

A Suez si riapre dopo otto anni la grande via dei traffici marittimi

L'OMBRA DELLA GUERRA SI ALLONTANA DAL CANALE

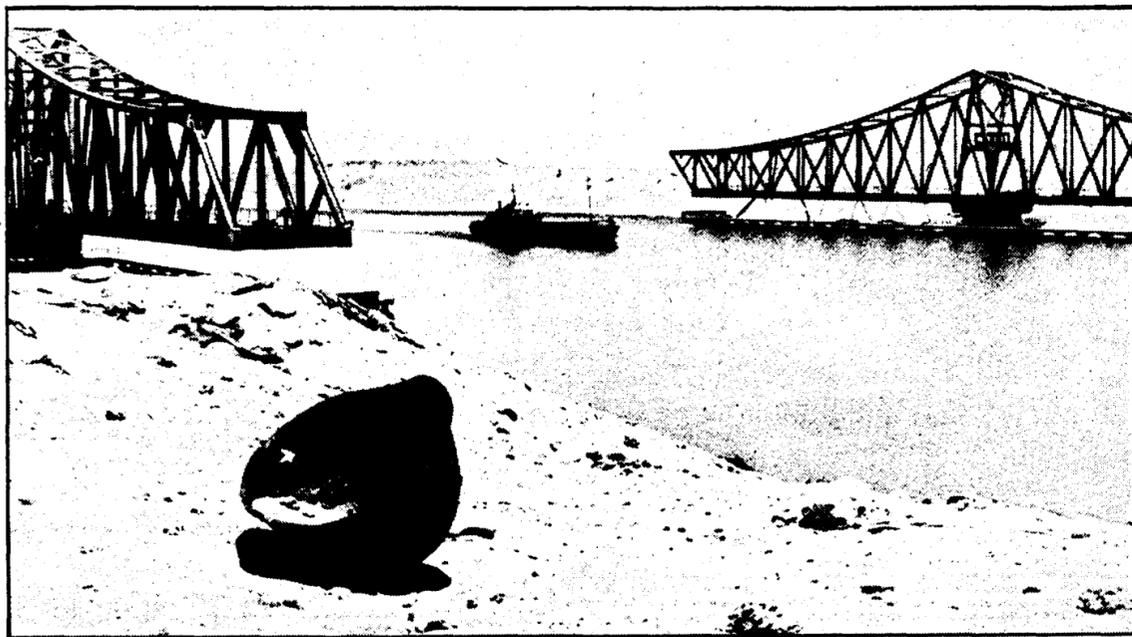
Un avvenimento che rende molto più difficile una ripresa del conflitto a breve scadenza - Gli obbiettivi di Sadat e gli interrogativi che sorgono all'interno della società egiziana agitata da sempre più acuti problemi sociali

L'ARTERIA DEL MEDIO ORIENTE

Dalla nazionalizzazione del '56 a oggi, la storia del Canale al centro delle tormentate vicende della regione

Dal nostro inviato

IL CAIRO, giugno. Che la riapertura del canale di Suez, avvenimento storico e fuori discussione. Nonostante l'enorme sviluppo dal 1967 in poi delle navi (soprattutto superpetroliere) di grandi tonnellaggio, che per il momento non potranno servirsi di questa scorciovata fra i pozzi del Golfo Persico e l'Europa, e che sarà continuata a percorrere la rotta del Capo di Buona Speranza, la riapertura del canale abbrevia di nuovo la distanza fra l'Europa (capitalista socialista), l'Africa orientale e l'Asia (maggiormente India, Cina, Indonesia, Indonesia).



Un'immagine del canale di Suez: le tracce della guerra non sono ancora completamente scomparse

Inoltre avvicina il momento in cui, realizzati due ambiziosi progetti di approfondimento e di allargamento della via d'acqua, il primo dei quali è già in fase di esecuzione, sarà continuata o interrotta l'ostacolo al passaggio di tutte le navi esistenti, quale che sia il loro tonnellaggio, comprese le superpetroliere. Sarà, dunque, un avvenimento di portata storica, di cui l'avvenimento odierno è l'indispensabile premessa.

