un'indagine recentemente realizzata dall'Ifo Research Institute, l'accordo dovrebbe avere risvolti positivi sia per l'economia dell'India che per quella dell'UE, che nel lungo periodo dovrebbero registrare rispettivamente una crescita media del PIL dell'1,3% per 25 miliardi di euro all'anno e dello 0,14%, per 21 miliardi di euro.

Il Governo punta quindi a creare un Paese modellato sull'economia di mercato, sull'efficienza, la trasparenza e la qualità della classe dirigente, nonché a scalare la classifica 'Doing Business', stilata annualmente dalla Banca Mondiale, attraverso un programma di investimenti infrastrutturali e la creazione di corridoi economici e industriali che portino gli Stati indiani meno sviluppati a crescere, raggiungendo standard più elevati. I progressi in questa direzione sono già evidenti, considerando che l'India è risalita di circa dieci posizioni dal 2015 al 2017 (quest'anno è al 130esimo posto) ma l'obiettivo del Primo Ministro Modi - portare il Paese in 50esima posizione - è anco-



Interscambio commerciale tra UE e India (2014-2016) . Fonte: Commissione Europea

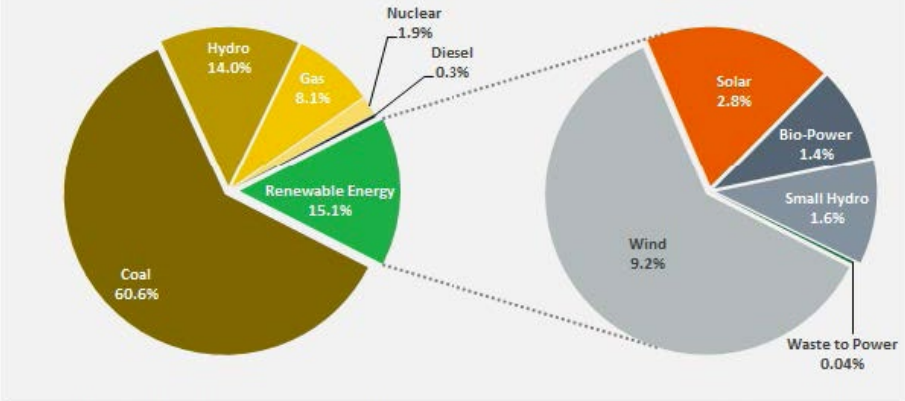
World Food India 2017 in breve				
Superficie espositiva (mq)	Giorni	Seminari	Espositori	Paesi
24.000	3	15	400 +	20 +

World Food India 2017 in breve

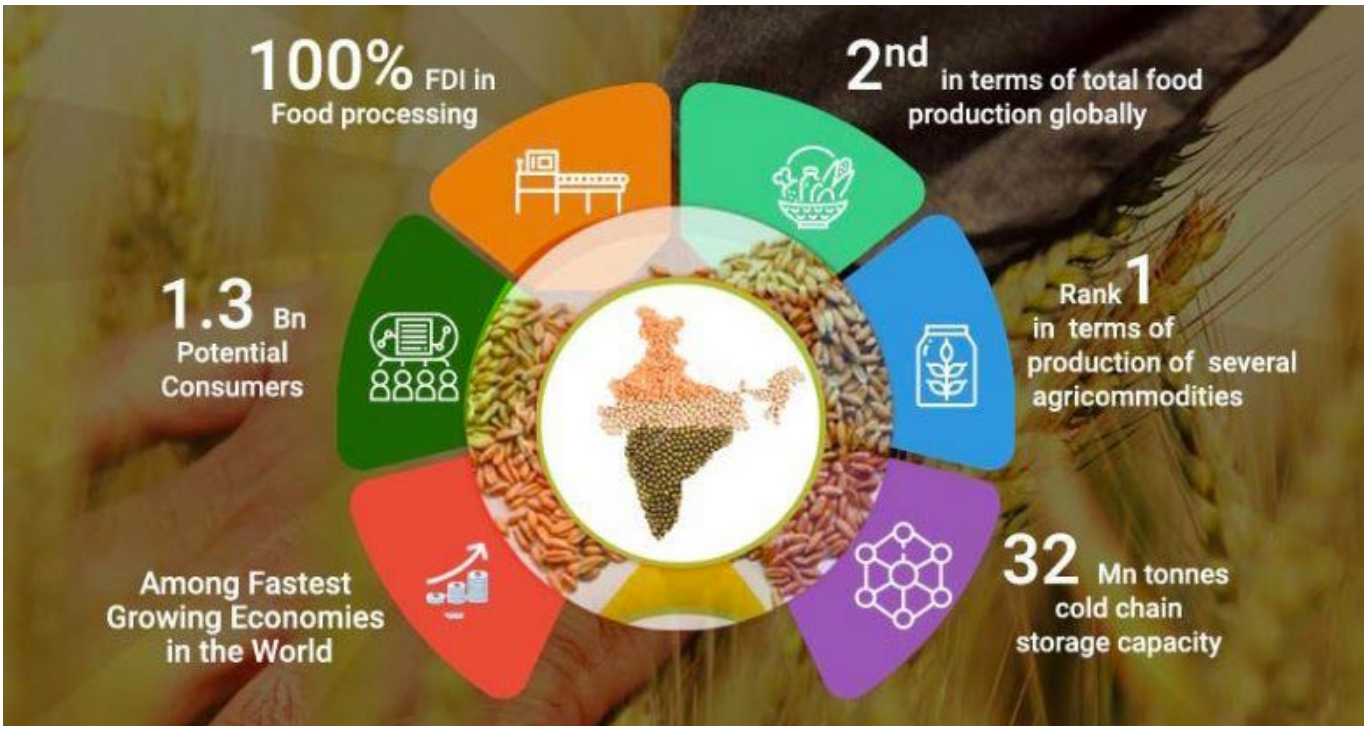
ra lontano. Il Governo ha inoltre recentemente concluso un accordo con l'Asian Development Bank per investire 375 milioni di dollari nel Visakhapatnam-Chennai Industrial Corridor, che si estenderà per 2.500 chilometri lungo la costa orientale dell'India, permettendo così al Paese di accedere più facilmente agli altri mercati del sud-est asiatico.

Le relazioni economiche bilaterali tra Italia e India sono state al centro della missione di sistema, promossa da MAECI e MiSE, che si è tenuta a fine aprile - articolata sulle tappe di Delhi (Business Forum) e Mumbai (Investment Forum) - e ha visto la partecipazione di oltre 60 aziende italiane, 6 associazioni industriali e di categoria, 4 Università e 8 banche per un totale di 150 delegati. Nell'ambito dell'iniziativa sono stati organizzati oltre 800 incontri business to business con focus sui settori di spicco dell'economia indiana: infrastrutture e costruzioni, meccanica, automotive, energie rinnovabili e Ict. L'India è il sesto produttore di veicoli al mondo e il settore rappresenta il 27% della produzione industriale del Paese, nonchè l'8% della spesa in Ricerca e Sviluppo. Entro il 2018 si prevede che la domanda di importazioni aumenterà del 6%, spinta dall'incremento del potere d'acquisto dei consumatori. Inoltre, sul fronte delle energie rinnovabili il Governo prevede di raddoppiare la capacità produttiva attuale entro il 2019 per arrivare a una produzione di 175.000 Mw da fonti green nel 2022. Infine, nell'ambito Ict l'India impiega 3,7 milioni di lavoratori in oltre 16mila imprese, con introiti pari a 130 miliardi di dollari nel 2015 - il comparto nel 2018 dovrebbe arrivare a rappresentare il 5% del PIL indiano - ed esportazioni pari a 107 miliardi. Il Paese è anche al terzo posto nel mondo come incubatore di startup tecnologiche.

Tra i settori che possono offrire interessanti opportunità alle aziende italiane c'è sicuramente quello della trasformazione alimentare, favorito dalla complementarietà tra le due economie. L'India ha infatti una grande disponibilità di materie prime - è al



La composizione del mix energetico indiano. Fonte: MNRE, CEA



Una fotografia dell'industria della trasformazione alimentare indiana

primo posto al mondo per produzione di latte - ma processa soltanto il 10% dei beni alimentari, mentre l'Italia è conosciuta per la qualità di tecnologie e macchinari che rappresentano il 20% dell'export italiano per un valore di circa 111 miliardi di euro su un totale di 417 miliardi. In un contesto in cui la pressione demografica spinge sui consumi alimentari il Governo punta a ridurre gli sprechi cercando di attrarre investimenti per modernizzare il settore. L'agroalimentare sarà anche al centro di 'World Food India 2017', la fiera internazionale organizzata dal Ministero per la Trasformazione Alimentare, che si terrà a Delhi a novembre e a cui l'Italia è stata invitata a partecipare in qualità di Paese partner.

Per quanto riguarda l'ambito infrastrutturale, i progetti si concentrano soprattutto nel ramo ferroviario, come è dimostrato anche dal Memorandum of Understanding firmato lo scorso febbraio tra Ferrovie dello Stato e Indian Railways con l'obiettivo di aumentare il livello di sicurezza della rete. Nel dettaglio, la collaborazione prevede la revisione dei processi di gestione e controllo del sistema infrastrutturale e di trasporto, la certificazione di tecnologie basate sul sistema SIL4 (Safety Integrity Level 4) e la formazione del personale locale in tema di sicurezza. Italferr, la società di ingegneria di FS, e Italcertifer, che si occupa della certificazione ferroviaria del gruppo, sono già impegnate in 6 opere in India, tra cui quella relativa alla progettazione e alla certificazione dei lavori per la costruzione dell'Anji Khad Bridge. Il ponte, lungo 750 metri con una campata centrale di oltre 260 metri, sarà sospeso tra Katra e Reasi

WEB

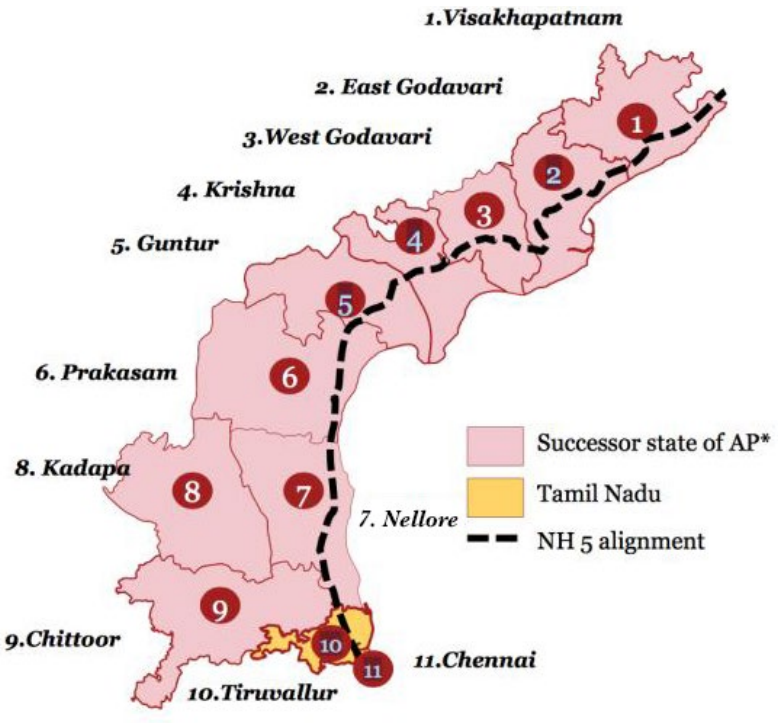
World Food India 2017

La firma del MoU tra Fs e Indian Railways

su una gola di 200 metri. Tra i progetti più interessanti per le nostre aziende spiccano quelli per lo sviluppo delle stazioni ferroviarie del Paese i cui bandi, gestiti dalla Indian Railways Station Development Corporation (IRSDC), prevedono concessioni pluridecennali - dai 30 ai 45 anni - per lo sviluppo immobiliare e commerciale.

In occasione del Business Forum, infine, sono stati firmati tre accordi. Il primo tra SACE e Yes Bank, la quinta banca privata dell'India, è nato per sostenere le opportunità di business tra i due Paesi anche tramite l'acquisizione da parte di controparti indiane di tecnologie di eccellenza Made in Italy e per favorire lo sviluppo dell'industria manifatturiera locale. L'accordo prevede anche la possibilità per le imprese indiane di visitare strutture produttive innovative in Italia facilitando così la creazione di partnership strategiche e lo scambio di know-how. E' stato inoltre siglato un MoU tra CDP, SACE e Srei Infrastructure Finance Limited - uno dei maggiori gruppi finanziari indiani attivi nel settore delle infrastrutture - che punta a individuare operazioni di mutuo interesse in cui siano coinvolti esportatori italiani e importatori indiani, soprattutto PMI. L'ultimo MoU vede infine coinvolti SACE, Simest, Pelliconi e Oricon Enterprise Limited - azienda indiana impegnata nei settori immobiliare, della logistica portuale, del packaging, petrolchimico e automotive - e prevede la possibilità che Simest si affianchi a Pelliconi in operazioni di acquisizione di quote di capitale in imprese locali e che SACE fornisca le garanzie sui crediti bancari destinati al finanziamento delle operazioni.

ambasciata.newdelhi@esteri.it



Il corridoio economico che sorgerà tra Visakhapatnam e Chennai

INTERVISTA all'Ambasciatore d'Italia a New Delhi, Lorenzo Angeloni

Il Primo Ministro Narendra Modi ha dato avvio a un vasto programma di riforme. Su quali settori si concentra e con quali obiettivi?

