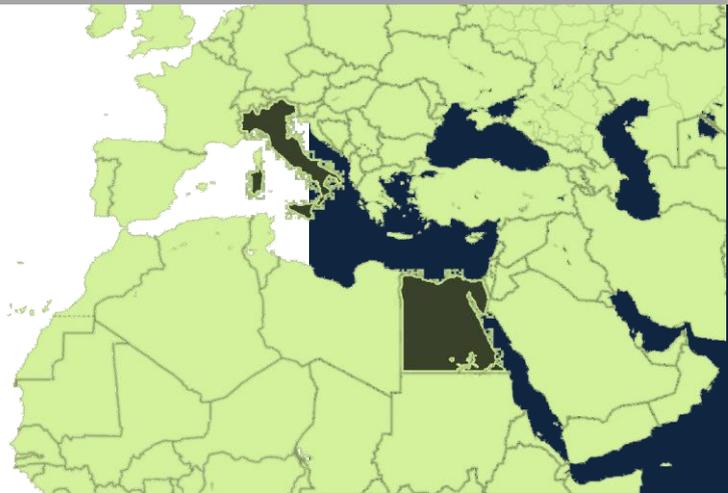


Dossier di approfondimento
Italia-Egitto: analisi macroeconomica
e trasportistica segmento merci



Settore Porti e Logistica

RAM Logistica Trasporti Infrastrutture S.p.A.

SOMMARIO

I. Introduzione	2
II. Egitto: scheda paese.....	3
III. Egitto: fondamentali macroeconomici	5
III.1 Andamento variabili macroeconomiche nel lungo periodo.....	5
III.2 Andamento degli investimenti diretti esteri	8
III.3 Fattori di specializzazione ed attrattività	11
III.4 Fattori di rischio paese	13
IV. Interscambio commerciale Italia-Egitto	15
IV.1 Andamento degli scambi commerciali.....	15
IV.2 Categorie merceologiche prevalenti di scambio.....	16
IV.2.1 IMPORT IN VALORE – ANDAMENTO STORICO DELLE PRINCIPALI CATEGORIE MERCEOLOGICHE	18
IV.2.2 EXPORT IN VALORE – ANDAMENTO STORICO DELLE PRINCIPALI CATEGORIE MERCEOLOGICHE	19
IV.3 Modalità di trasporto degli scambi commerciali.....	20
V. Traffici marittimi Italia-Egitto	24
V.1 Stima e caratterizzazione del traffico marittimo attuale sull’asse Italia-Egitto	24
V.2 Analisi dell’offerta di servizi marittimi attuali sull’asse Italia-Egitto	29
V.2.1 Indici di connettività bilaterale.....	29
V.2.2 Servizi marittimi regolari per segmento di traffico	30
VI. Raccomandazioni	34

I. Introduzione

A seguito della missione bilaterale Italia-Egitto sul settore trasporti svoltasi ad Alessandria d'Egitto il 17 e 18 settembre 2018, la presente nota di approfondimento ha l'obiettivo di fornire un'analisi sintetica sugli andamenti e sulle prospettive macroeconomiche e trasportistiche dei due paesi, ricavando altresì alcuni elementi di potenziale sviluppo per il rafforzamento della collaborazione bilaterale in materia di portualità e di trasporti marittimi.

La nota si articola in più capitoli, fornendo dapprima una breve scheda Egitto in cui vengono messe in luce le principali caratteristiche demografiche, territoriali, economiche e politiche del paese. Successivamente, anche in un'ottica comparativa rispetto all'Italia, la nota fornisce uno studio sull'andamento delle principali variabili macroeconomiche del paese nord-africano, sia in un'ottica di trend storico nell'arco temporale 2006-2018 che in chiave prospettica.

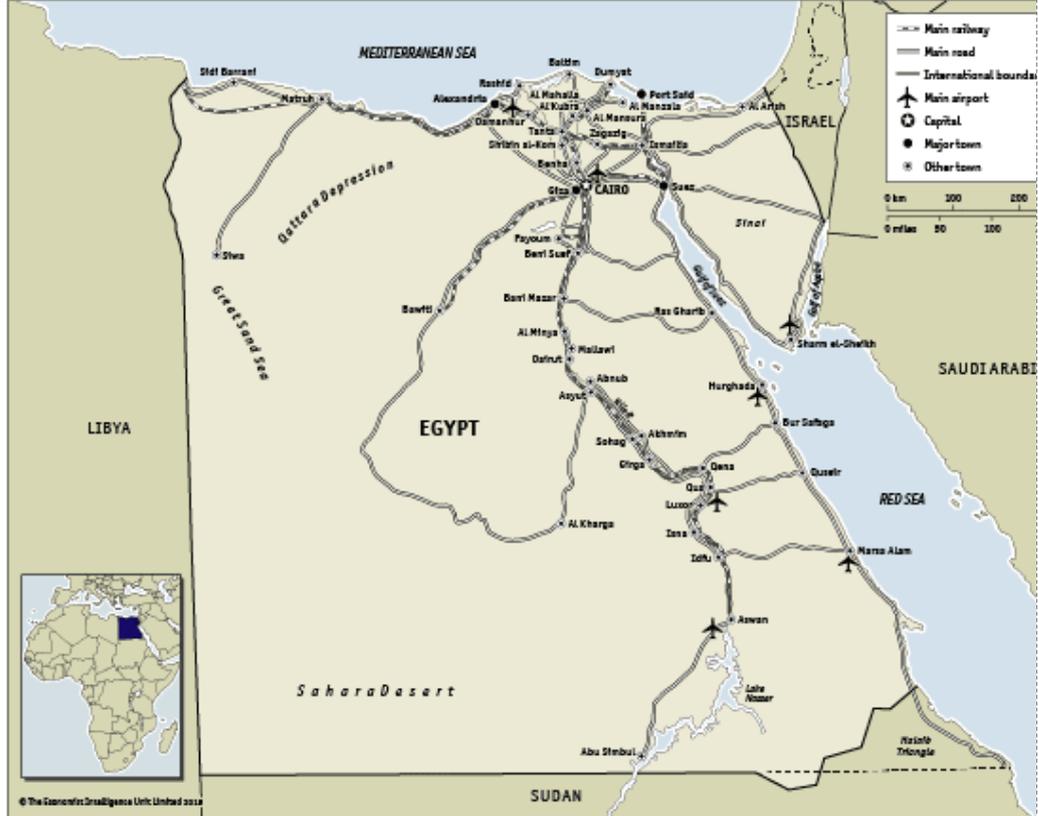
Il successivo capitolo analizza più specificatamente le relazioni commerciali tra Italia ed Egitto, anche in questo caso sia un'ottica di andamento storico che di prospettive future, indagando l'ammontare in valore ed in quantità dei flussi commerciali, le principali categorie merceologiche di import-export e le modalità di trasporto con cui avvengono tali scambi.

La nota fornisce altresì l'analisi della domanda dei flussi marittimi tra i due paesi articolata per tipologia di traffico e dell'offerta infrastrutturale portuale e dei servizi marittimi che interessano i due paesi, con delle previsioni di traffico future tenuto conto anche dei progetti infrastrutturali e dei progetti in termini di nuovi servizi da parte degli operatori in atto nei due paesi.

L'analisi si completa con delle sintetiche raccomandazioni e proposte di carattere operativo al fine di poter costituire una base di discussione e di potenziale contributo tesa a rafforzare la cooperazione tra i due paesi nell'area tematica dell'economia marittima.

II. Egitto: scheda paese

Si fornisce di seguito una sintetica scheda paese in cui si evidenziano le principali caratteristiche demografiche, economiche, politiche e sociali dell'Egitto.

Forma istituzionale	Repubblica presidenziale
Capitale	Cairo (20,07 Mln. ab.)
Lingua	Arabo
Religioni	90% di fede musulmana (soprattutto sunnita) ed il restante 10% cristiani (maggioranza copto-ortodossa)
Superficie	1.001.450 Km ²
Popolazione	99,4 Mln. ab. (stima luglio 2018)
Densità	99,2 ab/km ²
Regioni e Province	27 Governatorati
Cartografia	 <p>Fonte: Economist Intelligence Unit</p>
Quadro demografico	<p>Paese più popoloso del mondo arabo, terzo paese più popoloso del continente africano (dietro Nigeria ed Etiopia) con un tasso di crescita annuo della popolazione del 2,38%. Oltre la metà dei residenti (52%) ha un'età compresa tra 0 e 24 anni e l'età media è di 24,7 anni e il tasso di fecondità è di 3,4 figli per donna.</p> <p>Il tasso di alfabetizzazione degli adulti è del 80,8%.</p> <p>Il 95% della popolazione risiede in una stretta striscia di terra lungo il fiume Nilo che rappresenta solo il 5% di tutta la superficie del territorio egiziano.</p> <p>Il 42,7% della popolazione risiede in aree urbane con un tasso di urbanizzazione annuo che cresce del 1,86% (dal 2015).</p>

	<p>Da sottolineare la forte componente egiziana in Italia, con circa 145.000 persone regolarmente soggiornanti, prevalentemente impiegati nel settore alberghiero e della ristorazione, nei trasporti e servizi alle imprese e nel settore edile, residenti principalmente in Lombardia, Lazio e Piemonte.</p>
<p>Quadro economico</p>	<p>PIL a prezzi costanti in dollari per il 2018: 286,11 Mld. \$ con un +5,3% sul 2017. Previsioni di crescita media del PIL reale periodo 2018-2030 del 4,1%. Debito pubblico al 92% del PIL nel corso del 2018. Bilancia commerciale cronicamente in deficit con stime per il 2018 di circa -39 Mld \$. Rilevante l'afflusso di entrate pubbliche derivanti dai transiti per il Canale di Suez ammontanti a circa 5,5 Mld \$ nel 2018.</p> <p>Rilevante l'aumento dei prezzi al consumo nel corso del 2017 e 2018 con tassi di inflazione rispettivamente del 23,5% e del 20,9%.</p> <p>La maggior parte di tutte le attività economiche si svolge nella valle del Nilo. Nonostante il recente sviluppo delle attività industriali e turistiche (soprattutto negli anni 2000), permane ancora forte il peso del settore primario sul PIL che contribuisce al 11,7% del PIL (valori al 2017) mentre il settore secondario per il 34,3% ed i servizi per il 54%.</p> <p>Il settore industriale più sviluppato è quello tessile, soprattutto la lavorazione del cotone; sono importanti anche il settore siderurgico, meccanico e chimico. L'Egitto è un discreto produttore di energia elettrica mentre petrolio e gas ne garantiscono l'autosufficienza.</p> <p>Il 25,8% della forza lavoro (corrispondente a circa 7,9 Mln ab.) è impiegata in agricoltura, il 25,1% nell'industria ed il 49,1% nei servizi. Il tasso di disoccupazione è del 10,9% (stime 2018). Le rimesse dall'estero rappresentano circa il 6% del PIL totale.</p>
<p>Quadro politico</p>	<p>Dal 2011, anno della Rivoluzione egiziana nata per contrastare il regime di Mubarak, si sono succeduti in Egitto i governi di Mohammed Hoseny Tantawi, Mohamed Morsi, Adli Mansur fino all'attuale Abd Al-Fattah Al Sisi, confermato presidente nel marzo del 2018.</p> <p>L'incertezza politica del periodo post-rivoluzionario ha portato l'Egitto a una sensibile riduzione della crescita economica, al crollo del settore turistico, dovuto anche e soprattutto alla paura di attacchi terroristici, e all'aumento del tasso di disoccupazione. Continuano, seppure in maniera meno frequente, conflitti interni che portano spesso a disordini in un contesto fortemente contraddistinto da una persistente polarizzazione nel dialogo con le opposizioni politiche e gli attivisti, ancor di più dopo l'introduzione da parte del governo di recenti riforme restrittive in materia di libertà di espressione.</p> <p>La politica economica resta focalizzata sulla definizione e attuazione di riforme fiscali strutturali, come previsto dall'accordo triennale condizionato firmato nel novembre 2016 dall'Egitto con il FMI, che ha permesso al paese di usufruire di due delle tre tranche di prestiti (finora sono stati liberati 6 Mld \$) per un valore complessivo di 12 Mld \$. Ad oggi, il governo ha mostrato un fermo impegno nella ristrutturazione della spesa pubblica, in aumenti compresi tra il 33% e il 75%, per i prezzi del gas naturale, dell'elettricità, dell'acqua potabile e dei biglietti dei mezzi pubblici, l'adozione di una politica di cambio più flessibile e nell'adozione di misure (tra cui una nuova legge sugli investimenti, una sui fallimenti delle società e, infine, una relativa alla regolamentazione dell'Autorità di controllo amministrativo) atte ad attrarre gli investimenti esteri.</p>

Fonti: ISPI, CIA World Factbook, Economist Intelligence Unit, MISE Scheda Paese Egitto, World Bank

III. Egitto: fondamentali macroeconomici

III.1 Andamento variabili macroeconomiche nel lungo periodo

Nonostante una situazione politica non ancora del tutto stabilizzata sebbene le presidenziali di Marzo 2018 abbiano decretato una forte maggioranza per il Presidente Al-Sisi, l'economia egiziana fa registrare ormai da qualche anno delle ottime performances.

Per il 2018 la variazione del PIL reale ha segnato un +5,3% rispetto al 2017, confermando gli aumenti degli anni precedenti, attestandosi a 286,11 Mld. \$. La liberalizzazione della fluttuazione del cambio e l'implementazione delle misure di austerità derivanti dalle condizioni imposte agli aiuti del FMI a partire dal 2017 hanno comportato un forte aumento del tasso di inflazione su base annua.

Si fornisce di seguito una sintesi dei principali indicatori macroeconomici del paese nell'arco temporale 2006-2018 con stime per il 2019 ed il 2020.

