

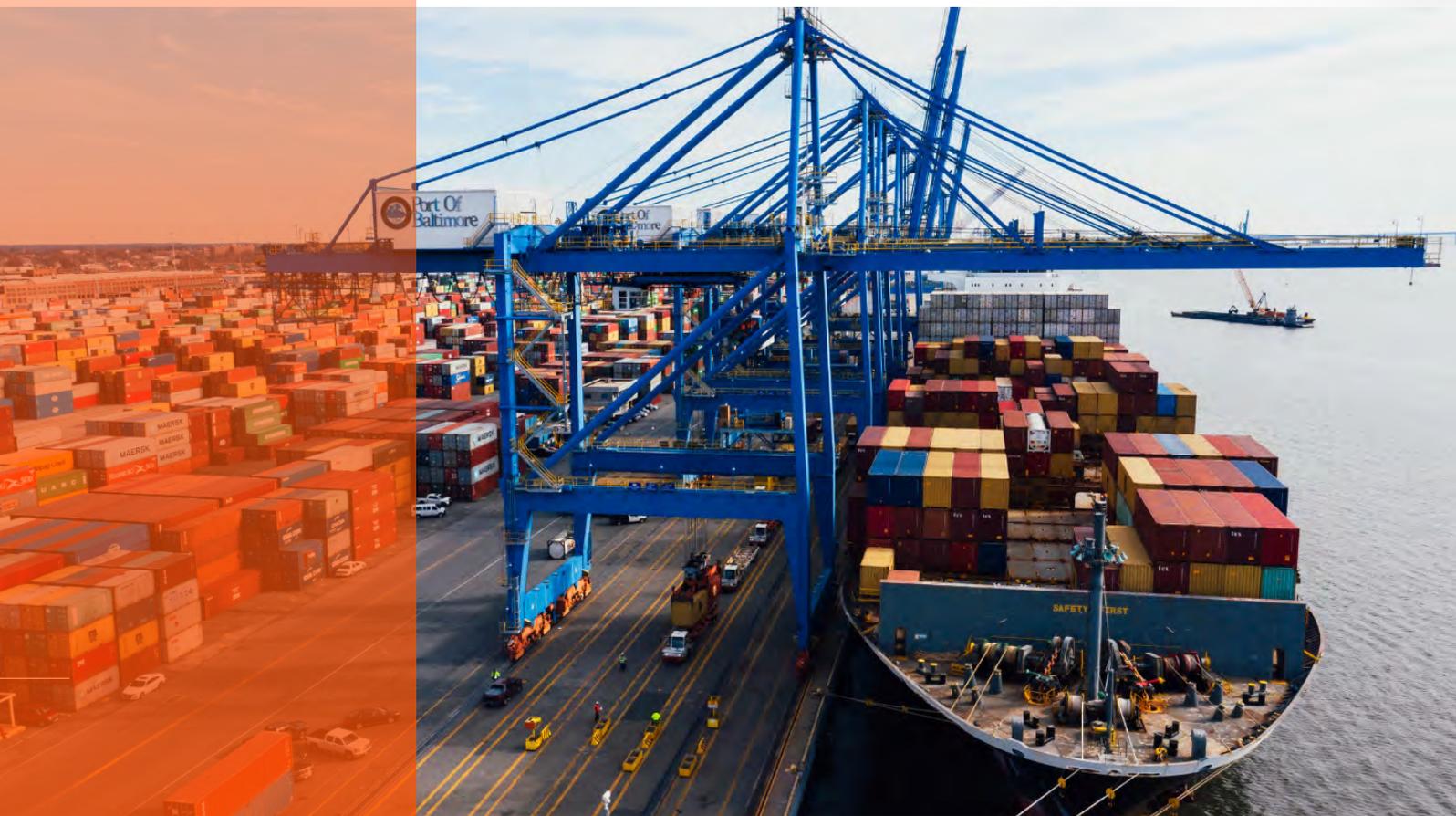


CONFINDUSTRIA
Piemonte

Emerging Markets

A cura del Centro Studi Ul Torino - Confindustria Piemonte

n. 26 - Gennaio 2023



CINA

- ▶ Green finance.

EMIRATI ARABI

- ▶ Logistica marittima.

EUROPA E ASIA

- ▶ Investimenti, fiber optic cable e Artico.

LIBIA

- ▶ Petrolio e gas naturale.
- ▶ Energia solare.

NIGERIA

- ▶ Una nuova centrale idroelettrica.

STATI UNITI

- ▶ ASEAN electric vehicle initiative.
- ▶ Il lockdown cinese fa crescere i porti USA.
- ▶ Cresce la domanda di nichel.

UGANDA

- ▶ Commercio regionale e investimenti.



