



Mozambico

LO CHIAMANO SVILUPPO

Ogni ora, un convoglio merci carico di carbone della linea Moatize-Nacala attraversa i sobborghi della città: fa tremare le case, rompe i timpani, inquina l'aria. Ma il business delle multinazionali Vale e Mitsui prevale sulla vita e la salute delle gente. E la politica acconsente.

testo e foto di **Marco Simoncelli**, da Nampula

Nampula, le rotaie in casa

«**S**ONO STANCO. STANOTTE HO AVUTO PIÙ DIFFICOLTÀ DEL SOLITO A DORMIRE. HO PAURA CHE LE MURA DI CASA MI CROLLINO ADDOSSO».

Nel bairro Napipine, sobborgo povero di Nampula, José, 53 anni, è arrabbiato: «Dico più del solito perché da queste parti, oramai da più di due anni, dormire è un'impresa e vivere è diventato più difficile di quanto già non fosse... Ti chiedi il perché?

Sta arrivando! Lo senti?». La terra inizia a tremare e quello che era un rumore in lontananza diventa sempre più forte e assordante. Dietro un muro di mattoni sormontato da reti metalliche, un gigantesco treno merci passa a pochi metri dalle case.

«È il treno della Vale e dei giapponesi. Trasporta il carbone dalle miniere fino all'oceano. Passa venti volte al giorno. Vedi quelle barriere? Hanno tagliato in due la città... Io lavoro dall'altra parte ►



Venti volte al giorno
INSOPPORTABILE.



912

**KM, LA LUNGHEZZA
DEL NACALA LOGISTICS CORRIDOR (CLN)**

4,4

**MILIARDI DI DOLLARI
IL COSTO DEL CLN**

11

**I MILIONI DI TONNELLATE DI CARBONE
ESPORTATI NEL 2017 ATTRAVERSO IL CLN**

120

**I VAGONI DI CUI È FORMATO
OGNI SINGOLO CONVOGLIO**

2,4

**MILIARDI DI DOLLARI
LE PERDITE REGISTRATE
DA VALE NEL 2015**

La gente di Nampula non è mai stata interpellata e deve subire gli effetti collaterali di un progetto che ha un solo obiettivo, il profitto.

► e devo camminare il doppio. Se vai in auto, in moto o in *chappa* (trasporto pubblico informale), vicino ai passaggi a livello puoi restare bloccato nel traffico per ore. La gente ha fatto dei buchi nel muro per attraversare... sono già morte molte persone e la Vale vuole elettrificare tutto», conclude José, e si avvia verso uno dei numerosi tratti fra le abitazioni dove la barriera è stata abbattuta. Altri aspettano che il convoglio passi: trainato da quattro locomotive, lungo più di 2 chilometri e composto da 120 vagoni merci, quando attraversa Nampula riduce leggermente la velocità e quindi ogni passaggio richiede come minimo un quarto d'ora.

Lina, 39 anni, esprime un'opinione condivisa: «Questo treno sta creando dei problemi anche alla nostra salute. L'ospedale è oltre la ferrovia e non sono poche le persone morte sull'ambulanza rimasta bloccata al passaggio a livello. E poi i vagoni scoperti spargono polvere di carbone ovunque. E i miei figli la respirano giorno e notte».

La controversa linea ferroviaria che attraversa la terza maggiore città del Mozambico fa parte del grande progetto infrastrutturale Nacala Logistics Corridor (Cln), che ha l'obiettivo di creare nuove linee e di riabilitarne altre per collegare, con 912 km di rotaie che attraversano anche il territorio del Malawi, le miniere di carbone di Moatize, nella provincia di Tete, al porto di Nacala sull'Oceano Indiano. Iniziato nel 2012, il Cln è gestito dall'impresa mineraria brasiliana Vale, dalla giapponese Mitsui & Co Ltd e dalla mozambicana Caminhos de Ferro de Moçambique (Cfm). Il costo dell'opera, ormai quasi conclusa, è di 4,4 miliardi di dollari finanziati da Vale, Banca africana di sviluppo e Japan Bank for International Cooperation.

Nel piano è stato incluso anche lo sviluppo del porto in acque profonde di Nacala-a-Velha che può immagazzinare 1 milione di tonnellate di carbone e caricare almeno 150 navi l'anno. Vale e Mitsui ripongono molte aspettative su questa infrastruttura che nel 2016 ha consentito l'export di 6,5 milioni di tonnellate di carbone, che si stima siano diventate 11 nel 2017. E le multinazionali prevedono di arrivare a 18 milioni di tonnellate entro il 2019. Ciò significa che la frequenza di transito dei treni a Nampula non farà che aumentare.

