

**FacoltÀ di scienze politiche**

**cORSO DI lAUREA IN RELAZIONI INTERNAZIONALI**

**TESI DI LAUREA SPECIALISTICA**

**Suez e Panama:**

**due Canali a confronto**

RELATORE: CORRELATORE:

Prof. Gianfranco Lizza Dott. Stefano Valente

LAUREANDO:

Gregorio Sambataro

Anno Accademico 2010/2011

L’orizzonte marittimo si ritrae senza posa innanzi alla prora della nave:

colui che vuole dominare deve andare sempre avanti.

(André Vigarié. *La circulation marittime*, cap. 11)

**INDICE**

**Introduzione**

**CAPITOLO 1**

**Cenni storici**

* 1. *Il Canale di Suez*
  2. *La costruzione del Canale di Panama: dai francesi agli americani*

**CAPITOLO 2**

**Rotte commerciali e risparmi di tempo**

*2.1 Il transito nei Canali e lo scambio di merci: dalle origini fino alla crisi energetica del ’73*

*2.2 Dagli anni Settanta ai nostri giorni*

**CAPITOLO 3**

**L’avvenire dei Canali**

*3.1 XXI secolo: cosa succede se si chiudono i Canali*

*3.2 Le rotte concorrenti*

*3.3 La pirateria marittima*

*3.4 Progetti di ampliamento*

**Conclusioni**

**INDICE BIBLIOGRAFICO**

**2**

**5**

**5**

**12**

**22**

**22**

**38**

**51**

**51**

**59**

**83**

**106**

**120**

**123**

**Suez e Panama: due Canali a confronto**

**Introduzione**

Sin dall’antichità, una delle esigenze umane più pressanti, è stata quella di muoversi nello spazio nel più breve tempo possibile. Grazie alla costruzione del Canale di Suez e successivamente del Canale di Panama, l’uomo ha trasformato una traversata di parecchi giorni rispettivamente in 15 e 8 ore. Nel primo caso ciò è stato possibile realizzando un canale navigabile posto a livello del mare, nel secondo, grazie a un sistema di navigazione costituito da chiuse che consente alle imbarcazioni di navigare sopra il livello del mare.

Il presente lavoro vuole essere un’analisi delle rotte di Suez e Panama, due itinerari ancora oggi di primaria importanza per il traffico mercantile oceanico. Fin dalle loro origini questi due passaggi marittimi hanno assunto grande rilevanza geopolitica e, al tempo stesso, si sono dimostrati fondamentali per i trasporti ad alto valore aggiunto. Il Canale di Suez, inaugurato nel 1869, mise in relazione due spazi marittimi come il Mediterraneo e i mari costieri dell’Africa e dell’Asia. Questi ultimi, già intensamente trafficati, necessitavano di un collegamento diretto e breve in luogo della circumnavigazione della massa continentale africana. L’apertura di Panama andava a completare lo scacchiere delle rotte mercantili oceaniche che in tal modo poteva offrire due passaggi: uno a Ovest, tra gli Oceani Indiano e Atlantico, attraversando Mar Rosso e Mediterraneo, l’altro a Est, tra gli Oceani Indiano e Pacifico, attraversando il Mare dei Caraibi.

Questo studio mira a dimostrare come il transito attraverso i due Canali risulti conveniente per gli operatori del trasporto, nonostante la presenza di altre opzioni rappresentate sia da rotte marittime, che da itinerari terrestri. Inoltre, la chiusura di queste vie d’acqua, causando gravi rallentamenti negli scambi tra i Paesi, comporterebbe il ripensamento della moderna architettura del commercio internazionale e dei sui flussi.

Il metodo di indagine utilizzato nelle presente ricerca ha fatto riferimento a studiosi che in passato hanno trattato l’argomento. Meritano una menzione particolare: André Siegfried, fondatore della geopolitica interna, che ha analizzato il transito nei Canali di Suez e Panama dalle origini fino al secondo dopoguerra; André Vigarié, geografo francese, che ha approfondito il ruolo delle due rotte fino alla fine degli anni Sessanta; Adalberto Vallega, per le funzioni che hanno esercitato i Canali anche fino ai nostri giorni, nonché per il contributo sull’evoluzione della cantieristica navale fino alla seconda metà degli anni Novanta. Tali studi, hanno costituito le fondamenta su cui impostare e ampliare il progetto di ricerca. Senza un’accurata conoscenza delle caratteristiche delle principali navi che solcano gli oceani, l’analisi non poteva essere portata a compimento. Altrettanto importante era una conoscenza approfondita di come avviene la navigazione marittima e di quali rotte vengono maggiormente battute dai mercantili impegnati nel trasporto di differenti tipi di merci. La ricerca si è avvalsa dell’ausilio di quotidiani economici, delle principali riviste di geopolitica, come pure dell’ormai indispensabile strumento informatico. Per quanto riguarda la consultazione in rete, occorre ricordare i siti internet delle autorità che si occupano della gestione dei Canali cioè l’Autorità del Canale di Suez (SCA) e l’Autorità del Canale di Panama, rispettivamente per Suez e Panama. Inoltre, le informazioni messe a disposizione dalle maggiori riviste marittime specializzate oltre che, dalle più grandi compagnie marittime.

