

RASSEGNA STAMPA 2 MAGGIO 2012

Fonte:



Barcellona punta sulle infrastrutture

Genova - Boom di investimenti nel porto di Barcellona: nel 2012 lo scalo catalano investirà oltre un miliardo di euro per la realizzazione di nuove infrastrutture e per il potenziamento dei collegamenti esistenti con l'hinterland. Un ambizioso piano di rilancio che verrà finanziato grazie a 826 milioni di euro di capitali privati e ai 193 milioni già messi a bilancio per l'anno in corso dall'Autorità portuale.

Tra i principali interventi in cantiere, spicca la realizzazione del Terminal container Catalunya (Tercat) presso il molo Prat, un progetto in cui il gruppo cinese Hutchison ha investito 500 milioni di euro e che dovrebbe essere operativo a partire dalla prossima estate. Inoltre venerdì scorso è stato inaugurato il nuovo terminal petrolifero da 50 milioni di euro che verrà gestito da una joint-venture tra la compagnia spagnola Meroil e il colosso russo Lukoil e che assicurerà allo scalo un significativo incremento della capacità di stoccaggio dei prodotti petroliferi.

Sarà invece tutto italiano il nuovo terminal short sea shipping che sorgerà nel porto di Barcellona: mercoledì scorso il consiglio di amministrazione dell'Autorità portuale catalana ha infatti ratificato la definitiva assegnazione al gruppo Grimaldi Lines della concessione di 15 anni per realizzare e gestire il nuovo terminal ferry passeggeri e merci. La gara per la concessione era stata vinta dal gruppo partenopeo lo scorso 22 luglio. Nel comunicato l'authority catalana ha precisato che la concessione potrà essere rinnovata per altri 7 anni e mezzo. Il nuovo complesso, che dovrebbe sorgere su una superficie di 7,4 ettari presso il molo Costa, comprenderà una stazione marittima, un'area di stoccaggio per merci e passerelle per l'accesso dei passeggeri ai traghetti direttamente dal terminal. In questo caso, l'investimento previsto ammonta a 22 milioni di euro. I lavori per il completamento della prima fase dovrebbero iniziare a breve e dovrebbero concludersi in circa 13 mesi, in tempo per l'estate del 2013.

Nel frattempo il gruppo Grimaldi continuerà a operare nello scalo spagnolo appoggiandosi al terminal short sea shipping già esistente, il Ferry Barcellona, gestito dalla società iberica Acciona Transmediterranea. Al momento la compagnia partenopea annovera quattro linee con base a Barcellona, che collegano il porto spagnolo a quello di Livorno, di Civitavecchia, di Porto Torres e di Tangeri e su cui nel 2011 sono transitati circa 400mila passeggeri, 100mila trailers e altrettanti veicoli nuovi. L'Autorità portuale catalana ha inoltre avviato i lavori per realizzare il punto d'ispezione frontaliero e ha messo in cantiere diversi interventi di riparazione e di consolidamento delle banchine e delle opere foranee.

Si tratta di uno sforzo considerevole per l'ente portuale, soprattutto alla luce del fatto che al significativo incremento negli investimenti (quest'anno quasi doppi rispetto al 2011, quando vennero stanziati 105 milioni di euro) fa da contraltare il dato dell'utile di esercizio del porto, sceso lo scorso anno a 56 milioni di euro (quasi un terzo in meno rispetto al dato 2010). Peraltro l'authority portuale si trova a dover fronteggiare un avvio di 2012 disastroso in termini di traffici: nei primi due mesi di quest'anno il traffico merci è infatti crollato del 14% in confronto allo stesso bimestre del 2011. Una decisa frenata rispetto ai segnali di ripresa fatti registrare lo scorso anno, quando, trainato dal settore export (+14%), il porto di Barcellona era arrivato a superare complessivamente quota 2 milioni di teu movimentati (+4% rispetto al 2010), confermandosi tra l'altro lo scalo spagnolo numero uno per il traffico su linee short sea shipping.