Tabella 1 - Fondamentali macroeconomici Egitto 2006-2020

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
PIL reale [var % anno/anno]	6,8%	7,1%	7,2%	4,7%	5,1%	1,8%	2,2%	3,3%	2,9%	4,4%	4,3%	4,2%	5,3%	5,5%	5,9%
Tasso di inflazione [% var prezzi medi al consumo anno/anno]	4,2%	11,0%	11,7%	16,2%	11,7%	11,1%	8,7%	6,9%	10,1%	11,0%	10,2%	23,5%	20,9%	14,0%	10,9%
Volumi import beni e servizi [var % anno/anno]	14,5%	10,7%	24,0%	-1,8%	-5,9%	-2,3%	3,0%	0,9%	3,6%	18,4%	5,0%	-1,7%	-0,5%	5,7%	6,9%
Volumi export beni e servizi [var % anno/anno]	7,3%	12,1%	12,3%	-2,9%	-3,0%	-5,2%	-7,9%	9,5%	-13,4%	17,5%	-10,1%	1,6%	17,5%	12,8%	8,5%
Tasso di disoccupazione [% sulla forza lavoro]	10,9%	9,2%	8,7%	9,4%	9,2%	10,4%	12,4%	13,0%	13,4%	12,9%	12,7%	12,2%	10,9%	9,9%	8,3%
Debito pubblico [% PIL]	85,9%	76,3%	66,8%	69,5%	69,6%	72,8%	73,8%	84,0%	85,1%	88,5%	96,8%	103,0%	92,5%	87,1%	84,1%

Fonte: elaborazioni RAM su FMI, UNCTAD e World Bank; previsioni FMI per il 2019 ed il 2020.

In termini di valore aggiunto sul PIL, permane ancora forte il peso del settore primario che contribuisce al 11,7% del PIL (valori al 2017) mentre il settore secondario per il 34,3% ed i servizi per il 54%.

Per quel che concerne la domanda estera risulta cronico il saldo negativo della bilancia commerciale, con un deficit di oltre 40 Mld \$ nel 2017 e stimato intorno ai 39 Mld \$ per il 2018, con una media nell'arco temporale 2006-2017 di -31,2 Mld \$.

Figura 1 - Andamento import-export Egitto 2006-2017 [Mld \$]



Fonte: elaborazione RAM su dati WITS World Bank

Per quanto concerne i maggiori partner commerciali dell'Egitto, si rileva l'importante ruolo che l'Italia riveste negli scambi con il paese nord africano. Nel 2017 è infatti il terzo paese importatore per l'Egitto in percentuale dopo Cina e Germania e secondo acquirente di beni e servizi egiziani al mondo.

Figura 2 - Paese partner % import Egitto 2017

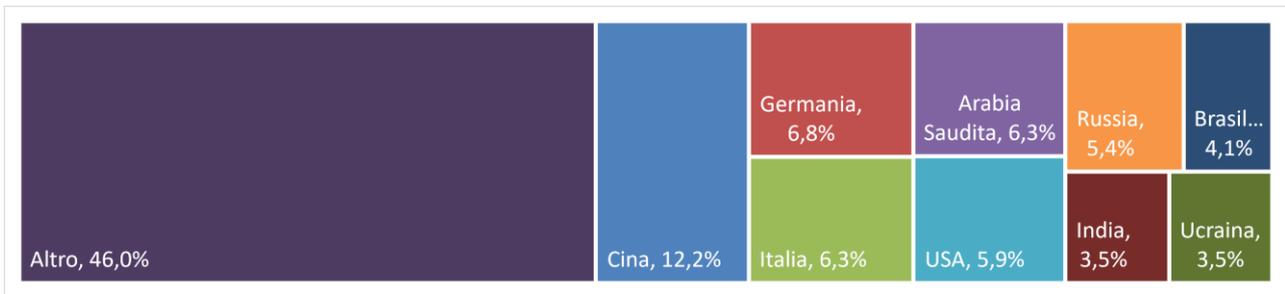
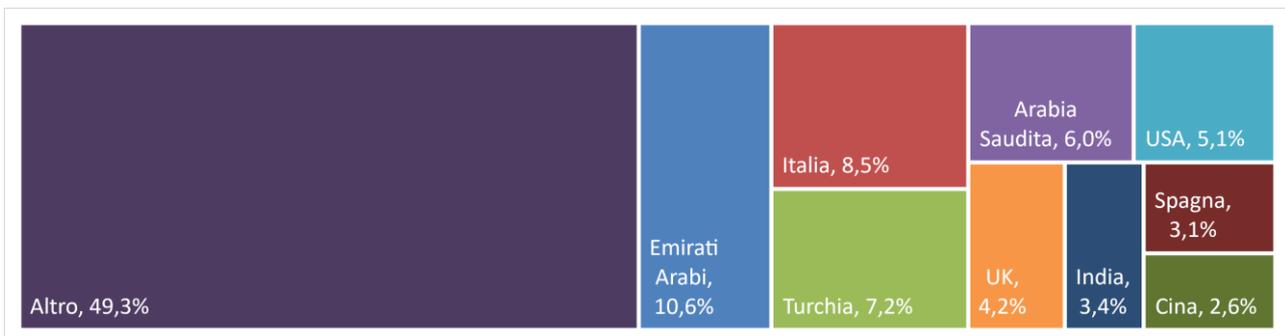


Figura 3 - Paese partner % Export Egitto 2017



Fonte: Elaborazioni RAM su dati WITS World Bank

Per quanto concerne i prodotti maggiormente scambiati dall'Egitto, risulta che i carburanti siano il primo prodotto sia in import che in export e tra le merci prevalenti vi sono anche i prodotti ortofrutticoli e chimici.

Figura 4 - % Categorie merceologiche Export Egitto 2017

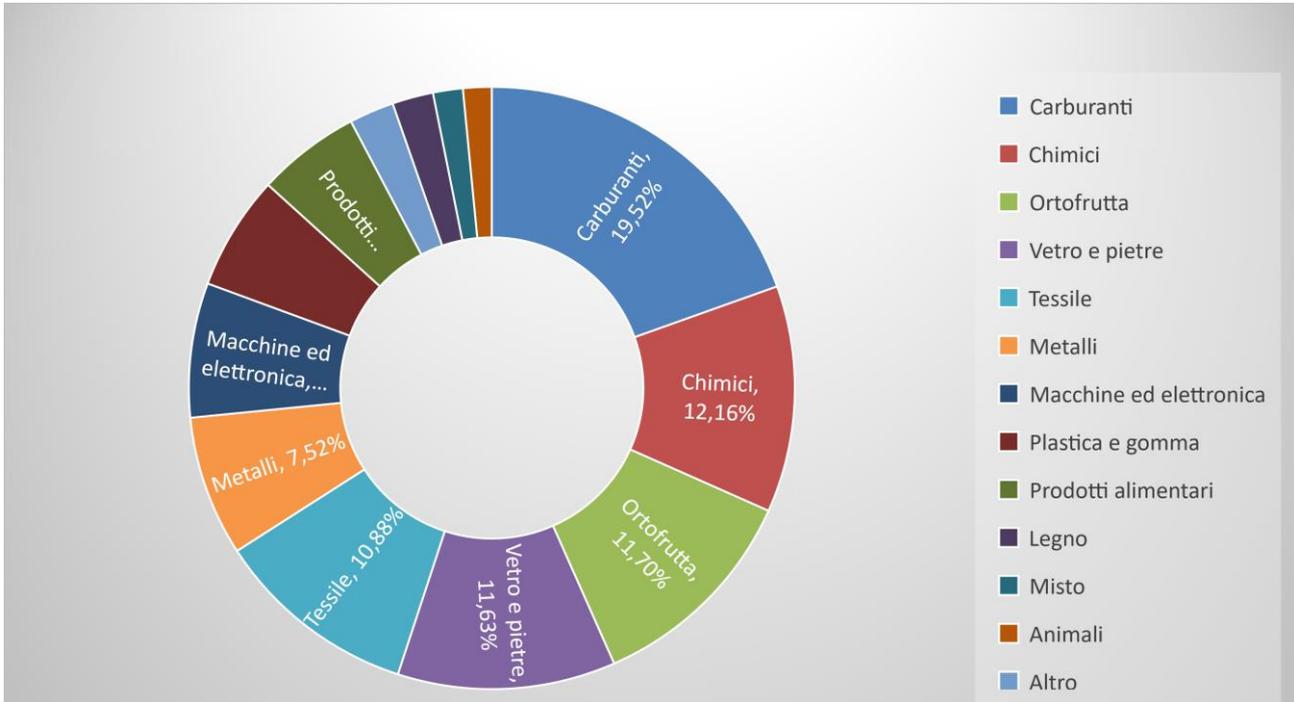
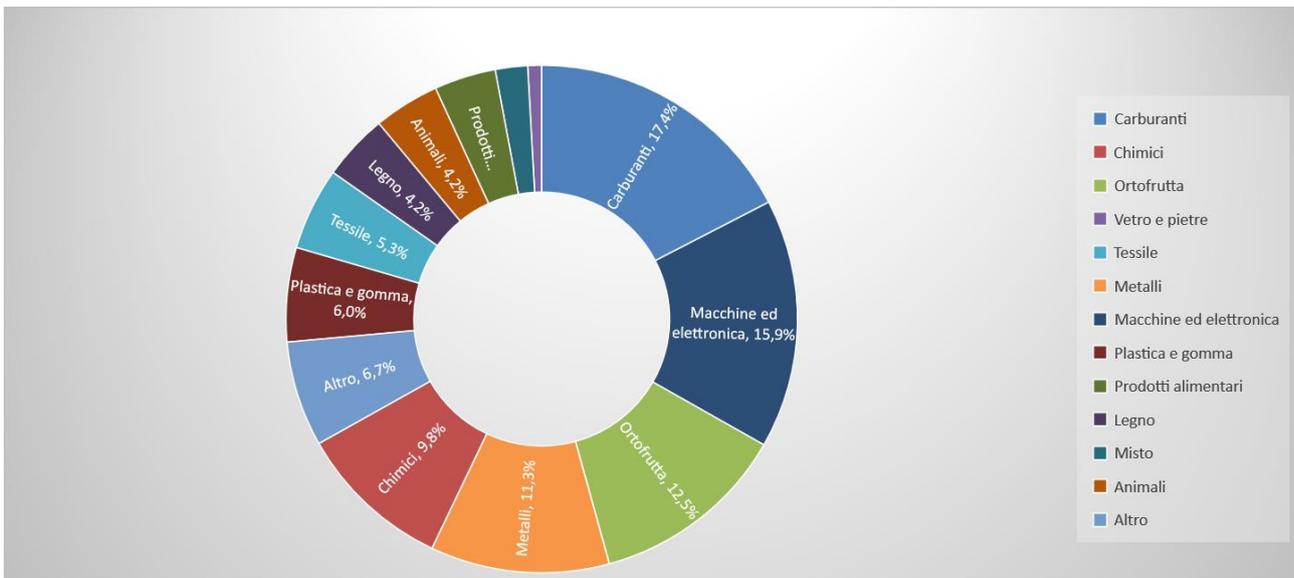


Figura 5 - % Categorie merceologiche Import Egitto 2017

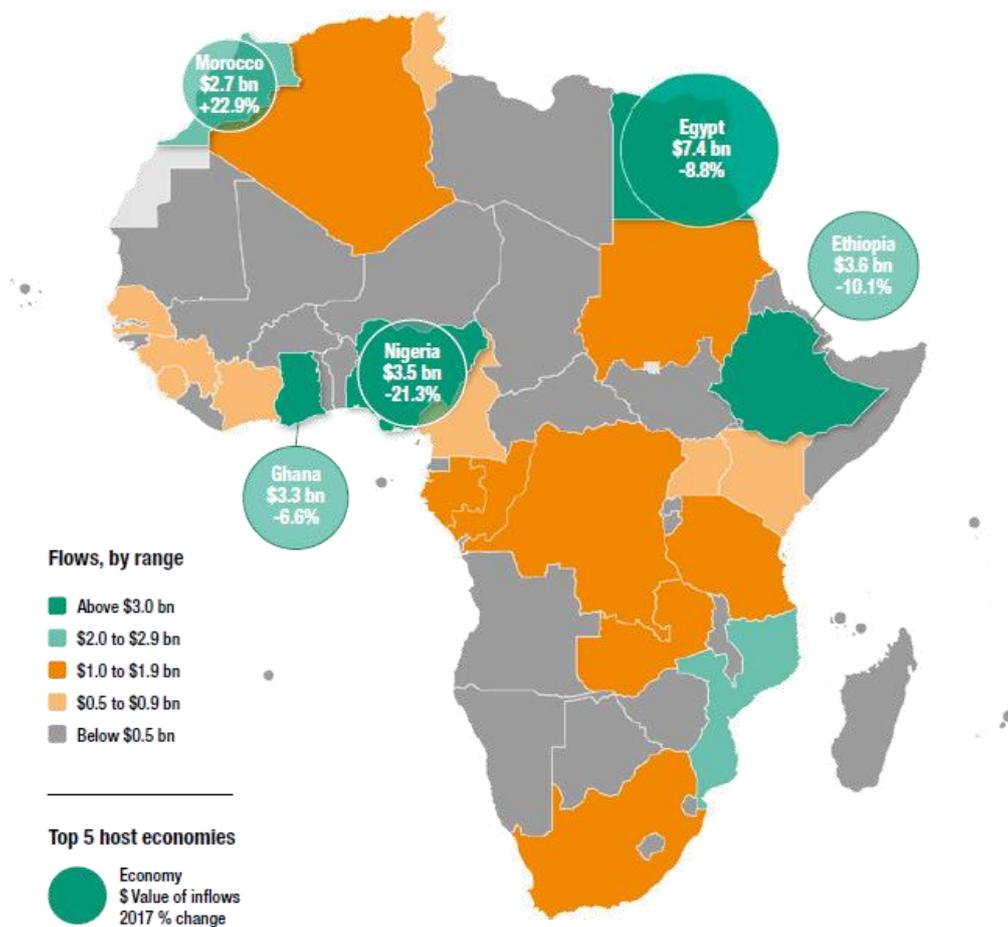


Fonte: Elaborazioni RAM su dati WITS World Bank

III.2 Andamento degli investimenti diretti esteri

In termini di flussi di investimenti diretti esteri netti (IDE) in entrata, dall'analisi degli ultimi dati disponibili relativi al 2017, emerge che l'Egitto rappresenta di gran lunga la prima economia africana per attrazione di investimenti stranieri, con un flusso di circa 7,4 Mld. \$, il 17,7% del totale IDE in entrata in Africa (pari a 41,8 Mld \$), in calo rispetto all'anno precedente del 8,8%, ma con una variazione negativa inferiore rispetto alla decrescita dei flussi IDE inflow in Africa (-21,5%) ed a livello mondiale (-23,4%) nel biennio 2016-2017.

