

Osservatorio di Politica Internazionale



IL COLLEGAMENTO TRA IL MEDITERRANEO E IL MAR ROSSO

Vincenzo Gaglione

SOMMARIO

Il collegamento tra il Mediterraneo e il Mar Rosso Pag. 3

Lecture per orientamenti ed approfondimenti Pag. 9

IL COLLEGAMENTO TRA IL MEDITERRANEO E IL MAR ROSSO

Il 23 marzo 2021, a causa di forti venti inaspettati, la *Ever Given* una delle più grandi navi portacontainer del mondo (lunga 400 mt. e larga 60), si è incagliata, intraversandosi di lato e bloccando per quasi una settimana il Canale di Suez (*nella foto*).

Il canale una delle rotte commerciali maggiormente trafficate al mondo si è paralizzata arrestando il flusso internazionale di merci che lega l'Europa all'Estremo Oriente, passando per Africa Orientale, Medio Oriente, India, Pakistan, Sud-Est Asiatico e Oceania. I fatti di Suez non possono lasciarci indifferenti di fronte alle debolezze intrinseche che si celano dietro alle catene globali degli interessi



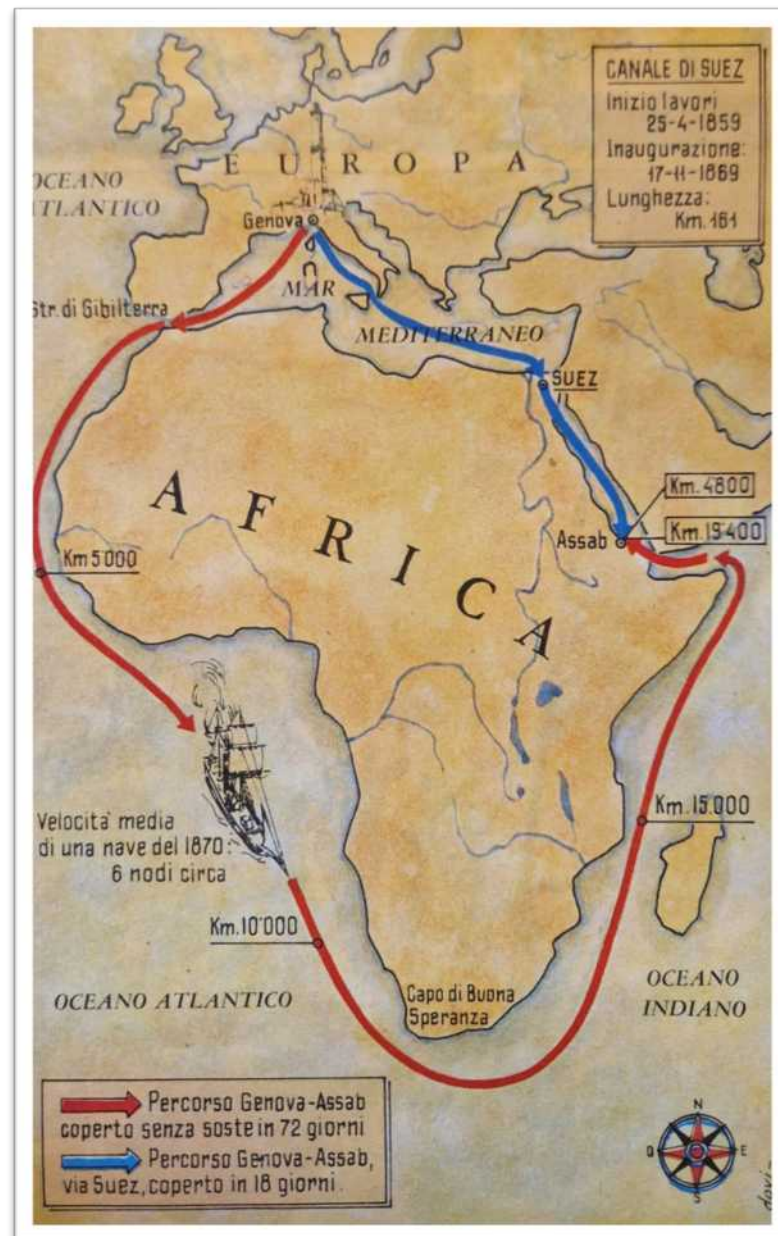
e dei valori.