CIPE: VIA LIBERA ALLA PIATTAFORMA

Trieste - Il presidente dell'Autorità portuale di Trieste Marina Monassi (foto) ha confermato che in data odierna il CIPE ha approvato e finanziato il progetto definitivo dell'hub portuale di Trieste-Piattaforma Logistica tra lo Scalo Legnami e il Punto Franco oli minerali. Da Roma, infatti, è arrivata l'approvazione che dà corso al decreto del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, nel quale tra i finanziamenti del CIPE confermati, aveva già inserito in data 24 febbraio 2012 i 32 milioni di euro per l'opera.

«Si può di dire – ha commentato ancora Marina Monassi - che inizia una nuova era di sviluppo per lo scalo giuliano, a ridosso dell'anno in cui il terminal contenitori ha fatto registrare un record storico con +50,12% le tonnellate trasportate nel settore contenitori»

Progettazione esecutiva, procedure di gara e due anni di cantiere porteranno alla costruzione di una banchina di circa 380 metri e un'area utile di piazzale portuale di quasi 12 ettari, per complessivi 132 milioni di euro di investimento.

Si tratterà di un nuovo terminal portuale la cui gestione verrà messa a bando. L'Autorità Portuale, come è noto, ha già dato avvio alla procedura di gara per raccogliere le manifestazioni di interesse da parte degli operatori economici interessati alla realizzazione dell'opera. Tale procedura di gara, attualmente in fase di svolgimento, avrebbe potuto essere a rischio per la revoca dello stanziamento di 32 milioni di Euro, già deliberati dal CIPE nell'anno 2006.

Con la rinnovata conferma da parte del CIPE dell'interesse strategico dell'intervento, l'Autorità Portuale può proseguire senza incertezze l'iter di gara per l'individuazione del soggetto cui affidare la costruzione e gestione del nuovo terminal portuale.

Oltre 7 mln di utile per Authority Spezia

LA SPEZIA - Nell'ultima seduta del Comitato portuale, è stato presentato il bilancio dell'esercizio 2011 dell'Autorità portuale spezzina che ha evidenziato un utile di oltre 7 milioni di euro ed un avanzo finanziario di circa 600mila euro. Da sottolineare l'avanzamento lavori realizzato nel 2011 per oltre 18 milioni di e nuovi investimenti deliberati per circa 7 milioni, interamente finanziati con risorse dell'ente.

L'Authority, nella gestione dell'esercizio 2011, ha rispettato - informa una nota - i limiti di spesa imposti dalle normative succedutesi nel tempo; in particolare i limiti sulle manutenzioni ordinarie e straordinarie degli immobili utilizzati, i limiti sulle spese promozionali e di propaganda, consulenze, rappresentanza, autovetture.

L'esercizio trascorso evidenzia quindi nel complesso dati economici e finanziari positivi, a conferma di un positivo andamento dei traffici oltre che del rispetto di una oculata gestione dell'Ente.

«A tale proposito, mi sembra significativo sottolineare il fatto che la Corte dei Conti ha trasmesso nel Marzo scorso la determinazione e relativa relazione con cui ha riferito al Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità portuale per gli anni 2007-2010. Il documento contiene apprezzamenti positivi circa la corretta gestione amministrativa dell'Ente negli anni presi in esame», ha detto Lorenzo Forcieri che nella sua relazione ha ribadito come nell'ambito del territorio di competenza dell'Autorità gli sforzi si siano indirizzati verso la realizzazione del Piano regolatore portuale e delle opere contemplate nel Piano operativo triennale.

Forcieri ha citato a tal proposito l'avvenuta realizzazione della nuova marina presso il porticciolo Mirabello, dove sono già stati trasferiti la gran parte dei posti barca previsti.

«Per quanto riguarda la fascia di rispetto - ha detto il presidente - è stato inviato agli uffici comunali competenti il progetto definitivo e siamo in attesa di riscontro». Sono a buon punto i lavori di adeguamento idraulico dei torrenti Nuova e Vecchia Dorgia nei tratti di foce interni al demanio marittimo di competenza dell'Autorità portuale. Per quanto riguarda la parte terminale dei canali, è stato completato l'iter approvativo del progetto di realizzazione del primo stralcio funzionale dell'opera.

