G.E.O.



Choke Points: fra commercio e geopolitica.
Il caso studio del Canale di Suez

Redatto da:

Lorenzo Bonaguro - Senior Researcher, Area Economia

Mondo Internazionale
Associazione culturale
Gallarate, Via Marco Polo 31
21013 - VA, Italia
C.F. 91071700123
P.IVA 03727710125

Mail:segreteria@mondointernazionale.com

DIVISIONE G.E.O. – AREA ECONOMICA

L'area Economia di G.E.O. ricerca, approfondisce e analizza i vari contesti economici e geoeconomici, nazionali ed internazionali, utilizzando strumenti innovativi (quali la ricerca satellitare) con l'obiettivo di proporre un ventaglio di possibili scelte economiche che hanno al centro l'interesse nazionale italiano. L'attività si articola nella partecipazione sia a varie call for papers organizzate da enti esterni, sia in singole attività di ricerca all'interno dell'associazione o su commissione.

ABSTRACT

In presente report analizzata la questione dei *choke points*, o colli di bottiglia, e la loro importanza nel commercio internazionale marittimo di oggi. Da una breve esposizione di cosa sono, che caratteristiche hanno e perché sono importanti per l'economia e la politica mondiale, l'analisi si concentra nello specifico su uno di questi *choke points*: il Canale di Suez. La storia dell'operazione è stata esposta brevemente a vantaggio di una riflessione dei rischi e delle debolezze intrinseche che questo *choke point* presenta. I rischi evidenziati sono riassumibili in due categorie: la prima è quella dei rischi di natura antropica – guerre, terrorismo, pirateria - dei quali la centenaria storia del Canale ha dato più volte esempi chiari. La seconda categoria riguarda invece rischi di natura ambientale, come tempeste e maremoti. Il presente lavoro è l'inizio di ulteriori riflessioni sulle caratteristiche e i rischi che interessano altri *choke points* di rilevanza internazionale.

INDICE

1 Cosa è un *choke point*

2 Canale di Suez

2.1 Rischi politici

2.2 Rischi ambientali

3 Conclusioni



1. Cosa è un *choke point*

Dall'alba dei tempi e in ogni luogo della terra il capo tribù, il re, l'imperatore, il decisore politico di turno si è dovuto scontrarsi con la realtà geografica. L'agire umano, sia individuale sia collettivo, da sempre ha dovuto far i conti con l'ambiente circostante, il quale ha così influenzato il corso della storia umana, favorendo ora l'uno ora l'altro gruppo, una civiltà o un impero piuttosto che un altro. Le cose non sono diverse anche nel XXI° secolo. Nonostante gli enormi progressi tecnologici e la nostra specie viene ancora limitata dalla natura e dalla geografia. La dislocazione delle risorse attorno al globo ha favorito o sfavorito la nascita di economie floride, condannando così milioni di persone al sottosviluppo o allo sviluppo.

Allo stesso modo la composizione dei territori, l'orografia e l'idrografia, ha ostacolato o favorito lo spostamento degli individui, nonché delle masse, attorno alla terra. I commerci hanno risentito di questo stato di cose fin dal sorgere della civiltà, e non solo quelli via terra ma anche quelli via mare. La conformazione delle terre e dei continenti limita la possibilità del commercio internazionale e quindi le economie dei paesi coinvolti. Particolarmente rilevanti sono le aree del pianeta dove i tratti di mare divengono stretti e al tempo stesso intasati dalle navi commerciali, questi sono passaggi obbligati chiamati "colli di bottiglia" o *choke points*.