CINA

Green finance

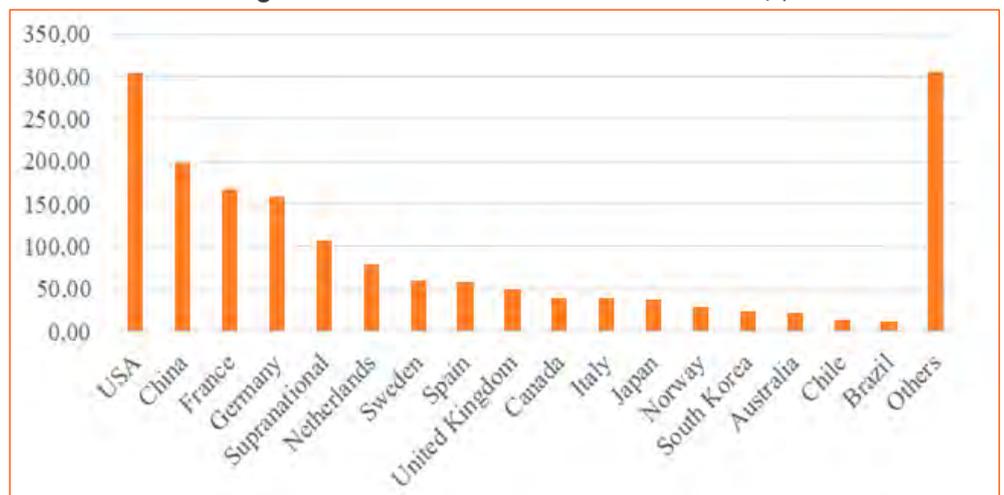
In Cina il mercato della green finance è in crescente espansione, da settembre 2020, quando il Presidente Xi Jinping ha dichiarato che il Paese toccherà il picco delle emissioni nel 2030, per poi raggiungere l'obiettivo della carbon neutrality entro il 2050. A questa dichiarazione hanno fatto seguito una serie di policy e di misure di trasformazione socio-economica, tra cui lo sviluppo della finanza sostenibile.

I progetti di finanza sostenibile includono mobilità (37%), industrie emergenti (circa 21%), energia rinnovabile (circa 20%), nonché progetti per il risparmio di energia.

Nonostante il mercato della finanza sostenibile sia ancora relativamente nuovo in Cina, nel 2021 era secondo solo agli Stati Uniti, con un totale di 1.643 green bond emessi e un bilancio di RMB 1.727 miliardi (\$270 miliardi). Inoltre, è stimato che per raggiungere la carbon neutrality entro il 2050, il Paese avrà bisogno di RMB 3-4.000 miliardi (US\$ 450-570 miliardi) di investimenti annui, creando enormi potenzialità per il settore bancario e finanziario. Dal settembre 2016, il settore è stato sempre più disciplinato attraverso la promulgazione di una serie di normative in materia.

Le iniziative legate allo sviluppo della finanza verde sono plurime, ma quelle di maggiore rilevanza sono l'emissione di green bond e i crediti green. Nel 2018 i green bond in Cina erano cresciuti del 17% rispetto all'anno precedente, ed erano principalmente destinati all'energia solare ed eolica e ai trasporti a basso impatto ambientale. Tuttavia, circa il 26% di questi non incontrava ancora gli standard internazionali. Per questo la Cina e l'Unione Europea hanno congiuntamente pubblicato nel 2021 la Common Ground Taxonomy – Climate Change Mitigation al fine di permettere lo sviluppo del mercato dei green bond in allineamento con gli standard e le pratiche internazionali. È infatti considerato fondamentale il contributo di capitale ed expertise estero per permettere lo sviluppo del settore. A tal proposito, il Paese si è impegnato

Valore cumulato dei green bond emessi tra il 2014 e il 2021 - Mld/\$



Fonte: Climate Bonds Initiative.



nella deregolamentazione del settore e per facilitare l'accesso di investitori stranieri, creando quindi enormi potenzialità anche per gli attori esteri.

<https://www.china-briefing.com/news/chinas-green-finance-market-policies-incentives-investment-opportunities/>.

<https://chineseclimatepolicy.energypolicy.columbia.edu/en/green-finance>.

EMIRATI ARABI

Logistica marittima

Abu Dhabi Ports, facilitatore del commercio e della logistica, nonché gestore di attività portuali, si appresta ad espandersi globalmente a seguito di due recenti acquisizioni.

Il 5 novembre 2022 il gruppo, che possiede già dieci complessi infrastrutturali nella regione, ha acquisito il controllo di Global Feeder Shipping (GFS) per \$800 milioni. Stando all'accordo, il gruppo acquisirà l'80% di GFS interamente tramite prestito, mentre il management della compagnia rimarrà invariato. L'accordo permetterà ad AD Ports di collegare i suoi asset, tra cui il Porto di Khalifa, con altri terminal portuali in Turchia, nel Mar Rosso, in India e nel Golfo Persico. Il 18 novembre è stato invece acquisito il gruppo spagnolo Noatum per \$680 milioni, permettendo ad AD Ports di espandere le proprie attività logistiche e portuali in Turchia, Stati Uniti, Regno Unito, Cina e Sud-est asiatico.

