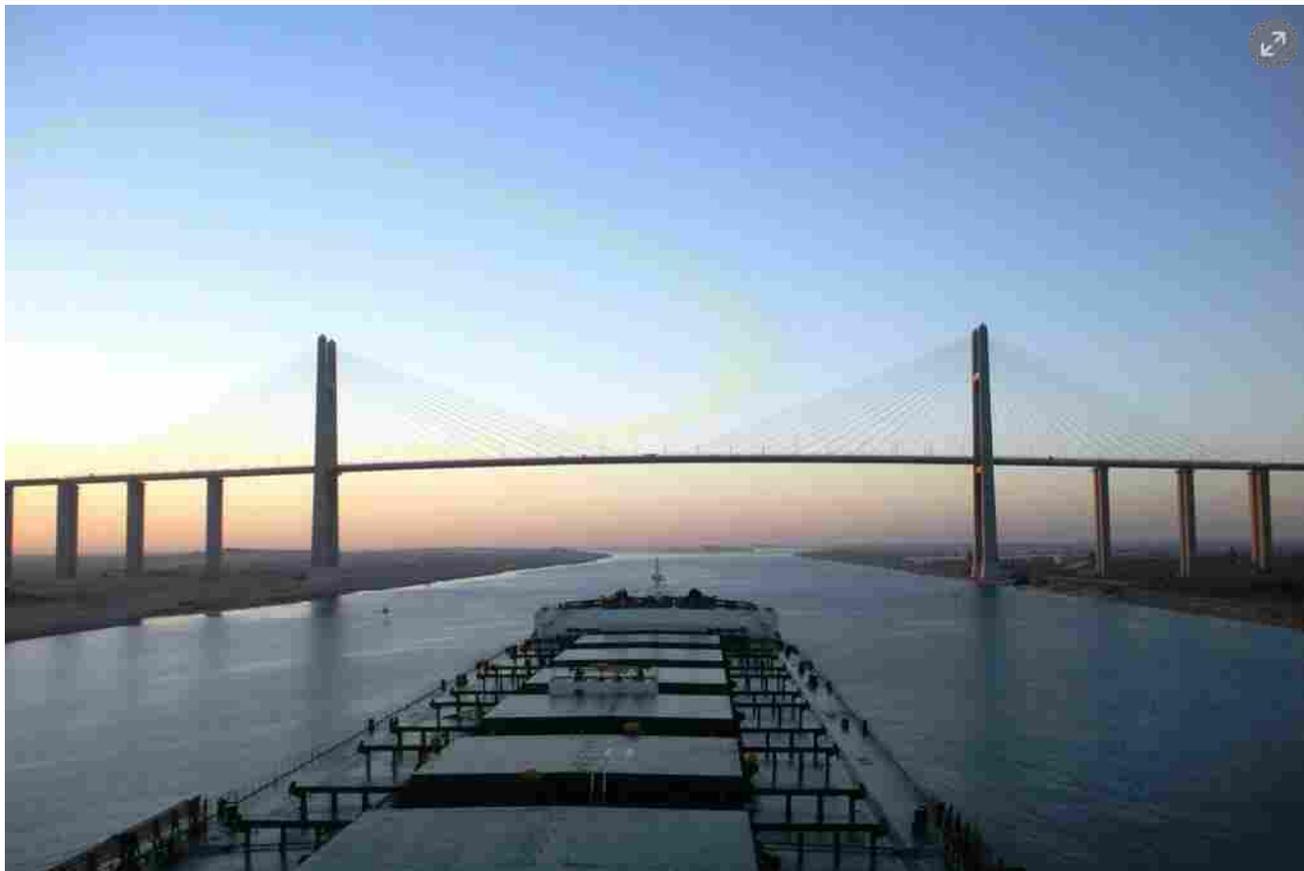


Geopolitica. I 150 anni di Suez, il canale che ha riaperto la storia del Mediterraneo