Deciso di riaprire il canale, Sadat si è prefisso vari scopi: 1) il primo e il più ovvio è pratico: far incassare allo stato 150 milioni di dollari all'anno (quasi il doppio, quindi, dei 250 precedenti del '67) e rimettere in piena attività le circa centomila persone che, diretti o indirettamente, vivono grazie al canale stesso.

2) uno scopo politico e psicologico interno: dimostrare che la guerra del 1967 si è conclusa davvero con una vittoria tangibile, cioè con la riconquista, la liberazione di una fonte di reddito di prestigio; porre fine ad ogni residuo di senso di "mutilazione" nazionale (dal 1869 in poi, l'Egitto si muove su due gambe, il Nilo e il canale, mentre il Sinai è ancora, nella coscienza delle grandi masse, soprattutto rurali, qualcosa di lontano, di estraneo, la cui mancanza non suscita inquietudini, né timori); far riavere una manna di "diversi forti" su un'opinione pubblica preoccupata per l'aumento del costo della vita, che è molto grave.

3) uno scopo psicologico e politico esterno: ribadire davanti al mondo intero la buona volontà dell'Egitto, la sua aspirazione a un'amicizia, la sua sensibilità nei confronti degli interessi degli altri paesi, la sua collocazione fra gli stati seri, riconoscibili, disposti alla cooperazione e alla distensione internazionale. Una via d'acqua, a parte la sua importanza materiale, sempre un ponte fra i popoli, un simbolo a intensificare gli scambi, anche umani, culturali. Grazie al canale "restaurato", l'Egitto rivedeva un croce-

via, una tappa obbligata, un tramite fra tre continenti, fra civiltà, sistemi sociali e politici diversi, e da tale funzione (che del resto gli è propria da millenni) si attende risultati positivi, anche non materiali, o non immediatamente traducibili in cose concrete.

4) Uno scopo politico-militare: fatto un gesto di amicizia verso l'Urss, interessata alla riapertura del canale per ragioni non solo economiche, ma anche militari: il rapido passaggio della sua flotta mediterranea nell'Oceano Indiano e viceversa). Lasciamo agli esperti di questioni strategiche il compito di valutare se questo punto abbia l'importanza che con ricorrente insistenza gli è stato attribuito.

Questi sono dunque i «pro» di questo secondo caso. Il risparmio (tempo e consumo carburante) non compenserebbe i costi prelevati dalle compagnie di assicurazione. E' già questo, dunque, uno dei motivi per i quali, in questo momento, non si può parlare di un accordo che esplicitamente o implicitamente obblighi «a non fare più la guerra» per un certo numero di anni. Il cambio di un nuovo ritmo, magari anche soltanto parziale o poco più che simbolico, degli israeliani nel Sinai (dopo il fallimento della cosiddetta ultima «missione Kissinger»). Ma, riaprendo il canale, ha reso obbiettivamente molto più difficile, se non

impossibile, una ripresa del conflitto a breve scadenza. La risposta di Rabin, per quanto limitata, è la controprova che, anche da questo punto di vista, la decisione di Sadat è stata efficace (e lo stesso presidente, che lo stesso è mostrato soddisfatto).

Alcuni aggiungono un quinto scopo: fare un gesto di amicizia verso l'Urss, interessata alla riapertura del canale per ragioni non solo economiche, ma anche militari: il rapido passaggio della sua flotta mediterranea nell'Oceano Indiano e viceversa). Lasciamo agli esperti di questioni strategiche il compito di valutare se questo punto abbia l'importanza che con ricorrente insistenza gli è stato attribuito.

