

formazione/ porto&diporto

# Lo sviluppo di una piattaforma logistica a Damietta



**N**ell'ambito del Master in Shipping: Finanza, Logistica e Strategia d'Impresa", a cura dell'Istituto per ricerche ed attività educative di Napoli (I.P.E.), sono stati previsti una serie di Project Work, in collaborazione con importanti aziende del settore, a chiusura del percorso formativo. Il Project Work presentato in questo articolo è stato elaborato da Erica Pighetti e Stefania Rossi, come attività di assistenza tecnica di LOGICA (Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci), quindi utilizzando dati ed informazioni rese disponibili dall'agenzia ed affiancando il gruppo di lavoro di LOGICA per ulteriori ricerche ed approfondimenti su aspetti specifici del lavoro, avente ad oggetto l'analisi della prefattibilità di una piattaforma logistica presso il Porto di Damietta, in Egitto.

Obiettivi della ricerca sono stati quello di verificare la consistenza del network di offerta di trasporto presente e futuro in relazione allo sviluppo di una piattaforma logistica nell'area portuale di Damietta, identificare la domanda di riferimento e individuare i vantaggi competitivi del Porto esaminato rispetto ad altre località egiziane. In particolare, sono state analizzate le caratteristiche demografiche, del sistema produttivo, delle relazioni commerciali, delle politiche economiche, delle infrastrutture trasportistiche e logistiche egiziane.

Attraverso il confronto con i principali porti competitor si è, infine, giunti a formulare tre diversi scenari per la tipologia di piattaforma logistica da implementare.

La scelta dell'Egitto non è stata casuale poiché, oltre ad essere lo Stato più popoloso del Medio Oriente e il secondo stato più popoloso dell'Africa, è un esempio di quanto possa essere importante la cosiddetta "economia del mare" per ri-

lanciare le sorti di un sistema ancora parzialmente arretrato e significativamente privo di materie prime (fatta eccezione per il petrolio).

Nonostante sia coltivabile solo il 5% delle terre, l'agricoltura rimane uno dei più importanti settori produttivi, occupando il 36% della popolazione attiva. È necessario, però, segnalare come l'industria, nel suo complesso, sia in forte sviluppo, grazie alla creazione di nuove aree industriali, zone franche e parchi commerciali dove le imprese, soprattutto straniere, godono di numerose agevolazioni ed incentivi, primo tra tutti l'esenzione dal pagamento di imposte o dazi.

La vera risorsa per L'Egitto rimane, in ogni caso, il mare: le rendite provenienti dal Canale di Suez corrispondono a circa il 3,2% del PIL egiziano: secondo la Suez Canal Authority, l'anno scorso 17.993 navi hanno attraversato il canale.

Per quanto attiene, invece, al mercato dei servizi logistici, allo stato attuale non esistono, in Egitto, provider logistici con una consistente rete distributiva di supporto. Invero, prendendo in esame i primi dieci operatori logistici internazionali, appena una metà di essi è presente sul territorio, e spesso solo al Cairo e ad Alessandria. La situazione migliora se si considerano esclusivamente gli operatori portuali: nonostante la maggioranza degli operatori sia composta da società a partecipazione maggioritaria pubblica, è in atto una forte tendenza alla liberalizzazione e alla privatizzazione.

## **Le caratteristiche delle reti di trasporto in Egitto**

Così come in Italia, anche in Egitto il trasporto su gomma ha un ruolo preminente: le strade egiziane, infatti, trasportano circa il 94% del traffico merci ed il 60% del traffico passeggeri del Paese.



Oltre alle storiche autostrade Alessandria - Il Cairo e Alessandria - Port Said via Damietta, sono stati creati nuovi raccordi e tangenziali, allo scopo di collegare meglio le nuove zone industriali e commerciali con il centro del Cairo, punto nevralgico della rete, ma si rilevano ancora gravi carenze nei servizi di supporto al trasporto stradale.

La rete ferroviaria egiziana si estende per circa 6.700 km di ferrovie: circa il 28,4% della rete è a doppio binario, mentre lo 0,39% è a quattro binari. Il 57% della rete è concentrata nella zona del delta del Nilo, il cui punto nodale è il Cairo.

Il Paese dispone di oltre 3.500 km di vie interne potenzialmente navigabili. I dati ufficiali (GAFI), parlano, infatti, di una rete di trasporto fluviale composta da 1.850 km di canali navigabili, 11 chiuse, 39 porti privati e 5 porti pubblici, di cui, però, la maggior parte sostanzialmente inutilizzata.

Attualmente, le infrastrutture sono fortemente carenti, sia dal punto di vista puramente trasportistico (banchine, profondità dei fondali) che da quello logistico (magazzini, mezzi di movimentazione delle merci, presenza degli operatori logistici).

Il Ministero dei Trasporti ha annunciato già da diversi anni di voler sostenere l'ampliamento della rete, grazie a interventi di dragaggio dei fondali e di sostegno allo sviluppo dei porti, a cominciare da quello di Alessandria e da quello di Kena.

