

NEL CENTENARIO DEL CANALE DI SUEZ

CONSIDERAZIONI GEOGRAFICHE (*)

1. LA SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, A RICORDO

L'attuale crisi politico-militare del Vicino Oriente e la conseguente chiusura del Canale di Suez, insieme alle gravi incertezze che pesano sul suo avvenire, gettano, senza dubbio, qualche ombra sull'importanza e sulla bellezza dell'opera di cui celebriamo quest'anno il centenario. Ma giustizia e senso storico vogliono che una coerente rievocazione di quell'opera cominci col suo inquadramento nel tempo, e cioè col considerarla nelle proporzioni allora attribuitele.

Sotto questo angolo visuale probabilmente non esagerava Cesare Correnti quando parlava del taglio dell'istmo di Suez come di una « rivoluzione cosmica ». Se si pensa allo stato della tecnica verso la metà del secolo scorso, la grandiosa impresa, volta a spezzare un anello della catena continentale terrestre, dovette apparire agli occhi dei contemporanei non meno ardita e degna di ammirazione di quel che sono state per noi le recenti conquiste spaziali. Le stesse feste per l'inaugurazione del canale — la cui eco ancora risuona nella magia della musica verdiana — testimoniano del generale entusiasmo con cui fu accolto il compimento di un gigantesco lavoro, suggestivo anche come frutto di concorde sforzo di uomini appartenenti a paesi diversi.

Questo lato umano della costruzione del Canale di Suez interessa particolarmente noi Italiani per la parte eminente che vi hanno avuto ingegneri di altissimo valore quali Luigi Negrelli e Pietro Paleocapa, insieme ai forti minatori piemontesi, chia-

(*) Testo della conferenza tenuta il 15 novembre 1969 nella Sede sociale.

mati per abbattere barre di roccia durissima. In occasione del centenario del canale la Società Geografica Italiana ha celebrato la figura e l'opera di Luigi Negrelli dedicandogli, nel corso di una semplice, ma toccante cerimonia, tenutasi il 30 agosto di quest'anno, una lapide commemorativa sulla facciata della sua casa natale a Fiera di Primiero. Il 28 ottobre scorso, per iniziativa dell'Accademia delle Scienze di Torino, Giulio De Marchi ha ricordato in quella città, con un magnifico discorso, il centenario della morte di Pietro Paleocapa, mettendo in giusto risalto il suo decisivo contributo alla determinazione del fare il canale a tracciato diretto e alla rimozione degli ostacoli teorici opposti da uno scienziato della fama di R. Stephenson.

E' sembrato tuttavia alla Presidenza della Società Geografica Italiana che, per richiamare degnamente l'attenzione dei suoi soci sul memorabile avvenimento, non bastasse rifarsi alla persona di chi aveva progettato il canale ed era destinato a diventare il direttore generale dei lavori relativi, ma fosse conveniente, in armonia con i fini propri della Società stessa, dare anche uno sguardo a quelle che oggi si chiamerebbero le implicanze geografiche del taglio dell'istmo di Suez e dell'esercizio del canale come nuova via del traffico marittimo.

Di qui la manifestazione odierna e la parola ridata a chi già ne usò per commemorare, prima dell'opera, il suo geniale ideatore.

2. L'INSUFFICIENZA DELLE ANTICHE VIE

Le grandi imprese umane, come le invenzioni che le preparano, non sbocciano a mo' di fiori nel deserto, ma sono precedute da più o meno lunghi periodi di incubazione. Quello attraverso il quale è venuta, ora affiorando, ora guadagnando terreno, ora cadendo in oblio, l'idea del taglio dell'istmo di Suez si fa addirittura risalire ai Faraoni, che le dettero qualche principio di attuazione. Vi tornò su praticamente Traiano, ma con modesti risultati. Di un primo, preciso disegno del taglio dell'istmo di Suez risultano autori i Veneziani, sui primi del secolo XVI, e ben si comprendono le ragioni di tanto interessamento. Nei secoli XVII e XVIII l'intento di aprire un canale dal Mediterraneo al Mar

Rosso fu vagheggiato specialmente da economisti e da uomini politici francesi, sicché appare naturale che Napoleone Bonaparte durante la campagna d'Egitto abbia fatto eseguire ricerche ed appositi rilievi nella zona dell'istmo.

Ma perché dalle aspirazioni e dalle velleità semplicistiche si passasse allo studio scientifico, ai progetti minuziosi, e infine ai lavori per il taglio dell'istmo occorre che esplosione demografica, rivoluzione industriale e progresso tecnologico cospirassero nel rendere indilazionabile ed effettuabile l'attuazione dell'antichissimo disegno. Conviene anche qui dare ragione a Cesare Correnti quando parla della costruzione del canale come di « un fatto preveduto, preparato, quasi a dir naturale come la maturanza di un frutto di stagione ».