Nel 2022 AD Ports ha gestito il volume record di 45 milioni di tonnellate di merce, più del 50% dell'anno precedente.

<https://gcaptain.com/abu-dhabi-ports-acquires-spanish-logistics-firm-to-further-global-expansion/>.

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-11-03/abu-dhabi-ports-buys-dubai-shipping-firm-stake-for-800-million>.

EUROPA E ASIA

Investimenti, fiber optic cable e Artico

Il 2 dicembre 2022 è stato finalizzato il primo investimento di \$1,5 miliardi per costruire il primo cavo in fibra ottica che conetterà Asia ed Europa, passando attraverso l'Artico. Il cavo, della lunghezza di 17.000 km e di un costo totale stimato di circa \$1,15 miliardi sarà pronto entro il 2026 e collegherà Scandinavia, Irlanda, Giappone e Nord America. Il consorzio che gestisce il progetto è Far North Fiber, una joint-venture tra la compagnia finlandese Cinia, la Far North Fiber statunitense e la giapponese Arteria Networks.

Il progetto iniziale, concepito nel 2018, prevedeva in realtà il transito attraverso il passaggio a nord-est russo, in cooperazione con la compagnia russa MegaFon. Tuttavia, lo scoppio del conflitto russo-ucraino e ampie tensioni geopolitiche hanno portato, nel 2021, alla riconfigurazione del progetto, che coinvolgerà invece il passaggio a nord-ovest. MegaFon, svincolatasi dalla joint-venture, ha altresì dichiarato che lancerà il proprio cavo in fibra ottica entro il 2026.

Il cavo, più corto della lunghezza media dei cavi in fibra ottica esistenti, permetterà di ridurre i ritardi nella trasmissione delle informazioni di circa il 30%.



Oltre alla necessità di migliorare la qualità e la velocità delle comunicazioni, si aggiungono al progetto le considerazioni geopolitiche. Il sospetto sabotaggio del Nord-Stream da parte della Russia ha preoccupato le istituzioni europee, che hanno evidenziato la necessità di svincolarsi dall'influenza russa su infrastrutture europee critiche.

Lo scioglimento dei ghiacciai ha aperto, inoltre, nuovi orizzonti nell'Artico, accrescendo la competizione per appropriarsi delle rotte strategiche, delle materie prime, e accelerato la militarizzazione dell'area. La crescente competizione tra Cina, Russia e Stati Uniti nella zona ha fatto sì che l'Unione Europea pubblicasse la sua Strategia per l'Artico, dove ha evidenziato la necessità di investire in infrastrutture strategiche e in connettività nell'area. Inoltre, la militarizzazione della zona ha convinto la Francia a dotarsi di capacità militari marine, quali droni e robot, in caso di escalation militare. Qualora le tensioni aumentassero, le infrastrutture per le comunicazioni sarebbero le prime ad essere colpite.

Infine, la necessità di esplorare nuove rotte per il passaggio di cavi in fibra ottica è detenuta dalla volontà di diversificare le zone di transito delle telecomunicazioni. Al momento, il 30% di queste sono gestite da Telecom Egypt, monopolio di stato egiziano, che connette Europa, Asia, Africa e Medio-oriente. Tuttavia, qualora vi fossero problematiche legate all'incertezza normativa o ad un'interruzione nella trasmissione dati, gran parte della popolazione rimarrebbe priva di accesso ad internet. Inoltre, vi sono state plurime tensioni legate agli ingenti costi che il monopolio impone per l'utilizzo delle fibre ottiche, circa il 50% in più delle altre compagnie. A tal proposito Sparkle, service provider italiano, si sta già impegnando nella costruzione di cavi che circumnavigheranno il Canale di Suez, passando attraverso Giordania, Arabia Saudita ed Israele.

The Wall Street Journal - <https://www.wsj.com/articles/a-warming-arctic-emerges-as-a-route-for-subsea-cables-11655323903>.

<https://gcaptain.com/fiber-optic-cable-linking-europe-and-asia-via-the-arctic-secures-first-investment/>.

<https://www.euractiv.com/section/digital/news/eu-eyes-arctic-internet-cable-to-connect-europe-to-asia-via-alaska/>.

<https://www.datacenter-forum.com/datacenter-forum/development-corporation-formed-for-trans-arctic-fiber-cable-connecting-europe-to-asia>.

<https://www.middleeasteye.net/news/google-egypt-suez-digital-internet-flow-change-middle-east>.

The Far North Fiber route



Fonte: The wall street journal.

