

**Il Canale raddoppia.** Realizzata in tempo record, l'opera è legata a un grande piano di sviluppo e investimenti

# Al via il nuovo Suez, orgoglio dell'Egitto

## 11 ore

**Il tempo di transito**  
Con il nuovo Canale il tempo  
verrà ridotto da 18 a 11 ore  
di **Roberto Bongiorno**

Per realizzarlo ci vollero 10 anni di lavori, investimenti immani, e un esercito di un milione e mezzo di operai, di cui 125 mila persero la vita in buona parte falcidiati dalla malaria e dal colera. Il 17 novembre del 1969 fu un giorno che passò alla storia. Perché veniva alla luce un sogno coltivato per quasi tre millenni. Per l'occasione Giuseppe Verdi compose l'Aida su commissione del Governo egiziano. Quel canale, progettato dall'ingegnere italiano Luigi Negrelli, rivoluzionava il commercio marittimo mondiale. Anziché circumnavigare l'Africa sull'Oceano Atlantico lungo la rotta del capo di Buona Speranza, le navi potevano raggiungere il Mar Rosso direttamente dal Mar Mediterraneo percorrendo una stretta via d'acqua lunga 163 km.

Il 6 agosto 2015 sarà un'altra data importante, dal sapore storico. Alla presenza di decine capi di Stato e di governo verrà inaugurato il Nuovo Canale di Suez, un canale parallelo lungo 35 km in affiancamento all'esistente oltre all'ampliamento e l'approfondimento dell'attuale Canale per una tratta di 37 km. La realizzazione è avvenuta davvero in fretta. Un anno preciso da quel 6 agosto 2014, quando il presidente Abdel Fattah al-Sisi annunciò l'ambizioso progetto definendolo «Il regalo dell'Egitto al mondo».

Da tempo il Cairo si era fissato questo obiettivo: permettere il transito contemporaneo di un numero maggiore di convogli, raddoppiandone la capacità. Fino a oggi attraverso il Canale, che gra-

zie ai nuovi lavori è stato dragato alla profondità di 24 metri, transita ogni anno il 7-8% del totale delle merci movimentate a livello mondiale. Tradotti in numeri sono passate 822 milioni di tonnellate di prodotti nel 2014, di cui 416 nella direzione Nord-Sud e 406 da Sud a Nord, precisa un dettagliato studio elaborato SRM-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Centro Studi Collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). È solo la prima fase di un grande progetto in tre stadi.

E ora cosa cambierà? I vantaggi sono importanti. In termini di tempi di percorrenza del Canale, di numero e stazza delle navi che transiteranno, di entrate per il Governo egiziano. Il tempo di transito scenderà da 18 a 11 ore e potranno passare anche le navi di più grossa dimensione. Inoltre, precisa lo studio, sistema che possa generarsi un risparmio medio di circa il 4% dei costi operativi totali per ciascun vettore. Per l'Egitto voluto da al-Sisi era una scelta quasi obbligata. Troppo lunghi i tempi di attesa, troppe le strozzature. E troppo rapido l'incremento del traffico internazionale di navi per non fare qualcosa. Nel corso dell'ultimo decennio, i traffici di attraversamento del Canale sono cresciuti di oltre 300 milioni di tonnellate fra il 2004 e il 2014, periodo in cui si è passati da circa 520 a 822 milioni di tonnellate.

Quanto alle entrate, quelle generate dal Canale di Suez sono state pari a 4,1 miliardi di dollari nel periodo luglio-marzo 2014/15, (5,2 miliardi l'anno) con un incremento del 2,5% sullo stesso periodo 2013/2014. Se questa nuova capacità fosse pienamente utilizzata, alle tariffe attuali produrrebbe un potenziale incremento dei ricavi fino a 13,3 miliardi al 2023. Ecco perché gli egiziani ci credono, fermamente. E quando il Governo del Cairo si è appellato ai cittadini per finanziare il progetto hanno risposto in

massa. Tanto che la vendita di obbligazioni ha raccolto i 6,5 miliardi necessari in soli 8 giorni (il costo stimato dell'intero progetto è di 8,2 miliardi di dollari). «Vedere gli egiziani attendere pazientemente in fila davanti alle banche per finanziare con i loro risparmi l'espansione del Canale dà l'idea delle aspettative che la popolazione nutre dal progetto e l'orgoglio che accomuna gli egiziani davanti a quest'opera», spiega al Sole-24 Ore Khaled AbuBakr, co-presidente del Business Council italo-egiziano.

Insieme al Nuovo Canale, il Governo egiziano ha lanciato il progetto "Suez Canal Corridor Area Project" (SCZone), un enorme piano di investimenti che punta a rendere la regione del Canale un centro di sviluppo economico, grazie alla realizzazione di centri di ricerca, poli industriali e aree dedicate alla logistica. Il progetto SCZone intende portare sviluppo in tre aree della regione che presentano immediata disponibilità di spazi infrastrutturali: Port Said a Nord del Canale, Qantara (Ismailia) a metà e Ain Sokhna, a Sud, nel Golfo di Suez. L'obiettivo è competere con le principali regioni logistiche europee e mediorientali, come Rotterdam, Jabel Ali e Amburgo.

«La grande area industriale che verrà costruita lungo il Canale - continua AbuBakr - rappresenta una grande potenzialità di sviluppo per l'economia egiziana. In questi grandi progetti infrastrutturali credo fermamente che le imprese italiane, e mi riferisco anche alle piccole e medie imprese, svolgeranno un ruolo davvero importante. Hanno il know how che noi cerchiamo e la nostra relazione commerciale è più che consolidata». Terminata la terza fase (entro il 2050) il nuovo Canale di Suez potrebbe garantire all'Egitto dal 30 al 35% delle risorse per l'economia del Paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Prove generali.**

Alcune navi container hanno attraversato il nuovo braccio del Canale di Suez in attesa della inaugurazione prevista il prossimo 6 agosto.