In realtà, sotto la spinta determinata dal bisogno di materie prime per la sua crescente popolazione e per il continuo sviluppo delle sue manifatture, l'Europa, a mezzo Ottocento, non guarda più ai paesi dell'Estremo Oriente come fornitori di spezie, di oro, di perle, di diamanti, ma come produttori di cotone, di lana, di iuta, di grassi vegetali, di legni pregiati, e al tempo stesso comincia a vedere nelle brulicanti folle asiatiche una potenziale larga massa di consumatori dei suoi manufatti. Si profila così, tra Europa industriale ed Asia agricola, una sempre più promettente complementarità economica, che finirà per imporre, quasi, la ricerca e l'avvio di un capace e rapido sistema di scambi.

Ma per quali vie? Sulle terrestri c'era poco da contare. Quella settentrionale, della trasmigrazione dei popoli, era in mano alla Russia, e sul « trakt », sulla pista fangosa e serpeggiante illustrata da Michele Strogoff, ci volevano quasi due anni per arrivare, attraverso le solitudini siberiane, al Pacifico. Quella meridionale, l'antica strada della seta, era, essa pure, tanto pericolosa ed incerta da non allettare che il capriccio di un poeta o la divozione di un missionario. In ogni caso, a quelle vie ed ai sistemi di trasporto terrestri (la Transiberiana sarà terminata solo nel 1904) non si adattava più la mutata natura dei traffici, non fondata, come per l'addietro, su merci preziose e di poco volume, ma su prodotti di gran peso, ingombranti, difficilmente trasportabili. Alle nuove esigenze di massa e di velocità neppure la via

completamente marittima del Capo di Buona Speranza rispondeva adeguatamente. Anzitutto, per la lunghezza della rotta, che importava 10.680 miglia da Liverpool a Bombay e 14.436 miglia da Liverpool a Yokohama. E poi per la lentezza esasperante del viaggio. Si pensi, di fatto, che nel 1840 un veliero impiegava, per recarsi da Londra a Bombay, un qualche cosa come quattro mesi, quattro mesi e mezzo! E le navi a vapore non ci mettevano molto di meno. Nel 1842 un'unità mista della Compagnia Peninsulare ed Orientale, lo « Hindustan », in un tragitto considerato come molto rapido impiegava tre mesi, con ventotto scali, per andare da Southampton a Calcutta.

Di fronte a tali impacci, era naturale che si fosse tentati di riprendere la strada mista — marittima, terrestre, e di nuovo marittima — dell'istmo di Suez, accelerando e semplificando al massimo le operazioni di trasbordo. La « overland route » organizzata dal Waghorn e, più tardi, la ferrovia Cairo-Suez, terminata nel 1845, mirarono appunto a questo, ma il vantaggio sperato apparve ristretto al movimento dei passeggeri. Per il movimento delle merci solo la continuità della via acquee, risparmiando il trasbordo e poi un notevole tratto di percorso, si sarebbe risolta in una effettiva, compensatrice economia. Il taglio dell'istmo di Suez fu effettivamente la vittoria di un sistema di comunicazioni, quello marittimo, come il meglio rispondente ad un complesso di nuovi bisogni.

3. I VANTAGGI DELLA NUOVA VIA

Al bisogno di maggior velocità — sentito in un'epoca in cui lo sviluppo delle ferrovie rendeva più spediti i trasporti via terra — l'apertura del canale rispondeva direttamente e indirettamente. Direttamente, con la riduzione della lunghezza del tragitto e, per conseguenza, del tempo occorrente. Il canale, abbreviando di 3457 miglia — e cioè con un vantaggio del 42% rispetto alla rotta del Capo — la distanza tra Liverpool e Bombay, di 3323 miglia, con un vantaggio del 24%, la distanza tra Liverpool e Yokohama, ha quasi dimezzato la durata del viaggio dall'Inghilterra all'India e ridotto di un buon quarto la durata del viaggio dall'Inghil-

terra al Giappone. Maggiori ancora i benefici derivati ai porti del Mediterraneo, se si tiene presente, ad esempio, che il percorso Costantinopoli-Bombay si trovò accorciato del 70% e quello Genova-Bombay del 58%.

E indirettamente il taglio dell'istmo influi sulla velocità dei trasporti marittimi, favorendo un più rapido trapasso dalla navigazione a vela a quella a vapore. Van Loon, cercando, com'è solito, argutamente, di *épater le bourgeois*, afferma che la vera ragione determinante della vittoria del vapore sulla vela si deve cercare nell'apertura del Canale di Suez, perché, sono parole sue, « siccome non ne fu consentito l'uso ai velieri, questi furono sconfitti non dal vapore, ma dall'istmo di Suez ». Le cose, è facile capirlo, non stanno propriamente in questi termini, ma vi sono delle coincidenze che fanno veramente pensare.

