

l'incidente  
in Egitto

# Suez, bloccate merci di mezzo mondo E va in crisi la geopolitica degli Stretti

GIORGIO FERRARI

È la rivincita della geografia. Basta la sventatezza di un timoniere e va in crisi a catena tutto il mondo. Quella portacontainer messa di traverso, beffardamente incastrata fra i due lembi del canale di Suez tanto da impedirne momentaneamente la navigazione è più eloquente di qualunque trattato di geopolitica. Perché con la sua mole sgraziata e rugginosa la Ever Given sta lì a ricordarci che nessuna nuova tecnologia, nessun sofisticato dispositivo, nessuna transazione nel mondo immateriale del Web può sostituire l'importanza cruciale di quegli stretti che sono entrati nella storia degli imperi e delle potenze e che su di essi hanno costruito fortune, dichiarate guerre, sacrificato vite umane e velleità politiche. Suez, Bab el-Mandeb, Malacca, Hormuz, Panama, il Bosforo e i Dardanelli, Gibilterra, Oresund fra Norvegia e Danimarca. Sono i famigerati chokepoints - qualcuno li chiama appropriatamente anche "colli di bottiglia" - quei passaggi obbligati attraverso i quali il mondo comunica via mare e da dove transita l'80% delle merci del pianeta e il 54% del grano e dei fertilizzanti. Padroni del mare, già duecento anni fa gli inglesi affiancavano all'impero che si stendeva ai quattro angoli del mondo un'accorta politi-

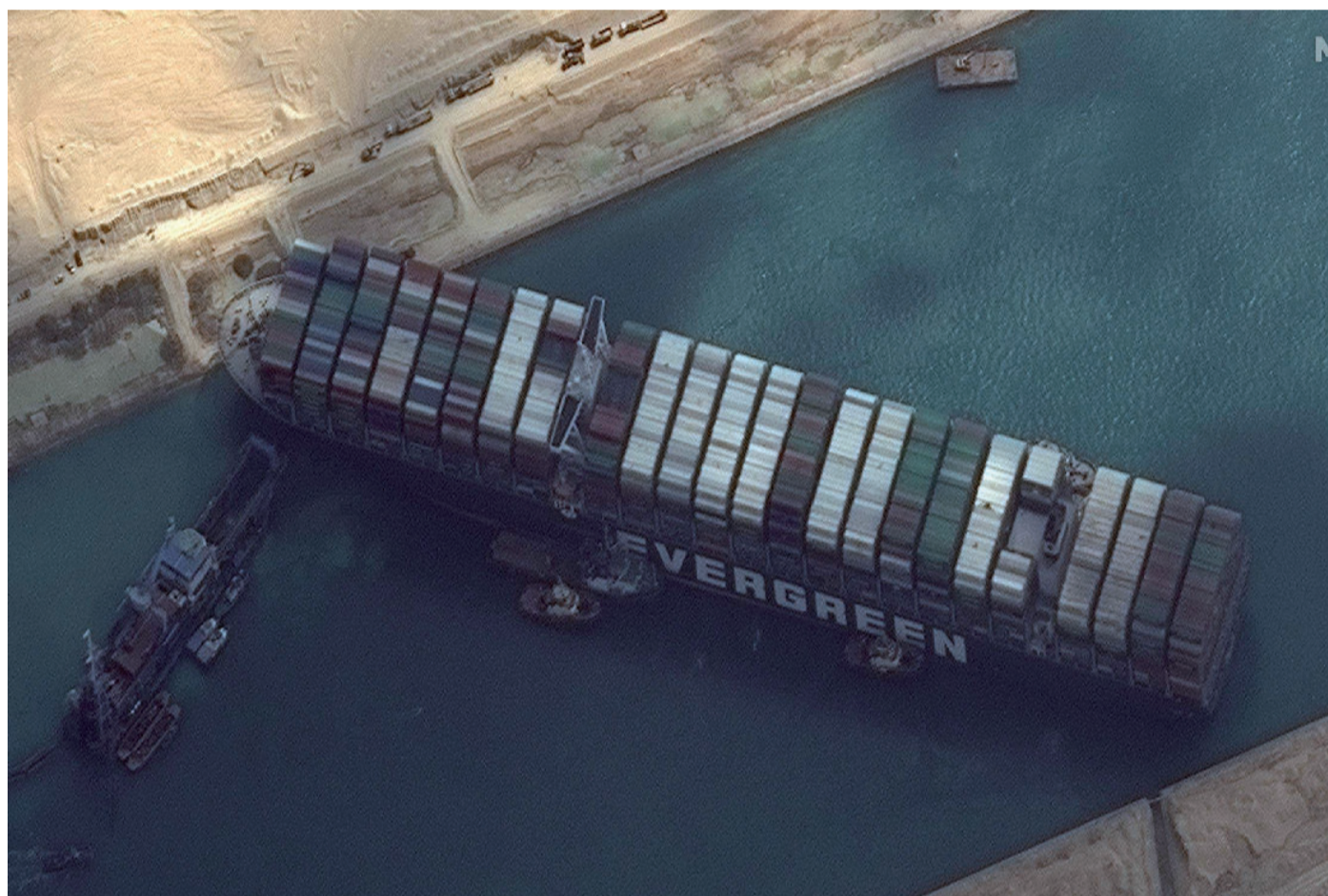
ca degli stretti, che assicurava alla corte di St. James's il virtuale controllo delle vaste colonie e degli snodi marittimi più importanti del mondo. Suez - che la corona britannica perdette nel 1956 quando il presidente Nasser decise di nazionalizzare il canale - ne è un esempio lampante: attualmente ci passa quasi il 10% del commercio mondiale, il 9% del greggio, l'8% del gas liquido. Un fiume inarrestabile e impetuoso di uomini, merci, navigli, prodotti. Tanto da aver indotto la Cina a finanziare l'Egitto per raddoppiarne una parte e fare della zona del canale uno hub privilegiato per le merci di Pechino e una testa di ponte formidabile nel Mar Mediterraneo. Seguiti a ruota da Mosca, attivissima nella costruzione, sempre in Egitto, di una Russian Industrial Zone, simile a quella cine-

