

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'eccellenza ligure suggerisce quanto e come fare affari in Africa

Nicola Capuzzo · Monday, May 29th, 2023

Genova – Le minacce e le opportunità di business nel continente nero sono state al centro del convegno intitolato “L'eccellenza ligure in Africa” organizzato a Genova da Liguria International in collaborazione con lo studio legale BonelliErede e Confindustria Assafrica & Mediterraneo in occasione dell'apertura del Consolato Onorario della Repubblica Federale Democratica d'Etiopia nel capoluogo ligure.

Proprio il nuovo console, l'avv. Gianpiero Succi, ha moderato il primo panel nel quale è emerso come siano in programma “20 miliardi di euro di investimenti in Africa (gran parte riferibili al Gruppo Eni)” e che “Global fund (approvato nel 2022) è il piano Marshall per l'Africa” secondo quanto affermato dall'ambasciatore Giuseppe Mistretta (direttore centrale Africa – Maeci).

L'economista Alessandro Penati ha sottolineato come l'Africa non offra importati opportunità solo per l'Eni “ma anche per società di servizi, manifattura e media impresa. Se fossi in quelle aziende guarderei con interesse al futuro dell'Africa” ha detto.

Chi in quell'area del mondo sta già lavorando molto è il gruppo Cambiaso Risso, rappresentato nell'occasione dall'amministratore delegato Mauro Iguera: “Facciamo parte – ha ricordato – del gruppo Siaci Saint Honoré che ha 400 milioni di beni assicurati, di cui il 30% in Africa” a riprova del peso che abbia questo mercato. Iguera ha spiegato che le coperture riguardano ad esempio “il rischio politico (azioni del governo che comportano perdite di carattere pecuniario)”, ma ha anche evidenziato che “l'elevata redditività attesa dagli investimenti va compensata con assicurazioni su blocco della valuta, inadempimento di un lodo arbitrale di condanna, rischi di credito, atti di espropriazione, garanzie all'esportazione, atti di violenza, guerre, azioni ostili, terrorismo, sabotaggio e altro”.

Un apposito cenno è stato dedicato agli atti di pirateria che hanno “avuto il loro apice nel periodo 2009-2012. Il riscatto – ha ricordato – non è assicurabile in Italia (copertura Kidnap & ransom). Nel 99,9% questi casi si concludono con il rilascio dell'equipaggio e il pagamento di riscatti relativamente contenuti”.

L'ammiraglio Sergio Liardo della Capitaneria di porto di Genova ha posto in evidenza il fatto che “a Genova siamo gli unici ad avere un'area disciplinata non-Schenghen e questo permetterà di

ospitare una nave con copre la linea con l’Algeria. Un collegamento che riprende dopo essere stata sospeso e trasferito a Napoli l’anno scorso”.

Stefano Messina, vicepresidente dell’omonimo gruppo armatoriale, ha portato la testimonianza della sua impresa di navigazione attiva in Africa da oltre 100 anni. Affrontando il tema delle crescente integrazione verticale dei vettori marittimi, “sia nelle attività a terra ma prima ancora è avvenuto anche nella rete agenziale”, l’armatore genovese ha concentrato il proprio focus sull’Etiopia dove la sua azienda lavora senza aver avuto fino ad oggi la convenienza economica a internalizzare questa funzione.

Le navi arancioni di Messina scalano il porto di Djibuti che genera il 90% dell’import/export con l’Etiopia su un trade che negli ultimi tempi ha dato segnali di flessione. “Anche nel 2023 non si prevede una ripresa significativa del flusso di traffico” secondo l’armatore genovese.

Altri numeri interessanti sono stati offerti da Alessandro Santi, presidente di Federagenti, che ha ricordato come terre rare, energia da fonti fossili e produzione di energia da fonti rinnovabili rappresentino alcune delle attività più interessanti per gli investitori. “Nel 2022 sono state 7,5 milioni le tonnellate scambiate da Genova con l’Africa (di cui 2,7 milioni in export), merci concentrate nell’area del Nord Africa (Tunisia, Egitto, Marocco e Algeria); sull’import il 60% sono prodotti liquidi (petroliferi) mentre l’export dall’Italia viaggi in container e merci convenzionali con flussi abbastanza bilanciati”.

Il punto di vista del trasporto aereo è stato portato da Alessandro Albertini, presidente di Anama, secondo il quale “oggi l’Italia ha pochi collegamenti via aerea con Africa; qualcosa di più c’è con il Nord Africa. Il Sud Africa è la 24ma destinazione per Italia con 5 milioni di kg mentre la prima direttrice New York con 60 milioni di kg ogni anno”.

Il presidente degli agenti merci aeree ha posto in evidenza l’aspetto per cui “molto dipende dal ruolo del vettore aereo di bandiera” aggiungendo che “ora con l’ingresso di Lufthansa capiremo quale sarà la strategia e che programmi hanno anche per il cargo”. Albertini è convinto che “sarà fondamentale fare degli accordi più ampi perché l’Africa ha un potenziale di sviluppo enorme”.

Per l’avvocato Andrea La Mattina importante, oltre alle infrastrutture, è anche l’infrastrutturazione legislativa e a questo proposito ha ricordato come l’Etiopia, a cui è stato dedicato ovviamente un apposito Focus, abbia un’authority dei trasporti. Così come strategica è la linea ferroviaria che collega Addis Abeba e Djibuti. “l’Etiopia ha fatto della predictability legale uno dei propri driver di sviluppo” ha sottolineato La Mattina.

Storico partner italiano della Ethiopian Shipping Line, da oltre 35 anni, è il gruppo genovese Fratelli Cosulich, presente all’appuntamento con l’amministratore delegato Augusto Cosulich che insieme al padre ha sviluppato negli anni un bel rapporto con il governo locale. “la compagnia di navigazione di bandiera e Ethiopian Shipping Line ha una flotta di 9 navi più altre 2 che sta costruendo ma non scalano nei porti Italia, vanno soprattutto verso Oriente” ha ricordato. Evidenziando anche lui come in Etiopia ci siano “delle opportunità ma anche delle criticità (limiti su valuta straniera)”. A proposito delle attività del suo gruppo ha rivelato: “Stiamo cercando di realizzare dei centri distributivi a Djibuti per l’acciaio”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, May 29th, 2023 at 1:00 pm and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.