Figura 6 - Flussi IDE in entrata in Africa 2017 e variazione % 2016-2017



Fonte: UNCTAD World Investment Report 2018

Analizzando l'andamento dei flussi e dello stock di IDE in entrata nell'arco temporale dal 2006 al 2017, si rileva l'ottima performance dell'Egitto nel quinquennio 2013-2017 in termini di crescita dei flussi IDE e quindi di stock, mentre sul lungo termine risulta evidente come non si siano ancora raggiunti i livelli di flusso precedenti al periodo "rivoluzionario" registrati sino al 2008.

Tabella 2 - IDE inflow flussi e stock Mondo, Africa, Nord Africa ed Egitto 2006-2017 [Mld \$]

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. 2006-2017	Var. 2013-2017
IDE netti in entrata (Mld \$)	Mondo	1403,5	1893,8	1485,2	1179,1	1371,9	1567,7	1574,7	1425,4	1338,5	1921,3	1867,5	1429,8	2%	0%
	Africa	34,5	51,2	58,1	56,5	46,7	46,7	52,0	50,8	52,4	56,6	53,2	41,8	21%	-18%
	Nord Africa	21,6	23,1	22,2	18,1	15,7	7,5	15,8	12,0	12,0	12,3	13,8	13,3	-39%	11%
	Egitto	10,0	11,6	9,5	6,7	6,4	-0,5	6,0	4,3	4,6	6,9	8,1	7,4	-26%	74%
Stock IDE in entrata (Mld \$)	Mondo	14080,0	17951,9	15403,6	18301,8	20279,4	21007,3	22877,1	24764,7	25378,8	25665,0	27663,1	31524,4	124%	27%
	Africa	335,4	415,5	407,0	515,1	598,3	609,0	658,1	692,3	714,2	747,9	807,5	866,8	158%	25%
	Nord Africa	113,8	145,2	165,4	185,9	201,1	204,6	217,6	233,7	238,2	244,8	258,2	275,1	142%	18%
	Egitto	38,9	50,5	60,0	66,7	73,1	72,6	78,6	82,9	87,5	94,3	102,3	109,7	182%	32%

Fonte: Elaborazioni RAM su dati UNCTAD

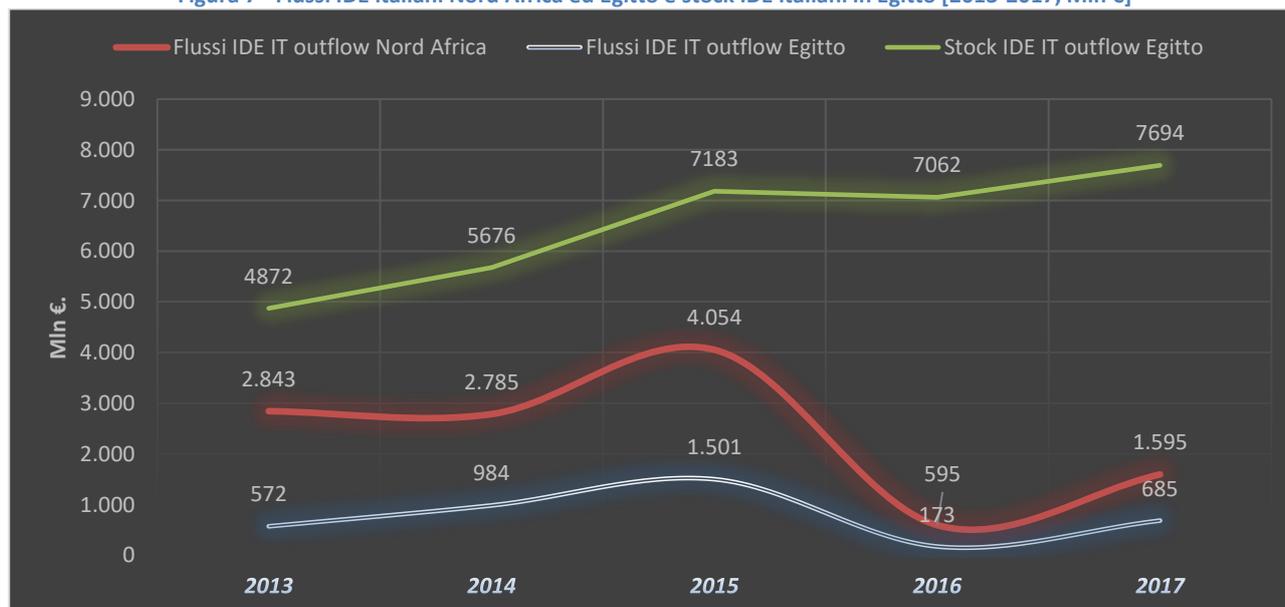
Per quanto riguarda i principali settori economici in cui si sono concentrati gli IDE in entrata in Egitto nel 2017 si osservano i seguenti:

Settori principali flussi IDE in entrata	% Mld \$ nel 2017
Petroliero	52,9%
Servizi	10,9%
Finanza	4,3%
Manifattura	1,5%
Somma altri settori residuali	30,4%

Fonte: Elaborazioni RAM su dati della Banca Centrale d'Egitto

Focalizzandoci invece sugli investimenti diretti esteri italiani in Egitto, in cui si stima operino circa 158 aziende direttamente od indirettamente collegate a partecipazioni italiane¹ in particolare nei settori energetico, tessile e delle costruzioni con uno stock di investimenti di circa 7,7 Mld € nel 2017, emerge come la quota di flussi IDE italiani in Egitto abbia rappresentato nel 2017 oltre il 43% del totale degli investimenti nazionali nella sponda settentrionale del Mediterraneo (e circa il 10% del totale degli IDE IT outflows nel mondo) mentre nel 2013 erano una quota del 20% rispetto a tutto il Nord Africa (ed il 4% degli IDE IT nel mondo).

Figura 7 - Flussi IDE italiani Nord Africa ed Egitto e stock IDE italiani in Egitto [2013-2017, Mln €]



Fonte: elaborazioni RAM su Annuario statistico ISTAT-ICE 2018

¹ Stima al 31/12/2017 - Fonte: Banca dati Reprint

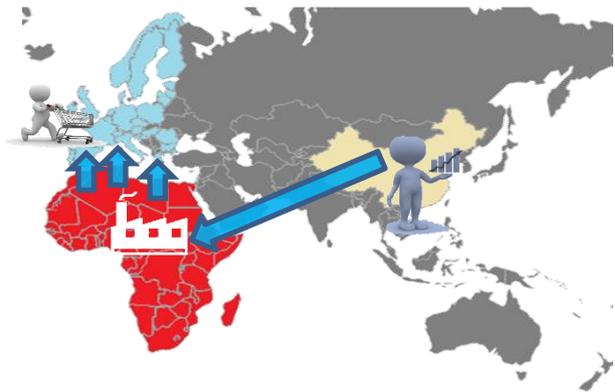
Focus: La crescente presenza cinese in Africa ed in Egitto

Oltre ai grandi investimenti infrastrutturali in programmazione nel quadro della Belt and Road Initiative, è possibile rilevare un crescente processo di delocalizzazioni produttive e di investimenti esteri di aziende cinesi verso paesi terzi. Se dapprima tale trend ha interessato paesi limitrofi, Vietnam e Cambogia su tutti, da qualche anno è particolarmente rilevante e rilevabile l'afflusso di capitali in Africa. Pechino è diventato il primo partner commerciale dell'Africa con scambi (in valore) pari a 170 Mld \$ nel 2017, con un aumento del 14,1% sul 2016 ed una performance del +2,7%. Dal 2010 al 2017 gli scambi commerciali Cina-Africa sono aumentati del 36% con una bilancia commerciale che nel 2010 era negativa per 9 Mld \$ e che nel 2017 era in surplus di 19,5 Mld \$. Le esportazioni cinesi verso la Cina sono per il 32% caratterizzate da macchinari elettronici, macchinari industriali e veicoli mentre le esportazioni africane verso la Cina sono commodities, materie prime e minerali per il 72% del totale.

Parallelamente, gli investimenti diretti esteri cinesi in Africa dal 2010 al 2016 hanno registrato un +205,8% in stock, con flussi nel 2016 di 7 Mld \$ (pari al 4,2% degli IDE cinesi nell'anno di riferimento) e la Cina è diventata in pochi anni il 4° paese per stock di investimenti diretti in Africa. Per fare un paragone, nello stesso periodo temporale, gli USA hanno incrementato il proprio stock di investimenti esteri solo del 3,6% mentre i paesi europei più attivi nella macroarea (Regno Unito, Francia, Italia e Svizzera) hanno segnato un +15,7%.

Un recente studio di Mc Kinsey stima in 10.000 le imprese cinesi che stanno investendo e delocalizzando in Africa, per il 31% attinenti al settore manifatturiero. Aziende cinesi che, sfruttando i vantaggi competitivi dell'Africa (in primis i bassi costi dei fattori produttivi), ed al netto delle delocalizzazioni finalizzate ai mercati di consumo locali in espansione ovvero focalizzate sulla ri-esportazione dei beni prodotti in Cina, producono in Africa per esportare ovvero importare da/verso i mercati europei e che potranno essere potenziali generatrici di traffico da/per i porti europei.

A tal riguardo, è interessante per il nostro paese quantificare gli investimenti manifatturieri "produttivi" cinesi nei paesi africani della sponda Sud del Mediterraneo. Da stime preliminari e non considerando le imprese cinesi che hanno effettuato investimenti in costruzioni residenziali, infrastrutture di trasporto, materie prime, energia e servizi, sono planati in Africa 53,4 Mld \$ di investimenti "industriali" tra il 2010 ed il 2018, di cui 5 Mld \$ in Nord Africa nel settore automotive, macchinari industriali, agroalimentare e tessile e di questi circa 600 Mln. \$ in Egitto², che a loro volta potrebbero generare nuovo traffico marittimo, principalmente di rotabili, tra Nord Africa e porti italiani.



² Elaborazioni su China Global Investment Tracker-EAI

III.3 Fattori di specializzazione ed attrattività

Tra i settori più dinamici in termini di attrazione di investimenti diretti esteri e di crescita del valore aggiunto sul PIL negli ultimi anni si possono elencare l'**industria dell'oil & gas** che contribuisce ad oltre il 15% del PIL con importanti esplorazioni recenti di giacimenti di gas naturale, il **settore tessile** soprattutto per quanto riguarda le lavorazioni in cotone di alta qualità, il **settore agro-alimentare**, il **settore turistico** con collegato il comparto delle costruzioni e del real estate. In termini prospettici, il **settore delle comunicazioni e dell'ICT**, **delle energie rinnovabili e delle infrastrutture** presentano ampi margini di sviluppo.

Settori di opportunità



Infrastrutture



Costruzioni



Energia



Ferrovie



Meccanica strumentale



Energie rinnovabili

Fonte: SACE Egypt Country Report

In un'ottica generale, tra i maggiori fattori di opportunità segnalati dalle agenzie internazionali e dalle maggiori banche d'affari, si possono riportare i seguenti:

- Ampio mercato domestico in crescita (più di 95 Mln. di abitanti);
- Posizione geografica strategica tra i mercati africani e del Medio Oriente;
- Diversificazione economica relativamente pronunciata con specializzazione in *oil & gas*, turismo e manifattura leggera;
- Costo del lavoro e dell'energia ridotto;
- Programma di riforme in atto per la pubblica amministrazione, per incentivare investimenti stranieri (certezza delle regole e ZES) e vasto piano di lavori pubblici per incrementare la dotazione infrastrutturale del paese;

Scendendo più nel dettaglio dei fattori di attrattività degli investimenti per il paese, preme evidenziare tre punti fondamentali:

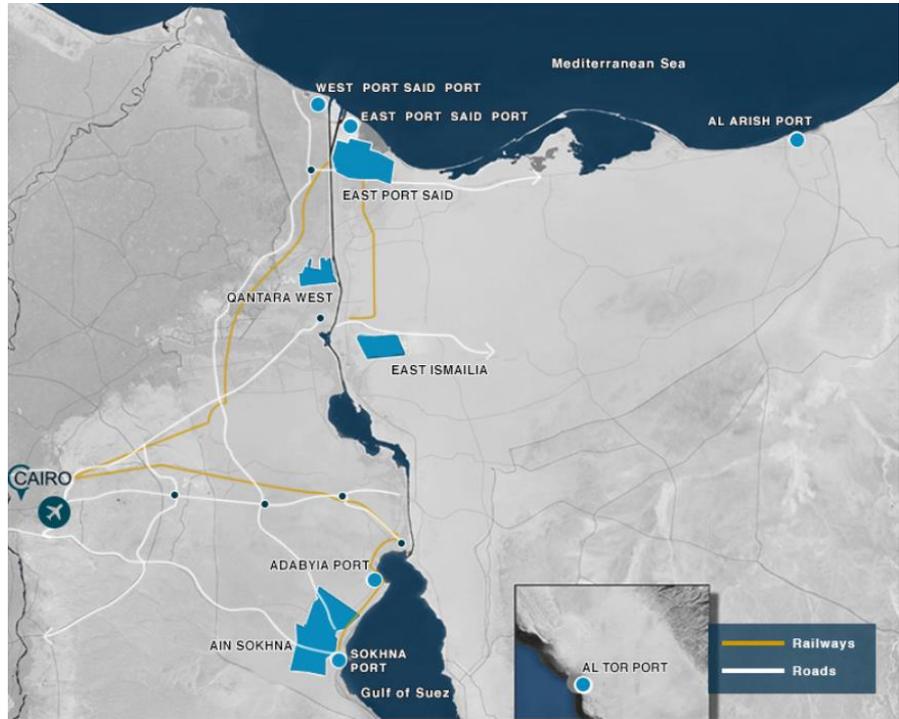
- Gli investimenti stranieri sono coordinati dalla **General Authority for Investment e la nuova legge sugli investimenti esteri** n. 72 dell'anno 2017 novella profondamente il quadro normativo, gli incentivi e le facilitazioni offerti all'investitore straniero attraverso³:
 - previsione di modelli di contratti statutari secondo le forme giuridiche prescelte dall'investitore con definizione dei costi per la costituzione di una società in Egitto nonché i costi dei servizi resi a seguito della costituzione;

