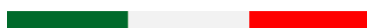




CONFINDUSTRIA



ASSAFRICA & MEDITERRANEO



PRENDI NOTA

Il settimanale di informazione economica che racconta
l'Africa, il Mediterraneo e il Medio Oriente

N. 46/2023

PER L'AFCTA LO SVILUPPO DELLE CATENE DEL VALORE SU SCALA CONTINENTALE COINVOLGERÀ 4 SETTORI PRIORITARI

Dalla sua messa in funzione nel 2021, l'Area continentale africana di libero scambio (AfCFTA) ha cercato di dispiegarsi in modo efficace facendo affidamento su diverse iniziative. Si rivolgono a settori specifici con un elevato potenziale di valore aggiunto. Durante la settima edizione del Vertice africano sul commercio e gli investimenti "[Ifrane Forum](#)", i dibattiti si sono concentrati, tra l'altro, sull'identificazione di questi settori e sul modo in cui le aziende private possono agire.

Secondo l'AfDB, la quota dell'industria manifatturiera africana nella produzione globale è scesa al 2% nel 2021 e il continente rimane scarsamente integrato nelle catene del valore globali. Questa situazione è dovuta alla debole industrializzazione del continente, a sua volta legata alla debolezza delle sue catene del valore. Nell'Africa sub-sahariana, la quota dell'industria manifatturiera nel PIL è scesa dal 13% nel 2000 al 10% nel 2017, mentre in Nord Africa questa quota è scesa dal 28% al 20% nello stesso periodo. L'indice di industrializzazione dell'AfDB mostra un punteggio di appena 0,5270 su 1 per l'intero continente nel 2021.

Mentre l'AfCFTA cerca di accelerare il suo dispiegamento per soddisfare l'agenda dell'Unione africana, gli esperti dell'Organizzazione hanno esaminato una serie di soluzioni da implementare per affrontare la sfida dell'industrializzazione dell'Africa. Intervendendo durante un panel al Forum Ifrane 2023, Cynthia Gnassingbe-Essonam, consulente senior del settore privato presso il segretariato AfCFTA, ha rivelato che 4 settori sono stati identificati come priorità dall'AfCFTA nei prossimi 10 anni, per creare catene di valore essenziali per l'industrializzazione del continente e la promozione del commercio intra-africano. Questi settori sono considerati catalizzatori di crescita per le piccole e medie imprese (PMI) del continente e sono identificati sulla base di criteri che sono: la domanda esistente in relazione ai prodotti del settore, il potenziale di aumento della capacità di produzione attuale nonché come potenziale impatto sul livello del commercio intra-africano.

Settore automobilistico ed i trasporti come leve essenziali

Con un mercato potenziale di oltre 1,7 miliardi di abitanti, il settore automobilistico africano ha grandi opportunità di sviluppo. Tuttavia, questo potenziale è attualmente sottoutilizzato, a causa della debolezza della produzione continentale che fatica a soddisfare i bisogni locali ed espone quindi le economie alle importazioni.

"Sappiamo che oggi, per un continente che rappresenta il 17% della popolazione mondiale, l'Africa produce poco meno di 2 milioni di veicoli all'anno. E questa produzione è distribuita tra Marocco, Egitto e Sud Africa", ha spiegato la signora Gnassingbe-Essonam. "Ma se confrontiamo la nostra popolazione con quella dell'India, ad esempio, che produce praticamente 5 milioni di veicoli all'anno, notiamo che c'è un gap di oltre 3 milioni di veicoli che rappresenta un'opportunità in termini di investimenti anche per il settore privato africano".

Negli ultimi anni, gli investimenti automobilistici sono stati oggetto di politiche pubbliche in diversi paesi del continente ma gli sforzi rimangono insufficienti, tra l'altro a causa della loro debole messa in comune per creare una vera catena del valore africana.

