

## **INFRASTRUTTURE PORTUALI IN ARABIA SAUDITA**

### *Quadro generale*

L'Arabia Saudita ha sperimentato negli anni passati difficoltà derivanti dalla mancanza di infrastrutture portuali adeguate rispetto ad un incremento dei traffici in costante aumento, sia per il trasporto di materie prime sia per quello dei beni di consumo. Grazie ai cospicui investimenti nel settore infrastrutturale varati degli ultimi anni, l'espansione portuale è ora uno degli obiettivi strategici nel piano di sviluppo saudita.

Il programma dell'Arabia Saudita per lo sviluppo portuale prevede, infatti, una spesa di **914 miliardi di dollari**. Nel corso del 2012 i porti sauditi hanno assistito quindi ad un boom di progetti di espansione: il volume di lavori realizzati per porti marittimi e terrestri è aumentato di 4 miliardi di reali sauditi. La Saudi Ports Authority ha firmato soltanto nel 2012 contratti per 1,6 miliardi di reali sauditi per progetti di costruzione e sviluppo con tecnologie avanzate per i porti del Regno. L'autorità portuale è inoltre impegnata ad espandere la "national container capacity" da circa 9 milioni di TEU (equivalenti a 20 piedi) nel 2011, a più di 15 milioni di TEU entro il 2015.

Già da diversi anni, il settore delle infrastrutture portuali offre numerose opportunità di investimento al settore privato, come l'utilizzo di terminali per i container e dei bacini di carenaggio, la costruzione di navi, chiatte e piattaforme marine, la fabbricazione di barche da pesca e da diporto oltre ad una serie di servizi collegati e di supporto quali centri commerciali, ristoranti, uffici postali e servizi turistici.

### *I principali porti esistenti e i progetti di espansione*

Situato sulla costa del mar Rosso, il "**Jedda Islamic Port**" è il principale porto commerciale del paese per i flussi di importazioni e per le esportazioni non petrolifere. Il JIP ha gestito nel 2011 un volume superiore ai 4 milioni di TEU, rispetto ai 3,8 milioni del 2010. Entro il 2015 è prevista la gestione di 5 milioni di TEU. L'amministrazione del JIP sta attualmente conducendo uno studio per l'ampliamento delle capacità operative, sia attraverso la costruzione di una nuova banchina per i container nella parte sud-occidentale del porto, sia per ampliare le banchine già esistenti.

Sono previsti inoltre numerosi altri progetti tra i quali: la ristrutturazione e l'ammodernamento della rete elettrica esistente, la creazione di un garage di 4 piani con una superficie di 80.000 metri quadrati per piano e una capacità di oltre 17.000 auto, la creazione di un nuovo sistema di drenaggio delle acque piovane oltre all'ammodernamento delle linee di approvvigionamento idrico, la costruzione di nuovi edifici amministrativi (tra cui una sede del Dipartimento della Marina Militare, dotata delle ultime tecnologie di comunicazione indispensabili per la gestione del traffico marittimo nel porto), nuovi sistemi di sicurezza tra i quali l'istituzione di barriere elettroniche, la fornitura di impianti, di autobus passeggeri, rimorchi e carrelli traino.

**Dammam** sulla costa orientale è il secondo più grande porto merci dell'Arabia Saudita. Il suo terminal esistente, della cui concessione è titolare la Hong Kong Hutchison Ports, ha gestito nel 2011 un volume pari a quasi 1,5 milioni di TEU (1,33 milioni nel 2010). I piani di ampliamento puntano a raddoppiare la sua capacità fino ad arrivare a circa 3 milioni di TEU. Nel 2011 la PSA (Port Authority of Singapore) si è aggiudicata la concessione per la costruzione di un secondo terminal. PSA ha stretto una partnership con il Fondo di investimenti pubblici per costruire e gestire *Saudi Global Ports*, il secondo porto merci di Dammam, che gestirà 1,8 milioni di TEU all'anno. La prima fase dei lavori inizierà nel 2014.

Il *Saudi Global Ports* valorizzerà la posizione strategica di Dammam come porto alternativo, non soltanto per il petrolio della Provincia orientale ma anche per il crescente sviluppo commerciale e delle costruzioni di Riad e della regione interna.

