

Il caso

Un canale per il Bosforo
nuova porta verso l'Asia

La Turchia lancia il Canale Istanbul ecco la nuova porta tra Europa e Asia

Mega-progetto da dieci miliardi per decongestionare il Bosforo

**Il presidente
Erdogan: "Opera
paragonabile a
Suez e Panama,
finiremo nel 2023"**

**Sarà lungo 50
chilometri e largo
150 metri, ideale
per la navigazione
delle petroliere**

MASSIMO MINELLA

CHISSÀ che cos'aveva pensato agli inizi degli anni '90, da quando cominciò a pensare di questi cinquantacinque chilometri di mare, al riparo dai venti e dalle correnti maligne, che legheranno in futuro l'Europa e l'Asia attraverso un nuovo, rivoluzionario canale navigabile. Il Bosforo che da sempre rappresenta il confine naturale fra i due continenti non sarà più l'unico passaggio fra il Mar di Marmara e il Mar Nero.

AD AFFIANCARE il Bosforo che il sovrano dell'Olimpo fece attraversare dalla bella Io trasformata in giovinca (Bosforo vuole infatti dire "il passaggio della giovinca") e che la gelosa Era fece inseguire da un tafano fino a farla impazzire, ci sarà infatti un canale artificiale che la Turchia intende inaugurare nel 2023, per le celebrazioni del primo centenario della Repubblica fondata da Kemal Atatürk. Il progetto, che ha un costo stimato attorno ai dieci miliardi di dollari, ha già il suo nome, "Canale Istanbul", e un percorso che si snoda dalla periferia occidentale della città, a pochi chilometri da quel Corno d'Oro attorno al quale si creò il primo nucleo abitativo, e arriva fino al Mar Nero. Un secondo "stretto", insomma, un qualcosa destinato a cambiare la geografia del mondo e, in parallelo, quella dell'economia, perché l'obiettivo è proprio quello di spo-

stare il traffico via mare di petrolio e altre merci pericolose da un Bosforo sempre più congestionato dal passaggio di mercantili e traghetti.

Per trovare qualcosa di simile, ha spiegato il presidente della Turchia Recep Tayyip Erdogan alla presentazione del progetto, bisogna tornare al canale di Suez o a quello di Panama, dove fu sempre la mano dell'uomo a segnare le nuove rotte dell'economia. Lo stesso accadrà ora con la nascita del Canale Istanbul, sempre che il progetto possa veder la luce e non rima-
n-
manga
soltanto una
"proposta elettorale a effetto", come già gridava l'opposizione.

A giugno, infatti, ci saranno le elezioni e il partito del presidente Erdogan, l'Akp, punta a una nuova affermazione.

La sfida è comunque ufficialmente lanciata: due anni per la progettazione esecutiva e nel 2013 il via ai lavori, dieci anni di cantiere, poi il taglio del nastro e l'apertura del canale, con il trasferimento di circa cinquantamila navi che, ogni anno, si spostano fra il Mar di Marmara e il Mar Nero. A spingere il governo turco in questa direzione c'è soprattutto una situazione di oggettivo pericolo che si vive quotidianamente nel canale, non a caso monitorato costantemente da trenta radar lungo i trentacinque

chilometri dello stretto. Violente correnti e un andamento particolarmente tortuoso rendono in effetti molto difficile la navigazione dentro a uno stretto la cui larghezza oscilla fra i 550 e i 3.000 metri e che è quotidianamente attraversato da centocinquanta navi al giorno. Il Canale Istanbul, invece, nonostante non abbia mai una larghezza superiore ai 150 metri, consentirebbe una navigazione controllata, consentendo quindi alle navi di muoversi in situazione di sicurezza. Niente a che vedere con i flutti del Bosforo, che ogni anno creano alle navi più di un problema, con decine di microcollisioni e, in alcuni casi, anche tragici impatti, come quello del '94 che costò la vita a una ventina di marinai.