LIBIA

Petrolio e gas naturale

Lo scorso 31 ottobre è stato firmato un accordo tra la compagnia libica NOC (National Oil Corporation), la compagnia italiana ENI e quella inglese BP (British Petroleum) per cominciare a produrre gas naturale nel Mediterraneo. È stato annunciato che ENI investirà \$8 miliardi per sviluppare un impianto di gas naturale a ovest della Libia. Bengdara, presidente della NOC, ha annunciato che il Paese genererà profitti in termini di estrazione tra i \$35 e \$37 miliardi di dollari entro la fine dell'anno, e che saranno necessari, a tal proposito, investimenti di \$4 miliardi annui per mantenere i volumi di produzione. L'ingente produzione, stimata in 2 milioni di barili per un periodo dai 3 ai 5 anni, sarebbe fondamentale per lo sviluppo e il rinnovamento infrastrutturale.

Il 14 novembre è stato, peraltro, revocato lo stato di forza maggiore, che prevede che una compagnia non sia tenuta ad adempiere ai propri obblighi contrattuali in caso di situazioni eccezionali (nel caso libico, i continui conflitti). ENI è stata poi invitata a riprendere le proprie attività nel Paese, tra cui progetti di esplorazione, valutazione sismologica e studi geologici.

Il contributo della Libia potrebbe rivelarsi fondamentale nel contesto dell'attuale situazione energetica: il Paese possiede infatti le più ampie riserve di petrolio in nord-Africa e la quarta più ampia riserva di gas naturale. Inoltre, al momento il territorio libico rimane largamente inesplorato, sicché solo le riserve di Sirte sono al momento effettivamente considerate: rimane, pertanto, ampio spazio di manovra per la ricerca e l'utilizzo di ulteriori fonti, soprattutto nelle zone di Murzuq, Ghadames, Kufra, della Cirenaica e del Golfo di Sirte. La morfologia del Paese rende peraltro l'estrazione e il trasporto di petrolio e gas naturale molto semplice, in quanto zone prive di ostacoli naturali permettono il passaggio di oleodotti dalle aree interne desertiche alle coste e ai terminal commerciali. L'estrazione risulta altresì competitiva dal punto di vista dei costi, soprattutto nelle aree desertiche. Il Paese produce peraltro petrolio povero in solfuri, molto richiesto in Europa. Infine, la prossimità geografica con centri di consumo europei rende la posizione della Libia molto conveniente anche dal punto di vista logistico.

L'esportazione di idrocarburi è fondamentale per l'economia nazionale, costituendo il 97% del PIL, il 97% delle esportazioni e il 99% delle entrate governative. Naturalmente, il controllo delle fonti petrolifere e di gas naturale è motivo dei conflitti che si susseguono tra le due fazioni opposte. Nell'attuale contesto geopolitico e di crisi energetica, le risorse idrocarburiche libiche sono fondamentali per il rifornimento di altri Paesi. Infatti, delle risorse prodotte annualmente solo il 35% viene trasportato, tramite il GreenStream, a paesi terzi, mentre il 65% viene detenuto nazionalmente. GreenStream è un condotto di 520 chilometri gestito congiuntamente da ENI e NOC, con una capacità di 10 miliardi di metri cubi di gas. Tuttavia, al momento, le importazioni rappresentano solo l'8% della necessità di gas in Italia. È a tal proposito che ENI, BP e NOC hanno deciso di iniziare a collaborare al fine di costruire un condotto parallelo e condurre attività di esplorazione e ricerca per l'estrazione di ulteriori fonti energetiche.

Eurasia Review - <https://www.eurasiareview.com/21112015-libya-energy-profile-holder-of-africas-largest-proved-crude-oil-reserves-analysis/>.
<https://www.africanews.com/2022/12/06/oil-libya-invites-foreign-companies-to-resume-exploration-and-production/>.
<https://libyaobserver.ly/economy/libya-agrees-italys-eni-uks-bp-produce-gas-mediterranean>.
<https://libyaobserver.ly/inbrief/libyas-noc-ponders-resuming-exploration-activity-italys-eni-libya>.
<https://atalayar.com/en/content/libya-energy-opportunity-europe-and-spain>.

Energia solare

La compagnia di stato libica General Electricity Company of Libya (GECOL), in collaborazione con il gigante dell'energia francese Total Energies, pianifica di costruire un impianto a pannelli solari di 500 MW nella regione di Sada-da, a sud-est di Tripoli. Le energie rinnovabili costituiscono al momento solo il 2% del totale della produzione energetica del Paese. Tuttavia, uno studio pubblicato dallo US Department of Energy's Berkeley Lab indica che la Libia, con più di 3.500 ore di sole all'anno ed elevate radiazioni solari, dovrebbe essere valorizzato per lo sviluppo dell'energia solare in Africa.