Quando il canale venne inaugurato, la navigazione a vapore era appena ai suoi inizi ed il suo successo avvenire non era affatto assicurato.

Ricorda il Siegfried che nel 1846, su una flotta mercantile mondiale di 11.127 unità, i vapori erano appena 102, con una proporzione sul totale dello 0,9%. Dieci anni dopo, nel 1855, questa proporzione, con 391 vapori, non era salita che al 3,5%. Necessitava, dunque, che i velieri, e cioè le navi più idonee al carico delle merci pesanti e semipovere dirette alle officine europee, avessero potuto valersi in gran numero del transito del canale. Ma questo effettivamente non si prestava gran che al passaggio di navi a vela, le quali, poi, giunte nel Mar Rosso, avrebbero trovato o venti contrari o bonacce persistenti.

Per contro, la frequenza, nel Mediterraneo e nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano, degli scali, e la facilità di impiantarvi delle stazioni per il rifornimento dell'acqua e del carbone, costituivano, insieme alla economia del percorso, un incentivo a trar profitto dal canale mediante la costruzione di navi a vapore, mentre per la via del Capo l'uso del vapore non si dimostrava conveniente. Vi si opponevano, di fatto, la lunghezza del percorso e le enormi distanze fra le poche possibili basi di rifornimento del carbone, che, obbligando le navi a stivarsi di combustibile, non dovevano lasciare per le merci che il poco spazio residuo. I van-

taggi connessi con l'impiego del vapore avrebbero indubbiamente finito per spuntarla sull'economica, ma capricciosa energia del vento. Rimane, pertanto, estremamente significativo il rapido indirizzarsi ai piroscafi delle costruzioni navali, negli anni stessi in cui si taglia l'istmo di Suez. Proprio nel 1869 i cantieri navali di quella Inghilterra il cui governo aveva, con tanta caparbia ostinazione, avversato i generosi disegni del Negrelli e del de Lesseps, quei cantieri, dicevo, hanno cominciato a dar la preferenza alle navi a vapore.

Così, intervenendo a favorire l'incremento di questo tipo di navi, il canale andava pure incontro al crescente bisogno di tonnellaggio che avrebbe caratterizzato il successivo sviluppo delle comunicazioni marittime. La stazza netta media delle navi traversanti il canale, che era inferiore alle 1000 tonn. negli anni 1869-72, andò gradualmente crescendo negli anni seguenti. Fu di 2000 tonn. nel 1890; di 3678 tonn. nel 1910; di 5339 nel 1929. Da quell'anno la stazza media per unità rimase quasi invariata fino al 1938. Negli anni che seguirono la fine della seconda guerra mondiale le dimensioni delle navi ripresero a crescere, ed il loro tonnellaggio medio risultò di 7755 tonn. nel 1956, quando cioè i programmi di miglioramento predisposti dai servizi tecnici della Compagnia del Canale avevano stabilito di portare a 10,97 m. il pescaggio massimo.

Lo strumento posto al servizio della situazione demografico-economica cui accennavo in principio si dimostrò, come è noto, e fin dagli inizi, quanto mai efficiente. Il sistema di comunicazioni cercato dall'Europa rigurgitante di uomini e di manufatti per giungere nel modo più rapido e conveniente all'Oriente ed all'Australia era trovato, e si concretava in un fascio di linee di navigazione destinato via via ad ingrossare.

Il Mediterraneo ridivenne, così, importante arteria di transito, ma il fascio delle comunicazioni marittime passante per Suez ebbe un ben più lungo sviluppo lineare e, quel che più conta, toccò e servì un ben più vasto e dotato scaglione di paesi. Di riflesso, la direttrice circumafricana decadde e venne seguita per parecchio tempo ancora da quei velieri che Suez ed il Mar Rosso respingevano.

4. L'IMPORTANZA DEL CANALE NEGLI SCAMBI MONDIALI

Non è qui possibile illustrare le mille forme attraverso le quali, grazie alla facilità di comunicare per il Canale di Suez, Europa, Asia ed Australia hanno reciprocamente condizionato la propria evoluzione e la propria fisionomia politica ed economica. Come non è il caso di fermarsi a ricordare quanta parte abbia avuto il canale nella colonizzazione dell'Africa orientale e, quindi, anche nelle tristi e gloriose vicende che hanno per sempre legato il nostro cuore di Italiani a quelle lontane regioni. Ma pur senza scendere a particolari, possiamo renderci conto della intensità e delle variazioni nel tempo dei rapporti intercontinentali ora accennati, misurando il flusso delle merci e delle persone verificatosi attraverso la via di Suez.

