

Ariela Garetto

Il Canale di Suez

La grande via delle Nazioni raddoppia: quali le
conseguenze?



Liceo cantonale di Lugano 2

Lavoro di maturità, geografia e storia

a.s. 2022-23

prof. Saul Gabaglio e prof. Andrea Martignoni

Immagine di copertina: Wolters Kluwer - *Il ponte El Salam sul Canale di Suez*, 2018

Indice

Abstract	1
Ringraziamenti	2
Introduzione	3
1 L'importanza del Canale di Suez	5
1.1 La lunga storia dello stretto di Suez	5
1.2 Il commercio internazionale	13
1.2.1 Le modalità di trasporto delle merci	14
1.2.2 La convenienza dei trasporti	16
1.2.3 Il traffico nel canale di Suez	20
1.2.4 Altre rotte commerciali	23
2 Lo sviluppo dell'Egitto a seguito del raddoppio del canale	27
2.1 La creazione della SCZone	27
2.1.1 Piano strategico della SCZone (2015-2030)	28
2.1.2 Le zone industriali e i porti	30
2.1.3 Uno sguardo allo sviluppo territoriale dopo il 2015	32
2.2 Benessere del cittadino	35
3 Conclusione	40
4 Bibliografia	44
4.1 Bibliografia generale	44
4.2 Sitografia	46
4.3 Fonti audiovisive	50
4.4 Strumenti di lavoro generale	50
5 Allegati	51

Abstract

“Salute a te, meraviglioso Occidente che (...) hai cercato e cerchi ancora, ogni giorno, e specialmente in questo momento, di fare di tutta l’umanità una cosa sola. Ah! Che i popoli dall’Oriente all’Occidente dicano: “La grande via delle nazioni è aperta!” L’Oceano Indiano e il Mar Rosso sono ora uno stesso flusso.”¹

Marie-Bernard Bauer, 18.11.1869, Inaugurazione Canale di Suez

Il lembo di terra che impediva di navigare tra Mar Mediterraneo e Mar Rosso ha affascinato nei secoli antichi popoli ed esploratori, fino al 1869 quando la tecnica ingegneristica ha permesso di creare il collegamento. Come ogni passaggio strategico è stato fonte di conflitti per il suo dominio e ancora oggi, nonostante la nazionalizzazione egiziana, si compete per averne il controllo economico.

Nel 2015 l’Egitto ha inaugurato l’ampliamento del Canale di Suez, noto come “New Suez Canal”. L’imponente progetto ha portato alla costruzione di un nuovo passaggio parallelo a quello già esistente, consentendo il transito simultaneo delle imbarcazioni in entrambe le direzioni.

Questa espansione ha avuto un impatto significativo sul trasporto delle merci, sul commercio internazionale e sullo sviluppo economico della regione. Dal raddoppio di questa via è scaturita la necessità di potenziare le infrastrutture logistiche e organizzative lungo le sponde per gestire l’aumento dei transiti e sfruttare al massimo la capacità del canale; si sono aperte opportunità di nuovi insediamenti industriali, investimenti e occupazione, che hanno portato qualità di vita a una parte della popolazione egiziana.

¹ Il Foglio, *L’alba del Canale di Suez e una promessa di globalizzazione* – <https://www.ilfoglio.it/cultura/2021/03/29/news/l-alba-del-canale-di-suez-una-promessa-di-globalizzazione-2092783/>

Ringraziamenti

Desidero esprimere il mio sincero ringraziamento a tutte le persone che mi hanno sostenuta durante la stesura del lavoro di maturità. Innanzitutto i professori Saul Gabaglio e Andrea Martignoni per i loro preziosi consigli e la loro disponibilità: mi hanno fornito spunti fondamentali nelle scelte, nella scrittura e mi hanno indirizzata nei momenti di indecisione.

Un grazie speciale alla mia famiglia per il costante incoraggiamento, il supporto emotivo e quello pratico nella revisione conclusiva del LaM.

Ringrazio Roman Biuka per il cortese e interessante colloquio sul trasporto commerciale internazionale, Samah Gayed per gli spunti di riflessione sulla vita in Egitto e Mohamed ElKhateeb per la documentazione e le spiegazioni che mi ha offerto.

Non da ultimo desidero congratularmi con me stessa per l'impegno costante, per la curiosità e per l'entusiasmo che ho messo in questa ricerca.

Grazie di cuore a tutti.

Introduzione

Da sempre l'Egitto e la storia di questa antica civiltà, con le testimonianze che ha lasciato e l'ingegnosità del suo popolo, mi affasciano.

Mentre assistevo il 10 marzo 2023, con la classe, all'esposizione della tesi di dottorato di Fabio Rossinelli², la mia attenzione è stata catturata quando ha menzionato il Canale di Suez e spiegato come questa opera, aperta il 18 novembre 1869, ha modificato profondamente il commercio internazionale e il territorio circostante il Canale.

Nel 2015 è stato inaugurato l'ampliamento di una parte importante del Canale. Questo ha permesso alla navigazione di transitare contemporaneamente in entrambe le direzioni (Nord-Sud e Sud-Nord), riducendo i tempi di attesa ai porti, situati alle due estremità dello stretto, e i tempi di percorrenza del tratto. In aggiunta è aumentato il numero di navi che attraversano giornalmente il Canale portandolo da 49 a 97.

Ho approfondito l'argomento, cercando spunti di riflessione, fonti, video, grafici e altro materiale. Dopo essermi fatta un'idea più specifica riguardo il passaggio tra il Mar Rosso e il Mediterraneo, ho deciso di affrontare il tema nel Lavoro di Maturità ponendomi una domanda: il raddoppio del Canale di Suez e del numero di navi che lo attraversa giornalmente influisce sullo sviluppo dell'Egitto e sulla quotidianità dei suoi abitanti?

La ricerca si sviluppa in più fasi. Il primo capitolo illustra la storia del Canale, dalle sue origini fino alla decisione di raddoppiare il tratto. Il passaggio è inserito poi nel contesto dei trasporti internazionali e delle modalità di commercio. Il capitolo successivo si concentra sull'analisi delle conseguenze del raddoppio del Canale sull'Egitto e sulla sua popolazione. In primo luogo ho spiegato l'impegno del governo egiziano per migliorare l'attrattività del proprio Paese ampliando le strutture industriali e i trasporti; in seguito ho approfondito l'importanza della creazione della SCZone per lo sviluppo dell'area circostante al Canale e da ultimo ho cercato di comprendere, attraverso l'impiego di numerosi grafici, la reale qualità di vita della popolazione egiziana.

² Rossinelli Fabio, *Géographie et impérialisme, De la Suisse au Congo entre exploration géographique et conquête coloniale*, Neuchâtel, Alphil edizione, 2021.

Mi avvalgo dell'intervista a Roman Biuka, professionista del settore, che conosce le logiche del trasporto marittimo internazionale. La maggior parte dei dati relativi al commercio e alle modalità di trasporto sono presi da report annuali pubblicati da SRM (centro studi delle filiere produttive e del turismo) e Intesa Sanpaolo, da Clean Cargo SA e Duferco Group e da siti ufficiali internazionali come Eurostat e UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development).

1 L'importanza del Canale di Suez

1.1 La lunga storia dello stretto di Suez

La necessità di un passaggio che collegasse il Mar Rosso al Mediterraneo era già presente durante il periodo dei faraoni. Nel 1850 a.C. il faraone Sesostri III provò a costruire un canale che unisse il Mar Rosso al Nilo, poiché aveva la necessità di commerciare e trasportare merci in modo veloce ed efficace. Non riuscì nell'impresa perché l'entrata meridionale si riempiva di sabbia, terra e detriti rendendo impossibile il passaggio fluido delle barche. I lavori vennero ripresi da Dario I, re di Persia, che, attorno all'anno 270 a.C., li portò a termine. Il Canale di Suez venne ampliato e ristrutturato nuovamente in epoca romana e in particolare, sotto il dominio dell'imperatore Traiano (53-117 d.C.), venne realizzato *l'Amnis Traianus*, un canale navigabile che permetteva il transito di grandi imbarcazioni da carico e militari. Questo resistette per settecento anni, ma subì nei secoli successivi il naturale deterioramento dovuto alla sabbia³.

Il primo progetto dettagliato per collegare direttamente il Mediterraneo al Mar Rosso attraverso il taglio dell'Istmo di Suez fu concepito nei primi anni del 1500 dai Veneziani. La città italiana vantava fiorenti scambi commerciali con l'Oriente tramite le vie carovaniere e i porti della Siria e dell'Egitto⁴. Tuttavia, l'avvento nel 1498 della possibilità di circumnavigare l'Africa aveva introdotto una minacciosa concorrenza da parte degli stati atlantici, che potevano raggiungere direttamente le Indie via mare, facilitando così acquisti e vendite dei preziosi prodotti orientali a costi più vantaggiosi. Per far fronte a questo pericolo, il governo della Repubblica veneziana avviò contatti diplomatici in diverse occasioni, già tra il XV e il XVI secolo, con l'Egitto dei Mamelucchi. L'obiettivo era valutare la fattibilità di uno scavo per creare un canale attraverso l'istmo di Suez, che avrebbe aperto una nuova via verso il Mar Rosso. Tuttavia, questo progetto non riuscì mai a raggiungere un esito concreto⁵.

³ Documentario Rai Cultura, *La storia del Canale dall'antichità ad oggi – Il Canale di Suez | Storia | Rai Cultura*

⁴ Venezia e le vie carovaniere – https://www.treccani.it/enciclopedia/l-economia_%28Storia-di-Venezia%29/

⁵ Andrea Pelizza, *I secoli di Venezia, Dai documenti dell'Archivio di Stato*, 2022, Edizioni Ca' Foscari, Venezia, pp. 207-211.

Nel 1799 Napoleone Bonaparte decise di tentare nuovamente la costruzione di un più moderno canale; non riuscì però a portare a termine l'impresa, poiché si convinse che il dislivello tra i due mari era di oltre dieci metri e sarebbe quindi stato necessario un sistema di chiuse. Questa osservazione venne successivamente smentita dall'imprenditore francese Prosper Enfantin che, nel 1833, presentò al viceré egiziano Mohamed Ali un progetto concreto e realizzabile per un nuovo canale. Ali non lo ritenne sufficientemente dettagliato e decise di non approvarlo⁶.

Il progetto definitivo fu messo a punto nel 1854 dall'ingegnere italiano Luigi Negrelli (allegato 1, figura 29); il viceré egiziano Said Pascià lo approvò poiché reputava che Suez potesse essere uno snodo importante per il commercio del Mediterraneo. Inoltre Ferdinand-Marie Lesseps (allegato 1, figura 30), console francese al Cairo, imprenditore e amico del viceré, propose di costituire una società (*Compagnia del Canale marittimo di Suez*) che si occupasse della gestione organizzativa della costruzione e della raccolta dei finanziamenti necessari alla realizzazione del progetto. Dopo dieci anni di lavori, il 18 novembre 1869 fu finalmente inaugurato il Canale di Suez (allegato 1, figura 31), che si estendeva da Port Said a Port Tewfik⁷.

La classe dirigente britannica aveva dapprima trascurato e persino ostacolato la costruzione del Canale di Suez. Vedeva il progetto come qualcosa di francese e temeva che questo avrebbe indebolito il traffico nel Mare del Nord a vantaggio delle economie mediterranee e, di conseguenza, dell'economia francese. Tuttavia, man mano che i lavori avanzavano, Londra si rese conto del proprio errore e attese l'opportunità di prendere il controllo del canale. L'occasione si presentò nel 1873; la Compagnia del Canale marittimo di Suez attraversava delle difficoltà finanziarie (i costi di realizzazione erano risultati doppi rispetto alle previsioni e la limitazione del transito alle sole navi a vapore costituiva un grande svantaggio) e fu costretta a mettere sul mercato una parte delle azioni della società. Ad acquistare le quote si presentò la Gran Bretagna. Successivamente, nel 1875, il debito estero dell'Egitto raggiunse livelli così elevati che il successore di Said Pascià, il nipote Ismail, fu costretto a mettere in vendita

⁶ Paolo Strathern, *Napoleone in Egitto*, 2008, Banta Dell, New York, pp. 268-273.

⁷ De Angelis Pompeo, *Suez, La costruzione del Canale marittimo fra Occidente e Oriente*, 2019, Kion Editrice, pp. 1-8.

per 4 milioni di sterline la quota di partecipazione detenuta dal suo Paese (49%). Ancora una volta la Gran Bretagna si affrettò ad acquistarla⁸.

Considerando la frammentazione delle quote francesi, che erano nelle mani di diversi investitori, in opposizione alla vasta unione delle quote britanniche, divenne evidente chi deteneva di fatto il controllo del Canale di Suez⁹.

In Egitto, si fronteggiavano due politiche coloniali diametralmente opposte. Da un lato la politica francese mirava a un'occupazione più massiccia e invasiva, cercando di creare una vera e propria assimilazione alla Francia. Dall'altro lato la politica britannica si basava sul coinvolgimento delle élites locali, cercando di mantenere il controllo del territorio attraverso alleanze con le classi dominanti dell'Egitto. Nel 1882 gli Inglesi furono costretti a sedare con la forza una rivolta di nazionalisti egiziani che minacciava la città di Alessandria, importante snodo per i commerci europei¹⁰. L'Inghilterra ne approfittò per occupare altre zone strategiche dell'Egitto e così da quel momento la nazione divenne a tutti gli effetti un protettorato inglese¹¹.

Suez era l'unico passaggio via mare (ad eccezione della rotta di circumnavigazione dell'Africa) che collegava l'Europa all'Oriente, quindi, chi aveva il controllo del canale era più avvantaggiato nel commercio internazionale rispetto ad altre nazioni¹². Per questo la maggior parte degli Stati occidentali mirava a detenere il controllo del canale o almeno a usufruire di agevolazioni sul transito delle proprie navi. Le grandi potenze europee (Italia, Francia, Germania, Gran Bretagna, Spagna, Austria-Ungheria, Paesi Bassi) assieme a Russia e Turchia decisero dunque di regolamentare l'utilizzo del canale. Il 29 ottobre 1888 con la Convenzione di Costantinopoli stabilirono la libertà

⁸ Il ruolo degli Stati per il controllo del Canale – <https://www.mimesis-scenari.it/2015/07/24/lombra-finanziaria-delloccidente-nel-mediterraneo-orientale-una-storia-poco-nuova/>

⁹ De Angelis Pompeo, *Suez, La costruzione del Canale marittimo fra Occidente e Oriente*, 2019, Kion Editrice, pp. 9-11.

¹⁰ Manzari Giuliano e Alberini Paolo, *La crisi egiziana del 1882*, 2006, Il periodico, La Difesa, pp. 51-53.

¹¹ Protettorato definizione Treccani – “*La forma del protettorato presuppone la presenza di due stati sovrani, uno dei quali accetta il controllo dell'altro. In forza d'un trattato si costituisce un rapporto bilaterale, in cui uno dei due stati si obbliga a dare all'altro la propria protezione, ad assisterlo militarmente, a dargli anche altre forme di aiuto, mentre quest'ultimo consente a sua volta al primo di esercitare un controllo, un'ingerenza maggiore o minore sia nella sua amministrazione interna, sia soprattutto nella condotta delle sue relazioni con gli altri stati.*”

¹² Il Canale di Suez e il ruolo nel commercio globale – <https://www.hikmasummit.com/archive/suezcanal#:~:text=Di%20massima%20rilevanza%2C%20anche%20oggi,%20edilizia%2C%20manifatture%20e%20automotive>

del passaggio di Suez, dichiarando che sarebbe stato “*libero e aperto, in tempo di guerra come in tempo di pace, a qualsiasi nave civile o militare, senza distinzione di bandiera*”¹³.

In virtù di questa convenzione, Suez rimase effettivamente fruibile a tutte le nazioni durante le due Guerre Mondiali del Novecento.

Nel 1952, la monarchia egiziana guidata dal re Faruq fu rovesciata attraverso un colpo di stato militare organizzato da un gruppo di ufficiali dell'esercito, noto come il Comitato degli Ufficiali Liberi¹⁴, sotto la guida di Gamal Abd El-Nasser (allegato 1, figura 32).

L'ambizioso Nasser, considerando il suo predecessore Muhammad Naguib un avversario politico, lo accusò di simpatizzare per la Fratellanza Musulmana¹⁵. Questo portò nel novembre del 1954 alle dimissioni forzate di Naguib e alla sua messa agli arresti domiciliari. Il Comitato instaurò una dittatura militare di carattere laico, con tendenze socialiste e su modello dell'Unione Sovietica. L'obiettivo principale era modernizzare l'Egitto e ripristinarne il ruolo egemonico nella regione del Medio Oriente creando una “nazione araba”¹⁶.

All'età di soli 38 anni, Nasser era già uno dei leader più carismatici nel mondo arabo. Nutriva un forte sentimento di nazionalismo panarabo¹⁷ e sosteneva l'unità di tutti i popoli di lingua araba contro le ex potenze coloniali, Francia e Regno Unito. Forniva sostegno finanziario alla guerriglia anti-francese in Algeria¹⁸ e si opponeva in modo sistematico ai re di Giordania e Iraq, entrambi legati al Regno Unito. Nasser si guadagnò una posizione di rilievo

¹³ Loveman Brian, *Constantinople Convention 1888*, San Diego University, 2012.

¹⁴ Treccani, *La rivoluzione dei liberi ufficiali* – https://www.treccani.it/enciclopedia/rivoluzione-dei-liberi-ufficiali_%28Dizionario-di-Storia%29/

¹⁵ Fratellanza Mussulmana definizione Treccani – “*Movimento politico-religioso fondato da Ḥasan al-Bannā' nel 1928 a Ismailia, diffusosi prima in Egitto e poi nel resto del mondo arabo-islamico. Dal 1936 al 1952 si impegnò in un'azione politica soprattutto antibritannica, ricorrendo anche ad azioni terroristiche. Fu represso da Nasser per motivi ideologici e politici e colpito da pesanti persecuzioni dopo il 1971.*”

¹⁶ Storia in Network, *La crisi di Suez – 1956: “LA STAMPA” E LA CRISI DI SUEZ (storiain.net)*

¹⁷ Panarabismo definizione Treccani – “*Denominazione dell'ideologia identitaria e del movimento politico-culturale che, a partire dal tardo Ottocento, hanno dato espressione alle istanze emancipatrici e unitarie del nazionalismo arabo.*”

¹⁸ Cresti Federico e Gregni Anna Maria, *La guerra di liberazione algerina e l'Italia nella visione dei documenti diplomatici francesi*, Oriente Moderno, vol. 22, 2003, pp. 47–94.

all'interno della coalizione dei “non allineati”, un gruppo di nazioni che si rifiutava di schierarsi con gli Stati Uniti o con l'Unione Sovietica. Per rafforzare ulteriormente la sua posizione, non esitò tuttavia a stringere importanti accordi con il blocco sovietico per l'acquisto di armi. La sua abilità nel bilanciare le alleanze internazionali lo rese un personaggio di spicco nel panorama politico del Medio Oriente¹⁹.

Nasser mirava a portare l'Egitto a una solidità e indipendenza finanziaria e a ottenere un posto nella scena internazionale. Il 26 luglio 1956 pronunciò un discorso che avrebbe escluso le potenze colonizzatrici dalla gestione del canale: “*Stiamo costruendo il nostro Paese su basi solide. Se torniamo al passato è per cancellare le tracce di una colonizzazione dannosa e ritrovare la nostra dignità. Per questo motivo firmo, d'intesa con il governo, questa legge*”²⁰. La legge stabiliva la nazionalizzazione del Canale di Suez; Inghilterra e Francia dovevano cioè restituire la gestione del passaggio all'Egitto che avrebbe potuto amministrarlo come meglio credeva diventandone l'unico proprietario.

A seguito di questa drastica decisione, che metteva in pericolo i traffici attraverso il canale dal quale transitavano tutte le forniture di petrolio e le ricchezze delle potenze europee, Francia e Regno Unito decisero che Nasser doveva essere fermato e deposto. Un'azione militare diretta, oltre a rappresentare un rischio politico significativo, sarebbe stata anche estremamente onerosa dal punto di vista economico. Cercarono dunque un alleato e lo trovarono in Israele, uno dei principali avversari di Nasser e del nazionalismo panarabo, che aveva combattuto e vinto una guerra contro l'Egitto nel 1948. Le tre nazioni si riunirono segretamente a Sèvres, vicino a Parigi, per pianificare quella che chiamarono “Operazione moschettiere”²¹.