Questi sono dunque i «pro» di questo secondo caso. Il risparmio (tempo e consumo carburante) non compenserebbe i costi prelevati dalle compagnie di assicurazione. E' già questo, dunque, uno dei motivi per i quali, in questo momento, non si può parlare di un accordo che esplicitamente o implicitamente obblighi «a non fare più la guerra» per un certo numero di anni. Il cambio di un nuovo ritmo, magari anche soltanto parziale o poco più che simbolico, degli israeliani nel Sinai (dopo il fallimento della cosiddetta ultima «missione Kissinger»). Ma, riaprendo il canale, ha reso obbiettivamente molto più difficile, se non

impossibile, una ripresa del conflitto a breve scadenza. La risposta di Rabin, per quanto limitata, è la controprova che, anche da questo punto di vista, la decisione di Sadat è stata efficace (e lo stesso presidente, che lo stesso è mostrato soddisfatto).

Alcuni aggiungono un quinto scopo: fare un gesto di amicizia verso l'Urss, interessata alla riapertura del canale per ragioni non solo economiche, ma anche militari: il rapido passaggio della sua flotta mediterranea nell'Oceano Indiano e viceversa). Lasciamo agli esperti di questioni strategiche il compito di valutare se questo punto abbia l'importanza che con ricorrente insistenza gli è stato attribuito.

Questi sono dunque i «pro» di questo secondo caso. Il risparmio (tempo e consumo carburante) non compenserebbe i costi prelevati dalle compagnie di assicurazione. E' già questo, dunque, uno dei motivi per i quali, in questo momento, non si può parlare di un accordo che esplicitamente o implicitamente obblighi «a non fare più la guerra» per un certo numero di anni. Il cambio di un nuovo ritmo, magari anche soltanto parziale o poco più che simbolico, degli israeliani nel Sinai (dopo il fallimento della cosiddetta ultima «missione Kissinger»). Ma, riaprendo il canale, ha reso obbiettivamente molto più difficile, se non

impossibile, una ripresa del conflitto a breve scadenza. La risposta di Rabin, per quanto limitata, è la controprova che, anche da questo punto di vista, la decisione di Sadat è stata efficace (e lo stesso presidente, che lo stesso è mostrato soddisfatto).

Alcuni aggiungono un quinto scopo: fare un gesto di amicizia verso l'Urss, interessata alla riapertura del canale per ragioni non solo economiche, ma anche militari: il rapido passaggio della sua flotta mediterranea nell'Oceano Indiano e viceversa). Lasciamo agli esperti di questioni strategiche il compito di valutare se questo punto abbia l'importanza che con ricorrente insistenza gli è stato attribuito.

Questi sono dunque i «pro» di questo secondo caso. Il risparmio (tempo e consumo carburante) non compenserebbe i costi prelevati dalle compagnie di assicurazione. E' già questo, dunque, uno dei motivi per i quali, in questo momento, non si può parlare di un accordo che esplicitamente o implicitamente obblighi «a non fare più la guerra» per un certo numero di anni. Il cambio di un nuovo ritmo, magari anche soltanto parziale o poco più che simbolico, degli israeliani nel Sinai (dopo il fallimento della cosiddetta ultima «missione Kissinger»). Ma, riaprendo il canale, ha reso obbiettivamente molto più difficile, se non

impossibile, una ripresa del conflitto a breve scadenza. La risposta di Rabin, per quanto limitata, è la controprova che, anche da questo punto di vista, la decisione di Sadat è stata efficace (e lo stesso presidente, che lo stesso è mostrato soddisfatto).

Alcuni aggiungono un quinto scopo: fare un gesto di amicizia verso l'Urss, interessata alla riapertura del canale per ragioni non solo economiche, ma anche militari: il rapido passaggio della sua flotta mediterranea nell'Oceano Indiano e viceversa). Lasciamo agli esperti di questioni strategiche il compito di valutare se questo punto abbia l'importanza che con ricorrente insistenza gli è stato attribuito.