In effetti, questo passaggio obbligato portava a far convergere in brevissimo spazio il succo della produzione di vastissimi e lontani territori. Si può, anzi, dire che per la interdipendenza caratteristica delle grandi strade commerciali, massime se marittime, veniva ad avere immancabili ripercussioni sul traffico del canale non soltanto ogni avvenimento che alterasse il precedente equilibrio economico dell'area ad esso defluente, ma anche ogni perturbazione del commercio mondiale. Paragonando le correnti di questo commercio ad una specie di circolazione arteriosa, il cui ritmo è particolarmente avvertibile nelle strettoie di un canale interoceanico, come lo è quella del sangue nel polso o nel collo, si comprende come Paul Morand abbia potuto dire che le statistiche di Suez e di Panamá rappresentano quasi le tabelle cliniche della temperatura del pianeta.

Così, un fenomeno veramente grandioso, e cioè la crescente solidarietà economica tra Europa, Asia ed Australia, si delinea con sintetica precisione attraverso i dati del movimento marittimo del canale. Nel 1870 lo solcavano 486 navi trasportanti merci per una stazza netta di 436.000 tonn.; nel 1912 le navi erano 5373 e le tonn. 20.275.000; nel 1937 le navi erano 6635 e le tonnellate 36.491.000; nel 1954 le navi erano 13.215 e le tonn. 102.493.000. Quanto ai passeggeri, l'aumento è stato di gran lunga meno imponente; dai 26.758 viaggiatori del 1870 si è passati nel decennio

1901-1910 ad una media annuale di 454.000 e nel quinquennio 1950-54 ad una media di 550.000.

Soprattutto le cifre del traffico mercantile indicano chiaramente lo spostamento avvenuto nelle direttrici classiche delle comunicazioni marittime, con la decadenza della rotta per il Capo e col progressivo incremento della direttrice per il Canale di Suez. Se diamo uno sguardo ad uno di quei planisferi che, con cartogrammi a nastro, indicano l'intensità odierna del traffico transoceanico, vediamo facilmente come, al primato della striscia transatlantica, tenga subito dietro la striscia mediterraneo-asiatica, con le sue importanti diramazioni verso l'Africa orientale e l'Australia. Questo doppio colossale fiume di navi, di merci, di persone, di cose le più varie, che va da nord-ovest a sud-est e da sud-est a nord-ovest, rinserrandosi nella stretta del canale, è tuttavia apparso sensibile (come ho ricordato, e per usare un altro paragone) alle maree economiche che lo fanno ora ingrossare ora smagrire, innalzandone od abbassandone il livello. Sicché il canale stesso ha funzionato, giova ripeterlo, come un ottimo barometro per determinare le tendenze dell'attività economica mondiale.

Come nell'insieme del movimento quantitativo, così in quello qualitativo delle merci si riflettono, oltre che la diversa fisionomia economica dei paesi allacciati, le oscillazioni della domanda, le variazioni dei consumi, i progressi dei mezzi tecnici, gli interventi finanziari e politici. Sicché anche sotto questo riguardo il Canale di Suez è risultato un osservatorio di prim'ordine.

Mettendoci in condizione di conoscere peso, valore, qualità delle merci trasportate, diamo prima un'occhiata alle vecchie statistiche. Non diversamente da quello che avveniva recentemente, la corrente nord-sud appare sempre inferiore, in peso, a quella sud-nord, e, come un tempo, la vecchia Europa continua ad esportare articoli lavorati, costosi e relativamente leggeri. La corrente che muove dall'Asia deve la sua costante, anzi, crescente superiorità di peso e di volume allo stivare di preferenza prodotti massicci e grezzi. E quando il tempo è di crisi, ambedue le correnti s'assottigliano: torna la prosperità, ed esse s'ingrossano.

Ma quali differenze nelle proporzioni delle varie merci! Al

principio del secolo il traffico nord-sud è costituito per un quarto dai metalli lavorati, dalle macchine, dal materiale ferroviario, e per un decimo dal carbone, cui tengono dietro il petrolio, il sale, il cemento, lo zucchero, i concimi chimici. Nel 1952 i prodotti della raffinazione del petrolio, dal 3,6% del 1938, risultano saliti al 29%, ed occupano, perciò, il primo posto, seguiti dai cereali, dal cemento, dai concimi. Il macchinario ed i metalli lavorati scivolano verso i posti di centro, mentre il carbone è ridotto ad una quantità trascurabile.