Simone Paliaga venerdì 29 giugno 2018

Aperto nel 1869, il canale che unisce Mediterraneo e Mar Rosso è uno dei centri dell'economia planetaria. Frutto di strategie e intrighi, da Metternich a Nasser, ha visto l'Italia in primo piano





Una nave commerciale attraversa il canale di Suez (WikiCommons)

Tra poco più di un anno il Canale di Suez festeggerà centocinquanta primavere dall'inaugurazione. È il 17 novembre 1869 e, dopo dieci anni di lavori, il taglio della terraferma tra Porto Said e Suez unisce il Mediterraneo al Mar Rosso diventando uno dei gangli vitali dei trasporti e delle comunicazioni del pianeta.

Per farsi un'idea di quanto sia importante, solo alcune cifre. Nei primi due mesi del 2018 le navi ad attraversare il canale, con a bordo quasi centocinquanta milioni di tonnellate di merci, sono 2.724. La sua centralità odierna è ribadita dalla politica egiziana. È stato il presidente egiziano al-Sisi a raddoppiare la capacità del varco di Suez trasformandolo in un'autostrada del mare. Dopo un anno di lavori, il 6 agosto 2015, termina l'escavo di uno nuovo corso d'acqua, lungo 35 chilometri e parallelo al canale storico, a sua volta approfondito e allargato.

Controllare il passaggio tra Mediterraneo e Oceano Indiano non è di poco conto. Significa porsi nel cuore dei giochi politici del globo. Perciò, durante questo secolo e mezzo, gli intrighi, i complotti, le speculazioni, le guerre per Suez non si contano. Anzi ne scandiscono la vita fin da quando Napoleone Bonaparte, durante la campagna d'Egitto, intuisce che l'apertura di una via per evitare il periplo dell'Africa avrebbe permesso alla Francia di sfidare l'Inghilterra nel controllo delle rotte verso l'India.

Lo racconta con acribia Marco Valle nel libro *Suez. Il Canale, l'Egitto e l'Italia* finalista al Premio **Acqui Storia**. A muovere i primi passi è Klemens von Metternich. Lungi dall'essere un retrogrado reazionario, propone la fondazione, nel 1846 a Parigi, della "Société d'études du Canal de Suez" per progettare il varco tra Porto Said e Suez. Avrebbe potuto essere l'occasione per il sofferente Impero asburgico di uscire dalla crisi che lo ghermiva da tempo. Proprio per questo nascerà un *Adriatico conteso*, come recita il titolo del recente lavoro di Giulio Mellinato (Franco Angeli), con al centro il porto di Trieste per cui, tra il 1882 e il 1914, Italia e Austria-Ungheria avvieranno una competizione economica che «il 24 maggio del 1915 l'Italia – scrive Mellinato – deciderà di fare

diventare militare».

Roma e Vienna provano però a entrare in una partita da medie potenze con poche chance davanti alle grandi. La grossa partita è tra Francia e Inghilterra ed è iniziata da tempo con Napoleone III al tempo del Secondo Impero. È l'esordio del *Great Game* per il controllo delle rotte del *Mare Nostrum destinato* a culminare, dopo l'inaugurazione del 1869, nel condominio franco-inglese (ma più inglese) della "Compagnia del Canale" e nell'estromissione di egiziani e austriaci dalla gestione dell'idrovia.

Eppure il Regno d'Italia, per quanto nato da appena sette anni, non è rimasto sempre alla finestra. Già Camillo Benso conte di Cavour, promotore dell'ammodernamento infrastrutturale del Piemonte, non aveva disdegnato di appoggiare l'apertura dell'istmo tanto da inviare a Parigi, nel 1855, Pietro Paleocapa in qualità di presidente della commissione scientifica preposta allo scavo. A volere l'ex suddito asburgico e poi ministro dei governi Cavour a capo della commissione era stato lo stesso Ferdinand de Lesseps, figura ambigua e seguace di molte bandiere, passato però alla storia come l'ideatore del progetto. Al fianco di Paleocapa lavora Luigi Negrelli, uno degli artefici del potenziamento infrastrutturale delle terra d'Asburgo e vero progettista del tracciato del canale.