¹⁹ Rossi Ettore, *Uno scritto di Gamal Abd El-Nasser sulla «filosofia» della rivoluzione egiziana del 1952*, Oriente Moderno, vol. 34, no. 12, 1954, pp. 529–539.

²⁰ Muncibi Ludovica, *L'Egitto di Gamal Abd el-Nasser e la sua influenza nel mondo arabo*, 2022, tesi di laurea, pp. 21-22.

²¹ Operazione moschettiere definizione - *il piano anglo-francese per l'invasione della zona del Canale di Suez*

Il piano prevedeva l'attacco da parte di Israele alla Penisola del Sinai, seguito dall'intervento di Francia e Gran Bretagna per fermare i combattimenti e dare un ultimatum agli egiziani. In caso di rifiuto da parte dell'Egitto, gli alleati europei avrebbero bombardato gli aeroporti egiziani e occupato la zona circostante il Canale di Suez.

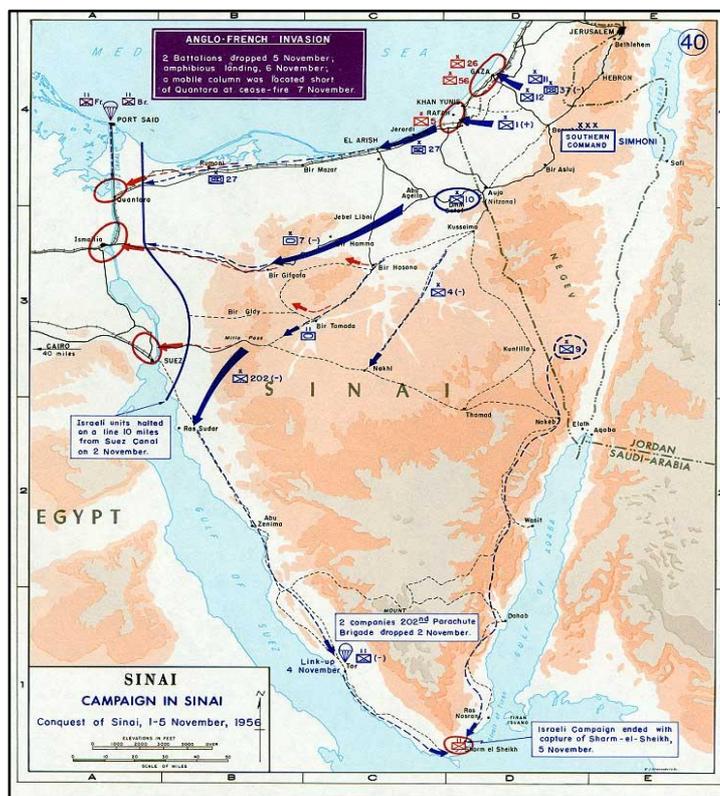


Figura 1 - mappa delle operazioni militari anglo-francesi nel Sinai e intorno al Canale di Suez, Department of History, U.S. Military Academy, 1956

Il piano si svolse come previsto e Nasser fu, apparentemente, neutralizzato. Questa “aggressione tripartita” si rivelò devastante: le vittime egiziane, non dichiarate ufficialmente, superarono le 1650, mentre i tre alleati lamentarono meno di 200 perdite²². La Russia non poteva permettere che l'attacco all'Egitto, suo alleato, proseguisse; fece capire che era pronta a intervenire, aprendo la possibilità di un conflitto su scala mondiale. A questo punto gli Stati Uniti, temendo uno scontro frontale con la Russia, si schierarono contro l'azione militare dei loro alleati, minacciando di mettere in ginocchio la potenza francese e quella britannica. Il fuoco cessò.

²² Vedovato Giuseppe, *La Crisi Di Suez Del 1956*, Rivista Di Studi Politici Internazionali, vol. 77, no. 4, 2010, pp. 547-571.



Figura 2 - guerra per il controllo del Canale di Suez, Stampa sera, 31.10.1956

Nasser mantenne il controllo del canale e gli invasori annunciarono il ritiro delle truppe. La crisi era terminata, ma il mondo era cambiato: Francia e Inghilterra avevano fallito come potenze coloniali e negli anni successivi si ritirarono ridimensionando le mire imperialiste²³.

Nella seconda metà del XX secolo, la crisi energetica e l'embargo imposto dagli stati membri dell'OPEC²⁴ in seguito alla guerra di Yom Kippur²⁵ del 1973, ebbero un impatto significativo sulle forniture di petrolio in Europa. Per ridurre la dipendenza da queste nazioni e diversificare le fonti di approvvigionamento, l'Europa iniziò a cercare rotte alternative al Canale di Suez. Questo avrebbe comportato un abbandono del canale come via dei commerci internazionali, se le quattro "tigri asiatiche"²⁶ non avessero investito nel

²³ Focus, Gli stati coloniali – <https://www.focus.it/cultura/storia/canale-suez-petrolio-stati-coloniali>

²⁴ OPEC definizione – *organizzazione dei paesi esportatori di petrolio (14 Stati membri nel 2019)*.

²⁵ Alder K., *Considerazioni sulla guerra dello Yom Kippur*, 1974, Rivista militare della Svizzera italiana, ETH Biblioteca, pp. 1-18.

²⁶ Tigri asiatiche definizione Treccani - *quattro tra le economie più forti del mondo (Hong Kong, Singapore, Corea del Sud e Taiwan). Queste hanno conosciuto una rapida industrializzazione e un rapido sviluppo tra gli anni '60 e '90 del XX secolo.*

passaggio. Infatti, negli anni '70 e '80, stavano assurgendo a potenze economiche globali e importavano molto petrolio; avevano quindi la necessità di usufruire di una rotta rapida ed economicamente vantaggiosa che le collegasse all'Europa. Questo portò un rinnovato interesse per il tracciato attraverso Suez²⁷.

Dagli anni '70, il Canale di Suez ha solidificato la propria posizione come passaggio commerciale fondamentale; ma ha anche rischiato di non soddisfare più le nuove esigenze dettate dal commercio internazionale. Pertanto, nel 2014, il presidente egiziano Abdel Fattah al-Sisi ha annunciato un ambizioso progetto di espansione del Canale di Suez (allegato 1, figura 33). Questa iniziativa ha portato alla creazione di un secondo canale parallelo a quello originale (che si estende per circa 35 chilometri e si trova approssimativamente al centro del percorso) e all'allargamento di altre sezioni del passaggio. L'obiettivo, oggi raggiunto, di questa operazione era aumentare la capacità di transito delle navi e ridurre i tempi di attesa, rendendo il Canale di Suez ancora più attrattivo per il commercio globale²⁸.

²⁷ Amato Vittorio & Galeota Lanza Giovanna, *Il canale di Suez e la ritrovata centralità del mediterraneo*, 2015, Bollettino della Società Geografica Italiana, Roma, pp. 2-7.

²⁸ Fabio Savelli, *Il Corriere della Sera* - [Suez, ecco come raddoppia il canale che ha fatto la storia: guarda la mappa - Corriere.it](#)

1.2 Il commercio internazionale

La costruzione di un canale che collega il Mar Rosso al Mar Mediterraneo ha modificato le relazioni commerciali internazionali, ridefinendo i ruoli degli Stati Medio-Orientali sulla scena mondiale.

Dalla fine della seconda Guerra Mondiale agli anni '70, la società europea ha subito una profonda trasformazione a causa dell'incremento del consumismo di massa. Dopo gli anni di decrescita economica e di scarsità di beni a seguito della guerra, l'Europa ha implementato una ricostruzione economica e sociale grazie all'attuazione del piano Marshall²⁹ che ha permesso un rapido e fruttifero risollevarmento dell'economia europea. In questo contesto, il consumismo è diventato un tratto distintivo della cultura contemporanea che spinge le persone ad acquisire sempre più beni materiali, sia necessari che superflui, a un ritmo senza precedenti³⁰.

La richiesta di beni da parte della popolazione ha portato alla crescita dell'industria e dell'economia in generale. La produzione in serie e la standardizzazione dei beni hanno reso possibile l'accesso a una vasta gamma di prodotti di ogni genere, rendendoli fruibili a tutti indipendentemente dal ceto sociale. La società ha sviluppato una mentalità orientata al possesso e al consumo, dove l'identità personale e lo status sono spesso legati ai beni materiali che si possiedono. I mass media e la pubblicità hanno giocato un ruolo fondamentale in questa trasformazione; hanno contribuito a creare desideri e bisogni artificiali attraverso la continua esposizione a immagini di prodotti e di stili di vita allettanti³¹.

Parallelamente, la Terza Rivoluzione Industriale (dagli anni '50 del XX secolo) ha introdotto notevoli cambiamenti nel panorama economico. Uno di questi è la rilocalizzazione (o delocalizzazione) delle attività produttive, cioè la loro dislocazione verso aree lontane dagli agglomerati originali. Gli Stati occidentali sono i protagonisti di questo decentramento della produzione e la causa principale è l'eccessivo aumento

²⁹ Rai Cultura, *Piano Marshall* – tra il 1948 e il 1952 gli Stati Uniti sostennero la ripresa economica dell'Europa con 17 miliardi di dollari. Gli obiettivi economici miravano a fornire strumenti funzionali a consentire un aumento della produzione (macchinari, combustibili, derrate agricole e materie prime), a gettare le basi per un processo di integrazione economica tra i Paesi europei e a ricostruire il continente gravemente distrutto dalla guerra.

³⁰ Vittorio Veccia, *I nuovi strumenti di consumo*, 2022, tesi di laurea, pp. 4-10.

³¹ Guaragna L., *Verso la società di massa*, 2018, Leoneg, pp. 3-8.

dei costi di produzione di un bene nelle aree urbane. Nei paesi in via di sviluppo invece, le aziende beneficiano di una forza lavoro a basso costo, poiché poco qualificata, e di legislazioni fiscali e ambientali assai permissive. Per questo motivo si assiste al fenomeno della dislocazione³².

Per riportare alle sedi centrali delle aziende i prodotti finiti e per distribuirli in modo capillare, è stato necessario incrementare e migliorare l'organizzazione delle reti di trasporto a livello mondiale. Porti, aeroporti, ferrovie e autostrade sono stati potenziati per sostenere il flusso incessante di merci e di prodotti che viaggiano oltre i confini nazionali. Le tecnologie di comunicazione che si sono sviluppate nei decenni a seguire hanno consentito una gestione più efficiente delle catene di fornitura e una maggiore coordinazione tra i diversi attori coinvolti nel processo produttivo e distributivo³³.

1.2.1 Le modalità di trasporto delle merci

Le aziende produttrici cercano costantemente di contenere i costi di trasporto e di velocizzare i tempi di percorrenza, scegliendo il mezzo più conveniente.

Se si osservano i dati registrati nel 2021 dall'Eurostat (l'ufficio statistico dell'Unione europea)³⁴ relativi alle modalità di trasporto delle merci e li si paragona a quelli conteggiati nel 1995 dall'UNCTAD (Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo)³⁵, si nota il forte incremento dei trasporti marittimi passati in soli 26 anni dal 24.4% al 63.0%. Questo è dovuto al fatto che negli ultimi 20 anni i viaggi via acqua sono diventati più economici grazie a un maggiore sviluppo delle economie di scala³⁶ che hanno permesso una riduzione considerevole dei costi dei prodotti e di conseguenza dei trasporti. È anche notevole la drastica diminuzione dei viaggi su strada (dal 22% al 4%) e via aerea (dal 45.1% al 25%). Queste statistiche sono una media dei dati raccolti tra gli attuali 27 paesi membri dell'Unione Europea con qualche aggiunta, come la

³² Giancarlo Corò, *Delocalizzazione, reshoring, globotica*, 2021, LavoroDirittiEuropa, pp. 6-7.

³³ Faraone Mariana, *La delocalizzazione produttiva come attività generatrice di valore*, università Luiss Guido Carli, tesi di laurea, 2008, pp. 3-16.

³⁴ Eurostat dati statistici - <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/overview>

³⁵ UNCTAD dati statistici - <https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>

³⁶ Economie di Scala definizione Treccani – “Diminuzione dei costi medi di produzione in relazione alla crescita della dimensione degli impianti di una azienda.”

Svizzera e la Gran Bretagna. Naturalmente i dati variano a dipendenza della nazione a cui fanno riferimento.

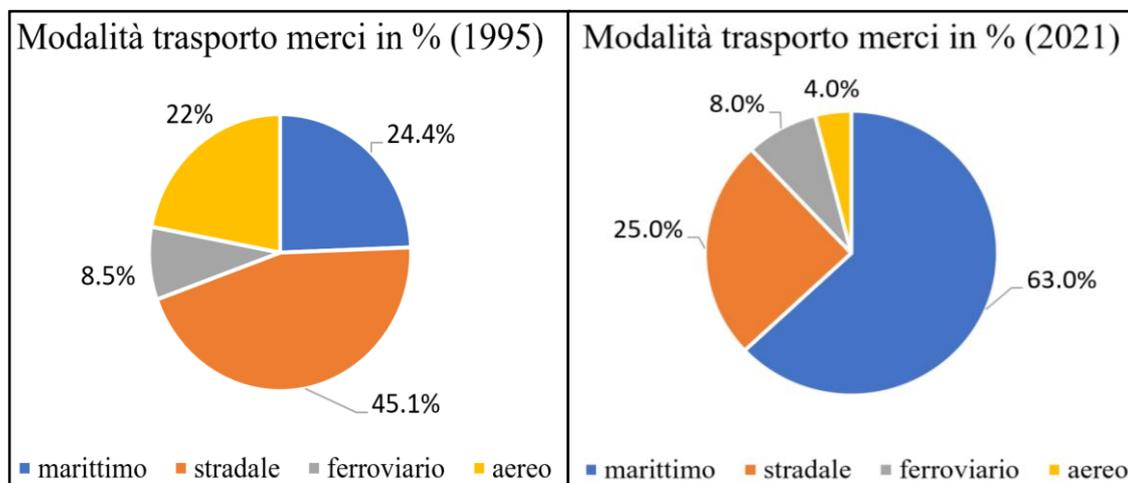


Figura 3 - Elaborazione personale a partire dai dati di UNCTAD

Figura 4 - Elaborazione personale a partire dai dati di Eurostat

La Svizzera, nel 2021, ha registrato un trasporto su strada del 63%, e su rotaia del 37%³⁷. Questa sostanziale differenza rispetto ai dati del grafico (figura 4) è dovuta alla posizione geografica della Confederazione; non avendo uno sbocco sul mare è costretta a sfruttare i trasporti via terra.

Se ci si riferisce invece a una nazione più rilevante rispetto alla Svizzera e che copre una vasta area di territorio, quali sono gli Stati Uniti, si può dire che nel 2021 hanno registrato un trasporto internazionale su strada del 71%, rotaia del 14%, aereo del 4% e marittimo del 10%. Il restante 1% di prodotti ha viaggiato con altre modalità che possono includere oleodotti, gasdotti e altre infrastrutture specializzate³⁸. Gli USA privilegiano ancora i mezzi stradali per spostare le merci all'interno della nazione perché hanno una struttura territoriale (formata da grandi distese pianeggianti) che lo permette³⁹.

³⁷ Ufficio Federale di Statistica – <https://www.bfs.admin.ch/bfs/it/home/statistiche/mobilita-trasporti/trasporto-merci.html>

³⁸ Hampshire R., Hu P., Schmitt R., Aylward A., Connors S., Popkin S., Schwarzer J., *National Transportation Statistic*, 2021, Department of Transportation USA, pp. 14-32.

³⁹ Dipartimento dei trasporti USA – <https://www.transportation.gov/>

1.2.2 La convenienza dei trasporti

I viaggi via terra sono i più utilizzati quando è necessario essere rapidi e flessibili lungo brevi tragitti. Sono consigliabili per percorsi corti ma non raccomandabili se i prodotti vanno consegnati a migliaia di chilometri di distanza, perché i costi sarebbero troppo elevati. Un'incidenza sui costi è data anche dal tema dell'inquinamento ambientale; l'obbligo normativo e l'esigenza di rispettare sempre più i rigorosi parametri per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, costringono le aziende a versare costi imposti dalle nazioni sotto forma di tasse. Questo le porta a optare per soluzioni di trasporto meno onerose⁴⁰.

Il principale vantaggio del trasporto aereo è la velocità: un prodotto può raggiungere l'altra parte del mondo in tempi estremamente rapidi. Tuttavia, vi sono diversi aspetti negativi da prendere in considerazione. In primo luogo, il costo risulta più elevato rispetto ai viaggi via mare o via terra. Inoltre, ha sì una capienza abbastanza elevata e riesce a trasportare più merci rispetto a un camion, ma non raggiungerà mai il quantitativo di carico di una nave o di un treno.

La ferrovia è considerata il mezzo più ecologico dal momento che utilizza meno carburante di origine fossile rispetto ad altri veicoli. Ha costi minori rispetto al trasporto aereo e permette una consegna della merce rapida, con maggiore sicurezza del carico in confronto ad altri trasporti. Il treno non è soggetto a congestioni di traffico e le interruzioni dei servizi ferroviari si verificano solo raramente. Questo mezzo non permette tuttavia di raggiungere immediatamente il centro di distribuzione delle merci perché può sostare unicamente dove sono presenti le stazioni ferroviarie; per questo è necessario un complemento solitamente rappresentato da un veicolo stradale.

L'utilizzo di una nave mercantile rende possibile trasportare con un solo viaggio ingenti quantità di merci da una parte all'altra del globo e ha costi relativamente bassi. Le aziende di produzione privilegiano questo trasporto perché porta vantaggi economici⁴¹.

⁴⁰ Rodrigue Jean-Paul, *The geography of Transport Systems*, Routledge, fifth edition 2020, pp. 154-156.

⁴¹ Banca d'Italia, *Indagine sui trasporti internazionali di merci*, 2022.

Il grafico (figura 5) mostra la convenienza di un tipo di trasporto in relazione alla distanza da percorrere e ai costi da sostenere. I trasporti stradale, ferroviario, marittimo e aereo hanno rispettivamente funzioni di costo C_1 , C_2 , C_3 e C_4 . Il punto D_1 è generalmente situato tra 500 e 750 km dal punto di partenza, D_2 è vicino a 1'500 km, mentre D_3 si situa a 2'300⁴².

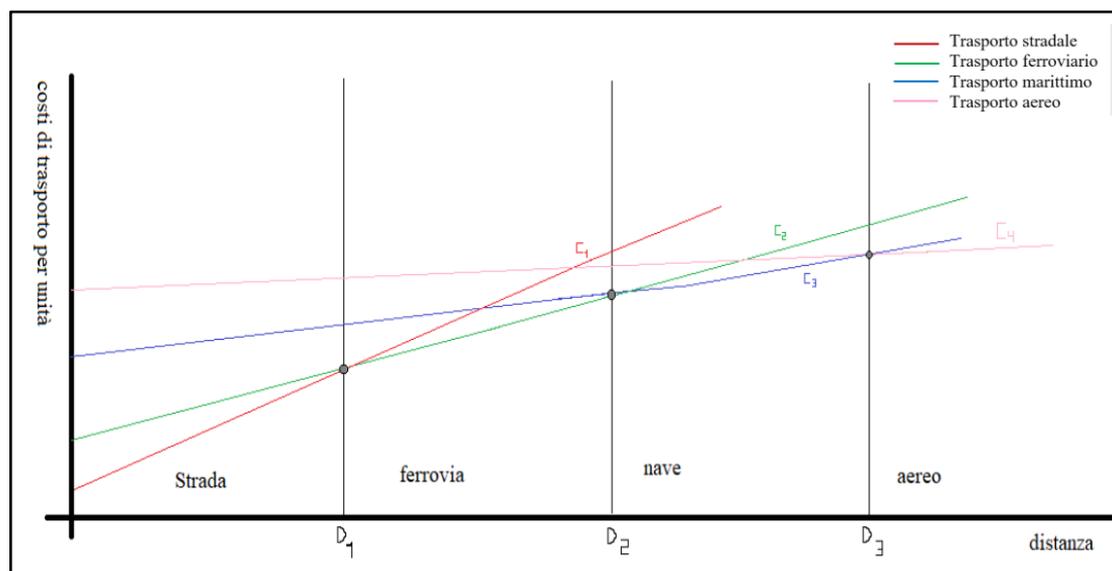


Figura 5 - Elaborazione personale, convenienza dei trasporti

Sebbene il trasporto su strada abbia un costo inferiore nelle tratte brevi, sulle lunghe distanze il suo costo aumenta più velocemente rispetto a quelli ferroviari e marittimi. Da una distanza D_1 , diventa più redditizio utilizzare il trasporto ferroviario rispetto a quello su strada, mentre da una distanza D_2 il trasporto marittimo diventa più vantaggioso. Da una distanza D_3 è invece il trasporto aereo che ha maggiori vantaggi.

