



UGANDA UN "HUB" DELL'AFRICA ORIENTALE

LEGGI TUTTO



IL BOX



Russia-Ucraina, materie prime e semi-lavorati critici per l'industria nazionale



COMMESSE



Le aggiudicazioni delle imprese italiane all'estero



L'INTERVISTA



**Mauro Massoni
Ambasciatore d'Italia in Uganda**

In questo numero

MERCATI

- GERMANIA:** I PROGRAMMI DI SVILUPPO PER LE FERROVIE
- SPAGNA:** IL GOVERNO PUNTA A SVILUPPARE LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO
- SVEZIA:** I PIANI PER IL RAFFORZAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE
- IRAQ:** LE OPPORTUNITÀ NEL SETTORE DEI TRASPORTI

MERCATI

- THAILANDIA:** PIANO DA 17 MILIARDI DI EURO PER LE INFRASTRUTTURE
- BRASILE:** NUOVI BANDI PER CONCESSIONI PORTUALI
- MOZAMBICO:** LANCIO DEL PROGETTO IDROELETTRICO DI MPHANDA NKUWA

STUDI&ANALISI

- FONDAZIONE SYMBOLA:** IL RAPPORTO FILIERE DEL FUTURO

UGANDA LE OPPORTUNITÀ PER LE IMPRESE ITALIANE

*Infrastrutture, energia, macchinari, design e arredo, edilizia:
le aree di maggior interesse*



FOCUS



INTERVISTA ALL'AMBASCIATORE D'ITALIA IN UGANDA, MAURO MASSONI

'Le opportunità di investimento o di collaborazione pubblico-privato a partire dalle infrastrutture e dall'agroalimentare'

MERCATI



GERMANIA: IL RINNOVAMENTO DEL SETTORE FERROVIARIO

*Tra difficoltà e obiettivi ambiziosi, Berlino
necessita di un ampio programma di investimenti*



SPAGNA: TRASPORTI AL CENTRO PER GUADAGNARE COMPETITIVITÀ

*Ferrovie, aeroporti e porti per potenziare i
collegamenti interni e con l'estero*



NORVEGIA: GUIDA PER LE IMPRESE ITALIANE DELL'ABBIGLIAMENTO OUTDOOR

*Un nuovo e-book dell'Ambasciata a Oslo fornisce
informazioni agli operatori del settore*



LA THAILANDIA PUNTA SULLE FERROVIE, PRONTI 17 MILIARDI DI EURO

*La realizzazione dei progetti può aprire spazi
anche per il settore privato italiano*



MOZAMBICO: IL GOVERNO COSTRUIRÀ LA CENTRALE IDROELETTRICA DI MPHANDA NKUWA

*Il progetto consacra il ruolo del Paese come "hub"
regionale nel settore dell'energia*



GERMANIA: IL RUOLO DELLE RINNOVABILI PER AUMENTARE PRODUZIONE DI ELETTRICITÀ

*Investimenti fino a 20 miliardi di euro per la
strategia del Governo di Berlino*



SVEZIA: IL GOVERNO PUNTA A MODERNIZZARE STRADE E FERROVIE

*Nel programma presentato dall'Agenzia svedese
per i trasporti previsti investimenti per 85,6
miliardi di euro*



L'IRAQ LANCIA DUE PROGETTI INFRASTRUTTURALI

*La metropolitana a Baghdad e l'alta velocità
Kerbala-Najaf*



BRASILE: PRESENTATO CALENDARIO BANDI PER SETTORE PORTUALE

*Previsti investimenti complessivi per circa 2,18
miliardi di euro*

STUDI & ANALISI



IL RAPPORTO DI FONDAZIONE SYMBOLA SULLE AZIENDE ATTIVE NEL CAMPO DELLE ENERGIE RINNOVABILI

In crescita del 13,2% nel 2023



COMMESSE

*Le principali aggiudicazioni delle imprese italiane
all'estero nel mese di febbraio*



CALENDARIO

*Gli appuntamenti in agenda per le imprese che
operano all'estero*



Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale



Export.gov.it



SACE

simest"
gruppo edp

cdp"



UNIONCAMERE



UGANDA UN MERCATO RICCO DI POTENZIALITÀ

Il positivo contesto macro-economico, unito all'emergere dell'Africa Orientale quale una delle aree a maggior tasso di sviluppo del continente, crea un quadro favorevole all'ingresso delle imprese italiane

Con un'economia che è tornata a correre dopo la flessione post-COVID, l'Uganda rappresenta un mercato attraente e ricco di opportunità per gli investimenti delle imprese straniere, italiane in testa. Secondo le ultime stime della Banca Mondiale, infatti, il Paese dell'Africa orientale ha conosciuto una **crescita del 5,3 per cento nel 2023**, rispetto al 4,7 per cento dell'anno precedente), e si prevede che accelererà fino a superare il 6 per cento annuo nel medio termine (fonte: Global Economic Prospects), grazie soprattutto all'allentamento della politica monetaria da parte della Banca dell'Uganda. A trainare la crescita sono stati soprattutto i consumi privati. Con maggiori importazioni di capitali, dovute principalmente agli investimenti legati al progetto di sviluppo del petrolio greggio del Paese, il disavanzo delle partite correnti è aumentato all'8,7 per cento del PIL nell'anno fiscale 2023, rispetto al 7,9 per cento registrato nel 2022. Quanto all'inflazione, dopo aver raggiunto il picco del 10,7 per cento nell'ottobre 2022, è diminuita costantemente ed è scesa al di sotto dell'obiettivo del 5 per cento stabilito della Banca dell'Uganda entro giugno 2023, grazie al calo dei prezzi internazionali delle materie prime, al consolidamento fiscale e alla politica monetaria restrittiva. A favorire ulteriormente la crescita c'è anche la **ripresa del turismo** – combinata con la diversificazione delle esportazioni e lo sforzo di agroindustrializzazione del Governo – insieme agli investimenti per sostenere l'esportazione di petrolio greggio.



Il Governo di Kampala ha inoltre lanciato nel 2013 il programma **"Uganda Vision 2040"**, un ambizioso Piano trentennale concepito attorno al rafforzamento dei fondamentali dell'economia per sfruttare le abbondanti opportunità esistenti nel Paese, e che mira a trasformare l'Uganda in un Paese avanzato. Le opportunità includono i seguenti settori: petrolio e gas; turismo; minerali; attività ICT; commercio; risorse idriche; industrializzazione; agricoltura. D'altro canto, i fondamentali includono: infrastrutture per energia, trasporti, acqua, petrolio e gas e ICT; scienza, tecnologia, ingegneria e innovazione (STEL); terra; sviluppo urbano; risorse umane; pace, sicurezza e difesa. L'attuazione del programma "Vision 2040" dipenderà dalle azioni e dalle misure che saranno intraprese dal Governo, dal settore privato e dalla società attraverso i Piani di sviluppo nazionale a breve e medio termine.



Il Governo di Kampala ha lanciato nel 2013 il programma trentennale "Uganda Vision 2040"

Questo contesto macro-economico positivo, unito all'emergere dell'Africa Orientale quale una delle aree a maggior tasso di sviluppo dell'Africa sub-sahariana, crea un quadro favorevole all'ingresso di nuove imprese straniere – e italiane in primis – in un mercato interno e regionale in progressiva espansione ed integrazione. In particolare, l'appartenenza dell'Uganda alla Comunità di sviluppo dell'Africa Orientale (EAC) – connotata da una crescente integrazione doganale e fiscale, delle normative e dei fattori di produzione, e da un progetto d'integrazione monetaria da conseguire nel prossimo quinquennio – apre le porte ad un più ampio mercato formato da oltre 250 milioni di consumatori in Uganda, Kenya, Tanzania, Ruanda, Burundi e Sud Sudan, ampliatisi di recente con l'ingresso della Repubblica democratica del Congo. La **storica presenza italiana in Uganda** è riconosciuta ed apprezzata e funge da moltiplicatore per le relazioni commerciali. I settori che offrono maggiori opportunità per il nostro sistema imprenditoriale, e in particolare per le PMI, comprendono: infrastrutture, energia, macchinari (in particolare macchinari per l'agricoltura e per la trasformazione alimentare), design e arredo, materiali per l'edilizia. Sono inoltre attivi accordi bilaterali per la promozione e protezione degli investimenti e sulle doppie tassazioni.

Sebbene il valore degli investimenti diretti italiani (imprese miste, partecipazioni e acquisizioni) in Uganda sia ancora limitato, gli indicatori economici del Paese appaiono al momento particolarmente promettenti per le imprese italiane. L'interscambio commerciale tra Italia e Uganda, in costante crescita, negli ultimi tre anni è aumentato di circa il 45 per cento. I settori che paiono al momento offrire maggiori opportunità per il nostro sistema imprenditoriale, e in particolare per le piccole e medie imprese, comprendono: petrolifero ed indotto; risorse rinnovabili; turismo; opere civili e stradali; perforazione dei pozzi; meccanica e falegnameria; ristorazione e alloggio; attività commerciali (generi alimentari, caffè, ascensori, infissi in alluminio, macchine per lavorazione del legno, marmo e granito).



Foto di gruppo a margine del Business Forum UE-Uganda, svoltosi a Kampala dal 5 al 7 marzo

Di queste opportunità, e dei modi per espanderle nel prossimo futuro, si è discusso in occasione di una **recente missione effettuata da Confindustria Assafrica & Mediterraneo** in Uganda, a latere del Business Forum UE-Uganda, svoltosi a Kampala dal 5 al 7 marzo. La delegazione imprenditoriale, guidata da Confindustria Assafrica & Mediterraneo e dall'Ambasciatore italiano a Kampala, Mauro Massoni, ha incontrato il Primo Ministro ugandese Robinah Nabbanja e i Ministri dell'Energia, dell'Industria, delle Infrastrutture, della Pianificazione urbana e del Governo locale. Hanno partecipato al Business forum rappresentanti di Ance, We Build, Almaviva e Danieli. La missione fa seguito a due recenti incontri con il Primo Ministro Nabbanja, avvenuti a Roma a luglio 2023 e a gennaio scorso, a margine del Vertice Italia-Africa. Presenti all'incontro anche rappresentanti del Ministero delle Finanze, del Commercio, della Kampala Capital City Authority (KCCA) e della Uganda Railways Corporation (URC). Al centro dei colloqui le opportunità per le imprese italiane nel Paese nei settori dell'energia, oil&gas e rinnovabile (idrico), dell'agrimonia, del digitale e del minerario (acciaio).