Il progetto, inaugurato lo scorso settembre, prevede 40 pannelli solari su una superficie di 1.200 mq per una produzione giornaliera di 400 kW e una produzione media annua di 115 megawattora.

<https://www.africaeaffari.it/37400/libia-al-via-prima-fase-del-progetto-di-generazione-di-energia-solare>.
<https://www.pv-magazine.com/2022/06/17/totalenergies-gecol-to-build-500-mw-of-solar-in-libya/>.

Libya oil and natural gas infrastructure



Fonte: Eurasia Review.

NIGERIA

Una nuova centrale idroelettrica

È stata approvata dal governo di Abuja la costruzione di una centrale idroelettrica nella regione di Benue, con potenza di 1.650 megawatt (MW), per il costo di 3 miliardi di dollari. La necessità di costruzione della centrale è data dalla scarsa capacità di trasmissione del Paese e dall'alta dipendenza da fonti diesel di famiglie e aziende.

A tal proposito, il governo ha anche dichiarato che darà la sua concessione per far funzionare la centrale idroelettrica di Zungeru, ormai quasi completata. Si cercano, tuttavia, investimenti per metterla in funzione e mantenerla attiva nei prossimi 30 anni. Quest'ultima centrale ha una capacità di 700MW.

<https://www.reuters.com/business/energy/nigeria-approves-1650-mw-hydropower-project-official-says-2022-11-15/>.

<https://www.premiumtimesng.com/news/more-news/562883-nigeria-invites-bids-for-zungeru-hydropower-plant-concession.html>.

STATI UNITI

ASEAN electric vehicle initiative

A seguito della partnership strategica tra Stati Uniti e ASEAN annunciata a novembre 2022, è stata lanciata l'“ASEAN Electric Vehicle Initiative”. Questo progetto prevede la cooperazione tra ASEAN e Stati Uniti al fine di potenziare la connettività nella regione tramite l'utilizzo di veicoli elettrici, migliorare la qualità delle infrastrutture, favorire l'acquisizione di nuove tecnologie EV (electric vehicle), nonché contribuire alle traiettorie di sviluppo green nel sud-est asiatico.

L'iniziativa è riconducibile a tre logiche principali: le ampie opportunità di mercato per gli Stati Uniti nella regione, considerazioni economiche nazionali, nonché le più ampie dinamiche geopolitiche e la rivalità tra Washington-Pechino.

Con riferimento al mercato regionale, le stime di Mordor Intelligence prevedono che il mercato per i veicoli elettrici raggiungerà il valore di \$2,7 miliardi entro il 2027. La necessità per i paesi ASEAN di ridurre le emissioni del 32% entro il 2025 ha permesso agli EV di rappresentare una valida soluzione green, incoraggiando i governi locali a promuoverli attraverso varie policy. Tra queste, Singapore ha dichiarato che dal 2025 registrerà unicamente veicoli progettati con tecnologie sostenibili, mentre la Malesia si presta ad installare 10.000 stazioni per la carica delle auto elettriche entro lo stesso anno. Inoltre, la regione è già un importante hub manifatturiero per le componenti automobilistiche: grazie all'integrazione delle supply chain e ai bassi costi di produzione, alcune delle più grandi case automobilistiche mondiali hanno localizzato i processi manifatturieri nella zona. Inoltre, per facilitare la circolazione della componentistica, sono stati rimossi i dazi tra paesi ASEAN, tra i paesi firmatari dell'RCEP, nonché tra paesi terzi sottoscrittori di accordi di libero scambio con i membri ASEAN. Rimangono, tuttavia, delle criticità riguardanti il numero di stazioni di ricarica per i veicoli, la sicurezza alla guida, la manutenzione dei veicoli, nonché l'affidabilità delle risorse energetiche.

Vi è un forte interesse di Washington nello sviluppare veicoli elettrici al fine di favorire l'economia nazionale. Con la pubblicazione dell'“Infrastructure Investment and Jobs Act”, Biden ha deciso di promuovere l'utilizzo di veicoli elettrici anche all'interno del Paese, investendo oltre \$7,5 miliardi in stazioni di ricarica e \$7 miliardi in componentistica e minerali necessari. Le opportunità di mercato nel sud-est asiatico potrebbero favorire enormemente i prodotto-



ri di componentistica statunitensi, permettendo al mercato interno di beneficiare di questo accordo. Inoltre, focalizzarsi sull'utilizzo di veicoli elettrici permetterebbe al Presidente USA di mettere in atto una campagna ambientale proattiva, non unicamente focalizzata sulla riduzione delle emissioni.