1.2.2.1 La nuova via della seta

La nuova via della seta è un ambizioso progetto strategico promosso dalla Repubblica Popolare Cinese per potenziare i suoi legami commerciali e infrastrutturali con le nazioni dell'Eurasia. Questa iniziativa, anche conosciuta come “One Belt One Road” (OBOR) o “Belt and Road Initiative” (BRI), mira a costruire una rete di connessioni terrestri e marittime⁴³. Partendo dal potenziamento delle infrastrutture di trasporto e di logistica, la strategia cinese punta a espandere le proprie attività commerciali,

⁴² Rodrigue Jean-Paul, *The geography of Transport Systems*, Routledge, fifth edition 2020, pp. 153-154.

⁴³ ISPI, *Nuova via della seta* – [Nuova Via della seta: sfida fra giganti asiatici?](https://www.ispionline.it/it/nuova-via-della-seta-sfida-fra-giganti-asiatici/) | ISPI ([ispionline.it](https://www.ispionline.it))

agevolando i flussi di investimenti globali e ampliando le opportunità di scambio per le produzioni cinesi. L'introduzione di un approccio completo per i collegamenti via terra è stata annunciata dal presidente Xi Jinping nel settembre del 2013, mentre la via marittima è stata presentata nell'ottobre dello stesso anno⁴⁴.

La via terrestre si concentra sulla creazione di corridoi commerciali che collegano la Cina all'Europa attraverso l'Asia centrale e il Medio Oriente. Questo implica lo sviluppo di ferrovie, autostrade, gasdotti e oleodotti per agevolare il flusso di merci. La via marittima, invece, coinvolge la costruzione e l'ampliamento di porti e infrastrutture portuali lungo le rotte marittime che collegano la Cina al resto del mondo (figura 6). Questo favorisce il commercio e la cooperazione economica attraverso gli oceani⁴⁵.

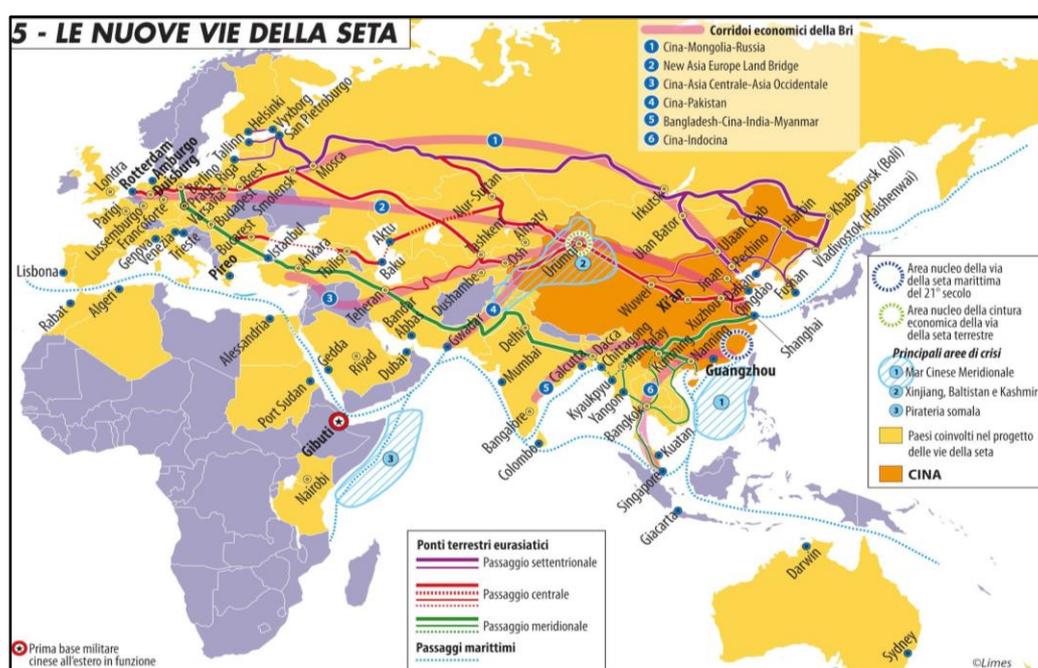


Figura 6 - Le nuove vie della seta, Limes 2021

La necessità di diversificare le vie di trasporto diventa indispensabile per evitare che l'interruzione di un collegamento metta a repentaglio l'economia di scambio commerciale cinese. Questa situazione si è verificata nel marzo del 2021 con il blocco del canale di Suez dovuto all'incagliamento della nave Ever Given; se la Cina non avesse avuto altre rotte commerciali avrebbe subito perdite maggiori a quelle

⁴⁴ Corriere Asia, *La nuova via della seta* – [La nuova Via Della Seta della Cina - cos'è, cosa comporta e la mappa \(corriereasia.com\)](https://www.corriereasia.com)

⁴⁵ Video la nuova via della seta – [Cina la nuova via della seta - YouTube](https://www.youtube.com)

sopportate⁴⁶. Un altro esempio che conferma la necessità di disporre di più rotte è il blocco di una parte dei percorsi stradali e ferroviari a seguito della guerra in Ucraina. La maggior parte delle vie che collegano Oriente a Occidente attraversa questa nazione; dallo scoppio del conflitto il 24 febbraio 2022 è stato necessario ridefinire le rotte commerciali così da spostare, almeno momentaneamente, il flusso delle merci su percorsi alternativi, ad esempio quelli marittimi⁴⁷.

Negli ultimi venti anni la Cina ha fatto ingenti investimenti per assicurarsi percorsi efficienti e funzionanti; ha costruito e migliorato i porti lungo le proprie rotte marittime. In questo contesto si è inserito anche il raddoppio del Canale di Suez. La Cina era determinata a dare maggiore stabilità e a incrementare il proprio commercio aumentando in particolare gli scambi con l'Europa. Ha quindi spinto l'Egitto ad affrontare i lavori di ampliamento del passaggio⁴⁸.

Inoltre la nazione orientale intende esercitare il controllo sullo stretto e, come mostra la figura 7, ha posizionato delle basi militari lungo il percorso del canale. Questa scelta le permette di proteggere le proprie merci, che transitano quotidianamente attraverso il passaggio, dai pirati che frequentemente attaccano le navi nei pressi dell'entrata sud.

⁴⁶ ISPI, *Le rotte commerciali durante il blocco del canale di Suez* – <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/suez-e-colli-di-bottiglia-29761>

⁴⁷ ISPI, *Le rotte commerciali durante la guerra Russia e Ucraina* – <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/nuove-rotte-globali-da-conquistare-34511>

⁴⁸ Limes, *Interessi geopolitici sull'Africa* – <https://www.limesonline.com/perche-e-a-chi-fanno-gola-mar-rosso-e-corno-dafrica/125434>

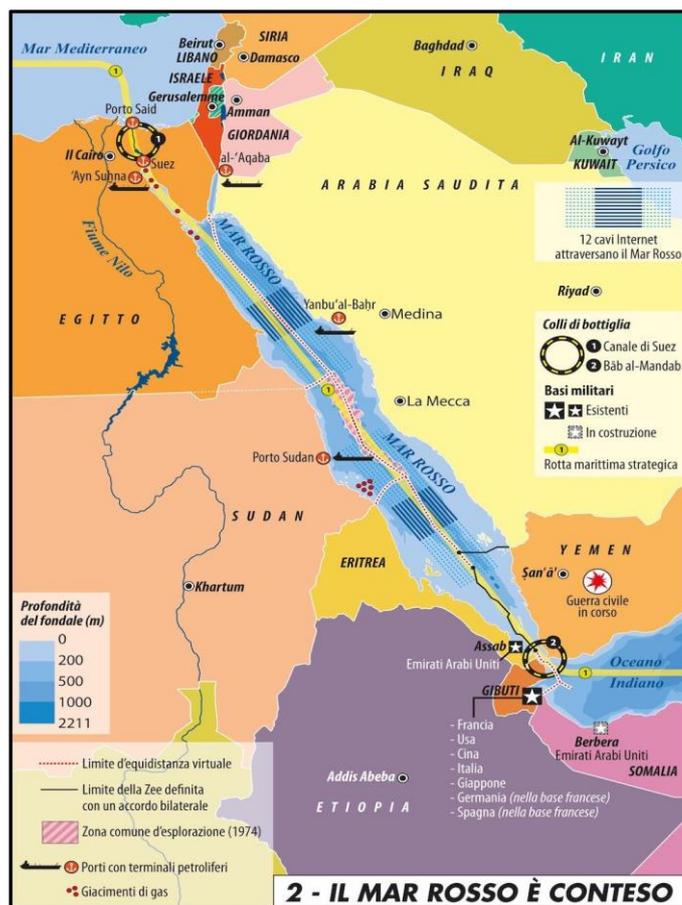


Figura 7 - il controllo del Canale di Suez, Limes 2021

1.2.3 Il traffico nel canale di Suez

Per il commercio internazionale l'esistenza del Canale di Suez è fondamentale. Lo testimonia quanto accaduto tra il 1967 e il 1975. In quegli anni il passaggio fu chiuso alla navigazione a seguito delle forti tensioni dovute alla sua nazionalizzazione a favore dell'Egitto. La conseguenza è stata la decisa contrazione degli scambi su scala mondiale già in difficoltà dopo le crisi del secondo dopoguerra⁴⁹.

Osservando in dettaglio i trasporti marittimi che attraversano oggi il canale di Suez si può comprendere che a distanze e tempi di percorrenza minori, corrispondono anche costi di trasporto più bassi. Se si considera una tratta tipica tra l'Asia dell'est e l'Europa, quale Tokyo-Rotterdam, il risparmio in termini di distanza percorsa rispetto alla rotta

⁴⁹ Treccani, *Secondo dopoguerra* – https://www.treccani.it/enciclopedia/la-politica-della-scienza-nel-secondo-dopoguerra_%28Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Scienze%29/

che circumnaviga l’Africa è di circa 3’300 miglia marine che equivalgono a circa 9 giorni in meno di navigazione (a una velocità di 15 nodi)⁵⁰.

Le compagnie di navigazione traggono considerevoli vantaggi dall'utilizzo del Canale dopo il suo raddoppio. In particolare, questi benefici si manifestano nei minori costi operativi necessari ad effettuare il trasporto e nel risparmio di tempo. La diminuzione dei tempi di percorrenza contribuisce a ridurre i costi correlati non tanto alla distanza percorsa, quanto al tempo di viaggio (come l'ammortamento delle navi, le spese dell'equipaggio, il consumo di combustibile, le tariffe assicurative e gli oneri amministrativi, insieme alle tariffe di stoccaggio delle merci a bordo)⁵¹. Pertanto, la scelta da parte di imprenditori e compagnie di navigazione dell’itinerario da percorrere con le merci ricade quasi sempre sul canale di Suez.

Il grafico (figura 8) evidenzia una crescita molto marcata del numero di tonnellate trasportate attraverso il canale di Suez sull’arco di 40 anni; si è passati da 198’527 nel 1976 a 1’201’382 nel 2019 (colonne verdi). Questo andamento è in contrasto con il numero di navi transitate, aumentate solo in modo lieve (linea blu). Si nota, in particolare tra gli anni 1984 e 2002, una profonda diminuzione del numero di navi utilizzate per l’attraversamento del canale (nel 2002 si è raggiunto il livello più basso con 13’447 cargo). Questo è dovuto a un miglioramento delle tecnologie di costruzione

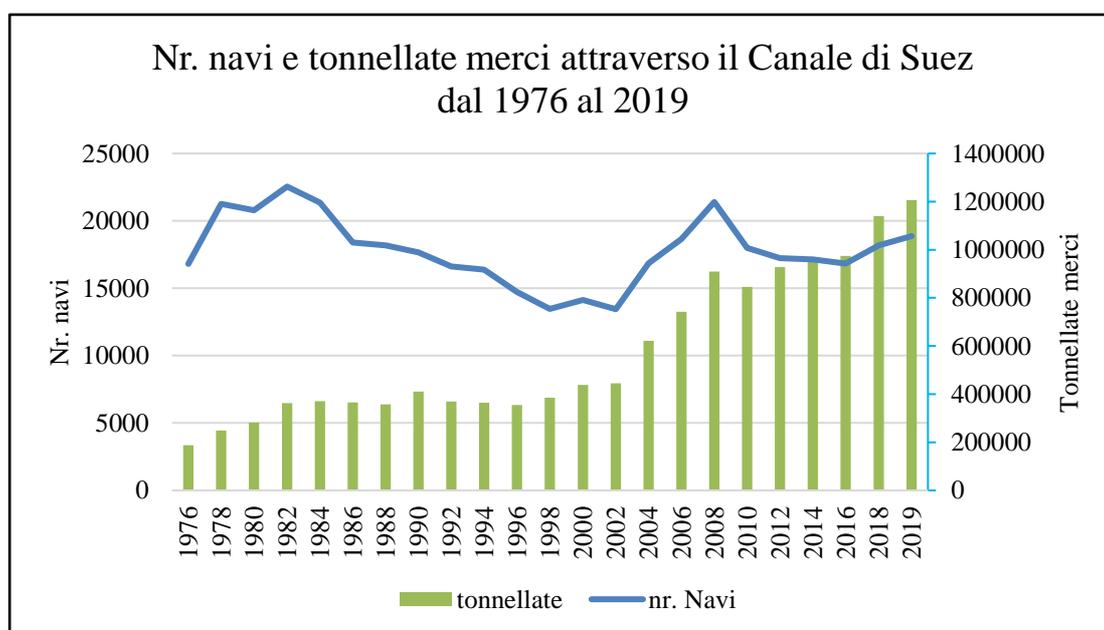


Figura 8 - Elaborazione personale a partire dai dati della Suez Canal Authority

⁵⁰ Autorità del canale di Suez <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Pages/default.aspx>

⁵¹ Amato Vittorio e Galeota Giovanna, *Il canale di Suez e la ritrovata centralità del mediterraneo*, 2015.

che permettono di usufruire di navi più capienti e più performanti⁵². Dopo il 2002, si è riscontrato una forte espansione del commercio globale, in particolare tra Asia ed Europa, e pure un aumento del numero dei transiti. Il quantitativo di tonnellate trasportate è più che raddoppiato passando da 444'786 nel 2002 a 910'059 nel 2008. In questo anno si è rilevato un picco del numero di navi transitate (21'415), seguito da una repentina decrescita dovuta alla crisi finanziaria provocata dalle crescenti insolvenze dei mutui ipotecari negli USA⁵³. Dal 2015 in avanti si nota un progressivo aumento del numero di navi in transito, dovuto al raddoppio di una parte del Canale di Suez che ha permesso una maggiore affluenza di navi⁵⁴.

La figura 9 mostra la variazione dei principali flussi cargo verso nord attraverso il canale di Suez tra il 2001 e il 2016⁵⁵. Il transito nel Mar Rosso ha avuto un importante incremento, poiché è l'unico passaggio via acqua che collega il sud-est asiatico all'Europa. L'ampliamento del canale nel 2015 (vedi figura 8) ha ulteriormente aumentato il traffico navale attraverso il passaggio (da 49 navi al giorno nel 2013 a 97 nel 2016)⁵⁶.

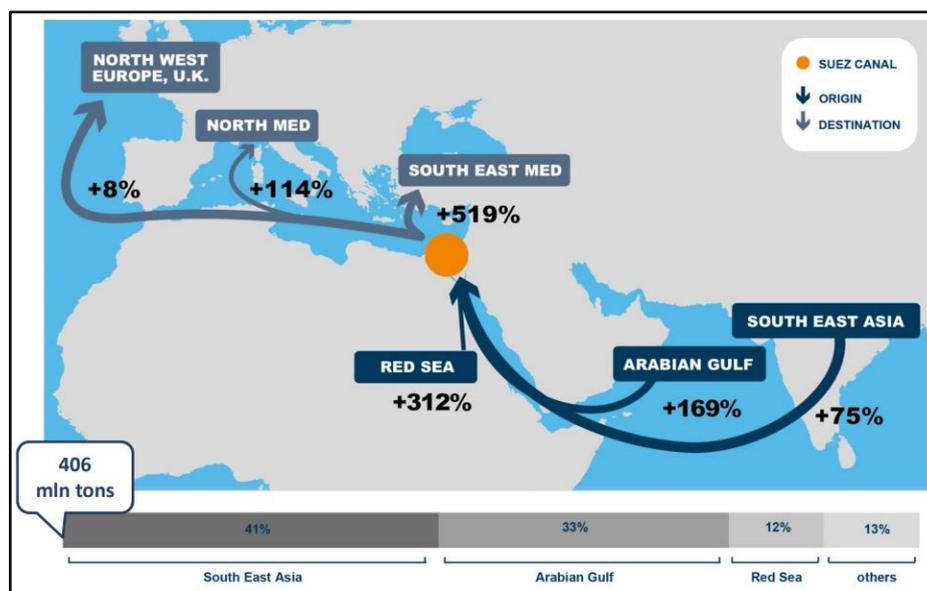


Figura 9 - I flussi cargo verso nord, SRM conferenza 2017

⁵² Di Candia Paolo, *Appunti di scienze della navigazione e tecnologie navali*, 2012, Istituto Tecnico e Tecnologico, Foggia, pp. 4-16.

⁵³ Treccani, *La crisi finanziaria del 2008* – https://www.treccani.it/enciclopedia/la-grande-crisi-del-nuovo-secolo_%28XXI-Secolo%29/

⁵⁴ Autorità del canale di Suez <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Pages/default.aspx>

⁵⁵ Alessandro Panaro, *Le infrastrutture e i flussi navali*, 2017, SRM, pp.5-10.

⁵⁶ Autorità del canale di Suez <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Pages/default.aspx>

La figura 10 mostra la variazione dei principali flussi cargo verso sud attraverso Suez tra il 2001 e il 2016⁵⁷. Anche in questa direzione il canale di Suez rappresenta uno snodo fondamentale per i commerci euroasiatici.

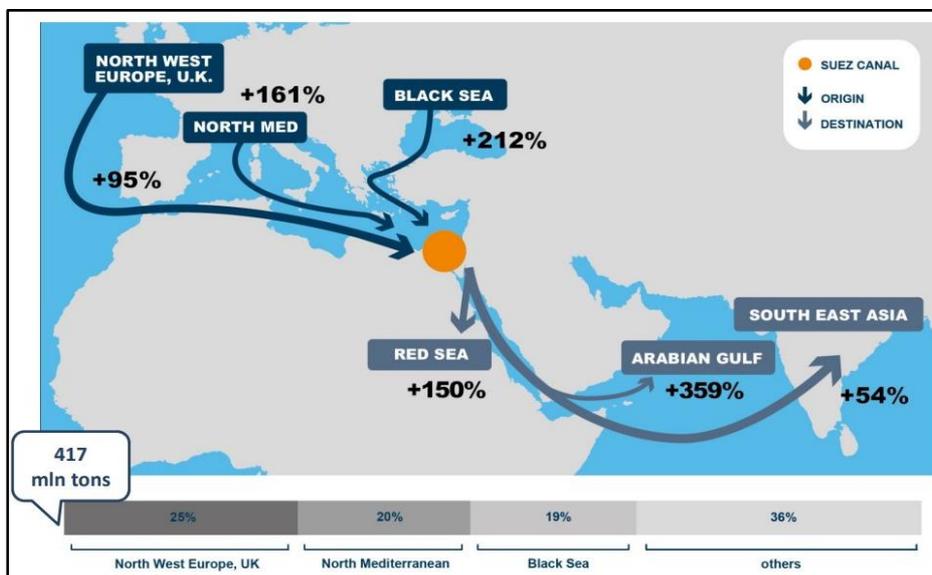


Figura 10 - le infrastrutture e i flussi cargo verso sud, SRM conferenza 2017

1.2.4 Altre rotte commerciali

La nave che, nel marzo del 2021, si è incagliata nel Canale di Suez causandone il blocco, ha suscitato l'attenzione del pubblico e stimolato il dibattito attorno alla ricerca di nuovi tracciati per il commercio globale⁵⁸.