se. Ma l'incaglio subito dalla più trafficata via d'acqua sta lì a dimostrare come siano ancora gli stretti, con la loro immemore iconostasi, a separare mondi e a metterli in comunicazione. Dipende da loro e da chi li governa. Antenna ultrasensibile della loro salute è il prezzo del greggio: il fermo-immagine della Ever Given, con i suoi 21 mila container e le sue 220 mila tonnellate ha prodotto nel giro di poche ore un rialzo del 5% dei prezzi, portandolo attorno ai 60 dollari a New York e oltre 62 dollari il Brent, esattamente come accade ogni volta che si verifica qualche incidente o qualche attentato al naviglio commerciale nel Golfo Persico, dove transitano 17 milioni di barili al giorno. Ma ogni ora di ritardo nelle consegne è una scintilla che può dar fuoco ai prezzi al consumo. Quelli dei

noli sono già cresciuti: circumnavigare l'Africa come accadeva un secolo e mezzo fa comporterebbe ritardi e danni sensibili, soprattutto nella componentistica elettronica. Quella cioè che tiene collegato il mondo. E sono proprio gli stretti a garantire quella circolazione continua dove il trasporto via mare rimane predominante: ogni giorno i mari sono solcati da un milione di navi tra commerciali e militari. E a testimoniare come la geopolitica degli Stretti non sia per nulla tramontata, la reazione di Putin all'ingorgo di Suez è stata rapida quanto prevedibile: da Mosca è stato rilanciato il Severny Morskoy Put, il famigerato Passaggio a Nord-Est, la rotta nordica speculare allo storico (e oggettivamente troppo costoso) Passaggio a Nord-Ovest che farebbe ri-

sparmiare 7.400 chilometri stendendosi dal Mare di Kara a est della Novaja Zemeliya al Mare di Bering lungo la costa artica della Siberia. Percorso un tempo proibitivo anche con l'ausilio delle rompighiaccio, ma divenuto praticabile nonostante qualche rischio grazie (o a causa) al riscaldamento globale che ha ridotto l'estensione dei ghiacci artici. La stessa Belt Road Initiative (la Via della Seta cinese) è la plastica risposta di terra alla dipendenza di Pechino allo Stretto di Malacca, il secondo varco mondiale dopo Hormuz, che Washington virtualmente controlla. Basta chiuderlo un mese e l'economia cinese viene strozzata. Non a caso si chiama «geopolitica degli Stretti». Una variante planetaria del Grande Gioco fra le potenze.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La portacontainer Ever Given arenata tra le due sponde del canale di Suez / Ansa

In trappola 237 imbarcazioni. Ogni ora di blocco costa 400 milioni di dollari. Le draghe finora hanno lavorato invano. E chi pensa al periplo dell'Africa deve affrontare la minaccia dei pirati