Cavour intuisce l'importanza del canale per consentire al Regno di Sardegna e poi all'Italia di giocare sulla scacchiera internazionale. Per decenni però i governi del nuovo regno tentennano. Anzi faticano a rimodernare una flotta navale prevalentemente a vela quando il vapore la fa già da padrone sul Mediterraneo e sull'Adriatico.

Per portare Suez al centro della politica estera italiana passeranno anni. Se con il fascismo il sogno del *Mare Nostrum* si infranse sotto le macerie della guerra, l'attenzione a Suez riemerse dopo il 1945. «Per quanto dolorosa – scrive Valle – la perdita dei possedimenti d'oltremare si rivela provvidenziale per un'Italia decisa a ritrovare, come annunciato da Alcide De Gasperi, "una funzione da protagonista" in seno al mondo arabo e nel Mediterraneo». Tocca poi al presidente Giovanni Gronchi e all'ala dossettiana della Dc, rappresentata in particolare da Amintore Fanfani e da Giorgio La Pira, e soprattutto Enrico Mattei, far volgere lo sguardo dell'Italia repubblicana verso Levante soprattutto negli anni della nazionalizzazione del canale del 1956 per opera del colonnello Gamal Abdel Nasser.

Oggi Suez è ancora lì. Vi transitano più del 10% dei traffici mondiali anche se lo scioglimento della banchisa artica apre nuove vie verso Oriente: a nord est lungo la costa siberiana e a nord ovest attraverso gli arcipelaghi canadesi. Fa forse capolino l'inizio di una nuova marginalità del Mediterraneo e di Suez a mezzo secolo dalle esplorazioni atlantiche? È dunque storicamente accertato che economia, energia, alimentazione, sicurezza, grandi snodi della globalizzazione, passino per le rotte marittime: un tema che riguarda direttamente la vita dell'Italia, dell'Europa e degli altri continenti.

Per approfondire l'argomento è da poco disponibile, seppure focalizzato sul futuro navale dello Stivale, il volume *Geopolitica del mare* (Mursia). Gli autori Matteo Bressan, Germano Dottori, Pier Paolo Ramoino, Ferdinando Sanfelice di Monteforte, Daniele Scalea e altri esperti di geopolitica, trasporti, strategia, propongono «una serie di analisi sui persistenti mutamenti dello scenario geopolitico mondiale» per cogliere in maniera disincantata e realista la posta in gioco delle relazioni marittime delle diverse potenze e in particolare dell'Italia «che deve al mare e alle attività a esso legate gran parte della sua prosperità e del suo benessere».

Marco Valle

SUEZ. IL CANALE, L'EGITTO E L'ITALIA

Historica Edizioni. Pagine 334. Euro 22,00

Giulio Mellinato

ADRIATICO CONTESO

Franco Angeli. Pagine 284. Euro 35,00

Aa.Vv.**GEOPOLITICA DEL MARE**

Mursia. Pagine 210. Euro 25,00

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**ARGOMENTI:**

Cultura

Agorà

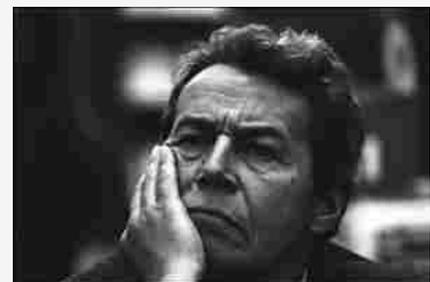
pubblicità

CULTURA**Storia** Roberto Farinacci, il consenso a mezzo stampa

Massimo Iondini

**Urbanesimo e globalizzazione** Le città, senza legami culturali, non hanno più un'anima

Vincenzo Rosito

**Letteratura e politica** Il pensiero eretico dei "Quaderni piacentini" di Bellocchio

Massimo Onofri

AGORÀ