



Ambasciata d' Italia ad Addis Abeba Ufficio Commerciale

Addis Abeba, 8 gennaio 2015

GIBUTI – GRANDI PROGETTI DI SVILUPPO DEL SETTORE PORTUALE

1. Gibuti, Paese scarsamente popolato (tra gli 800 e 900 mila abitanti), privo di significative risorse naturali o agricole e con una crescita del PIL non paragonabile a quella di altre economie dell'Africa orientale (5% in media nel periodo 2009-2013, 6% nel 2014, previsione di 6,5% per il 2015), si è posto l'obiettivo di diventare un paese a medio reddito entro il 2035, secondo il piano denominato Djibouti Vision 2035, redatto con l'assistenza tecnica della Banca Mondiale.

Per ottenere ciò, il Paese sta puntando con decisione sulla propria posizione geografica privilegiata ("Africa's Singapore?", ha titolato recentemente un noto settimanale etiopico). Gibuti si trova infatti alla confluenza delle rotte che collegano Africa orientale, Europa/Mediterraneo e l'oriente (uno dei corridoi marittimi più trafficati del mondo), nonché al centro di un'area strategica dal punto di vista della sicurezza internazionale. Negli ultimi anni esso è stato beneficiario forti investimenti nelle strutture portuali e logistiche (Cina, Paesi del Golfo) e ha conosciuto una crescente presenza di strutture e personale militare straniero. L'importanza cruciale dei porti di Gibuti deriva inoltre dal suo ruolo di sbocco esclusivo al mare dell'Etiopia, il cui commercio transita al 100% da Gibuti, nonché di principale riferimento dell'Africa orientale per gli scambi marittimi, vista l'attuale inattività dei porti somali ed eritrei. Per limitare la dipendenza dai porti gibutini, Addis Abeba ha avviato contatti con le Autorità del Somaliland a sostegno del progetto di rifacimento dello scalo di Berbera. La società italiana Messina Line guarda oggi al porto di Gibuti come al secondo più importante per i propri volumi di traffico, dopo Dubai.

2. Si fornisce di seguito un'approfondita panoramica sui grandi progetti infrastrutturali recentemente annunciati dal Governo gibutino, del valore di circa 10 mld USD per i prossimi 3 anni, programma estremamente ambizioso se si pensa che il PIL di Gibuti si attesta oggi intorno agli 1,5 mld USD. Essi hanno l'obiettivo di rafforzare ulteriormente il ruolo del Paese di hub logistico tra l'Africa

orientale e il resto del mondo e soddisfare la crescente domanda di servizi portuali da parte dell'economia etiopica.

Per quanto riguarda le infrastrutture portuali, sono stati annunciati 6 nuovi terminal, di cui 4 sono già in fase di costruzione. L'obiettivo è quello di alleviare il carico degli unici due porti attualmente in funzione, quello storico di Gibuti città, gestito dall'operatore di Dubai DP World sulla base di un accordo di concessione ventennale firmato nel 2000, e quello di Doraleh inaugurato nel 2009, con due terminal dedicati a container e prodotti petroliferi. La costruzione dei nuovi terminal ha l'obiettivo di moltiplicare per 15 volte le capacità di traffico del Paese entro il 2017, quarantennale dell'indipendenza dalla Francia.

3. Il progetto che riguarda la costruzione di un nuovo porto a Doraleh (Doraleh Multipurpose Port) raddoppierà la capacità di handling del porto già esistente nella medesima località, immediatamente a nord della capitale. Esso diventerà il principale porto del Paese. I lavori, affidati alla Chinese Construction Company, sono stati avviati nell'agosto scorso e l'opera dovrebbe essere inaugurata entro la fine del 2016 (costo 525 mln USD). Sarà co-gestito dal Governo gibutino e dalla China Merchant Holding International (CMHI, finanziatore) e potrà ricevere navi fino a 100.000 tonnellate di portata lorda, grazie al dragaggio e a una banchina di 1200 metri. Il nuovo porto costituirà il punto di arrivo della nuova ferrovia Addis Abeba-Gibuti, in fase di costruzione da parte della China Civil Engineering Construction Company, con finanziamento della China EX-IM Bank. La Italferr del Gruppo FS si è aggiudicata un contratto di consulenza per questa ferrovia.

Il terminal dedicato al petrolio già esistente a Doraleh, unico del suo genere nel Corno d'Africa e gestito da una sussidiaria della Emirates National Oil Company di Dubai, sarà ingrandito di circa il 30%. Il progetto vale 140 mln USD. Anche il terminal dedicato ai container già esistente a Doraleh, gestito sempre dalla DP World di Dubai, sarà allargato a partire dal 2015: il progetto prevede di raddoppiare l'attuale capacità di 1,6 mln TEU, a un costo di 400 mln USD.

4. Il terzo porto del Paese sorgerà a Tadjourah, una località situata a nord della capitale, affacciata sull'omonimo Golfo. La costruzione è stata avviata nel dicembre 2012 da parte del gruppo cinese Bao Ye Hubei Construction e dovrebbe concludersi entro il 2017, per un costo di 69 mln USD. La supervisione è in mano alla ditta italiana Technital, basata a Gibuti, la quale ha anche redatto il progetto. I prestiti sono stati garantiti dallo Arab Fund for Economic and Social Development (Kuwait) e, in misura leggermente minore, dal Saudi Fund for Development (Arabia Saudita). Sono previsti collegamenti con l'Etiopia, via strada (Balho) e via ferrovia (Macalle'). In particolare, il porto

costituira' il punto di uscita delle risorse estratte dalle miniere di potassio recentemente avviate nella regione etiopica della Dancalia da imprese canadesi, norvegesi e israeliane, oltre che dei beni industriali prodotti nelle regioni settentrionali dell'Etiopia. Una capacita' di 8 milioni di tonnellate l'anno (4 nella fase iniziale) sara' assicurata da una banchina circolare di 435 metri.