Le dichiarazioni ufficiali del Ministero dei Trasporti rivelano un'ampia apertura nei confronti degli investimenti privati. Nel 2008 è stato, infatti, inaugurato il primo porto fluviale egiziano ad essere gestito interamente da un privato: il porto di Tanash, a 20 km a nord del Cairo, i cui traffici fluviali con Alessandria riguardano in particolare le rinfuse secche (grano).

Altro porto fluviale attualmente operativo è il Porto di Tebbin, 10 km a sud del Cairo, ed anche in questo caso la tipologia di merce trasportata, coke e carbone, rientra nelle rinfuse secche.

#### **I principali porti egiziani**

Con il 90% dei beni commerciati dall'Egitto con l'estero trasportati via mare e una capacità logistica in continua espansione, al passo con l'aumentare del volume dei traffici, i porti egiziani vanno assumendo un ruolo sempre più importante in ambito internazionale.

Il porto di Alessandria è il più grande porto dell'Egitto: focalizzato sull'import-export, movimentata tre quarti del commercio estero egiziano. Essendo il porto storico, presenta inevitabili problemi di congestione. Per risolvere tali problemi bypassando l'impossibilità di ampliare il porto, chiuso dalla città, l'Autorità Portuale di Alessandria ha sviluppato il porto di El-Dekheila, situato a 3 miglia da Alessandria, come sua naturale prosecuzione.

Il porto di Damietta, che ospita uno dei più grandi container terminal del Middle East, è strategicamente localizzato sulla via internazionale, ma è anche proteso verso il mercato domestico egiziano, grazie alla presenza di un collegamento fluviale con il Cairo.

Il canale di accesso al porto parte alcune miglia al di fuori di esso, in un'area in cui il fondale è mediamente basso (circa 10 metri) e probabilmente condizionato dalla notevole portata dei sedimenti del ramo di Damietta del Delta del Nilo.

Il canale navigabile è scavalcato da due ponti stradali la cui altezza all'estradosso

rispetto al livello medio del mare è di 5,5 m. La possibilità di utilizzare effettivamente il canale navigabile quale direttrice privilegiata per l'inoltro terrestre è subordinata allo sviluppo di infrastrutture adeguate lungo il corso del Nilo, attualmente in corso d'opera.

Le infrastrutture stradali del delta del Nilo sono di qualità bassa, se paragonate agli standard occidentali, con numerosi e rilevanti elementi di disturbo alla circolazione. In generale, da Damietta verso il Cairo la velocità commerciale dei veicoli pesanti non supera i 40 km/h.

Per quanto riguarda il traffico contenitori, la società francese CMA CGM opera a Damietta dal 1990, avendone fatto il suo hub per l'area del Mediterraneo orientale.

Il porto di Port Said ha una localizzazione distintiva: all'entrata del più importante canale del mondo, il Canale di Suez, e nel centro dei maggiori traffici commerciali tra l'Europa e l'Est. Infatti, circa l'80% dei flussi commerciali marittimi mondiali passa ogni anno attraverso il canale di Suez, spingendo l'Autorità del Canale di Suez a favorire joint ventures e partnership per ampliare le superfici industriali esistenti e per sviluppare progetti innovativi.

Oltre a questi piani, è stato sviluppato un nuovo porto, operante dal 2004, che fungesse da hub al servizio dei traffici internazionali di transito passanti per il canale di Suez. Il 70% del transit cargo che interessa l'Egitto viene, infatti, movimentato ad East Port Said.

Il porto di Sokna, negli ultimi anni, ha assunto un ruolo sempre più importante nel panorama portuale egiziano.

I maggiori vantaggi competitivi di Sokna sono l'alto contenuto tecnologico delle attrezzature e delle infrastrutture,

di recente costruzione, l'opportunità di servire l'Egitto bypassando il canale di Suez, quindi risparmiando sul pagamento delle tariffe di passaggio, e la possibilità di intercettare i flussi di merci che transitano per il canale, anche grazie dalla presenza di un buon collegamento stradale verso la capitale.

#### Conclusioni

Attraverso l'analisi della domanda di beni e servizi e dell'offerta di infrastrutture e logistica in Egitto, è stato possibile individuare tre differenti scenari per l'implementazione di una piattaforma logistica, mettendo in evidenza punti di forza e debolezza di ognuno.

Il primo scenario emerso riguarda l'opportunità di localizzare a Damietta una piattaforma a sostegno della distribuzione verso il Cairo per quei traffici di importazione dall'estero che non riescano o non vogliano servirsi dello storico porto di Alessandria.

Damietta, infatti, a differenza di Alessandria, non ha alcun problema di congestione portuale, e ha un enorme potenziale competitivo nella presenza di un canale navigabile che la collega al Cairo. La possibilità di sfruttare tale collegamento è, però, ancora subordinata allo sviluppo di un'adeguata rete infrastrutturale lungo il corso del Nilo:

le autorità egiziane hanno in programma un progetto riguardante il trasporto fluviale e l'operatore privato che si occupa della gestione del porto fluviale di Tanash, nella zona del Cairo, ha rilasciato dichiarazioni in merito ad un suo interesse nel trasporto di contenitori nella tratta Damietta - Cairo.