La delegazione imprenditoriale italiana è stata inoltre l'unica ad essere ricevuta dal Presidente Yoweri Museveni in un incontro bilaterale organizzato dal Premier Nabbanja, a dimostrazione del grande interesse da parte delle Autorità ugandesi per le competenze industriali e tecnologiche italiane. Il Presidente Museveni, ribadendo il grande apprezzamento per le eccellenze tecnologiche italiane, ha auspicato un aumento degli investimenti delle nostre imprese nel Paese. Nel corso della missione si è svolto anche l'incontro con il Ministro dei Lavori e dei Trasporti ugandese, Katumba Edward Wamala, durante il quale sono stati approfonditi le opportunità sui progetti di sviluppo infrastrutturale del Paese, in particolare nel settore ferroviario, stradale e del trasporto urbano. Successivamente si è tenuto un incontro bilaterale tra i rappresentanti di Almaviva e Aminah Zawedde, Sottosegretario del Ministero dell'ICT, per approfondire le opportunità di collaborazione nel campo della digitalizzazione della Pubblica amministrazione ugandese. Infine, con Amama Mbabazi, inviato presidenziale speciale per la Regione dei Grandi laghi, il Sud Sudan e l'Etiopia, la delegazione ha discusso delle potenzialità dell'Uganda come porta di accesso per le imprese italiane al mercato regionale dell'Africa Orientale.

**MAURO MASSONI**

Intervista all'Ambasciatore d'Italia in Uganda

LA POPOLAZIONE RICHIEDE SEMPRE MAGGIORI SERVIZI FONDAMENTALI

"Saremo impegnati insieme ad AICS, in sinergia con i partner internazionali e locali, in un progetto di cooperazione delegata con l'Unione Europea per consolidare il dialogo su tutti i settori legati alla preservazione, riforestazione e miglioramento della gestione del patrimonio forestale"

Lei è stato appena nominato nuovo Ambasciatore a Kampala e, proprio di recente, ha presentato le lettere credenziali al Presidente della Repubblica dell'Uganda, Yoweri Kaguta Museveni. Quale Paese ha trovato e quali sono i suoi obiettivi prioritari in vista del suo mandato?

Lo scorso 5 marzo ho presentato le credenziali al Presidente della Repubblica dell'Uganda, Yoweri Kaguta Museveni, nella sua residenza a Entebbe sul lago Vittoria. Sono stato Ambasciatore in Kenya dal 2013 al 2018 e per me è un grandissimo onore tornare a rappresentare l'Italia in un'area così dinamica del Continente: oltre all'accreditamento in Uganda, nei prossimi mesi presenterò le credenziali anche in Ruanda e Burundi per essere accreditato anche in questi due Paesi. L'Uganda è un Paese estremamente giovane e Kampala è una città vivace e in crescita e il traffico che la caratterizza ne è l'emblema. Mi sembrano comunque innegabili le sfide che attendono la Capitale e il Paese: la popolazione crescente richiede sempre maggiori servizi, penso ad esempio a scuole, ospedali, strade, così come aree verdi che nel medio-lungo termine saranno fondamentali per assicurare la vivibilità della Capitale.

Assumo il mio servizio in un momento di rinnovato interesse dell'Italia per il Continente africano, come testimonia il lancio del Piano Mattei da parte del Presidente del Consiglio Meloni. L'Italia può vantare in Uganda (come in molti altri Paesi africani) una storica presenza



L'Ambasciatore d'Italia in Uganda, Mauro Massoni



Presentazione delle credenziali al Presidente della Repubblica dell'Uganda, Yoweri Kaguta Museveni

di missionari, organizzazioni della società civile, volontari e imprese. Nel corso del mandato il mio obiettivo primario sarà sostenere il rafforzamento della collaborazione bilaterale in tutti i settori, in particolare quello commerciale e della cooperazione allo sviluppo. Grazie all'impulso politico dato dal Vertice Italia-Africa e al recente incontro tra il Vice Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro degli Affari Esteri, Antonio Tajani, e la Primo Ministro ugandese, Robinah Nabbanja, questi primi mesi del mio mandato sono stati particolarmente intensi e sono convinto che attraverso il lavoro di squadra dell'Ambasciata con ICE-Agenzia e AICS (che dovrebbe riaprire nei prossimi mesi un ufficio a Kampala), nonché con la collaborazione dei nostri connazionali e di tutti gli attori pubblici e privati, i risultati non mancheranno.

La terza edizione del Business Forum Uganda-UE si è tenuta a Kampala dal 5 al 7 marzo 2024. Quali sono le principali opportunità emerse per le imprese italiane?

Dal 5 al 7 marzo abbiamo partecipato insieme a una delegazione di Confindustria Assafrica e Mediterraneo e ad alcune aziende italiane al terzo Business Forum Uganda-UE: si è trattato di un'eccellente opportunità per favorire la conoscenza reciproca tra operatori economici europei (inclusi gli italiani ovviamente) e ugandesi, per approfondire e valutare future collaborazioni, nonché un'ottima occasione per valorizzare quanto fanno le imprese europee in Uganda.

Quest'anno il Business Forum ha avuto alcuni settori focus quali: il turismo sostenibile, l'industria mineraria, le infrastrutture abilitanti (energia e digitale) e l'agribusiness. Credo che le aziende italiane possano cogliere le opportunità di investimento o di collaborazione pubblico-privato in tutti questi settori, a partire dalle infrastrutture e dall'agroalimentare, in linea con le priorità evidenziate nei piani di sviluppo del Governo ugandese e nella Vision Uganda 2040.



L'Uganda è un Paese con eccellenti condizioni climatiche, ma con un settore primario che presenta ampi margini di miglioramento in termini di performance. Gli investimenti in meccanizzazione, soluzioni tecnologiche all'avanguardia e nuovi sistemi di irrigazione possono andare in questa direzione, favorendo la resa produttiva e nel lungo termine la sostenibilità ambientale. Sempre nel settore agroalimentare, credo ci siano buoni margini nel settore della trasformazione alimentare e in tutte le iniziative orientate all'export, come l'itticoltura.



Foto di gruppo a margine della missione effettuata da Confindustria Assafrica & Mediterraneo in Uganda, a latere del Business Forum UE-Uganda, svoltosi a Kampala dal 5 al 7 marzo

Torno al fattore ambientale perché credo sia uno dei maggiori punti di forza del Paese, fondamentale per comprendere le opportunità che offre questo Paese. Oltre al primo lago in Africa (il celebre lago Vittoria), l'Uganda è punteggiata da moltissimi bacini di acqua dolce e a Jinja (a pochi chilometri da Kampala) nasce il Nilo Bianco che attraversa il Paese da sud a nord: questo ci fa capire quanto il Paese abbia una vocazione naturale per le energie rinnovabili, a partire da quella idroelettrica, ma anche solare. Con maggiori investimenti e soluzioni innovative, nel medio termine si potrebbe pensare anche a soluzioni "waste-to-energy" che consentirebbero di ridurre l'impatto ambientale di una popolazione in pieno boom demografico.

Il fattore climatico è infatti strettamente connesso a quella della crescita della popolazione che entro il 2060 dovrebbe superare i 100 milioni di abitanti e dunque di consumatori. Il Paese, sia le aree urbane che quelle rurali, ha bisogno di nuove infrastrutture (strade, ponti, aeroporti) e di progetti di elettrificazione che possano proiettare nel futuro le aree rurali, rendendole più connesse ai grandi centri urbani e allo stesso tempo evitare il congestionamento della Capitale.

Ricollegandomi alla prima domanda: sono arrivato da pochissime settimane e ancora non ho avuto la possibilità di scoprire le bellezze naturali di quella che Winston Churchill ha ribattezzato la "Perla d'Africa". L'Uganda ha moltissimo da offrire sotto il profilo naturalistico e ritengo ci sia spazio per investimenti nel settore turistico, in particolare del turismo sostenibile (ad esempio con iniziative agroturistiche legate al caffè e al tè) e nella conservazione.



Un settore di intervento prioritario per le aziende italiane in Uganda è senza dubbio l'agroalimentare. L'Italia, ad esempio, è il maggior importatore di caffè ugandese. Quali sono gli altri settori in cui il nostro Paese può investire per contribuire ad aumentare gli scambi commerciali?

L'Uganda ha un'economia ancora fortemente legata all'agricoltura, mentre, l'Italia è tra i primi Paesi al mondo per meccanizzazione agricola e per la produzione di meccanica strumentale: ritengo dunque che le nostre economie, pur a stadi diversi di sviluppo, siano in parte complementari. In tal senso, un maggiore utilizzo da parte degli ugandesi dei macchinari italiani, ad esempio nel settore della trasformazione alimentare, potrebbe senz'altro favorire l'interscambio commerciale. Grazie principalmente all'aumento delle nostre importazioni di caffè siamo il primo partner commerciale dell'Uganda, ma c'è ancora un buon potenziale inespresso: il commercio bilaterale ha superato negli ultimi due anni i 330 milioni con un avanzo commerciale in favore dell'Uganda. Con una classe media emergente che guarda con interesse ai beni di lusso e allo stile di vita italiano e un'industria manifatturiera in espansione, sono certo che il commercio bilaterale continuerà ad aumentare.