Quando fu inaugurato nel 1869, il Canale di Suez era profondo appena 8 metri, largo 22 metri sul fondo e da 61 a 91 metri in superficie. Data la strettezza del Canale, per far sì che vi transitassero più navi contemporaneamente furono costruite baie ogni 8-10 chilometri, in cui si potesse

alternare il traffico da nord a sud e viceversa.

Ciononostante, la ristrettezza e la tortuosità del Canale fece sì che tra il 1870 e il 1884 circa 3.000 navi vi si incagliassero. Per questo motivo, a partire dal 1876 iniziarono nuovi lavori di ampliamento e miglioramento.

Oggi il Canale di Suez è lungo circa 193 km e largo fino a 313 metri in superficie e fino a 225 metri a 11 metri di profondità, con una profondità massima di 24 metri. Consente il passaggio delle navi solo in una direzione per volta (da nord a sud o viceversa) tranne che in una parte, grazie ad una seconda corsia parallela lunga 35 km inaugurata nel 2015, che permette il transito delle navi in entrambe le direzioni contemporaneamente.



Il 15 novembre 1869, Giuseppe Sapeto, esploratore lazzarista, acquista il primo terreno in Africa per l'Italia nella Baia di Assab. Ciò in previsione dell'apertura del Canale di Suez per le navi dirette in

oriente e quindi per costituire un deposito di carbone per le navi italiane a vapore che da poco avevano sostituito quelle a vela.

Il nuovo Canale di Suez venne inaugurato ufficialmente il 17 novembre 1869 alla presenza dell'imperatrice Eugenia, consorte di Napoleone III, con una cerimonia sfarzosa, per la quale Johann Strauss II pose la *Egyptischer-Marsch* (Marcia egizia). Anche a Verdi fu richiesta un'opera (*I'Aida*) che però, per varie ragioni, tra cui la guerra franco-prussiana, fu rappresentata al Cairo solo il 24 dicembre 1871. Nuovo canale, perché il collegamento tra il Mediterraneo e il Mar Rosso era già stato



progettato dagli Egiziani a cura del faraone Nekao II (609-594 a.C.). Il “*Canale dei Faraoni*” avrebbe dovuto sfruttare il Wadi Tumilat nel Delta del Nilo (oggi asciutto) e mettere in comunicazione il Nilo, a sud della foce, con il Mar Rosso, sfruttando i Laghi Amari.

L'opera, colossale per l'epoca, non potè tuttavia essere portata a termine e sembra che lo stesso Nekao, a un certo punto, si sia

risolto a cercare un'alternativa, incaricando navigatori fenici di individuare un'altra via di collegamento; questi riuscirono nell'impresa, compiendo a quanto pare la prima circumnavigazione dell'Africa.

Il progetto fu più tardi ripreso dal persiano Dario I (522-486 a.C.) che completò i lavori, realizzando il primo vero collegamento storico tra Mar Rosso e Mediterraneo, mantenendo il nome di *Canale dei Faraoni*.

Il canale, sin dalla sua prima apertura, favorì i traffici con l'Oriente, soprattutto per l'importazione di avorio, mirra e incenso dal Corno d'Africa. Queste resine aromatiche, ottenute da arbusti, erano considerate preziose in tutto il mondo civile, non solo per il profumo sprigionato quando venivano bruciate, ma anche per l'alto valore rituale che avevano presso gran parte dei popoli del Mediterraneo: Egizi, Greci, Romani.

L'olio di mirra veniva, inoltre, usato per profumare le mummie e, presso gli ebrei, mirra e incenso erano accomunati, per valore, all'oro.