ALESSANDRO BONINI

Almeno 237 navi sono rimaste bloccate ieri per il quarto giorno consecutivo nelle acque del Canale di Suez, lo snodo commerciale più importante e strategico del mondo. La mega nave portacontainer Ever Given resta incagliata e girata di traverso, impedendo il traffico in entrambe le direzioni. Il blocco sta costando 400 milioni di dollari l'ora. E si alza il vento dell'inflazione: il prezzo del petrolio è tornato ieri a salire, preannunciando potenziali rincari generalizzati. Ruspe e draghe finora hanno lavorato invano per liberare il gigante e mettere fine al maxi ingorgo marittimo. Un altro tentativo è andato a vuoto e si attendono altri due rimorchi entro domani. Ma le previsioni sulla riapertura del Canale sono incerte, mentre per un ritor-

LA PORTACONTAINER EVER GIVEN INCAGLIATA

## È corsa contro il tempo per il canale

«Per liberare il cargo ci vorranno ancora giorni». E le navi cercano vie alternative rischiose

no alla normalità potrebbero essere necessarie alcune settimane. Liberare la Ever Given è «una vera sfida» e potrebbe richiedere da cinque giorni a una settimana, spiega Nick Sloane, l'esperto che ha guidato l'operazione di recupero della Costa Concordia all'isola del Giglio. La posizione, le dimensio-

ni e la grande quantità di carico dell'imbarcazione rendono l'operazione più complessa, aggiunge: «Non solo, più tempo ci vorrà per disincagliarla, peggiori diventeranno le condizioni della nave». Un'ipotesi, quella dell'allungamento dei tempi, che innervolisce gli armatori, costretti a va-

lutare se tornare a percorrere l'antica rotta africana del Capo di Buona Speranza. Un'alternativa costosa e che allungherebbe i tempi di percorrenza delle merci. Come se non bastasse, le navi sono esposte al rischio di essere assalite dai pirati, soprattutto nel Golfo di Guinea. Per questo diverse compagnie

di navigazione hanno chiesto alla Marina statunitense di vigilare sulle rotte alternative scelte per evitare il canale egiziano, in quanto hanno «una storia nota di pirateria», ha riferito un portavoce della Quinta Flotta. Intanto il blocco, come detto, ha mandato in fumo quantità di denaro gigantesche. Il Lloyd's stimano infatti il traffico in direzione ovest del canale a 5,1 miliardi di dollari al giorno e il traffico in direzione est a circa 4,5 miliardi di dollari. Secondo Allianz Global Corporate & Specialty, uno dei principali assicuratori marittimi, circa il 10% del commercio globale passa attraverso il canale di Suez, che collega il Mediterraneo al Mar Rosso e fornisce il collegamento marittimo più breve tra l'Asia e l'Europa. «L'ingorgo - spiegano ad Allianz - arriva in un momento particolarmente delicato per le linee di approvvigionamento globali. I produttori di auto e computer sono in difficoltà a causa di una carenza globale di semiconduttori, esacerbata da un incendio in una grande fabbrica di chip in Giappone la scorsa settimana. Le case automobilistiche hanno chiuso gli impianti dopo che un'ondata di freddo in Texas che all'inizio degli scorsi mesi ha colpito la produzione di plastica e i porti della California sono stati colpiti da fermi e ritardi». Se lo stop al

traffico durasse a lungo, secondo una nota di Jp Morgan, «ci sarebbero conseguenze importanti sul commercio globale, un'impennata dei costi per trasporto, nuovi rialzi delle materie prime e una spinta all'inflazione». Il canale fu realizzato da un'alleanza guidata dai francesi e inaugurato nel 1869. Nel 1956 l'annuncio della sua nazionalizzazione da parte del presidente Nasser scatenò una guerra con le forze britanniche, francesi e israeliane che portò di fatto alla chiusura dello stretto fino all'inizio del 1957. E dal 1967 a seguito della Guerra dei sei giorni fu nuovamente bloccato fino al 1975. Quasi 19.000 navi sono passate attraverso il canale nel 2020, secondo la Suez Canal Authority: una media di 51,5 navi al giorno. Suez ha un eccellente record di sicurezza con incidenti di navigazione estremamente rari. Ci sono stati 75 incidenti di navigazione segnalati in totale nel canale negli ultimi dieci anni, secondo l'Allianz Global Corporate & Specialty Safety & Shipping Review 2020. Più di un terzo ha coinvolto navi container (28). Tuttavia, gli incagli (come l'incidente della Ever Given) sono la causa più comune di incidenti di navigazione nel canale - 25 negli ultimi 10 anni - un terzo di tutti gli incidenti di navigazione nel canale.