Meno varia per specie di prodotti trasportati, la corrente sud-nord non è stata, tuttavia, meno agitata da profondi cambiamenti delle loro reciproche posizioni in classifica. Nel 1913, più di un quarto in peso delle merci di provenienza asiatica ed australiana era rappresentato dai cereali. Venivano, subito dopo, le oleaginose (soia, arachidi, copra) e le fibre tessili (cotone, iuta, lana). Il petrolio quasi reggeva il fanale di coda, non prendendo che il 2% del totale. Non passano 25 anni ed ecco nel 1938 il petrolio balzato in testa alla graduatoria col 24,8%. Nel 1952 il petrolio è diventato un vero fiume, che assorbe da solo il 78% del peso transitato. Ai cereali non rimane che il 3%, alle fibre tessili il 2%, e le materie oleaginose, prima così richieste, s'accontentano esse pure di un modestissimo 2%.

Tramontata la fase capeggiata dalle derrate alimentari e dagli oli vegetali è dunque sopravvenuta quella dominata dall'« oro nero », che viene quasi per intero dal Medio Oriente, dai pozzi che fanno capo a Ras Tanura, nell'Arabia Saudita, dai giacimenti del Kuwait e delle Bahrein. Soltanto così si spiega il forte balzo in avanti del traffico del canale che, dai 22 milioni di tonn. di merci trasportate nel 1946, è salito ai 30 milioni del 1953. Nel dodicennio compreso fra le due ultime crisi il movimento attraverso il canale, sotto la spinta crescente del flusso petrolifero, ha assunto un andamento quasi vertiginoso, passando da 107 milioni a 242 milioni di tonn., cioè più che raddoppiandosi. Naturalmente il traffico sud-nord è aumentato rispetto a quello nord-sud, raggiungendo, nel 1966, 194 milioni di tonn. contro 47 e il petrolio vi ha avuto una parte assolutamente preponderante, rappresentando più dei due terzi del carico mercantile transitante per il

Canale di Suez. Quanto all'Italia, basterà ricordare che nel 1966 essa ha ricevuto attraverso il canale il 67% delle sue importazioni petrolifere.

Le frequenti citazioni di cifre che mi sono permesso di fare fin qui, col rischio di trasformare un discorso commemorativo in una documentata, ma pesante lezione, hanno avuto essenzialmente lo scopo di dare maggior evidenza all'importanza, soprattutto economica, del Canale di Suez nel complesso degli scambi mondiali. Ma potrebbero anche, quelle cifre, messe in rapporto con la totale interruzione determinata dalla « guerra dei sei giorni » nell'uso del canale stesso, lasciare supporre chissà quali e quante disastrose conseguenze per effetto appunto della sua chiusura.

5. LE CONSEGUENZE DELLA CHIUSURA DEL CANALE

In realtà sembra che, come negli organismi superiori l'occlusione di un vaso o di un condotto è spesso seguita dall'apertura di una nuova via di passaggio per le sostanze vitali impedita, così in questo ganglio tanto importante e delicato della circolazione marittima l'azione di blocco abbia rapidamente provocato l'entrata in gioco di correttivi e di accomodamenti atti ad attenuare la gravità della situazione. Ma si tratta, anche qui, di predisposizioni geografiche latenti che, per fini surrogatori, diventati indispensabili, il progresso tecnologico ha messo a disposizione dell'uomo proprio di questi tempi.

Bisogna, intanto, tener conto dell'allargamento degli scacchieri continentali e marittimi, e quindi delle maggiori possibilità di approvvigionamento e di transito che tale allargamento ha comportato. Ancorati pur sempre all'idea di un Mediterraneo massimo focolare di civiltà e crocevia del mondo, i nostri bisnonni speravano, dall'apertura del Canale di Suez, il ritorno delle nostre città marinare alla prosperità goduta nel Medioevo. Non per nulla sorsero in Italia, fra il 1856 ed il 1865, due giornali espressamente ed esclusivamente dedicati al Canale di Suez, mentre a più di 150 si valutano, nello stesso periodo di tempo, gli scritti apparsi su quotidiani e periodici in entusiastico appoggio alla grande impresa.

Come è noto, la maggior quota del traffico mediterraneo per il canale fu invece assorbita dai porti dell'Europa occidentale, fruanti di più numeroso naviglio, di un grandissimo sviluppo industriale e degli scambi collegati al formarsi di ricchi domini coloniali. Più tardi doveva entrare in lizza anche l'America, destinata a diventare il maggior acquirente del petrolio transitante per il canale. L'Italia non poteva riprendere che in proporzioni comparativamente assai ridotte l'antica funzione di ponte fra Occidente europeo ed Oriente asiatico. Si dimenticava facilmente, nel fervore dei progetti e di fronte all'imponente loro realizzazione, che la via acquosa di Suez ha pure le sue limitazioni e i suoi competitori e naturalmente si ignorava che in prosieguo di tempo limitazioni e competitori avrebbero finito per imporsi.