Sono proseguite, pur nella difficoltà delle normative, le operazioni di bonifica e dragaggio e nel 2011 sono stati ultimati i lavori di escavo dei fondali antistanti il terminal Ravano.

Esperita anche la gara d'appalto per il secondo intervento di bonifica nel bacino di evoluzione.

Una nuova cordata «Cin2» per Tirrenia

CAGLIARI - «La Commissione europea ha ufficializzato il definitivo abbandono del tentativo di acquisto di Tirrenia da parte dei tre armatori privati raggruppati nella cordata Cin. Si tratta della conferma più evidente della correttezza delle posizioni espresse dalla Regione dinanzi alle istituzioni europee in ordine alla fortissima criticità concorrenziale dell'operazione». Lo ha dichiarato l'assessore regionale dei Trasporti della Sardegna, Christian Solinas il quale ha anche auspicato che l'amministrazione straordinaria «avvii un nuovo collocamento sul mercato, secondo criteri di trasparenza, in grado di assicurare un'effettiva parità di chances, evitando di aderire a non ben chiari rimpasti del gruppo acquirente». Dalla Compagnia italiana di navigazione (Cin) sono usciti di recente gli armatori Gianluigi Aponte e Manuel Grimaldi, mentre del gruppo originario è rimasto Vincenzo Onorato, un riassetto che potrebbe consentire a "Cin2" di evitare censure dell'Antitrust su concentrazioni di rotte e servizi.

Il nuovo assetto, che anche questa volta non vedrebbe la partecipazione della Regione Sardegna, impegnata a potenziare la "sua" Saremar, sembra dovrebbe registrare la presenza sempre di Vincenzo Onorato con una quota Moby pari ad un terzo, di Luigi Negri con Gruppi Investimenti Portuali per un 20%, di Francesco Izzo con Shipping Investment con il 13% e il restante terzo posseduto dai fondi di "private equity" Vsl Palladio, Clessidra e Vertis.

Ma anche su questa operazione la Regione ha preso posizione. «La Commissione europea - ha aggiunto Solinas - ha chiarito in maniera precisa il fatto che "Tirrenia e Cin detenevano congiuntamente quote di mercato elevate su numerose rotte marittime italiane e, nello specifico, su alcune rotte da e verso la Sardegna a danno di milioni di viaggiatori", e non era certo un'azione di benevolenza per la nostra Isola, come qualcuno ha maldestramente cercato di sostenere».

«Si trattava - ha ribadito l'esponente della Giunta - di criticità macroscopiche che si sarebbero potute rilevare ben prima, anche in sede di gara». Solinas confida quindi che «il commissario straordinario individui quantomeno gruppi diversi di attività cui collegare il relativo contributo pubblico; in particolare, separando collegamenti tra loro oggettivamente diversi, come le rotte miste per la Sardegna, i collegamenti locali con le isole Tremiti e le verticali tirreniche e adriatiche focalizzate sul traffico merci. Operare diversamente significherebbe mettere insieme business ed attività totalmente differenti ed esporre nuovamente l'operazione a serie censure sia sotto il profilo del diritto interno che comunitario».

Eurogate presenta il nuovo terminal

AMBURGO - Prosegue il giro di presentazione del nuovo terminal di Wilhelmshaven che i dirigenti di Eurogate già da tempo stanno compiendo in alcune delle più importanti realtà economico marittime mondiali. Durante la recente tappa negli States, a Long Beach, è stata confermata l'apertura della struttura nel prossimo mese di Agosto.

A differenza di quanto accade nei vicini scali di Bremerhaven ed Amburgo il nuovo approdo di Wilhelmshaven potrà accogliere le più grandi e moderne navi contenitori senza dover dipendere dalla marea. «L'Eurogate container terminal di Wilhelmshaven si estende su una superficie di oltre 154 ettari e le sue banchine hanno un pescaggio di circa 18 metri (59 piedi) », ha affermato Marcel Eggar, amministratore delegato di Eurogate.