Questa situazione si riscontra anche nel settore dei trasporti e della logistica, dove gli investimenti, seppure ingenti negli ultimi anni, non consentono ancora di ridurre il gap infrastrutturale dell'Africa. La Banca Africana per lo Sviluppo (AfDB) stima, ad esempio, che il fabbisogno di investimenti nelle infrastrutture africane sia compreso tra 130 e 170 miliardi di dollari ogni anno, il che equivale a un deficit di finanziamento stimato tra 68 e 106 miliardi di dollari all'anno. Nonostante la moltiplicazione e l'espansione dei porti e delle strade, l'interconnessione delle reti di trasporto e logistica del continente rimane insufficiente e richiede una condivisione degli sforzi subregionali.

Il settore farmaceutico e l'Agribusiness

La comparsa della crisi del Covid-19 ha evidenziato le inadeguatezze delle industrie farmaceutiche africane. Secondo un rapporto pubblicato congiuntamente dall'Agenzia francese per lo sviluppo (AFD) e dalla Commissione economica per l'Africa delle Nazioni Unite (ECA) nel 2021, il 97% della fornitura annuale di prodotti farmaceutici del continente africano proviene dalle importazioni. Questa dipendenza, che ammontava a più di 20 miliardi di dollari nel 2018, presenta non solo un rischio sanitario per gli Stati del continente che si ritrovano messi al secondo posto dai produttori globali che favoriscono i loro paesi d'origine durante le crisi internazionali, ma anche una mancanza di misure significative vantaggio per le economie e le imprese locali.

Consapevole di ciò, l'Unione Africana ha annunciato un piano per ridurre le importazioni del continente. Oltre alla creazione dell'Agenzia africana per i medicinali, l'istituzione desidera concentrarsi sulla cooperazione subregionale e su progetti nazionali di paesi che hanno già una buona esperienza in questo settore (Marocco, Sud Africa, Tunisia, ecc.) e Stati che hanno recentemente dimostrato la loro ambizione di sviluppare il settore.

Infine, l'Agribusiness, che costituisce anche una delle aree di investimento prioritari individuate dal segretariato dell'AfCFTA, è uno dei settori la cui vitalità e le cui opportunità sono state evidenziate dalle crisi, in particolare quella del Covid-19 ma anche dalla guerra in Ucraina.

"Quando guardiamo al contesto in cui ci troviamo oggi (...) parliamo di insicurezza alimentare anche se disponiamo di tutte le risorse di cui abbiamo bisogno nel continente per poter essere veramente autosufficienti nel settore" ha rivelato Cynthia Gnassingbe -Essonam.

Per massimizzare il potenziale offerto da questi 4 settori, l'AfCFTA vuole dare un posto d'onore alle PMI che rappresentano circa il 90% del tessuto economico africano. Secondo il parere unanime degli esperti e dei funzionari presenti al Forum Ifrane 2023, il settore privato deve essere al centro della trasformazione strutturale delle economie africane e quindi dell'attuazione dell'AfCFTA.

Per sostenere questa dinamica, ogni Paese deve creare opportunità per le proprie imprese nazionali, identificando i propri vantaggi comparativi rispetto ai suoi pari e facilitando una specializzazione delle proprie industrie in un settore o sottosettore, che rappresenta un anello della catena del valore continentale.

"Dobbiamo quindi vedere come profilare le nostre capacità e i nostri vantaggi comparativi. Nel settore automobilistico, ad esempio, abbiamo paesi come la Liberia e la Costa d'Avorio che producono gomma che può essere utilizzata per la fabbricazione di pneumatici o l'Etiopia che produce pelle e che può posizionarsi nella produzione di sedili per automobili" illustra Cynthia Gnassingbe-Essonam. E aggiunge: "Quando parliamo di settore automobilistico, non dobbiamo limitarci solo agli investimenti nell'assemblaggio ma piuttosto guardare ai componenti o alle parti che entrano nel processo di costruzione del veicolo e che possono generare diverse migliaia di posti di lavoro.

Questo cambiamento di paradigma deve essere accompagnato da flessibilità normativa e finanziamenti da parte degli Stati per facilitare il posizionamento delle loro imprese locali su queste catene del valore ma anche da iniziative proattive e ambiziose da parte del settore privato.