Proprio mentre le azioni del canale — tanto in senso effettivo che figurativo — toccavano le più elevate quotazioni, un geografo di larga esperienza e di fine intuito, André Siegfried, metteva assai bene in evidenza le possibilità concorrenziali della rotta del Capo. Dal punto di vista della distanza, il vantaggio del Capo, nettissimo per quel che riguarda il Sud-Africa, non oltrepassava, sulla costa orientale dell'Africa, il porto di Beira, mentre l'Australia ha un leggero guadagno passando per il Mar Rosso. Ma diversi fattori sono intervenuti a rendere temibile, in certe congiunture, la concorrenza del Capo.

Intanto, in periodi di ristagno economico, il pedaggio di Suez può pesare tanto più quanto più i noli sono bassi e i carichi meno completi. Poniamo che non si faccia gran questione, per ragioni di risparmio o di sicurezza, del tempo impiegato ed ecco la via più lunga apparire, tutto sommato, più profittevole. In realtà, l'attrazione della rotta del Capo è aumentata quando perturbazioni politiche, o addirittura conflitti armati, hanno reso incerte e pericolose le acque dell'irrequieto Mediterraneo. Dal 1914 ad oggi parecchi avvenimenti del su non lodato genere hanno effettivamente ridato ossigeno alla vecchia corrente via Capo.

Maggiore, e più permanente, efficacia essa ora ha acquistato per effetto di innovazioni tecniche che hanno avuto per protagonista il petrolio. L'avvento della propulsione a nafta si è rivelato profittevole rispetto al carbone, anche perché rendeva inutili

le soste ai vecchi scali di rifornimento idrico e carbonifero dell'Africa occidentale. Per contro, questa costa, investita da una febbre di progresso economico e sociale, è andata costellandosi, dal Ghana alla Nigeria, dal Congo all'Africa equatoriale ex-francese, di centri popolosi e di mercati ai quali navi provenienti da porti europei ed asiatici possono attraccare nella speranza di proficui scambi. Tra l'altro va ricordato che nel frattempo la Nigeria ha preso posto tra i paesi discreti produttori di petrolio (quasi 16 milioni di tonn. nel 1967).

E' noto che il rapido incremento avvenuto nel trasporto di grezzo attraverso il canale dal 1955 al 1966 è, in parte, dovuto all'aumento di stazza delle petroliere. Ciò spiega perché la nazionalizzazione del canale da parte dell'Egitto, che data dal 26 luglio 1966, lungi dall'interrompere i lavori di ampliamento del canale, li abbia accelerati, in vista di ottenere un pescaggio di m. 10,97. Ma se, così facendo, si arrivava ad assicurare il transito a *tank* di 100.000 tonn., rimanevano tuttavia escluse dal traffico stesso le navi cisterna di stazza superiore, costruite via via con ritmo e dimensioni crescenti dai cantieri giapponesi e poi da quelli europei, capaci, negli ultimi tempi, di navi oltrepassanti le 300.000 tonn. Questi giganti del mare, chiuso o non chiuso il canale, avrebbero dovuto prendere, ed hanno effettivamente preso, la rotta del Capo di Buona Speranza, compensando la maggior lunghezza del percorso con l'economia conseguente alla maggior quantità di greggio trasportato. I noli da Kuwait a Rotterdam per tonnellata di grezzo, su navi da 80.000 tonn. via Suez ammontano a 28 scellini, mentre scendono a 19 per tonnellata di grezzo su cisterne da 200.000 tonn. facenti la rotta del Capo. Una certa importanza nello stesso senso ha anche il fatto che le stesse *tank* possano viaggiare trasportando un carico secco (cereali, semi oleaginosi).

Come è noto, l'esito della guerra dei sei giorni nel giugno del 1967 fece di uno strumento di pace e di unione fra i popoli una frontiera di guerra. Il Canale di Suez non solo fu chiuso al transito, ma anche gli sforzi per liberare le 15 navi rimaste bloccate nel canale stesso non ebbero successo. Potrebbe sembrare che, di fronte ad un avvenimento tanto grave, le grandi

compagnie petroliere e i paesi massimi consumatori dovessero lasciarsi prendere da panico, da sgomento, o anche soltanto da forti perplessità. In realtà, non accadde nulla di seriamente preoccupante, neppure in quella Italia che, come abbiamo già accennato, riceveva nel 1966 via Suez più di metà del suo fabbisogno di grezzo.