Questi sono dunque i «pro» di questo secondo caso. Il risparmio (tempo e consumo carburante) non compenserebbe i costi prelevati dalle compagnie di assicurazione. E' già questo, dunque, uno dei motivi per i quali, in questo momento, non si può parlare di un accordo che esplicitamente o implicitamente obblighi «a non fare più la guerra» per un certo numero di anni. Il cambio di un nuovo ritmo, magari anche soltanto parziale o poco più che simbolico, degli israeliani nel Sinai (dopo il fallimento della cosiddetta ultima «missione Kissinger»). Ma, riaprendo il canale, ha reso obbiettivamente molto più difficile, se non

avrebbero poi, in un futuro più o meno lontano (soprattutto se «non ci fosse stata la guerra»), consentito la costruzione di una società più giusta, se non egualitaria.

La cosiddetta «liberalizzazione» sadatiana, le misure tendenti a privilegiare il settore privato rispetto a quello pubblico, ad aprire le porte ai capitali stranieri, a permettere la formazione e la nascita di piccoli patrimoni, hanno invece accentuato le ingiustizie e tendono ad accentuarle ancora di più nel futuro.

Stima, insomma, il sogno «socialista», né, a sostituirlo, si affaccia una prospettiva magari più modesta di soddisfazione dei bisogni popolari nell'ambito di un sistema diverso, «occidentale», capitalistico.

Nessuno nega, ovviamente, l'esistenza di gravissimi problemi economici, e di pesanti spese militari imposte dall'aggressione; il «boom» demografico in un paese per lo più desertico, dove manca materialmente lo spazio utile all'uomo; le pressioni inflazionistiche importate dall'esterno; i limiti naturali posti all'agricoltura organizzata dal regime rivoluzionario (scarsità di acqua, niente pioggia, il Nilo e basta); la scarsità di materie prime, di petrolio e di altre fonti di energia (anche se quella elettrica prodotta dalla diga di Assuan resta in parte inutilizzata).

«In aggiunta», i critici sono proprio da questa realtà obiettiva, che nasce una spinta a misure radicali: riduzione dei consumi di lusso, tassazione delle grandi ricchezze (che invece, per omissione dello stesso Sadat, evadono allegramente il fisco), «austerità» per tutti, non solo per coloro che di necessità la praticano da sempre; in una parola, un diverso orientamento delle spese, degli investimenti, dell'economia, secondo un piano, un programma, che abbia per scopo non l'arricchimento di pochi, bensì il miglioramento del livello di vita delle grandi masse.

Per i critici più radicali, più estremisti, non c'è una sostanziale differenza rispetto ai tempi di Nasser, essi dicono, se sempre stata ingiustizia sociale, temperata da misure paternalistiche che però non hanno intaccato la natura di classe della società. Lo stesso settore pubblico, con la sua «forbice» fra alti stipendi dei dirigenti e bassi salari dei dipendenti, è sempre stato un riflesso del carattere peculiare della rivoluzione egiziana, la cui tendenza concreta era di mantenere sotto nuove forme, «statilizzate», le divisioni in classi privilegiate e in classi sfruttate.

I critici più realistici ribattono che le nazionalizzazioni, la legislazione sociale, il modello di sviluppo nasceranno pur senza eliminare le ingiustizie, avevano tuttavia posto le basi per successive riforme, che, ridistribuendo il reddito, riducendo le distanze,

«In conclusione», secondo queste tesi, non saranno i 450 milioni di dollari del canale che cambieranno la situazione, se essi verranno usati secondo le scelte attuali.

Arminio Savio

Che cosa può attendersi l'Italia

Come è cambiata la mappa mondiale dei trasporti marittimi — Per il nostro paese, le condizioni per assorbire di nuovo la gran parte del traffico proveniente da Suez passano attraverso la rapida realizzazione dei programmi di rinnovamento e potenziamento degli scali, della flotta, delle vie di comunicazione e dei cantieri