"Dobbiamo investire nelle infrastrutture, dobbiamo investire negli ecosistemi attraverso piattaforme logistiche, zone economiche speciali e migliorare la governance, ponendo l'accento sulle tecnologie e sulle energie" ha raccomandato Youssef Krisni, Responsabile dello sviluppo bancario al dettaglio presso Attijariwafa Bank.

"Le opportunità ci sono, ma devono essere colte nel quadro dell'AfCFTA, perché offre strumenti e meccanismi per sostenere lo sviluppo di queste catene del valore. E dobbiamo lavorare di più con il settore privato in modo che possa integrare queste catene di valore", spiega la signora Gnassingbe-Essonam.

GITEX AFRICA 2024

Si svolgerà a Marrakech dal 29 al 31 maggio 2024 in Marocco la seconda edizione di un evento dedicato all'innovazione, spin-off del GITEX di Dubai, che si ripeterà l'anno prossimo dopo il successo dell'edizione di maggio 2023. Si tratta di un evento rivolto alle imprese innovative e focalizzato su Big Data, Sicurezza informatica, Produzione intelligente, Agritech, Finanza digitale, Infrastrutture di telecomunicazioni/rete, Smart Cities, Digital health, Startup e naturalmente Intelligenza artificiale. Per l'edizione 2024 gli organizzatori prevedono un dimensionamento espositivo molto superiore al precedente, in grado di ospitare 1.800 espositori, con previsione di 50.000 visitatori, numerosi padiglioni nazionali e un gran numero di convegni e eventi collaterali. GITEX si preannuncia pertanto come un importante punto di incontro e di networking per le imprese innovative e per le start-up.

L'Agenzia ICE di Casablanca sta verificando l'interesse di PMI e start-up italiane a partecipare alla fiera nel quadro di una collettiva "privatistica", al fine di acquisire lo spazio, di provvedere all'allestimento e organizzare al meglio la partecipazione delle nostre imprese. Il costo complessivo del padiglione verrà poi suddiviso tra i partecipanti.

Sito ufficiale del salone: <https://www.gitexafrica.com/>



DAGLI ASSOCIATI



CarBox, Gruppo Tarros, apre una filiale in Egitto

CarBox, azienda del Gruppo Tarros, continua la sua espansione: dopo l'apertura della propria sede in Marocco approda in Egitto con una nuova filiale nel porto di Alessandria. Il Managing Director, Silvano Maggi, ha annunciato la collaborazione con il partner locale, Hany Abdel Rashid, con l'apertura di CarBox Egypt. Il modello ricalca quello della filiale marocchina di Casablanca, avviata a luglio del 2022 in collaborazione con il partner locale Abdelkrim Rahmani.

CarBox, nata nel 2000 come agenzia di intermediazione, nel 2006 ha attivato servizi di trasporto su strada con una flotta di mezzi propri che ha raggiunto le 160 unità.

È presente con i suoi 200 dipendenti nella città della Spezia con un headquarter ed un'officina attrezzata e nelle città di Genova, Venezia e Nola con uffici operativi e personale dedicato oltre a Casablanca, dove tra operai e autisti operano 12 persone.

L'azienda, dopo aver chiuso il 2022 con un fatturato di oltre 32 milioni, in crescita del 18% sull'anno precedente, oggi lavora per i maggiori liner mondiali e per molti spedizionieri e agenzie marittime sia italiane che straniere. Per quanto riguarda le strategie future, l'obiettivo è quello di consolidare il fatturato raggiunto nel 2022, in un'ottica di sostenibilità, accelerando i processi di digitalizzazione già avviati per diverse funzioni

CarBox si colloca all'interno del percorso di sostenibilità avviato dal Gruppo Tarros con obiettivi condivisi a breve e lungo termine: ad oggi, la maggior parte della flotta CarBox è Euro6 e lo scopo è quello di promuovere soluzioni sempre più sostenibili.

Per ulteriori informazioni: www.tarros.it



Scrivici a: p.mauro@assafrica.it