L'architettura delle riforme e dei programmi di sviluppo economico avviati dal Governo indiano si presenta articolata e in movimento: il Premier Modi ha lanciato iniziative che toccano trasversalmente tutti i settori. Ricordo la campagna 'Make in India', il piano per la trasformazione dell'India in un hub manufatturiero mondiale; la liberalizzazione degli investimenti in importanti settori quali infrastrutture, automotive, farmaceutico e medicale, estrattivo e agroalimentare; e soprattutto, l'impegno, tramite 'Digital India' a digitalizzare l'erogazione di servizi pubblici creando 17 milioni di posti di lavoro nel settore IT (con investimenti pari a 3.000 miliardi di dollari). A ciò si affianca la storica riforma della tassazione, che dovrebbe finalmente entrare in vigore, dopo 10 anni di stallo parlamentare, a partire dal 1 luglio prossimo, con l'introduzione di una 'Good and Service Tax - GST' che consentirà all'India di diventare un vero mercato unico, superando la pletora di imposte e accise locali e centrali che attualmente gravano su beni e servizi. Giova inoltre ricordare che, con i successi nelle ultime elezioni locali in Uttar Pradesh, lo Stato piu' popoloso, il BJP governa la metà degli Stati dell'Unione, compresi quelli dal peso economico e demografico di grande impatto, come Maharashtra e Uttar Pradesh, potendo quindi contare su una maggiore capacità di attuazione sul territorio delle politiche decise a Delhi.

L'Ambasciatore d'Italia a New Delhi, Lorenzo Angeloni

L'India sta investendo molto nello sviluppo delle infrastrutture industriali e nell'integrazione logistica. Quali sono i principali progetti?

Il Governo prevede massicci interventi nell'ammodernamento infrastrutturale: 10 miliardi di euro per l'espansione nei prossimi 5 anni di 12 principali porti, 80 miliardi per il miglioramento della rete autostradale e delle infrastrutture energetiche e grande attenzione al settore dell'aviazione civile. Oltre allo sviluppo dei principali 'corridoi industriali', con 5

Il Sottosegretario allo Sviluppo Economico, Ivan Scalfarotto, e l'Ambasciatore d'Italia a New Delhi, Lorenzo Angeloni, durante un incontro con la business community italiana

progetti in corso sulle tratte Delhi-Mumbai, Amritsar-Kolkata, Bengaluru-Mumbai, Chennai-Bengaluru e Vizag-Chennai.

Quanto alle Zone Economiche Speciali (SEZ), ne sono state individuate più di 400, sparse in tutto il Subcontinente; 206 hanno a oggi ottenuto le necessarie autorizzazioni a operare da parte del SEZ Board of Approval. Qualche numero: nell'anno fiscale 2015-16 le circa 4.000 unità produttive dislocate nelle SEZ indiane hanno generato export per 70 miliardi di dollari e dato lavoro a 1,6 milioni di persone. All'interno di questi parchi industriali, i produttori di beni destinati all'export sono esenti da dazi e liberi dalle regolamentazioni ordinariamente previste; sono inoltre esenti da imposte gli acquisti di merci per le unità produttive e i redditi da esportazioni, al 100% per il primo quinquennio e al 50% per il secondo mentre nel terzo non è soggetto a tasse il 50% degli utili da esportazione reinvestiti nell'azienda. Le più importanti SEZ sono parte dei poli produttivi in Gujarat, intorno a Mumbai, in Maharashtra, a Noida, in Uttar Pradesh, e Chennai, in Tamil Nadu, potendo beneficiare della vicinanza a grandi città e a strutture portuali.

Quali sono le aziende italiane più attive in India, in che settori operano e con quali progetti?

Con più di 600 aziende (tra joint ventures, uffici di rappresentanza e sussidiarie) che operano sul territorio, l'Italia è presente in India fin dalla prima industrializzazione del Paese. A parte i tradizionali settori che trainano l'export italiano in India (macchinari), molte grandi aziende italiane si sono radicate già da tempo con investimenti produttivi nel Subcontinente, concentrati nelle aree di Mumbai-Pune, Delhi-Noida-Gurgaon e Chennai in Tamil Nadu. Un caso di particolare successo è Ferrero, che in soli dieci anni è riuscita, grazie a qualità dei prodotti e controllo capillare della distribuzione, a guadagnarsi un'importante fetta di mercato, tanto da annunciare un raddoppio dell'investimento produttivo in Maharashtra. Nell'area di Pune anche Piaggio contribuisce da anni al 'Make in India', con numeri importanti soprattutto per i veicoli commerciali a tre ruote, e sempre a Pune si concentrano altre grandi aziende italiane dell'automotive: FCA, che punta a rafforzare la sua presenza con il marchio Jeep; Brembo; Carraro; Magneti Marelli; COMAU; i colossi delle macchine agricole come Maschio Gaspar-

do e CNH; oltre a molte PMI dell'indotto automobilistico. La lista delle storie di successo è però molto più lunga. Vorrei ricordare ad esempio i tre stabilimenti di Bonfiglioli, multinazionale di Forlì leader della meccatronica - con attenzione al settore delle rinnovabili - che ha scelto il Tamil Nadu come seconda base e anche Enel Green Power, che ha fatto il suo ingresso nel Paese attraverso l'acquisto dell'indiana BLP Energy. Italferr è invece appena arrivata con alcuni progetti infrastrutturali importanti. Non ci sono però solo automotive, infrastrutture ed energia: le eccellenze italiane guardano all'India anche per il tessile, per il packaging e per la localizzazione dei propri centri di ricerca e sviluppo: da FCA a Banca Sella a Saipem fino a Maire Tecnimont che a Mumbai ha un nutritissimo team di ingegneri globali.

Lo Stato del Maharashtra ospita un importante presidio industriale italiano, con aziende del calibro di Fca, Piaggio, Ferrero e Brembo. Quali sono le caratteristiche che rendono l'area particolarmente attraente per gli investitori internazionali?

Il Maharashtra, il secondo Stato indiano in termini di popolazione e il terzo in termini di estensione geografica, ospita Mumbai - capitale finanziaria e corporate dell'India, nonché sesta metropoli mondiale - e attrae i principali investimenti sia esteri che nazionali grazie alla disponibilità di infrastrutture, alla forza lavoro qualificata e a un ecosistema business-friendly. Lo Stato rappresenta da solo quasi il 20% del PIL indiano, il 30% delle esportazioni di sistemi software ed è base delle principali istituzioni finanziarie indiane (Bombay Stock Exchange, Reserve Bank of India, National Stock Exchange), dei più noti conglomerati del Subcontinente (Reliance, Tata, Mahindra, Godrej, Bajaj, Infosys) e degli impianti produttivi di multinazionali nel settore automotive (oltre alle nostre Piaggio e FCA anche Mercedes-Benz, Volkswagen, Hyundai), dell'ITC e del biotech. Altri settori che attraggono i principali investimenti sono quelli dei servizi e del real estate.

Il prossimo novembre a New Delhi si terrà la fiera internazionale 'World Food India 2017'. Quali sono le prospettive per le aziende italiane del food processing?

I recenti positivi sviluppi per l'attrazione di know-how e IDE nel settore dell'agribusiness - la liberalizzazione al 100% degli investimenti diretti esteri per i prodotti alimentari lavorati in India e il piano per realizzare 42 Mega Food Park, di cui solo

I principali indicatori Doing Business. Fonte: Banca Mondiale

8 già operativi e 17 in fase di completamento attraverso grandi operazioni di procurement - combinati con la vastità di un mercato che processa solo il 10% dei prodotti alimentari e ne spreca il 40% per mancanza di infrastrutture adeguate, aprono interessanti spazi per le nostre aziende, già leader in India nell'export di macchinari. In un contesto in cui la pressione demografica spinge sui consumi alimentari, non è più sostenibile per il Governo indiano assistere a tali sprechi. Al fine di attrarre investimenti e tecnologie, il Ministero del Food Processing indiano organizzerà l'evento World Food India 2017, fiera globale che si terrà a Delhi il 3-5 novembre prossimi e a cui il Ministro Badal ha invitato l'Italia a partecipare in forze come Paese partner, avendo lei stessa visitato l'Italia lo scorso settembre e approfondito il tema con il Sottosegretario Scalfarotto nel corso della missione di sistema in India dello scorso aprile. Ritengo che il settore del food-processing sia da considerare altamente prioritario, non solo per il contributo concreto che le nostre aziende possono offrire in termini di know-how ma anche come apripista per una più efficace penetrazione di prodotti italiani nel settore alimentare.

SETTORE	AZIENDE ITALIANE
Automotive	Carraro, Dell'Orto, Fiat, Piaggio
Infrastrutture e costruzioni	Italcementi, Saipem, Soilmec
Energie rinnovabili e tecnologie per la protezione dell'ambiente	Archimede Solar Energy, Enel Green Power, Ravano Green Power, Renovo, Saceccav
Meccanica	Danieli & C., Bonfiglioli Riduttori, Meccanotecnica Umbra, Sea Utensili Diamantati
Tecnologie dell'informazione e della comunicazione (Ict)	Cei Compagnia Elettronica Italiana, Carel, Dani Instruments, Tbs Group, Tecno System
Farmaceutica	A. Menarini, Angelini, Sigma-tau

Alcune delle aziende italiane presenti sul mercato indiano. Fonte: SACE

Tra aprile e maggio si sono tenuti due importanti appuntamenti a distanza di pochi giorni, la missione di sistema in India e la 19esima Commissione economica mista a Roma. Quali prospettive per il prossimo futuro?

Sono stati due momenti importantissimi per il rapporto bilaterale: la partecipazione delle aziende è stata entusiastica da ambo le parti e ha consentito di rilanciare contatti ad alto livello sui settori chiave. I primi risultati si vedono già: in autunno Alitalia riprenderà le sue attività in India con un volo diretto a frequenza giornaliera Roma-Delhi, a conferma dell'interesse delle nostre comunità di business ad ampliare i contatti. Abbiamo riscontrato grande interesse anche nel settore dell'istruzione, con numeri in crescita di studenti indiani interessati ad arricchire le proprie competenze con periodi di studio e tirocinio in Italia e stiamo lavorando a un progetto integrato di promozione del nostro sistema universitario nel Subcontinente, anche grazie all'apertura di uffici Uni-Italia a Delhi, Mumbai e Calcutta. Stiamo infine mettendo a punto una roadmap che comprenderà possibili missioni istituzionali a sostegno di singoli settori di mutuo interesse, anche in preparazione del settantesimo anniversario dello stabilimento delle relazioni diplomatiche, che cadrà a inizio 2018.

LA NORVEGIA SCOMMETTE
SU UN'ECONOMIA A EMISSIONI ZERO

La volatilità dei prezzi del greggio ha spinto la Norvegia ad avviare una svolta verde per compensare il minor gettito del settore e la perdita di posti di lavoro con nuovi impieghi nelle tecnologie ambientali. Previsti incentivi per le imprese, investimenti in R&D e vincoli per la costruzione di opere pubbliche

La Norvegia ha avviato un processo di transizione verso un'economia verde, che si sviluppa lungo tre linee direttrici: il miglioramento delle condizioni di mercato per le imprese disposte a investire nella green economy, l'imposizione di vincoli ambientali per la costruzione di opere pubbliche e la promozione di investimenti finanziari in innovazione e tecnologie pulite.

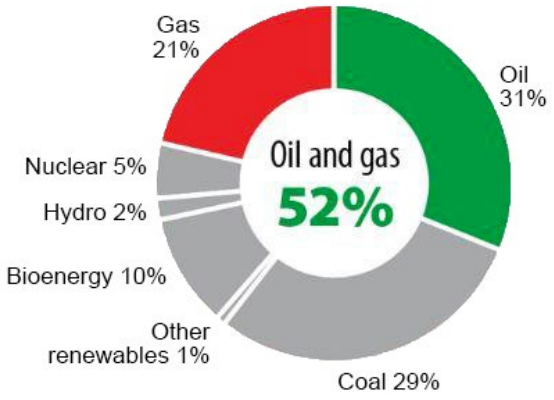
Per quanto riguarda la creazione di un business environment più favorevole per le aziende attente alla sostenibilità, il Governo di Oslo ha valutato l'adozione di diverse misure tra cui: l'accesso privilegiato delle imprese a biomasse di vario tipo; la creazione di un sistema di etichettatura che consenta ai consumatori di fare scelte più consapevoli sul piano ambientale; la conclusione di accordi vincolanti sui limiti massimi di CO2 con le società di trasporto e la concessione di incentivi fiscali e di finanziamenti pubblici di medio/lungo termine. Sotto quest'ultimo profilo spicca, ad esempio, l'istituzione di Fornybar As, una società di investimento per la realizzazione di progetti green a bassa emissione di gas serra.

Sotto il secondo profilo, oltre all'istituzione di un centro nazionale unico per il procurement pubblico con il compito di accelerare la decarbonizzazione dell'economia, il Governo sta anche pensando di imporre l'uso di macchinari e mezzi di trasporto a emissioni zero e di materiali ecosostenibili per la costruzione di opere pubbliche, nonché di definire vincoli più stringenti - sia ambientali che energetici - in campo edile.

Tra le priorità delle Autorità norvegesi spicca inoltre l'accentuazione del ruolo della ricerca e dell'innovazione, che si tradurrà nei prossimi anni nell'adozione di piani multidisciplinari di lungo termine e in crescenti investimenti pubblici.

