

**Infrastrutture.** Approvata una legge che rimodula le concessioni e avvia la concorrenza tra pubblico e privato

# Brasile, il rilancio punta sui porti

L'investimento previsto è di 20 miliardi di euro nei prossimi 5 anni

## Mondo & Mercati



**Roberto Da Rin**

■ L'estensione territoriale, le coste, la lunghezza dei fiumi. Bastano i dati orografici del Brasile per capire l'impegno del Governo di Dilma Rousseff al rilancio dell'attività portuale. Il Paese possiede 7367 chilometri di coste. Non solo. Decine di fiumi sono navigabili per migliaia di chilometri.

Ecco perché l'approvazione della legge di riforma dei porti pochi giorni fa è un fatto rilevante. Un provvedimento mirato ad attirare investimenti privati e a ridurre il potere dei sindacati.

Entro breve entreranno in vigore le regole per la concessione dei porti pubblici e per l'apertura di porti privati. Una vera e propria svolta dato che il presidente Dilma Rousseff, ispiratrice della legge, definisce la sua approvazione «vitale per la modernizzazione» del Paese. Contro la riforma sono scesi in sciopero i lavoratori dei porti di Santos, Rio de Janeiro e Paranaguá. Sì, perché la legge istituisce la concorrenza tra porti pubblici e privati e i lavoratori temono licenziamenti di massa.

Quello portuale è uno dei settori a maggiore sviluppo: la scelta di Rousseff di rilanciare il settore è legata alle sue potenzialità e alla sconsolante posizione nella classifica mondiale dell'efficienza del comparto: il Brasile è al 130° posto in una classifica di 144 Paesi.

Ed Sands, manager di Procu-

rian, società di logistica con sede in Pennsylvania, dà una spiegazione chiara: «Un vero decollo economico non può prescindere dallo sviluppo dei porti».

L'impegno finanziario è di oltre 20 miliardi di euro nei prossimi 5 anni.

I porti rappresentano infatti il 95% del commercio estero del Brasile; negli ultimi 15 anni, quelli del boom economico del gigante latinoamericano, l'export di materie prime

### SETTORE DA RINNOVARE

Per la presidente Rousseff «i porti sono vitali per la modernizzazione del Paese»  
Gli scali faticano a tenere il passo con la domanda

(caffè, zucchero, carne, frutta ed etanolo), è avvenuto proprio attraverso l'attività marittima e fluviale. Oggi i 34 maggiori porti del Paese, sono assolutamente impreparati a fronteggiare una domanda sempre più sostenuta, che porterà a quadruplicare, entro il 2030, l'attività di scambio commerciale via mare o via fluviale. Attualmente i porti lavorano al 100% della capacità produttiva e ciò costituisce un palese collo di bottiglia per lo sviluppo del Paese.

Come anticipato dal Sole-24Ore del 28 febbraio scorso, oltre agli investimenti dal Pac (Programma per la crescita accelerata), il Governo federale intende realizzare opere per la modernizzazione di sette porti che riceveranno navi passeggeri durante la Coppa del mondo 2014 e le Olimpiadi 2016. I porti cui è destinato un ingente flusso di fondi sono i seguenti: Salvador, Recife, Natal, Fortaleza, Santos, Rio de Janeiro e Manaus.

Le procedure per l'assegnazione dei lavori di rinnovamento dei porti dovrebbero invece concludersi entro la metà del 2014.

Anche se gli scioperi per le privatizzazioni, già cominciati, potrebbero rallentare la modernizzazione.

L'efficienza dei porti è il principale fattore che determina una buona logistica e per questo può condizionare pesantemente il ruolo l'andamento del Pil brasiliano. Dopo il modesto 0,9% del 2012, il prodotto interno lordo del Brasile, secondo le previsioni degli analisti, nel 2013 tornerà a crescere a un ritmo del 3%. Lo sviluppo portuale avrà un impatto sul numero definitivo.

La parziale privatizzazione dei porti - spiega Nelson Carlini, presidente di Logistica Brasil - avrebbe un impatto significativo proprio perché finora la gestione delle infrastrutture portuali è stata centralizzata e, in ultima istanza, afferisce al Governo federale. Se la riforma riuscirà ad essere pienamente compiuta verranno revocate le restrizioni sugli investimenti privati. Questi ultimi sono stati spesso scoraggiati proprio da una gestione troppo statalistica dei porti.

I progressi degli ultimi dieci anni, in ambito infrastrutturale, sono stati significativi: strade, autostrade, reti elettriche, sono sensibilmente migliorati. I porti sono rimasti trascurati, proprio a causa delle resistenze sindacali e della indisponibilità del Governo a cedere potere nella loro gestione. Da qui l'impegno della Rousseff a liberare risorse, pubbliche e private, a vantaggio della ristrutturazione di infrastrutture portuali che hanno più di 20 anni di vita.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Terzo partner marittimo della Ue

Commercio marittimo dell'Unione europea. Secondo trimestre 2012. Valori in milioni di tonnellate (in rosso la variazione % sul trimestre precedente)

Russia	63,2	+10
Stati Uniti	43,8	+6,9
Brasile	31,9	+14,3
Norvegia	25,5	-0,4
Cina	25,1	+6,1
Turchia	24,4	-1,7
Egitto	21,5	+1,0
Algeria	13,9	+8,2
Nigeria	13,9	-6,0
Colombia	12,4	-3,0

Fonte: Eurostat

### L'ATTRATTIVITÀ DEL SETTORE

#### I PORTI OGGI

Lo studio Competitività Brasile 2012 della Confindustria locale ha messo in evidenza che il Brasile ha il sistema portuale meno competitivo tra le 14 economie emergenti in diretta concorrenza, tra cui Cina, Russia, India e Sudafrica.

**130**

#### Nelle retrovie

La posizione occupata dal Brasile su 144 Paesi nella classifica mondiale sull'efficienza dei porti

#### RATING MONDO & MERCATI

BASSO

#### I PORTI DOMANI

La novità principale della riforma riguarda i terminali di uso privato (Tup) che d'ora in avanti potranno movimentare anche merci di altri soggetti, non solo le proprie. Finora inoltre vinceva la gara chi pagava di più per la concessione, d'ora in poi verrà premiata la maggior efficienza.

**106**

#### Le proiezioni

Il numero di nuovi terminali necessari entro il 2013 per far fronte all'aumento della domanda

#### RATING MONDO & MERCATI

ALTO