Missione ristretta di Confindustria Assafrica & Mediterraneo in Uganda, a latere del Business Forum EU – Uganda, svoltosi a Kampala dal 5 al 7 marzo

Dalla costruzione e ammodernamento delle linee ferroviarie alla realizzazione di nuove dighe lungo il fiume Nilo, passando per la costruzione di centrali idroelettriche e solari: le infrastrutture sono un altro settore fiorente dell'economia ugandese. Quale ruolo possono svolgere le aziende italiane in questo ambito? Quali suggerimenti ha per gli imprenditori che si affacciano sul mercato locale?

Alcune aziende italiane, in collaborazione con partner e finanziatori internazionali, hanno realizzato in passato dighe e impianti idroelettrici sul Nilo e su altri corsi d'acqua in Uganda. Attraverso un'intensificazione dei contatti, già avviati a margine dell'ultimo Business Forum, tra realtà italiane, internazionali e locali e con un adeguato supporto finanziario, si possano creare le condizioni per sviluppare insieme nuovi progetti. Non mi riferisco solo al settore delle costruzioni, ma in generale al comparto infrastrutturale e dei servizi, inclusi i servizi di ingegneria, project management e consulenza.



A mio avviso, un fattore importante per le aziende italiane è poter disporre di un proprio ufficio di rappresentanza in Uganda (o almeno un ufficio regionale) per sviluppare i rapporti commerciali e istituzionali. Sono convinto che il fattore umano e la fiducia che si può instaurare durante i contatti personali e le riunioni in presenza siano ancora molto importanti per lo sviluppo del business. L'Uganda ha sicuramente molti punti di forza, che ho menzionato in precedenza, ma anche un clima d'affari con alcuni elementi di debolezza, quali una popolazione ancora non pienamente alfabetizzata, farraginosità burocratiche, tentativi di truffe e di corruzione. Soprattutto per risolvere queste ultime due criticità, è importante che le imprese che si affacciano sul mercato ugandese mantengano una presenza in loco. In ogni caso, aziende italiane, che non hanno un ufficio in Africa orientale, si rivolgono all'Ambasciata e al desk di ICE-Agenzia a Kampala per un supporto istituzionale e raccogliere più informazioni sulle possibilità offerte dal mercato locale e sui relativi rischi.

L'Uganda, tra l'altro, è un Paese famoso per le sue foreste e per una fauna molto rara. Cosa pensa della strategia attuata dal Governo di Kampala e come può l'Italia entrare in questo settore?

I parchi nazionali sono uno dei fiori all'occhiello del turismo ugandese; la presenza e la conseguente necessità di tutela dei gorilla di montagna sono una caratteristica unica che l'Uganda condivide con Ruanda e Repubblica Democratica del Congo: i famosi silverback continuano ad attirare turisti da tutto il mondo.

Secondo la World Bank, nel decennio 2010-19 gli arrivi internazionali sono aumentati costantemente, raggiungendo 1,5 milioni nel 2019, con oltre 650.000 lavoratori impiegati nel comparto turistico (7,4 per cento della forza lavoro nel 2019). Oggi dopo il Covid-19 e l'epidemia di ebola scoppiata in alcuni distretti del Paese nel 2022, i visitatori internazionali stanno tornando (anche se a un ritmo più lento rispetto agli altri Paesi dell'East African Community) ai livelli pre-pandemici.

Al di là dell'importante apporto degli operatori privati, credo che l'Italia possa giocare un ruolo importante anche nel settore della tutela ambientale: nell'ambito di un accordo tecnico di collaborazione siglato nel 2015 tra l'Arma dei Carabinieri e le Autorità ugandesi, due anni fa i nostri Carabinieri hanno svolto alcuni training a beneficio di 40 Ranger della Uganda Wildlife Authority (UWA) provenienti dai tre più importanti Parchi nazionali: Queen Elizabeth e Murchison Falls (al confine con la RDC) e Kidepo (al confine con Sud Sudan e Kenya). I settori interessati dal training comprendevano: topografia, navigazione terrestre, difesa personale, addestramento al tiro, tecniche di primo soccorso, antibraconaggio, applicazione della Convenzione CITES, tecniche di conservazione ambientale e contrasto al traffico di rifiuti nocivi.

Sempre nel settore ambientale, a partire da quest'anno, saremo impegnati insieme ad AICS, in sinergia con i partner internazionali e locali, in un progetto di cooperazione delegata con l'Unione Europea per consolidare il dialogo su tutti i settori legati alla preservazione, riforestazione e miglioramento della gestione del patrimonio forestale. In un momento storico in cui sono innegabili i cambiamenti climatici, è fondamentale promuovere le iniziative di riforestazione, sostenendo anche iniziative di conservazione, con pattuglie anti-braconaggio, progetti di ripristino degli habitat originari con il pieno coinvolgimento delle comunità locali.



GERMANIA **DEUTSCHE BAHN** **MIRA AL RILANCIO DELLE FERROVIE**

Progetti su scala nazionale ma con una prospettiva europea per l'infrastruttura tedesca

Secondo l'azienda pubblica **Deutsche Bahn AG (DB)**, il principale operatore del Paese, il settore ferroviario tedesco ha bisogno di investimenti per ridurre le criticità emergenti. In questa prospettiva, la Repubblica Federale tedesca deve essere pronta ad investire per rinnovare e potenziare l'infrastruttura nazionale, tenendo anche conto della necessità di digitalizzazione, neutralità carbonica e collaborazione internazionale per affrontare le sfide del settore ferroviario. I rappresentanti di DB hanno evidenziato come allo stato attuale il servizio su treni sia considerato poco affidabile dai consumatori, con effetti diretti sulla propensione all'acquisto. Tra le sfide principali emergono dunque il congestionamento, la diminuita affidabilità ed efficienza del sistema, nonché l'usura, che interessa circa il 20 per cento della rete ferroviaria e richiede quindi una sostituzione.

In sinergia con il Governo federale e l'intero comparto tedesco, DB sta già lavorando in modo sistematico per **ripristinare l'affidabilità ed efficienza del trasporto su rotaia**, nella prospettiva di un riconoscimento della cruciale importanza del settore ferroviario per l'economia nazionale e per le ricadute sulla società.

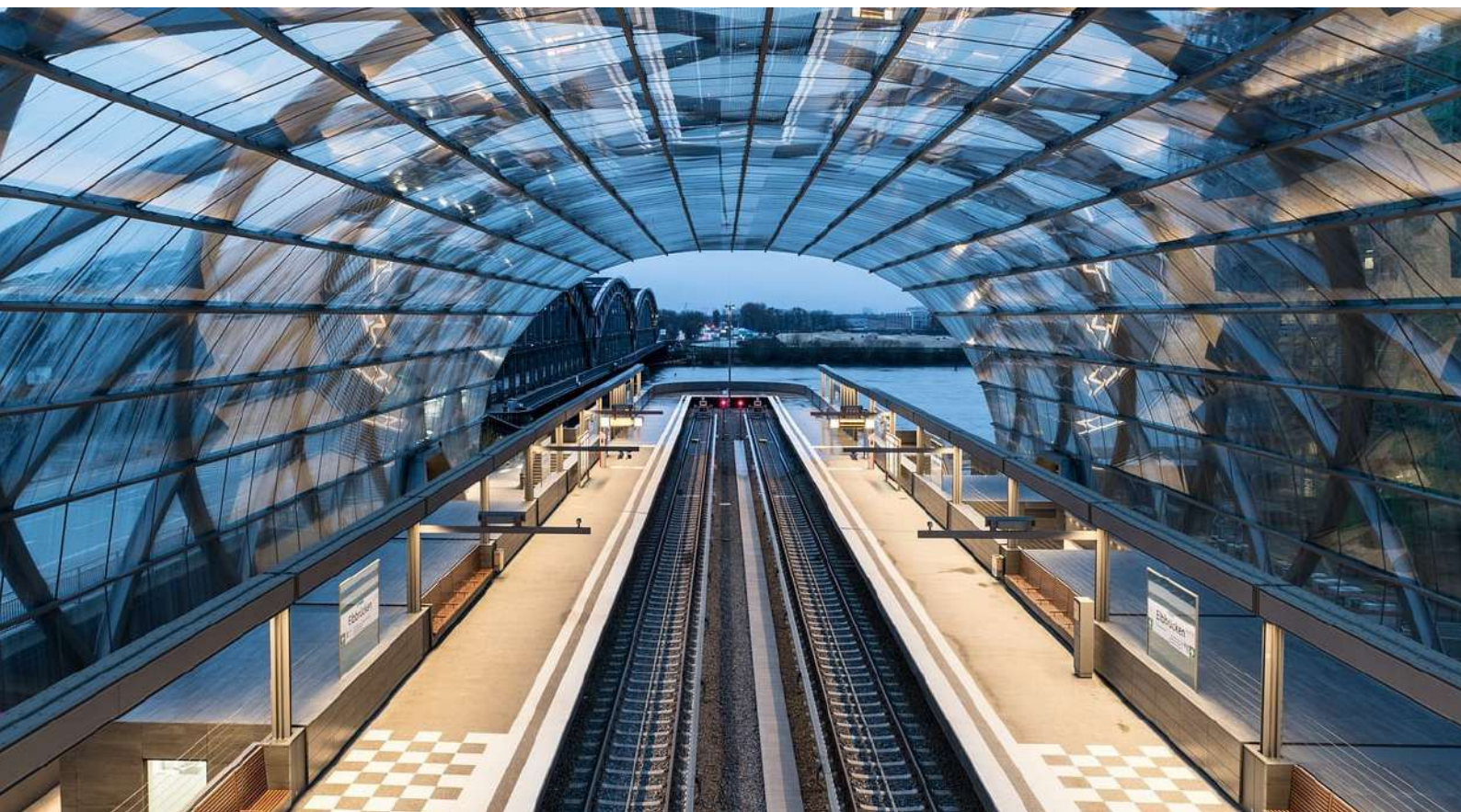
DB ha già fissato degli **obiettivi di crescita ambiziosi per il 2030**, ovvero il raddoppio del traffico passeggeri e un aumento del 25 per cento del traffico merci: la stessa azienda ritiene raggiungibili tali traguardi, ipotizzando persino di poter arrivare a un incremento del 35 per cento del traffico merci entro il 2035. Il Governo tedesco ritiene in ogni caso che lo sviluppo del settore debba essere affrontato con una prospettiva europea, richiedendo una collaborazione efficace tra

i governi degli Stati membri. In questa prospettiva, la Germania e l'Europa necessitano di un sistema ferroviario che sia in linea con le politiche energetiche e di mobilità sostenibile formulate negli ultimi anni. Questo richiede una modernizzazione del sistema, a partire dalla digitalizzazione e dall'implementazione del Sistema di Accoppiamento Automatico Digitale (DAC) delle carrozze. A partire dal 2024 è operativa la nuova DB InfraGO AG, risultante dalla fusione delle due principali società di infrastrutture, DB Netz AG e DB Station&Service AG, con l'obiettivo di raddoppiare le prestazioni del trasporto passeggeri ed espandere la quota di mercato del trasporto merci su rotaia dal 19 al 25 per cento.