«Attualmente, tra quelle in servizio e quelle ordinate, sono circa 100 le unità con una capacità di oltre 10.000 teu ed è quindi necessario dare risposta a questa tendenza mondiale che vede navi sempre più grandi che richiedono pescaggi superiori a 50 piedi» ha spiegato Eggar.

Il nuovo terminal sarà equipaggiato con gru che hanno uno sbraccio che consente di movimentare contenitori collocati sul ponte anche in 23esima fila. Il Wilhelmshaven Eurogate si rivolge principalmente al mercato tedesco ma grazie alla sua posizione baricentrica e al fatto di essere ben connesso alla rete ferroviaria intermodale europea può facilmente servire il cuore industriale del vecchio continente.

Il terminal è inoltre contiguo ad una area adibita a piazzali e magazzini di oltre 192 ettari. La movimentazione dei contenitori sarà effettuata con i più moderni sistemi automatizzati, gru e veicoli, tuttora conosciuti. Socio di Wilhelmshaven Eurogate e il terminalista Apm che porterà in dote il fatto di appartenere allo stesso gruppo di Maersk Line, primo vettore container del mondo, che ha già previsto l'inserimento della struttura nei suoi itinerari nave. il gruppo Eurogate gestisce in Europa ben 10 terminal contenitori.

Accordo tra Evergreen e Tct per lo sviluppo dei traffici

TARANTO - Evergreen Line e Taranto Container Terminal hanno sottoscritto l'accordo generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato di emergenza socio economico ambientale. L'acquisizione delle firme da parte degli azionisti della società terminalista si è rivelata ardua ed ha comportato notevole impegno di mediazione da parte dell'Autorità portuale tarantina nell'ambito della compagine societaria stessa, poiché a fronte di cospicui investimenti per le infrastrutture da parte pubblica per un ammontare di circa 200 milioni di euro (grazie all'accordo con i Ministeri, la Regione, il Comune e la Provincia di Taranto) anche il privato doveva necessariamente impegnarsi ad operare e ad investire per lo sviluppo dei traffici. Per questo, secondo l'Autorità portuale, dopo l'avvio dei lavori della piastra logistica, la firma del protocollo di intesa con il porto di Rotterdam, il riconoscimento del pieno diritto dello scalo di far parte del Corridoio multimodale 5 (Helsinki / La Valletta) nell'ambito delle Reti trans-europee di trasporto, anche la firma di quest'accordo rappresenta «una prospettiva di successo per il territorio, nella consapevolezza che si tratta comunque di un punto di partenza».

Al documento dovranno ora essere acquisite le firme delle altre parti interessate: Ferrovie dello Stato, Sogesid spa, Comune e Provincia di Taranto. A conclusione dell'iter si terrà a Roma una cerimonia nel corso della quale apporranno la propria firma anche i ministri delle Infrastrutture, dell'Economia e Finanze, dell'Ambiente, per la Coesione Territoriale, il Presidente della Regione Puglia ed il presidente dell'Autorità portuale, Sergio Prete. Secondo l'assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Puglia, Guglielmo Minervini, «L'accordo con Evergreen era il passaggio più delicato» ma la sottoscrizione, anche da parte della Hutchison Port Holdings, dell'accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto, «apre agli investimenti privati» degli azionisti della Taranto Container Terminal «e allontana lo spettro della contrazione occupazionale». «Il rilancio del porto di Taranto quale hub strategico nel Mediterraneo - afferma Minervini - è ora possibile. L'accordo chiude il lavoro istruttorio fatto in questi mesi e suggella il momento storico che lo scalo ionico sta attraversando. Si sono realizzate - secondo l'assessore regionale - tutte le condizioni che come istituzioni ci eravamo impegnati a offrire». «Ora non ci sono più alibi. Dopo anni, con il prezioso lavoro dell'Autorità portuale, - conclude - siamo riusciti a sbloccare i lavori per 200 milioni della piastra retroportuale e la nomina del commissario ad acta contribuirà a rendere più snelli i successivi atti».