### ESCALATION

Il sistema globale interconnesso è andato subito in tilt per il banale errore di un timoniere. Riportando in primo piano il ruolo essenziale dell'utilizzo e del controllo dei punti nodali delle rotte marine

Quei «colli di bottiglia» che pesano sui commerci

7%  
la quota di greggio mondiale che transita dal canale di Suez e il 12 per cento del commercio globale

40%  
la fetta di tutto l'import-export marittimo italiano che transita ogni anno dal canale egiziano

6  
gli stretti dei traffici marittimi mondiali: Gibilterra, Suez, Panama, Hormuz, Oresund e Malacca

### Da sapere

Fu un italiano a progettarlo. Ma non lo vide

Nato a Primiero (nell'attuale provincia di Trento) da una famiglia fedele agli Asburgo, Luigi Negrelli (1799 - 1858) si laureò in ingegneria a Innsbruck iniziando una prestigiosa carriera nell'amministrazione e asburgica divenendo ispettore delle ferrovie Nord. Fu tra i fondatori della Società di studi per il canale: nel 1856 il suo progetto, sulla cui paternità non mancarono polemiche, prevedeva una linea diretta da Suez al Mediterraneo. A Negrelli fu affidata la soprintendenza dell'opera e il viceré d'Egitto lo nominò ispettore dei lavori, ma non poté recarsi in Egitto per motivi di salute. Solo due mesi dopo la sua morte iniziarono i lavori in base ai suoi studi.

GLI EQUILIBRI REGIONALI

## La guerra africana dell'acqua del generale al-Sisi

FEDERICA ZOJA

Oltre due miliardi e mezzo di esseri umani vivono in Paesi con problemi di approvvigionamento idrico. Quattro miliardi di persone vivono in aree che patiscono di una grave carenza di acqua almeno un mese all'anno. La scarsità 'economica' di acqua interessa 1,6 miliardi di persone, cioè individui che non riescono ad accedere all'acqua perché là dove vivono mancano le adeguate infrastrutture, non le fonti. Secondo le Nazioni Unite, fra il 2010 e il 2018, i conflitti scaturiti dal bisogno di acqua sono stati 263. L'Egitto dell'ex generale Abdel Fattah al-Sisi, in pieno boom demografico accompagnato da uno sviluppo intensivo del settore agricolo, rischia oggi di scivolare verso un conflitto armato, se l'accesso all'oro blu non gli sarà più garantito. Spalleggiato dal Sudan, suo compagno di sventura, il Paese nordafricano è ai ferri corti con l'Etiopia, imperturbabile nel

suo cammino verso l'autonomia idrica ed energetica: nonostante dieci anni di trattative, minacce, interventi diplomatici internazionali, nessun accordo fra il Cairo, Addis Abeba e Khartoum è ancora stato raggiunto per lo sfruttamento condiviso delle acque del Nilo Blu, su cui gli etiopi hanno edificato la Grande Diga del Rinascimento Etiope (Gerd). Il prossimo mese di luglio, l'infrastruttura sarà protagonista di un secondo riempimento idrico, dopo quello del 2020. Poi, nei piani di Addis Abeba, la piena operatività della diga e del suo funzionamento elettrico sarà raggiunta nel 2022. Ricordiamo che l'Egitto deve al Nilo Blu l'85 per cento del proprio fabbisogno idrico. Di questo passo, senza inte-

se e coordinamento, il Cairo rischia di trovarsi letteralmente a secco. L'Egitto ha proposto alla controparte etiopica, finora senza successo, di procedere sì con il riempimento e la costruzione, ma in un tempo più graduale, anche di 20 anni, in modo da potersi organizzare sul fronte della desalinizzazione e di altre possibilità di approvvigionamento. Ora l'Unione Africana trema per la concreta possibilità che una nuova guerra continentale esploda da un momento all'altro. Ma il Cairo ha anche un'altra spina nel fianco, sempre legata all'acqua e potenzialmente letale: Suez, la gallina dalle uova d'oro per il cui possesso ha combattuto settant'anni fa, è in panne. Nel 2020 le entrate derivanti all'Egitto dai transiti nel canale hanno superato i 5 miliardi e 600 milioni di dollari, per il passaggio di 18.829 imbarcazioni complessive. Numeri divulgati appena un mese fa, quando il governo del Cairo pensava di poter fare ancora di più.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Non solo la via verso il Mediterraneo e i piani di espansione: il leader egiziano sfida l'Etiopia per la diga sul Nilo