Dalla nostra redazione

GENOVA, giugno. La riapertura del canale assume grande rilievo sotto un duplice aspetto: come affermazione di fiducia nella irreversibilità del processo di distensione e come strumento di rilancio del bacino mediterraneo, l'uno indissolubilmente legato all'altro. «La riapertura del Canale di Suez ha, prima di tutto, effetti di grande portata politica — affermava giorni or sono un dirigente della società di navigazione Lloyd Triestino — e se ne comprende benissimo il perché. Gli effetti pratici, concreti, sui traffici marittimi saranno più tardi». Gli itinerari delle navi dovranno essere rivisti alla luce del nuovo, ma non è solo questo. La doccia fredda è venuta da Londra. Le compagnie di assicurazione hanno prospettato un tale livello di tasso di assicurazione che — se dovessero essere mantenuti — indurrebbero gli armatori a considerare più convenienti le attuali rotte attorno all'Africa. I premi di assicurazione proposti sono dello 0,25 sul valore nave per incidenti e di un altro 0,25 per eventuali blocchi di nave.

Cosa significa in soldoni? Ecco, una nave moderna, tipo «Lloydiana» (costo 25 miliardi) dovrebbe pagare 125 milioni per attraversare il Canale. E allora gli armatori ci pensano su. Anche al Lloyd Triestino ci «pensano su». La «Galilei» che partirà il 16 giugno per Sydney farà ancora il periplo africano. Poi si vedrà, si valuteranno gli sviluppi della situazione. Le «superassicurazioni» preannunciate rischiano dunque di limitare gli effetti positivi della riapertura di Suez. «Una nave che faccia 18 miglia all'ora risparmierebbe sulla rotta Genova-Estremo Oriente dieci giorni», dice

ve portacontenitori. Ed è questo tipo di traffico che, nelle previsioni, sarà prevalente attraverso il Canale. Chi ne trarrebbe vantaggio? Il paese che avrà la flotta più moderna, specializzata; gli scali attrezzati a soddisfare questa crescente domanda. Per l'Italia i problemi restano — aggravati — quelli di sempre: flotta, cantieri, porti, vie di comunicazione verso il mare. La situazione in questo settore vitale? Ecco, nella conferenza stampa tenuta a Roma nella quale si è discusso della riapertura del Canale di Suez, tra le altre cose, è emerso un quadro desolante. A Palermo e Napoli due bacini di carenaggio galleggianti non possono entrare in funzione per carenza di pontuali e di mezzi meccanici, dei portuali e dei marittimi è emerso un quadro desolante. A Palermo e Napoli due bacini di carenaggio galleggianti non possono entrare in funzione per carenza di pontuali e di mezzi meccanici, dei portuali e dei marittimi è emerso un quadro desolante.

che gli stanno sopra? In casi come questi si aggiungono costi insostenibili, diventa quasi impossibile mantenere le linee di traffico già acquisite. Considerazioni analoghe delle quali si è discusso in questa conferenza stampa. Ecco, nella conferenza stampa tenuta a Roma nella quale si è discusso della riapertura del Canale di Suez, tra le altre cose, è emerso un quadro desolante. A Palermo e Napoli due bacini di carenaggio galleggianti non possono entrare in funzione per carenza di pontuali e di mezzi meccanici, dei portuali e dei marittimi è emerso un quadro desolante.

La chiusura del Canale ha avuto come conseguenza che nei primi cinque anni del '75, in quello stesso anno l'Italia assorbiva l'82% del traffico del Mediterraneo settentrionale. La chiusura del Canale ha avuto come conseguenza che nei primi cinque anni del '75, in quello stesso anno l'Italia assorbiva l'82% del traffico del Mediterraneo settentrionale.



Una panoramica di Porto Said

Luglio 1956: nazionalizzazione della Compagnia universale del Canale di Suez. Ottobre 1973: riconquista egiziana della sponda orientale del Canale, occupata nel 1957 dalle truppe israeliane.

Il 5 giugno 1967 esplose il più drammatico della nuova crisi. L'aggressione israeliana contro l'Egitto, la Giordania e la Siria portò infine, come era stato definito, il Canale di Suez a chiudersi. In questa volta in maniera assai più grave e duratura. Da «arteria del Medio Oriente», come era stato definito, il Canale diventò un «fossato di demarcazione fra due eserciti che si fronteggiavano in armi». Si fronteggiavano, in combattimento, la «guerra d'usura» del 1969-1970 si svolse infatti interamente attraverso il Canale, accrescendo smisuratamente il numero di feriti e degli ordigni che lo intasano e provocando crescenti distruzioni nelle città portuali di Suez, Ismailia, Porto Said. Sulla sua riva orientale, intanto, gli israeliani costruirono una poderosa barriera fortificata, la Linea Bar-Lev, per il fronte militare definiscono «imprendibile».