I programmi di rinnovamento e modernizzazione delle ferrovie tedesche presentano indubbiamente opportunità interessanti per le aziende italiane del settore dei trasporti, già operative da tempo sul mercato tedesco. Le stesse Autorità di Berlino hanno del resto espresso apprezzamento per il modello italiano, in particolare, verso la competitività nel mercato dei treni ad alta velocità e la differenziazione tra linee regionali e ad alta velocità, entrambi aspetti mancanti nel sistema tedesco.



WWW.AMBBERLINO.ESTERI.IT





GERMANIA

APPROVVIGIONAMENTO ELETTRICO: TEMA CENTRALE PER IL GOVERNO

I programmi del Governo Federale per diversificare la produzione

L'approvvigionamento elettrico è un tema centrale per la Germania, nel contesto del blocco alle importazioni di gas russo, della chiusura delle centrali nucleari nel Paese e del perseguimento degli obiettivi di neutralità climatica. Nel 2023 il Governo tedesco e la Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) hanno raggiunto **un'intesa per rilanciare la competitività**, contenendo al contempo il prezzo dell'energia. L'accordo era relativo a sgravi per le imprese pari ad un totale di 28 miliardi di euro entro il 2028, di cui 17 miliardi di euro andranno all'industria ad alta intensità energetica.

Sul piano infrastrutturale è però necessario effettuare investimenti che permettano di aumentare la produzione di energia elettrica da rinnovabili. La quota di energia elettrica in 20 anni è passata dal 10 a oltre il 50 per cento, con la contemporanea transizione della componente nucleare dal 20 per cento allo zero attuale. Per mantenere una sufficiente capacità di generazione programmabile è quindi divenuta particolarmente urgente la costruzione di nuove centrali alimentate a gas. Le Autorità tedesche hanno dunque annunciato **bandi di gara per centrali elettriche a gas con una capacità totale fino a 10GW** (circa 20 unità da 500MW). Le prime gare d'appalto sono previste per la seconda metà del 2024. Tali centrali saranno dapprima alimentate a gas naturale e successivamente saranno completamente convertite al funzionamento a idrogeno. La transizione, tra le due forme di alimentazione, è prevista tra il 2035 e il 2040 con la data esatta che verrà fissata nel 2032. Nell'ottica del Governo federale e delle Autorità competenti in materia, l'obiettivo dell'annuncio è quello di creare un quadro di riferimento per gli investimenti in centrali moderne altamente flessibili e rispettose del clima.



I costi stimati della strategia annunciata oscillano **tra i 15 e i 20 miliardi di euro**, finanziati dal Fondo per il Clima e la Trasformazione Energetica. Una parte di questi è destinata ai sussidi per i costi di investimento relativi alla costruzione degli impianti, mentre un'altra parte è destinata ai sussidi per compensare i costi aggiuntivi di gestione degli impianti a idrogeno. I primi saranno probabilmente erogati non prima del 2028, quando inizierà la costruzione dei primi impianti, mentre i secondi partiranno dal 2035 circa, con il passaggio al funzionamento a idrogeno. Dal punto di vista dell'Italia, è importante che il piano in questione si inserisca nel contesto più ampio delle iniziative del Governo Federale tedesco per lo sviluppo dell'economia dell'idrogeno. In tale prospettiva va infatti ricordata la realizzazione di un **canale di approvvigionamento di idrogeno verde** dal Nord Africa attraverso l'Italia.



WWW.AMBBERLINO.ESTERI.IT



SPAGNA LE OPPORTUNITÀ NEL POTENZIAMENTO DEI TRASPORTI

Madrid presenta numerosi progetti per rilanciare i collegamenti nazionali

Il Governo spagnolo punta a rafforzare i trasporti su tutto il territorio nazionale, sfruttando anche la posizione del Paese come porta d'ingresso europea nel Mediterraneo occidentale. Le ambizioni di Madrid sono rivolte ad un **potenziamento di tutte le infrastrutture esistenti** in ambito ferroviario, portuale e aeroportuale, tenendo anche conto dell'impatto ambientale dei lavori.

Per lo sviluppo delle ferrovie, la Spagna parte già da una base piuttosto avanzata, detenendo la seconda linea ad alta velocità al mondo per estensione dopo la Cina. Gli obiettivi delle Autorità di Madrid sono scanditi in tre diversi orizzonti temporali: il 2030 per il completamento della rete di base, il 2040 per il completamento della rete estesa sui trasporti di base e infine il 2050 per la conclusione dei lavori sulla rete generale. In questa prospettiva, si punta ad **aumentare il traffico merci su rotaia**, diminuendo quello autostradale. La Spagna al momento ha infatti una percentuale di trasporto merci via treno molto bassa, intorno al 4 per cento, e il traguardo fissato dal Dicastero competente è quello del 10 per cento. Il passaggio dalla gomma alla ferrovia sarà fondamentale per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità, ma servirà anche un lavoro di concerto con le aziende private spagnole che operano nel settore trasporti. In materia di progetti, il Ministero dei Trasporti spagnolo presenta attualmente una percentuale altissima di fondi "in esecuzione e/o impegnati", ovvero il 99,2 per cento, pari ad oltre 11 miliardi di euro. Questo riguarda quindi anche le ferrovie, dove il grado di attuazione è altissimo grazie ad una cooperazione giudicata ottimale tra pubblico e privato. I costi dell'Alta velocità, secondo le Autorità del Paese iberico, sono nove volte inferiori a quelli della rete britannica, rendendo quello spagnolo un modello di interesse a livello globale e un partner di rilievo per le aziende italiane del comparto.

La Spagna è attraversata da due corridoi della rete TEN-T, quello Mediterraneo e quello Atlantico, che assumono un ruolo molto importante per lo sviluppo dei trasporti nazionali e per quelli europei. In questa prospettiva, il Governo di Madrid intende raggiungere l'ambizioso obiettivo di **collegare alla rete ad Alta velocità il 90 per cento della popolazione spagnola** una volta completata la cosiddetta 'Y vasca' e la linea sino ad Almería. Un altro progetto di particolare interesse per le aziende italiane è quello relativo al rinnovamento della stazione madrileni di Chamartín Clara Campoamor che, nelle ambizioni delle Autorità spagnole, dovrebbe diventare la più moderna d'Europa, aumentando il numero di binari sino a 32. I lavori sull'infrastruttura nella capitale rientrano nel Progetto Madrid Nuevo Norte. Ulteriori lavori interessano l'altro grande scalo di Atocha. Il Ministero dei Trasporti del Paese iberico ha inoltre dato il via libera alla realizzazione di uno studio di fattibilità della cosiddetta "Ruta de la Plata", consistente nella riesumazione e ammodernamento di una via di ferro che collegherebbe le Asturie con l'Andalusia, da Nord a Sud, senza passare per Madrid.

In ambito aeroportuale il Governo spagnolo punta allo **sviluppo ulteriore dello scalo madrileni di Barajas**, sebbene emerga soddisfazione per lo stato attuale delle infrastrutture nazionali, ritenute all'altezza della concorrenza in Europa e nel resto del mondo. Altro aeroporto che potrebbe venire ampliato è quello di Barcelona-El Prat, che nella visione delle Autorità potrebbe divenire un hub per i collegamenti con l'Asia del Sud.

Infine, qualche segnalazione sui porti spagnoli, in particolare ai programmi che interesserebbero Valencia. L'Esecutivo intende sviluppare la parte settentrionale dell'infrastruttura nella città, a fronte delle problematiche legate alle vie d'uscita dal porto per il trasporto su gomma. Le Autorità mirano a raddoppiare la capacità di traffico di container e al contempo tagliare notevolmente il numero di camion in transito grazie a una nuova connessione ferroviaria. I lavori saranno in buona parte finanziati da Terminal Investment Limited (TIL), facente parte del Gruppo MSC, che investirà oltre un miliardo di euro, in quello che si configura come il maggior investimento privato nel sistema portuale spagnolo. A questo si andrebbe a sommare almeno un altro stanziamento pubblico da più di 500 milioni di euro.



WWW.AMBMADRID.ESTERI.IT

InfoMercatiEsteri





SVEZIA

PRESENTATO PIANO NAZIONALE INFRASTRUTTURE PER 2026-2037

Il rilancio della rete stradale e ferroviaria in vista di un incremento del traffico nel Paese

Le Autorità della Svezia intendono rafforzare il settore delle infrastrutture nazionali, lavorando sulla modernizzazione della rete stradale e di quella ferroviaria. In questa prospettiva, l'**Agenzia svedese per i trasporti (Trafikverket)** ha presentato al Governo di Stoccolma le proposte riguardanti interventi che rientrano nel quadro finanziario del Piano nazionale delle infrastrutture per il periodo 2026-2037, con investimenti previsti per 959 miliardi di corone svedesi (85,6 miliardi di euro) nel periodo in questione. Si tratta di 160 miliardi di corone in più rispetto all'attuale stanziamento. Nello specifico, Trafikverket propone di investire 315 miliardi di corone (circa 28,1 miliardi di euro) per la manutenzione delle strade e 222 miliardi di corone (circa 19,8 miliardi di euro) per la manutenzione delle ferrovie, di cui 20 miliardi di corone destinati a un nuovo sistema di segnalazione, mentre altri 418 miliardi di corone (circa 37,3 miliardi di euro) andranno allo sviluppo di progetti già avviati. Investimenti rilevanti, che permettono alle aziende italiane del settore infrastrutture e dei trasporti di cercare nuove opportunità sul mercato svedese, soprattutto considerando i **futuri appalti legati alla costruzione delle infrastrutture ferroviarie nel Sud e nell'Ovest della Svezia**.