Un *choke point* è definito come un passaggio strategico, stretto fisicamente, che connette due aree più vaste. Nel caso del commercio internazionale via mare i *chokepoints* sono i canali, naturali o artificiali come il Canale di Panama, e gli stretti utilizzati dalle compagnie di trasporto di tutto il mondo per il fatto che riducono i tempi di trasporto, e quindi i costi, velocizzando l'intero sistema del commercio. Tuttavia, queste vie hanno dei limiti fisici: larghezza del canale, profondità delle acque e navigabilità che influiscono negativamente sul loro utilizzo. I *choke points* hanno anche un valore relativo: quante meno alternative di passaggio esistono, o quanto più costose queste sono, tanto più l'importanza dei *choke points* in questione aumenta. Come tutte le risorse, maggiore l'utilizzo e l'importanza in economia, maggiore il valore, maggiore lo sfruttamento, e quindi sempre più difficile diviene mettere d'accordo tutti gli attori in gioco. Infine, un ultimo aspetto da tenere in considerazione è l'accessibilità dello stesso: essendo una risorsa rilevante per tutti gli attori economici, è importante che l'accesso sia disponibile a tutti senza pregiudizio o discriminazione. Perché ciò avvenga è necessario che vi sia un accordo internazionale che tuteli tutti e che stabilisca

chiaramente una procedura per dirimere eventuali questioni.

L'importanza di queste aree le rende anche suscettibili di rischi geopolitici non indifferenti. Di quasi duecento *choke points* attorno al mondo, solo alcuni di questi riveste un'importanza strategica internazionale e la maggior parte si trovano in prossimità o a ridosso di aree e nazioni instabili, o che pongono una minaccia allo status quo della regione. I colli di bottiglia sono facilmente vittime di guerre, rappresaglie fra stati sovrani, pirateria o attacchi terroristici:[1] «Choke points truly are the geographical Achilles heels of the global economy».[2]

I rischi politici non sono gli unici ovviamente. Il fattore ambientale pone una minaccia a volte non trascurabile per il pieno utilizzo di questi colli. Temperature estreme, alluvioni, tempeste, nebbia, forti venti sono tutti fattori di rischio per l'attraversamento di canali e stretti. L'instituto londinese Chatham House ha stilato una tabella che espone in breve quanto questi rischi ambientali minacciano i principali *choke points*. Da qui si desume che i più rischiosi sono il Canale di Panama, il Canale di Suez e il vicino Stretto di Bab el-Mandeb, e gli stretti turchi del Bosforo e dei Dardanelli. I principali rischi sono di origine naturale come tempeste, nebbia e alluvioni, con l'eccezione di Bab el-Mandeb che risulta esposto in maniera preponderante a rischi di natura umana come conflitti armati, attacchi terroristici e pirateria.

2. Il canale di Suez

Il *choke point* più famoso e fra i più importanti al mondo. Il Canale di Suez è un canale artificiale lungo 164 km che collega il Mediterraneo al Mar Rosso, ultimato nel 1869 dopo più di dieci anni di lavoro da parte della *Compagnie universelle du canal maritime de Suez*, compagnia privata con larga maggioranza, circa il 56%, di capitali francesi e la restante parte sotto il diretto controllo del vicerè d'Egitto, all'epoca parte dell'impero ottomano.[3] Fin dalla

[1] Per maggiori informazioni sui rischi che il terrorismo pone alla sicurezza del commercio internazionale, Richardson, Michael (2004) A Time Bomb for Global Trade: Maritime-related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction. Viewpoints, Singapore, The Institute of Southeast Asian Studies

[2] Rodrigue, J.-P. (2004). Straits, Passages and Chokepoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution. Cahiers de géographie du Québec, 48(135), 357–374. https://doi.org/10.7202/011797ar

[3] "European Business History Association 2007 Research Paper Webpage" (PDF). ebha.org. 2007. Retrieved 19 November 2018, https://ebha.org/ebha2007/pdf/Piquet.pdf