Insostenibile

Le rotaie che stanno rendendo insostenibile la vita



Ci si arrangia
UNO DEI VARCHI APERTI
DALLA POPOLAZIONE PER
ATTRAVERSARE I BINARI.

**PRESIDENTE
E AMMINISTRATORE
DELEGATO DI VALE**



**MURILO
FERREIRA**

In occasione
dell'inaugurazione
ufficiale un anno fa,
ha detto:
«Il Cln è il nostro
investimento
più importante
al di fuori del Brasile».

di migliaia di cittadini risalgono all'epoca coloniale portoghese (terminata nel 1975) quando Nampula era una piccola città, priva di sobborghi sovrappopolati, e la linea ferroviaria era del tutto periferica. Ci si domanda perché il Cln e il governo di Maputo non abbiano pensato di far correre la ferrovia al di fuori del centro abitato. *Nigrizia* ha tentato inutilmente di chiederlo a Vale...

Nel 2014 il consiglio municipale aveva chiesto di considerare un percorso alternativo (45km) che evitasse i quartieri della città, ma la Cfm rispose che sarebbe costato circa 150 milioni di dollari. Una stima forse gonfiata, ma è chiaro che il motivo della scelta è legato al risparmio di denaro e alla necessità di fare profitti alla svelta per rientrare dai costi. Vale infatti ha già investito e perso molto in Mozambico per via del prezzo basso del carbone e dell'inadeguatezza dell'altro corridoio ferroviario, il Sena rail line che collega Moatize con il porto di Beira.

La gente di Nampula non è mai stata interpellata e deve subire gli "effetti collaterali" di un progetto che ha un solo obiettivo, il profitto. Poche le famiglie ricollocate o che hanno ricevuto un indennizzo. Dalle autorità e dalle multinazionali solo parole fasulle. Lo conferma Fernando, 53 anni. La sua casa a pochi metri dalla barriera della ferrovia è contrassegnata da un'etichetta adesiva con un numero: significa che ha diritto a un'altra casa. Lui, rappresentante del bairro Natikiri, spiega: «Ci avevano promesso che saremmo stati spostati in nuove case con condizioni abitative migliori, ma non è successo niente». Poco più in là la casa di Agostinha, 27 anni, con lo stesso adesivo e una

Rischio

IL CONTINUO PASSAGGIO DEL TRENO È UN PERICOLO PER LA POPOLAZIONE.



crepa sulla parete di casa.

Anche se le autorità negano, i rischi per la salute potrebbero essere concreti. Le polveri derivanti dal carbone causano patologie polmonari. La dottoressa Sahal Bainabo, della direzione sanitaria provinciale di Nampula, è prudente: «Al momento non ci sono dati né prove evidenti di un impatto sulla salute pubblica, ma le malattie tipiche di queste situazioni si manifestano solo dopo anni di esposizione. Eventuali effetti si vedranno più in là».

Intanto i vagoni di carbone continuano a sconquassare e a dividere la città. Ogni ora. E gli abitanti di Nampula devono solo subire questo via vai. I profitti vanno altrove.

Il porto di Nacala può caricare di carbone almeno 150 navi l'anno.