Assoporti: tre saggi per il rilancio degli scali

CAGLIARI - Un comitato tecnico di "tre saggi" per mettere a punto la piattaforma di rilancio degli scali italiani in vista della prossima assemblea di Assoporti. Nomi dei membri del superstaff composto da presidenti delle Autorità portuali ancora da definire: l'organismo avrà il compito di raccogliere e sintetizzare tutte le proposte arrivate nella due giorni di lavori a Cagliari conclusa venerdì pomeriggio al Terminal Crociere del Molo Ichnusa. Da decidere anche la data del congresso: secondo le prime indicazioni, l'appuntamento che dovrà eleggere il successore dell'attuale presidente di Assoporti, Francesco Nerli, dovrebbe essere fissato per la seconda metà di giugno. Questo per consentire a tutte le Authorities italiane di partecipare alla Fiera internazionale di Shanghai.

A Cagliari, nel frattempo, si è parlato di concorrenza di Nord Africa e Nord Europa, snellimento della burocrazia per dare tempi più veloci ai progetti di rilancio degli scali marittimi nazionali e autonomia finanziaria. «E' stata sottolineata - ha detto Piergiorgio Massidda, presidente dell'Autorità portuale del capoluogo sardo - la necessità di superare, soprattutto in questo momento di difficoltà, la fisiologica concorrenza tra porti per cercare una maggiore compattezza di fronte a una concorrenza che si fa sempre più agguerrita. Un esempio: non è stata ufficializzata per l'assenza di Taranto, ma presto Cagliari sottoscriverà un accordo con Gioia Tauro e il porto pugliese. In generale abbiamo gettato le basi per il nostro programma di rivendicazioni e proposte al Governo: i porti italiani, è bene ricordarlo, rappresentano il 3% del Pil nazionale».

Ai lavori hanno partecipato, insieme al presidente di Assoporti Francesco Nerli, Pasqualino Monti (presidente a Civitavecchia), Giovanni Grimaldi (Gioia Tauro), Aldo Garozzo (Augusta), Franco Mariani (Bari) Cristoforo Canavese (Savona), Antonio Bevilacqua (Palermo), Luigi Merlo (Genova), Luciano Canepa (Ancona), Marina Monassi (Trieste), Lorenzo Forcieri (La Spezia), Paolo Piro (Olbia), Luciano Dassatti (Napoli), Galliano Di Marco (Ravenna) e Paolo Costa (Venezia). Dai colloqui, secondo alcune indiscrezioni, sembra sia emerso il nome di Giuliano Gallanti, attuale presidente dell'Autorità portuale di Livorno, tra i papabili per la sostituzione di Francesco Nerli. «Di Assoporti - ha commentato Gallanti su questa eventualità - mi interessa l'attività di lobbismo in senso positivo ovviamente, per le cariche si vedrà. Io non ho chiesto niente, comunque». La Commissione europea intanto sta elaborando una direttiva sulle concessioni e sui servizi portuali. L'obiettivo è quello di arrivare a un pacchetto di misure condivise entro il 2013. Gallanti, già presidente anche di Espo, l'associazione dei porti europei, ha partecipato ad Anversa ad un vertice sul tema: «L'obiettivo in Europa - ha spiegato - è quello di arrivare su queste grandi questioni ad una uniformità sostanziale che garantisca la concorrenza. Basta pensare che nei grandi porti del nord Europa le concessioni venivano date senza gara. Noi non abbiamo nulla da temere perché la nostra legislazione è già in linea con le normative europee che si vogliono introdurre». Riguardo al sistema ferroviario delle banchine del porto livornese, nodo fondamentale per il futuro dello scalo, ha detto: «Abbiamo firmato un protocollo di intesa con le Ferrovie per saltare lo snodo di Calambrone e collegare direttamente alla rete ferroviaria le banchine della Darsena Toscana e della sponda Est. La cosa è fattibilissima, basta piazzare qualche binario. Il che significherebbe collegare Livorno a Bologna e al resto dell'Europa. Tutto va realizzato entro il 2015, altrimenti le ferrovie perdono i finanziamenti europei. Genova e Spezia sono penalizzate rispetto a Livorno: il paradosso è che si bucano le Alpi e non si riescono a bucare gli appennini».