Il presente lavoro inizia con un breve excursus storico che, partendo dalla costruzione dei due Canali, ne mette in luce le differenze dato che, contrariamente a quanto si potrebbe immaginare, le due vie di comunicazione hanno ben poco in comune, distinguendosi per dimensioni, accessibilità e metodo di attraversamento. Il primo capitolo fornisce, inoltre, una disamina sul ruolo esercitato dagli Stati coinvolti nella realizzazione e successivamente nella gestione dei Canali, la Francia e l’Inghilterra nel caso di Suez, gli Stati Uniti in quello di Panama. Nel secondo capitolo viene descritto il trasferimento di merci che ha interessato i Canali e la nazionalità delle navi che maggiormente vi hanno transitato dall’apertura fino ai nostri giorni. Si espone, inoltre, la distanza tra i porti più trafficati, nonché i risparmi di tempo consentiti dall’attraversamento dei Canali. Nel corso dell’esposizione si da conto anche dell’evoluzione che ha contraddistinto il trasporto marittimo. In particolare, vengono tracciati gli sviluppi della cantieristica navale, fornendo puntuali informazioni sulle caratteristiche delle navi adibite al trasporto sia di container, sia di rinfuse.

Il terzo capitolo evidenzia quale può essere l’avvenire di Panama e di Suez, analizzando le “sfide” che attendono le due vie di comunicazione all’alba del XXI secolo. Pertanto, si affronta il tema di un’eventuale chiusura dei Canali e di cosa essa potrebbe comportare. A tal proposito, vengono formulate delle ipotesi anche alla luce delle recente crisi politica egiziana e dei sui futuri sviluppi. In tale contesto vengono altresì analizzate: le rotte alternative che si pongono in competizione con i Canali; il fenomeno della pirateria marittima che rischia di provocare tensioni e insicurezze nei trasporti marittimi.

In complesso, si tenta di dare una risposta al quesito che un numero sempre maggiore di esperti e analisti si pone e cioè se le rotte di Suez e Panama riusciranno a mantenere invariata la loro valenza geoeconomica anche in futuro.

Tale ricerca si conclude descrivendo i piani di ampliamento che hanno riguardato i due Canali dalla loro apertura fino ai nostri giorni. Anche sotto questo aspetto persistono differenze tra le due rotte. Il Canale di Suez è stato più volte oggetto di programmi di sviluppo con l’obiettivo di attrarre flussi di traffico serviti da navi di portata elevata. La via marittima egiziana ha dunque dimostrato sempre una certa adattabilità alle mutevoli esigenze del commercio internazionale. Al contrario, il Canale di Panama non era mai stato ampliato fino al progetto attualmente in corso che sarà ultimato nel 2014 e che ne incrementerà l’accessibilità. Pertanto nel caso di Panama è stata la cantieristica navale a doversi adattare alle dimensioni del Canale con la costruzione di unità naviganti di una certa stazza progettate per transitare lungo questa via.

**Conclusioni**

Al termine di questo studio può essere utile ricordarne brevemente i punti salienti. Nel corso dell’analisi, è stata evidenziata l’importanza che i Canali di Suez e Panama ricoprono nella navigazione marittima. Inoltre, si sono poste in luce le notevoli differenze che contraddistinguono le due rotte e la circostanza che queste vie d’acqua hanno in comune soltanto una caratteristica: il fatto di mettere in relazione spazi marittimi come, l’Oceano Indiano e Atlantico nel caso di Suez e l’Oceano Atlantico e Pacifico nel caso di Panama, altrimenti separati dalla terraferma. Il transito attraverso i due passaggi artificiali permettendo di bypassare le rotte attorno al Capo di Buona Speranza e Capo Horn, consente di risparmiare rispettivamente seimila e ottomila miglia nautiche. Alla fine del XIX secolo e all’inizio del XX, ciò ha rappresentato una sorta di rivoluzione del trasporto marittimo. La navigazione a vapore, ad esempio, ha subìto un notevole impulso dopo la costruzione del Canale di Suez rimpiazzando il ruolo ricoperto fino a quel momento dalle imbarcazioni a vela.

A distanza di tempo dalla realizzazione la valenza strategica ed economica dei Canali di Suez e di Panama non accenna a diminuire. Lo dimostrano le statistiche sui transiti che anno dopo anno segnalano un trend positivo.