³ Fonte Farnesina – Diplomazia economica

- obbligo delle autorità competenti a decidere in merito alle nuove domande di costituzione di nuove società entro 24 ore dalla data di presentazione della domanda da parte dell'investitore;
 - creazione di uno sportello unico i cui compiti principali sono: interfacciarsi con 53 uffici ministeriali per conto degli investitori, rispondere a tutte le richieste di informazioni, ricevere i documenti relativi alla costituzione delle società nei termini di legge, agire da guida per gli investitori stranieri;
 - riconoscimento all'investitore straniero di tutti i diritti riconosciuti all'investitore egiziano come il diritto alla residenza per tutta la durata del progetto;
 - consente all'investitore straniero di avvalersi della mano d'opera straniera (massimo il 10% del totale della mano d'opera del progetto) con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo qualitativo del progetto;
 - definizione delle garanzie contro gli atti confiscatori e abusivi come la cancellazione delle licenze concesse, la confisca dei beni immobiliari e gli atti di nazionalizzazione;
 - riconoscimento all'investitore straniero di poter espandere il proprio progetto e ricevere finanziamenti dall'estero senza ostacoli e il trasferimento dei dividendi all'estero senza limite, così come la possibilità di liquidare il proprio progetto senza obblighi verso le autorità di competenza;
 - formazione di un comitato ministeriale per risolvere i casi di conflitti con gli investitori e la legge ha specificato le attribuzioni di questo comitato, oltre ai centri di arbitri e riconciliatori citati nella legge.
- **Programma di privatizzazione di aziende pubbliche:** circa 150 aziende pubbliche dovrebbero nei prossimi anni essere privatizzate, di cui circa 50 in ambito tessile e 10 società che gestiscono gli aeroporti del paese; nel breve periodo, dal 2018 al 2020, 23 aziende nel settore oil & gas, finanziario e delle costruzioni dovrebbero essere privatizzate con un introito stimato per il governo egiziano di circa 4,6 Mld \$.
 - **Agevolazioni e zone economiche speciali:** al fine di attrarre investimenti e di sviluppare imprenditorialità le Autorità hanno istituito numerose Zone Franche, Zone Industriali, Zone Economiche Speciali e Zone Industriali Qualificate. Tali zone sono state create per dare agli investitori maggiori incentivi, garanzie ed esenzioni.
Tra le zone economiche speciali di maggior rilievo e più recenti vi è la SCEZ - Suez Canal Economic Zone intorno appunto al Canale di Suez in cui è previsto un grande piano di investimenti rivolti ad attrarre imprese manifatturiere, logistiche e di servizi, nonché un piano di potenziamento dei porti vicini al canale, affidandone la gestione dei terminal a grandi player.
La SCEZ è composta da due aree integrate (Ain Sokhna e Port East Port Said) da due aree di sviluppo (Qantara West e Ismailia orientale) e da quattro porti (West Port Said, Adabiya, Al Tor, Al Arish).

Ogni area integrata e di sviluppo offre opportunità di investimento per le imprese industriali e commerciali, infrastrutture e sviluppo immobiliare, logistica e tecnologie all'avanguardia. Le espansioni portuali progettate aumenteranno, dal canto loro, la capacità di gestire il traffico marittimo e offriranno servizi correlati come la cantieristica navale, lo stivaggio, il bunkeraggio, la demolizione e il riciclaggio di navi.

Figura 8 - Mappa Suez Canal Economic Zone, Fonte SCEZ



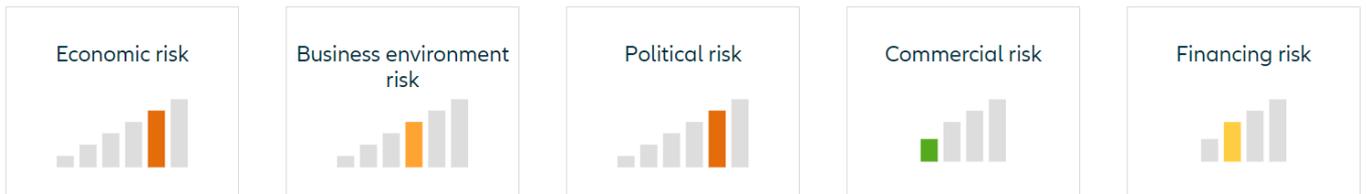
Le aziende che scelgono la SCEZ possono usufruire ad esempio della possibilità di essere partecipate da una società estera al 100% (non viene imposta partecipazione locale); controllo estero al 100% delle attività di importazione/esportazione; importazioni esenti da dazi doganali e da imposta sulle vendite; dazi doganali sulle esportazioni verso l'Egitto esistenti solo su materie prime importate, non sul prodotto finale; servizi di visti rapidi; possibilità di rimpatrio al 100% dei profitti⁴.

III.4 Fattori di rischio paese

I dati più che positivi riguardo la crescita economica ed il rafforzamento della partecipazione dell'economia egiziana sulla scena internazionale non devono tuttavia far dimenticare alcune criticità e fattori di rischio che, evidentemente, potrebbero far mutare proiezioni e stime economiche sul paese.

Secondo la metodologia sviluppata dall'OECD il paese viene inserito in uno stadio 5 di rischio paese per gli investimenti (su 8 livelli) ed un rating pari a B per S&P's e Fitch, con dei fattori di rischio articolati e misurati su più settore come segue:

⁴ Fonte: Intervista magazine online SRM.



Fonte: Euler Hermes 2018 – Egypt Country Report.

Più specificatamente, tra i maggiori rischi segnalati dalle agenzie internazionali e dalle maggiori banche d'affari, si possono riportare i seguenti:

- Situazione politica che, nonostante nel breve termine sembra essersi stabilizzata, rimane alquanto fragile nel lungo periodo;
- Problema di sicurezza e di lotta al terrorismo in alcune aree del paese (es. Sinai);
- Possibile impatto e ripercussioni su politica ed economia nazionale di crisi regionali (Israele, Siria, Iran, etc.);
- Sistema bancario debole e poco strutturato;
- Infrastrutture che, nonostante i forti recenti investimenti, rimangono insufficienti;
- Onnipresenza del settore pubblico, della burocrazia amministrativa, procedure doganali farraginose e permanenza di barriere non-tariffarie al commercio ed agli investimenti;
- Forte volatilità del tasso di cambio derivante anche dagli eccezionali aumenti dei prezzi generalizzati al consumo registrati negli ultimi due anni a seguito delle riforme conseguenti al prestito del FMI.

BOX DI SINTESI:

- Appaiono buone le prospettive di crescita economica egiziana, anche tenuto conto della ritrovata stabilità politica a breve termine e del programma di riforme avviato che sta tentando di creare un ambiente agevolato e con regole certe per gli investitori esteri;
- L'Italia è già un partner commerciale primario nonché un investitore di rilevanza nel contesto egiziano;
- Permangono alcuni fattori di rischio che devono essere attentamente monitorati;
- Appare utile approfondire la tematica degli investimenti delle imprese cinesi in Egitto e, in maniera più lata, nel Nord Africa anche in termini di impatto futuro per i potenziali traffici Nord Africa-Europa che passerebbero per gli scali italiani.

IV. Interscambio commerciale Italia-Egitto

IV.1 Andamento degli scambi commerciali

I rapporti commerciali tra Italia ed Egitto godono di ottima salute e negli ultimi anni non hanno conosciuto rallentamenti. Il commercio bilaterale infatti, non è mai andato così bene: **nel 2017 è salito a 4,75 Mld €** in valore e le proiezioni per il **2018 sostanzialmente confermano il dato a 4,70 Mld €**, con un saldo della bilancia commerciale che se **nel 2017 arrivava a sfiorare 1,1 Mld €** nel 2018 dovrebbe attestarsi a poco più di **530 Mln €**.

Come evidenziato nel capitolo III.1, il **nostro paese rappresenta dunque un cliente fondamentale per l'Egitto, primo partner occidentale**, con tendenza a consolidare tale posizione, non solo per via dell'importante aumento di quota di mercato tra 2017 e 2016 ma con **la previsione di un +14,0% di import italiano dall'Egitto nel 2018**; al tempo stesso **l'Italia rappresenta un fornitore fondamentale per il mercato egiziano, tra i primi partner occidentali**, con una proiezione tuttavia **negativa per il 2018 rispetto al 2017 con un calo del -10,4 % dell'export italiano verso l'Egitto**.

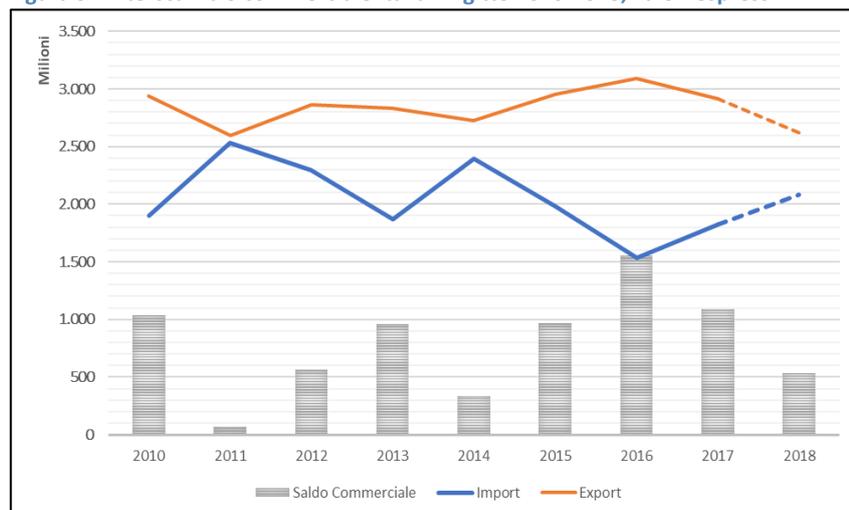
Tabella 3 - Interscambio commerciale Italia - Egitto, valori espressi in Mln €

Italia-Egitto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Var% 2010-2018	Var% 2018-2014
Import	1.902 €	2.528 €	2.295 €	1.872 €	2.395 €	1.985 €	1.537 €	1.825 €	2.083 €	9,5%	-13,0%
Export	2.940 €	2.594 €	2.861 €	2.829 €	2.729 €	2.951 €	3.088 €	2.916 €	2.619 €	-10,9%	-4,0%
Saldo	1.037 €	66 €	565 €	957 €	334 €	965 €	1.552 €	1.090 €	536 €	-48%	60%

Fonte: elaborazioni RAM su dati Coeweb; stime per il 2018 sulla base delle var. gen.-nov. 2018/2017

L'andamento del saldo della bilancia commerciale tra i due paesi è da anni in attivo per l'Italia il che significa che in valore, **l'Italia esporta più di quanto importa**. Dal 2010, infatti, **il saldo delle partite correnti è positivo**, con l'anno 2011 in cui si è avvicinato alla parità con 66 Mln €, per poi raggiungere valori che sfioravano o superavano il miliardo di euro nel 2010, 2013, 2015, 2017 e addirittura **1,5 Mld € nel 2016**.

Figura 9 - Interscambio commerciale Italia – Egitto 2010-2018, valori espressi in Mln €



Per completezza di informazioni di fornisce altresì l'analisi dell'andamento dell'interscambio Italia-Egitto misurato in termini di **quantità scambiate** che, a differenza dello studio in valori, dimostra come **vengano importate più merci rispetto a quanto esportato da parte italiana**⁵. L'export italiano anche in quantità soffre nelle proiezioni dell'ultimo anno (2018) mentre sale l'import di beni egiziani che ritrova i valori del 2012. Tuttavia, l'interscambio è calato sia nel medio che nel lungo termine.

Il gap tra l'analisi in valore ed in volumi dimostra, come a livello aggregato di interscambio Italia-Mondo, che l'export italiano è caratterizzato da **beni ad alto valore aggiunto**.

Tabella 4 - Interscambio commerciale Italia -Egitto, volumi espressi in Mln tonnellate

Italia-Egitto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Var% 2010-2018	Var% 2018-2014
Import	4,34	4,91	3,87	3,33	4,02	4,24	3,61	3,71	3,85	-11,3%	-4,2%
Export	1,75	1,46	2,18	1,77	1,79	2,13	2,42	1,82	1,43	-18,3%	-20,1%
Interscambio	6,09	6,37	6,05	5,1	5,81	6,37	6,03	5,53	5,28	-13%	-9%

Fonte: elaborazioni RAM su dati Coeweb; stime per il 2018 sulla base delle variazioni gen.-nov. 2018/2017

IV.2 Categorie merceologiche prevalenti di scambio

Si fornisce un'analisi dei principali prodotti di importazione ed esportazione, in valore, partendo dall'ultimo anno per cui si dispongono dati consolidati. Il **2017 rappresenta un anno di ampio scarto di bilancia commerciale**, e infatti il **valore dell'export è di ben 2,9 Mld €** mentre il dato import si attesta sui 1,8 Mld €.

Tabella 5 - Interscambio commerciale con l'Egitto 2017 in valore per categoria merceologica

CATEGORIA MERCEOLOGICA [valori in Euro]	2017			
	import		export	
Prodotti dell'agricoltura, pesca e silvicoltura	106.707.823	5,8%	36.954.648	1,3%
Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	396.149.497	21,7%	9.724.232	0,3%
Prodotti delle miniere e delle cave (escluso greggio)	18.675.296	1,0%	15.242.587	0,5%
Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	70.663.402	3,9%	29.870.379	1,0%
Prodotti tessili	227.569.019	12,5%	76.333.765	2,6%
Legno e prodotti in legno, carta e prodotti di carta;	2.897.155	0,2%	78.775.997	2,7%
Coke e prodotti petroliferi raffinati	231.582.726	12,7%	398.141.698	13,7%
Prodotti chimici e prodotti farmaceutici, materie plastiche	278.831.749	15,3%	379.809.205	13,0%
Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	18.614.972	1,0%	33.003.739	1,1%

⁵ Metodologia di analisi: L'indagine rileva gli scambi di beni della Comunità e dei suoi Stati membri con i paesi terzi. Sono escluse le merci in transito e quelle introdotte nei depositi doganali, magazzini generali e depositi franchi non immesse in consumo o prelevate dagli stessi e spedite all'estero.