La volatilità dei prezzi del greggio è tra i fattori che hanno innescato la svolta verde della Norvegia. Primo produttore di petrolio in Europa, il Paese ha deciso di ridurre la dipendenza dal comparto, divenuto

I punti chiave del programma di transizione della Norvegia verso un'economia verde



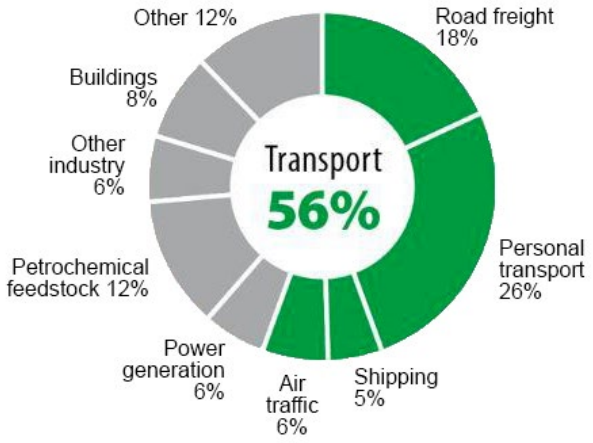
L'oil&gas rappresenta il 52% dei consumi energetici norvegesi. Fonte: Statistics Norway

meno redditizio. L'oil&gas norvegese vale ancora **oltre un quinto del PIL** ma gli investimenti nel settore petrolifero nel 2015 - anno in cui il prezzo dei barili di greggio è stato inferiore a 40 dollari - sono calati del 23%, **bruciando 40mila posti di lavoro**. Per questo motivo Oslo vuole rilanciare l'industria non legata all'estrazione e alla vendita di olio nero. Si punta così a compensare il minor gettito del settore petrolifero e la perdita dei posti di lavoro nell'oil&gas con la creazione di nuovi impieghi nelle tecnologie ambientali.

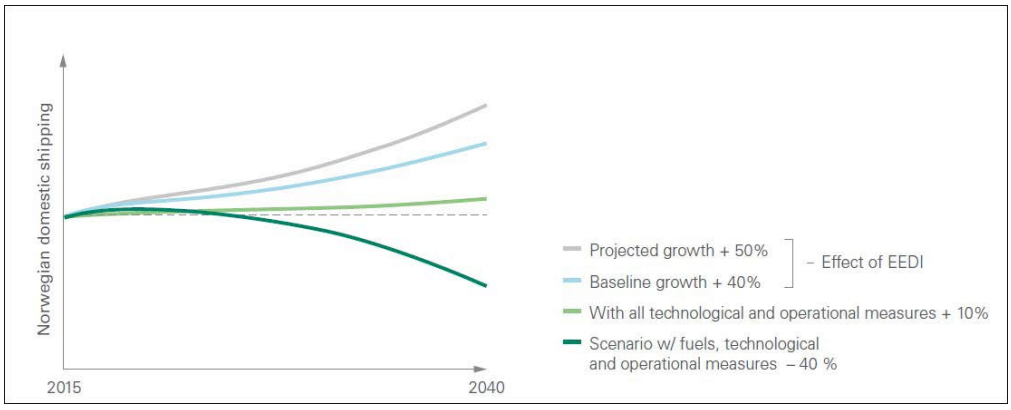
La strategia del Governo è la 'green competitiveness', ossia mantenere competitiva l'economia del Paese, azzerandone al contempo le emissioni di sostanze nocive entro il 2050. Le Autorità politiche e monetarie **hanno in programma l'introduzione di incentivi per modelli di business sostenibili e la promozione di investimenti in R&D, tecnologie e soluzioni innovative a emissioni zero** da applicare ai comparti a più alto tasso di inquinamento, come ad esempio quelli dei **trasporti commerciali e privati, delle costruzioni e marittimo**. In questa prospettiva è stato creato un panel di esperti che, in collaborazione con i rappresentati dei principali settori economici, ha individuato le linee guida della svolta verde.

Per quanto riguarda il primo, considerata la rilevanza per le imprese locali, è stata stilata una roadmap di lungo periodo che tende a coniugare i target di riduzione dei gas serra con le esigenze di competitività. Si mira infatti a raddoppiare il tasso di crescita del settore e ad **abbassare le emissioni tra il 45% e il 60% entro il 2030, per arrivare alla completa eliminazione nel 2050**. In quest'ottica, sono stati valutati interventi su più fronti: promuovere l'elettrificazione dei mezzi di trasporto commerciali; incrementare l'offerta di biocarburanti sostenibili e biogas; introdurre incentivi fiscali per l'acquisto di veicoli elettrici - al momento la quota di auto ibride si attesta intorno al 28% - e regimi di tassazione più onerosi per motori alimentati a diesel e benzina.

Anche l'edilizia, che è in fase di forte espansione, - basti considerare che nel 2016 si è



Il comparto dei trasporti è tra i più inquinanti dell'economia norvegese. Fonte: Statistics Norway



Emissioni di CO2 al 2040 nel settore marittimo. Fonte: Roadmap for a Green Coastal Shipping

Il settore marittimo norvegese è tra i più solidi al mondo, con grandi aziende lungo tutta la catena del valore, ma è anche tra i più inquinanti. Si stima infatti che le emissioni di gas serra dell'industria navale norvegese rappresentino il 9% del totale nazionale. **In questo contesto la decarbonizzazione può offrire prospettive interessanti per gli operatori in grado di sviluppare soluzioni e tecnologie innovative**. In particolare, gli esperti hanno suggerito diversi accorgimenti da adottare per aumentare la sostenibilità: la costruzione di una flotta alimentata a energia; la predisposizione di una rete infrastrutturale lungo tutta la costa per il rifornimento a prezzi competitivi di combustibili rispettosi dell'ambiente (gas, biocarburanti e idrogeno); l'efficientamento dei porti e dei terminal costieri per tratte di lungo raggio dando vita a catene di trasporto marittimo.

commercial.oslo@esteri.it

registrato un incremento del 12% dei prezzi degli immobili nella capitale - punta alla totale integrazione nell'economia circolare entro il 2050, attraverso un uso sempre più ecologico delle risorse. Diversi esperti, considerato il vasto patrimonio immobiliare pubblico, hanno concordato sulla necessità che lo Stato imponga vincoli **stringenti, sia dal punto di vista ambientale che energetico,** in modo da aprire il mercato agli operatori più attenti alla sostenibilità e in grado di rispettare elevati standard verdi. L'intento di medio periodo è **tagliare del 40% i gas inquinanti prodotti dal comparto e raggiungere nel 2050 la completa decarbonizzazione**. La tabella di marcia prevede inoltre la progressiva abolizione dei sistemi di riscaldamento alimentati a combustibili fossili e l'adozione di soluzioni intelligenti per il risparmio energetico, ponderate sui consumi effettivi. Si punta così a ridurre di 10 Twh i consumi degli edifici rispetto ai livelli attuali: si consideri infatti che il 35% della domanda totale di energia proviene dal comparto.

Il tasso di crescita del PIL norvegese. Fonte: Statistics Norway

LA TECNOLOGIA ITALIANA CON MOSCA NELLO SPAZIO

La cooperazione italo-russa si rafforza con Sirius, un progetto di ricerca quinquennale che - attraverso la simulazione di una missione spaziale - punta ad analizzare la reazione dell'uomo allo stress in situazioni estreme. L'investimento da parte italiana è di 40 milioni di euro

Le eccellenze del mondo della ricerca di Federazione Russa e Italia sono pronte a collaborare al progetto **Sirius - Scientific International Research In a Unique terrestrial Station** - promosso dall'Istituto di Problemi Biomedici (IBMP) dell'Accademia delle Scienze russa. Lo studio, che avrà una durata di **cinque anni,** sarà condotto all'interno del simulatore delle condizioni di isolamento dell'IBMP, in collaborazione con il dipartimento 'Human Resources' della NASA e con l'Agenzia Spaziale giapponese.

Oggetto della ricerca è l'uomo e la sua reazione allo stress, legato alle condizioni estreme dei voli spaziali di lunga durata. Gli equipaggi selezionati per la simulazione della missione - che avverrà in tre fasi distinte e vedrà anche la partecipazione di due donne per ogni team - saranno sottoposti a microgravità ed esposti a radiazioni cosmiche a energia elevata. Sirius è destinato ad avere importanti ricadute anche in ambito terrestre sulla diagnosi mininvasiva, nonché sullo studio e sulla limitazione degli effetti dello stress, che è alla base di malattie mentali, neurologiche e cardiopolmonari.

L'addetto scientifico dell'Ambasciata d'Italia a Mosca, Pietro Frè, il direttore dell'IBMP, Oleg Orlov, e il direttore di SIRIUS, Mark Belakovsky, durante il seminario italo-russo

La partecipazione italiana all'esperimento - **con un investimento stimato di 40 milioni di euro** - è di elevata qualità sia scientifica sia industriale, come dimostrato dalla costituzione del **consorzio 'TuscaR-**

Il simulatore dell'IBMP

net', che riunisce un nucleo di 35 aziende ad alto profilo tecnologico (tra cui Colorobbia, Eb-Neuro, Esaote, Kayser Italia, Sitael, Scientia Machinalae), quattro Atenei (l'Università di Pisa, l'Università di Firenze, la Scuola Normale Superiore e la Scuola Sant'Anna) e il CNR. In questa direzione va il **MoU, siglato lo scorso aprile a Mosca, tra il consorzio e l'IBMP per lo sviluppo di tecnologie e di strumentazioni innovative** necessarie alla realizzazione di un vasto programma di esperimenti congiunti italo-russi, inquadrati nell'ambito di Sirius. In sintesi, la rete toscana parteciperà alla definizione dell'intera impalcatura del piano di ricerca, dalla definizione delle linee progettuali sperimentali fino allo studio di eventuali problematiche connesse.

La collaborazione tra gli scienziati dei due Paesi è già stata avviata attraverso scambi di documentazione e videoconferenze e sono stati selezionati quattro progetti italiani da 10 milioni di euro ciascuno, in attesa del finanziamento della regione Toscana. Il gruppo di aziende del consorzio ha inoltre stabilito il proprio quartier generale - con l'apertura di quattordici laboratori di ricerca connessi a Sirius - **all'interno dell'area di ricerca del CNR di Pisa**. I temi trattati spaziano dal chimico al biomedico, alla microelettronica, all'Ict, alle nanotecnologie fino al farmaceutico e nutraceutico, al meccanico, al meccatronico, all'avionico, al design, allo spaziale e al domotico.

Sirius **segue l'esperimento 'Mars 500', condotto dal 2007 al 2012**, grazie alla collaborazione tra l'Agenzia Spaziale Europea e l'omologa russa con l'obiettivo di simulare le condizioni a cui sarebbero sottoposti gli astronauti durante una missione su Marte. Lo studio si è svolto in tre fasi, di durata progressivamente crescente, l'ultima delle quali ha coinvolto sei astronauti - tre russi, due europei e un cinese - che hanno trascorso 520 giorni consecutivi all'interno del simulatore dell'IBMP. Durante la missione gli esperimenti si sono concentrati sul monitoraggio dei valori di stress, sulle regolazioni ormonali, sulle risposte del sistema immunitario, sulla qualità del sonno e sull'umore. Alla fine del periodo di isolamento i sei partecipanti sono rimasti in quarantena per i controlli medici e la valutazione degli effetti che la missione ha avuto sulle loro condizioni psico-fisiche.

embitaly.mosca@esteri.it

I sei astronauti che hanno partecipato alla terza fase del progetto 'Mars 500'

A DUBAI 32 MILIARDI PER L'AEROPORTO PIÙ GRANDE DEGLI EAU

Le Autorità emiratine hanno approvato un progetto da 32 miliardi per trasformare l'Al Maktoum International Airport nel più grande scalo degli Emirati Arabi Uniti, in grado di assicurare un transito annuo di 220 milioni di passeggeri e 16 milioni di tonnellate di merci

In vista di Expo 2020 e nell'intento di consolidare il ruolo di Dubai come principale hub per il trasporto aereo trans-continentale, le Autorità emiratine hanno varato un piano multimiliardario per la crescita infrastrutturale della città, in cui si inserisce anche l'espansione dell'Al Maktoum International Airport.

Il progetto, approvato dalla Dubai Aviation Engineering Projects - ente gestore autonomo, responsabile della pianificazione e dello sviluppo degli aeroporti di Dubai - ha un valore complessivo stimato attorno ai 32,67 miliardi di dollari e punta, entro il 2050, a trasformare l'Al Maktoum nel più grande scalo del Paese, dove far transitare annualmente 220 milioni di passeggeri e 16 milioni di tonnellate di merci. In vista del futuro ampliamento della struttura, la compagnia di bandiera Emirates Airlines ha infatti già annunciato l'intenzione di riposizionarvi entro il 2025 tutte le sue rotte.

Nel 2018 saranno assegnati i contratti collegati al completamento della prima fase di lavori che prevede la costruzione di due ulteriori piste d'atterraggio parallele lunghe 4,5 chilometri e dotate di sistemi avanzati di controllo per consentire le operazioni e le manovre di volo anche in condizioni di scarsa visibilità. È inoltre in programma la realizzazione di un nuovo terminal nell'ala ovest dell'aeroporto, che si estenderà su una superficie di

Un rendering dell'Al Maktoum International Airport dopo i lavori di ampliamento

APPORTO DEL SETTORE DELLL'AVIAZIONE ALL'ECONOMIA DEGLI EAU		
Peso sul PIL	28%	22 miliardi $
Peso sull'occupazione	19%	250.000 unità impiegate

Contributo dell'aviazione all'economia degli EAU. Fonte: The Prospect Group

Con i lavori di espansione verranno realizzati nuovi concourse per il transito dei passeggeri

165.000 metri quadrati e potrà ospitare fino a 35 milioni di passeggeri all'anno. Infine, saranno costruiti due concourse - entrambi di 385.000 metri quadrati - per il transito di 65 milioni di persone ciascuno. Successivamente, partirà la seconda fase di sviluppo del progetto che include altre due piste, un terminal e due concourse tutti delle medesime dimensioni delle precedenti.

Intanto le Autorità emiratine hanno contratto un prestito internazionale per 3 miliardi di dollari che ha visto il coinvolgimento di 12 istituti finanziari locali e internazionali: l'Abu Dhabi Commercial Bank, l'Abu Dhabi Islamic Bank, la Bank of China, Citibank, la Dubai Islamic Bank, la First AbuDhabi Bank, HSBC, Industrial and Commercial Bank of China Limited, JP Morgan, Noor Bank, Standard Chartered e Intesa Sanpaolo che ha sottoscritto una quota del valore di 250 milioni di dollari dell'iniziale commitment di 500 milioni di dollari, in seguito al riparto del finanziamento.