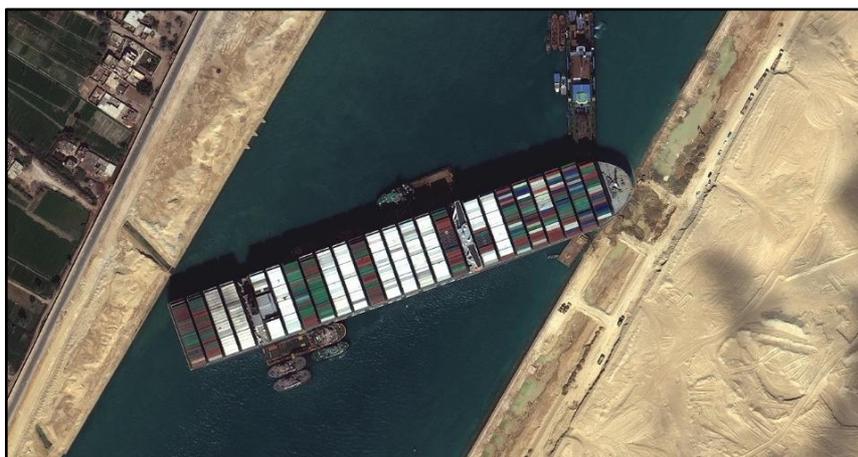


Figura 11 - Andrea Francato, incagliamento Ever Given, 07.04.2021

⁵⁷ Alessandro Panaro, *Le infrastrutture e I flussi navali*, 2017, SRM, pp.5-10.

⁵⁸ Vivian Yee, *Ship Is Freed After a Costly Lesson in the Vulnerabilities of Sea Trad*, 2021, The New York Times – <https://www.nytimes.com/2021/03/29/world/middleeast/suez-canal-ever-given.html?action=click&module=Top%20Stories&pgtype=Homepage>

La rotta alternativa più tradizionale, che richiede la circumnavigazione dell'Africa attraverso il Capo di Buona Speranza, comporta tempi di percorrenza lunghi e costi maggiori. Si stima che sia necessaria almeno una settimana in più di navigazione e costi doppi rispetto alla normale traversata del Canale, con un'incidenza media di circa 300'000 dollari rispetto ai 150'000 previsti⁵⁹.

Una proposta che ha sollevato ampio interesse e discussione tra gli imprenditori navali e le compagnie di navigazione è quella della rotta artica (Figura 12). Infatti, la NSR (Northern Sea Route) consentirebbe la riduzione dei tempi di transito del collegamento intercontinentale est-ovest tra l'Asia, il Medio Oriente, l'Europa e l'est degli USA. Verrebbe utilizzata in sostituzione delle rotte Shanghai-Rotterdam e San Pietroburgo-Tianjin, in generale al posto delle rotte che collegano l'Europa del nord e la Russia all'Asia orientale⁶⁰.

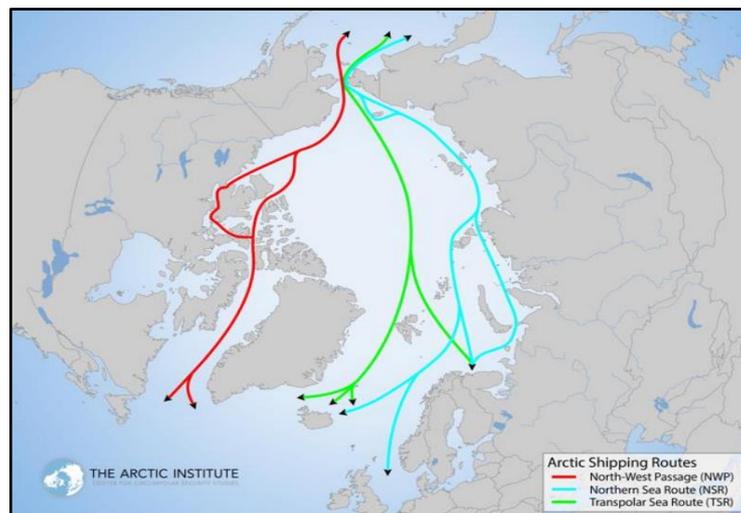


Figura 12 - The Arctic Institute, *Arctic Shipping Routes*

Tuttavia, nonostante l'evidente risparmio in termini di distanza e i recenti miglioramenti delle infrastrutture a supporto della sicurezza della navigazione, la Rotta Artica presenta alcuni importanti limiti operativi a causa dell'imprevedibilità del tempo meteorologico. Il tracciato richiede solitamente una velocità di navigazione di 10/15 nodi che consente alle navi di anticipare i problemi legati alla presenza di iceberg, alla necessità di un repentino cambio di direzione in caso di incertezza rispetto alla profondità dei fondali

⁵⁹ Jarrod DeWitz, Dimitrios Dalaklis, Aykut Ölçer and Fabio Balini, *Arctic LNG: Exploring the Benefits of Alternative Fuels to Mitigate Environmental Impact Risks*, Arctic Council International Conference on Safe and Sustainable Shipping in the Challenging Arctic Environment, 2015, pp.1-12.

⁶⁰ NSR, *Shipping traffic 2019* – <https://arctic-lia.com/nsr-shipping-traffic-transits-in-2019/>

fangosi e ai continui cambiamenti delle condizioni meteo, spesso inadatte al passaggio di grandi navi. Questo tipo di restrizioni rende la rotta difficile per i servizi regolari di container.

Malgrado queste difficoltà, utilizzando la NSR come alternativa al Canale di Suez, la distanza tra i porti dell'Europa nord-occidentale e l'Estremo Oriente si riduce di circa il 40%. Prendendo come esempio una delle rotte principali, Shanghai-Rotterdam, la NSR consente di risparmiare circa il 22% di tempo (figura 13)⁶¹.

Caso Shanghai-Rotterdam		
<i>Rotta</i>	<i>Distanza (in miglia nautiche)</i>	<i>Ipotetici giorni di navigazione</i>
NSR	8031	29
Suez	10600	36
Capo di Buona Speranza	13999	48
Panama	13411	47

Figura 13 - elaborazione personale a partire dai dati di Dufenco

Questa diminuzione dei tempi di percorrenza si traduce ovviamente in una riduzione dei costi del carburante necessario al viaggio.

Anche negli scenari futuri, che prevedono un possibile prolungamento del periodo di navigabilità a causa dell'innalzamento delle temperature medie nell'area, la rotta artica avrà un ruolo marginale e sarà complementare agli altri tracciati, non potendo rappresentare una vera alternativa per tutti i principali flussi che utilizzano le rotte di Suez e Panama⁶².

La figura 14 mostra il progressivo scioglimento dei ghiacciai dal 1970 al 2023 con una previsione al 2100. A una prima osservazione si potrebbe dire che la riduzione del ghiaccio permette il passaggio delle navi con maggiore facilità, ma non è così. Lo scioglimento aumenta il numero di iceberg presenti nella zona artica e rende ancora più

⁶¹ SRM, *The Arctic Route, Climate change impact, Maritime and economic scenario, Geo-strategic analysis and perspectives*, 2020.

⁶² Faber Jasper, Markowska Agnieszka, Eyring Veronika, *A Global Maritime Emissions Trading System*, 2010, Bundesministerium, Delft, pp. 40-59.

pericoloso il trasporto di merci attraverso questa via. È così spiegato il motivo per cui, nel prossimo futuro, non è previsto l'incremento dell'utilizzo del percorso artico.

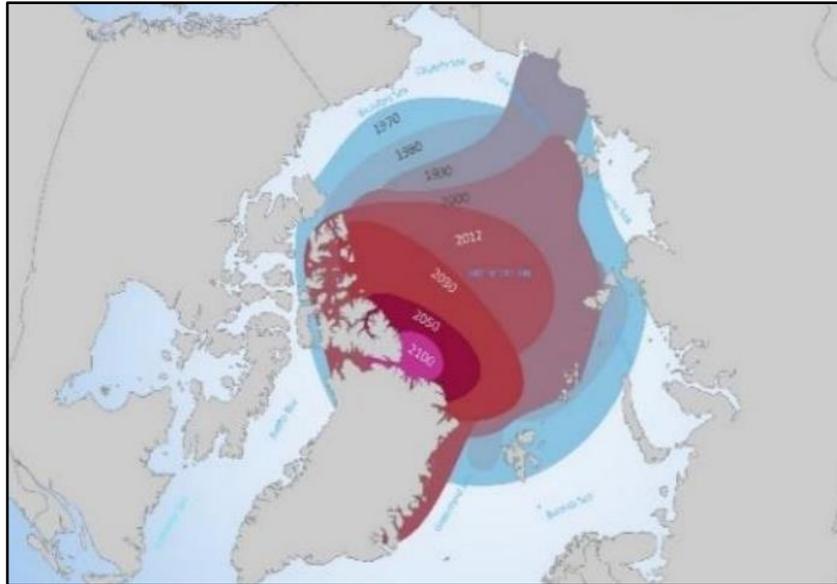


Figura 14 - The Artic Institute, scioglimento ghiacci

2 Lo sviluppo dell’Egitto a seguito del raddoppio del canale

L'incremento del transito navale (come anticipato nel capitolo *1.2.3 Il traffico nel canale di Suez*), a seguito del raddoppio del Canale, ha avuto un impatto significativo sull'Egitto e portato una serie di vantaggi che hanno contribuito allo sviluppo globale del paese. L'investimento non solo ha rafforzato la posizione strategica dell'Egitto nel commercio internazionale, ma ha anche creato un impulso economico e sociale in diversi settori chiave⁶³.

Uno dei risultati più evidenti del raddoppio del canale è stato il sostanziale aumento dei ricavi derivanti dai pedaggi di transito (negli ultimi 5 anni l’Egitto ha incassato 30 miliardi di dollari)⁶⁴. Gli introiti hanno contribuito a migliorare la situazione economica del paese e permesso al governo di investire in progetti infrastrutturali e di sviluppo. La disponibilità di maggiori risorse ha favorito la riduzione dell'inflazione, garantito prezzi più stabili per i beni di consumo e incrementato il potere d'acquisto dei cittadini. Questo ha avuto un impatto diretto sul benessere generale della popolazione, migliorando la qualità della vita e aumentando la fiducia nel futuro dell'Egitto⁶⁵.

Questo capitolo si concentra sul progresso della SCZone, sullo sviluppo del territorio circostante il canale e sul benessere del cittadino come conseguenza del raddoppio del passaggio.

2.1 La creazione della SCZone

La SCZone (Suez Canal Economic Zone) è una zona economica strategica che comprende il territorio circostante il canale di Suez. È governata dall'Autorità Generale per la Zona Economica del Canale di Suez: un organismo autonomo che si occupa di gestire al meglio l'enorme potenziale del canale e del territorio circostante; di sviluppare un ambiente imprenditoriale efficiente, competitivo ed ecologico generando così opportunità di lavoro; di sviluppare un centro globale per il trasporto marittimo e i servizi logistici, creando un polo industriale e una porta per il commercio tra Oriente e

⁶³ SRM, *Gli effetti economici del raddoppio del Canale di Suez sui traffici del Mediterraneo*, Università Bocconi, 2015.

⁶⁴ Intervista a Sahar Nasr – <https://www.dailynewsegypt.com/2017/07/25/sczone-targets-investments-worth-30bn-within-five-years-sahar-nasr/>

⁶⁵ International Monetary Fund, *Egypt moving forward* – <https://www.imf.org/en/News/Articles/2018/07/16/na071618-egypt-moving-forward-key-challenges-and-opportunities>

Occidente⁶⁶. Quasi il 12% del commercio internazionale transita per l'istmo di Suez con un impiego di oltre 18'000 navi all'anno⁶⁷. La SCZone è considerata uno dei pilastri chiave per il futuro sviluppo economico dell'Egitto, contribuendo alla realizzazione dei suoi obiettivi di crescita e di sviluppo delineati nel piano Visione 2030 del paese⁶⁸ (vedi allegato 3).

In un'intervista di Mohamed Ayad (*Daily News Egypt*) del 25 luglio 2017⁶⁹, Sahar Nasr, Ministro egiziano degli Investimenti e della Cooperazione Internazionale, ha sottolineato l'importanza che riveste la SCZone nell'economia nazionale:

“A giugno del 2017 numerose aziende provenienti dall'Arabia Saudita, dagli Emirati Arabi, dall'Inghilterra e dagli Stati Uniti hanno esplorato investimenti nella SCZone presentando offerte per stabilire progetti nei settori delle automobili, delle petrolchimiche, dei tessili, dell'elettronica e della produzione di farmaci terapeutici. Non solo gli investitori stranieri beneficeranno della SCZone: diventerà anche una grande fonte di occupazione per i giovani egiziani, oltre a essere un centro per sviluppare un vivace sistema di start-up” (vedi allegato 4).

2.1.1 Piano strategico della SCZone (2015-2030)

Il Piano strategico della SCZone mira a promuovere lo sviluppo economico e industriale dell'area, migliorare le infrastrutture, attrarre investimenti nazionali e internazionali e aumentare la competitività della zona per i commerci mondiali. È stato progettato nel 2015 (subito dopo il raddoppio del canale di Suez) con un orizzonte fino al 2030. Il Piano è suddiviso in tre diverse fasi. Obiettivo della prima è creare opportunità di investimento nei settori industriali e marittimi, stimolando la crescita economica attraverso investimenti mirati (per esempio migliorare la connettività del mercato attraverso il sistema dei trasporti, introdurre un tasso di prestito alle imprese per incentivare l'investimento nei centri marittimi). La seconda fase si concentra sullo

⁶⁶ Sito ufficiale SCZone – <https://sczone.eg/about-us/>

⁶⁷ Analisi dati statistici delle zone industriali e dei porti della SCZone – http://www.unido.or.jp/files/9_SCZONE-Strategy-2020-2025-Oct-20th-2021.pdf

⁶⁸ SCZone, *Egypt Vision 2030*, poster, 2020.

⁶⁹ Intervista a Sahar Nasr - <https://www.dailynewsegypt.com/2017/07/25/sczone-targets-investments-worth-30bn-within-five-years-sahar-nasr/>

sviluppo di piattaforme per le piccole e medie imprese locali, con l'obiettivo di sostituire le importazioni e ridurre la dipendenza da fonti esterne. Aspira inoltre a creare centri finanziari, commerciali, tecnologici e di ricerca. La terza fase intende rafforzare l'identità aziendale della SCZone attraverso riforme organizzative e una maggiore attenzione alle collaborazioni con l'autorità egiziana. Secondo Sahar Nasr questo Piano strategico rafforzerà la crescita dell'Egitto⁷⁰ (vedi allegato 4). Nei primi 8 anni (2015-2023) si è già riscontrato un miglioramento; numerose aziende estere hanno spostato la propria sede nei centri industriali creati all'interno della SCZone. Il governo egiziano è inoltre riuscito nel 2019 a introdurre servizi sociali e infrastrutture primarie che vanno a migliorare la qualità di lavoro e di vita degli operai. C'è ancora molto da fare, ma si è incamminati sulla giusta strada⁷¹.

La figura 15 mostra nello specifico gli ambiti che si intendono modificare, rendere più solidi oppure creare da zero nel corso dei prossimi 8-10 anni.

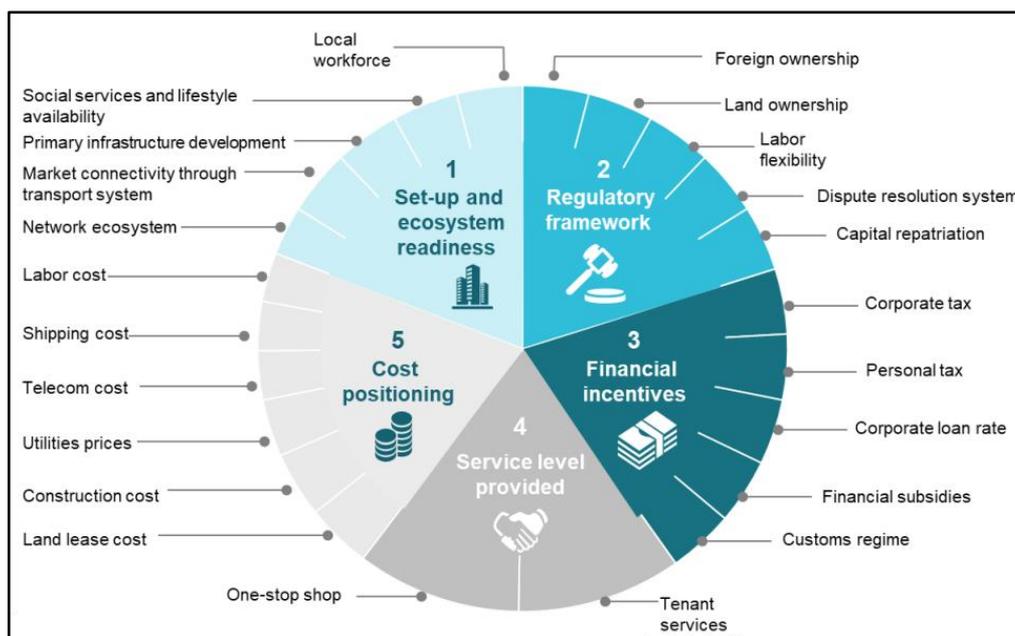


Figura 15 - Piano strategico SCZone 2015-2030, sito ufficiale SCZone

⁷⁰ Arab development, *Sintesi della strategia di sviluppo 2030 dell'Egitto*, Egyptian government, 2016.

⁷¹ Ambasciata Egiziana a Washington, *An Emerging International Commercial Hub*, report, 2019.

2.1.2 Le zone industriali e i porti

La SCZone occupa un'area complessiva di 460 km² che include sei porti marittimi e quattro zone industriali: un polo industriale e logistico presso il Porto di Sokhna, un grande centro di trasbordo e logistica multimodale presso il Porto Said Est, un nuovo centro per industrie ad alta tecnologia, istituti educativi e centri di ricerca scientifica nell'area di Ismailia Est e una nuova comunità con industrie leggere e centri logistici nell'area di Qantara Ovest.



Figura 16 - il piano regionale di sviluppo della SCZone (Suez Canal Area Development Project)

Di seguito uno sguardo sulle caratteristiche e sulle peculiarità delle varie zone industriali e dei porti marittimi⁷².

Le zone industriali di Sokhna e di Port Said sono un'area di sviluppo industriale che occupa uno spazio complessivo di 273 km². Tra il 2018 e il 2020 sono state oggetto di grandi sistemazioni e ampliamenti. Le zone sono specializzate in industrie manifatturiere leggere e medie, attività commerciali e imprenditoriali. Assieme offrono oltre 160'000 posti di lavoro.

⁷² Per questo sottocapitolo mi sono basata sulla documentazione fornita dal sito ufficiale della Zona Economica del Canale di Suez – <https://sczone.eg/>

L'industria di Qantara Ovest è una nuova area resa disponibile per gli investimenti, in una zona ben servita da acqua, elettricità e fognature. Situata vicino a terre coltivabili nei governatorati di Ismailia e Sharqia, Qantara West beneficia della vicinanza al fertile Delta del Nilo ed è il luogo adatto per sviluppare un fiorente mercato agrario. Questa nuova opportunità è stata varata solo negli ultimi due anni, si attendono quindi ancora delle decisioni più specifiche riguardo alla gestione concreta del territorio.

Nella figura 16 è presente un Dry Port che permette di stoccare le merci appena arrivate attraverso il Canale. Questa struttura contribuisce a ottimizzare i flussi logistici, ridurre i tempi di attesa dovuti allo smistamento e migliorare l'efficienza complessiva delle operazioni commerciali nella regione, sfruttando la propria posizione strategica come collegamento tra i vicini centri di Ismailia, di Qantara, di Suez e di Ain Sokhna al Cairo. La valle tecnologica della SCZone si trova a Ismailia Est; è un nuovo distretto che sta crescendo grazie all'attività economica derivante dall'interazione tra investimenti, istruzione e ricerca scientifica incentrata sulle industrie ad alta tecnologia.