Nella visione dell'Agenzia per i trasporti, il Paese nordico dovrebbe adottare con urgenza misure che permettano non solo di attrezzare, razionalizzare e modernizzare l'infrastruttura esistente, ma anche di adottare misure per raggiungere gli obiettivi climatici e di sicurezza stradale, oltre a far fronte alle minacce esterne. **Trafikverket mira anche a economizzare le risorse riducendo i costi**, tramite l'attenta definizione delle priorità e lanciando eventuali nuove iniziative solo dopo aver compiuto un'analisi ben ponderata dei costi-benefici.

Le Autorità svedesi prevedono un aumento della popolazione e una conseguente crescita economica nell'orizzonte temporale fino al 2040, motivo per cui, nelle proiezioni presentate dall'Agenzia dei trasporti, entro tale data si assisterebbe a un incremento degli spostamenti in auto del 25 per cento sul territorio nazionale, affiancato da una crescita del 50 per cento del numero dei passeggeri sui treni. Alla luce di questi dati, non sorprende dunque che Trafikverket intenda **concentrare gli investimenti sulla manutenzione dei circa 100 mila chilometri di rete stradale e sui 14 mila chilometri di infrastrutture ferroviarie**, al fine di migliorarne la funzionalità. Particolare attenzione sarà rivolta alla mobilità sostenibile nelle linee di trasporto pendolare e nel traffico merci.

L'introduzione di un **nuovo sistema di segnalazione ferroviaria** costituisce un esempio della volontà delle Autorità svedesi di dare nuovo slancio ai trasporti pubblici e anticipare eventuali difficoltà che la rete nazionale potrebbe affrontare nel medio e lungo periodo. Il Governo vuole dunque anticipare al 2040 l'attuazione del progetto per il sistema di segnalazione, inizialmente prevista per il 2070. Verrà inoltre completato il collegamento ferroviario orientale Järna-Linköping e il lavoro di pianificazione per la costruzione delle tratte Göteborg-Borås e Lund-Hässleholm. Contrariamente a quanto atteso negli anni passati, al momento Trafikverket non ha pianificato lo sviluppo di linee ad alta velocità in Svezia.

Sul piano delle infrastrutture stradali, l'Agenzia dei trasporti intende incrementare il numero di guardrail centrali presenti sulle arterie nazionali, estendendo inoltre le zone con i limiti di velocità a 30 o 40 chilometri all'ora, al fine di consentire un'ulteriore tutela dei pedoni e dei ciclisti. In aggiunta, verrà favorita l'installazione di telecamere per il monitoraggio del traffico. Infine, nell'ambito della transizione verde Trafikverket mira ad una rapida elettrificazione del trasporto auto. La proposta di Piano nazionale dell'Amministrazione svedese dei trasporti è stata consegnata ai diversi ordini consultivi e costituirà la base per il disegno di legge sulle infrastrutture che il Governo presenterà al Parlamento svedese nell'autunno del 2024.



WWW.AMBSTOCCOLMA.ESTERI.IT



NORVEGIA

NUOVO E-BOOK SU ABBIGLIAMENTO E ATTREZZATURE PER L'OUTDOOR E LA MONTAGNA

I cittadini norvegesi spendono più di tre volte rispetto alla media europea in attrezzature e abbigliamento sportivo

L'Ambasciata d'Italia a Oslo ha appena pubblicato e reso disponibile online un nuovo [e-book](#), che arricchisce la collana di testi rivolti agli operatori italiani che desiderino trovare nuove opportunità di affari nei settori più promettenti dell'economia norvegese. La guida al settore dell'abbigliamento outdoor e delle attrezzature per gli sport di montagna offre una panoramica agile e completa su un mercato di significative dimensioni, che riflette la profonda e radicata cultura ambientale e sportiva di una popolazione che fa del benessere fisico e dell'attività all'aria aperta un tratto irrinunciabile del proprio stile di vita.

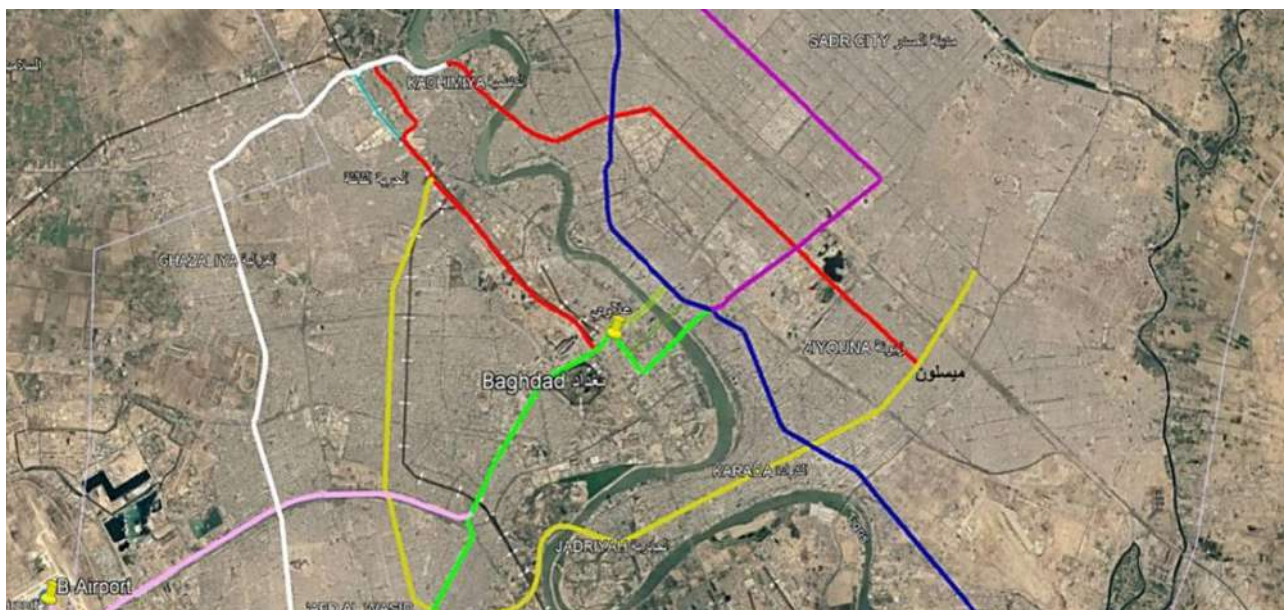
Come illustrato nella guida, i norvegesi spendono più di tre volte rispetto alla media europea in attrezzature e abbigliamento sportivo. Le grandi catene di distribuzione specializzate rappresentano poco più del 50 per cento del fatturato totale dell'industria, che ha continuato a crescere anche nel pieno della crisi sanitaria globale causata dal Covid. Malgrado il calo marginale del settore registrato nel biennio 2019-2020, secondo dati dell'Associazione norvegese dell'industria sportiva, tra il 2020 e il 2021 il mercato ha infatti conosciuto un'espansione del 21 per cento. Per il periodo 2022-2026 si stima che le vendite di articoli sportivi dovrebbero raggiungere un valore complessivo pari a più di 130 milioni di euro.

Il mercato norvegese dell'abbigliamento da montagna e per le attività all'aria aperta è popolato non solo da validi marchi locali, come Devold, Bergans, Dale of Norway, Hally Hansen e Norrøna, ma anche da numerosi brand stranieri, tra cui figurano quelli italiani, qui riconosciuti per l'elevata qualità e livello tecnologico dei prodotti. La Norvegia importa dal nostro Paese diverse tipologie di capi di abbigliamento sportivo, come giacche a vento e da sci (per un controvalore di 2,4 milioni di euro nel 2021), scarponi da sci (1,9 milioni di euro nel 2022), ma anche attrezzature da sci, scarpe e abbigliamento da montagna, zaini, tende, piccozze e ramponi. Svariati sono i brand del nostro Paese che vendono i loro prodotti su questo mercato, come La Sportiva, Scarpa, Asolo, Salewa, CMP, Nordica, Moncler, Dolomite, Tecnica, Colmar, Ferrino, Dainese e Diadora, solo per citarne alcuni. I volumi di vendite potrebbero significativamente aumentare con una maggiore attenzione dei nostri produttori nei confronti di questo mercato, che è sì competitivo e con agguerrita concorrenza di validi marchi locali, ma anche di livello alto e con significativi margini di spesa da parte dei consumatori, che ricercano prodotti di elevata qualità e con tecnologie di punta.

Come evidenziato nell'e-book, il mercato norvegese dell'outdoor riserva ancora rilevanti opportunità di sviluppo e crescita al comparto italiano del settore, che può trovare nei numerosi periodici e siti specializzati del Paese un'importante vetrina pubblicitaria, e negli eventi e fiere che vengono organizzati ogni anno occasioni per entrare in contatto con aziende ed operatori specializzati. La Norvegia rappresenta quindi uno sbocco importante per il settore italiano dell'outdoor, uno dei più dinamici del nostro "sport system", con oltre 200 aziende molto attive sui mercati internazionali.