Infine, l'accordo si inserisce nel più ampio scenario geopolitico, con riferimento alla rivalità tra Cina e Stati Uniti. BYD, Great Wall Motor (GMW), Hozon, e Aiway, i più importanti gruppi automobilistici cinesi, sono già coinvolti nel processo di produzione e vendita di veicoli elettrici nell'area. I veicoli cinesi, le cui unità vendute ammontano a più di 6 milioni nel 2022, sono considerati convenienti nei mercati asiatici e, pertanto, facilmente vendibili. Inoltre, trattandosi di un mercato relativamente nuovo, la competizione ancora governabile ha dato a Pechino un notevole vantaggio. GWM ha venduto, tra gennaio e settembre 2022, 8.049 veicoli solo in Thailandia, divenendo il maggior venditore di veicoli elettrici al mondo. BYD è divenuto il maggior produttore di auto elettriche, superando anche Tesla, mentre Hozon ha ricevuto 5.200 ordini da Laos, Myanmar e Vietnam. Inoltre, BYD aprirà uno stabilimento produttivo in Thailandia, prevedendo di portare la produzione annuale a 150 mila veicoli.

Nonostante le opportunità di mercato siano numerose, la competizione sempre più marcata renderà l'inserimento nel mercato dei veicoli elettrici in Asia sempre più difficoltoso.

Mckinsey, "Capturing growth in Asia's emerging EV ecosystem" June 30, 2022 | Article, <https://www.mckinsey.com/featured-insights/future-of-asia/capturing-growth-in-asias-emerging-ev-ecosystem>.
<https://thediplomat.com/2022/11/the-rationale-behind-the-us-asean-electric-vehicle-initiative/>.
<https://thedriven.io/2020/08/06/joe-biden-says-electric-cars-are-future-of-auto-industry/>.
<https://seads.adb.org/solutions/asean-gears-shift-electric-vehicles>.
<https://www.bangkokpost.com/auto/news/2439209/chinese-ev-makers-such-as-great-wall-motor-and-byd-eye-southeast-asian-markets-as-competition-escalates-at-home>.
<https://asean.usmission.gov/fact-sheet-president-biden-and-asean-leaders-launch-the-u-s-asean-comprehensive-strategic-partnership/>.

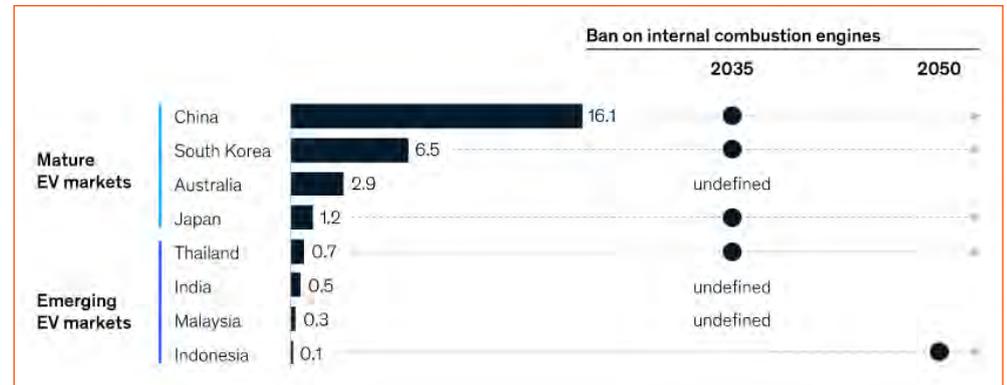
Il lockdown cinese fa crescere i porti USA

Dopo il lockdown a Shanghai del maggio 2022, causa del rallentamento notevole delle importazioni di container negli Stati Uniti dalla Cina, si è osservato un effetto imprevisto di spostamento delle attività portuali dalla West Coast alla East Coast americana. Questo fenomeno è altresì avvenuto a seguito della scadenza del "West Coast Labor Agreement" l'1 luglio 2022. L'accordo



Adoption of new electric vehicles is swiftest in mature market

EV adoption in select countries¹, 2021, %



¹ Includes battery electric vehicles, plug-in hybrid electric vehicles, and fuel cell electric vehicles. Adoption rate indicates percentage of totale new passenger vehicle sales.

Source: McKinsey Center for Future Mobility Electrification Model

è infatti stato negoziato al fine di creare contratti lavorativi per più di 22.000 lavoratori portuali statunitensi nella costa occidentale.

A ottobre 2022, a causa degli ingenti costi del carburante, del declino degli acquisti dei commercianti, del rallentamento dell'economia e dell'aumento dell'inflazione, si è assistito ad un crollo dell'import tramite container nella costa occidentale, da 2.215.731 TEU a settembre a 775.258 TEU a ottobre. Di conseguenza, i porti di Los Angeles e di Long Beach hanno visto un declino delle importazioni dalla Cina rispettivamente del 48% e del 31,6%.