In questo quadro, a ottobre 2011 è stata approvata la costruzione di un ponte ferroviario terrestre per il trasporto di merci e passeggeri per un valore di 7 miliardi di dollari interamente gestito dal Fondo Investimenti pubblici che collegherà, a partire dal 2015, le coste da est a ovest del paese passando da Riad. La prima fase prevede il trasporto di 700.000 containers all'anno tra Dammam, Riad e Jeddah.

Sempre sulla costa orientale, a 80 km dalla città industriale di Jubail, la città industriale di Ras al-Khair è situata in una posizione favorevole come punto di esportazione per la bauxite proveniente dalle miniere del nord del regno. In questa regione sono previsti 80 progetti industriali, tra cui una fonderia del valore di 4 miliardi di dollari di proprietà della Società Saudi Arabian Mining (Maaden) e della statunitense Alcoa. Per sostenere tali progetti il Regno ha previsto la costruzione di un porto suddiviso in tre parti; la prima destinata ai cargo solidi, la seconda a quelli liquidi e la terza per merci varie.

Saudi Basic Industries Corporation (SABIC) ha aggiudicato alla China National Chemical Engineering Corporation, per un costo di 400 milioni di dollari, un contratto per la costruzione di un nuovo molo che è stato inaugurato a febbraio 2011, presso il porto industriale **King Fahd di Jubail**, siglando una partnership con il gruppo saudita Rafid. Ras al-Khair ha ospitato la sua prima nave nel mese di febbraio 2011.

La prima fase del progetto prevede, oltre alla costruzione di un secondo terminal per i container, anche la costruzione di 40 serbatoi di stoccaggio per i prodotti chimici; lo stesso progetto prevede la costruzione di banchine deposito per la movimentazione.

Il porto King Fahd è uno dei più grandi al mondo in quanto gestisce il 90% delle esportazioni di prodotti petrolchimici e petroliferi raffinati, oltre all'importazione di materie prime e all'esportazione di prodotti finiti.

I porti di **Ras Tanura** e **Al-Khafji** sono utilizzati esclusivamente per l'esportazione di petrolio sulla costa orientale e sono gestiti da Saudi Aramco.

Saudi Aramco ha recentemente avviato le prequalifiche per la ristrutturazione della struttura del serbatoio per il petrolio greggio di Al-Muajjiz presso il **Porto industriale di Yanbu**, sulla costa del Mar Rosso. Il complesso dei lavori, il cui totale potrebbe toccare i 200 milioni di dollari, sarà reso noto solo al momento delle offerte, nel secondo semestre 2013. Secondo la società, il porto dispone attualmente di tre banchine, ognuna con una capacità di carico massima di 135.000 barili all'ora. Muajjiz è uno dei quattro terminali del Porto industriale di Yanbu che gestisce l'importazione e l'esportazione di idrocarburi.

Gli altri tre sono il terminal per il petrolio greggio, il terminal per il gas e quello per la raffineria.

Il **Seaport** rientra tra i sei progetti che compongono i 55 milioni mq del megaprogetto King Abdullah Economic City, nei pressi di Jeddah. Sulla costa del Mar Rosso, con una superficie di 14 milioni di mq, sarà il più grande della regione. Grazie alla vicinanza con Mecca e Medina, avrà una banchina esclusivamente riservata all'Hajj, in grado di ricevere più di 500.000 pellegrini. La prima fase del progetto prevede, oltre al porto, anche centri medici e strutture associate.

Tra i piani di sviluppo programmati dalla Saudi Ports Authority ci sono **progetti minori** che non riguardano la costruzione di nuovi porti ma che prevedono comunque la costruzione di infrastrutture quali: un impianto generatore di energia per il porto King Abdul Aziz di Dammam per aumentare capacità da 50 mw a 120 mw, una banchina al porto di Dhuba, due moli container nel porto industriale King Fahd a Yanbu, un molo per i passeggeri e servizi al porto di Yambu, oltre ad un enorme parcheggio multipiano presso il porto islamico di Jeddah.