La guida elettronica, può essere visualizzata sul sito dell'**Ambasciata di Oslo** e sulla pagina Norvegia di **InfoMercatiEsteri**



IRAQ

I PIANI INFRASTRUTTURALI
DI BAGHDAD

Spazio per le aziende specializzate in consulenza e ingegneria

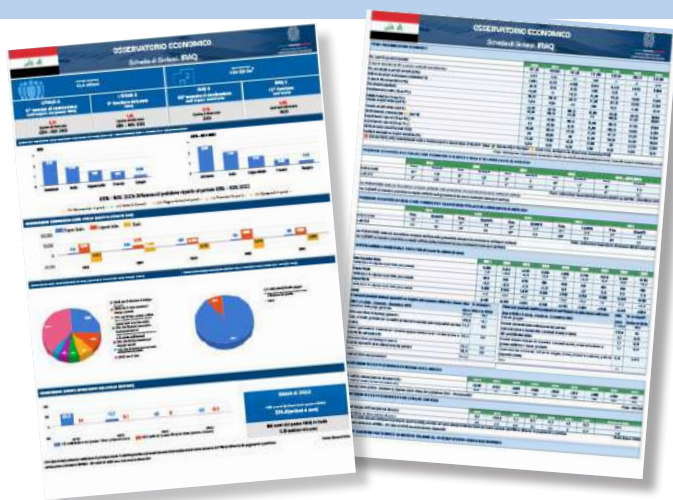
Nel quadro del programma volto a **modernizzare le infrastrutture** e sviluppare la rete dei trasporti dell'Iraq, il Governo iracheno ha presentato due progetti avveniristici: la **metropolitana di Baghdad** e la **linea ferroviaria ad alta velocità** che congiungerà le città di **Najaf e Karbala**, nel centro-sud del Paese. I due progetti puntano a dare ai sistemi di trasporto velocità, accessibilità e sostenibilità, riducendo non solo i costi, ma anche l'inquinamento ambientale. Il progetto per la metropolitana di Baghdad prevede 7 linee per un totale di 148 chilometri e una capacità di trasporto di circa 1 milione di passeggeri al giorno. L'infrastruttura prevede la creazione di un doppio binario elettrificato, con 4 depositi per la pulizia e manutenzione delle vetture e 10 mila posti auto per i parcheggi delle stazioni principali. A lavori ultimati, Baghdad, con i suoi circa 8 milioni di residenti, diventerebbe una vera e propria metropoli internazionale, riducendo anche il traffico urbano attraverso il passaggio dei vagoni su viadotti sopraelevati.

L'altro progetto riguarda la creazione di una strada ferrata a doppio binario tra Najaf e Karbala, un percorso di circa 90 chilometri che, grazie all'alta velocità, dovrebbe essere percorso in 20 minuti. I **dettagli delle due opportunità di investimento** sono disponibili sul portale della [National Investment Commission](#). I due progetti contribuiscono, insieme al piano per la ricostruzione dell'aeroporto internazionale di Baghdad, a diversificare il portafoglio strategico degli investimenti dell'Iraq. L'attuazione di questi progetti attrarrà un numero sempre crescente di investimenti e una serie di opportunità che potrebbero essere colte anche dalle **aziende italiane specializzate nella consulenza per il settore trasporti, nell'ingegneria di progetti di questo tipo, nonché nel design e nella realizzazione di progettazioni per le infrastrutture e i sistemi di trasporto.**

Finora, buona parte degli investimenti stranieri è rimasta incentrata sullo sfruttamento delle risorse energetiche, appannaggio delle multinazionali petrolifere. Oggi, uno dei **settori più rilevanti** verso cui il Governo iracheno pone l'attenzione per diversificare le aree di sviluppo è quello delle infrastrutture e dei trasporti. Superata la fase caratterizzata dalla guerra e della lotta contro il terrorismo, l'Esecutivo ha presentato iniziative per la **ricostruzione strategica** del Paese, tra cui la "Development Road", una dorsale Nord-Sud che collegherà il porto di Bassora con il confine turco-iracheno, e il Grande Porto di Al Faw, progettato per essere il nuovo terminale di approvvigionamento del Paese.


WWW.AMBBAGHDAD.ESTERI.IT

OSSERVATORIO ECONOMICO





THAILANDIA

IL PIANO PER LO SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE

I progetti di punta restano il Ponte continentale tra l'Oceano Pacifico e l'Oceano Indiano, che ridurrebbe i costi logistici per il trasporto merci aggirando lo Stretto di Malacca, e il Corridoio economico orientale, che punta ad attirare industrie specializzate

Nei prossimi due anni il Governo della Thailandia investirà circa 17 miliardi di euro, il 18,7 per cento dell'intero bilancio nazionale, per la realizzazione di 150 progetti infrastrutturali. L'obiettivo del nuovo Primo Ministro Srettha Thavisin è di stimolare l'economia attraverso l'ammodernamento di linee ferroviarie e metropolitane. Il Ministro dei Trasporti, Suriya Jungrungreangkit, ha recentemente illustrato i piani delle Autorità thailandesi. Tra i principali progetti infrastrutturali nel settore ferroviario, il Ministro intende stanziare 8 miliardi di euro per la realizzazione della mega infrastruttura ferroviaria ad alta velocità thai-cinese, che collegherà Nakhon Ratchasima a Nong Khai, parte integrante della Nuova via della seta (Belt and road initiative, Bri). Inoltre, è prevista la costruzione della ferrovia ad alta velocità Bangkok-Ubon Ratchathani, che ridurrà il tempo di viaggio a sole due ore dalle attuali dodici, e che avrà un costo stimato di 987 milioni di euro. Tra gli altri progetti infrastrutturali di rilievo, quello ferroviario a doppio binario tra Khon Kaen e Nong Khai, con un costo previsto di circa 763 milioni di euro, e il progetto della linea arancione tra Bang Khum Non e Min Buri, stimato a circa 3,6 miliardi di euro. I fondi restanti saranno destinati a opere di minore entità ma comunque ritenute importanti dal Governo thailandese, tra cui collegamenti metro, con costi che varieranno tra i 13 e i 700 milioni di euro.

Un ambizioso piano di sviluppo infrastrutturale che sarà coperto sul piano finanziario da un mix di finanziamenti statali, prestiti e partenariati pubblico-privati. Otto di questi progetti, del valore combinato di circa 2,7 miliardi di euro, saranno sviluppati nell'ambito di partenariati pubblico-

privati (Ppp) e si stima che in futuro saranno previsti ulteriori progetti di questo tipo, tenendo conto che ogni investimento di 100 miliardi di baht (poco meno di 2,6 miliardi di dollari) espanderebbe il PIL dello 0,3 per cento ogni anno. Nonostante la necessità di coinvolgere gli investitori privati, anche gli investimenti statali saranno consistenti e ammonteranno a 200 miliardi di baht (circa 5,4 miliardi di euro) per l'anno fiscale 2024. Per quanto riguarda le risorse statali, il Governo thailandese avrà maggiori margini di manovra rispetto al passato, perché ha approvato di aumentare il rapporto debito/PIL al 70 per cento (precedentemente era al 60 per cento, ma tale tetto era stato già superato nel periodo della pandemia).

I due progetti di punta dell'Esecutivo restano la realizzazione di un ponte continentale tra l'Oceano Pacifico e l'Oceano Indiano e lo sviluppo del Corridoio Economico Orientale (EEC). Il Primo Ministro Srettha sta dando priorità, in particolare, alla prima iniziativa. L'idea del Governo è che, se il progetto avrà successo, aumenterà la fiducia degli investitori locali ed esteri nella realizzazione di ulteriori opere infrastrutturali. I due progetti sono comunque complementari: il Ponte continentale ridurrebbe i costi logistici del 15 per cento aggirando lo Stretto di Malacca, garantendo la costruzione di vaste aree per stoccare le merci dirette in Europa, mentre l'EEC attirerebbe maggiori investimenti esteri e industrie specializzate in high-tech, elettronica, biocarburanti, biotecnologie - tra gli altri settori - creando un hub strategico industriale in Thailandia.

Tra i vari investimenti nell'EEC, nei giorni scorsi è stato annunciato quello della Changan Automobile, uno dei leader cinesi nella produzione di veicoli elettrici, che intende aumentare il proprio investimento nella zona di Rayong passando da 8 miliardi di baht (216 milioni di euro) a 10 miliardi di baht (circa 270 milioni di euro). La realizzazione di queste infrastrutture potrebbe suscitare l'interesse di investitori stranieri e possono esserci spazi anche per il settore privato italiano. Essa viene considerata essenziale dalle Autorità thailandesi al fine di raggiungere l'obiettivo di crescita economica prefissato e potrà essere agevolata dalla maggiore capacità di spesa dell'esecutivo e, soprattutto, dall'effettiva capacità del Governo di Srettha di attrarre gli investimenti privati necessari.