Il porto di Said Est ha una posizione strategica in quanto è l'ingresso nord al canale. È dotato di strutture e macchinari portuali ad alta tecnologia in grado di organizzare l'arrivo di navi di grandi dimensioni. Nel 2019 si sono aggiunti 5 km di nuove banchine, portando la lunghezza totale a 7.4 km di moli in un bacino largo 550 m e con una profondità di 18.5 m (figura 17).

Il Porto di Said Ovest si trova anch'esso all'ingresso nord del canale di Suez, al crocevia della

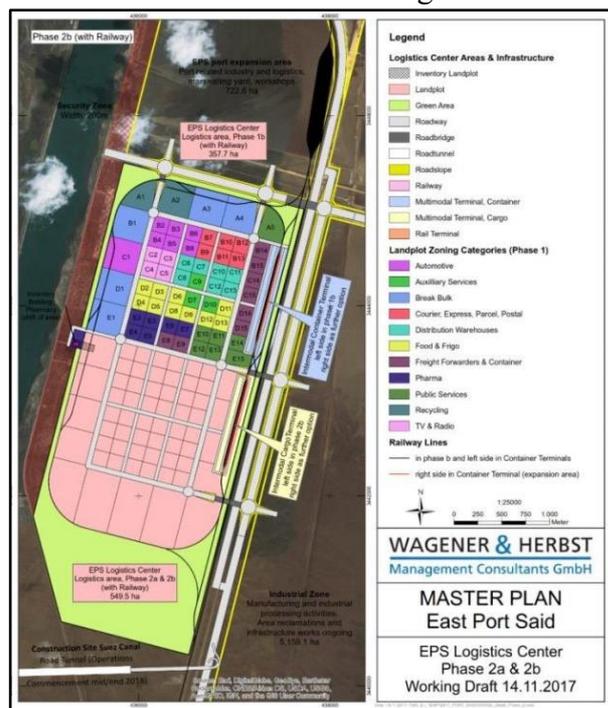


Figura 17 – Pianta di Port Said Est, SCZone

principale rotta marittima mondiale tra l'Oriente e l'Occidente. Questa zona è un centro cosmopolita di scambi commerciali che occupa 2 km² con 4 km di banchine e profondità che variano da 10 a 16 metri.

Al-Arish Port è situato sul Mar Mediterraneo, lungo la costa nord-orientale del Sinai, a 150 km dal Porto di Said Est. Viene utilizzato principalmente per il trasbordo e l'organizzazione di carichi sciolti e per la pesca. Attualmente il porto sta vivendo un

importante Piano di sviluppo che lo porterà, nel 2025, ad avere un maggior numero di moli disponibili. Questo allargamento nasce dalla crescente richiesta di un luogo per lo smistamento delle merci.

Vi sono infine i porti di Sokhna, Adabiya e Al-Tor.

L'allegato 5 mostra alcune delle infrastrutture realizzate nei diversi porti e nelle zone industriali della SCZone.

2.1.3 Uno sguardo allo sviluppo territoriale dopo il 2015⁷³

Come si vede nelle immagini del precedente sottocapitolo (2.1.2 Le zone industriali e i porti) e dell'allegato 5, la zona circostante il canale di Suez ha sviluppato un'importante rete industriale legata ai commerci navali.

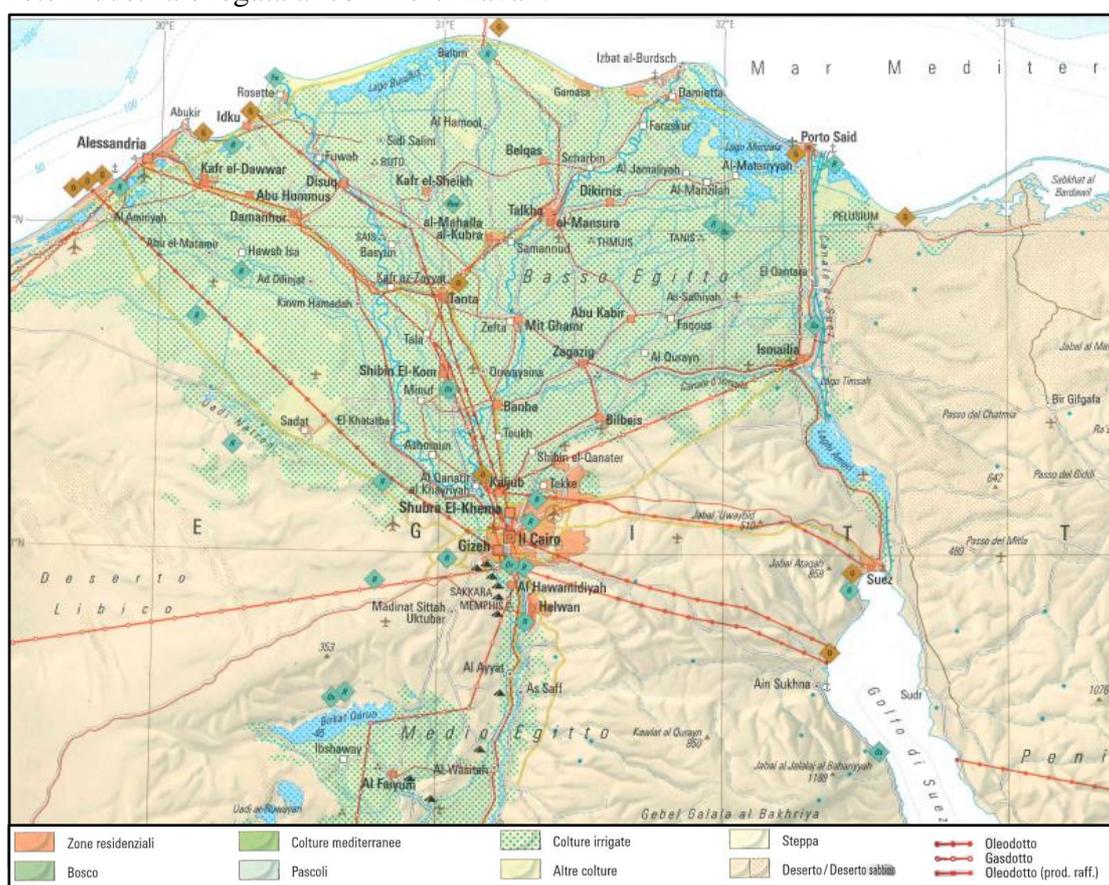


Figura 18 - Delta del Nilo, Canale di Suez, Fossa del Giordano, Atlante mondiale svizzero 2019

⁷³ Dopo aver concluso la redazione del lavoro di maturità e averlo presentato, ho continuato a interessarmi del tema e ho trovato la pubblicazione riportata sotto. Tra i molti temi trattati, essa analizza le conseguenze geografiche ed economiche sulla nazione egiziana dall'apertura del Canale di Suez fino al 2019. Ho ritenuto opportuno citare questo studio in quanto giunge alle mie stesse conclusioni.

Carmela Lutmar & Ziv Rubinovitz (con la collaborazione di numerosi esperti), *The Suez Canal: Past Lessons and Future Challenges*, Università di Haifa, Israele, Palgrave Studies in Maritime Politics and Security, 2023, pp. 181-198.

La figura 18 è l'estratto di una carta generale del 2019 che mostra il Delta del Nilo. Il Canale, situato in posizione marginale rispetto al fiorente Delta del Nilo, collega le ricche terre alluvionali della foce alla costa orientale del Paese. La sua posizione periferica ha richiesto l'implementazione di collegamenti essenziali, non solo per agevolare i trasporti, ma anche per favorire lo scambio di risorse e il prosperare delle attività commerciali.

La carta (figura 18) mostra un notevole aumento di gasdotti e oleodotti (che collegano i centri lungo il canale e il mar Rosso al città del Cairo e alle coste settentrionali del Delta del Nilo) rispetto alle mappe degli Atlanti del 2010 e del 2002 (allegato 9). Questo perché con il raddoppio del passaggio nel 2015, si è creata la necessità di potenziare le infrastrutture di trasporto delle risorse, quali gas e petrolio, per far fronte all'aumento del traffico navale e per sfruttare così al massimo la nuova capacità del canale.

Rispetto alla carta del 2010 (figura 19) nell'Atlante del 2019 si osserva il raddoppio del numero di gasdotti che uniscono Ain Sukhna (porto strategico sulle sponde del Golfo di Suez) alla periferia del Cairo. Questo collegamento consente un trasporto più rapido

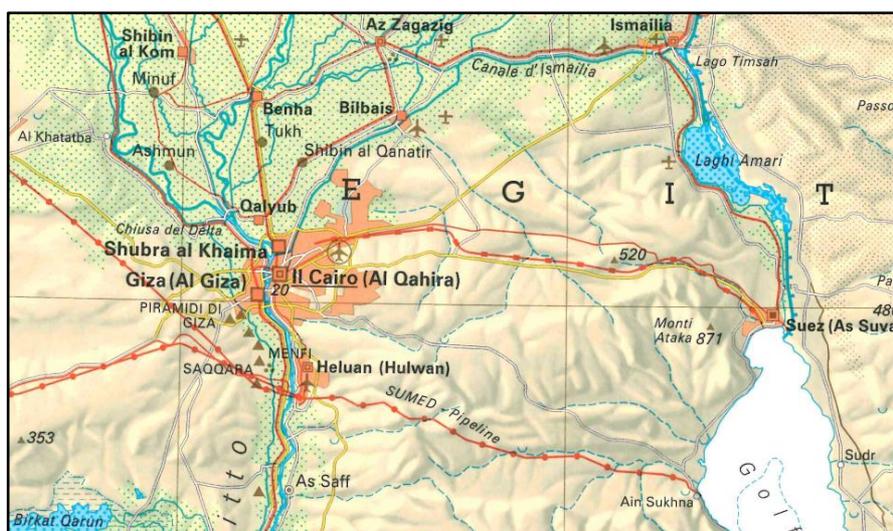


Figura 19 - Ingrandimento gasdotti e oleodotti, Atlante mondiale svizzero 2010

delle materie prime liquide: dopo essere arrivate al porto a bordo delle navi, possono proseguire il loro percorso attraverso i condotti. Il sistema consente un trasferimento efficiente e veloce verso il Cairo, eliminando la necessità di utilizzare altri mezzi di trasporto. Il miglioramento della logistica favorisce pertanto una maggiore integrazione delle reti commerciali⁷⁴. La valutazione dei costi (che ha mostrato la convenienza del

⁷⁴ Definizione Treccani, *Integrazione delle reti commerciali* – processo in cui l'efficienza e la velocità del trasporto delle materie prime attraverso la rete di gasdotti e oleodotti contribuiscono a una

trasporto attraverso i condotti con un costo unitario medio al kilometro di 0.21 rispetto a quello della ferrovia pari a 1⁷⁵) ha anche giocato un ruolo chiave nell'incremento del numero di gasdotti e oleodotti, evidenziando l'importanza della sostenibilità economica nella crescita di questa rete di collegamenti.

Nella carta del 2019 (figura 21, cerchi rossi) sono presenti cinque nuovi aeroporti che

non figurano nella carta del 2002 (figura 20): Port Said, centro di Ismailia, sponde del Grande lago Amaro, città Pelusium, Sharqiyya. Questi sono stati edificati per fornire maggiori collegamenti tra le zone circostanti al Canale e le altre aree dell'Egitto. Un numero più elevato di aeroporti (seppur piccoli), permette a investitori e proprietari di aziende di raggiungere rapidamente le proprie industrie che hanno sede nella SCZone e controllare così le loro attività. Questi aeroporti sono per lo più privati, quindi vengono utilizzati come punti di accesso alla regione circostante il canale e da chi

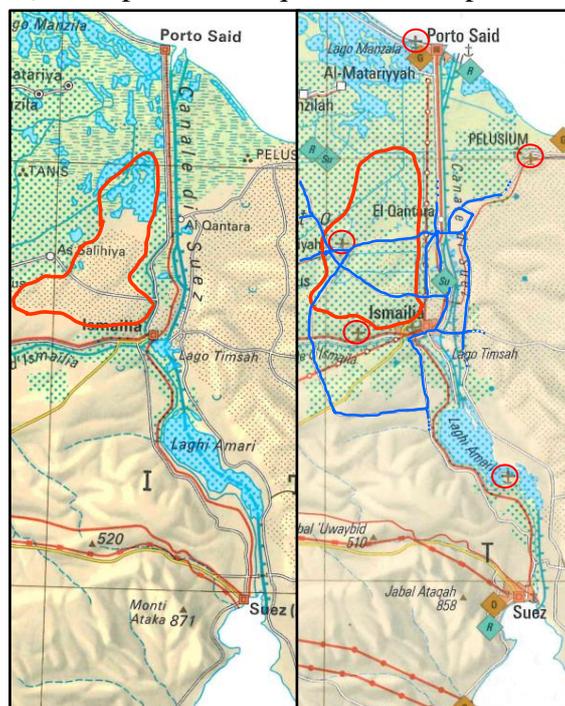


Figura 20 - Ingrandimento aeroporti, Atlante mondiale svizzero 2002

Figura 21 - Ingrandimento aeroporti, Atlante mondiale svizzero 2019

intrattiene affari nella zona (si pensi ai responsabili delle industrie di trasporto marittimo oppure a personaggi di spicco della scena politica). Sono aumentati anche i collegamenti stradali tra Ismailia, Port Said, Sharqiyya e Qantara che permettono viaggi più rapidi e meglio organizzati (figura 21, linee blu). Si nota inoltre (figura 20) una zona paludosa nei pressi dell'area di Sharqiyya che, grazie alla bonifica del territorio, è diventata una superficie per le colture irrigate (figura 21, linea rossa).

Tra il 2002 e il 2019 la città del Cairo ha visto una crescita significativa della propria popolazione (da 5'617'649 abitanti a 7'888'992)⁷⁶ e dell'area urbana (da 2'827 km² nel 2005 a 3'058 km² nel 2022). Nuovi quartieri residenziali, commerciali e industriali sono

connessione più stretta e fluida tra diverse aree commerciali. Essa si verifica quando il trasporto rapido ed efficiente delle merci favorisce una maggiore collaborazione e scambio commerciale tra le regioni coinvolte.

⁷⁵ Formica C., *Lo spazio economico: strutture e problemi*, Torino, UTET, 1999, p.260.

⁷⁶ Zhujiworld, *Popolazione Cairo* – <https://it.zhujiworld.com/eg/174582-cairo/>

stati sviluppati per far fronte all'aumento della popolazione. Durante questi anni, il governo egiziano ha lavorato per migliorare l'urbanizzazione e le infrastrutture di trasporto della città. Ciò include l'espansione della rete stradale (sia all'interno della città sia in collegamento con il Delta del Nilo) e il potenziamento e il miglioramento del trasporto pubblico⁷⁷. Questo sviluppo ha permesso al Cairo di diventare a tutti gli effetti un centro di scambio e collegamento fra le regioni dell'Egitto.

2.2 Benessere del cittadino

Con l'aumento del transito navale dovuto al raddoppio del Canale, la richiesta di servizi connessi al settore marittimo è cresciuta notevolmente. Ciò ha creato nuove opportunità di lavoro nei cantieri navali, nelle industrie di logistica e nei settori legati al commercio.

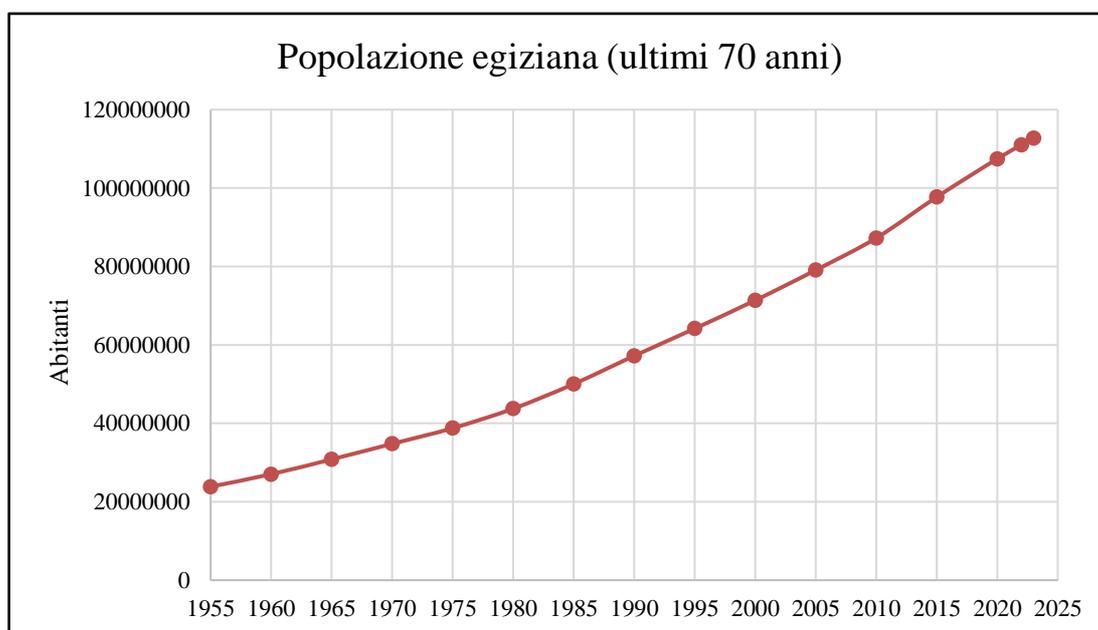


Figura 22 - elaborazione personale a partire dai dati delle Nazioni Unite e Worldometer

⁷⁷ Singerman D. & Amar P., *Cairo Cosmopolitan: Politics, Culture and Urban Space in the New Globalized Middle East*, The American University in Cairo, 2017, pp. 309-311.