PROTESTE

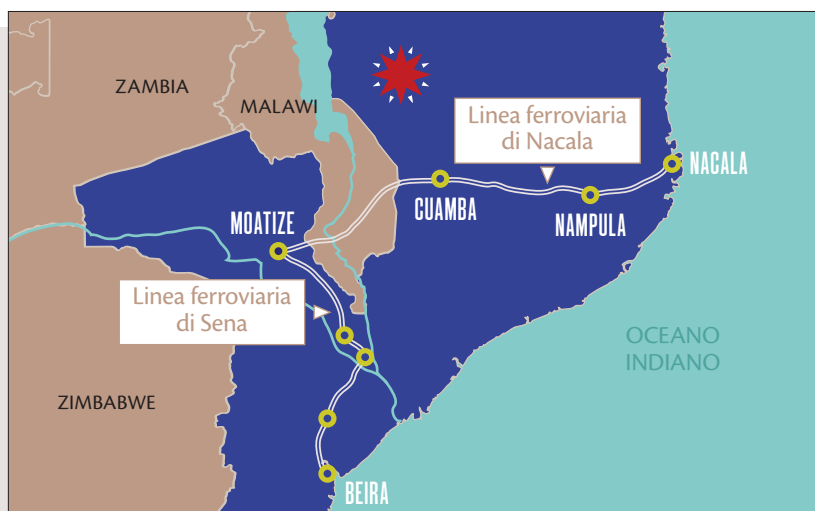
COSÌ NON VALE

La brasiliana Vale, multinazionale dell'estrazione mineraria, ha acquisito nel 2007 la concessione per lo sfruttamento della miniera di carbone di Moatize, provincia di Tete nel nordovest del Mozambico. Le attività estrattive, iniziate nel 2011, hanno suscitato reazioni da parte delle popolazioni locali costrette ad abbandonare le terre. Parte della popolazione non è stata ancora ricollocata e subisce l'inquinamento delle falde acquifere, causato dalle miniere. Quello mozambicano è il maggior investimento di Vale al di fuori del Brasile. Finora ha registrato gravi perdite (quasi 2,5 miliardi di dollari nel 2015) per via del basso prezzo del carbone sui mercati internazionali e delle limitazioni logistiche.

Fino all'implementazione del Nacala Logistics Corridor (Cln), la compagnia aveva puntato tutto sul corridoio ferroviario Sena rail line che collega Moatize al porto di Beira, che ha il limite di non poter ospitare grandi navi. Per questo nel 2016 Vale ha annunciato di voler abbandonare il Sena per puntare tutto sul Cln.

L'obiettivo è di aumentare il volume di carbone estratto ed esportato, così da guadagnare e ammortizzare i costi.

Nel marzo del 2017, Vale ha ceduto per 733 milioni di dollari ai partner giapponesi della Mitsui il 15% del 95% dei suoi diritti estrattivi sulla miniera, unitamente alla cessione della metà della sua quota del 70% del progetto Cln. (M.Sim).



Cooperazione Europa-Africa
ORIZZONTE 2020

Meno risorse dopo Brexit



Entro tre anni, l'Unione europea deve ridefinire le politiche di cooperazione allo sviluppo verso Africa, Caraibi e Pacifico, rimodellando l'Accordo di Cotonou. Sul tavolo due dossier delicati: l'uscita della Gran Bretagna dall'Ue (e dai bilanci comunitari) e la pressione migratoria.

di **François Misser**



Incognite
CON IL 2020 TERMINA
IL CONTRIBUTO
DELL'UNION JACK ALLA
COOPERAZIONE EUROPEA.

NEL FEBBRAIO 2020 SCADE L'ACCORDO DI COTONOU (BENIN) CHE REGOLA LA COOPERAZIONE TRA L'UNIONE EUROPEA (UE) E 79 PAESI DI AFRICA, CARAIBI E PACIFICO (ACP). A settembre partiranno i negoziati per approdare a nuovi accordi tra l'Ue e ciascuna delle tre regioni. Parallelamente, gli stati membri dell'Ue stanno discutendo del budget pluriennale da impegnare per il periodo post 2020. Per avere un riferimento: nel solo 2016, sono stati stanziati 11 miliardi di euro per i vari strumenti di cooperazione, l'aiuto umanitario, il sostegno alla società civile e alle realtà che si occupano di diritti umani.

Altra scadenza. Con il 31 dicembre 2020 termina il periodo di transizione previsto per la fuoriuscita della Gran Bretagna dall'Ue (Brexit). Anche questo fattore avrà conseguenze sulle relazioni Ue-Africa. L'Africa infatti beneficia del 90% delle risorse dei Fondi europei di sviluppo destinati ai paesi Acp e il contributo britannico nel periodo 2014-2020 è tutt'altro che trascurabile. Parliamo di 30,5 miliardi di euro, cioè il 14,8% dei fondi Ue. Londra detiene anche una partecipazione del 16,1% nella Banca europea degli investimenti (Bei) che nel 2017 ha impiegato 1,47 miliardi di euro nei paesi Acp, in particolare in Nordafrica.

La Commissione sviluppo del parlamento europeo vorrebbe compensare questa diminuzione di denaro, ma è da verificare se gli stati europei siano disponibili a muoversi in questa direzione. È vero che il ritiro britannico dall'Ue non significa che Londra cessa la cooperazione con l'Africa, ma lo farà tenendo in minore considerazione le strategie e le tempistiche dell'Ue.

Tra l'altro, indipendentemente da Brexit, è fortemente probabile che nei prossimi anni l'aiuto pro capite all'Africa vada a diminuire in ragione della forte espansione demografica prevista nel continente.