Si potrà in questo modo procedere entro fine anno all'assegnazione dei primi tre pacchetti di lavori che riguarderanno i sistemi di smistamento e gestione dei bagagli e il trasporto automatizzato dei passeggeri. Per le società italiane già pre-qualificate presso la Dubai Aviation Engineering Projects potrebbero aprirsi prospettive interessanti nella fase di subappalto o per quanto riguarda la fornitura dei materiali, considerato che è ancora possibile avere accesso alla linea di credito da 1 miliardo di euro messa a disposizione da SACE.

WEB

Il sito della Dubai Aviation Engineering Projects

Il Dubai International Airport

A breve sarà infatti annunciato chi tra la tedesca Siemens e l'olandese Vanderland Industries si aggiudicherà il contratto in design build operate and mantain per il sistema di gestione dei bagagli, che dovrà servire 134 contact stand per una capacità pari a 220.000 colli al giorno tra arrivi, partenze e transfert (rappresentano circa il 70% del traffico aeroportuale). A questo sarà connesso un sistema di tunnel di 4 chilometri, largo 3 metri e alto 15, in cui correranno i nastri trasportatori che andranno dai terminal dell'ala ovest dell'aeroporto ai concourse. Anche in questo caso i vincitori verranno annunciati per la seconda metà del 2017.

Alstom, Bombardier, Mitsubishi e Siemens sono invece in competizione per la realizzazione - sempre in Design Build Operate and Mantain - del sistema di trasporto automatico dei passeggeri su sei binari che collegherà l'ala ovest dell'aeroporto ai concourse 1 e 2, il cui contratto verrà aggiudicato a fine luglio.

Infine, una piccola parte del finanziamento verrà destinata anche all'ampliamento del Dubai International Airport che nel 2020 dovrebbe così superare i 100 milioni di viaggiatori. Quest'ultimo, con 83 milioni di passeggeri in transito nel 2016 (7,2% in più rispetto al 2015) e un tasso annuo di crescita composto del 13%, registrato tra il 2000 e il 2015, è attualmente il principale aeroporto dell'Emirato.

trade2.abudhabi@esteri.it

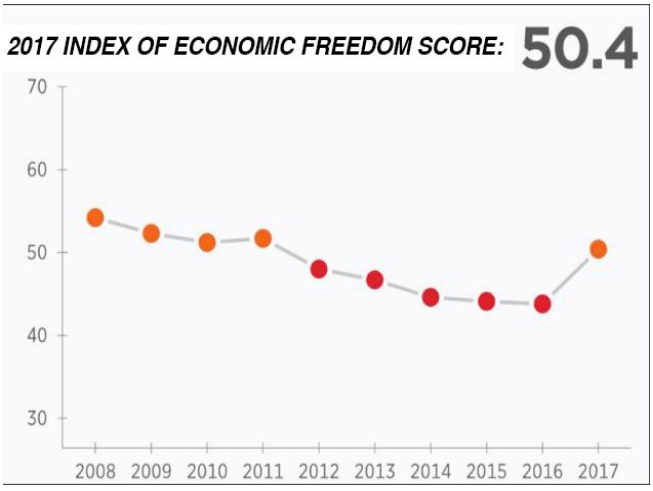
Il traffico passeggeri del Dubai International Airport			
Mese	**2016**	**2017**	**% Variazione**
Gennaio	7.327.637	8.037.008	9,7%
Febbraio	6.383.544	6.948.157	8,8%
Marzo	7.237.509	7.511.431	3,8%
Aprile	6.979.063	7.622.946	9,2%
Maggio	6.721.995		
Giugno	5.857.503		
Luglio	7.616.792		
Agosto	7.727.105		
Settembre	7.094.738		
Ottobre	6.420.208		
Novembre	6.581.805		
Dicembre	7.706.351		
Totale	**83.654.250**		

Il traffico passeggeri del Dubai International Airport. Fonte: Dubai Airports

L'ARGENTINA CERCA DI ATTRARRE
INVESTIMENTI PER 260 MILIARDI DI DOLLARI

Si tenta di ripartire dallo sviluppo di settori chiave dell'economia: previsti nei prossimi 5 anni investimenti nell'energia, nell'agricoltura, nelle infrastrutture e nel manifatturiero. Tutte le opportunità sono state presentate in una Missione imprenditoriale a Buenos Aires

Le Autorità sono alla ricerca di 260 miliardi di dollari per far ripartire l'economia e, per questo motivo, stanno adottando diverse misure volte alla creazione di un clima d'affari favorevole: la riduzione dei costi per le imprese, l'accesso agevolato a tecnologie innovative, lo sviluppo di un'adeguata rete logistica, l'offerta di energia a prezzi convenienti, una riforma burocratica e una tributaria. Nel dettaglio, si tratta di politiche per attrarre investimenti nei settori strategici di energia (90 miliardi), agricoltura (20 miliardi), infrastrutture (145 miliardi) e manifatturiero (5 miliardi), le cui opportunità di business sono state presentate alla delegazione italiana che ha partecipato alla Missione imprenditoriale tenutasi lo scorso maggio a Buenos Aires.



L'Indice di libertà economica. Fonte: The Heritage Foundation

Sul fronte energetico, nonostante l'elevato potenziale, l'Argentina è dovuta ricorrere alle importazioni per poter soddisfare il proprio fabbisogno. I 35.000 Mw di potenza totale attualmente disponibili risultano infatti insufficienti a coprire una domanda interna di circa 135.800 Gw che, secondo alcune stime, dovrebbe raddoppiare entro il 2035. Pertanto, nell'intento di rendere il Paese autosufficiente, il Governo Macri è alla ricerca di investimenti per 90 miliardi di dollari e, in quest'ottica, ha promosso gare relative a 196 progetti per una

Gli IDE in ingresso in Argentina (2014-2016). Fonte: Central Bank of Argentina

I settori strategici per lo sviluppo economico argentino

capacità complessiva pari a 34.800 Mw, i cui bandi saranno pubblicati tra il 2017 e il 2018. Inoltre, è stata recentemente inaugurata una nuova politica energetica incentrata sullo sviluppo di fonti rinnovabili, che punta a portare la quota di FER (fonti di energia rinnovabili) al 20% dell'offerta complessiva entro il 2025.

Negli ultimi anni, per attrarre i capitali necessari allo sviluppo del segmento verde, stimati attorno ai 15 miliardi di dollari, le Autorità hanno adottato un quadro regolatorio certo, imposto tariffe prestabilite e introdotto incentivi. Tra questi spicca il Fondo Fiduciario per lo Sviluppo delle Energie Rinnovabili (FODER), strumento di finanziamento e di garanzia per le centrali generatrici di energie pulite, per il quale il Ministero dell'Energia e delle Miniere ha recentemente stanziato 375 milioni di dollari.

Gli interventi previsti dal 'National Productivity Plan 2017-2019'

A supporto degli impianti green sono previsti anche benefici impositivi come il rimborso dell'IVA, l'ammortamento anticipato dei beni, un certificato fiscale del 20% dell'investimento e l'esenzione dei diritti di importazione per i macchinari fino al 31 dicembre 2017. Nel segmento verde si segnala inoltre un piano di investimenti per oltre 1,65 miliardi di dollari destinato all'ampliamento e all'ammodernamento della centrale idroelettrica argentino-paraguayana di Yacyretá-Apipé, sul fiume Paranà. Il progetto, annunciato lo scorso maggio dall'Entidad Binacional Yacyretá, proprietaria dell'impianto, prevede la realizzazione di tre turbine che andranno ad aggiungersi alle 20 esistenti per incrementare del 15% l'attuale potenza di 3.200 Mw. Sempre recentemente le Autorità locali hanno lanciato una gara, con termine per la presentazione delle offerte il 19 luglio, per l'installazione di impianti termoelettrici a ciclo combinato o di cogenerazione.

Il giacimento di Vaca Muerta

Anche nell'oil&gas si profilano prospettive interessanti, considerato che l'Argentina è al secondo posto a livello mondiale per riserve di shale gas e al quarto per quelle di shale oil. Il pieno sviluppo del comparto potrebbe ridurre significativamente il deficit energetico del Paese e favorire la crescita dell'industria complementare. In quest'ottica, il Governo sta lavorando per dimezzare i dazi alle importazioni di tecnologie, attrezzature e prodotti utilizzati nell'industria petrolifera. Alcuni beni strumentali per l'estrazione e l'esplorazione petrolifera e di gas potrebbero avere una tariffa doganale agevolata del 7% a fronte di quella attuale, che oscilla tra il 14% e il 35%, a seconda della posizione doganale. Le Autorità auspicano inoltre il pieno sfruttamento del giacimento di Vaca Muerta, il più grande del Paese che, secondo stime USA, ha un potenziale estrattivo di circa 8,7 miliardi di metri cubi di shale gas e di 16,2 miliardi di barili di shale oil. Per il prossimo anno il Governo spera di attrarre nell'area capitali per 12 miliardi di dollari e di raggiungere i 20 miliardi nel 2019.

Con una produzione pari a 103 milioni di tonnellate ed esportazioni che negli ultimi 15 anni sono raddoppiate, raggiungendo quota 40,5 miliardi di dollari, l'agroalimentare è uno dei comparti più rappresentativi dell'economia argentina. Si consideri infatti che pesa per il 32% sul PIL manifatturiero e che i prodotti agricoli - commodities (22%) e agroalimentari (34%) - costituiscono più della metà dell'export totale del Paese. L'Argentina è tra i primi produttori/esportatori di cereali, carne bovina, vino e legumi, nonché leader mondiale nelle esportazioni di olio e farina di soia e di carni equine.

Per valorizzare il potenziale del settore il Governo è intenzionato a raccogliere investimenti per 20 miliardi di dollari. Si punta

	2015	Incorporación de potencia	2025
Térmica	64%	+ 8.000 MW	43%
Nuclear	4%	+ 1.500 MW	10%
Hidroeléctrica	30%	+3.000 MW	27%
Renovable	2%	+10.000 MW	20%

L'evoluzione del mix energetico argentino tra il 2015 e il 2025

La diga di Yacyretá-Apipé

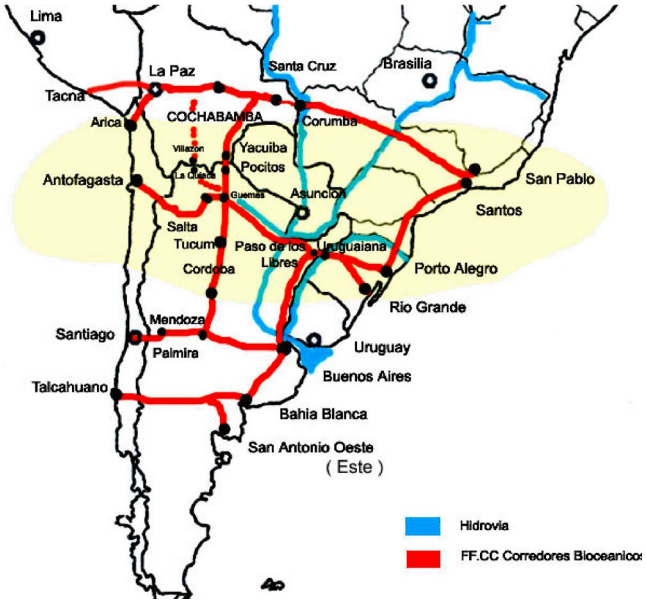
infatti ad aumentare la produttività e la sostenibilità, investendo sull'innovazione tecnologica e sulla formazione per migliorare la qualità, apportare valore aggiunto e diversificare i prodotti. In questo senso sono state adottate azioni di supporto, come la riduzione delle imposte alle esportazioni agroalimentari, la liberalizzazione del tipo di cambio, l'abolizione delle quote all'export e l'eliminazione del controllo sui prezzi e delle restrizioni al rimpatrio dei dividendi.

L'Argentina guarda con particolare interesse alle competenze e alle tecnologie italiane, soprattutto sul fronte della logistica, dei sistemi di irrigazione e della meccanizzazione. La complementarietà tra le due economie e la diffusa presenza di PMI - il tessuto imprenditoriale dell'agroalimentare argentino è infatti costituito al 97% da piccole e medie imprese che occupano circa 500mila lavoratori - sono alla base del vantaggio competitivo di cui gode il Made in Italy. In particolare, i macchinari agricoli italiani potrebbero trovare in Argentina un ideale mercato di sbocco, anche alla luce dell'aumento delle vendite di trattori (+25%), macchine per la mietitura (+54%) e per la semina (+80%), registrato nel Paese nel 2016. Per consolidare la partnership italo-argentina nel settore, a breve dovrebbe essere siglata un'intesa tra la Federazione Nazionale dei Costruttori di Macchine per l'Agricoltura (FEDERUNACOMA) e la società argentina Expandimos Fronteras (ExponenciAR) che darà vita a una collaborazione tra la Fiera agricola di Bologna e la Fiera Expoagro di Rosario.

Secondo alcuni dati dell'Agencia Argentina de Inversiones y Comercio Internacional, anche il settore delle infrastrutture offre interessanti occasioni d'affari quantificate in 145 miliardi di dollari da destinare nei prossimi 5 anni allo sviluppo di strade e ferrovie, nonchè alla realizzazione di 43 porti e 54 aeroporti. A conferma dell'impegno delle Autorità locali per assicurare

l'implementazione della rete viaria, è stato siglato un contratto tra Anas e la Provincia di Santafè del valore di 1,2 milioni di dollari. L'accordo ha una durata di 18 mesi e prevede la creazione di un sistema di controllo e assicurazione della qualità delle pavimentazioni stradali, finalizzata al lancio di gare d'appalto per la ristrutturazione viaria della provincia.