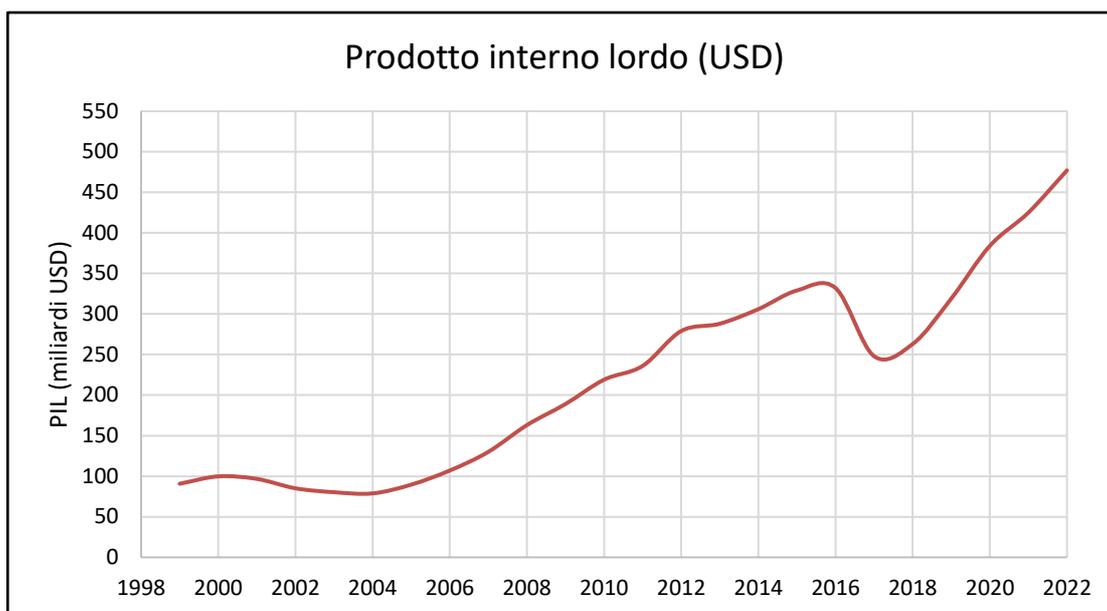


Figura 23 - elaborazione personale a partire dai dati di Trading Economics

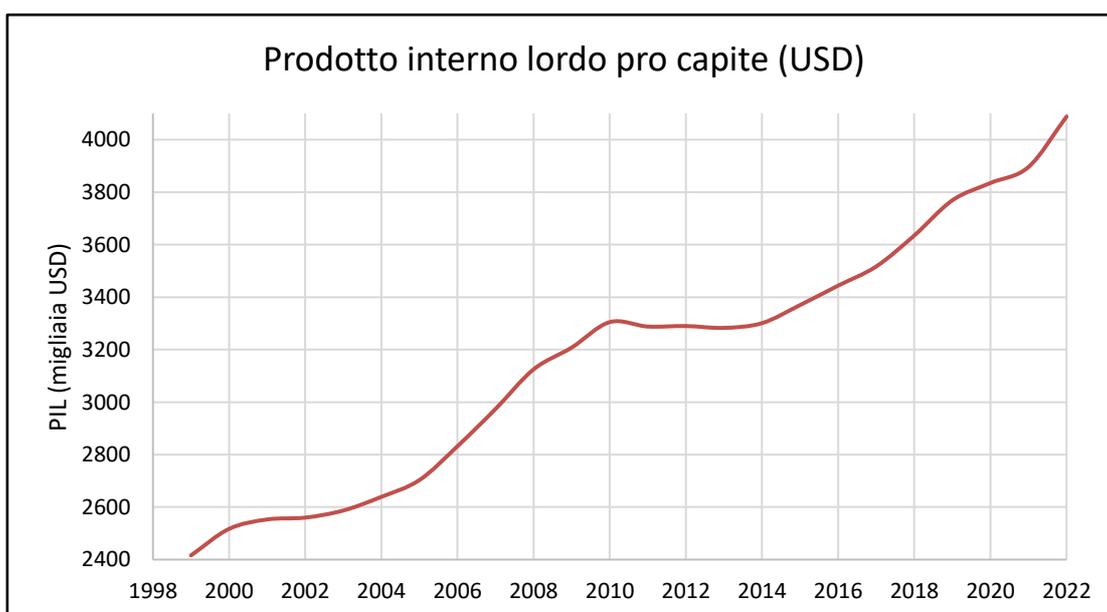


Figura 24 - elaborazione personale a partire dai dati di Trading Economics

EGITTO	2013	2021
Posizione classifica	112	97
Punti ISU (da 0 a 1)	0.662	0.731
Sviluppo umano	Medio	Alto

Figura 25 - ISU Egitto, elaborazione personale a partire dai dati di ONU

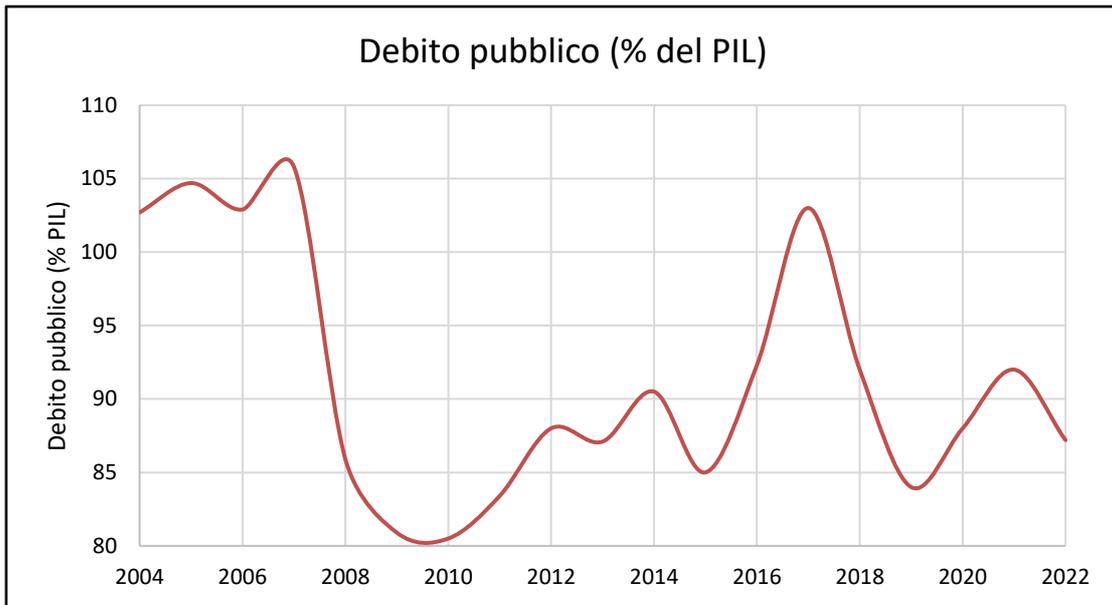


Figura 26 - elaborazione personale a partire dai dati di Trading Economics

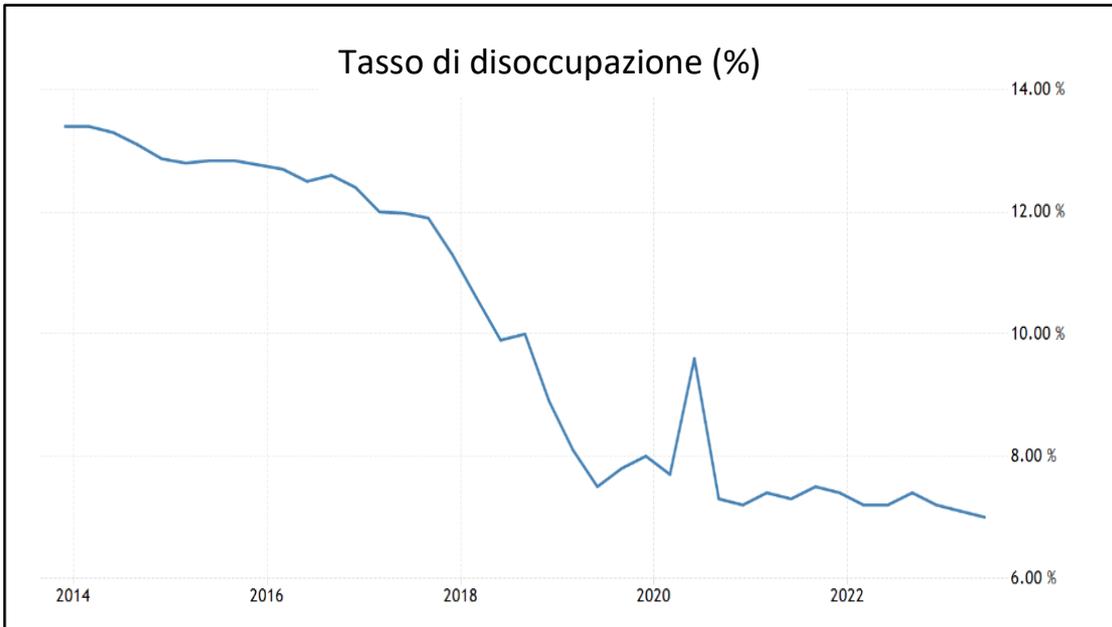


Figura 27 – tasso di disoccupazione, dati di Trading Economics

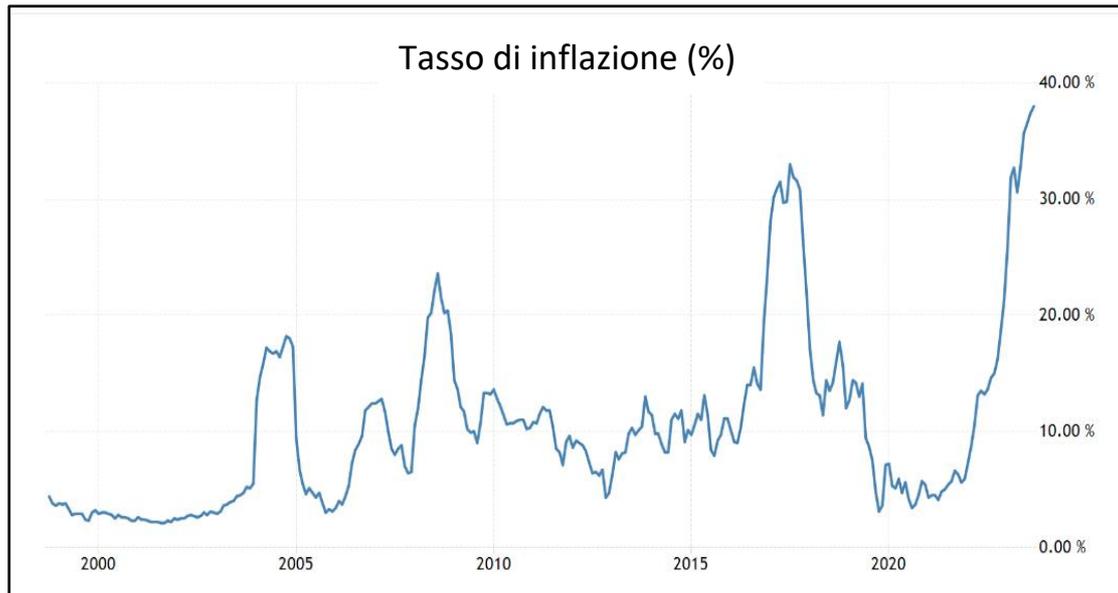


Figura 28 - tasso di inflazione, dati di Trading Economics

Dagli anni '80 del XX secolo la popolazione egiziana è cresciuta notevolmente, passando da 43'748'556 nel 1980 a 113'307'663 abitanti nel 2023 (figura 22). In questi anni è stato chiesto al settore lavorativo uno sforzo maggiore per ampliare le proprie capacità di posti di lavoro. Si è riusciti nell'intento solo negli ultimi 5-7 anni, poiché lo Stato egiziano ha attuato una politica volta a migliorare la propria economia e la socialità. Ha investito in progetti concreti e mirati quali la realizzazione della SCZone nel 2016 e il suo ampliamento negli anni successivi (come spiegato nel sottocapitolo 2.1.1 Piano Strategico della SCZone 2015-2030). Questo ha portato nuove aziende a insediarsi e di conseguenza l'offerta di impiego all'interno della zona economica del Canale è fortemente cresciuta (circa 200'000 posti nel 2023⁷⁸). L'effetto positivo sull'occupazione è stato immediato e ha contribuito a ridurre la disoccupazione, che è passata dal 13% nel 2014 al 7% nel 2023 (figura 27), e ad aumentare la stabilità economica per molte famiglie egiziane (figura 24). Oltre ai dati del PIL pro capite (indicati nella figura 24), è significativo leggere e considerare i dati forniti dall'ISU (l'Indice di Sviluppo Umano che fornisce una panoramica del benessere del singolo cittadino). L'Egitto è passato da 0.662 punti ISU nel 2013 (su una scala da 0 a 1) a 0.731 punti nel 2021. Questo ha permesso alla nazione di entrare a far parte della sezione "sviluppo umano alto" nella classifica internazionale ISU (figura 25). Gli sforzi dell'Egitto sulla capacità occupazionale hanno avuto dall'altro canto anche

⁷⁸ Sito ufficiale SCZone – <https://sczone.eg/about-us/>

ripercussioni sulle finanze dello Stato. La figura 26 mostra il debito pubblico in percentuale del PIL totale. Si nota che tra il 2015 e il 2017 vi è stato un incremento consistente (dall'85% al 103%). Questo è la conseguenza degli ingenti investimenti implementati per migliorare alcuni settori dello Stato, quali i trasporti (collegamenti stradali, ferroviari e marittimi), la salute pubblica e l'economia (si pensi all'accresciuta attrattività della nazione per le aziende internazionali)⁷⁹.

Negli ultimi 8 anni il governo si è concentrato sullo sviluppo dei citati aspetti, ma non ha attuato una politica di approvvigionamento diversificato per i beni di prima necessità e per le risorse energetiche. Lo scoppio della guerra tra Russia e Ucraina ha avuto ripercussioni sia sulle catene di rifornimento sia sui costi dei generi alimentari⁸⁰. L'Egitto è infatti il primo importatore al mondo di grano che acquista prevalentemente da queste due nazioni. La situazione è evidente dal grafico della figura 28, che mostra un notevole aumento dell'inflazione (passato dal 2.5% nel 2020 al 39.7% nell'agosto 2023) che ha eroso il potere di acquisto delle famiglie. A marzo di quest'anno il tasso d'inflazione era del 32.7% e l'aumento dei prezzi dei generi alimentari era circa il 63% in più rispetto all'anno precedente⁸¹.

Nonostante questi eventi internazionali, il raddoppio del Canale di Suez e lo sviluppo della SCZone hanno generato una spinta per il rilancio economico dell'Egitto e numerosi cittadini hanno potuto beneficiarne in modo diretto (nuove opportunità lavorative) e indiretto (nuovi e migliori servizi e infrastrutture)⁸².

La strada che l'Egitto deve ancora percorrere per permettere a tutti gli abitanti di avere una vita dignitosa (circa il 30% della popolazione vive al di sotto della soglia di povertà con un reddito inferiore a 3,20 dollari al giorno⁸³) è ancora lunga e faticosa. I recenti eventi geopolitici (la guerra in Ucraina, l'instabilità del mercato internazionale, il conflitto israelo-palestinese) non offrono purtroppo il giusto clima per continuare a lavorare per migliorare il Paese.

⁷⁹ Euronews, *Un'economia in trasformazione* – <https://it.euronews.com/business/2019/11/06/egitto-un-economia-in-trasformazione>

⁸⁰ Merip, *La guerra in Ucraina e il cibo in Egitto* – <https://merip.org/2023/02/the-ukraine-war-grain-trade-and-bread-in-egypt/>

⁸¹ ISPI, *Egitto sull'orlo di un'altra crisi economica?* – <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/egitto-too-big-to-fail-ma-e-vero-127305>

⁸² Dr. Hatem Abdelgawad, *New development strategy*, Suez Canal Authority, 2017.

⁸³ Geopolitica.info, *La crisi economica egiziana* – <https://www.geopolitica.info/egitto-cairo-al-sisi/>

3 Conclusione

Nel corso di questa ricerca, ho navigato attraverso un mare di dati, ho esplorato la storia e le sfide legate al Canale di Suez, documentando così la sua strategica importanza nel panorama mondiale e nazionale.

Per rispondere alla domanda di ricerca *il raddoppio del Canale di Suez e del numero di navi che lo attraversano quotidianamente influisce sullo sviluppo dell'Egitto e sulla quotidianità dei suoi abitanti?* ho strutturato il testo in due capitoli principali; il primo approfondisce la storia del Canale e i meccanismi del commercio internazionale; il secondo analizza lo sviluppo dell'Egitto e della zona circostante al passaggio dopo il raddoppio dello stretto di Suez.

Nel primo capitolo ho contestualizzato il Canale raccontando la storia e spiegando le sfide che ha dovuto affrontare nel corso dei secoli per ottenere rilevanza nel panorama economico e geopolitico mondiale. Mi sono avvalsa di numerosi dati, grafici e schede, oltre che dell'intervista a Roman Biuka (shipping manager dell'azienda Duferco), che mi hanno permesso di analizzare in modo approfondito il sistema del traffico commerciale internazionale, cioè le modalità del trasporto delle merci, la convenienza dei vettori, le possibili rotte alternative percorribili in futuro e l'influenza dei transiti marittimi attraverso il Canale sull'economia globale. Ho inoltre deciso di aggiungere alla mia analisi un contesto geopolitico che permette di comprendere appieno l'assoluta importanza strategica dello stretto di Suez.

Nel secondo capitolo mi sono concentrata sull'analisi delle conseguenze del raddoppio del Canale per l'Egitto e per la sua popolazione. In primo luogo ho spiegato l'impegno del governo egiziano per migliorare l'attrattività del proprio Paese ampliando le strutture industriali, potenziando il settore della ricerca e incrementando il numero di progetti volti a migliorare l'economia e la società. Una parte di questo lavoro si è concentrata all'interno della SCZone, che negli ultimi sette anni ha visto un notevole incremento della propria industria, grazie anche al miglioramento delle tecnologie marittime e manifatturiere. In secondo luogo ho approfondito l'importanza della creazione della SCZone per lo sviluppo dell'area circostante al Canale. Mi sono avvalsa di carte geografiche che mostrano l'evoluzione territoriale della regione nell'ultimo ventennio (soprattutto a seguito del raddoppio del passaggio nel 2015). Ho fornito inoltre una panoramica delle infrastrutture portuali, realizzate lungo il percorso del Canale, che permettono di ottimizzare lo scambio delle merci tra i veicoli marittimi e i

trasporti via terra. Ho cercato di valutare, attraverso l'impiego di numerosi grafici, il reale stato di vita della popolazione egiziana. Ho concluso che negli ultimi venti anni molti cittadini hanno avuto un reale miglioramento della propria qualità di vita, dovuto agli sforzi del governo per aumentare il benessere. Per ultimo, lo sviluppo della SCZone ha offerto svariate possibilità di impiego in diversi settori (dall'industria, alla ricerca, ai trasporti, all'economia) a una parte della popolazione.

L'analisi svolta mi ha permesso di rispondere all'iniziale domanda di ricerca; il raddoppio del Canale di Suez e la rinnovata centralità di questo passaggio per il commercio mondiale stanno concretamente portando dei benefici alla nazione e ai suoi abitanti. Il miglioramento dell'economia, della sanità, della socialità, dell'industria e di tutti gli altri aspetti che compongono il Paese è un processo lungo e articolato perché richiede idee innovative e un costante impegno da parte della politica. I recenti eventi geopolitici (la guerra in Ucraina, l'instabilità del mercato internazionale, il conflitto israelo-palestinese) non offrono il giusto clima per continuare a lavorare serenamente per il progresso dell'Egitto. Nonostante questo, la nazione è a mio parere incamminata sulla giusta via e mi auguro che nel corso del prossimo decennio si possa costatare un ulteriore bilancio positivo del Paese.

Questo lavoro mi ha permesso di avvicinarmi a temi che solo in parte avevo già affrontato nel mio contesto scolastico, quali i trasporti internazionali, l'economia globale, gli scambi geopolitici e l'Africa. Ho migliorato le mie capacità di analisi, di interpretazione e di sviluppo dei grafici sulla base dei dati. Questo lavoro mi ha anche consentito di entrare in contatto con culture diverse e con persone del settore navale e industriale. Ho inoltre appreso come riformulare concetti e sviluppare pensieri partendo da interviste, trasmissioni radiofoniche, documentari, libri, articoli di riviste e di giornali. Ho imparato a esprimere considerazioni e punti di vista personali e a mettere in relazione tra loro aspetti geopolitici ed economici.

Quando, lo scorso mese di febbraio, ho stilato la prima scaletta generale del lavoro non mi ero ancora resa conto di quanto fosse ambizioso il progetto. C'erano così tanti argomenti da trattare che non sapevo farne una selezione e pertanto avevo deciso di inserirli tutti. Ho in seguito capito che sarebbe stato più utile parlare di pochi temi in modo approfondito; ho così selezionato gli argomenti che mi interessavano maggiormente e mi sono vista costretta a eliminare un intero capitolo che avrebbe analizzato le conseguenze ambientali del raddoppio del Canale.

Ho riscontrato delle difficoltà nel reperire alcune informazioni riguardanti lo sviluppo territoriale nella zona dell'Istmo di Suez. Poiché non ho trovato sufficiente materiale in rete da permettermi di svolgere un'analisi completa, ho deciso di affidarmi a una personale osservazione delle carte di tre differenti Atlanti mondiali svizzeri.

Ho prestato molta attenzione ai siti dai quali prendevo i dati per l'elaborazione dei grafici. Questo perché ogni pagina web forniva informazioni differenti e non ero sicura di quali fossero corretti. Ho così selezionato i siti ufficiali internazionali (come ONU, UNESCO, Eurostat, UNCTAD, Suez Canal Authority, eccetera) e quelli economici più attendibili.

L'intervista fatta al signor Biuka è stata molto utile perché mi ha fornito una panoramica sui trasporti attraverso il Canale e sulle vie più utilizzate per il commercio a lunga distanza. Non sono però riuscita a inserire nel mio testo numerosi riferimenti all'intervista poiché avevo già completato la parte relativa ai traffici navali prima di avere questa conversazione. Nonostante questo ho utilizzato i dati riguardanti le rotte alternative a Suez (come la Circumnavigazione dell'Africa e la rotta artica).