Il 9 maggio a Roma l'Autorità Portuale di Trieste presenterà ai players nazionali e internazionali la strategia di crescita dello scalo giuliano

Il Comitato Portuale di Trieste ha approvato il bilancio consuntivo del 2011 e la relazione sull'attività dell'anno dell'Autorità Portuale, che è stata realizzata - ha rilevato il presidente dell'ente, Marina Monassi - rispettando «la tabella di marcia prefissata nel piano industriale sia sotto l'aspetto degli interventi diretti di competenza dell'Autorità Portuale di Trieste, sia sotto quello di affiancamento agli operatori portuali. I numeri - ha aggiunto - parlano da soli e basta citare il +50,12% fatto registrare nell'incremento del tonnellaggio delle merci trasportate in contenitori».

Il prossimo 9 maggio a Roma l'Autorità Portuale presenterà ai players nazionali e internazionali della logistica e della finanza una strategia di crescita dello scalo portuale giuliano che è stata esaminata oggi dal Comitato Portuale e condivisa dall'unanimità. «Siamo un porto - ha sottolineato Marina Monassi - che punta in alto, che sta recuperando quanto è stato perso o trascurato, per portare il traffico sullo scalo giuliano a livelli crescenti di sviluppo su tutti i fronti della portualità. A Roma il 9 maggio - ha anticipato - l'Autorità Portuale di Trieste parlerà di: rilancio dei traffici fra il Mediterraneo e il Centro Europa valorizzando Trieste, nel suo naturale ruolo di cerniera tra l'Occidente, l'Europa dell'Est e il bacino del Mediterraneo, a sostegno del Corridoio Adriatico Baltico (Trieste-Vienna-Monaco) e del Corridoio VI (Trieste- Lubiana- Budapest); rilancio del progetto Porto Vecchio di Trieste in chiave portuale diportistica, turistica e direzionale; attuazione del regime di Porto Franco».

Intanto il presidente dell'Autorità Portuale giuliana ha espresso grande soddisfazione per l'approvazione odierna da parte del CIPE del progetto definitivo della piattaforma logistica del porto di Trieste (~~informARE~~ del [30 aprile](#) 2012). «È - ha evidenziato Marina Monassi - un risultato importante e un'attenzione fondamentale da parte del governo italiano che con questo atto considera il porto di Trieste strategico per lo sviluppo economico del territorio». «Si può dire - ha proseguito - che inizia una nuova era di sviluppo per lo scalo giuliano, a ridosso dell'anno in cui il terminal contenitori ha fatto registrare un record storico (+50,12% le tonnellate trasportate nel settore contenitori), nell'anno in cui abbiamo avviato importanti azioni di rinnovamento infrastrutturale richieste dagli operatori portuali e iniziato un'azione di promozione dello scalo a livello mondiale: i tasselli di una strategia operativa tratteggiata nel piano industriale condiviso con gli attori portuali stanno portando i loro frutti anche in questa difficilissima fase economica internazionale».

Precisando di aver già dato avvio alla procedura di gara per raccogliere le manifestazioni di interesse da parte degli operatori economici interessati alla realizzazione dell'opera, l'Autorità Portuale ha ricordato che il progetto prevede che - attraverso la fase di progettazione esecutiva, le procedure di gara e due anni di cantiere - si costruisca una banchina di circa 380 metri e un'area utile di piazzale portuale di quasi 12 ettari, per complessivi 132 milioni di euro di investimento. Tale procedura di gara - ha sottolineato l'ente - avrebbe potuto essere a rischio per la revoca dello stanziamento di 32 milioni di euro, già deliberati dal CIPE nell'anno 2006, che è stato invece confermato oggi con la nuova approvazione del CIPE che dà corso al decreto dello scorso 24 febbraio del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Corrado Passera, che destina tale importo alla piattaforma logistica di Trieste. Con la rinnovata conferma da parte del CIPE dell'interesse strategico dell'intervento - ha concluso l'ente - l'Autorità Portuale può proseguire senza incertezze l'iter di gara per l'individuazione del soggetto cui affidare la costruzione e gestione del nuovo terminal portuale.

