
Stampa | Stampa senza immagine | Chiudi

NEOCOLONIALISMO ECONOMICO

African Orient ExpressIn treno da Addis Abeba a Gibuti

Inaugurata il 5 ottobre la ferrovia lunga 760 chilometri che consente all'Etiopia di raggiungere il mare. A costruirla e finanziarla sono stati i cinesi che così continuano a penetrare nel cuore e nell'economia di molti Paesi africani

Guido Santevecchi

Da questa settimana l'Africa orientale ha la sua prima linea ferroviaria completamente elettrificata. Collega Addis Abeba a Gibuti, è lunga 760 chilometri (656 in territorio etiopico) ed è stata costruita in tre anni e mezzo da un consorzio cinese a un costo di 4 miliardi di dollari circa, per il 70% finanziati da una banca di Pechino.

PASSO IN AVANTI Per l'Etiopia, che non ha sbocchi sul mare, la grande opera è un balzo nel futuro, riduce i tempi di percorrenza tra la sua capitale e il porto di Gibuti sul Mar Rosso dai due o tre giorni che fino a ora si impiegavano su una vecchia strada a sole 12 ore. I treni percorreranno i 760 chilometri di tratta a una velocità massima di 120 km orari. C'era un senso di avvenimento storico alla nuova stazione di Addis Abeba per la partenza del primo convoglio, il 5 ottobre. La ferrovia in Africa è arrivata con gli imperi coloniali, che l'hanno usata per i loro scopi commerciali e di controllo militare del territorio. La nuova linea elettrificata corre accanto al vecchio collegamento costruito dai francesi nel 1917 quando Gibuti era loro e poi spentasi per mancanza di ammodernamento. «Aspettavamo da cent'anni», ha detto il presidente della Repubblica di Gibuti.

L'AUTO CINESE Nonostante stia registrando una buona crescita, il 10,2% nel 2015 anche se quest'anno sconterà l'impatto di una gravissima siccità, l'Etiopia non ce l'avrebbe mai fatta da sola a costruire l'infrastruttura. Per questo è stato ben accolto l'intervento della Cina, il nuovo Impero che sta investendo centinaia di miliardi in Africa per aprirsi nuovi mercati e accrescere il suo peso geopolitico. La ferrovia Addis Abeba Gibuti è un miracolo cinese. Le locomotive arrivano da Pechino, i 300 vagoni sono stati assemblati in Etiopia con componenti portati dalla Cina. Ingegneri,

capistazione, capitreno e responsabili dei servizi di bordo sono cinesi in divisa rossa e guanti bianchi.

LA GESTIONE Al momento le Ethiopian Railways somigliano a una succursale delle ferrovie cinesi, fino alle uniformi del personale, dello stesso taglio di quelle che si vedono alle stazioni di Pechino e Shanghai. Per i prossimi cinque anni la gestione è stata affidata a un operatore cinese: il personale etiopico è affiancato per fare esperienza. La Cina continua a penetrare nell'economia e nel cuore dei governi africani, senza preoccuparsi troppo dei conflitti in corso e dei diritti umani: in Etiopia in queste settimane i gruppi etnici oromo e amhara hanno lanciato proteste contro il potere centrale in mano ai tigrini, la polizia ha reagito sparando e facendo una cinquantina di morti.

I PROGETTI FUTURI La nuova ferrovia fa parte del grande piano geopolitico di Pechino in Africa: il governo di Gibuti ha concesso ai cinesi lo spazio per una base navale proprio di fronte a quella americana. La corsa non finisce qui: Pechino ha firmato i contratti per completare una linea ad alta velocità tra Mombasa in Kenya e Malaba, al confine con l'Uganda. E anche questo era un vecchio percorso risalente all'Impero, quello britannico, quando le locomotive andavano a carbone.

Guido Santevecchi
8 ottobre 2016 | 22:11
© RIPRODUZIONE RISERVATA