

ANGOLA: TERRA DALLE MILLE OPPORTUNITÀ LOGISTICHE

FIGURA 1 BAIA DI LUANDA CON LE NAVI IN ATTESA DI SCARICARE.



di Daniele Diversi e Andrea Carra

- Daniele Diversi, Nestlé Corporate Supply Chain/Physical Logistics.
- Andrea Carra.

Un paese difficile ma che offre grandi opportunità. Perché non sfruttarle per allargare i nostri orizzonti e gli investimenti all'estero? Noi italiani dovremmo essere abili a cavarcela in situazioni complesse.

L Angola si sta ricostruendo dopo 27 anni di guerra civile. È un paese di gente amichevole ma stanca di tutte le sofferenze provocate dalla guerra. Hanno la voglia di rifarsi una vita e un'identità. Si tratta del secondo esportatore di diamanti e petrolio dell'Africa sub-sahariana. Membro dell'OPEC dal 2006, è il primo fornitore di petrolio alla Cina. L'economia è cresciuta dal 2002, data

della fine della guerra civile, sempre in doppia cifra. È il paese africano con la maggiore crescita del PIL ed è ai primi posti nelle classifiche mondiali; di contro, è presente una sperequazione nella distribuzione del reddito. Figura inoltre, attorno al ventesimo posto nella classifica dei paesi con la maggior corruzione. Nonostante ciò, è una terra di grandi opportunità sebbene appesantita da difficoltà di vario genere e da mille contrasti.

Luanda, la capitale, città in rapida ricostruzione, è dotata di un porto attualmente molto congestionato. Lo scalo possiede quattro terminal, due per gli "sfusi", gli altri per i container. Questi ultimi sono gestiti rispettivamente con standard europei (Sogester) e da una società governativa (Unicargas). Da qui entrano la maggior parte dei prodotti venduti sul mercato angolano. Ciò rende le cose indubbiamente molto complesse.

FIGURA 2 CAMION IN CODA PER ENTRARE NEL PORTO.



I PROBLEMI DEL PORTO

Al largo della baia della capitale (in Angola nota come "Luanda bay"), stazionano in media una cinquantina di navi nell'attesa di attraccare, forzando gli equipaggi a prendere un'involontaria vacanza di circa un mesetto, in media il tempo di stazionamento di una nave fuori dal porto. Il Governo Angolano però sta provando a porvi rimedio con ogni mezzo, costringendo alcune navi in rada ad attraccare a Lobito, città al sud dotata dell'unico porto alternativo, meno capace ma anche molto meno congestionato. Si parla anche di nuovi progetti per costruire un moderno porto a circa 40 km a nord di Luanda.

Dopo aver considerato i tempi di attesa nel proprio "lead time" e con un'attenta pianificazione dell'importazione, tale problema può essere aggirato. E' anche possibile superarlo utilizzando navi Ro-Ro, nate per il trasporto di autovetture e camion e oggi utilizzate in modo assai variegato, compreso il trasporto di container. Vi è una compagnia italiana, la Grimaldi Lines, che ha capito la versatilità e la varietà d'uso di queste navi, sfruttando anche la loro necessità di pochissima banchina per scaricare il carico. Queste navi non aspettano al largo come le altre: s'infilano nello spazio lasciato libero dalle porta-container tradizionali che hanno bisogno di centinaia di metri per attraccare.

Insomma, il genio italico si impone anche nel porto di Luanda.

Le difficoltà continuano anche dopo aver scaricato il container. Come detto, il porto non è adeguato né agli attuali, né ai volumi futuri, visto che i colonizzatori portoghesi lo hanno pensato ed utilizzato soprattutto per esportare caffè e banane. La burocrazia, il traffico, la scarsa informatizzazione del sistema portuale, la carenza di risorse umane qualificate, sono ulteriori problemi. Tutto ciò non deve spaventare: la creatività, la dedizione e le "persone giuste al posto e al momento giusto", possono facilitare la situazione.

LO SDOGANAMENTO

Ad esempio, per lo sdoganamento della merce bisogna avvalersi di più "clearing agente". Tale strategia aiuta a diminuire il rischio di dipendere da un unico agente e crea una sana competizione, favorendo anche l'esecuzione in parallelo dei vari processi burocratici.

La maggioranza degli angolani, e di conseguenza i "clearing agenti", a causa di eventi storici e politici, vanno stimolati, motivati e controllati. Ci si può imbattere, altresì in lavoratori instancabili ed estremamente motivati. Meglio dunque

tenerseli stretti. Di solito le "oil company" locali, molto ricche e attraenti, fanno incetta di personale qualificato offrendo stipendi al di sopra della media. A volte però, le società stesse non riescono a evitare che i dipendenti se ne vadano, vista la scarsità del concetto di "meritocrazia".

IL TRAFFICO

Per quanto riguarda il traffico, la città e il porto si stanno dotando di strade ampie che aiuteranno sicuramente a decongestionare la situazione, visto che nel 2010 l'Angola ospiterà la Coppa d'Africa di calcio. Un suggerimento è quello di utilizzare il porto la notte, sfruttando l'apertura 24/24 e la conseguente scarsità di traffico, sia all'interno che all'esterno del porto.