Istanbul, a questo punto, sarebbe attraversata per due volte dal mare e le sue sponde potrebbero essere attraversate in più punti, fra Europa e Asia. Ai due ponti che attualmente attraversano il Bosforo, infatti, sta per aggiungersene un terzo, mentre è in costruzione anche un collegamento ferroviario sottomarino. Anche per il Canale Istanbul è previsto un ponte, nei pressi dello sbocco nel Mar Nero. E a completare l'avveniristica trasformazione della megalopoli turca, anche il terzo aeroporto, che punta a movimentare sessanta milioni di passeggeri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il progetto

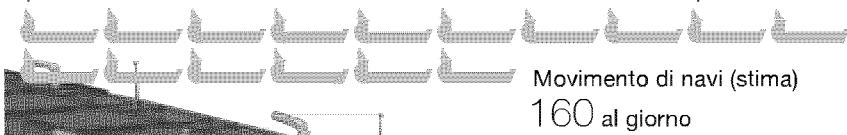
Nome: **Il canale di Istanbul**
(città da dodici milioni di abitanti)



Lunghezza	50 chilometri
Larghezza	150 metri
Profondità	25 metri
Durata progettazione	2 anni

10 miliardi
di dollari
il costo
stimato

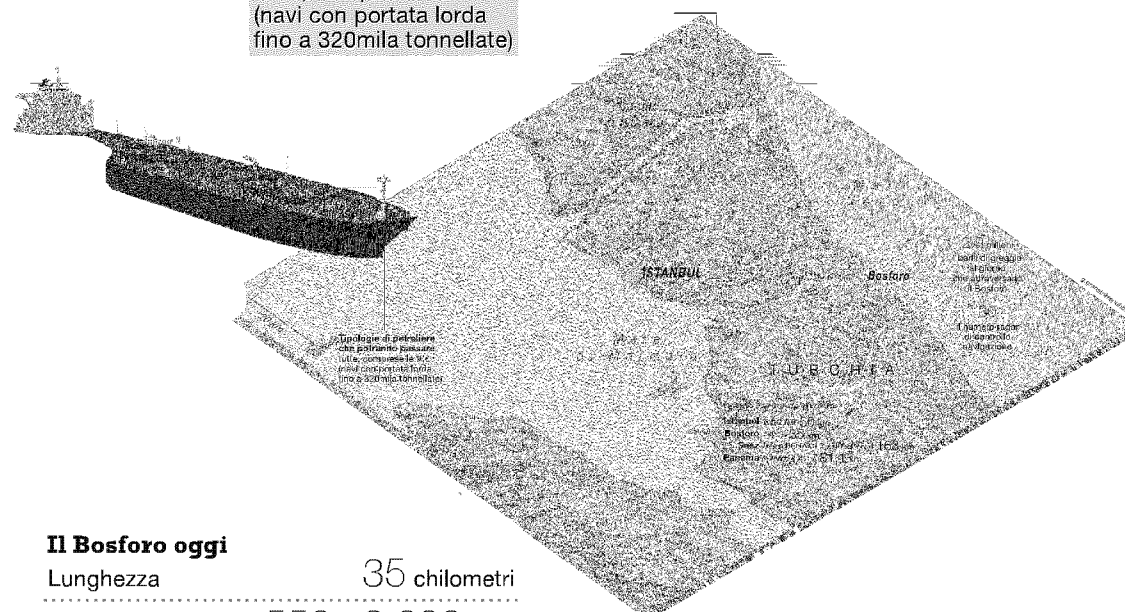
Apertura del canale: **2023** in coincidenza con i cento anni della Repubblica turca



2,9 milioni
i barili di greggio
al giorno
che attraversano
il Bosforo

30
il numero radar
di controllo
navigazione

**Tipologie di petroliere
che potranno passare
tutte, comprese le VLCC
(navi con portata lorda
fino a 320 mila tonnellate)**



Il Bosforo oggi

Lunghezza	35 chilometri
Larghezza	dai 550 ai 3.000 metri
Numero di navi	50.000 l'anno
Tipologia di petroliere fino alle Suezmax (navi con portata lorda fino a 240 mila tonnellate)	

Lunghezza a confronto

Istanbul	50 km
Bosforo	35 km
Suez	163 km
Panama	81,1 km

