

SIMONE PALIAGA

T 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, 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 terre 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 ma-



Geopolitica

Aperto nel 1869, il taglio che unisce Mediterraneo e Mar Rosso è oggi uno dei gangli vitali delle comunicazioni del pianeta. Strategie e intrighi da Napoleone a Metternich, fino a Nasser

SUEZ Il primo canale della storia

rie 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 a-

nalisi 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».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

REPORTAGE

LA GUERRA, UN MALE INUTILE

Chi si immagina le isole del Pacifico solo come un inanellarsi di isole coralline, spiagge mozzafiato e mari diafani dovrebbe ricredersi. Figi, Isole Salomone e Molucche nel 2000 sono state oggetto di colpi di Stato oggi dimenticati. E cosa dire di Bali due anni dopo? Forse nella memoria collettiva abitano ricordi dei massacri nelle Filippine e a Timor Est, seppure faticiamo a collocarle sulla cartina. Poi Kosovo, Nepal, Colombia, Chiapas. Gli occhi della guerra si chiudono facilmente. Non così per chi l'ha vissuta. Capita a Marco Lupis che in *Il male inutile. Dal Kosovo a Timor Est, dal Chiapas a Bali le testimonianze di un reporter di guerra* (Rubbettino, pagine 248, euro 16,00) ripercorre ore tragiche e dolorose per mostrare anche come «la guerra per un inviato sia il momento in cui tutto diventa chiaro. Ed estremo: rapporti umani, compassione, bene e male, malvagità, dolore. E nessun giornalista può esimersi dal raccontarli». (S. Pal.)

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