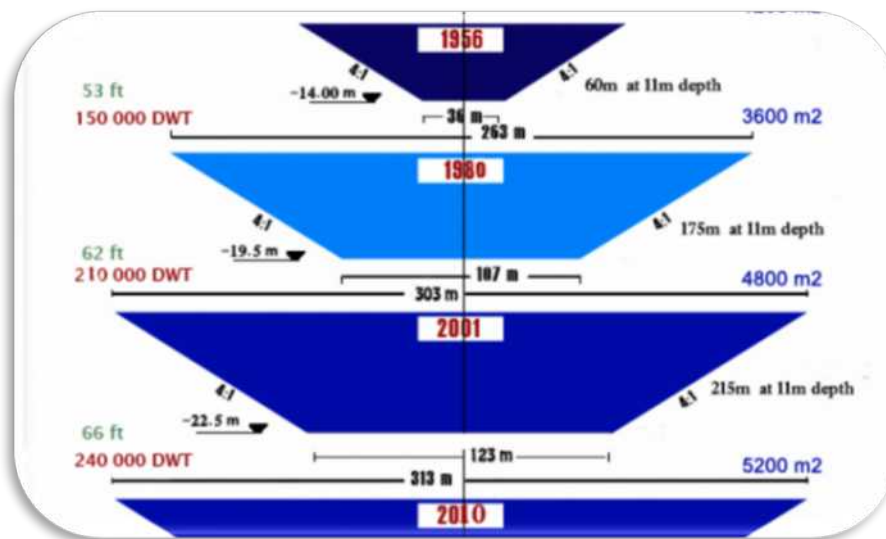
Il canale subì nei secoli successivi parziali modifiche, che ne spostarono il punto di sbocco sul Nilo: una prima volta sotto Tolomeo II, nel III secolo A.C., Tolomeo II, oltre a intervenire sul canale, fondò la città costiera di Berenice, non lontano da *Ras Banas*, nell'attuale Egitto meridionale, cui fece seguito quella di Berenice Epi Dire, sulla costa Eritrea (la sua esatta localizzazione non è mai stata scoperta, anche se si ritiene che sorgesse non lontano dall'attuale Djibouti); queste due fondazioni diedero un grande impulso allo sfruttamento del Mar Rosso come via di comunicazione. Il porto di Berenice divenne ben presto un importante centro commerciale, situato al termine di una rotta carovaniera che collegava l'interno dell'Egitto alla costa e ai traffici del Mar Rosso. Traffici che a quell'epoca erano già piuttosto sviluppati soprattutto per quanto riguarda il commercio della mirra e dell'incenso, provenienti dalle zone costiere del sud dell'Arabia e dalle coste settentrionali del Corno d'Africa. Poi, nei secoli successivi, l'incuria e la sabbia ebbero il sopravvento, tanto che all'epoca di Cleopatra il canale era completamente ostruito.

Con l'avvento dei romani fu potenziato il commercio delle spezie, dell'oro e dell'avorio dall'oriente, tanto che sotto Traiano fu costituita tutta la flotta del Mar Rosso riattivando il porto di Berenice fondato dagli egiziani nel 275 a.C.

Nell'anno 106 d.C., Traiano fece riattivare il *Canale dei Faraoni*, realizzando l'*Annis Traianus*, ma, dopo qualche secolo, le sabbie ebbero ancora il sopravvento e si deve arrivare all'epoca della

conquista degli Arabi (640 d.C.) che attuarono un collegamento noto come “*Canale dei Principi della fede*”.

Il canale fu definitivamente distrutto e abbandonato all’epoca del Califfo Abu Dja’far el Mansur (767 d.C.). Quasi 750 anni dopo, nel 1504, alcuni mercanti veneziani proposero ai sultani mamelucchi regnanti in Egitto di collegare il Mar Rosso con il Mediterraneo, tagliando l’istmo di Suez. Di questa possibilità si parlò, in ambiente ottomano, per tutto il corso del ‘500, in particolar modo nel 1568 con il *gran visir Pascià*. Poi per alcuni secoli non si parlò più del canale. Quando Napoleone nel 1799 arrivò in Egitto, i suoi studiosi riscoprirono l’esistenza del Canale dei Faraoni e da questo momento iniziò il progetto del moderno canale di Suez, che segue un percorso diverso da quello antico, ma, a causa di un rilievo frettoloso dal quale risultava che tra Mediterraneo e Mar Rosso c’era un dislivello di circa 10 metri, il che avrebbe richiesto la costruzione di chiuse, non si fece nulla.