La scorsa estate ho ascoltato la trasmissione radiofonica *Seidisera* della RSI in cui si è parlato della nuova iniziativa indo-statunitense della Via del Cotone. Ho approfondito l'argomento e ho capito che poteva essere un'importante continuazione del sottocapitolo *1.2.2.1 La nuova Via della Seta*. È un argomento nuovo che a mio avviso si collega al Canale di Suez.

In occasione del G20 di Nuova Delhi dell'agosto 2023, il Presidente statunitense Joe Biden ha presentato il nuovo progetto IMEC (India-Middle-East East-Europe Economic Corridor) specificando che *“(noi USA) abbiamo finalizzato un accordo storico per un nuovo corridoio economico tra India, Medio Oriente ed Europa. Investiremo in navi e ferrovie tra India ed Europa collegate da Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita, Giordania e Israele. L'idea innanzitutto è quella di offrire un'altra via maestra per il trasporto di merci da est a ovest, dall'Asia verso occidente senza che a dominare sia dunque la Via della Seta⁸⁴”*.

L'iniziativa, chiamata anche “Via del Cotone”, è gradita agli Stati Uniti poiché mira a contrastare l'espansione economica e commerciale della Cina verso l'Europa e l'Africa. Questa via sarà essenzialmente ferroviaria e marittima così che potrà offrire un

⁸⁴ Seidisera RSI, 11/09/2023, *La nuova via del Cotone* – <https://www.rsi.ch/rete-uno/programmi/informazione/seidisera/SEIDISERA--1861974.html>

trasporto commerciale rapido, ecologico e vantaggioso per i costi. Il nuovo progetto logistico favorirà la regione del Golfo Persico, vista la sua posizione quale crocevia commerciale fra Asia, Europa e Africa. Si può supporre che anche l'utilizzo del Canale di Suez avrà un ulteriore incremento data la sua collocazione strategica di collegamento tra Mar Rosso e Mediterraneo, quindi tra Oriente e Occidente. La pianificazione dettagliata (comprendente le tempistiche e i costi di realizzazione) verrà presentata a inizio 2024⁸⁵.

Il ruolo del Canale di Suez nel futuro è ancora tutto da scrivere; sicuramente dovrà mettersi di nuovo in gioco per rimanere attrattivo rispetto alle altre tratte commerciali marittime. Questa sfida potrebbe portare a un concreto sviluppo dell'Egitto e a un ulteriore miglioramento del benessere dei cittadini. Numerosi cambiamenti sono all'orizzonte e si potrà capirne l'evoluzione solo nel corso dei prossimi anni.

⁸⁵ Corriere del Ticino, *La nuova via del Cotone* – <https://www.cdt.ch/news/economia/oltre-a-quella-cinese-della-seta-si-fa-strada-la-via-del-cotone-328992>

4 Bibliografia

4.1 Bibliografia generale

- Abdelgawad Hatem, *New development strategy*, Suez Canal Authority, 2017
- Albitreccia Antoine, *L'activité du canal de Suez en 1931*, Annales de Géographie, t. 41, n°233, 1932. pp. 540-542
- Alder K., *Considerazioni sulla guerra dello Yom Kippur*, rivista militare della Svizzera italiana, ETH Biblioteca, 1974
- Amato Vittorio & Galeota Lanza Giovanna, *il canale di Suez e la ritrovata centralità del mediterraneo*, 2015
- Ambasciata Egiziana a Washington, *An Emerging International Commercial Hub*, report, 2019
- ANFIA, *trasporto merci in Italia*, 2020
- Arab development, *Sintesi della strategia di sviluppo 2030 dell'Egitto*, Egyptian government, 2016
- Banca d'Italia Eurosystem, *Indagine sui trasporti internazionali di merci*, 2022
- Bélich Nabl, *Géopolitique de la Méditerranée*, Paris: Armand Colin, 2015, pp. 45-46
- Bozzi G. Solari, *La Crisi Egiziana*, Rivista Di Studi Politici Internazionali, vol. 21, no. 2, 1954, pp. 259-78
- Braeuner Hélène, *Quand le canal se construit*, Dans Sociétés & Représentations 2019/2 (N° 48), pages 33 à 50 Éditions de la Sorbonne
- Cdp, *Suez e le rotte alternative: il futuro dell'Italia nel commercio marittimo*, 2021
- Clean Cargo, *Global Container Shipping Trade Lane Emissions Factors*, 2020
- Confindustria, *Dinamiche dei prezzi delle materie prime e dei trasporti merci via container*, 2021
- Corò Giancarlo, *delocalizzazione, reshoring, globotica*, 2021, Lavoro Diritti Europa, pp. 6-7
- Corte europea dei conti, *le sfide da affrontare per un settore dei trasporti efficiente nell'UE*, 2018
- Cresti, Federico e Gregni Anna Maria, *la guerra di liberazione algerina e l'Italia nella visione dei documenti diplomatici francesi*, Oriente Moderno, vol. 22, 2003, pp. 47-94

- De Angelis Pompeo, *Suez, la costruzione del canale marittimo fra Occidente e Oriente*, Kion Editrice, 2019
- DeWitz Jarrod, Dalaklis Dimitrios, Ölçer Aykut and Balini Fabio, *Arctic LNG: Exploring the Benefits of Alternative Fuels to Mitigate Environmental Impact Risks*, Arctic Council International SRM, *The Arctic Route, Climate change impact, Maritime and economic scenario, Geo-strategic analysis and perspectives*, 2020
- Di Candia Paolo, *Appunti di scienze della navigazione e tecnologie navali*, 2012, Istituto Tecnico e Tecnologico, Foggia, pp. 4-16
- Faraone Mariana, *la delocalizzazione produttiva come attività generatrice di valore*, università Luiss Guido Carli, tesi di laurea, 2008
- Fisher W. B. & Smith C. G., *Suez Canal*, Encyclopedia Britannica, 2023
- Formica C., *Lo spazio economico: strutture e problemi*, Torino, UTET, 1999, p.260
- Guaragna L., *verso la società di massa*, 2018, Leoneg, pp. 3-8
- Hampshire R., Hu P., Schmitt R., Aylward A., Connors S., Popkin S., Schwarzer J., *National Transportation Statistic*, 2021, Department of Transportation USA
- Le Globe, *Canal de Suez*, Revue genevoise de géographie, tome 9, 1870. pp. 148-159
- Loveman Brian, *Constantinople Convention 1888*, San Diego University, 2012
- Lutmar Carmela & Rubinovitz Ziv (con la collaborazione di numerosi esperti), *The Suez Canal: Past Lessons and Future Challenges*, Università di Haifa, Israele, Palgrave Studies in Maritime Politics and Security, 2023, pp. 181-198
- Manzari Giuliano e Alberini Paolo, *La crisi egiziana del 1882*, Il periodico, La Difesa, 2006, pp. 51-53
- Mihailova Dobrina, *ottimizzazione dei costi di trasporto per una azienda industriale*, tesi di laurea, 2017, Università di Bologna
- Muncibì Ludovica, *L'Egitto di Gamal Abd el-Nasser e la sua influenza nel mondo arabo*, tesi di laurea, 2022, pp. 21-22
- Panaro Alessandro, *Le infrastrutture e I flussi navali*, 2017, SRM, pp.5-10
- Pelizza Andrea, *I secoli di Venezia, Dai documenti dell'Archivio di Stato*, Edizioni Ca' Foscari, Venezia, 2022
- Rodrigue Jean-Paul, *The geography of Transport Systems*, Routledge, fifth edition 2020, pp.153-156

- Rossi Ettore, *Uno scritto di Gamal Abd El-Nasser sulla «filosofia» della rivoluzione egiziana del 1952*, Oriente Moderno, vol. 34, no. 12, 1954, pp. 529–539
- Rossinelli Fabio, *Géographie et impérialisme, De la Suisse au Congo entre exploration géographique et conquête coloniale*, Neuchâtel, Alphil edizione, 2021
- SCZone, *Egypt Vision 2030*, poster, 2020
- Singerman D. & Amar P., *Cairo Cosmopolitan: Politics, Culture and Urban Space in the New Globalized Middle East*, The American University in Cairo, 2017, pp. 309-311
- SRM, *Gli effetti economici del raddoppio del Canale di Suez sui traffici del Mediterraneo*, Università Bocconi, 2015
- SRM, *The Arctic Route, Climate change impact, Maritime and economic scenario, Geo-strategic analysis and perspectives*, 2020.
- Strathern Paolo, *Napoleone in Egitto*, Banta Dell, New York, 2008
- Suez Canal Authority, *Suez Canal Traffic Statistics*, 2019
- Vedovato Giuseppe, *La Crisi Di Suez Del 1956*, Rivista Di Studi Politici Internazionali, vol. 77, no. 4, 2010, pp. 547–71
- Veccia Vittorio, *I nuovi strumenti di consumo*, 2022, tesi di laurea, pp. 4-10
- Yee Vivian, *Ship Is Freed After a Costly Lesson in the Vulnerabilities of Sea Trad*, 2021, The New York Times

4.2 Sitografia

- Alba del Canale di Suez e una promessa di globalizzazione – Il Foglio
<https://www.ilfoglio.it/cultura/2021/03/29/news/1-alba-del-canale-di-suez-una-promessa-di-globalizzazione-2092783/>
- Analisi dati statistici delle zone industriali e dei porti della SCZone – SCZone
http://www.unido.or.jp/files/9_SCZONE-Strategy-2020-2025-Oct-20th-2021.pdf
- Autorità del canale di Suez
[SCA- Casa \(suezcanal.gov.eg\)](https://www.suezcanal.gov.eg/)
- Canale di Suez – Treccani
[https://www.treccani.it/enciclopedia/canale-di-suez_\(Enciclopedia-Italiana\)](https://www.treccani.it/enciclopedia/canale-di-suez_(Enciclopedia-Italiana))
- Gli stati coloniali – Focus
<https://www.focus.it/cultura/storia/canale-suez-petrolio-stati-coloniali>

- Dati statistici – Eurostat
<https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/overview>
- Dati statistici – UNCTAD
<https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>
- Dipartimento dei trasporti USA
<https://www.transportation.gov/>
- Egitto sull'orlo di un'altra crisi economica? – ISPI
<https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/egitto-too-big-to-fail-ma-e-vero-127305>
- Egypt moving forward – International Monetary Fund
<https://www.imf.org/en/News/Articles/2018/07/16/na071618-egypt-moving-forward-key-challenges-and-opportunities>
- Ever Given – New York Times
<https://www.nytimes.com/2021/03/29/world/middleeast/suez-canal-ever-given.html?action=click&module=Top%20Stories&pgtype=Homepage>
- Il canale di Suez e il ruolo nel commercio globale – Hikma Summit
<https://www.hikmasummit.com/archive/suezcanal#:~:text=Di%20massima%20rilevanza%2C%20anche%20oggi,%2C%20edilizia%2C%20manifatture%20e%20automotive>
- Il controllo del canale – Focus
<https://www.focus.it/cultura/storia/canale-suez-petrolio-stati-coloniali>
- Il ruolo degli Stati per il controllo del canale – Mimesis Edizioni
<https://www.mimesis-scenari.it/2015/07/24/lombra-finanziaria-delloccidente-nel-mediterraneo-orientale-una-storia-poco-nuova/>
- Indexmundi
<https://www.indexmundi.com/g/g.aspx?c=eg&v=74&l=it>
- Interessi geopolitici sull'Africa – Limes
<https://www.limesonline.com/perche-e-a-chi-fanno-gola-mar-rosso-e-corno-dafrica/125434>
- Intervista a Sahar Nasr – Daily News Egypt
<https://www.dailynewsegypt.com/2017/07/25/sczone-targets-investments-worth-30bn-within-five-years-sahar-nasr/>
- La crisi di Suez – Storia in Network
[1956: “LA STAMPA” E LA CRISI DI SUEZ \(storiain.net\)](https://www.storiain.net/1956-la-stampa-e-la-crisi-di-suez)

- Secondo Dopoguerra – Treccani
https://www.treccani.it/enciclopedia/la-politica-della-scienza-nel-secondo-dopoguerra_%28Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Scienze%29/
- Ship Is Freed After a Costly Lesson in the Vulnerabilities of Sea Trad – The New York Times
<https://www.nytimes.com/2021/03/29/world/middleeast/suez-canal-ever-given.html?action=click&module=Top%20Stories&pgtype=Homepage>
- Shipping traffic 2019 – NSR
<https://arctic-lio.com/nsr-shipping-traffic-transits-in-2019/>
- Sito ufficiale SCZone
<https://sczone.eg/about-us/>
- Storia antica del canale
https://www.nauticareport.it/dettnews/report/il_canale_di_suez_e_il_turismo_la_vera_economia_egiziana-6-26264/
- Storia canale di Suez – History
<https://www.history.com/topics/africa/suez-canal>
- Storia canale di Suez – Rai Cultura
<https://www.raicultura.it/storia/articoli/2021/11/Il-Canale-di-Suez-ca6fad99-7b1d-404b-8152-8b7902317cf7.html>
- Storia del canale – Geograficamente
<https://geograficamente.wordpress.com/2019/11/23/il-canale-di-suez-a-150-anni-dalla-sua-entrata-in-funzione-e-iniziata-li-lera-globale-ma-ora-il-canale-conta-ancora-nei-commerci-mondiali-forse-si-con-il-suo-allargamento-e-il/>
- Tradeconomics
<https://it.tradingeconomics.com/egypt/unemployment-rate>
- Un'economia in trasformazione – Euronews
<https://it.euronews.com/business/2019/11/06/egitto-un-economia-in-trasformazione>
- Ufficio federale di statistica
<https://www.bfs.admin.ch/bfs/it/home/statistiche/mobilita-trasporti/trasporto-merci.html>

- Venezia e le vie carovaniere – Treccani
https://www.treccani.it/enciclopedia/l-economia_%28Storia-di-Venezia%29/

4.3 Fonti audiovisive

- Conquista degli oceani – le cours d'histoire géo en 15 minutes
https://www.youtube.com/watch?v=_9eLvT3dt3k
- Crisi di Suez
<https://www.youtube.com/watch?v=zrRa3AUDAUo>
- Documentario storia canale (dall'antichità ad oggi) – Rai Cultura
[Il Canale di Suez | Storia | Rai Cultura](#)
- Intervista a Sahar Nasr
<https://meobserver.org/sczone-set-to-form-foundation-of-future-egyptian-economy/>
- Nuova via della seta
[Cina la nuova via della seta - YouTube](#)

4.4 Strumenti di lavoro generale

- Atlante mondiale svizzero
- Treccani
- Visionscarto
- Shipmap.org
- Ec.europa.eu/eurostat
- Google Earth

5 Allegati

Allegato 1 (immagini storiche)



Figura 29 - Luigi Negrelli, ingegnere italiano



Figura 30 - Ferdinand-Marie Lesseps, console e imprenditore francese



Figura 31 - Inaugurazione Canale di Suez, 18.11.1869

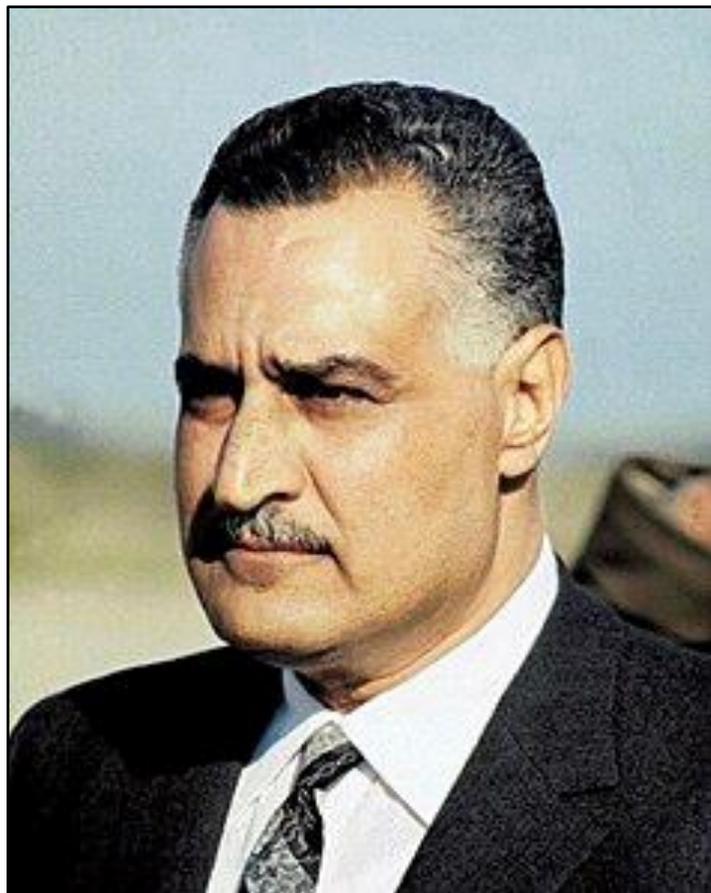
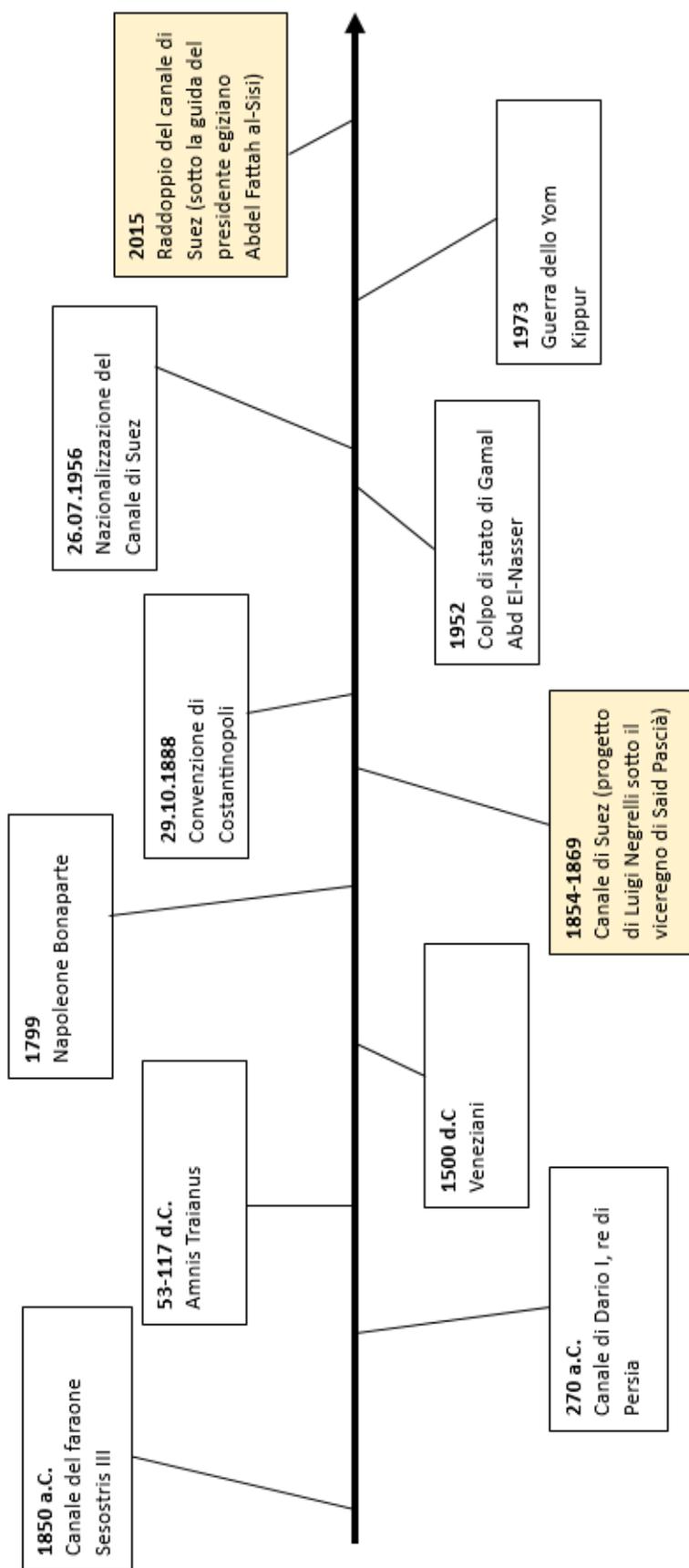


Figura 32 - Gamal Abd El-Nasser, cerimonia aeroporto Cairo 1969



Figura 33 - Canale di Suez 2015

Allegato 2 (linea del tempo)



Allegato 3 (Visione 2030 dell'Egitto)⁸⁶

La strategia di sviluppo sostenibile della visione dell'Egitto 2030 rappresenta una tappa fondamentale nel processo di sviluppo globale della nazione, che collega il presente al futuro e si ispira alle conquiste dell'antica civiltà egiziana, per adottare un chiaro percorso di sviluppo per un paese avanzato e prospero, dominato dalla giustizia economica e dal rilancio del ruolo storico dell'Egitto nella leadership regionale. Rappresenta inoltre la tabella di marcia che mira a massimizzare i benefici delle componenti e dei vantaggi competitivi e a realizzare i sogni e le aspirazioni del popolo egiziano per garantire una vita dignitosa.