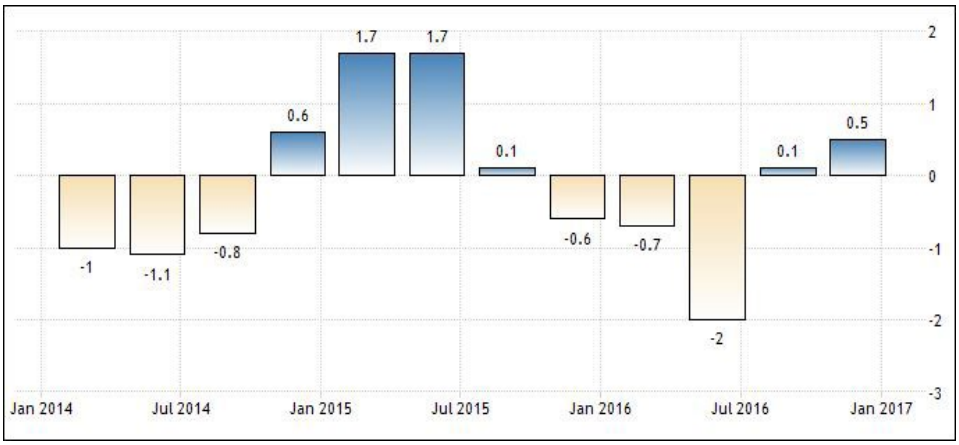
Il Governo ha intenzione di migliorare anche i collegamenti ferroviari con l'obiettivo di rendere più agevole e conveniente il trasporto su rotaia. Su questo fronte lo scorso aprile Ferrovie dello Stato Italiane e il Ministero dei Trasporti argentino hanno siglato un contratto da 40 milioni di dollari per servizi di consulenza ingegneristica nell'ambito del progetto Redes Expresos Regionales (RER), il programma di sviluppo del sistema ferroviario di Buenos Aires, del valore di 14 miliardi di dollari. L'intesa prevede il sostegno specialistico di FS nell'elaborazione delle specifiche tecniche e funzionali per i bandi di gara della città. In particolare, la società italiana - con l'apertura di un ufficio a Buenos Aires e l'invio nel Paese di 14 ingegneri - affiancherà gli argentini nel processo di riorganizzazione e sviluppo della rete ferroviaria e nella



In rosso il tracciato del corridoio bi-oceanico

realizzazione di un corridoio bi-oceanico di collegamento tra Argentina e Cile. Quest'ultimo progetto, per il quale è previsto un investimento di 1 miliardo di dollari, collegherà il porto di Bahia Blanca con l'Ottava e la Nona regione del Cile, passando per la provincia di Neuquén.

Occasioni interessanti potrebbero infine essere legate al Piano Belgrano per lo sviluppo delle regioni del nord. Tra le varie misure previste c'è infatti lo stanziamento di 16 miliardi di dollari per la realizzazione di opere stradali, ferroviarie e aero-commerciali che rafforzeranno l'integrazione tra le province del nord e tra la regione settentrionale e il centro del Paese. Ne sono un esempio gli 1,3 miliardi di dollari che il



Il tasso di crescita del PIL in Argentina. Fonte: Instituto Nacional De Estadìstica y Censos

La Fiera Expoagro 2017 di Rosario

Governo nazionale ha intenzione di destinare al miglioramento di ferrovie, autostrade e aeroporti nella provincia di Salta.

Per quanto riguarda la manifattura il Governo nei prossimi due anni vuole promuovere investimenti privati per 5 miliardi. Nello specifico, il segmento della meccanica e delle tecnologie correlate può presentare interessanti occasioni di business, soprattutto considerando che si punta a incrementare del 40% l'uso di componenti locali. Già diverse aziende internazionali come Renault, Peugeot, Iveco, Volkswagen e Fca (che ha investito 500 milioni di dollari nello stabilimento di Cordoba per la produzione di una nuova autovettura) hanno realizzato importanti investimenti in impianti e processi di produzione in loco. Da parte italiana, Piaggio ha avviato una campagna di commercializzazione per riportare dal 2017 la Vespa in Argentina. Alcune nuove versioni degli scooter saranno infatti disponibili attraverso la rete distributiva dei marchi Piaggio con punti vendita a Buenos Aires, Cordoba e Rosario.

Il Business Forum è stato l'occasione per consolidare i rapporti economici tra Italia e Argentina, rafforzati dalla firma di nuovi importanti accordi come il Memorandum of Understanding per l'avvio di collaborazioni industriali tra Leonardo e l'impresa di Stato Fadea e l'intesa tra il Governo della provincia di Jujuy e la società Fib/Faam per l'apertura di uno stabilimento per la produzione di celle di batterie a litio.

commerciale.buenosaires@esteri.it

WEB

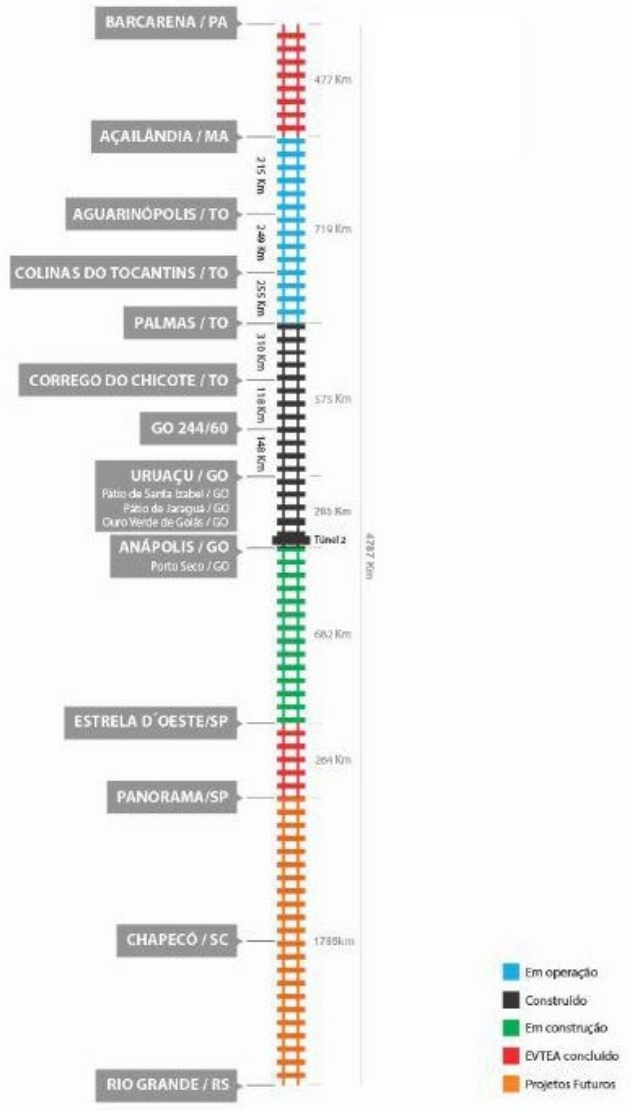
Il portale della Fiera Expoagro di Rosario

CONCESSIONI E PRIVATIZZAZIONI: IL BRASILE TENTA IL RILANCIO

Il Brasile è pronto ad attrarre 13,6 miliardi di euro per la realizzazione di 55 progetti infrastrutturali. All'orizzonte la concessione di due linee ferroviarie, la costruzione di un treno di media velocità da 2 miliardi e la privatizzazione delle aziende distributrici di gas di 7 Stati

Incoraggiato dal successo delle ultime aste di aeroporti e terminal portuali, il Brasile sta entrando nella fase più impegnativa del **Programa de Parcerias e Investimentos (PPI)**, il piano infrastrutturale lanciato dal Presidente, Michel Temer, nel mese di maggio 2016 con l'obiettivo di realizzare progetti per la concessione di autostrade, ferrovie, terminal portuali e linee di trasmissione di energia. Le **55 iniziative** previste dal Programma daranno vita a 200mila nuovi posti di lavoro e permetteranno di attrarre nel Paese 45 miliardi di reais - pari a circa **13,6 miliardi di euro** - sottoforma di nuovi investimenti.

Tra i settori in primo piano c'è quello ferroviario, che vedrà una forte crescita nel corso degli anni, soprattutto sotto il profilo del trasporto delle merci: secondo alcune recenti stime, infatti, **entro il 2020 la domanda totale di carico dovrebbe raggiungere 25 milioni di tonnellate, arrivando a toccare 42,3 milioni nel 2050**. Per potenziare il comparto nei prossimi mesi è prevista la pubblicazione dei bandi per la concessione di due linee: la Ferrogrão - che deve essere ancora realizzata tra Sinop (nello Stato del Mato Grosso) e Miritituba (in quello di Parà) - e la Nord-Sud, con tre tratte che vanno da Acailandia (Maranhao) a Estrela d'Oeste (Sao Paulo). Le gare d'appalto dovrebbero



La linea ferroviaria Norte - Sul

aprirsi nel secondo semestre di quest'anno. In base a quanto annunciato dal Governo, la **Ferrogrão** si estenderà per 1.142 chi-

Linea Ferrogrão	
Capacità	42 milioni di tonnellate
Investimento	3,4 miliardi di euro
Durata della concessione	65 anni
Data della gara	Seconda metà del 2017

I dettagli del progetto per la concessione della linea Ferrogrão

lometri, collegando l'area del Midwest, specializzata nella produzione di grano, con lo Stato del Parà fino al porto di Miriituba, nella parte settentrionale del Paese. La nuova linea, di grande valore strategico, è destinata a cambiare il volto dell'agribusiness brasiliano. Il progetto permetterà infatti di creare un'infrastruttura integrata per il trasporto delle merci - soprattutto cereali, soia e farina di soia - generando benefici economici per le regioni agricole tra Sinop (Mato Grosso) e Itaituba (Pará). **Il contratto di concessione avrà una durata di 65 anni** e, a partire dalla conclusione dei lavori, garantirà almeno 30 anni di esclusività nella gestione delle operazioni. Per la realizzazione del progetto verranno creati **6.720 nuovi posti di lavoro e l'investimento complessivo previsto è di 12,6 miliardi di reais, pari a circa 3,4 miliardi di euro.**

La **ferrovia Norte-Sul**, la cui realizzazione a opera della società pubblica brasiliana Valec è stata quasi conclusa, punta a diventare la spina dorsale del trasporto ferroviario del Paese, favorendo l'integrazione delle linee esistenti e contribuendo a ridurre i costi di logistica derivanti dal trasporto delle merci. Nel dettaglio, il progetto consentirà lo sviluppo di nuovi corridoi per i transiti commerciali e la creazione di un collegamento con i porti sudorientali, in particolare quello di Santos, e con la linea ferroviaria che collega Carajás al porto di Itaqui, nello Stato settentrionale di Maranhão.

Il tratto in concessione ha un'estensione di 1.537 chilometri e collega Estrela d'Oeste, nello Stato di Sao Paulo e Porto Nacional, in quello di Tocantins. **Il contratto avrà una durata di 35 anni per un investimento complessivo compreso tra 1 e 1,5 miliardi di reais (tra 274 e 411 milioni di euro)**. Tre gruppi avrebbero manifestato interesse alla gara: due aziende brasiliane - tra cui la VLI che gestisce già le linee tra Palmas e Tocantins e Acailandia e Maranhao - e una russa, la compagnia statale RZD Russian Railways.

L'interesse internazionale per il settore non si limita soltanto ai progetti di concessione

Ferrovia Norte-Sul	
Capacità	68,4 milioni di tonnellate
Investimento	274 – 411 milioni di euro
Durata della concessione	35 anni
Data della gara	Seconda metà del 2017

I dettagli del progetto di concessione della ferrovia Norte-Sul

Un treno sulla linea Norte Sul

ma include anche il possibile avvio di partenariati pubblico-privati per la realizzazione di nuove infrastrutture. Tra queste, in particolare, il progetto da **8 miliardi di reais (circa 2 miliardi di euro) del treno di media velocità** per il trasporto esclusivo di passeggeri che dovrebbe estendersi per 209 chilometri collegando le città di **Brasilia e Goiania** in un'ora e 35 minuti, alla velocità di 160 km/h. Il gruppo coreano A'REX, che gestisce il collegamento di 58 chilometri tra gli aeroporti Incheon e Gimpo e la città di Seul, ha già manifestato formalmente al Governo brasiliano il proprio interesse per il progetto ma è comunque prevista la possibilità di partecipazione azionaria di altre aziende estere.

Oltre al comparto ferroviario, opportunità di investimento per gli operatori internazionali emergono nella distribuzione del gas naturale, pur considerando il suo apporto modesto - pari solo al 10%, contro una media mondiale del 25% - sull'offerta energetica brasiliana. Nell'ambito del programma di privatizzazioni avviato dalla Banca Nazionale per lo Sviluppo Economico e Sociale (BNDES) è stata recentemente annunciata **la vendita integrale o parziale delle quote pubbliche detenute da sette Stati brasiliani nelle aziende distributrici di gas naturale**. A oggi infatti in Brasile sono 22 gli stabilimenti del settore a controllo statale: nella maggior parte dei casi i Governi possiedono il 51% delle azioni con diritto di voto.

Nel dettaglio, gli Stati coinvolti nella trasformazione sono Pernambuco (Copergas), Espirito Santo (Gas Natural), Rio Grande do Sul (Sulgas), Santa Catarina (SCGas), Mato Grosso do Sul (MSGas), Paraiba (PBGas) e Rio Grande do Norte (Potigas). Le aste sono previste per il secondo semestre del 2018. Al momento dimostrazioni di interesse sono pervenute dalla compagnia spagnola Gas Natural Fenosa, che in Brasile controlla già i distributori Ceg e Ceg-Rio.