Al contrario, hanno beneficiato di questa situazione la East Coast e la Gulf Coast statunitensi: il porto di New York/New Jersey è divenuto la prima destinazione per import tramite container, con 400.663 TEU nel mese di ottobre, mentre i porti di Los Angeles e Long Beach sono rimasti al secondo posto. Inoltre, lo spostamento delle attività portuali ha favorito nuovi porti, tra cui quello di Savannah: da luglio a ottobre ci sono stati 160 importatori, tra cui molti nuovi, che hanno aumentato i commerci con Savannah del 20%. Questo ha fatto sì che l'area ricevesse 107.000 TEU in più rispetto all'anno precedente in solo quattro mesi.

Si è osservata una crescita notevole del commercio di autoveicoli anche presso il porto di Brunswick, con un aumento di circa il 46% rispetto al 2021. Ciò è probabilmente dovuto alla maggiore disponibilità di chip per computer, che ha permesso ai commercianti di aumentare la produzione, nonché alla naturale tendenza ad aumentare il volume delle vendite a fine anno.

<https://gcaptain.com/april-container-imports-jump-as-coastal-shift-continues/>

<https://gcaptain.com/falling-u-s-imports-from-china-hits-west-coast-container-ports-in-october-report/>

<https://gcaptain.com/as-u-s-container-imports-fall-port-of-savannah-reports-second-busiest-month-in-october/>

Cresce la domanda di nichel

La domanda di nichel, necessario per la produzione batterie elettriche e di acciaio inossidabile, è in continua crescita negli Stati Uniti, con prospettiva di triplicazione, se non quintuplicazione della domanda nel prossimo decennio. Tuttavia, soddisfare la continua richiesta è una sfida, considerando l'attuale contesto geopolitico.

L'anno scorso la fornitura totale di nichel è stata di 2,6 milioni di tonnellate: di queste, 1,6 milioni di tonnellate provenivano congiuntamente da Cina e India; del restante milione, il 20% era fornito dalla Russia. Nel Paese, la Nor-nickel (o Norilsk Nickel) rappresenta quasi la totalità della fornitura globale. A seguito dell'attacco russo all'Ucraina e delle sanzioni imposte, dalle quali, è opportuno ricordare, è stato escluso il settore del nichel, il prezzo del metallo è aumentato del 16%. Tuttavia le importazioni negli Stati Uniti, così come in Europa, non accennano a calare: nel trimestre marzo-giugno 2022 sarebbero infatti cresciute del 70%. Questo grazie alla concomitanza di due fattori: l'impulso del presidente Biden alla produzione di veicoli elettrici nel Paese e la rinuncia alle forniture cinesi, già target delle precedenti tensioni geopolitiche.

Tra i primi produttori di nichel al mondo ci sono: Indonesia, Filippine e Russia. Al settimo posto la Cina e, solo in sesta e nona posizione, Canada e Stati Uniti. Pertanto, al momento è difficile che Washington riesca a svincolarsi dalle forniture russe. Sono stati stanziati, tuttavia, \$2.8 miliardi di fondi governativi per sviluppare la capacità produttiva nazionale di batterie. Tra le compagnie interessate dal prestito, si annovera Talon Metal, intenzionata a costruire uno stabilimento per processare i minerali destinati alle batterie in Nord Dakota. Talon Metal ha peraltro firmato un accordo con Tesla per la fornitura di 75.000 tonnellate di nichel concentrato, da prodursi nell'impianto Tamarack Nickel Project in Minnesota. Infine, il Paese tenterà di aumentare l'acquisto del metallo tramite partner commerciali e strategici, quali Canada e Australia. A titolo esemplificativo, General Motors Co. ha firmato un accordo con Vale Canada Limited con sede in Quebec, Canada, per la fornitura a lungo termine di batterie a nichel. Queste forniture saranno poi utilizzate per lo sviluppo di veicoli Chevrolet Silverado EV, Blazer EV, Equinox EV, Cadillac LYRIQ, GMC Sierra EV, GMC HUMMER EV Pickup, per un totale di circa 350.000 unità annue. Stando alle dichiarazioni, le forniture dovrebbero cominciare dalla seconda metà del 2026.

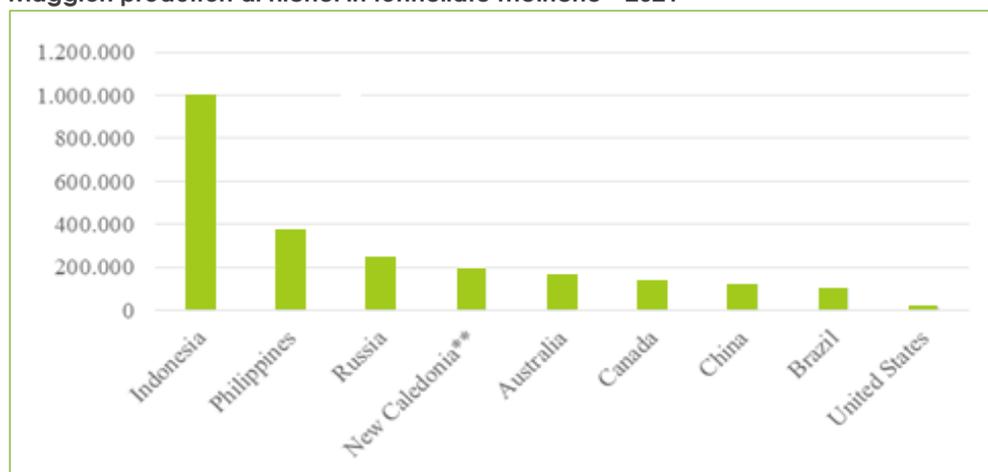
<https://investingnews.com/nickel-supply-north-america/>