Diverse circostanze concorsero, di fatto, a rendere la chiusura del canale meno pregiudizievole di quanto fosse lecito pensare. Anzitutto va tenuto conto dell'accelerata costruzione di superpetroliere, obbligate, come s'è visto, dalle loro dimensioni a seguire sempre più intensamente la via del Capo, anche se, per ora, nessun porto europeo sia tanto capace da ospitarle per lo scarico diretto del grezzo. Una specie, poi, di colpo di scena in grande è stato offerto dalla Libia con la spettacolosa rivelazione dei suoi ricchissimi giacimenti, che ne hanno fatto il sesto paese produttore del mondo e al presente la naturale fonte di rifornimento dell'Europa. Per quel che ci riguarda più da vicino, si tenga presente che più del 20% del petrolio da noi importato viene dal sottosuolo dello « scatolone di sabbia » dei tempi giolittiani.

6. COMPENSI E PROSPETTIVE

Allargando un momento solo il discorso (che si farebbe altrimenti troppo lungo) alle ripercussioni politico-strategiche della chiusura del Canale di Suez, si dovrà ricordare che da tempo il mondo arabo tenta di avvalersi della sua predominanza nel campo della produzione petrolifera per esercitare crescenti pressioni sugli Stati Uniti e sui paesi dell'Europa occidentale, massime sull'Inghilterra. La via del Canale di Suez, come passaggio obbligato le cui chiavi sono in mano ad un solo padrone, costituisce un congegno importante del sistema attraverso cui si è servita la predominanza ora accennata. Orbene, sembra che per l'America e per i paesi del cosiddetto mondo libero la chiusura del canale abbia rappresentato una specie di liberazione dalla sovrachianza petrolifera arabo-orientale. Indonesia e Venezuela sono diventate figlie predilette delle grandi società petrolifere. L'Africa, l'Alasca, l'America Meridionale, il Canada, lo stesso Adriatico han-

no preso, ai loro occhi, figura di zone attraenti. In ogni caso si fa osservare che è possibilissimo fare a meno del petrolio arabo ricorrendo alle enormi riserve di idrocarburi non utilizzate del mondo. Molto probabilmente tutto ciò ha anche lo scopo di diminuire l'efficacia della presenza russa nel Mediterraneo, a custodia di una via di passaggio già vitale, ma ormai inservibile, almeno temporaneamente, senza che ne siano derivati i danni inizialmente temuti.

Ma queste sono, per il futuro del canale, minacce a largo raggio nello spazio e nel tempo. E' invece in atto un ben più circoscritto e più serio attentato ad una ripresa della sua piena validità. Intendo accennare all'inizio della costruzione di un grande oleodotto Suez-Mediterraneo, intrapresa da un consorzio europeo SOCEA comprendente ditte inglesi, francesi, italiane, spagnole, olandesi, tedesche, con un apporto finanziario di 175 milioni di dollari, in massima parte di provenienza inglese. L'Italia — fra parentesi — concorre per 30-35 milioni di dollari. Orbene, tale oleodotto comincerà sul Mar Rosso 70 km. a sud di Suez e le sue tubazioni del diametro di m. 1,05 si svolgeranno per 335 km., terminando ad ovest di Alessandria con una portata calcolata a 60 milioni di tonn. all'anno. Il progetto, consigliato dagli Inglesi, evidentemente memori dell'antica ostilità britannica al taglio dell'istmo, s'accompagna ad altre iniziative adottate nel Vicino Oriente per aggirare le strettoie del canale. Sono, di fatto, in costruzione altri oleodotti che dall'Iraq porteranno la cresciuta produzione del suo sottosuolo (73 milioni di tonn. di petrolio nel 1968) a porti mediterranei, mentre, sempre nell'Iraq, la politica dei trasporti petroliferi sarà senza dubbio influenzata dalla linea ferroviaria Bagdad-Bassora, su piani costruttivi e con finanziamenti in gran parte sovietici.

Per quel che concerne la via del Canale di Suez in ordine alle esportazioni europee verso l'Asia, bisogna tener conto del fatto che, sotto la pressione di un acceso nazionalismo economico e dell'impetuoso incremento demografico, l'India, la Cina e altri paesi del lontano Oriente s'industrializzano sempre più, fornendo ai mercati locali manufatti e beni strumentali, un tempo di esclusiva provenienza europea. Resta da mettere, infine, sulla bilancia l'interruzione del flusso dei passeggeri attraverso il canale. Come