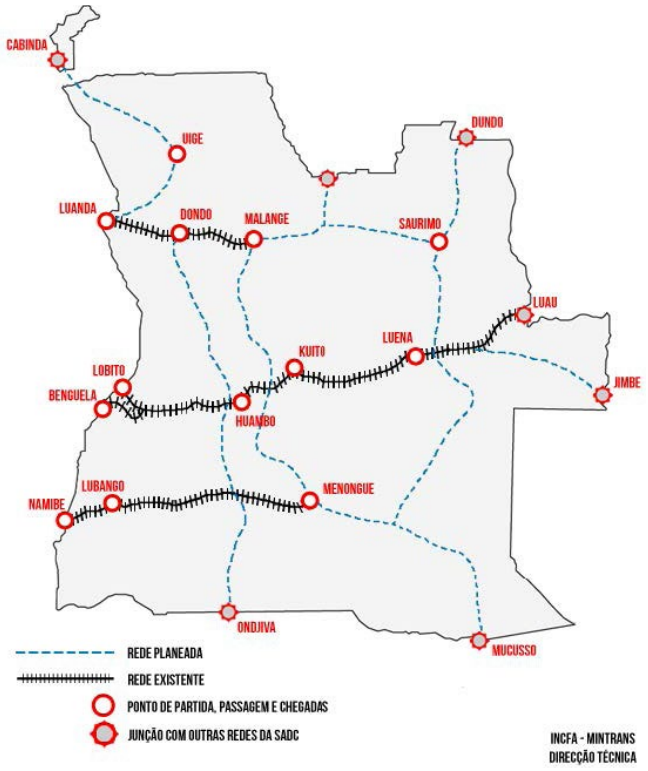
commerciale.brasilia@esteri.it

La nuova linea Ferrogrão servirà la tratta tra Sinop e Miritituba

L'ANGOLA RIPARTE DA **STRADE, PORTI E FERROVIE**

Il settore delle infrastrutture e dei trasporti è al centro del piano di sviluppo del Governo di Luanda che punta a trasformare il Paese in hub logistico dell'Africa meridionale. Know-how e attrezzature italiani sono pronti a svolgere un ruolo chiave nella rinascita angolana

Diversificazione economica, attrazione di capitali internazionali e creazione di partenariati pubblico-privati sono alcuni degli obiettivi del Governo dell'Angola che, attraverso un vasto programma di investimenti nel settore delle infrastrutture e dei trasporti, punta a trasformare il Paese nella **piattaforma logistica dell'Africa australe**. Il Ministero dei Trasporti angolano ha già avviato contatti con gli Stati confinanti per la definizione di accordi di carattere ferroviario, aereo, stradale e marittimo e le Autorità - con l'assistenza tecnica dello 'United Nations Development Program' (UNDP) - sono già a lavoro per l'elaborazione del nuovo **'Piano Nazionale di Sviluppo 2018-2022'.** In questo contesto, l'Italia può svolgere un ruolo di primo piano, sia per quanto riguarda le attività di formazione del personale locale, sia in quelle di costruzione, ristrutturazione e manutenzione delle infrastrutture del Paese.



La rete ferroviaria dell'Angola

Sul fronte ferroviario le linee attualmente in funzione si sviluppano lungo tre assi ovest-est (dalla costa all'interno): il primo parte dalla capitale Luanda e arriva fino a Malanje, nel nord del Paese, per 479 chilometri; il secondo, passando per Huambo, collega i comuni di Benguela e Lobito e si dirama verso la Repubblica Democratica del Congo e lo Zambia per 1.344 chilometri. Il terzo asse, infine, parte dalla città meridionale di Mocamedes e raggiunge la provincia di Cuando

(in euro o dollari)	2013	2014	2015	2016
PIL (Mil. US$)	138	131	109	96
PIL pro-capite (US$)	7.897	7.227	7.255	7.224
Crescita PIL reale (%)	+6,8	+3,9	+2,7	+1,1
Consumi privati (%)	19,0	11,5	3,1	2,8
Debito pubblico (% PIL)	30,9	36,1	58,3	62,6
Rating OCSE rischio Paese	5	5	5	

I principali indicatori macroeconomici dell'Angola

Un rendering del Nuovo Aeroporto Internazionale di Luanda

Cubango - tra Namibia e Zambia - per 950 chilometri. Nel lungo periodo, però, il Governo punta a costruire una rete capillare in grado di coprire l'intero territorio angolano, integrando le direttrici esistenti con la costruzione di tre nuove linee sull'asse nord-sud. La prima sarà a occidente, lungo la costa, e collegherà Luanda, Lobito e Mocademes; la seconda, al centro del Paese, sorgerà sull'asse Malanje-Huambo e la terza unirà le principali città dell'area orientale.

L'Angola è impegnata anche in un piano di ammodernamento e adeguamento che coinvolge i principali aeroporti del Paese. **Tra le opere principali è in fase di costruzione il nuovo Aeroporto Internazionale di Luanda**, 40 chilometri a sud-est della capitale, che sarà completato entro la fine di quest'anno e diventerà **operativo a partire dal 2018**. La struttura, il cui costo ha toccato i 6,3 miliardi di dollari, sarà in grado di accogliere 13 milioni persone all'anno, ospiterà un terminal passeggeri di 160.000 metri quadri e uno cargo di 6.200 metri quadri per una capacità di carico annua pari a 35mila tonnellate. Le piste saranno due: quella settentrionale lunga 4.200 metri e quella meridionale che si estenderà per 3.800 metri. Infine, per quanto riguarda il traffico aereo interno, data l'inadeguatezza dei velivoli B-737 utilizzati dalla compagnia di bandiera angolana Taag per i voli a corto raggio, il Governo ha avviato le procedure per l'acquisto di nuovi aerei.

Numerosi interventi riguardano, inoltre, la **costruzione e ristrutturazione delle infrastrutture stradali di varie città del Paese**. Tra le opere già avviate o in fase di progettazione spiccano la costruzione del raccordo anulare di Cabinda; la ristrutturazione della rete stradale della provincia - che è un'enclave separata dal resto del Paese da un tratto di territorio appartenente alla Repubblica Democratica del Congo - e il completamento dell'autostrada di 250 chilometri tra Nzeto e Soyo, nella provincia settentrionale dello Zaire. La strada riveste straordinaria importanza in quanto si trova in una posizione strategica, nell'area in cui si concentra l'attività di ENI (sia offshore, al largo di Soyo, che

I numeri del nuovo Aeroporto Internazionale di Luanda	
Passeggeri	13 milioni all'anno
Costo	6,3 miliardi di dollari
Tempistica	fine lavori 2017 - inizio attività 2018
Posizione	40 km a sud di Luanda
Terminal passeggeri	160.000 mq
Terminal cargo	6.200 mq - capacità di carico di 35.000 t
Piste	settentrionale lunga 4.200 metri + meridionale lunga 3.800 metri

I numeri del nuovo Aeroporto Internazionale di Luanda. Fonte: Angola International Airport

onshore), ed è collegata con la litoranea Luanda-Benguela-Mocamedes che percorre l'intera costa angolana. Altri progetti prevedono la realizzazione del corridoio Luanda-Luau, che si incrocerà con la ferrovia Benguela-Katanga; la costruzione di due diramazioni verso nord, per le provincie di Lunda Norte e Lunda Sul, e il completamento del tratto litoraneo di 500 chilometri da Luanda a Benguela. Sono in programma, infine, la ricostruzione della strada tra Maria Teresa (provincia di Bengo) e Dondo (provincia di Kwanza Norte) e la ristrutturazione del tratto di 400 chilometri tra Alto Dondo e Huambo.

Un rendering del nuovo porto di acque profonde di Caio

Anche la capitale è al centro di un programma di sviluppo della rete stradale che punta ad alleggerire e velocizzare il traffico, in particolare sulle arterie di accesso alla città da nord, sud ed est (per consentire l'accesso al nuovo aeroporto). Sul fronte del trasporto urbano il Governo si sta impegnando per rivitalizzare il progetto 'Bus Rapid Transit', che prevede l'introduzione di due linee di autobus - 200 nuovi mezzi - su un percorso di 53 chilometri intorno a Luanda. Il progetto per la costruzione di una metropolitana urbana leggera di superficie sembra invece bloccato, dal momento che il Paese non sarebbe in grado di assicurare la produzione dell'energia elettrica necessaria al suo funzionamento.

Per quanto riguarda i settori marittimo e logistico, l'obiettivo del Governo è quello di sviluppare i terminal già esistenti e migliorare le attrezzature nell'ottica di un sistema di trasporti integrato, che comprenda la rete ferroviaria e quella stradale. Nel dettaglio, il Paese punta a realizzare **44 infrastrutture logistiche interconnesse**, sul modello degli interporti italiani. Di particolare interesse per l'Italia è il progetto per la creazione di una 'Rede de Cabotagem Regiao Norte', una linea per il trasporto marittimo di passeggeri tra Cabinda - che non può essere raggiunta via terra senza attraversare la Repubblica Democratica del Congo - Soyo e Luanda.

I porti al centro dei progetti in programma nei prossimi cinque anni sono: il nuovo terminal di Luanda, che sorgerà a nord della capitale nella municipalità di Dande, e quello di Porto Amboim, situato tra Luanda e Benguela. **Per il 2018 è inoltre previsto il completamento della prima fase dei lavori di costruzione del porto di Caio, il primo scalo di acque profonde dell'Angola**, che sorgerà nella regione di Cabinda e creerà circa 30mila posti di lavoro. La bocca del porto sarà larga circa 180 metri e la profondità raggiungerà i 15 metri. Una volta completato, il terminal sarà in grado di accogliere circa 60 nuovi container ogni ora.

ambasciata.luanda@esteri.it

OPPORTUNITÀ D'AFFARI
PER L'ITALIA IN SUDAN

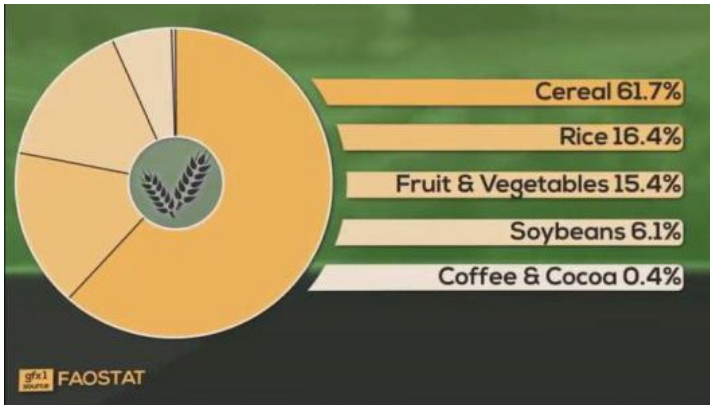
Khartoum scommette su agricoltura, infrastrutture, energie e telecomunicazioni per dare slancio all'economia. Presentate in occasione di un Business Forum le diverse le opportunità d'affari per gli imprenditori italiani

Nel 2018 il PIL del Sudan, secondo stime delle principali istituzioni finanziarie internazionali, dovrebbe registrare una crescita del 3,6%. Per raggiungere l'obiettivo, le Autorità locali sono alla ricerca di investimenti da destinare allo sviluppo di comparti chiave come agricoltura, infrastrutture, energia e telecomunicazioni. In questi settori il know-how e le competenze italiane potrebbero apportare un decisivo valore aggiunto, come è stato evidenziato lo scorso maggio in occasione della Country Presentation, che si è tenuta presso la sede di Confindustria a Roma.

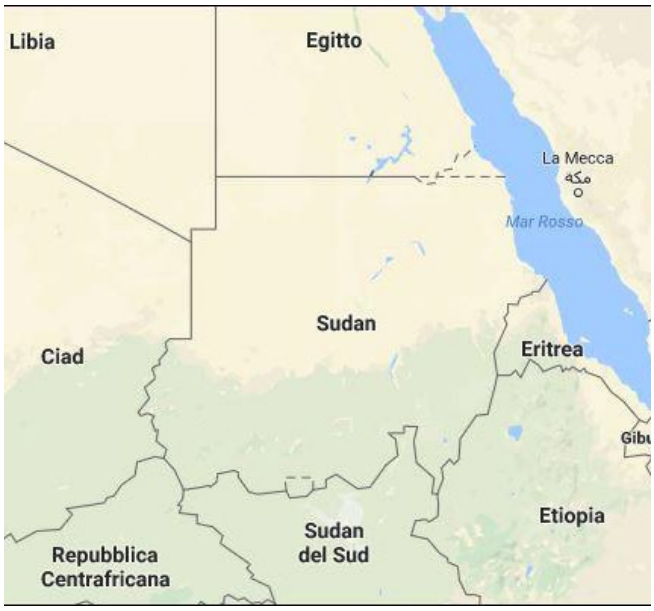
L'agricoltura costituisce il fulcro dell'economia sudanese: occupa infatti l'80% della popolazione e rappresenta all'incirca il 40% del PIL. L'abbondanza di risorse naturali e i 400 milioni di feddans (pari a 168 milioni di ettari) di terreni coltivabili presenti nel Paese sono tra i principali fattori ad aver contribuito negli anni al consolidamento del comparto. Le Autorità ritengono comunque di poterne sfruttare ulteriormente il potenziale e per questo motivo sono al lavoro per attrarre operatori internazionali del settore, soprattutto nel segmento dei macchinari e delle attrezzature. Sebbene alcune forme di coltivazioni meccanizzate siano già da tempo entrate nella realtà sudanese, l'agricoltura locale necessita di tecnologie e strumenti moderni per

Sudan	
Capitale	Khartoum
Superficie	2.506.000 mq
Popolazione totale	42,2 milioni
PIL	124 miliardi di dollari
Tasso di inflazione	16%