WWW.AMBBANGKOK.ESTERI.IT

BRASILE

OPPORTUNITÀ NEL SETTORE DEI PORTI

Nel 2024 attesa la presentazione complessiva di circa 20 bandi per le concessioni portuali

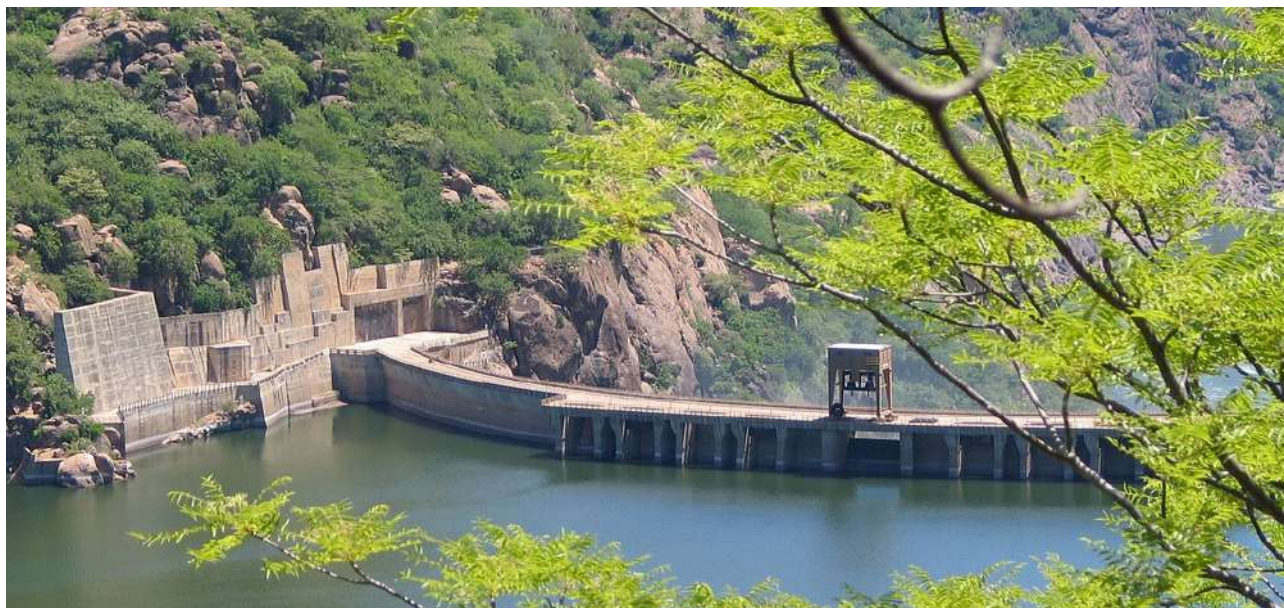
Dal Brasile arrivano interessanti opportunità di investimento nel **settore portuale**: tramite le agenzie competenti, il Governo ha annunciato un calendario di iniziative che pare confermare la volontà di coinvolgere i privati nella realizzazione di infrastrutture strategiche per il Paese. Entro il 2024 è attesa la pubblicazione di circa venti bandi relativi alla gestione di altrettante concessioni portuali, con investimenti complessivi pari all'equivalente di circa **2,18 miliardi di euro**. Una seconda tranche, per un totale di 35 bandi, dovrebbe realizzarsi entro il 2026, con ulteriori 2,7 miliardi di euro. Nel ventaglio di offerte già definite dall'Agenzia nazionale dei trasporti acquatici ([ANTAQ](#)) - 16 porti messi a concessione dal Governo federale e tre dallo Stato di Paraná -, spicca il bando per la costruzione del [canale di accesso](#) al **porto di Paranaguà**, con investimenti pari a circa 190 milioni di euro. Una gara che assegna al concessionario la realizzazione di tutti i lavori utili a perseguire l'obiettivo, dal dragaggio alla batimetria o al monitoraggio ambientale. Il progetto in questione risponde alla necessità di aumentare l'offerta per un traffico marittimo alimentato da navi sempre più grandi e che il Governo pensa di adottare come modello per operazioni in altri porti del Paese, a partire da quello di Santos, a San Paolo.

PROSSIME CONCESSIONI PORTUALI IN BRASILE

STATO	PORTO	MATERIALE TRASPORTATO	VALORE INVESTIMENTO
Pernambuco	Recife: Terminal 4	Carbonato e Solfato di Sodio, fertilizzanti	Reais 3,6 mln (Euro 0,67 mln)
	Recife: Terminal 8	Malto, Frumento e Mais	Reais 50,9 mln (Euro 9,6 mln)
	Recife: Terminal 9	Riso	Reais 2,2 mln (Euro 0,41 mln)
	Recife: Terminal 10	Carbonato e Solfato di Sodio	Reais 2,9 mln (Euro 0,54 mln)
San Paolo	Santos: Terminal 33	Container	Reais 36,7 mln (Euro 0,69 mln)
Rio de Janeiro	Itaguaí: Terminal 2	Minerali di ferro	Reais 2,73 mln (Euro 515 mln)
Rio de Janeiro	Rio de Janeiro: Terminal 6	Combustibili	Reais 22,2 mln (Euro 4,18 mln)
	Rio de Janeiro: Terminal 7	Magazzini e terminal di materiali per offshore	Reais 101,7 mln (Euro 19,18 mln)
Parà	Vila do Conde: Terminal 10	Minerali	Reais 422,6 mln (Euro 79,73 mln)
	Vila do Conde: Terminal 29	Mais	Reais 716 mln (Euro 135,09 mln)
Paranà	Paranaguà: Canale di accesso		Reais 1,07 mld (Euro 201 mln)
	Paranaguà: Terminal 14	Vegetali in grani	
	Paranaguà: Terminal 15	Vegetali in grani	Reais 3,5 mld (Euro 660 mln)
	Paranaguà: Terminal 25	Vegetali in grani	
Santa Catarina	Itajaí		Reais 2,86 mld (Euro 539 mln)
Amapà	Santana: Terminal 1	Legno triturato	Reais 84,6 mln (Euro 15,9 mln)
	Santana: Terminal 3	Soia e Mais	Reais 89 mln (Euro 16,7 mln)
Cearà	Mucuripe-Fortaleza: Terminal 4	Container	-----
Rio Grande do Sul	Rio Grande: Terminal 10		-----

InfoMercatiEsteri





MOZAMBICO

IL PAESE PUNTA SULL'IDROELETTRICO PER DIVENTARE UN "HUB" ENERGETICO REGIONALE

Il progetto di Mphanda Nkuwa offrirà grandi opportunità anche per il Sistema Paese

Consacrare il ruolo del Mozambico come "hub" regionale nel settore dell'energia. È con questo obiettivo che il Governo di Maputo ha lanciato il progetto idroelettrico di Mphanda Nkuwa (MNK), che prevede la costruzione di una grande centrale idroelettrica a circa 60 chilometri a sud della storica diga di Cahora Bassa, nel centro del Paese. Annunciata per la prima volta nel 2015, l'iniziativa è considerata prioritaria per il potenziale trasformativo per lo sviluppo del Mozambico: sulla carta, infatti, la realizzazione della centrale può contribuire in maniera decisiva a risolvere il problema dell'elettrificazione nazionale del Mozambico (attualmente ferma al 49 per cento), attirando una quantità significativa di investimenti diretti esteri.

Visto il suo costo – almeno 6 miliardi di dollari – insostenibile per un'economia che vanta un PIL da 17 miliardi di dollari, per anni il progetto ha vissuto una fase dormiente, entrando in fase operativa solo a metà dello scorso anno, quando il Governo mozambicano ha annunciato di aver selezionato un consorzio franco-giapponese come partner strategico di MNK, che rileverà il 70 per cento delle sue quote in un Partnership pubblico-privato (PPP) trentennale. Partner del progetto sono Électricité de France (capofila del consorzio con il 40 per cento delle quote), TotalEnergies (30 per cento) e Sumitomo Corporation (30 per cento). La firma dell'accordo tra consorzio e Governo, avvenuta a novembre 2023, ha posto le basi per un'accelerazione del progetto, con obiettivi ambiziosi sull'inizio dei lavori (2025) e messa in servizio e funzionamento dell'impianto (2030).

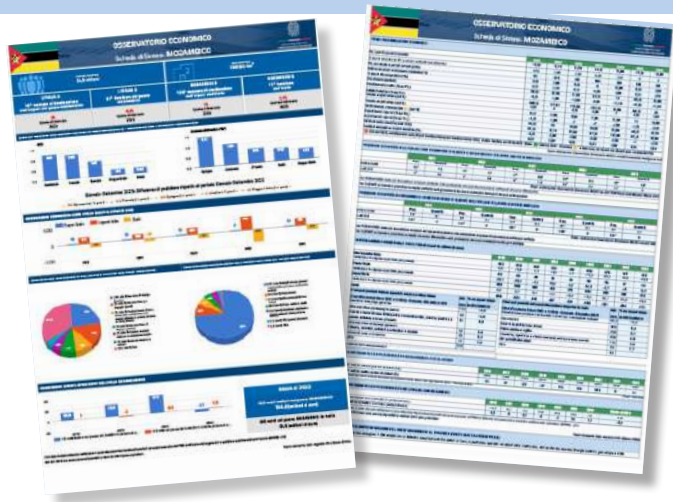
Il grande punto di forza del contratto di concessione firmato lo scorso novembre è la distribuzione dei vantaggi tra tutte le parti coinvolte. Le imprese del consorzio ottengono infatti una concessione trentennale in una centrale da 1,5 GW di energia pulita, situata a 60 chilometri da uno degli snodi energetici della regione (Cahora Bassa, centrale da 2 GW), già perfettamente collegato con alcuni dei più grandi mercati di sbocco dell'Africa australe (Sudafrica e Zimbabwe).

In base agli accordi, inoltre, il Governo mozambicano trasferirà il 70 per cento dell'onere d'investimento nel progetto ottenendo in cambio, oltre ad una fonte costante di energia pulita, la realizzazione di circa 1.300 chilometri di linee ad alta tensione dal centro del Paese alla capitale Maputo, utilizzabili sia per completare la rete elettrica nazionale sia per sbloccare altri progetti idroelettrici e fotovoltaici altrimenti non realizzabili. Il contratto prevede inoltre che le istituzioni finanziarie multilaterali ottengano l'opportunità di finanziare un progetto di energia rinnovabile a basso costo di produzione dal potenziale trasformativo per il Mozambico e l'intera regione dell'Africa australe, perfettamente allineato all'Agenda 2030 e agli obiettivi climatici concordati in ambito internazionale. Il progetto apre infine delle interessanti opportunità anche per il Sistema Paese, legate ai contratti per la costruzione della centrale e delle linee di trasmissione.