nascita sono evidenti le implicazioni economiche e politiche dell'opera: la nuova via d'acqua, pensata fin dai tempi dei faraoni, avrebbe connesso il Mediterraneo all'Oceano Indiano eliminando il bisogno di circumnavigare l'Africa, accorciando di molto la distanza fra i mercati europei e le colonie in Asia. Dal punto di vista politico, i fondatori della compagnia hanno voluto sottolineare il carattere "universelle" e quindi lo status internazionale della società, in accordo con quanto sarà successivamente stabilito nella Convenzione di Costantinopoli del 1888. Una risorsa così preziosa per il commercio non poteva divenire appannaggio di una sola potenza, ma doveva essere a disposizione di tutti i privati per incentivare la libertà e la sicurezza del commercio. Vi fu un forte interesse delle altre potenze, fra cui la Gran Bretagna, che alla fine riuscì ad entrare nella Compagnia acquisendo le azioni in mano agli egiziani, sommersi dai debiti, e farsi riconoscere la tutela dell'area dalla suddetta Convenzione; in concomitanza con la stipula dell'Entente Cordiale con Parigi.[4]

2.1 Rischi politici

Un discorso a parte vale invece per lo stato nella cui giurisdizione è presente l'opera: per l'Egitto il canale è una fonte di entrate sicure e costanti – fatto salvo il periodo in cui fu ceduto il pacchetto azionario – anzi nel tempo non hanno fatto che crescere al crescere del commercio. Inoltre, la facilità con cui ne può controllare l'accesso alle navi commerciali rappresenta una leva politica e strategica non indifferente potente nelle dinamiche di potere non solo regionali. Esempio clamoroso di ciò fu la Crisi del Canale di Suez del 1956: alla ricerca di fondi per la costruzione della diga di Assam, il leader egiziano Nasser proclama la nazionalizzazione della Compagnia, subito inglesi e francesi rispondono appoggiando, in segreto all'inizio, Israele che invade prontamente il Sinai e Gaza, arrivando fino al Canale. L'Egitto di Nasser era in bilico fra Est e Ovest, mentre due vecchie potenze coloniali in declino cercavano di mantenere la presa sul canale. Temendo l'estendersi del conflitto, Mosca e Washington imposero a Londra e Parigi di cessare subito le operazioni e il sostegno a Tel Aviv. Il controllo di un *choke point* rischiò di trascinare il mondo in un nuovo conflitto a poco più di

[4] Karabell, Zachary (2003). Parting the desert: the creation of the Suez Canal. Alfred A. Knopf

dieci anni dalla fine della Seconda Guerra Mondiale.[5]

Come già evidenziato, il rischio politico non deve essere sottovalutato quando si tratta di *choke points*, ancora di meno quando è uno artificiale come quello di Suez e completamente all'interno del territorio di un singolo paese. In caso di colli di bottiglia all'interno delle giurisdizioni e/o aree di interesse di più nazioni, il rischio politico rischia di moltiplicarsi in caso di tensioni tra i paesi della regione. Dal 1956 la questione del controllo e della gestione del Canale non è più stata sollevata con la medesima drammaticità. Oggi l'intera struttura è in mano a un ente pubblico: l'Autorità del Canale di Suez (SCA), istituita il 26 luglio 1956, infatti, è un'autorità pubblica e indipendente con personalità giuridica, che risponde al Primo Ministro della Repubblica d'Egitto. La SCA ha tutte le autorità necessarie per gestire il Canale senza essere limitata dalle leggi e dai sistemi del governo, in questo modo viene garantita una estraneità alla politica del Cairo; ma questo in linea di principio. La SCA gestisce, fa funzionare, utilizza, mantiene e migliora il Canale di Suez. Esclusivamente la SCA emette e mantiene in vigore le norme di navigazione nel Canale e altre norme e regolamenti che prevedono un buon e ordinato funzionamento del canale. Nel *Board of Directors* vi sono solo cittadini egiziani, la maggior parte dei quali possiedono legami con la capitale. Un esempio per tutti l'attuale chairman e ammiraglio Osama Mounier Mohamed Rabie.