Il Sudan in breve. Fonte. AfDB



Scomposizione del comparto agricolo



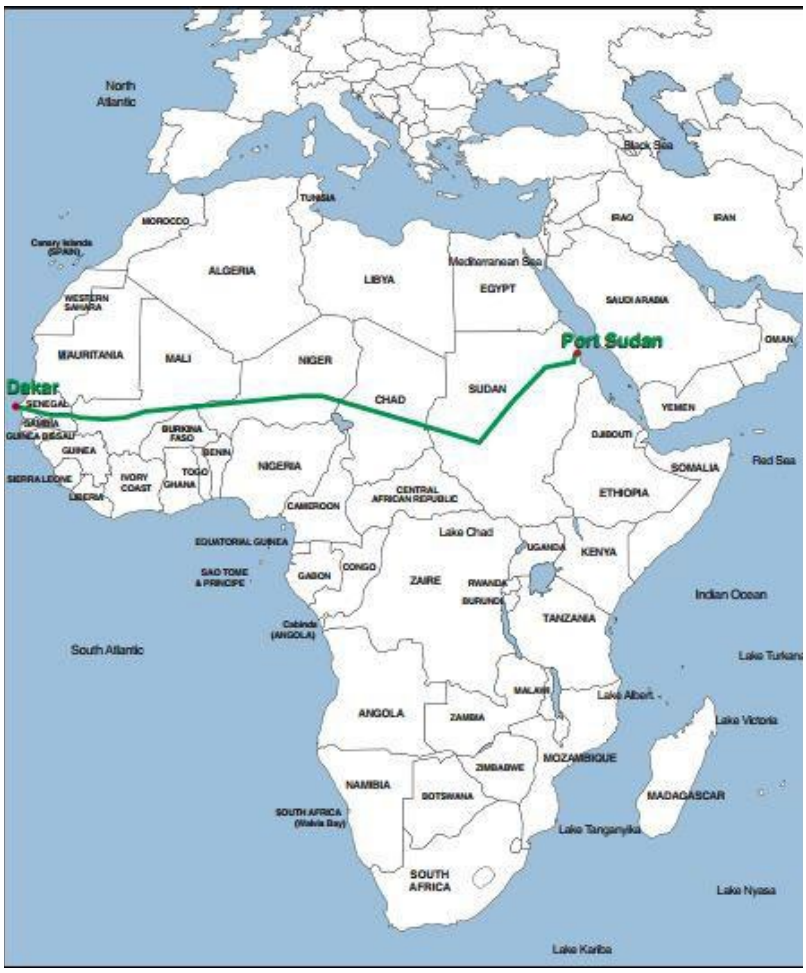
La posizione strategica del Sudan lo rende un importante hub logistico

incrementare la produttività. In particolare, il settore ha bisogno di macchine per la coltivazione, la raccolta, il packaging e la trasformazione alimentare. Servono, inoltre, strutture per lo stoccaggio e componenti correlate, soprattutto nelle aree più remote del Sudan dove si concentrano le coltivazioni di mais e semi oleosi, tra i principali prodotti dell'export assieme a cereali, cotone e foraggi. Da questo punto di vista la presenza italiana è già relativamente forte in termini di esportazioni ma è ancora in fase embrionale quando si parla di trasferimenti stabili di know-how e investimenti diretti. Occasioni interessanti di business per le aziende italiane potrebbero emergere dalla massiccia campagna promossa dal Governo per implementare i sistemi di irrigazione, considerato che la superficie irrigata copre solo 4 milioni di feddans, pari a 1,68 milioni di ettari.

Anche l'allevamento e i comparti a esso correlati rivestono un'importanza primaria per il Paese. Il Sudan è infatti un grande produttore di risorse animali, ma al settore mancano tecnologie adeguate per la macellazione e la trasformazione delle carni, nonché per la lavorazione del pellame. Dal canto suo l'Italia può vantare una tradizione d'eccellenza in questo campo e, per tale motivo, le Autorità sudanesi hanno espressamente invitato gli imprenditori italiani a far leva sulla complementarietà esistente tra le due economie, collaborando con le realtà locali per migliorare la qualità dei prodotti nella prospettiva di incrementare l'export verso l'Europa. Su questo fronte, il Governo ha recentemente annunciato diverse agevolazioni nell'intento di attrarre capitali per la costruzione di sei centri di macellazione in varie zone del Sudan.

Diverse opportunità d'affari riguardano poi il campo delle infrastrutture, dal momento che le Autorità sono fortemente

Port Sudan, il principale scalo marittimo del Paese

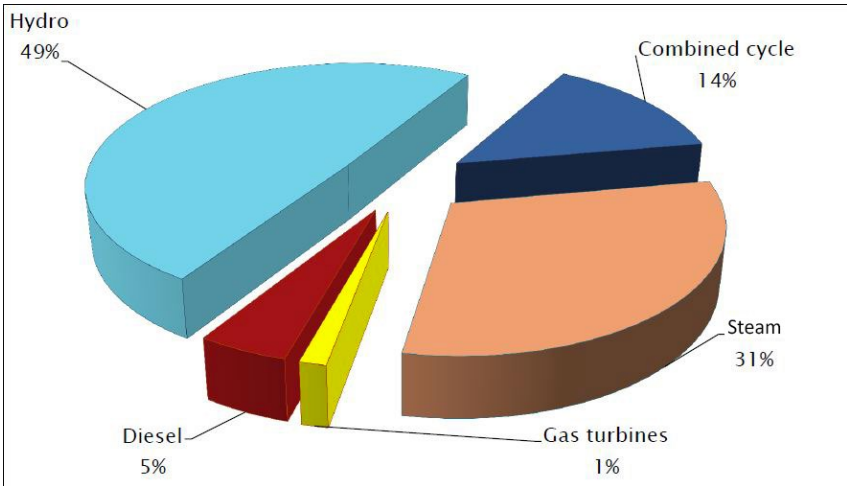


Il tracciato della Port Sudan - Dakar Railway

impegnate ad assicurare un pieno sviluppo del comparto alla luce delle ricadute positive che potrebbe avere su crescita economica e benessere della popolazione. In questo contesto si inserisce un piano trentennale che coinvolge tutti i segmenti del settore, dalla riqualificazione urbana ai trasporti. In particolare, si mira a sfruttare la posizione strategica del Paese e a trasformarlo in un hub logistico per l'esportazione di merci provenienti da Ciad, Egitto, Repubblica Centrafricana ed Etiopia che, non avendo accesso al mare, utilizzano Port Sudan per i traffici commerciali. In quest'ottica si punta a realizzare un sistema infrastrutturale integrato per il quale sono già stati previsti una serie di interventi che interesseranno sia la rete ferroviaria sia quella portuale. Per la prima volta il Governo ha annunciato uno stanziamento di 5 miliardi di dollari e ha avviato le trattative per implementare i collegamenti con Ciad ed Egitto, a cui si aggiungono quelle relative al megaprogetto panafricano per unire Port Sudan, principale scalo marittimo del Paese, nonché unico porto d'acque profonde del Sudan, e Dakar, in Senegal. Per quanto riguarda le strutture marittime, la maggior parte degli sforzi sono concentrati sull'espansione di Port Sudan. In particolare, è allo studio del Ministero dei Trasporti un piano che contribuisca a incrementare il volume delle merci in transito al fine di dare impulso al commercio interregionale. Alcune delle misure riguardano l'informatizzazione delle operazioni e delle procedure di sdoganamento, lo sviluppo dei servizi di gestione e la modernizzazione della struttura secondo gli standard internazionali. Sempre in relazione allo sviluppo di Port Sudan, la Sea Ports Corporation, impresa pubblica e Autorità di riferimento nel settore dei trasporti marittimi, ha annunciato che entro il 2020 dovrebbe essere completato un nuovo terminal destinato all'esportazione di prodotti petroliferi.

WEB

Il portale della Sudan Sea Corporation



L'attuale capacità energetica installata in Sudan. Fonte: Ministry of Water Resources and Electricity

Per quanto riguarda il comparto energetico, invece, il Sudan potrebbe assistere nei prossimi 15 anni a una progressiva impennata sul lato della domanda aprendo così interessanti prospettive di business per le aziende estere. Secondo previsioni del Ministero delle Risorse Idriche e dell'Elettricità, i consumi dovrebbero raggiungere 46.141 Gwh nel 2031, rispetto ai 18.128 Gwh del 2016. Per poter rispondere al crescente fabbisogno energetico il Governo ha deciso di concentrare una buona parte degli investimenti nel settore verde, portando così la quota di fonti di energia rinnovabili (FER) al 13% dell'offerta energetica complessiva.

L'idroelettrico rappresenta il segmento di punta da cui proviene circa il 49% della capacità installata. Il Sudan è infatti dotato di 5 centrali che generano complessivamente 1.593 Mw e il piano di breve termine 2016-2019 ha l'obiettivo di incrementare di ulteriori 982 Mw la potenza totale del settore, a cui si andrebbero ad aggiungere i 56 Mw potenziali del mini idro, centrali idroelettriche con capacità installata ridotta e non superiore ai 10 Mw. Seguono poi l'eolico e il solare con potenza stimata rispettivamente di 680 Megawatt e 666 Megawatt. Sempre nel campo dell'energia sono previsti ulteriori interventi, in linea con la sensibilità recentemente dimostrata dagli amministratori locali per lo sviluppo delle aree rurali. Queste risultano infatti destinatarie di un progetto del valore di 565 milioni di euro che punta a garantire la fornitura elettrica al 26% della popolazione insediata in quelle zone, attraverso l'installazione di 1,1 milioni di impianti solari domestici con potenza da 50, 100 e 200 watt.

Nel corso del Business Forum sono state inoltre evidenziate le opportunità legate allo sviluppo di una solida rete di telecomunicazioni. Considerato infatti che solo il 29,6% della popolazione ha accesso a internet, le Autorità sudanesi sono alla ricerca di capitali da destinare alla costruzione di infrastrutture di supporto al settore. Nello specifico, il Piano Quinquennale 2015-2020 punta, attraverso una revisione delle leggi che disciplinano il comparto e una maggior liberalizzazione, a garantire la piena accessibilità ai sistemi di telecomunicazione, soprattutto nelle aree rurali e remote più densamente abitate. L'obiettivo è raggiungere entro il 2020 la copertura totale del Paese e, in questa prospettiva, sono stati annunciati investimenti per il rafforzamento della rete.

commerciale.ambkhartoum@esteri.it

LA MANIFATTURA MADE IN ITALY TORNA COMPETITIVA

Prometeia prevede che nel 2017 il fatturato potrà crescere dell'1,6% e mantenere il ciclo positivo fino al 2021, ma il ritorno ai livelli pre-crisi è ancora lontano. La ripresa è trainata dai settori automobilistico, farmaceutico e del largo consumo. Meccanica ed elettrotecnica beneficeranno del Piano Industria 4.0

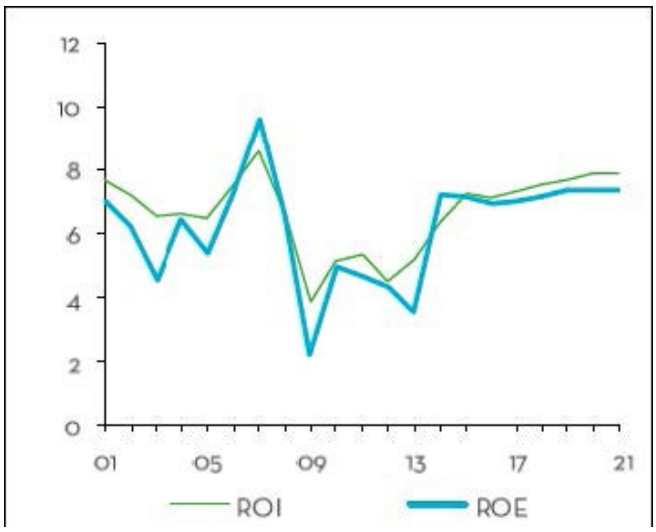
L'industria manifatturiera italiana è riemersa dalla crisi con un tessuto produttivo ridimensionato - il numero di imprese in attività è calato del 13% tra il 2007 e il 2016 - ma sicuramente più competitivo. E' quanto emerso da un comunicato di Prometeia, secondo il quale nel 2017 il fatturato della manifattura potrebbe registrare una crescita dell'1,6% a prezzi costanti rispetto al 2016 e mantenersi in fase espansiva fino al 2021, sebbene con un andamento leggermente più compassato (+1,5% medio annuo tra il 2018 e il 2021 per il fatturato a prezzi costanti), per il permanere dell'incertezza internazionale.

Nel complesso, secondo gli analisti, la compagine produttiva post crisi dell'Italia risulta più strutturata, ben patrimonializzata e più simile a quella europea, in particolare a quella della Germania, come dimostra il progressivo allineamento della redditività sulle vendite medie delle imprese manifatturiere dei due Paesi, verificatosi a partire dal 2013. La crisi ha infatti innescato un processo selettivo che ha spinto fuori dal mercato le imprese meno solide e che si è manifestato con un innalzamento del ROI (Return On Investment, indice che misura la redditività del capitale complessivamente investito nell'impresa), passato dal 4,5% del 2012 al 7,2% del 2015. Incremento che sembra però destinato a rallentare nei prossimi anni, in ragione dei maggiori costi operativi e del graduale esaurimento della selezione naturale delle aziende più competitive: nel 2021, si stima infatti che il ROI possa arrivare solo a sfiorare l'8%.

	valori 2016	2015	2016	2017	2018	'19-'21
	mln. di euro	*tassi di variazione medi annui*				
Valori correnti						
Fatturato	835 809	3.0	0.7	3.7	3.3	2.4
Prezzi costanti						
Fatturato		2.8	1.1	1.6	1.6	1.5
Importazioni	302 901	5.2	2.1	3.4	3.1	2.9
Esportazioni	389 709	0.8	1.1	2.4	2.9	3.0
Disponibilità interna	749 001	4.7	1.5	1.9	1.6	1.3
Domanda		2.5	1.9	1.6	1.5	1.3
Saldo commerciale [1]		85 129	86 808	86 402	89 018	96 019
Costi e prezzi						
Costi operativi totali		-0.2	-0.5	2.1	1.5	0.8
Prezzi alla produzione		0.1	-0.4	2.1	1.6	0.9
		livelli degli indici				
Indicatori finanziari [2]						
Margine operativo lordo (MOL)		8.8	8.8	8.8	8.9	9.1
Redditività della gest. caratteristica (ROI)		7.2	7.1	7.3	7.5	7.8
Redditività del capitale proprio (ROE)		7.2	6.9	7.0	7.2	7.3

(1) milioni di euro
(2) campione d'imprese

Il quadro di sintesi per l'industria manifatturiera. Fonte: Prometeia



Gli indici di redditività. Fonte: Prometeia

Una trasformazione che, innescata anche dalla risalita dei livelli di attività verificatasi a partire dal 2014, restituisce centralità a un comparto che è da sempre un traino per l'economia italiana. C'è però ancora tanta strada da fare per tornare ai livelli pre-crisi, considerato che, secondo alcune stime, nel 2021 i volumi di attività dovrebbero essere inferiori del 9% rispetto al 2007.