Il secondo scenario concentra, invece, l'attenzione sui flussi di esportazioni generati da alcune filiere merceologiche nell'area di Damietta.

Grazie, infatti, all'insediamento nell'area portuale di una zona franca a servizio delle attività di importazione e riesportazione, e alla storica presenza sul territorio di un elevato numero di imprese legate alla produzione di mobili (37.000 aziende che producono il 24% della produzione nazionale del settore), Damietta riveste un ruolo di tutto rispetto nel panorama industriale egiziano.

Oltre che capitale del mobile, Damietta è anche un'esportatrice di prodotti fertilizzanti ed è attiva nei traffici refeed, grazie al gran numero di magazzini per la refrigerazione presenti nella zona del porto, gestiti dalla società a capitale pubblico General Egyptian Warehouse Co.

Il punto debole di quest'ultimo scenario risiede nel problema, comune alla

maggior parte dei paesi industriali del mondo, del calo delle esportazioni, a seguito della crisi del 2008.

Il terzo ed ultimo scenario, sicuramente il più focalizzato sulla situazione attuale, riguarda lo sviluppo di una piattaforma legata alle attività di transhipment, cioè procedure relative al trasferimento (sbarco/reimbarco) di contenitori dalle grandi navi portacontainers (o navi madri) su battelli di dimensioni minori, definiti navi feeder.

Essendo stato scelto come hub dalla società internazionale Cma Cgm ed avendo un terminal capace di movimentare nel complesso 1,2 milioni di Teu l'anno, oltre ad un nuovo terminal in preparazione, il porto di Damietta presenta una naturale inclinazione per il maneggio di contenitori (lavorazioni sulle merci ivi contenute, come etichettatura, imballaggio, ecc.), ma questo genere di attività prevede l'inserimento nella catena logistica ad un livello di integrazione difficilmente raggiungibile nella realtà, poiché l'apertura dei container in fasi intermedie del trasporto è poco praticata.

**Stefania Rossi**  
**Erica Pighetti**

#### ATTIVITA' PROGETTUALE E DI CALCOLO

- Progettazione e verifiche: idrostatica, idrodinamica, strutture e impiantistica, per navi nuove ed in esercizio.
- Sorveglianza: nuove costruzioni, unità navali ai lavori, grandi e piccole trasformazioni.
- Assistenza a Compagnie di navigazione nella gestione tecnica e commerciale di unità navali in esercizio, nella gestione dei problemi relativi alla sicurezza, nella gestione ISM Code.
- Perizie navali
- Architettura e Ingegneria Navale
- Consulenze Navali e Off-Shore
- Strategie di Manutenzione Applicata
- Sviluppi e Controlli sulla Sicurezza
- Progetti di massima.
- Approvazione disegni.
- CND (VT, IT, UT, MT, RT, PT) UNI-EN273

#### ATTIVITA' DI GESTIONE E CONSULENZA

Lo studio tecnico è specializzato, inoltre, nel campo dei servizi di ricerca, formazione, consulenza aziendale e ingegneria applicata, è in grado di fornire tutta la documentazione tecnica indispensabile inerente il settore amatoriale per essere in regola con le normative vigenti.

Il servizio offerto per la progettazione navale è a 360 gradi e comprende un insieme completo di attività, diversificate per tipologia di cliente (armatore e/o cantiere).

**STUDIO TECNICO NAVALE F.I.D.A.**

**Dell'ing. Antonino De Angelis**

**S. AGNELLO (NA), VIA F. S. CIAMPA N°65 - Cell. 3490543726 - Tel. 081-5322762 - Fax. 081-5323466**

**E-mail: fi.da@virgilio.it - infoships@virgilio.it - stnfida@gmail.com (over 2GB)**



**STUDIO TECNICO NAVALE**  
**F.I.D.A.**

# CONTRA

international freight forwarders  
info@contra.it • www.contra.it

**...NON GIOCARE CON LE TUE SPEDIZIONI ...**



**...FAI CANESTRO con CON-TRA**

**Con-Tra Spa** Piazza Umberto I, 1 - 84121 SALERNO - Italy

Tel +39 089 253110 - Fax +39 089 253575 - email: info@contra.it - P.Iva 07579130639

#### UFFICI DEL GRUPPO CON-TRA

##### U.S.A.

10 Fifth st., suite 402,  
Valley Stream,  
NY 11581 - U.S.A.  
Tel +516 599 1355  
Fax +516 599 2210

##### United Kingdom

Unit 4, Merlin House  
2 West Road  
Harlow CM20 2GB - UK  
Tel 01279 422858  
Fax 01279 452425

##### Tunisie

Rue de l'Exportation Zone  
Industrielle de Rades Immeuble  
GENMAR RADES 2040 - TUNISIE  
Tel: +216 794572 46 / 47 / 56  
Fax: +216 79457265