WWW.AMBMAPUTO.ESTERI.IT

OSSERVATORIO ECONOMICO





FILIERE del FUTURO

Geografia produttiva delle rinnovabili in Italia

LE FILIERE DEL FUTURO: IL RAPPORTO DI FONDAZIONE SYMBOLA

Le aziende che operano nel settore delle energie rinnovabili sono attive soprattutto in Lombardia, Lazio e Campania

Le **imprese** attive nella filiera delle **energie rinnovabili** ammontano a 37.655 unità, contro le 33.257 dell'anno precedente, evidenziando un **aumento del 13,2 per cento**. È quanto emerge dal rapporto **Filiere del Futuro. Geografia produttiva delle rinnovabili in Italia**, promosso e realizzato da Fondazione Symbola e Italian Exhibition Group, in collaborazione con le principali associazioni di categoria del comparto. Il rapporto ricostruisce le caratteristiche, la distribuzione territoriale e settoriale delle imprese della filiera delle energie rinnovabili. In linea con i dati dell'anno precedente, la **distribuzione** per tipologia di energia **rinnovabile** vede il 74,4 per cento di tali imprese attive nel fotovoltaico, seguite dal 37,1 per cento nell'eolico, dal 23,2 per cento sulle bioenergie (ovvero biomasse e biogas), dal 17,6 per cento sull'idroelettrico, dal 13,0 per cento nel geotermoelettrico e dal 8,1 per cento nel solare termico. Il rapporto analizza le **prospettive di sviluppo delle rinnovabili da qui al 2030**, prendendo in esame le caratteristiche e la distribuzione settoriale/territoriale delle imprese attive e nelle filiere del fotovoltaico, eolico, idroelettrico, solare termico, geotermico e bioenergie.

Nell'ambito delle energie rinnovabili le 37.655 imprese hanno una dimensione media di 9,5 addetti, cifra che supera di 2,4 volte la media del totale delle aziende extra-agricole. Riguardo alla **distribuzione nei vari settori di attività**, spiccano le imprese di installazione e manutenzione (39,2 per cento), quelle impegnate nella produzione di energia (13,8 per cento), il commercio (12,3 per cento), la manifattura (9,6 per cento), l'affitto e la gestione immobiliare (6,4 per cento), e le attività di consulenza, collaudo e monitoraggio (6,1 per cento). La distribuzione delle imprese per settore di attività si mantiene piuttosto stabile tra gli anni.



Per quanto riguarda la **distribuzione geografica** delle imprese attive o potenzialmente attive nel settore delle energie rinnovabili, quasi un terzo delle imprese si concentra in **Lombardia, Lazio e Campania**. La Lombardia domina con 6.035 imprese, corrispondenti al 16,0 per cento del totale nazionale, seguita dal Lazio con 4.084 imprese e una percentuale del 10,8 per cento. La Campania è al terzo posto con 3.490 imprese (9,3 per cento), seguita dalla Sicilia con 3.018 (8,0 per cento) e il Veneto molto vicino con 2.981 imprese (7,9 per cento). Queste cinque regioni raggiungono insieme oltre la metà del totale delle imprese censite nella filiera (52,1 per cento).



Lombardia, Lazio e Campania sono le tre principali regioni che hanno registrato il maggior numero di **nuove imprese** nella filiera nell'ultimo anno: se ne contano 676 in Lombardia, 564 nel Lazio e 465 in Campania. In termini di settori di attività, l'installazione e la manutenzione spiccano in modo particolare in Campania (48,2 per cento delle imprese regionali) e nel Lazio (45,4 per cento). Per la Lombardia, invece, è più rilevante la quota di imprese operanti nella produzione di energia (17,8 per cento rispetto al 13,8 per cento nazionale) e le attività di consulenza, collaudo e monitoraggio (8,6 per cento contro il 6,1 per cento nazionale).

Per il complesso della filiera delle rinnovabili, la **provincia di Roma** si distingue come leader (con 3.096 aziende, rappresentando l'8,2 per cento del totale in Italia), influenzata principalmente dalla presenza di imprese specializzate nelle operazioni di installazione e manutenzione. Al secondo posto si trova Milano con 2.748 imprese (7,3 per cento), seguita da Napoli (1.569, 4,2 per cento), Bolzano (1.220, 3,2 per cento) e Torino con (1.098, 2,9 per cento).



Consulta il rapporto **Filiera del Futuro. Geografia produttiva delle rinnovabili in Italia**, promosso e realizzato da Fondazione Symbola e Italian Exhibition Group, in collaborazione con le principali associazioni di categoria del comparto.





PARTECIPA AL SONDAGGIO DI EXPORT.GOV.IT!



Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale



Export.gov.it



ITA



CLICCA E PARTECIPA!

Ci aiuterai a migliorare l'offerta di servizi del portale pubblico di accesso ai servizi per l'export, nazionali e regionali, che consente alle imprese di potersi orientare con pochi click verso le iniziative e gli strumenti formativi e informativi messi a disposizione dalla Farnesina, dall'Agenzia ICE, da SACE e da SIMEST, in collaborazione con le Regioni, le Camere di Commercio e CDP.

La tua opinione è importante! Rispondendo a poche semplici domande ci aiuterai a strutturare un servizio sempre più rispondente alle tue esigenze e avrai accesso immediato alla **"Pocket Export: una guida in 7 passi"** per orientarti nel mondo dell'Export.



CONFLITTO RUSSO-UCRAINO

Vuoi sapere come fare a individuare potenziali fornitori alternativi per l'approvvigionamento di alcune materie prime critiche?

Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale

per maggiori informazioni scrivi a:

export.crisiucraina@esteri.it

ELENCO 19 MATERIE PRIME/SEMILAVORATI "CRITICI" FORNITI DAI PAESI INTERESSATI DAL CONFLITTO RUSSO-UCRAINO

La Farnesina, in collaborazione con Confindustria e Agenzia ICE, ha messo a punto un progetto per identificare, da un lato, le principali materie prime e i semilavorati critici per l'industria nazionale solitamente riforniti dai paesi oggetto del conflitto; dall'altro, per individuare e mettere a disposizione delle imprese **fonti di approvvigionamento alternative** per il rifornimento di tali materie prime e semilavorati. Per saperne di più e conoscere i dettagli per entrare in contatto con possibili fornitori alternativi, scrivi all'indirizzo mail export.crisiucraina@esteri.it dell'**Unità di crisi per le imprese** appositamente creata al Ministero degli Affari Esteri all'indomani dello scoppio del conflitto.

CODICE	DESCRIZIONE
720712	SEMILAVORATI IN FERRO E ACCIAIO
250830	ARGILLA REFRATTARIA ANCHE CALCINATA
720110	GHISA NON LEGATA
720310	SEMILAVORATI IN FERRO (prelavorato)
151211	SEMI OLIO DI GIRASOLE
711021	PALLADIO
31042090	CLORURO DI POTASSIO > 62PER CENTO di monossido di potassio
270112	CARBON FOSSILE BITUMINOSO
760110	ALLUMINIO GREGGIO
100590	GRANTURCO
720711	SEMILAVORATI IN FERRO E ACCIAIO
230630	PRODOTTI DALL'ESTRAZIONE DI OLIO DI GIRASOLE
711011	PLATINO
720230	ARGILLA REFRATTARIA ANCHE CALCINATA
250840	FERRO SILICIO MANGANESE
720260	FERRO NICKEL
720211	FERRO MANGANESE
31021010	UREA
31042050	CLORURO DI POTASSIO > 40% < 62% di monossido di potassio



FEBBRAIO 2024 LE PRINCIPALI AGGIUDICAZIONI DELLE IMPRESE ITALIANE ALL'ESTERO

	Settore: CHIMICO	Paese: EGITTO	Azienda: Maire Tecnimont (tramite Next Chem)	Progetto: Contratto di licenza e di fornitura di attrezzature per un impianto all'avanguardia di sintesi e granulazione dell'urea	Valore: N.D.
	Settore: NAVALE	Paese: ASIA	Azienda: Fincantieri (tramite Vard)	Progetto: Progettazione e costruzione di una Service operation vessel (Sov) per Cyan Renewables	Valore: N.D.
	Settore: DIFESA	Paese: UE	Azienda: Telespazio	Progetto: Contratto quadro per Agenzia europea della Difesa (Eda) la fornitura dei servizi SatCom ai Paesi europei	Valore: N.D.



GLI APPUNTAMENTI IN AGENDA PER LE IMPRESE CHE OPERANO ALL'ESTERO

8-9 APRILE	EVENTO ONU-Procurement. XX edizione del "EU-UN Procurement Seminar"	LUOGO New York	PROMOTORE EU Procurement Forum (EUPF)	CONTATTI https://eupf.org/
12 APRILE	EVENTO Business and Dialogue Forum Italia-Cina	LUOGO Verona	PROMOTORE Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale	CONTATTI dgsp-01@esteri.it
15 APRILE ore 15:30 (ora italiana)	EVENTO Webinar sulla Promozione e Tutela del Made In Italy negli Stati Uniti	LUOGO Online	PROMOTORE ICE Agenzia Ambasciata d'Italia a Washington Guardia di Finanza	CONTATTI https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSc8pM012htp40zSOiFT01c4a-N65sjkOaV-U000g0mhoiXnRA/viewform newyork@ice.it



Per ricevere la Newsletter Diplomazia Economica Italiana è sufficiente registrarsi a questo link:
https://www.esteri.it/mae/it/politica_estera/diplomaziaeconomica/informazioni-sui-mercati-esteri/newsletter

Newsletter online realizzata da Agenzia Nova in collaborazione con la Direzione Generale per la Promozione del Sistema Paese - Ufficio I (Strategie per l'internazionalizzazione del sistema economico) del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI). Pubblicazione in formato elettronico.

MAECI



Responsabile della linea editoriale
Stefano Lo Savio



Collaboratori di redazione del MAECI
**Cristiana Alfieri, Paola Chiappetta,
Raffaella Di Chiano, Sonia Lombardi,
Nicola Ortu**

AGENZIA NOVA



Redazione
Via Parigi, 11 - 00185 Roma
Direttore responsabile: **Riccardo Bormioli**



Collegamenti
www.agenzianova.com
redazione@agenzianova.com



Per contattarci
dgsp-01@esteri.it

La riproduzione dei contenuti della Newsletter è consentita esclusivamente per fini non commerciali, purché non ne sia modificato il senso e sia obbligatoriamente citata la fonte.