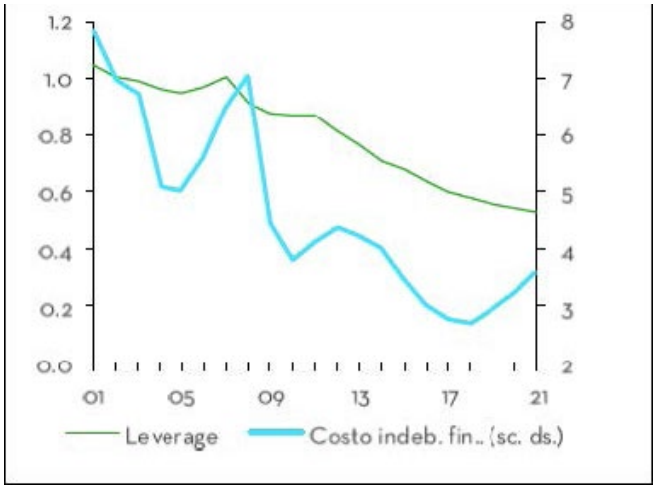
WEB

Il comunicato stampa dello studio

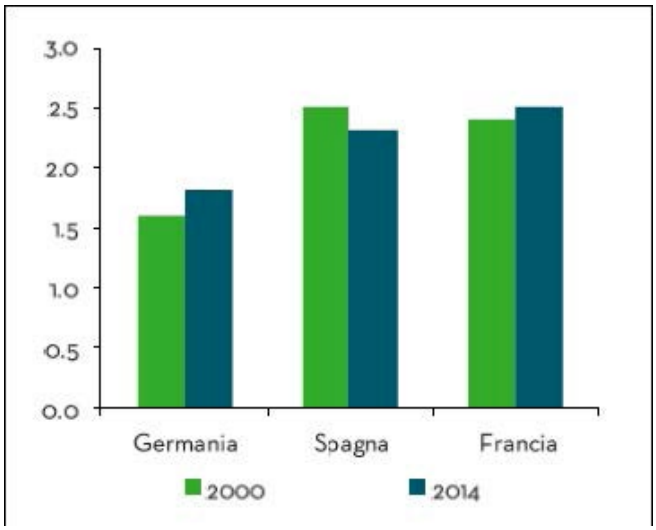
Il consolidamento patrimoniale, invece, potrebbe proseguire nel medio periodo alla luce del ridursi della leva finanziaria che dovrebbe collocarsi poco sopra al 50%. Questo rafforzamento rivestirà nei prossimi anni un ruolo sempre più importante nelle politiche a sostegno degli investimenti necessari sia per il continuo ammodernamento dei sistemi di produzione - essenziale per poter restare competitivi sul mercato - sia per garantire l'internazionalizzazione.

Gli analisti evidenziano come proprio il radicarsi della presenza all'estero sia una delle leve sui cui le aziende devono puntare a fronte di una domanda interna condizionata dal rallentamento dei consumi nazionali. Molte realtà italiane hanno già intercettato questo cambiamento trovando il modo di resistere alla crisi. Si stima che nel 2017 le esportazioni dovrebbero incrementare del 2,4% per poi attestarsi su un ritmo medio annuo del 3%. Questi dati, sebbene promettenti, indicano al contempo le difficoltà di replicare l'ottima perfomance registrata nel corso del 2016, anno in cui tutti i segmenti del manifatturiero italiano hanno conseguito un guadagno di quote consistente, sebbene in un contesto globale non particolarmente brillante.

Ciononostante, si prevede che il trend di crescita del comparto estero possa continuare alla luce anche della posizione di primo piano che occupano i manufatti italiani nelle catene di valore in Europa che, seppur tendenzialmente più spostate verso i Paesi emergenti, mostrano una maggiore integrazione tra le filiere intra-europee. Ne è riprova il maggior valore aggiunto apportato dall'Italia alla formazione dell'output manifatturiero di altri Paesi del Continente come Francia, soprat-



Leverage e costo dell'indebitamento finanziario. Fonte: Prometeia



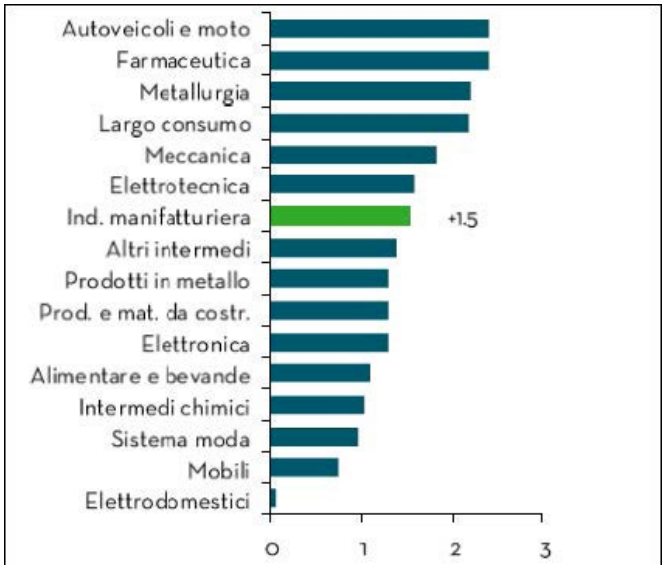
Percentuale del contributo dell'Italia all'output produttivo di Germania, Spagna e Francia. Fonte: Prometeia

tutto nel comparto moda, e Germania, dove l'apporto significativo riguarda le filiere della metalmeccanica e dell'automotive.

A guidare la ripresa della manifattura sarà proprio il segmento dell'automobile, la cui crescita nei prossimi anni avrà un andamento più regolare dopo il boom del triennio 2014-2016. Seguono farmaceutica e largo consumo, sostenuti dall'incremento della domanda e dalla maggior competitività dei prodotti italiani. Nel breve periodo è atteso poi il ritorno della meccanica che, dopo aver fronteggiato una contrazione della domanda sia in Italia che all'estero, riprenderà a crescere tra il 2017 e il 2018, quando si manifesteranno le prime ricadute positive del Piano Industria 4.0 e degli incentivi statali per l'innovazione. Prodotti tecnologicamente più competitivi spingeranno anche l'elettrotecnica che, soprattutto in Europa e Cina, potrà trarre vantaggio dagli investimenti legati alle nuove politiche ambientali.

Leggermente meno rosee, ma comunque incoraggianti, le prospettive per altri segmenti quali metallurgia e prodotti intermedi correlati che, nel medio periodo, subiranno la normalizzazione della crescita dell'automotive, compensata però dal recupero atteso nel ciclo dell'edilizia, di cui potrà beneficiare anche il settore dei materiali da costruzioni. Il mercato dei prodotti intermedi chimici registrerà invece perfomance meno brillanti sebbene, come evidenziato nello studio, le imprese italiane abbiano buone chance di ritagliarsi uno spazio nel nuovo contesto internazionale, grazie allo sviluppo di prodotti a elevato valore aggiunto, come quelli legati al campo della chimica verde.

Identica situazione vale per l'elettronica dove le aziende italiane devono fronteggiare la competizione dei grandi player internazionali: specializzarsi in produzioni di nicchia potrebbe dimostrarsi una strategia vincente nel medio periodo. Segnali positivi in questa direzione vengono infatti dai settori degli elettrodomestici, dei mobili, della moda e dell'alimentare, dove l'alto di gamma conquista fette sempre crescenti di mercato.



La crescita dei settori tra il 2017e il 2021 (var % fatturato a prezzi costanti). Fonte: Prometeia

Le maggiori aggiudicazioni delle imprese italiane all'estero nel mese di maggio

Paese	Gara	Azienda	Valore
Norvegia	Progettazione e costruzione di una nave da ricerca	Vard (Fincantieri)	100-150 milioni di dollari
Pakistan	Fornitura di un carico al mese di Gnl per i prossimi 15 anni, per un totale di oltre 11 milioni di tonnellate	Eni	n.d.
India	Realizzazione di tre impianti fotovoltaici dalla potenza complessiva di 3,5 MW	TerniEnergia	10 milioni di dollari
Romania	Riabilitazione della linea ferroviaria Frontiera-Curtici-Simeria	Astaldi (49,5%)	600 milioni di euro
Stati Uniti	Fornitura di 17 milioni di chilometri di cavi per l'espansione della rete ottica di Verizon	Prysmian	300 milioni di dollari
Iran	Accordo con Iran Khodro per lo sviluppo di una piattaforma modulare innovativa per la produzione di vari modelli di autovetture	Pininfarina	70 milioni di euro
Guyana	Attività di ingegneria, costruzione e sviluppo del giacimento petrolifero Liza	Saipem	n.d.
Polonia	Ammodernamento di una tratta di 68 chilometri della linea ferroviaria N7 Varsavia Wschodnia Osobowa-Dorohusk	Astaldi	171 milioni di euro
Kuwait	Ammodernamento di 24 chilometri dell'autostrada Abdaly Highway che collega Kuwait City con Abdaly	Itinera (Astm)	274 milioni di euro
Emirati Arabi Uniti	Contratto di service per le centrali Taweelah Initial B e Initial B Extension	Ansaldo Energia	n.d.
Polonia	Fornitura dei servizi di protezione e rintracciamento bagagli nell'Aeroporto di Varsavia	Safe Bag	n.d.
Etiopia	Fornitura di sistemi di sorveglianza aerea	Ingegneria dei Sistemi (IDS)	2,7 milioni di dollari
Stati Uniti	Fornitura di energia eolica per lo Stato del Maryland	Rexenia Spa (Gruppo Toto)	3,3 miliardi di dollari

Fonte: *elaborazione MF DowJones su dati comunicati dalle società e dal MAECI*

Le maggiori aggiudicazioni delle imprese italiane all'estero nel mese di maggio			
Emirati Arabi Uniti	Contratto a Expo Dubai 2020 per attività di verifica contrattuale e predisposizione appalti	Metropolitana Milanese	n.d.
Kenya	Fornitura di 3 elicotteri nuovi e 4 elicotteri usati per la polizia del Paese	Leonardo	39 milioni di euro
Corea del Sud	Fornitura di stampi destinati alla produzione di particolari automotive	Modelleria Brambilla	100mila euro
Svizzera	Fornitura di 400 autocarri pesanti all'esercito svizzero	Iveco Defence Vehicles (Cnh Industrial)	n.d.
Perù	Costruzione di una linea elettrica di 132 chilometri che unirà le stazioni elettriche di Aguaytia e Pucallpa, nella regione di Ucayali	Terna	8 milioni di euro

Fonte: *elaborazione MF DowJones su dati comunicati dalle società e dal MAECI*

Newsletter online realizzata da MF Dow Jones News in collaborazione con la Direzione Generale per la Promozione del Sistema Paese. Ufficio I (Promozione e Coordinamento delle iniziative di internazionalizzazione del Sistema Economico) del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale.
Pubblicazione in formato elettronico.

Sede legale-contatti: MF-DowJones News
Via Burigozzo, 5
20122 Milano
Tel. +39 - 0258.21.97.15

Direttore Responsabile: Paolo Panerai

Responsabile della linea editoriale: Nicola Lener

Redazione: Federica Mazzarella
Francesca Costantini

Collaboratori di redazione del MAECI: Cristiana Alfieri
Paola Chiappetta
Davide Colombo
Veronica Ferrucci
Chiara Franco
Sonia Lombardi

Grafica: Arianna Cerri

Per contattarci: dgsp-01@esteri.it

La riproduzione delle informazioni è consentita per fini esclusivamente non commerciali purché sia citata obbligatoriamente la fonte e non ne sia modificato il significato.

DATA	EVENTO	LUOGO	PROMOTORE	CONTATTI
3 luglio 2017	Presentazione sulle opportunità di investimento in Russia	Roma	MAECI	dgsp-01@esteri.it
5 luglio 2017	Road Show "Città metropolitane"	Firenze	MAECI; ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani); Città Metropolitana di Firenze	dgsp-01@esteri.it
5 luglio 2017	Seminario Israele	Vicenza	Confindustria Vicenza	www.confindustria.vicenza.it
6 luglio 2017	Presentazione del programma "Invest your Talent in Italy"	Milano	MAECI	dgsp-01@esteri.it
8 luglio 2017	Primo Forum economico italo - libico	Agrigento	MAECI	dgsp-01@esteri.it
13 luglio 2017	Presentazione del XXXI Rapporto ICE e dell'Annuario 2017 Istat-ICE	Milano	Agenzia ICE	convegni@ice.it
14 luglio 2017	Conferenza sul Marocco	Roma	Internazionalia	info@infoafrica.it
18 luglio 2017	Presentazione del rapporto Italia-Cina	Roma	MAECI; Fondazione Italia Cina	dgsp-01@esteri.it
19 luglio 2017	Firma del protocollo SIMEST-SACE-AEFI	Roma	MAECI	dgsp-01@esteri.it
19 luglio 2017	Road Show per l'Internazionalizzazione - Italia per le imprese	Bolzano	Confindustria; Cabina di Regia per l'Italia internazionale	dgsp-01@esteri.it

dati indicativi suscettibili di modifica