L'importanza del Canale nella rete del commercio mondiale non ha fatto altro che crescere nei decenni successivi alla Crisi del 1956. Nell'anno 2019 il numero di imbarcazioni che hanno transitato per le sue acque è stato di 18.880 unità, per un totale di 1.207.087 tonnellate, con un traffico mensile che si aggira sulle 1.500 navi, per un equivalente di quasi 100.000 tonnellate al mese.[6] In generale si stima che circa il 15% del commercio mondiale passi per questo collo di bottiglia.[7]

L'inizio del XXI° secolo non ha reso meno problematica la situazione del Canale sotto il profilo politico, anzi i cambiamenti del sistema internazionale sono riflessi nello stato attuale e nella storia recente. Infatti, il rischio di natura politica non riguarda solo la storica inimicizia fra Tel

[5] Per approfondire la storia della Cirsi di Suez: David Charlwood, "Suez Crisis 1956: End of Empire and the Reshaping of the Middle East", Pen & Sword.

[6] "Suez Canal Traffic Statistics, Annual Report 2019", in Suez Canal Authority, https://www.suezcanal.gov.eg/English/Downloads/Pages/default.aspx?folder=Navigation%20Reports/Annual%20Reports%E2%80%8B%E2%80%8B%E2%80%8B

[7] "Factbox - The Suez Canal: a vital oil transit route with an ancient history" https://www.reuters.com/article/egypt-suezcanal-oil-idINKBN2BI26C

Aviv e il Cairo. Di recente un nuovo player è entrato in gioco nelle vicende del Canale: la Repubblica Popolare Cinese. Questa novità non è altro che una logica conseguenza dello sviluppo della *Belt and Road Initiative*. Nel momento in cui il Mediterraneo e l'Europa diventano i poli principali degli investimenti cinesi, Suez essendo la porta naturale non può che attirare l'attenzione. I capitali cinesi sono stati decisivi nella realizzazione di opere di espansione del canale. Nei prossimi anni il tonnellaggio delle navi non farà altro che aumentare; pertanto, Pechino ha considerato fondamentale adattare le infrastrutture alla crescita dei volumi. Lo stesso sta accadendo con le infrastrutture portuali del bacino del Mediterraneo.[8]

2.2 Rischi ambientali

I rischi a cui sono sottoposti i *choke points* non sono solo di natura politica e militare. Il fattore ambientale può essere una seria minaccia alla sicurezza dei trasporti e alle persone coinvolti nella gestione di questi nodi. Questi sono pericoli che si tendono a sottovalutare, essendo quelli geopolitici considerati primari per gravità e rischio. Senza dubbio anche il livello tecnologico raggiunto in ambito di commercio marittimo ha contribuito ad allentare il timore per questi eventi. Maree, maremoti, tempeste, tutti i fattori che influenzano negativamente la navigazione sono da tenere in considerazione nell'analisi di un collo di bottiglia. Suez ovviamente non fa eccezione e proprio a marzo 2021 si è verificato un caso esemplare. Il 23 marzo una tempesta di sabbia con venti che hanno raggiunto i 73 km/h[9] ha spinto fuori rotta e facendo incagliare la nave portacontainer Ever Given di proprietà della Evergreen Marine, una compagnia taiwanese. Al momento dell'incidente il trasporto comprendeva ben 18.300 container: la Ever Given, infatti, è una nave lunga 400 metri con una capienza di 20.000 TUE, ossia l'unità equivalente a venti piedi, *twenty-foot equivalent unit*, che è la misura standard di lunghezza nel trasporto dei container ISO, e corrisponde a 20 piedi (circa 6 metri) totali. È una delle navi più grandi al mondo. Il Canale è rimasto bloccato per una settimana. In quel lasso di

[8] Per approfondire il ruolo emergente della Cina nelle vicende del Canale, https://www.sr-m.it/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf

[9] https://www.meteorologicaltechnologyinternational.com/features/were-bad-weather-conditions-to-blame-for-the-grounding-of-the-ever-given.html

tempo circa 300 navi sono rimaste bloccate alle due estremità del Canale in attesa che finissero i lavori per disincagliare la nave.