Nel luglio-agosto 1970, con il «piano Rogers» e l'entrata in vigore della prima tregua israelo-egiziana, le cose cominciarono a cambiare: da fronte di battaglia, il Canale divenne oggetto di trattative diplomatiche. Si cominciò il dialogo, si riaprirono, come di una «contropartita» per possibili accordi con Israele, si mettono in cantiere progetti di riattivazione, di allargamento del canale di sostituzione (in questo quadro nella primavera del 1973 si parla di un progetto patrocinato dall'Urss, il cui scopo era di un nuovo canale a occidente di quello attuale, superando così lo scoglio del controllo israeliano sulla riva orientale del Canale di Suez).

Nell'estate 1966, infatti, Dulles ritirò improvvisamente — per «punire» Nasser del suo rifiuto ad entrare attivamente nel sistema americano di patto militare antisovietici — l'impegno a finanziare la costruzione della diga di Assuan. Dovrebbe essere per Nasser un colpo mortale: ma il presidente egiziano reagisce prontamente, con un duplice e impreveduto gesto di rottura: accetta i posti di lavoro. Ma il governo egiziano riesce a fronteggiare la situazione e a garantire, malgrado ogni manovra ostruzionistica, la funzionalità della via d'acqua.

Scatta allora la molla dell'aggressione. Londra, Parigi, eccettuando con Israele, il 28 ottobre le truppe di Tel Aviv invadono il Sinai e puntano sul Canale; il giorno dopo, Francia e Gran Bretagna lanciano un preteso ultimatum «alle due parti» perché cessino i combattimenti, pena l'uso della forza nella zona del Canale «per garantire la navigabilità». Di fronte alla secca e sdegnata risposta del Cairo, lo stesso avvenimento, accompagnato da pesanti bombardamenti su Porto Said e gli altri centri del Canale, che fanno migliaia di vittime, il piano fallisce, di fronte alla reazione internazionale, e in primo luogo al severo monito dell'Urss e alla dichiarazione degli Stati Uniti: il 7 novembre è tutto finito, e inizia l'evacuazione delle truppe israeliane.

Intanto però si sono verificati due fatti di rilievo. In primo luogo, le operazioni belliche hanno provocato il blocco del Canale, dove sono affondate numerose navi, e ci sono stati morti e feriti. Il 7 novembre è tutto finito, e inizia l'evacuazione delle truppe israeliane.

Questa intransigenza portò, nel marzo scorso, al fallimento della mediazione Kissinger, creando così un'atmosfera che, al futuro del Canale, ha destinato a restare ancora oscuro ed incerto. E in un'occasione del 29 marzo, in un discorso dinanzi all'Assemblea dei «cambi bianchi» dell'Onu nel Sinai) il Canale di Suez è diventato uno degli elementi di primo piano della crisi mediorientale, inevitabilmente collegato ad altri aspetti del problema, da quello dei rapporti fra Israele e Stati arabi alla questione palestinese.

Dall'aprile 1977 al giugno 1987, il traffico è stato tranquillo; l'Egitto riesce a garantire una perfetta gestione della via d'acqua e il volume dei traffici è in costante e

notevole aumento (nel 1968 passarono per il Canale oltre 21 mila navi con 242 milioni di tonnellate di carico).

Giancarlo Lanutti

Giordano Bruschi, della Fede-

zione marina — ma una nave più moderna, con una velocità di 22-25 nodi ridurrebbe il tempo medio di percorrenza di circa quattro giorni.

Giuseppe Tacconi

Il superbacino di Genova sarà pronto, se tutto andrà per il suo verso, solo alla fine del 1975.

Giuseppe Tacconi