Nel 1846 fu costituita la “*Societe d’etude pour le canale de Suez*” che rilevò con maggior precisione la zona topografica dimostrando l’assenza di dislivello tra i due mari. A questo punto *Sa’id Pascià*, divenuto Chedive d’Egitto, chiamò l’impresario Ferdinand de Lesseps che, tra i tre progetti di canale presentati alla “*Societe d’etude*”, scelse quello dell’ingegnere Luigi Negrelli di Trento, quindi suddito austriaco, progettato nel 1847.

La costruzione del canale fu affidata alla “*Compagnie universelle du canal maritime de Suez*” che iniziò i lavori il 25 aprile 1859 finendo a fine 1869. Ovviamente il canale era destinato ad essere attraversato solo da navi a vapore e, nel 1860, solo il 5% delle navi ne era equipaggiato, ma la trasformazione da vela a vapore fu rapida, tanto che nel 1870 le navi a vapore erano più del 50% delle navi in circolazione. Il canale di Suez fu attivo anche durante i due conflitti mondiali, ma ebbe un travagliato periodo quando il Presidente Nasser nel 1956 volle nazionalizzare il canale, provocando la dura reazione di Gran Bretagna e Francia con occupazione militare del canale e il successivo intervento dell’ONU con il primo utilizzo dei “*Caschi Blu*” (“*operazione di peacekeeping*”).

Nel XX secolo il Canale di Suez ha mostrato i suoi limiti e iniziarono gli studi per un ampliamento e adeguamento al traffico marittimo con maggior tonnellaggio e maggiori frequenze. Si deve arrivare al 2014 quando il presidente egiziano *Al Sisi*, al potere dal giugno 2014, s’interessò subito del progetto e così i lavori di ampliamento iniziarono nell’agosto dello stesso anno, per concludersi con l’inaugurazione il 6 agosto 2015.

È stata realizzata una nuova seconda corsia di navigazione di 35 km di lunghezza che si aggiunge ai 164 chilometri di canale esistente, portando la larghezza da 51 mt. a 225 mt. e la profondità da 8 mt. a 24 mt. consentendo il passaggio in maniera separata delle navi in direzioni opposte e con pescaggio sino a 20 mt. Grazie a quest’ampliamento, 97 navi possono ogni giorno transitare rispetto alle precedenti 49, riducendo anche il tempo di transito, e non ci sono praticamente limiti nella dimensione delle imbarcazioni.

Questa è la storia del Canale di Suez che dura da 2600 anni.

LETTURE PER ORIENTAMENTI ED APPROFONDIMENTI

- Roberto Bongiorno, *Nave da carico arenata, blocca per ore il canale di Suez. Ripresa lenta e parziale*, Il Sole 24 Ore, 24 marzo 2021
- Salvatore Bono, “*LUIGI NEGRELLI E IL CANALE DI SUEZ*” *Africa: Rivista Trimestrale Di Studi e Documentazione Dell’Istituto Italiano per l’Africa e l’Oriente*, Vol. 43, n. 4, 1988, pagg. 645-652. JSTOR, <http://www.jstor.org/stable/40760334>
- Id., *Precedenti storici del canale di Suez: idee e progetti dal secolo XVI al XIX, in atti del convegno «Luigi Negrelli e il canale di Suez»*, Trento 1990, pagg. 141-159;
- Id., *Il Mediterraneo da Suez a Suez*, in «*Controllo degli stretti e insediamenti militari nel Mediterraneo*», a cura di R. Villari, 2002, Bari, pagg. 243-273.
- G.P. Calchi Novati, *Fra Mediterraneo e Mar Rosso. Momenti di politica italiana in Africa attraverso il colonialismo*, 1992, Roma
- Nathalie Montel, *Le Chantier du canal de Suez (1859-1869). Une histoire des pratiques techniques*, Paris, Presses de l’Ecole nationale des Ponts et Chaussees,
- Luca Ruggiero, *Il ruolo strategico del Canale di Suez e le prospettive della portualità mediterranea*, in *Rivista GeoTema, Porti, trasporti marittimi, città portuali*, 2010, pag. 52;
- Valeska Huber, *Mobilità e controllo: il Canale di Suez e la dialettica della globalizzazione*.