ho ricordato in principio, è questa una componente del movimento totale che è aumentata lentamente già nei primi tempi fino a raggiungere il massimo di 540.000 passeggeri annui nel periodo 1952-54. Dopo il 1960 ha inizio una flessione per effetto della quale la cifra dei passeggeri si è stabilizzata, negli anni fra il 1963 e il 1966, sulle 290-300 mila unità. Appare evidente l'influenza concorrenziale del mezzo aereo, i cui vantaggi si cumolano sulle grandi distanze. Alle compagnie di bandiera europea si sono aggiunte, sulle rotte del medio e del lontano Oriente, anche compagnie africane ed asiatiche. Beirut e Il Cairo sono diventati scali molto importanti, e sempre più attivi. Si può ormai affermare che, sotto questo riguardo, il progresso tecnico ha tolto al Canale di Suez gran parte della sua importanza. Dal punto di vista turistico, poi, la rotta del Capo, seguita per nave, incontra crescente favore, fornendo le compagnie di navigazione ai propri clienti l'occasione di qualche *safari*.

A questo punto, si dirà, tanto vale riconoscere francamente che il Canale di Suez ha fatto il suo tempo, e che non è neppure più auspicabile un suo riattamento ai fini di una ripresa dei traffici. No. Non siamo affatto a questo punto. Le vie acquedee conservano pur sempre aspetti di convenienza economica. E le distanze, anche se si percorrono più rapidamente, non si attenuano, né tanto meno si annullano. E' quindi facile prevedere che, quando, fugata la odierna pesante cappa di nubi guerresche, il Vicino Oriente risaluterà il sole della pace, il Canale di Suez, opportunamente riassetato, tornerà ad ospitare navi, merci, passeggeri, avvalentisi di particolari benefici. E', però, estremamente improbabile che la loro quantità e il loro movimento si portino, almeno per un periodo iniziale, al livello di un tempo. Una forma di monopolio, durata abbastanza a lungo, avrà lasciato il posto ad altre correnti e vie di traffico, e accanto ad esse il canale continuerà a servire, meno orgogliosamente ed esclusivamente, ai bisogni dell'uomo.

Ma non è per rimpiangere il passato, né per ipotecare l'avvenire che oggi siamo qui radunati nel ricordo del primo centenario del taglio dell'istmo di Suez. Celebrando la memoranda impresa, preferiamo vedere in essa uno di quei traguardi del

lavoro e dell'ingegno umano attraverso i quali si compie la faticosa ascesa dell'umanità e che rispecchia, per quel che riguarda il nostro Paese, un periodo di ambiziose realizzazioni, volte a dargli un respiro e degli orizzonti degni dell'unità politica ormai raggiunta. Non si dimentichi di fatto che due anni dopo l'inaugurazione del Canale di Suez, polmone aperto sulle vie degli oceani, cade l'ultimo diaframma della galleria del Fréjus, corridoio collegante l'Italia al cuore del nostro continente. La partecipazione italiana alla progettazione e al compimento delle due grandi arterie di traffico è chiara espressione di una volontà di vita che, traendo, più o meno consciamente, motivo dalla maggiore ampiezza dello spazio nazionalmente unito, ricerca le vie del mondo.

S'aggiunga, però, come già accennato in principio, che se per noi Italiani il taglio dell'istmo di Suez assume particolari significati e desta sentimenti di giustificabile orgoglio, in realtà, chiamando a cooperare ad uno stesso gigantesco lavoro genti di patria diversa e collegando fra di loro, insieme ai mari, popoli e paesi lontani, Suez fu una stupenda scuola di reciproca comprensione. Al di sopra delle vicende contingenti, gli interessi di molti paesi, anche se ridotti, rimarranno legati alla via acqua del canale e troveranno nella necessità di comuni accordi nuovo incitamento al reciproco rispetto e alla mutua collaborazione. Lo spirito di pace che presiedette al taglio dell'istmo avrà la vittoria sullo sfrenarsi degli istinti bellici che oggi ne insanguinano le sponde.

SUMMARY. — This article is the text of the lecture delivered at the Società Geografica Italiana on the occasion of the centenary of the Suez Canal. The Author, after having mentioned the historical precedents of the cut of the isthmus, points out how the more and more frequent traffic between Europe and eastern countries, the necessity to shorten the sea-way through the Cape of Good Hope and the technical progress had determined the carrying out of this huge undertaking towards the middle of last century. After having mentioned the development of communications through the canal, the Author points out the imposing movement determined by the conveyance of the crude oil of the Middle East, and then he outlines the political and military events which have caused the canal to be closed. The bigger oil tankers, fully shipped, cannot make use of it and now the way through the Cape is less expensive. But when the canal will be enlarged, deepened and reopened it will be again very useful to interoceanic navigation. As even more, as far as international cooperation is concerned, the Suez Canal is always an example and a lesson for the whole world.