Il "dry port"

La scarsa informatizzazione del sistema portuale, può essere superato sia con l'utilizzo dei giusti "clearing agents", sia con il sistema di tracciatura GPS dei container. Di solito i container appena scaricati rimangono solo qualche giorno al terminal del porto, poi sono subito spostati nel "dry port". In questo immenso spazio, i contenitori a volte vengono

“ Tutto ciò non deve spaventare: la creatività, la dedizione e le “persone giuste al posto e al momento giusto”, possono facilitare la situazione ”

FIGURA 3 IL "DRY PORT"



FIGURA 4 LE NUOVE GENERAZIONI CERCANO DI RIMETTERE A FUOCO IL FUTURO DEL LORO PAESE.



“ Le potenzialità dell'Angola e le sue prospettive di sviluppo, dovrebbero attirare l'attenzione di un sempre maggior numero d'impresе del nostro paese nell'attuale fase di ricostruzione nazionale ”

smarriti o danneggiati. Altro fattore negativo è che il piazzale del “dry port” non è pavimentato, si rischia quindi che la merce nei container venga danneggiata durante la stagione delle piogge (1 oretta di pioggia ogni due giorni) che colpisce l'Angola ogni anno per qualche mese. Dunque prima si sdogana la merce, meglio è.

I MAGAZZINI

C'è molto da fare anche per quanto riguarda i centri distributivi e i magazzini. Sono pochi, piccoli e mal organizzati. Uno solo di questi rispecchia gli standard europei, considerato lo “state of the art” angolano, ed è di proprietà del più grosso retailer del paese, benché sia gestito e costruito da brasiliani. Quest'ultimo è di circa 20.000 mtq con tre celle per i prodotti freschi e altre due per i prodotti surgelati.

Gli altri magazzini sono invece di livello inferiore, con uno spettro che va da quello piccolo, pulito e organizzato, fino a quello fetido, confinante con discariche a cielo aperto.

La zona a forte sviluppo, ben centrata geograficamente, sulla quale il governo punta dotandola d'infrastrutture, è un'area chiamata Viana. E' distante

qualche chilometro da Lunada, vicino al “dry port”, dotata di strade ampie e nuove, che a breve la collegheranno direttamente al porto. Nella zona è inoltre in costruzione una linea ferroviaria che in un futuro prossimo, raggiungerà l'area portuale.

I COSTI

Per quanto riguarda i costi, Luanda è una delle città più care del mondo, soprattutto riguardo alle abitazioni. L'aumento dei prezzi è stato causato dalle ricche compagnie petrolifere, le quali non hanno badato a spese al fine di alloggiare i propri dipendenti “expat”, contribuendo a “drogare” il mercato e innescando una spirale inflattiva dei prezzi delle case. La corruzione e la possibilità di fare soldi rapidamente hanno fatto il resto.

I trasporti sono carissimi. Per far viaggiare un container Luanda su Luanda, in un raggio di 15 km, si paga circa 1.000\$, per fare 1000 km e arrivare a Lubango il prezzo sale fino a 6.750\$. I prezzi però sono cari per tutti. Una delle soluzioni è quella di acquistare dei camion, ma la cosa si farebbe complicata vista la necessità di dotarsi di qualche motrice e di molti rimorchi. In Angola la maggior parte delle grosse consegne è fatta

utilizzando i container che vengono caricati e scaricati a mano. Questo comporta un'attesa del mezzo di qualche ora, che poi si somma a quelle del traffico e alle ore perse a causa delle lentezze e inefficienze burocratiche del porto. Bisogna essere quindi pronti, se si vuol percorrere questa soluzione, a gestire attentamente il parco macchine/rimorchi. A parte gli investimenti dell'ENI e del gruppo Cremonini, esistono pochi casi di investimenti italiani di dimensioni rilevanti. In generale però, possono considerarsi esperienze di successo, nonostante operino in un contesto difficile. Le potenzialità dell'Angola e le sue prospettive di sviluppo, dovrebbero attirare l'attenzione di un sempre maggior numero d'impresе del nostro paese nell'attuale fase di ricostruzione nazionale.

Pur avendo tutti questi problemi, l'Angola ha voglia di crescere.

Ha bisogno di crescere.

Il paese si trova ora nella situazione in cui si trovò l'Italia nel dopoguerra. Ci sono possibilità di ogni tipo nei vari settori logistici, sia dal punto di vista immobiliare che dal punto di vista dei servizi. L'Angola importa tutto ed il nostro paese si trova appena sotto la metà nella classifica dei paesi fornitori (quota di mercato del 2% rispetto al totale). Portogallo, Cina, Corea del Sud e Stati Uniti sono ai primi quattro posti e fanno il 52% del totale.

I Cinesi hanno colto le opportunità e da ormai 4 anni dominano il settore delle costruzioni, proprio come fanno in altre zone africane.

Avendo una lingua comune, i legami tra Angola e Brasile sono molto forti, tanto quanto quelli con il Portogallo, motivati anche da ragioni storico-coloniali. Questo li rende più “occidentali” rispetto ad altri paesi africani, sia nei tratti fisici sia nella lingua di uso comune.

Le imprese interessate all'Angola devono conoscere il paese e la sua classe dirigente direttamente, devono essere in grado di selezionare interlocutori locali affidabili con i quali ricercare forme di sviluppo e di collaborazione, e soprattutto devono predisporre adeguati meccanismi di tutela contro i rischi di varia natura che rendono le pratiche di affari nel paese spesso poco coerenti con la prassi e gli standard prevalenti a livello internazionale. Perché allora non utilizzare le opportunità dell'Angola per allargare i nostri orizzonti e gli investimenti all'estero? Noi italiani dovremmo essere abili a cavarcela in situazioni complesse. O forse non lo siamo più? □