Allegato 4 (intervista a Sahar Nasr)⁸⁷

L'Egitto mira ad attrarre investimenti di circa 30 miliardi di dollari nella SCZone nei prossimi cinque anni (2017-2022). Con la sua posizione strategica, che offre accesso a 1,8 miliardi di consumatori in Europa, Asia, Medio Oriente e Africa, insieme a incentivi per gli investimenti, procedure aziendali semplificate e infrastrutture all'avanguardia e offerte logistiche, la SCZone sta dimostrando di essere molto attraente per investitori stranieri.

A giugno del 2017, è stato annunciato che diverse aziende provenienti dall'Arabia Saudita, gli Emirati Arabi Uniti, l'Inghilterra e gli Stati Uniti hanno presentato offerte per stabilire progetti nei settori delle automobili, delle petrolchimiche, dei tessili, dell'elettronica e della produzione di farmaci terapeutici. Anche l'azienda automobilistica austriaca Magna e la Volkswagen tedesca hanno esplorato investimenti nella SCZone all'inizio di quest'anno.

Ma ovviamente, non solo gli investitori stranieri beneficeranno della SCZone; diventerà anche una grande fonte di occupazione per i giovani egiziani, oltre a essere un centro per sviluppare un vivace sistema di start-up. Lo sviluppo del Porto di Sokhna da solo creerà più di 400'000 posti di lavoro; mentre i parchi industriali sviluppati per le PMI specializzate in settori come tessile, imballaggi, utensili elettrici, ingegneria, e forniture mediche forniranno a migliaia di egiziani un supporto adeguato, strutture di classe mondiale e infrastrutture di supporto per far crescere le loro attività.

⁸⁶ SCZone, *Egypt Vision 2030*, poster, 2020.

⁸⁷ Intervista a Sahar Nasr, Daily News Egypt – <https://www.dailynewsegypt.com/2017/07/25/sczone-targets-investments-worth-30bn-within-five-years-sahar-nasr/>

La SCZone è veramente un vantaggio per gli investitori stranieri, le aziende locali e il popolo egiziano, ed è destinata a diventare un vanto dell'economia futura dell'Egitto mentre il paese si avvicina agli obiettivi del suo piano Visione 2030.

Allegato 5⁸⁸



Figura 34 - Area industriale tecnologica, Port Said Est



Figura 35 - Terminale dei container, Qantara

⁸⁸ Sito ufficiale SCZone – <https://sczone.eg/about-us/>

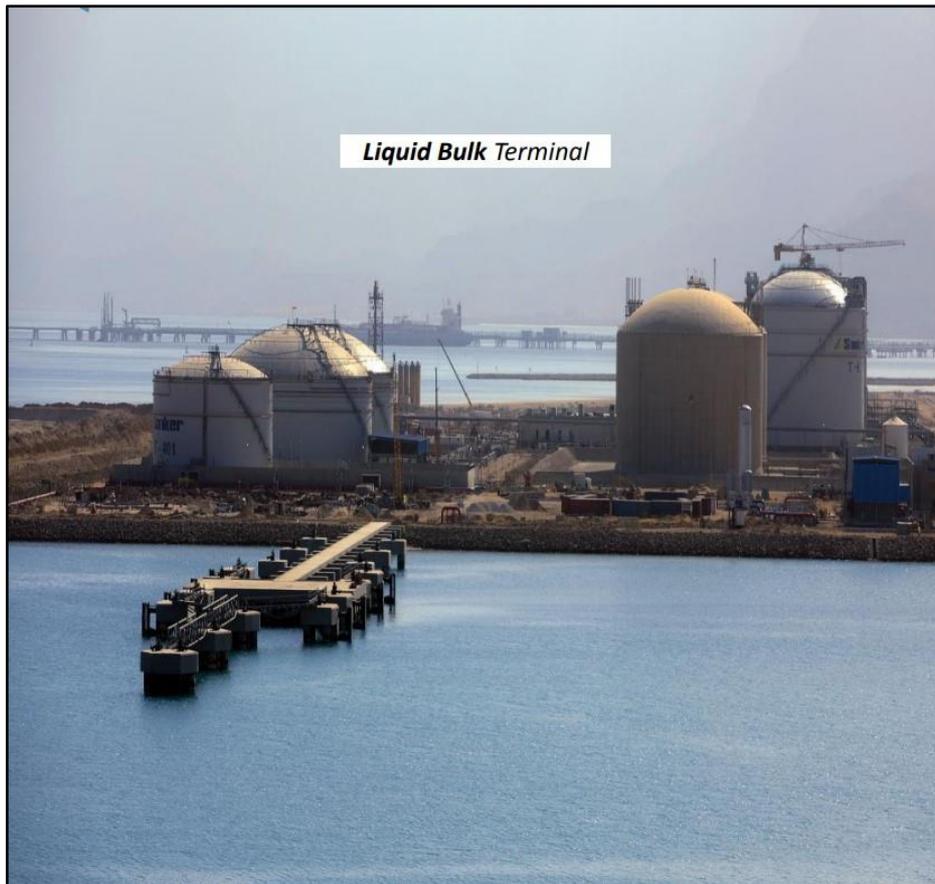


Figura 36 - Terminale di stoccaggio dei liquidi, Ain Sokhna



Figura 37 - Accademia tecnica ditta Siemens, Ismailia

Allegato 6 (intervista a Roman Biuka, shipping manager Duferco)

Di cosa si occupa l'azienda Duferco? E lei in particolare?

Il Gruppo Duferco è nato nel 1979 come società operante nel settore del commercio di acciaio. Nel 1982 l'azienda trasferisce la propria sede da New York e San Paolo a Lugano. Nel corso degli anni, dopo aver conseguito risultati significativi come leader mondiale nel commercio siderurgico, ha deciso di acquisire attività di produzione di acciaio in diversi Paesi. Dopo aver consolidato e capitalizzato la propria presenza nel mercato dell'acciaio, Duferco ha diversificato la propria attività, espandendosi in altri tre settori: energia, trasporti marittimi e innovazione.

Nonostante la notevole espansione sia in termini di aree che di operazioni, la proprietà è ancora sotto la guida del suo fondatore, Bruno Bolfo, e della sua famiglia.

Io lavoro nella sede luganese e mi occupo di gestire e organizzare i trasporti delle merci (shipping manager).

Nelle vostre abituali rotte commerciali utilizzate spesso il Canale di Suez?

Sì, è la rotta che utilizziamo con più frequenza, perché è tutt'oggi la rotta tipica per le merci che dall'Asia arrivano in Europa (Cina, Taiwan, Vietnam, India, Europa). I due porti principali di arrivo delle merci in Europa sono Anversa e Rotterdam.

Se non esistesse il canale, quanto più dispendioso sarebbe (tempo e costi) trasportare merci attraverso altre rotte (circumnavigazione dell'Africa, rotta artica, nuove vie della seta) e altri vettori (strada, ferrovia, aereo, nave)?

La rotta attraverso il Canale di Suez è quella tipica.

NON conviene in nessun caso passare per il capo di Buona Speranza, perché il viaggio sarebbe troppo lungo e costoso (vedi le due carte stampate).

- 12 nodi, 37 giorni per Suez
- 12 nodi, 49 giorni per Africa

1) Time charter = quanto si paga di noleggio della nave per 1 giorno di viaggio

2) Bonter prise = prezzo della benzina

Se 1 è alto e 2 è basso → conviene Suez (costo della benzina è basso, nonostante il costo complessivo del noleggio sia più alto)

Se 1 è basso e 2 è alto → conviene ancora Suez (il tragitto è troppo lungo)

AFRICA si utilizza solo per le navi che vanno in America del Sud. In più stanno sempre più sparando dei commerci importanti dall'Africa. Quindi non c'è ragione che le navi che devono andare in Europa si fermino o transitano per le coste africane.

Nonostante tutto a Suez bisogna aspettare qualche giorno per poter passare perché c'è coda, questo implica un costo (soldi persi) di 150-200'000 Fr. → nonostante questo Suez conviene ancora, sia per soldi che tempo!!!!

Le navi che trasportano containers possono viaggiare a una velocità maggiore (ca. 15-20 nodi), però utilizzano una maggiore quantità di benzina → il principio è uguale a prima, Suez conviene.

Duferco sta implementando delle misure per rendere più sostenibile il trasporto di merci? Se sì, quali?

La circumnavigazione dell'Africa non conviene perché si utilizza più benzina (quindi più inquinamento) → con una velocità di 12 nodi una nave consuma 14 tonnellate di gasolio al giorno!!

Nel 2020 la politica mondiale ha messo nuove regole per la salvaguardia dell'ambiente → utilizzo in tutto il mondo (anche se i paesi in via di sviluppo fanno fatica) della benzina pulita

→ Questa però costa di più

→ Viene controllata in tutti i porti (la nave deve essere in regola, perché se non viene confiscata la merce delle navi non rispettose/conformi alle regole).

Se la nave e le merci vengono confiscate, le aziende ci rimetterebbero; perderebbero milioni di soldi.

Duferco è la prima azienda in tutto il mondo che ha incominciato a registrare le emissioni degli inquinanti delle navi per viaggio → nessuna altra ditta però sta seguendo il suo esempio, perché per prima cosa costa troppo (creazione di un database apposta, personale aggiuntivo, strumenti tecnologici più precisi e specifici, ...) e in secondo luogo a nessuno dei compratori finali della merce trasportata interessa acquistare il certificato rilasciato dalla ditta trasportatrice, che riferisce che le merci sono state trasportate in modo sostenibile e attento al clima. Non gli interessa anche perché nessuna autorità al momento chiede ai compratori questo certificato e quindi loro non vogliono spendere → SONO TUTTE LOGICHE DI MERCATO

Non sono ancora state create delle leggi precise, specifiche e severe per regolamentare il controllo delle emissioni nocive all'ambiente; questo perché a livello economico non

interessa attualmente perché si sta affrontando un periodo denso di difficoltà: crisi economica, guerra in Ucraina, scarsità di materie prime.

Allegato 7 (convenienza rotte commerciali, Duferco)

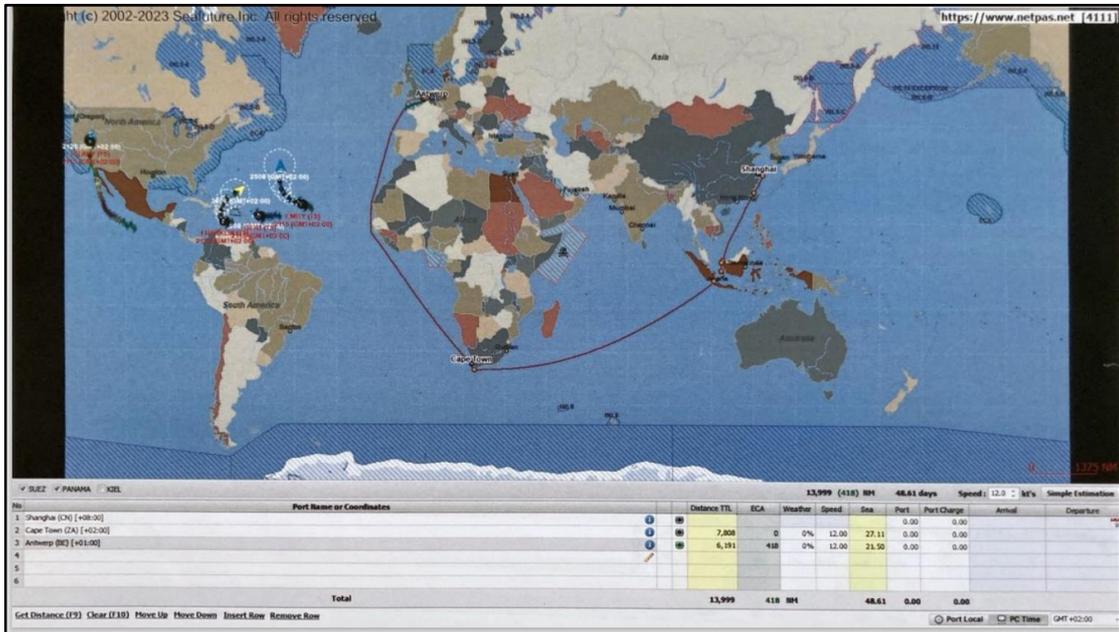


Figura 38 - Circumnavigazione dell'Africa, Duferco, 2023

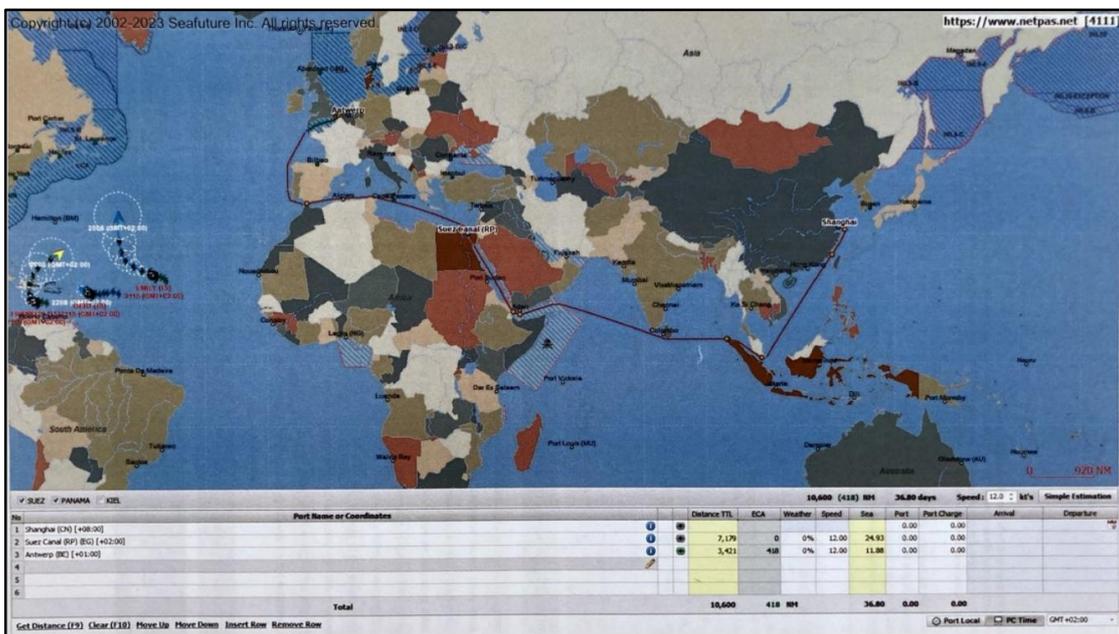


Figura 39 - Canale di Suez, Duferco, 2023

Allegato 8 (immagini satellitari)



Figura 40 - Suez Canal 2014 e 2016, NASA

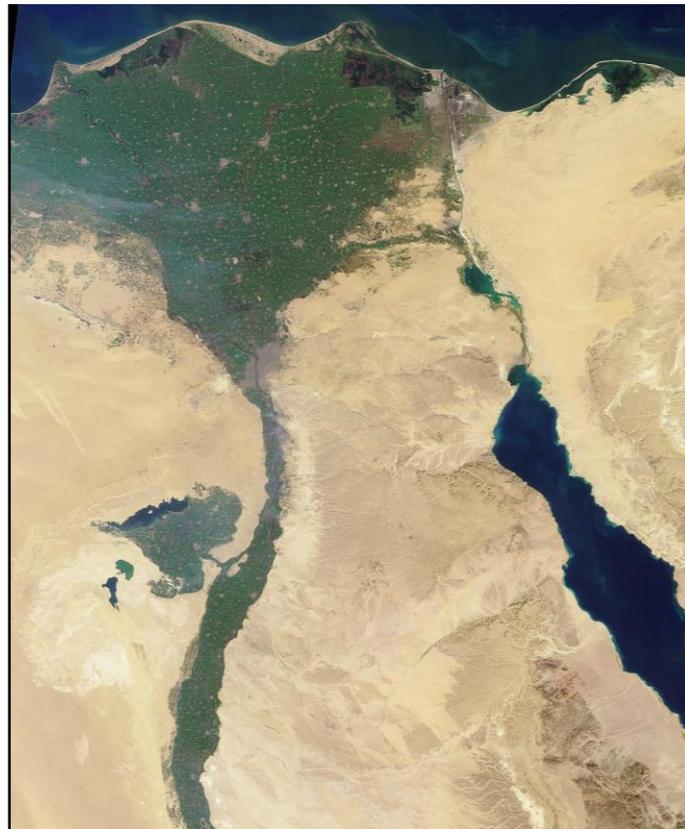


Figura 41 - Delta del Nilo, NASA 2001

Allegato 9 (carte Atlante mondiale svizzero)



Figura 42 - Delta del Nilo, Canale di Suez, Fossa del Giordano, Atlante mondiale svizzero 2002, pp. 114-115



Figura 43 - Delta del Nilo, Canale di Suez, Fossa del Giordano, Atlante mondiale svizzero 2010, pp. 114-115

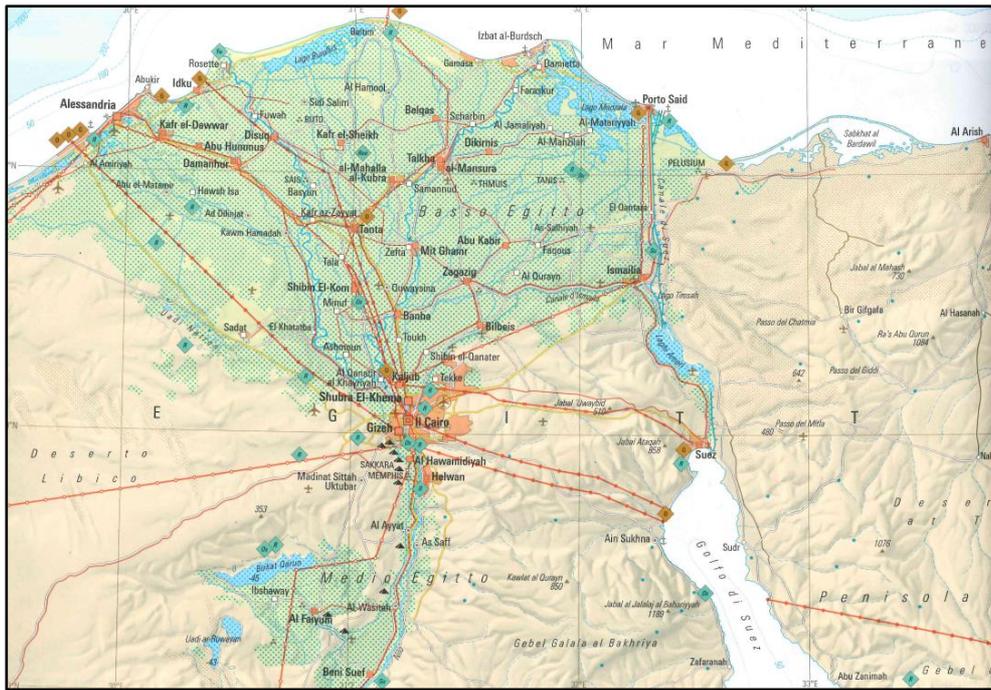


Figura 44 - Delta del Nilo, Canale di Suez, Fossa del Giordano, Atlante mondiale svizzero 2019, pp. 122-123