Porti da battaglia

Sarà la conflittualità economica tra europei e cinesi a infiammare quest'anno l'Africa. Le premesse ci sono tutte, specie in campo aperto come è quello delle infrastrutture o del controllo dei porti marittimi. Considerando che (fatto salvo alcune particolari materie prime come l'uranio) i settori dell'estrazione e dell'oil&gas sembrano aver raggiunto un assetto definito per il prossimo decennio, sugli scali marittimi sarà messa a dura prova specie la capacità di resistenza europea. Un caso su tutti quello del porto di acque profonde di Kribi non distante dalla capitale del Cameroun, Douala. Dopo lunghe controversie giudiziale, il gruppo Bolloré Africa Logistica, guidato dal celebre finanziere bretone, ha ottenuto una concessione per la gestione dei terminali di Douala fino al

2020 e una parziale per Kribi. Ritenendo in particolare che quest'ultimo porto possa nei prossimi due decenni diventare il principale scalo merci dell'Africa sub sahariana. Della stessa idea sono i cinesi, che hanno negli ultimi sei mesi messo in campo il sostegno finanziario di Eximbank per lo sviluppo di infrastrutture collegate allo scalo di Kribi. I progetti approvati dal governo renderanno lo scalo di Kribi un porto complementare a quello di Douala nel breve termine e poi un vero e proprio trampolino per le merci. Movimentate da un numero incredibile di dipendenti, a pieno regime addirittura 400mila. Ecco che i vincitori della corsa a Kribi, ovvero chi riuscirà a chiudere il contratto di esclusiva sullo scalo, avrà segnato una importante vittoria verso la conquista della lo-

gistica africana. In molti scommettono su Bolloré e sul suo colpo di reni finale, forte come è nel Golfo di Guinea. Il suo gruppo, infatti, è un vero e proprio gigante che dal Senegal, dove nel trasporto minerario e petrolifero vanta clienti come Exxon e Total, ha, anche grazie ai giusti appoggi politici, attuato una politica progressiva di espansione. Per crescere in Africa, il gruppo Bolloré si è affidato a Michel Roussin, oggi uomo di Veolia, società francese attiva nei trasporti, nel trattamento delle acque e dei rifiuti, con un passato importante alle spalle: ex direttore di gabinetto alla Dgse, i servizi segreti francesi, e di Jacques Chirac, nonché ministro per la cooperazione sotto il governo Balladur.

Con lui, il socio forte di Mediobanca ha costruito un vero e proprio impero africano in cui le piantagioni hanno ormai un ruolo marginale rispetto alla logistica: il settore, nel 2010, ha segnato un fatturato di 4,6 miliardi di euro contro i 4 miliardi del 2009 (su un giro d'affari complessivo 2010 del gruppo da 7 miliardi) e si confronta con gli appena 167 (da 115) milioni delle attività di piantagioni, media, tlc e holding (1,99 miliardi per la distribuzione di energia, 205 milioni per le storiche attività industriali). Per avere un'idea del peso del finanziere bretone, basta dire che, in Costa d'Avorio, dove gestisce il porto di Abidjan (attraverso la società Setv), è il secondo datore di lavoro del Paese dopo lo Stato.

In Sierra Leone il finanziere è appena riuscito a ottenere la decima licenza portuale vincendo una gara d'appalto per la quale erano in lizza i più grandi gruppi del mondo e promettendo 92 milioni di euro di investimenti per attrezzare lo scalo.

Ancora: in Togo il gruppo Bolloré ha appe-

na sbloccato circa 380 milioni di euro per la realizzazione di una terza banchina. E dalla parte opposta, lungo le coste orientali del Somaliland sta portando avanti lo scalo strategico di Berbera per stare vicino agli interessi francesi di Gibuti, ma soprattutto per cercare di tamponare l'avanzata del Dragone che dal Mozambico sta risalendo su verso nord con l'obiettivo di realizzare il più grande progetto logistico della storia africana.