Ue meno influente

Un altro aspetto da considerare è la cooperazione militare e di mantenimento della pace. Verranno meno le competenze militari britanniche nelle missioni Ue. La questione è rilevante, tanto più in un contesto in cui l'Europa sta lavorando alla creazione di un nuovo strumento per facilitare l'ottenimento di risultati in termini di pace, stabilità e sicurezza in Africa. Un recente emendamento a questo strumento di facilitazione autorizza l'Ue a finanziare nel 2018 la fornitura di materiale non letale (veicoli, uniformi, materiale per ospedali da campo...) agli eserciti africani. Ma per acquistare questo materiale si pesca dal budget dell'aiuto allo sviluppo, cosa fortemente criticata dalle organizzazioni non governative.

Va da sé che il defilarsi del Regno Unito accentua la perdita d'influenza europea in Africa. Ne



AIUTI E SVILUPPO

IL NODO DEMOGRAFICO

Le politiche di aiuto europeo all'Africa hanno davanti una grande sfida, quella demografica. Nel 2050 la popolazione africana toccherà quota 2,5 miliardi, il doppio di quella attuale; mentre quella dell'Unione europea (compreso il Regno Unito), ci dice Eurostat, toccherà quota 525 milioni rispetto ai 508 di oggi (+3,4%). Anche se la cooperazione Ue continuasse al ritmo attuale, in Africa il numero delle persone in situazione di estrema povertà crescerà di 100 milioni entro il 2030: lo afferma l'Institute for Security Studies (Iss) di Pretoria (Sudafrica) in un recente rapporto. L'Iss argomenta che se le tigri asiatiche hanno fatto prodezze in materia di sviluppo, lo si deve anche all'attuazione di politiche di controllo demografico.

è convinto Geert Laporte, direttore aggiunto del centro studi European Centre for Development Policy Management (Ecdpm). Una perdita d'influenza già evidente: non pochi paesi africani non si preoccupano più della condizionalità dell'aiuto europeo in funzione del buon governo e del rispetto dei diritti umani. Lo fanno perché si possono rivolgere ad altre nazioni, come la Cina, che si disinteressa di questi aspetti etico-politici.

La Brexit rischia di modificare gli equilibri in seno all'Ue tra le ex potenze coloniali e gli stati membri dell'Europa centrale e orientale, meno inclini a considerare l'Africa come una priorità, ma piuttosto come terreno di contrasto al jihadismo e alle migrazioni. Tale tendenza già oggi è sostenuta in Europa dai movimenti populistici e di estrema destra, la cui rappresentanza al parlamento europeo potrebbe aumentare in seguito alle elezioni del maggio 2019.

Comunque sia, il tema delle migrazioni ha

Investimenti al palo

La commissione Ue raccomanda anche di mettere l'accento sullo sviluppo delle infrastrutture. In particolare di investire nei settori dell'energia, della connettività informatica, dell'agricoltura, delle piccole e medie imprese. Uno dei pilastri del Piano europeo d'investimenti esteri è il fondo per lo sviluppo duraturo che punta a stimolare investimenti privati e pubblici. Ma, al di là delle dichiarate buone intenzioni, va preso atto che l'Ue è già un partner marginale per molte realtà africane. I maggiori progetti ferroviari (in Etiopia: Addis-Gibuti; in Angola: Benguela; in Mozambico: Nacala) sono stati realizzati con fondi cinesi, brasiliani e giapponesi. Lo stesso vale per le grandi dighe in Etiopia e Angola, finanziate da Cina e Brasile.

Un'altra ambizione europea dopo il 2020 è di sostenere l'avvio di una zona di libero scambio continentale. Ma, come si è visto nel vertice



La Brexit rischia anche di modificare gli equilibri in seno all'Ue tra le ex potenze coloniali e gli stati membri dell'Europa centrale e orientale, meno inclini a considerare l'Africa come una priorità.

buone possibilità di ottenere una dimensione strategica nella nuova politica di aiuto dell'Ue. Già i costi di accoglienza e di integrazione dei migranti, così come i programmi di cooperazione che hanno lo scopo di prevenire l'emigrazione illegale, sono coperti dai singoli stati europei pescando nei fondi destinati all'aiuto allo sviluppo. Secondo l'Ecdpm, l'Ue dovrebbe coinvolgere i partner africani aprendo vie legali come la migrazione circolare o i soggiorni brevi per la ricerca di lavoro.

dell'Unione africana dello scorso marzo a Kigali (Rwanda), la Nigeria, prima economia del continente, non ha intenzione di agevolare questa soluzione, preferendo proteggere la propria industria.

Infine, i responsabili dell'Ecdpm sottolineano una tendenza da correggere: sempre meno gli stati africani determinano le priorità dell'aiuto, mentre l'Ue persegue i propri interessi attraverso fondi fiduciari elaborati dalla Commissione e in parte finanziati dal Fondo europeo di sviluppo. ●