<https://investingnews.com/daily/resource-investing/base-metals-investing/nickel-investing/top-nickel-producing-countries/>

<https://www.startmag.it/energia/nichel-russia-acquisti-unione-europea-stati-uniti/>

<https://cleantechnica.com/2022/11/21/gm-signs-long-term-nickel-supply-agreement-with-vale-canada-limited/>

Maggiori produttori di nichel in tonnellate metriche - 2021



Fonte: US Geological Survey e Statista.

UGANDA

Commercio regionale e investimenti

L'African Development Bank ha stanziato \$301 milioni per ristrutturare 265 km ferroviari della Kampala-Malaba Meter Gauge Railway (MGR) in Uganda. La ferrovia fa parte del corridoio settentrionale della Comunità dell'Africa Centrale e connette Mombasa in Kenya con l'Uganda e altri paesi confinanti, quali Ruanda, Burundi, Sud Sudan e provincia orientale della Repubblica Democratica del Congo. Inoltre, il corridoio raggiunge anche il Lago Vittoria. Oltre che al progetto di ristrutturazione, il fondo sarà altresì destinato alla formazione dei lavoratori ferroviari e all'implementazione di politiche ambientali, quali la coltivazione di piante lungo le linee ferroviarie.

Il progetto non è unicamente mirato a connettere centri commerciali nevralgici in Africa, quanto anche le Special Agricultural Processing Zones a base rurale con mercati e hub logistici. Inoltre, la linea ferroviaria è necessaria per il trasporto merce, che al momento avviene per il 90% attraverso strade regolari, mentre solo il 7% è ferroviario a causa dello stato delle infrastrutture. Il trasporto risulta pertanto più pericoloso, nonché più costoso: si ritiene pertanto che il progetto beneficerà più di 1,2 milioni di persone e di attività in una regione di ricca di risorse agricole, minerali e petrolifere.

<https://africabriefing.com/afdb-commits-301-million-to-renovate-ugandas-meter-gauge-railway-and-bolster-regional-trade/>.



Supplemento alla pubblicazione periodica
"Piemonte Impresa"

Direttore Responsabile: Isabella Antonetto
Contatti: Centro Studi - studi@ui.torino.it.

Ogni utilizzo non autorizzato, includendo senza limiti la copia, distribuzione, trasmissione o qualsiasi altro utilizzo dei dati, non è permesso senza il previo consenso. Confindustria Piemonte non ha alcuna responsabilità, dovere o obbligazione riguardo al contenuto e alle informazioni riportati contenenti errori, imprecisioni, omissioni o ritardi dei dati o per qualsiasi azione presa con il loro utilizzo. Confindustria Piemonte non sarà responsabile per danni speciali, incidentali o consequenziali all'utilizzo dei dati.

Dezan Shira & Associates è una società di consulenza specializzata nell'assistenza agli investimenti diretti esteri per le società che intendono stabilire, mantenere e far crescere le loro operazioni in Asia. I servizi di Dezan Shira includono consulenza legale e strategica, costituzione e registrazioni societarie, tenuta contabile con redazione di bilanci periodici ed annuali consulenza fiscale e finanziaria, due diligence, revisione contabile, gestione tesoreria, libri paga e personale, transfer pricing, consulenza IT, deposito marchi e servizio visti.

Dezan Shira & Associates, oltre alla consulenza diretta per le aziende (legale, strategica, fiscale, ecc...), cura Asia Briefing, un portale attraverso cui diffondere materiale informativo (articoli, riviste, guide) utile per capire come muoversi sui mercati asiatici. Asia Briefing include alcune sezioni specifiche per i vari paesi dell'area asiatica, su cui vengono pubblicate costantemente notizie anche in lingua italiana: China Briefing, India Briefing, ASEAN Briefing, Vietnam Briefing e il nuovo Indonesia Briefing.

Chi fosse interessato ad approfondire o avesse richieste specifiche può consultare il sito www.dezanshira.com oppure può contattare il Centro Studi dell'Unione Industriali (tel. 011 5718502 - studi@ui.torino.it).