Metalli; prodotti della metallurgia, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici	422.609.616	23,2%	349.766.800	12,0%
Macchine ed apparecchiature, computer e prodotti di elettronica	26.258.528	1,4%	1.414.909.405	48,5%
Mezzi di trasporto	9.737.291	0,5%	56.981.860	2,0%
Mobili; prodotti altre industrie manifatturiere	4.156.217	0,2%	29.812.359	1,0%
Altri prodotti ed attività	11.003.114	0,6%	6.308.633	0,2%
TOTALE	1.825.456.405	100%	2.915.635.307	100%

Fonte: Elaborazione RAM su dati Coeweb

Si riscontra pertanto che la ripartizione dell'import italiano si suddivide su una gran varietà di prodotti, nell'ordine:

- 422 Mln € di metalli e prodotti della metallurgia, per una quota di mercato 2017 del 23,2%;
- 396 Mln € di carboni fossili, petrolio greggio e gas naturale, quota di mercato del 21,7 %;
- 279 Mln € di prodotti chimici, farmaceutici e materie plastiche, quota di mercato del 15,3%;
- 232 Mln € di coke e prodotti raffinati del petrolio, quota di mercato del 12,7%;
- 227 Mln € di prodotti tessili, quota di mercato del 12,5%

L'export, d'altra parte, dipende per quasi il 50% dalle macchine ed apparecchiature:

- 1.415 Mln € di macchine ed apparecchiature, per una quota di mercato 2017 del 48,5%;
- 398 Mln € di coke e prodotti raffinati del petrolio, quota di mercato del 13,7 %;
- 380 Mln € di prodotti chimici, farmaceutici e materie plastiche, quota di mercato del 13,0%;
- 349 Mln € di metalli e prodotti della metallurgia, quota di mercato del 12,0%;

L'interscambio commerciale misurato invece in volumi (quantità) nel 2017 vede la prevalenza degli idrocarburi come primo segmento di import per l'Italia, seguito dai prodotti chimici e dai prodotti petroliferi raffinati. In esportazione, misurate in quantità, prevalgono carbone e prodotti petroliferi raffinati con il 46,9% del market share, seguiti a distanza dai prodotti chimici e materie plastiche e manufatti in metallo.

Tabella 6 - Interscambio commerciale con l'Egitto 2017 in volumi per categoria merceologica

CATEGORIA MERCEOLOGICA [volumi in Kg]	2017			
	import	%	export	%
Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura; pesci ed altri prodotti della pesca	142.616.373	3,8%	60.842.930	3,3%
Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	1.100.198.232	29,7%	33.250.000	1,8%
Minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere e delle cave; torba; uranio e torio	398.175.922	10,7%	145.694.614	8,0%
Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	159.697.502	4,3%	19.886.159	1,1%

Prodotti dell'industria tessile e dell'industria dell'abbigliamento; cuoio e prodotti in cuoio	29.985.164	0,8%	7.985.716	0,4%
Legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); articoli di paglia e materiali da intreccio; pasta da carta, carta e prodotti di carta; stampati e supporti registrati	4.704.697	0,1%	121.960.735	6,7%
Coke e prodotti petroliferi raffinati	530.258.118	14,3%	851.088.842	46,9%
Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali; articoli in gomma e in materie plastiche; combustibili nucleari	820.090.873	22,1%	180.431.864	9,9%
Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	23.267.712	0,6%	59.683.130	3,3%
Metalli; manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici	470.287.277	12,7%	154.188.484	8,5%
Macchine ed apparecchi meccanici n.c.a.	5.159.895	0,1%	139.104.758	7,7%
Mezzi di trasporto	685.533	0,0%	12.247.003	0,7%
Mobili; altri manufatti n.c.a.	1.731.720	0,0%	5.666.606	0,3%
Materie prime secondarie; rifiuti urbani e altri rifiuti	21.230.075	0,6%	24.126.390	1,3%
Merci trasportate nell'ambito di traslochi (uffici e abitazioni); bagagli e articoli viaggianti come bagaglio accompagnato; autoveicoli trasportati per riparazione; altre merci non destinabili alla vendita n.c.a.	0	0,0%	202	0,0%
Merci non individuabili: merci che per un qualunque motivo non possono essere individuate e quindi non possono essere attribuite ai gruppi 01-16	30	0,0%	124	0,0%
Altre merci n.c.a.	580.160	0,0%	106.112	0,0%
TOTALE	3.708.669.283	100%	1.816.263.669	100%

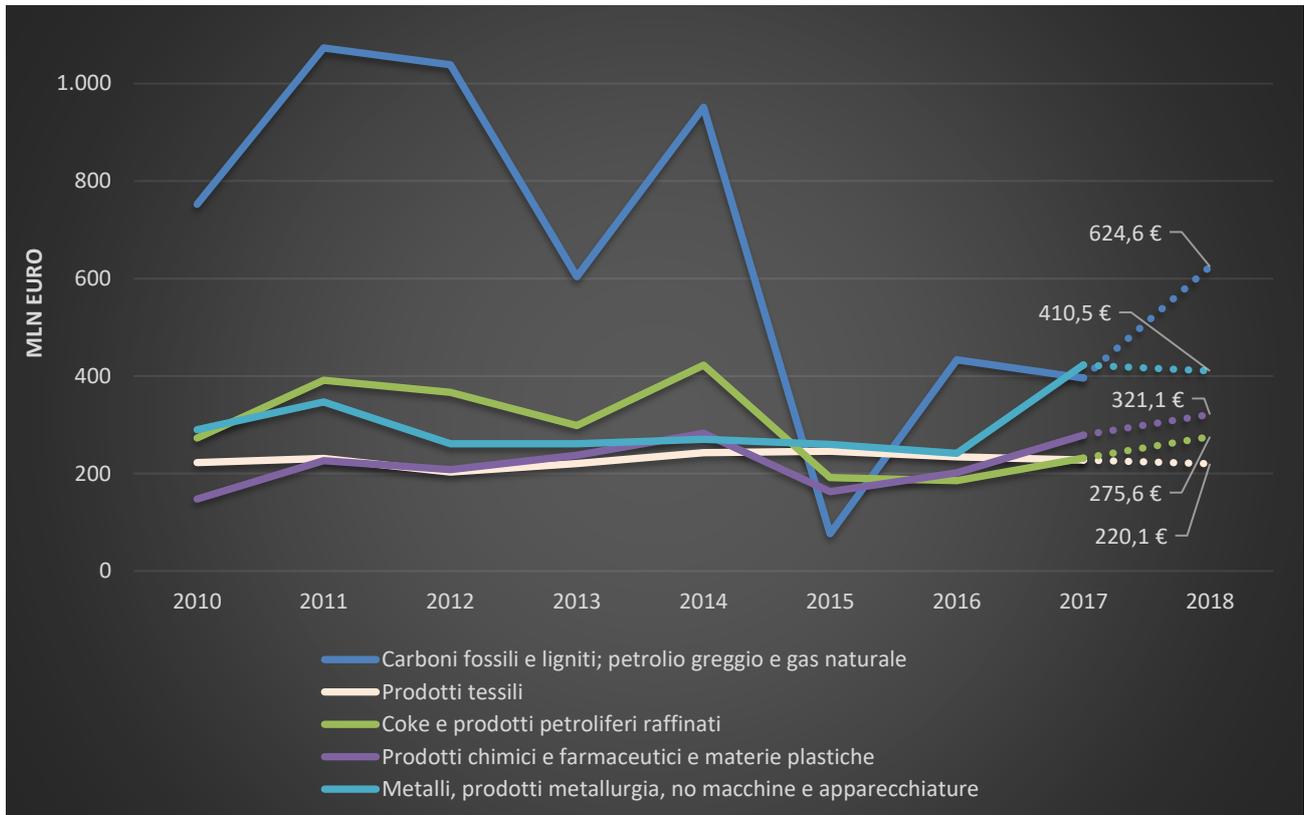
Fonte: Elaborazione RAM su dati Coeweb

IV.2.1 IMPORT IN VALORE – ANDAMENTO STORICO DELLE PRINCIPALI CATEGORIE MERCEOLOGICHE

Un'analisi dell'andamento storico dell'import Italia-Egitto in valore permette di fare alcune importanti osservazioni, studiando in particolare le principali categorie merceologiche elencate nel paragrafo precedente, sintetizzando i seguenti punti:

- l'import risente molto della **grande volatilità della categoria del petrolio greggio e gas naturale** che nel 2015 perse addirittura il 92% in valore passando da 951 Mln € a 76 €, per poi risalire in maniera decisa con proiezioni al 2018 in valore di oltre 600 Mln €;
- **interessante aumento della categoria dei prodotti del metallo e della metallurgia** che nel 2017 diventa persino la categoria prevalente con 423 Mln € dai 241 Mln € del 2016, dato che sostanzialmente dovrebbe essere confermato nel 2018 a 411 Mln €;
- I **prodotti tessili** presentano una **costante solidità negli anni in termini market share**.

Figura 10 - Egitto - Andamento storico delle principali categorie merceologiche di importazione 2010-2018, valori in Mln €



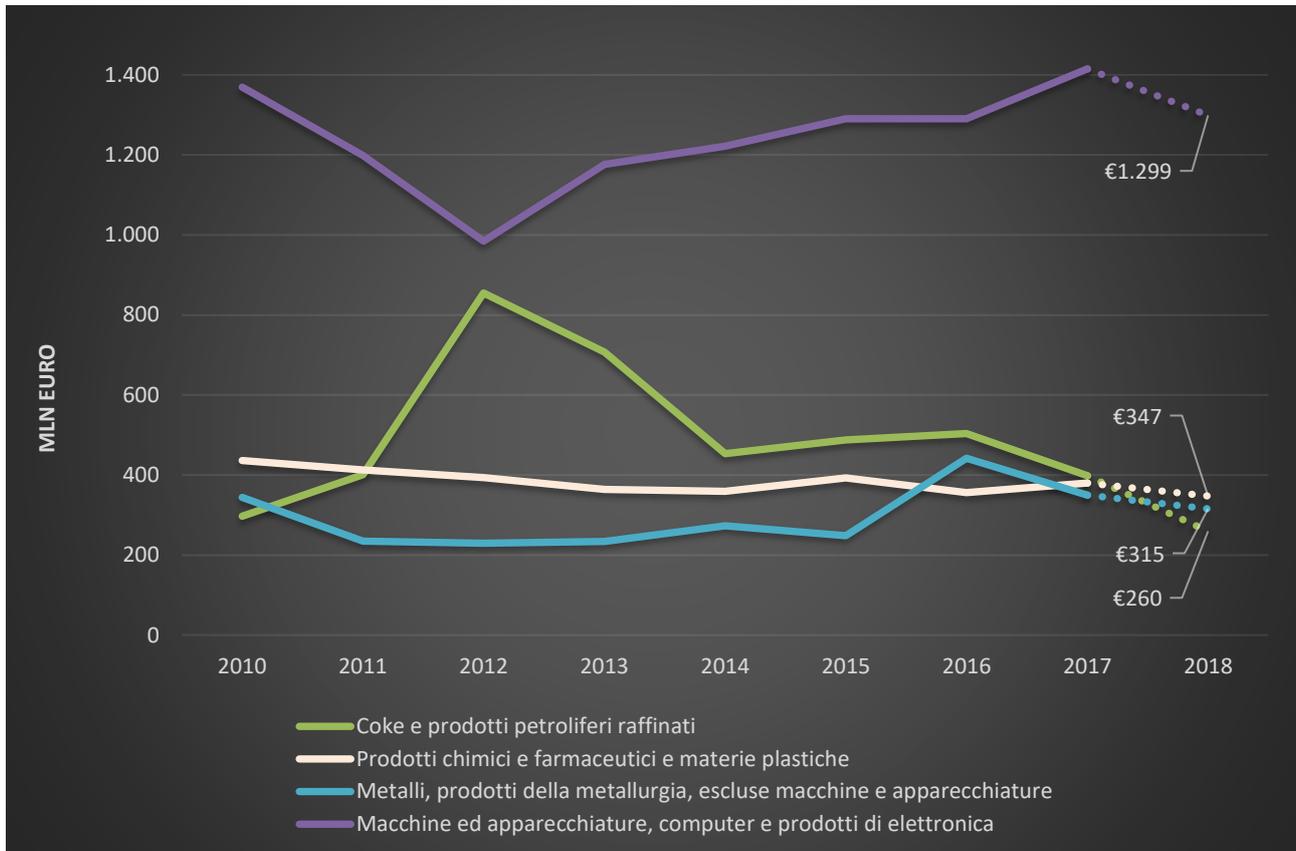
Fonte: Elaborazione RAM su dati Coeweb; stime per il 2018

IV.2.2 EXPORT IN VALORE - ANDAMENTO STORICO DELLE PRINCIPALI CATEGORIE MERCEOLOGICHE

In linea con quanto svolto per l'import, presentiamo analogo analisi per quanto riguarda l'export dove la situazione è più netta e meno frammentata:

- **Macchine ed apparecchiature, computer e prodotti di elettronica sono la categoria di esportazione maggiore** con una quota di mercato costante tra il 40% e il 50%, nonostante sia difficile replicare il valore di 1,4 Mld € superati nel 2017, il 2018 si appresta a raggiungere la comunque importante cifra di 1,3 Mld €, valore superiore a quasi tutti gli altri precedenti dal 2010;
- Interessante l'andamento dei prodotti derivati dal petrolio che, dopo aver superato i 850 Mln € nel 2012, hanno costantemente ridotto la loro quota di mercato ed arriveranno nel 2018 a poco più di 250 Mln €;
- Per quanto riguarda le altre due categorie, i prodotti chimici e farmaceutici hanno un andamento abbastanza costante con un valore stimato di export di 347 Mln € per il 2018 mentre i farmaceutici e i prodotti della metallurgia, dopo il recupero del 2015, sono in calo dal 2016 con un valore dell'export che dovrebbe attestarsi nel 2018 a circa 315 Mln €.

Figura 11 - Egitto - Andamento storico delle principali categorie merceologiche di esportazioni 2010-2018, valori in Mln €



Fonte: Elaborazione RAM su dati Coeweb; stime per il 2018

IV.3 Modalità di trasporto degli scambi commerciali

Il presente paragrafo si concentra sull'analisi delle modalità di trasporto dei beni scambiati in import-export lungo l'asse Italia-Egitto, sia in termini di valori che in termini di volumi.