Al fine di eseguire una ricerca esaustiva, si è dato conto delle dinamiche e dei fattori che rischiano di deviare altrove i traffici mercantili. In primo luogo, sono state analizzate le rotte concorrenti rappresentate sia da nuovi itinerari marittimi sia da percorsi e condotte terrestri. In particolare, si è fatto riferimento alle rotte commerciali che si renderanno praticabili a causa dello scioglimento dei ghiacci nell’Emisfero Nord, nonché ai *landbridge* ferroviari e alle *pipelines*. Queste alternative, ampliando lo spettro delle opzioni cui possono ricorrere gli operatori del trasporto, possono entrare in competizione con il servizio offerto dai Canali. Tuttavia, anche per le vie di comunicazione concorrenti subentrano delle complicazioni che le rendono meno attrattive. Le rotte Artiche non sono pienamente accessibili alla navigazione commerciale per due motivi: sono transitabili per dodici mesi all’anno soltanto con l’assistenza di navi rompighiaccio; permangono numerose situazioni di incertezza sullo status giuridico del Polo Nord. I *landbridge* o “ponti terrestri” possono fare concorrenza ai Canali soltanto nei traffici containerizzati. Inoltre, il costo di questi ultimi servizi è lievitato a causa degli aumenti tariffari imposti dagli operatori ferroviari. Per quanto concerne le *pipelines*, piuttosto che entrare in competizione con le rotte di Suez e Panama, svolgono una funzione complementare nel trasporto di idrocarburi.

In secondo luogo, è stato analizzato il fenomeno della pirateria marittima mettendo in luce i problemi che può provocare ai transiti navali nelle acque antistanti i Canali. Nel corso dell’indagine è emerso che i costi per la protezione dei traffici marittimi, pur costituendo un onere non indifferente per la comunità internazionale, siano comunque minori rispetto alla scelta di tragitti alternativi che comportano un allungamento del percorso. Ciò è dimostrato dal fatto che le più grandi compagnie armatrici continuano a preferire le rotte di Suez e Panama. Inoltre, anche la maggior parte degli analisti è concorde nel sostenere che i danni inflitti dalla pirateria ai flussi commerciali non abbiano ripercussioni considerevoli sull’economia mondiale.

In terzo luogo sono stati descritti i progetti di ampliamento che hanno riguardato le due rotte. Il Canale di Suez è stato potenziato diverse volte nel corso degli anni, adattandosi ai cambiamenti intervenuti nel trasporto marittimo sempre più indirizzato all’utilizzo di navi di elevata portata. Il caso si Panama è molto diverso. La sua accessibilità si è limitata a vettori con portata fino a 40 mila tonnellate di stazza lorda, per navi convenzionali, e fino a quasi 80 mila tpl per navi *Panamax*, cioè progettate per passare lungo questa rotta. In questo caso, è stata la navigazione commerciale a doversi adeguare alle dimensioni della via d’acqua. Tuttavia, le tendenze evolutive dei traffici marittimi hanno determinato la necessità di incrementare la capacità del Canale che ha anche raggiunto una fase di saturazione in termini di numero di imbarcazioni che possono attraversalo in una determinata unità di tempo. Pertanto, nel 2006, la Repubblica di Panama ha approvato il referendum indetto dall’Autorità del Canale di Panama per il progetto di ampliamento del Canale, da realizzarsi nel periodo 2007-2014. Tutto ciò evidenzia come le rotte di Suez e Panama hanno saputo fronteggiare problemi e dinamiche che rischiavano di affievolirne l’importanza.

Lo studio è stato arricchito dall’inserimento di uno scenario futuro volto a immaginare cosa succederebbe se chiudessero i Canali. Si tratta di semplici ipotesi che non hanno alcuna presunzione di esattezza visto l’elevato numero delle variabili in gioco che possono imprimere alla condizione attuale corsi improvvisi e svolte inaspettate. Questo argomento ha preso le mosse dalle proteste popolari nel Nord Africa e nel Medio Oriente tutt’ora in corso e che hanno coinvolto anche l’Egitto, la cui situazione politica sembra essere legata alle elezioni parlamentari e presidenziali che avranno luogo nei prossimi mesi.

L’indagine, tuttavia, per quanto dettagliata e ben documentata, richiederebbe uno studio direttamente sui luoghi oggetto di ricerca. Si propone, inoltre, come spunto per un’eventuale ricerca futura che si ponga in linea di sostanziale continuità con il presente lavoro, lo studio degli altri *choke points* maggiormente coinvolti nel traffico navale mondiale[[1]](#footnote-2).

In conclusione, si può affermare che i Canali di Suez e Panama rappresentano ancora oggi due rotte mercantili fondamentali per gli scambi di beni che avvengono ogni giorno tra gli spazi marittimi più disparati. La situazione commerciale delle aree localizzate nei pressi dei Canali può essere osservata a partire dalle statistiche e dai dati che riguardano le due vie d’acqua, una sorta di “cartina tornasole” della situazione economica internazionale.

1. Si fa riferimento, in particolare, allo Stretto di Malacca e a quello di Hormuz. [↑](#footnote-ref-2)