



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.



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

**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.

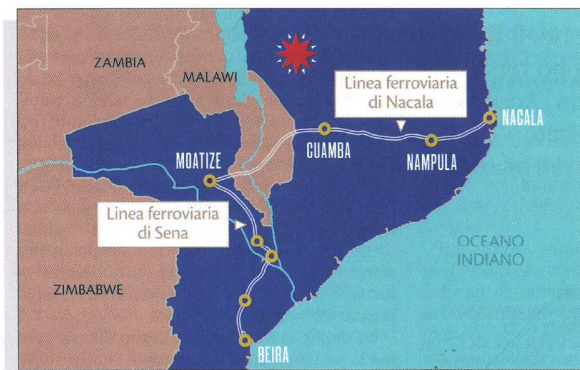
La gente di Nampula non è mai stata interpellata e deve subire gli "effetti collaterali" di un progetto che ha un solo obiettivo, il profitto. Poche le famiglie ricollocate o che hanno ricevuto un indennizzo. Dalle autorità e dalle multinazionali solo parole fasulle. Lo conferma Fernando, 53 anni. La 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

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).