Nelle relazioni Italia- Egitto, sia in export che in import, la modalità prevalente è il trasporto marittimo, con, però, alcune particolarità da segnalare.

Per quanto riguarda l'import lato Italia:

- **quantità espresse in kg:** il trasporto marittimo occupa **praticamente il 100% del trasportato da Egitto verso Italia;**
- **valori espressi in Euro:** la quota del trasporto marittimo è sempre preponderante ma scende intorno al 99%-98,5%, si segnala infatti l'importante aumento dell'aereo che, se in termini di kg presenta quote inferiori allo 0,01%, espresso in euro acquista una certa rilevanza.

Tabella 7 - Import – Andamento storico delle relative quote di mercato per modalità di trasporto

Valori	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Altro mezzo di trasporto	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Mare	98,6%	99,3%	98,9%	98,4%	99,1%	98,4%	98,1%	98,4%	98,5%
Ferro	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Strada	0,2%	0,2%	0,4%	0,6%	0,3%	0,4%	0,5%	0,5%	0,3%
Aereo	1,2%	0,6%	0,6%	1,0%	0,7%	1,2%	1,4%	1,0%	1,1%

Volumi	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Altro mezzo di trasporto	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Mare	100,0%	99,9%	99,9%	99,8%	99,9%	99,9%	99,9%	99,9%	99,9%
Ferro	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Strada	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%
Aereo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Fonte: Elaborazioni RAM su dati Coeweb; stime per il 2018

Per quanto riguarda l'export lato Italia il discorso è analogo con tuttavia una distinzione sulla quota di mercato del cargo aereo:

- **Quantità espresse in kg:** il trasporto marittimo occupa dal **99,1% al 99,7%**, per cui una quota sempre preminente;
- **Valori espressi in Euro:** la quota del trasporto marittimo si attesta negli anni sui **91-92%** e la quota di mercato del **trasporto aereo** arriva a toccare anche l'**8%**.

Tabella 8 - Export – Andamento storico delle relative quote di mercato per modalità di trasporto

Valori	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Altro mezzo di trasporto	0,0%	0,0%	0,1%	0,3%	0,1%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%
Mare	90,5%	92,1%	92,1%	92,1%	91,1%	90,4%	90,7%	91,0%	90,8%
Ferro	0,7%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Strada	0,8%	1,0%	1,0%	0,8%	1,3%	1,8%	1,8%	1,9%	1,5%
Aereo	8,0%	6,7%	6,8%	6,7%	7,4%	7,7%	7,3%	7,1%	7,7%

Volumi	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Altro mezzo di trasporto	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Mare	99,7%	99,5%	99,6%	99,7%	99,4%	99,3%	99,3%	99,1%	99,4%
Ferro	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Strada	0,1%	0,3%	0,3%	0,2%	0,5%	0,5%	0,5%	0,7%	0,4%
Aereo	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%

Fonte: Elaborazioni RAM su dati Coeweb; stime per il 2018

Focus: La rilevanza del cargo aereo nelle esportazioni italiane verso l'Egitto

Come accennato ad inizio paragrafo, la merce trasportata via aereo, seppure limitata in quantità, assume una certa rilevanza se espressa in valore del prodotto, in particolar modo nella direzione export Italia-Egitto.

Basti pensare che nel 2018, l'export via aereo che espresso in volumi valeva lo 0,2% del totale export Italia-Egitto ha generato il 7,7% del valore dell'export totale Italia-Egitto, vale a dire oltre 200 Mln €.

Analizzando le categorie merceologiche che vengono trasportate via cargo aereo emerge che la categoria prevalente sono le **macchine ed apparecchiature** che, nel 2018, dovrebbero rappresentare il 63% dei prodotti esportati in Egitto via aerea, che per definizione non rappresentano beni time sensitive o deperibili, seguite con gran distacco dai prodotti chimici e farmaceutici.

Tabella 9 - Scambi commerciali Italia-Egitto con modalità di trasporto aereo, valori espressi in Mln €

TRASPORTO AEREO – CATEGORIA MERCEOLOGICA IN VALORE	EGITTO					
	2017			2018 proiezioni		
	import	export	saldo	import	export	saldo
Prodotti dell'agricoltura, pesca e silvicoltura	4,8	0,4	-4,3	6,0	0,5	-5,5
Prodotti delle miniere e delle cave; torba; uranio e torio	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	0,0	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1
Prodotti tessili	6,9	15,5	8,6	9,8	17,9	8,2
Prodotti in legno e carta	0,1	0,9	0,9	0,1	1,0	0,9
Coke e prodotti petroliferi raffinati	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Prodotti chimici e farmaceutici, plastiche	0,5	57,1	56,6	0,6	40,0	39,4
Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	0,2	1,1	0,9	0,2	0,8	0,6
Metalli; prodotti della metallurgia, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici	2,2	9,1	7,0	1,7	9,4	7,7
Macchine ed apparecchiature, computer e prodotti di elettronica	3,6	114,8	111,2	5,2	129,5	124,3
Mezzi di trasporto	0,2	2,9	2,6	0,7	1,9	1,1
Mobili; altri manufatti n.c.a.	0,1	4,2	4,1	0,1	4,6	4,5
Altri prodotti e attività	0,2	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0
TOTALE	18,7	206,3	187,6	24,3	205,8	181,4

Fonte: Elaborazioni RAM su dati Coeweb; stima per il 2018

BOX DI SINTESI:

- L'Italia rappresenta uno dei principali clienti e fornitori mondiali negli scambi commerciali con l'Egitto, con un saldo della bilancia commerciale in attivo da quasi un decennio ed una forte discrepanza tra volumi e valori dell'import-export;
- L'Italia importa prevalentemente greggio e gas naturale, prodotti petroliferi raffinati e metalli, il cui valore oscilla in base alle fluttuazioni dei prezzi delle materie prime, nonché prodotti chimici più stabili alle fluttuazioni di mercato;
- L'Italia esporta prevalentemente (per circa il 50% dell'export totale) macchinari ed apparecchiature, a seguire prodotti raffinati del petrolio, prodotti chimici e farmaceutici;
- L'interscambio avviene per la quasi totalità via mare: per l'import sia in volumi che in valori il mare ha una quota di mercato che supera da circa un decennio il 98%; per l'export si rileva una predominanza del trasporto marittimo in volumi che tuttavia lascia spazio ad un'interessante quota di mercato del cargo aereo in termini di valore concentrata prevalentemente su prodotti che di regola non richiedono transit time particolarmente veloci (macchinari ed attrezzature per l'appunto).

V. Traffici marittimi Italia-Egitto

V.1 Stima e caratterizzazione del traffico marittimo attuale sull'asse Italia-Egitto

Si fornisce dapprima una overview sullo stato del trasporto marittimo cargo italiano nell'arco temporale 2014-2018, in cui nell'ultimo anno si è registrato un leggero calo rispetto all'anno precedente (-1,2%) senza tuttavia intaccare la buona performance del comparto merci marittimo cresciuto del 6,7% dal 2014, passando da 460 Mln ad oltre 491 Mln di tonnellate movimentate nel 2018 nei porti italiani.

Analizzando i singoli segmenti, il ruolo predominante è sempre occupato dalle **rinfuse liquide**, con oltre 184,0 Mln di tonnellate, ma con una variazione negativa del - 2,0% rispetto al 2017 mentre si registra ancora un calo per le rinfuse solide.

Risultano altresì in calo il numero di container movimentati, che nel 2018 si attestano a 10,60 Mln TEU da 10,65 Mln TEU del 2017 (con un calo più evidente del traffico containerizzato in tonnellate) a causa del continuo calo di traffico negli scali di transhipment di Gioia Tauro e Cagliari e della diminuzione registrata a partire da ottobre 2018 dallo scalo genovese.

Tabella 10 - Movimentazioni portuali italiane 2014-2018

Movimentazioni portuali	2014	2015	2016	2017	2018	Variazione %		CAGR 2018-2014
						2018- 2014	2018- 2017	
Rinfuse liquide [Mln t]	170,66	183,26	182,27	187,82	184,01	7,8%	-2,0%	1,9%
Rinfuse solide [Mln t]	72,71	71,42	74,45	66,55	65,59	-9,8%	-1,4%	-2,5%
Merce in container [Mln t]	108,33	112,04	117,80	115,11	111,07	2,5%	-3,5%	0,6%
Merce Ro-Ro [Mln t]	85,7	90,0	99,2	106,4	109,09	27,3%	2,5%	6,2%
Altre merci [Mln t]	23,37	21,86	21,92	21,66	21,62	-7,5%	-0,2%	-1,9%
Totale traffici merci [Mln t]	460,7	478,6	495,7	497,6	491,4	6,7%	-1,2%	1,6%
Container [TEU*1000]	10.223	10.181	10.573	10.651	10.606	3,7%	-0,4%	0,9%
Passeggeri totali [Mln pax]	43,25	44,67	48,64	52,02	53,18	23,0%	2,2%	5,3%
Crocieristi [Mln pax]	10,02	10,78	10,79	9,85	10,78	7,5%	9,4%	1,8%
Non crocieristi [Mln pax]	33,23	33,89	37,85	42,17	42,40	27,6%	0,5%	6,3%

Elaborazioni RAM su dati ESPO

Significativa, per l'ennesimo anno, la performance delle Autostrade del Mare comparto cargo con un aumento del 2,5% 2018 vs. 2017 ed equiparabili oramai al traffico container in termini di quote di mercato. Negli ultimi 5 anni le AdM sono cresciute di oltre il 27%.

Per quanto concerne più specificatamente le connessioni marittime tra Italia ed Egitto ed allargando il campo temporale storico d'indagine sino al 2006, emerge il forte aumento dei flussi⁶ nel periodo 2014-2018 che hanno registrato un +41,9% con un tasso annuo composto di crescita del 9,14% con dei picchi per le rinfuse liquide e per le rinfuse solide che tuttavia in termini assoluti hanno una quota molto limitata. Negativi invece gli andamenti nell'ultimo quinquennio delle merci in contenitori e Ro-Ro. Nel periodo 2006-2018, invece, rinfuse solide, liquide e container segnano tutti valori decisamente negativi.

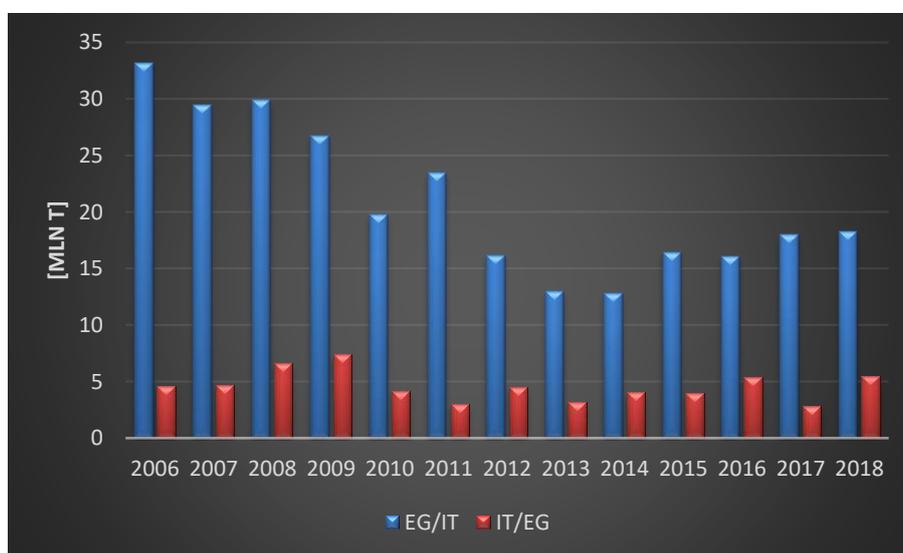
Tabella 11 - Movimentazioni portuali Italia-Egitto 2006-2018

Movimentazioni portuali	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variazione %		CAGR
														2006-2018	2014-2018	2018-2014
Rinfuse liquide [Mln t]	26,81	24,14	23,16	21,35	17,02	20,17	14,31	11,58	11,13	14,97	15,24	16,82	18,8	-29,80%	69,05%	14,03%
Rinfuse solide [Mln t]	1,36	1,58	2,23	2,21	1,07	1,09	0,73	0,64	0,53	0,62	0,76	1,12	1,15	-15,79%	117,81%	21,48%
Merce in container [Mln t]	9,01	7,66	9,94	10,13	4,49	4,28	5,02	3,56	4,35	4,28	4,93	2,23	2,8	-69,34%	-36,45%	-10,72%
Merce Ro-Ro [Mln t]	0,01	0,07	0,12	0,06	0,09	0,02	0,02	0,02	0,05	0,04	0,03	0,03	0,03	147,47%	-30,71%	-8,76%
Altre merci [Mln t]	0,56	0,65	1,05	0,41	1,18	0,90	0,55	0,33	0,81	0,44	0,46	0,44	0,8	44,21%	-1,31%	-0,33%
Totale traffici merci [Mln t]	37,76	34,11	36,50	34,16	23,85	26,46	20,63	16,13	16,87	20,35	21,42	20,63	23,9	-36,60%	41,90%	9,14%

Fonte: Elaborazione RAM su dati Eurostat; stima per il 2018

Appare utile altresì rimarcare la forte divergenza tra flussi marittimi in e out tra i due paesi, con la netta prevalenza storica dei flussi Egitto-Italia rispetto alla direzione inversa.

Figura 12 - Trend dei flussi marittimi totali sull'asse Italia-Egitto: confronto tra direzioni di traffico



Fonte: elaborazione RAM su dati EUROSTAT; Stima per il 2018

Si riportano di seguito l'andamento delle movimentazioni 2013-2017 (ultimo dato disaggregato disponibile) dei 5 principali porti italiani interessati da traffici marittimi con l'Egitto, sia in totale che

⁶ I valori divergono rispetto a quanto indicato nel paragrafo IV.1 in funzione del fatto che nelle movimentazioni portuali in import-export vengono incluse anche le merci in transito, quelle introdotte nei depositi doganali, magazzini generali e depositi franchi non immesse in consumo o prelevate dagli stessi e spedite all'estero.

suddivisi per specifico segmento di traffico (ad eccezione dei traffici Ro-Ro e altro general cargo considerata la limitata rilevanza).