I danni di questo incidente sono stati considerevoli. Il blocco del Canale ha provocato forti ritardi nel tragitto di centinaia di navi, che hanno dovuto attendere che terminassero le operazioni per disincagliare la Ever Given, oppure optare per la circumnavigazione dell'Africa, con conseguenti ritardi e aumento dei costi. In media il tragitto attorno al Capo di Buona Speranza aumenta il tempo di navigazione di almeno 10 giorni.[10] Secondo le stime della SCA, il blocco ha provocato perdite di circa 15 milioni di dollari al giorno. Lo stesso Egitto si è visto danneggiato economicamente se si tiene presente che il canale garantisce circa il 2% del PIL nazionale. Se invece si considera il valore delle merci presenti sulle navi bloccate, il peso economico del blocco sale ulteriormente: è stato stimato che fossero bloccate merci per un valore complessivo di 9.6 miliardi di dollari al giorno. Incalcolabile è invece il danno per tutta la *supply chain*, da fornitori e intermediari a retailer e supermercati, dalle compagnie di trasporto alle compagnie portuali.[11]

[10] https://www.bbc.com/news/business-56559073
[11] https://www.bbc.com/news/business-56533250

3. Conclusioni

In questo report si illustra brevemente le condizioni precarie dell'intricata rete del commercio internazionale via mare e in particolar modo dei suoi punti più delicati, i *choke points*. Il Canale di Suez è solo uno dei più noti anche al grande pubblico non specializzato in economia o geopolitica. Come si è visto nelle pagine precedenti, i fattori di rischio sono numerosi per queste complesse aree del pianeta. Guerre, attentati, sabotaggi, e altre minacce di natura politica si aggiungono a quelle di natura ambientale, come il caso della Ever Given. Cosa possono fare gli attori politici, le autorità governative, ed economici, le imprese coinvolte? I primi hanno un potere decisivo nella stabilità dei colli di bottiglia: grazie alla diffusione dei principi base del libero mercato e al successo della globalizzazione è meno probabile che un paese possa chiudere facilmente l'accesso a questa risorsa fondamentale per tutto il sistema economico. I ritorni economici della gestione di un passaggio obbligato come quello di Suez garantiscono entrate preziose per l'economia egiziana. Le imprese coinvolte nel commercio invece possono contribuire alla sicurezza dei *choke points* attuando comportamenti legali e rispettosi dei contratti internazionali, evitando di creare situazioni che possano in qualche modo ledere l'utilizzo della medesima risorsa anche da parte di altre compagnie. Governi e operatori economici possono anche cooperare creando delle opportunità di investimento per la manutenzione e il miglioramento delle infrastrutture interessate, lo stesso Canale di Suez è stato interessato più volte da questo evento; l'ultima volta nel 2006 quando furono ampliate le sponde, grazie anche a investimenti di capitali cinesi. Con l'intensificazione dei commerci, che cresceranno anche grazie al decollo economico dei paesi emergenti, in primo luogo i paesi del sudest asiatico che mirano al mercato europeo, queste aree diverranno sempre più argomento centrale della sicurezza economica, nazionale ed energetica di molti paesi. Ma ogni *choke point* ha caratteristiche peculiari e una storia peculiari. I fattori di rischio a cui è sottoposto Suez non sono i medesimi dello Stretto di Malacca. Nei prossimi report l'analisi porterà avanti l'analisi anche per altri choke points attorno al mondo.

Fonti

Richadson, Michael (2004) A Time Bomb for Global Trade: Maritime-related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction. Viewpoints, Singapore, The Institute of Southeast Asian Studies

Rodrigue, J.-P. (2004). Straits, Passages and Chokepoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution. Cahiers de géographie du Québec, 48(135), 357–374. https://doi.org/10.7202/011797ar

"European Business History Association 2007 Research Paper Webpage", Retrieved 19 November 2018, https://ebha.org/ebha2007/pdf/Piquet.pdf

Suez Canal Authority, https://www.suezcanal.gov.eg/English/Downloads/Pages/default.aspx?folder=Navigation%20Reports/Annual%20Reports%E2%80%8B%E2%80%8B%E2%80%8B

https://www.sr-m.it/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf

https://www.meteorologicaltechnologyinternational.com/features/were-bad-weather-conditions-to-blame-for-the-grounding-of-the-ever-given.html

BBC