I capi politici di Sud Sudan, Kenya e Etiopia hanno lanciato un progetto rivoluzionario da 25 miliardi di dollari per un innovativo nodo portuale e ferroviario nei pressi dell'isola di Lamu, considerata un patrimonio dell'Unesco. Il presidente keniota Mwau Kibaki, quello Sud Sudanese Salva Kiir e quello etiopico, Meles Zenawi, si sono incontrati in Kenya a Mokowe sulla costa dell'Oceano Indiano. Tutti e tre i paesi coinvolti hanno dichiarato di voler dividere i costi del progetto, e gran parte del costo totale verrà affrontato dalla Cina, da sempre interessata a una penetrazione nell'area. Si parla di più di 32 porti collegati tra loro da migliaia di chilometri di ferrovia nuova di zecca che dovrebbero permettere di trasportare il petrolio del Sud Sudan verso la nuova raffineria che verrà costruita all'interno del progetto.

Un piano gigantesco che modificherà completamente l'intero assetto della regione, offrendo anche nuove possibilità di sviluppo. La nuova ferrovia dovrebbe collegare il Sud Sudan con il Kenya, e a sua volta Nairobi con l'Etiopia. Non sono però tutte rose e fiori. Mentre infatti il Kenya ha descritto il progetto come il più ambizioso mai intrapreso da un paese indipendente africano, i residenti dell'isola di Lamu hanno il timore

che il progetto possa sconvolgere il loro ambiente di vita. La comunità locale sarebbe particolarmente spaventata dal rischio di non venire adeguatamente ricompensata una volta che il progetto verrà ultimato, e la popolazione dell'isola ha inscenato diverse proteste per paura di perdere il turismo e la pesca, le due attività su cui è basata l'economia della città costiera. Il timore è che i lavori per le infrastrutture possano rovinare l'ecosistema marino e costiero, pregiudicando l'economia locale.

Il progetto dovrebbe anche servire a rendere più sicura la zona, da tempo alla mercé di bande di pirati che si stanno facendo via via sempre più audaci. Una volta costruito il super-porto potrebbe rappresentare una ottima base per permettere spedizioni punitive contro i pirati e i miliziani Shabab della vicina Somalia. C'è solo da capire in tutto questo quello che sarà il ruolo di Pechino. Da tempo la Cina ha dimostrato un notevole interesse nella penetrazione nel continente africano, e la realizzazione di un super-porto tecnologico potrebbe consentire a Pechino di allungare l'ombra del Dragone su una zona assolutamente vitale per quanto riguarda le risorse energetiche.

Ma le tensioni con la Cina non toccano solo i porti. Lo scorso febbraio in Namibia è stata azzerata, e si dovrà rifare, la gara per la costruzione della diga di Neckartal nel sud della del Paese. Lo ha deciso il comitato tecnico-amministrativo incaricato di assegnare l'appalto lasciando praticamente la porta aperta ai cinesi. In questo caso ad avere (quasi vinto) l'appalto da circa 200 milioni era stata l'italianissima Impregilo, che ora deve praticamente ripartire da capo. In sostanza il ministero dell'Agricoltura locale ha sempre spinto per l'assegnazione agli italiani, mentre quello dell'Economia ha apertamente parteggiato per i cinesi. A fine primavera si vedrà. Nel frattempo si protesta. Nel villaggio vicino a Neckartal, gli abitanti sono scesi più volte in piazza durante il mese di febbraio per chiedere al governo di affidare l'appalto agli italiani. Il motivo è semplice sanno bene che con i cinesi nessun indigeno lavora, tanto meno apprende e quindi costruisce una professionalità futura. Con gli europei, sì. O almeno più facilmente. Forse questa può essere la strada giusta e la leva per convincere anche i politici a far pendere le simpatie verso il lato delle società europee.

A.S.