5. Un nuovo porto a Damerjog, a sud della capitale, sara' dedicato ai capi di bestiame vivi, importante voce di esportazione dall'Africa orientale verso i Paesi del Golfo. La costruzione e' gia' stata avviata, su progetto della Technital, e si prevede che sara' conclusa entro la fine del 2016 (costo 70 mln USD, finanziati dalla gia' citata CMHI), con una capacita' di 10 milioni di capi all'anno grazie a una banchina di 655 metri.

Infine il porto di Ghoubet, in fase di costruzione presso l'omonima baia, sara' esclusivamente dedicato all'esportazione del sale estratto dal vicino Lago Assal, sito nella depressione piu' bassa d'Africa (155 metri s.l.m.). Il progetto e' in mano alla China Harbor Engeneering Company (64 mln USD, finanziamento China EX-IM Bank). Anche questo caso l'italiana Technital si e' aggiudicata il contratto di supervisione. L'opera sara' inaugurata a inizio 2016 e avra' una capacita' di 6 milioni di tonnellate l'anno.

Per ovviare al problema della mancanza di cantieri per la riparazione delle navi nel Paese, il Governo gibutino ha in progetto di costruirne uno a Obock, nel nord, per un valore di 220 mln USD.

6. Sono anche in progetto due nuovi porti dedicati rispettivamente al greggio e al gas naturale liquefatto (GNL). Il primo nasce dalla firma di un accordo tripartito tra Sud Sudan, Etiopia e Gibuti per l'esportazione del greggio sud-sudanese. Il progetto e' concorrente ad altro, noto con l'acronimo LAPPSET, che prevede l'esportazione attraverso un nuovo porto a Lamu, in Kenya, e per prevalere dovra' incontrare il favore dei finanziatori internazionali. Il progetto etio-gibutino prevede un porto dedicato a Gibuti (costo 200 mln USD) e la costruzione di una pipeline attraverso l'Etiopia. Secondo fonti gibutine citate dalla stampa, numerose compagnie internazionali avrebbero gia' manifestato interesse per il progetto, che si stima valere circa 3 mld USD.

Per quanto riguarda il terminal per il GNL, questo sara' costruito dalla cinese GCL Poly, insieme a una pipeline per collegarlo alle zone di estrazione nella regione somala dell'Etiopia. Il progetto dovrebbe valere nel suo complesso 3 mld USD.

7. Oltre al potenziamento dei porti, il Governo di Gibuti punta a creare forti sinergie con l'Etiopia - in raccordo sempre piu' stretto con il Governo di quest'ultima - attraverso le reti stradali, ferroviarie, energetiche. Per quanto riguarda l'energia, l'importazione di questa dall'Etiopia, avviata quattro anni fa, ha abbassato notevolmente tale voce di costo per l'economia gibutina, che prima faceva esclusivo affidamento sui generatori a diesel. Una seconda linea di trasmissione elettrica dall'Etiopia sara' costruita nella zona settentrionale di Gibuti e coprira' il restante 40% del fabbisogno. Vi e' anche il progetto, proposto da parte gibutina, di una zona industriale comune Gibuti-Etiopia, alla frontiera tra i due Paesi.

Per quanto riguarda le zone franche, una e' stata istituita in anni recenti nelle adiacenze del porto di Gibuti citta' e altre due saranno inaugurate in aree non distanti dalla capitale: la Jabanas Free Zone e la Damerjog Free Zone, quest'ultima in parte dedicata ai capi di bestiame vivi, primo esempio al mondo di zona franca di questo tipo.

E' infine in progetti la costruzione di un nuovo aeroporto (Bicidley International Airport and Cargo Village), in una zona a 20 km dalla capitale. Il progetto avra' un costo di 530 mln USD. L'obiettivo e' quello di potenziare i servizi cargo, soprattutto a beneficio dei traffici tra Asia e Paesi africani land-locked. Il vecchio aeroporto sara' utilizzato per soli fini militari.

8. Lo sviluppo infrastrutturale di Gibuti - dei porti, ma non solo - offre interessanti opportunita' per le imprese italiane, soprattutto per quanto riguarda i contratti di progettazione e supervisione, come abbiamo visto nel caso della Technital. Per quanto riguarda le attivita' di costruzione, non esiste una prassi consolidata di gare internazionali e gli appalti vengono assegnati generalmente con gara ad invito o per trattativa diretta: il risultato e' che tutte le nuove infrastrutture portuali del Paese saranno realizzate, e nella maggioranza dei casi anche finanziate, da aziende cinesi.

Proprio la Cina, e in subordine i Paesi del Golfo, ha scommesso in modo deciso sui porti di Gibuti come uno degli accessi privilegiati di penetrazione economica in Africa orientale. Il gruppo cinese China Merchant Group, che e' parte di quella stessa CHMI che abbiamo gia' incontrato nei paragrafi piu' sopra, ha acquistato nel gennaio 2013 una partecipazione del 23,5% nella societa' pubblica Port de Djibouti SA. Tale quota comprende la proprieta' del 66,7% dell'attuale terminal container di Doraleh.

Come gia' evidenziato in passato, appare chiaro che un rapporto d'affari privilegiato con aziende cinesi o il ricorso a filiali cinesi di aziende italiane possono rappresentare un utile canale di approccio

alla galassia di sub-appalti e opportunita' varie che lo sviluppo del settore portuale gibutino presenta per le aziende italiane.