Figura 13 - 5 principali porti traffici totali IT-EG 2013-2017

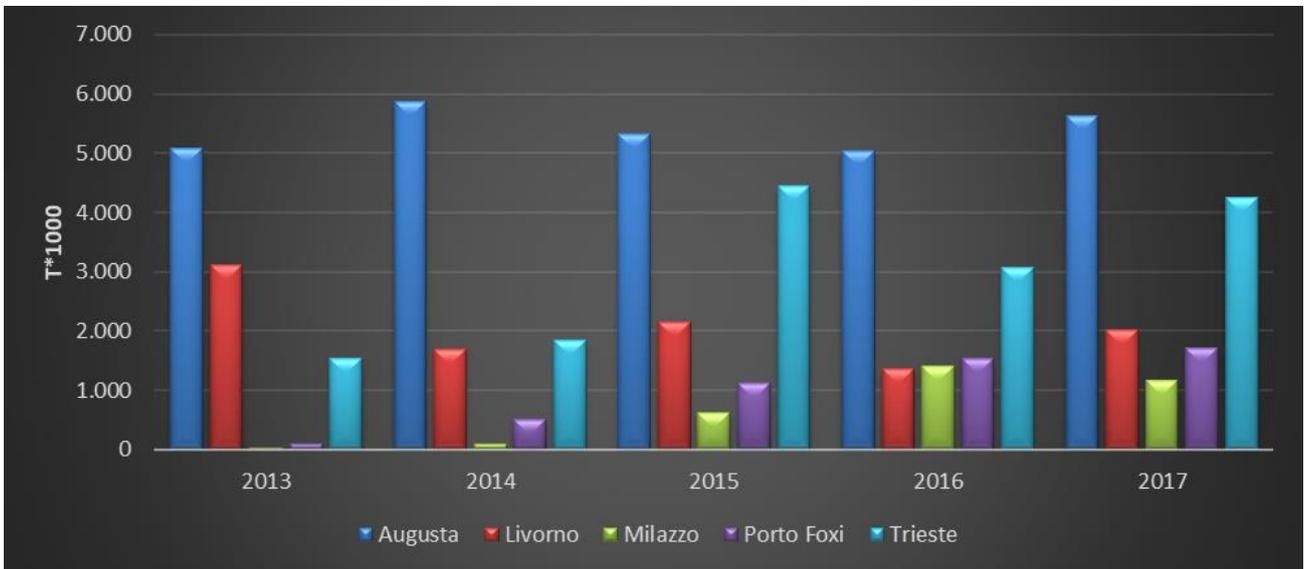


Figura 14 - 5 principali porti traffici rinfuse liquide IT-EG 2013-2017

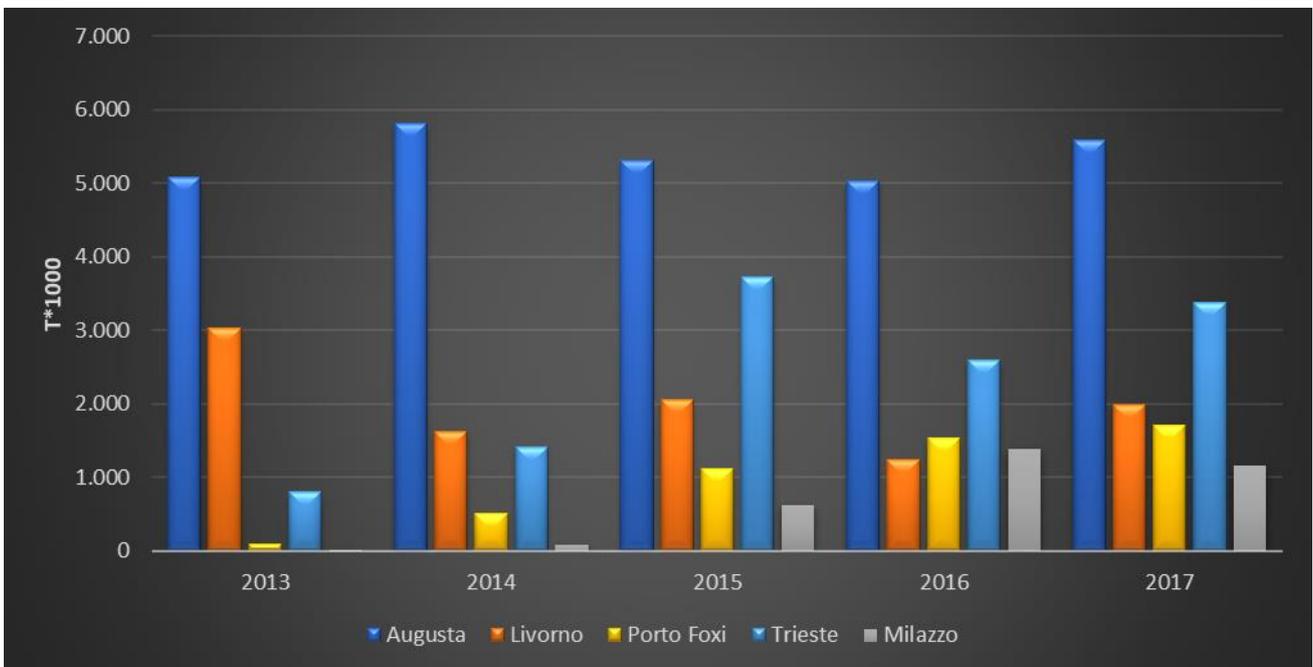


Figura 15 - 5 principali porti traffici rinfuse solide IT-EG 2013-2017

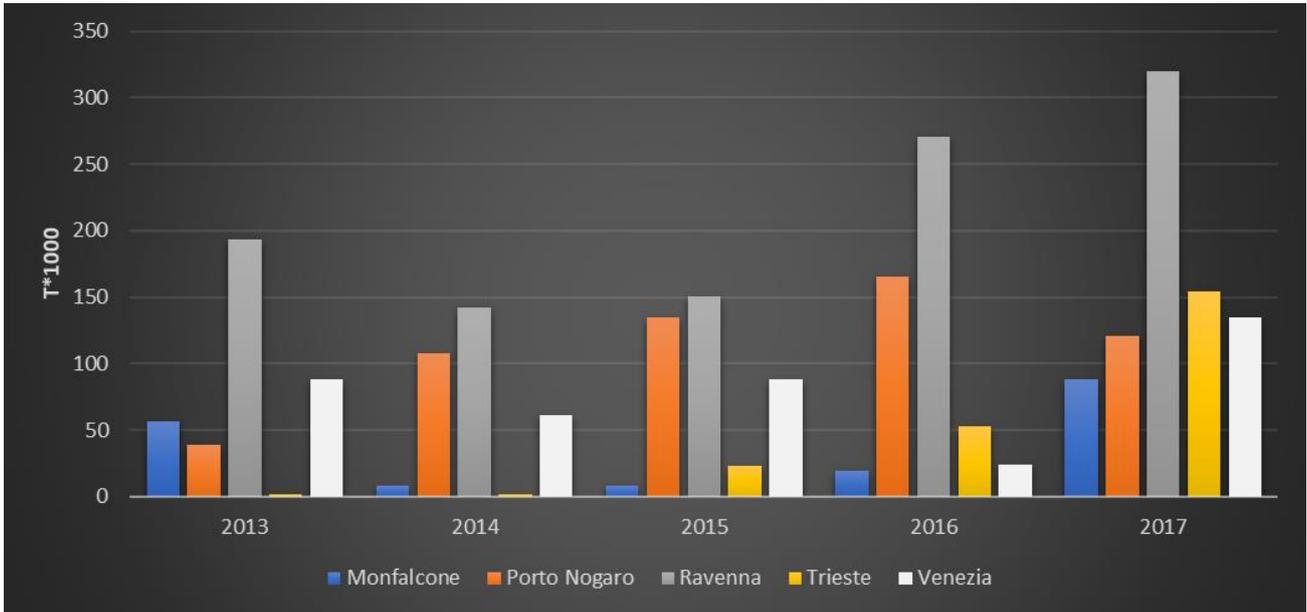
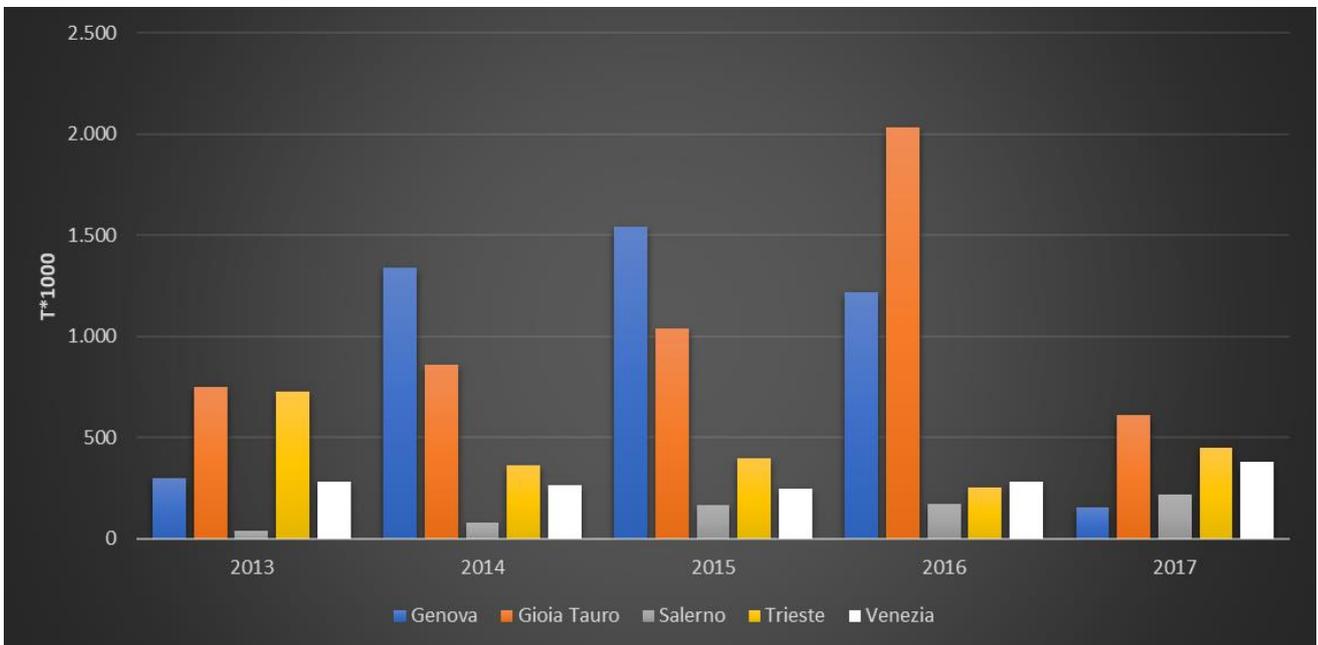


Figura 16 - 5 principali porti traffici container IT-EG 2013-2017



Focus: Impatto dell'allargamento del Canale di Suez

Con il rinnovamento del Canale di Suez per una cifra indicativa di 6,4 miliardi di euro, completato nel 2015 attraverso la realizzazione di lavori su una tratta di 72 km, lo scavo di un nuovo percorso di 35 km in affiancamento all'esistente, l'ampliamento e approfondimento dell'attuale Canale per una tratta di 37 km, è stata sostanzialmente raddoppiata la capacità di transito del canale con una riduzione dei tempi di percorrenza, ora stimati in 6-7 ore dalle precedenti 12-16 ore, un incremento della capacità media di traffico giornaliero a 97 navi (dalla precedente media di 49) e nessun limite di profondità dei fondali rispetto alla size delle nuove mega navi portacontainer in transito.

A dimostrazione della crescita dei traffici negli ultimi anni, si riportano il numero di navi, le tonnellate nette transitate e le tonnellate di carico trasportate dal 2011 al 2018.

Tabella 12 - Nr. navi, tonnellaggio e tonnellate cargo in transito lungo Suez 2011-2018

Anno	Nr. Navi			Tonn. Nette (*1000)			Tonn Cargo (Mln T)	
	Totale	% y/y	Media gg	Totale	% y/y	Media gg	Totale	% y/y
2011	17,799		48.8	928,88		2,544.9	691,8	
2012	17,224	-3,20%	47.2	928,47	0,00%	2,543.8	739,9	7,0%
2013	16,596	-3,60%	45.5	915,47	-1,40%	2,508.1	754,5	2,0%
2014	17,148	3,30%	47.0	962,75	5,20%	2,637.7	819,1	8,6%
2015	17,483	2,00%	47.9	998,65	3,70%	2,736.0	822,3	0,4%
2016	16,833	-3,70%	46.0	974,19	-2,50%	2,661.7	822,9	0,1%
2017	17,55	4,30%	48.1	1,041,576	6,90%	2,853.6	908,6	10,4%
2018	18,174	3,60%	49.8	1,139,630	9,40%	3,122.3	983,4	8,2%

Fonte: Suez Canal Authority

In merito al naviglio in transito, nell'ultimo biennio di registra un buon aumento sia in termini di numero di navi che di tonnellate trasportate nel segmento container, nelle bettoline LNG, nelle rinfusiere e nelle petroliere mentre si registra un calo nel transito di navi Ro-Ro e di navi dedite al general cargo.

Tabella 13 - Valore e variazione 2017-2018 nr. navi e tonnellaggio in transito lungo Suez

Tipologia nave	Numero navi			Tonn nette (*1000)		
	2017	2018	Var. %	2017	2018	Var. %
Tankers	4,537	4,724	4.1	188,125	212,009	12.7
Navi LNG	567	691	21.9	59,953	73,48	22.6
Rinfusiere	3,288	3,821	16.2	113,833	137,61	20.9
Altre merci	1,542	1,33	-13.7	16,087	14,537	-9.6
Container	5,568	5,706	2.5	588,811	631,158	7.2
Ro-Ro	370	315	-14.9	8,917	7,659	-14.1
Car Carrier	885	868	-1.9	55,688	54,813	-1.6
Navi passeggeri	82	96	17.1	4,015	4,01	-0.1
Altro	711	623	-12.4	6,147	4,354	-29.2
Totale	17,55	18,174	3.6	1,041,576	1,139,630	9.4

Fonte: Suez Canal Authority

Per quanto concerne più specificatamente i carichi trasportati, emerge la crescita più veloce dei traffici Nord-Sud rispetto a quelli Sud-Nord come riportato nella tabella che segue:

Tabella 14 - Flussi di traffico cargo in tonnellate variazione 2017-2018 lungo Suez

Direzione	2017	2018	Var %
Nord/Sud	477,947	524,571	9.8
Sud/Nord	430,622	458,827	6.5
Totale	908,569	983,398	8.2

Fonte: Suez Canal Authority

V.2 Analisi dell'offerta di servizi marittimi attuali sull'asse Italia-Egitto

V.2.1 Indici di connettività bilaterale

Si riporta l'andamento storico del *Liner shipping bilateral connectivity index*⁷ tra Italia e Egitto, che, indica il livello di integrazione dei due paesi nella rete mondiale del trasporto marittimo di linea segmento container, considerando nello specifico le seguenti componenti (fonte UNCTAD):

- numero di *transshipment* necessari per spostarsi da un paese all'altro;
- numero di collegamenti diretti comuni ai due paesi;
- media geometrica del numero di connessioni dirette dei due paesi;
- livello di concorrenza sui servizi che collegano un paese all'altro;
- dimensioni delle navi più grandi sulla rotta più debole che collega un paese all'altro.

L'indice Italia-Egitto è leggermente salito nel 2018 rispetto al 2017 ma permane comunque inferiore rispetto ai valori registrati dal 2014.

Figura 17 – *Liner shipping bilateral connectivity index* Italia-Egitto: trend 2006-2018

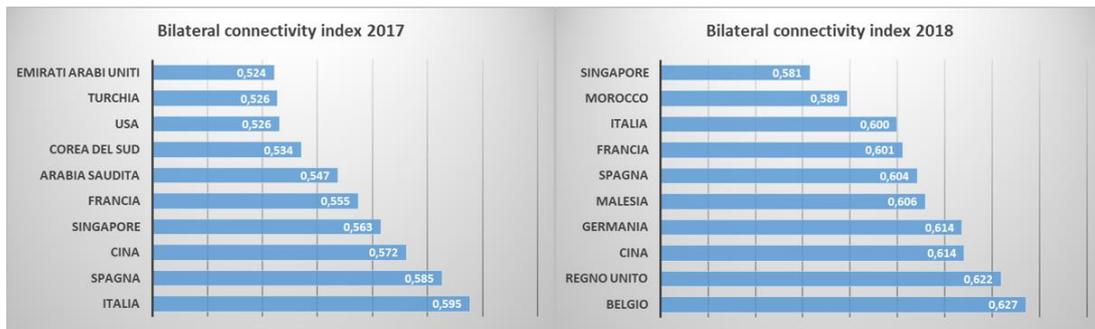


Fonte: elaborazione RAM su dati UNCTAD

⁷ Per il calcolo del valore dell'indicatore annuale, si effettua una media semplice delle suddette componenti normalizzate, in modo da ottenere un valore compreso tra zero e uno, fonte dati Containerisation International Online e Lloyd's List Intelligence

È interessante notare che tra i diversi partner commerciali dell’Egitto il *bilater connectivity index* assegna nel 2017 il valore più elevato all’Italia che, però, nel 2018, pur mantenendo pressoché costante il valore dell’indicatore, scende all’ottava posizione, lasciando al Belgio il ruolo di partner principale per l’Egitto. Per l’Italia, invece, l’Egitto sale dalla decima all’ottava posizione.

Figura 18 - Liner shipping bilateral connectivity index. Partner principali egiziani: 2017 vs 2018



Fonte: elaborazione RAM su dati UNCTAD

Figura 19 - Liner shipping bilateral connectivity index. Partner principali italiani: 2017 vs 2018



Fonte: elaborazione RAM su dati UNCTAD

V.2.2 Servizi marittimi regolari per segmento di traffico

Segmento Ro-Ro

Ad oggi, su connessioni Ro-Ro tra Italia ed Egitto opera unicamente un armatore italiano, Grimaldi Group, con 3 servizi che effettuano 1 A/R settimanale ciascuno e con un’offerta complessiva di 8.390 MI di stiva a settimana sull’asse Italia-Egitto. Preme sottolineare che le navi impiegate sono car carrier e che i porti italiani toccati dalle rotte sono Livorno, Ravenna, Civitavecchia, Venezia, Monfalcone e Salerno.

Tabella 15 - Offerta servizi Ro-Ro Italia-Egitto

Compagnia di navigazione	Nome servizio	Servizi Ro-Ro			Port of call	
		n° partenze/week	n° navi impiegate	Capacità media [m]	Egitto	Italia
Gruppo Grimaldi	Adriatic Service	1	3	3000	Alexandria	Ravenna, Venezia, Monfalcone
	Euro-Med Service	1	5	1840	Alexandria	Livorno, Civitavecchia, Salerno
	Euro-Aegean Service	1	6	3550	Alexandria	Salerno

Elaborazione RAM su indagine di mercato

Fino a qualche anno fa esistevano altri servizi marittimi tra Italia ed Egitto per il segmento Ro-Ro, operati dalla compagnia veneziana Visemar, che appunto univa il porto lagunare con Alexandria sotto i brand di Tositti e Green Seafrex fino al 2010, e la compagnia Med Cross Lines che in un servizio round-point toccava porti egiziani e porti italiani del Nord Tirreno, anch'essa sospesa.

Segmento Container

Con identica analisi rispetto all'offerta di servizi Ro-Ro, si riportano di seguito le principali linee marittime regolari segmento container che toccano i porti egiziani ed italiani

Tabella 16 – Offerta servizi regolari container Italia-Egitto

Compagnia di navigazione	Nome servizio	Servizi container			Port of call	
		n° partenze/week	n° navi impiegate	Capacità media [TEU]	Egitto	Italia
Borchard Lines	Adriatic Service	n.d.	2	672	Alexandria	Ravenna, Venezia
	West-Med Service	n.d.	2	863	Alexandria	Genova, Salerno
	West Coast UK Service	n.d.	4	1200	Alexandria	Salerno
Evergreen	Adriatic Levant Service (in cooperazione con CMA CGM e COSCO)	1	3	1200	Alexandria	Trieste, Ravenna, Ancona
Hapag-Lloyd	Adria Express Service (ADX)	1	n.d.	n.d.	Damietta	Venezia, Ancona

	Levante Express	1	n.d.	n.d.	Alexandria, Damietta	Cagliari, Genova, Livorno, Civitavecchia, Naples, Salerno
MSC	Thyrreniani/Turkey Line	n.d.	n.d.	n.d.	Alexandria	Genova, Napoli, Gioia Tauro
	Adriatic to South Turkey and Egypt – line C	n.d.	n.d.	n.d.	Alexandria	Trieste, Ravenna, Venezia, Ancona, Gioia Tauro
	Adriatic to West Med – Line D	n.d.	n.d.	n.d.	Alexandria	Ravenna, Venezia, Ancona
	Israeli express	n.d.	n.d.	n.d.	Alexandria	Napoli
	Levante Express	n.d.	n.d.	n.d.	Alexandria	La Spezia
Seago Line (Gruppo Maersk)	MEDITERRANEAN SEA A	n.d.	n.d.	n.d.	Alexandria	Genova
	MEDITERRANEAN SEA B	n.d.	n.d.	n.d.	Alexandria	Genova
Tarros	Great Pendulum Service	n.d.	5	1500	Alexandria	Genova, La Spezia, Salerno
	Adriatic Levant Service	n.d.	3	1700	El Dekheila	Venezia, Ancona

Elaborazione RAM su indagine di mercato

Le linee marittime segmento container, tenuto conto delle informazioni disponibili sulla frequenza e sulla tipologia di naviglio impiegata dalle diverse compagnie, sembrano configurare per lo più connessioni tra porti facenti parte di servizi circolari nell'area MED e solo in minima parte di servizi di feederaggio diretti tra i due paesi.

BOX DI SINTESI:

- Il traffico marittimo tra Italia ed Egitto, in ripresa in termini assoluti nell'ultimo quinquennio ma ancora molto inferiore rispetto ai valori pre-2008, è caratterizzato per circa l'80% da traffico di rinfuse liquide;
- Conseguentemente i principali porti italiani di carico-scarico delle merci da/per l'Egitto sono i maggiori scali specializzati in rinfuse liquide: principalmente Augusta, Trieste, Porto Foxi e Livorno;
- Il grado di connettività marittima bilaterale container tra i due paesi (indicatore UNCTAD) è ai livelli del 2006 ma ha perso qualche posizione rispetto all'ultimo quinquennio;

- Solo un operatore Ro-Ro, peraltro su navi PCTC, effettua servizi regolari tra Italia ed Egitto, mentre 6 compagnie offrono plurimi servizi, per lo più in rotte multi-point ed in misure minore in tratte di feederaggio diretto, tra i due paesi a cui conseguono peraltro ampi transit time per i collegamenti diretti tra i porti dei due paesi;
- Lo sbilanciamento dei flussi marittimi sulla direzione Egitto-Italia rispetto all'inverso (problema del cargo-back), l'offerta attuale di servizi marittimi cargo (servizi che non sembrano time-sensitive) ed alcuni vincoli amministrativi di circolazione dei rotabili con targa egiziana sembrano essere i maggiori elementi di criticità rispetto ad un rafforzamento dei collegamenti marittimi sull'asse;
- La possibilità di rappresentare, per la portualità italiana, un gateway per le esportazioni/importazioni dell'Egitto verso i mercati centro-europei, Germania in primis, la possibilità di sfruttare l'ampia offerta armatoriale nel settore Ro-Ro di nazionalità italiana per creare collegamenti che rispondano alle necessità del mercato in termini di transit time, in particolare per i prodotti ortofrutticoli ed infine i potenziali flussi di traffico che potrebbero essere generati dagli investimenti manifatturieri cinesi in Egitto, sembrano invece essere i maggiori elementi di forza per il rafforzamento dei collegamenti marittimi tra i due paesi.

VI. Raccomandazioni

Nonostante la già consolidata partnership tra Italia ed Egitto analizzata anche nella presente nota, da interlocuzioni con istituzioni ed operatori privati del comparto è emerso il forte interesse e gli ampi margini di sviluppo rinforzato della collaborazione tra i due paesi, in particolare nel promuovere e favorire lo sviluppo di servizi marittimi tra i due paesi, specificatamente sul segmento Ro-Ro.

In tale direzione, anche ad esito di esperienze passate di servizi di Autostrade del Mare (AdM) tra Italia ed Egitto (i.e. compagnia Visemar con servizi regolari tra porto di Venezia ed Alessandria d'Egitto sospesi nel 2013), uno dei temi ricorrenti allorquando si valutano le opportunità di sviluppo dei traffici di rotabili tra i due paesi è legato alle difficoltà operative ed amministrative che si incontrano per autorizzare il transito in Europa di veicoli completi o anche dei soli semirimorchi immatricolati in Egitto, o viceversa.

Già nel 2010, per l'appunto analizzando il servizio Alessandria–Venezia, si segnalavano numerosi problemi che ne limitavano lo sviluppo, in particolare:

- la linea soffriva in generale di stagionalità sia per il traffico passeggeri che merci;
- il segmento Ro-Pax presentava difficoltà burocratiche nel tragitto Italia-Egitto. Ad esempio, per evitare il commercio non legale di autovetture, la dogana egiziana stampigliava il numero di telaio sul passaporto quale condizione per uscire e rientrare nel Paese con la propria automobile, mentre l'Italia richiedeva la presentazione di una fidejussione bancaria a copertura del valore dell'automobile. E' chiaro che questa condizione risultava fortemente restrittiva;
- il segmento merci riscontrava problemi legati al non riconoscimento della targa egiziana nei Paesi UE. Dunque il servizio poteva essere effettuato o con trailer immatricolati UE oppure, per i soli trailer che trasportavano prodotti refrigerati, veniva rilasciata una "provisionary plate".

Più specificatamente per il trasporto di merci, il problema principale sembra essere la mancanza di un accordo bilaterale che consenta il reciproco riconoscimento e l'autorizzazione, ancorché contingentata, di singoli trasporti. Infatti per effettuare qualsiasi autotrasporto di merci che interessi il territorio di uno Stato diverso da quello di immatricolazione del veicolo a motore è necessario che l'impresa che lo dispone sia in possesso di un apposito titolo autorizzativo internazionale (a meno che specifiche intese o accordi non prevedano la liberalizzazione di particolari tipi di trasporto). Attualmente, le autorizzazioni internazionali che possono essere esibite da un vettore straniero circolante in Italia (a seconda dell'area geografica che interessa lo svolgimento del trasporto di merci su strada e del tipo di trasporto effettuato) si suddividono nelle seguenti tipologie:

- 1) licenze comunitarie (che devono essere integrate dall'eventuale attestato di conducente qualora l'autista del veicolo sia un cittadino extracomunitario);

- 2) autorizzazioni analoghe alla licenza comunitaria rilasciate da Islanda, Liechtenstein e Norvegia (Paesi EFTA che aderiscono all'accordo sullo Spazio Economico Europeo);
- 3) autorizzazioni analoghe alla licenza comunitaria rilasciate dalla Svizzera;
- 4) autorizzazioni multilaterali CEMT/FIT (Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti/Forum Internazionale dei Trasporti);
- 5) autorizzazioni bilaterali scambiate dal nostro Paese sulla base di accordi o intese bilaterali con Stati extracomunitari, di competenza della Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità-Div3-Autotrasporto internazionale di merci del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ad oggi, gli accordi bilaterali sul trasporto internazionale stradale vigono con i seguenti paesi extra UE: Albania, Armenia, Bielorussia, Bosnia Erzegovina, Georgia, Iran, Israele, Kazakistan, Kosovo, Macedonia, Marocco, Montenegro, Moldavia, Russia, Serbia, Turchia, Tunisia, Ucraina, Uzbekistan, Svizzera "triangolari".

Poiché l'Egitto non rientra nei paesi CEMT/FIT né tra quelli con cui è stato sottoscritto un accordo bilaterale, tale situazione rappresenta un primo fondamentale collo di bottiglia di natura amministrativo-operativa da dover affrontare nel caso in cui si voglia procedere allo sviluppo di servizi di combinato mare-strada AdM sull'asse Italia-Egitto.