

# Il Canale di Panama ricomincia nel segno del commercio cinese

## Il tratto di mare che permette di evitare il giro dell'America apre la terza "corsia": primo passaggio, un cargo di Pechino

Nove anni di lavori. Tra i contractor **Salini-Impregilo**. Ora potranno attraversarlo navi da 15 mila container

**ALBERTO FLORES D'ARCAIS**

**COCOLI.** Quando la grande nave si è allineata al livello dell'acqua oceanica, l'esplosione di orgoglio di un piccolo paese del Centramerica è diventato quasi tangibile. Erano le quattro del pomeriggio, la Cosco Shipping Panama, gigantesco cargo cinese con il suo carico da oltre 10 mila container grigi, rossi e verdi, era appena passata dalle nuove chiuse sul Pacifico e tra sirene ed applausi i privilegiati della tribuna Vip come le decine di migliaia di persone scese a festeggiare davanti ai maxi-schermi installati nelle principali città, hanno dimenticato in fretta la lunga attesa in una giornata di afa pesante e qualche improvviso temporale.

Il "dia historico", il grande giorno dell'orgoglio di Panama, era iniziato poco dopo l'alba, quando dall'altra parte del Canale, quella dell'Atlantico, le chiuse di Agua Clara erano state aperte per il primo passaggio di un cargo nel Nuevo Canal. Bandiere al vento, una banda che suonava allegre marcette, alle 7 e 48 di mattina (ora locale) la Cosco, nave cinese che batte bandiera delle Marshall Island, ha fatto il suo ingresso nel canale allargato festeggiata da migliaia di persone assiegate nelle vicinanze già dalla notte di sabato. Fino a

qualche settimana fa si chiamava Andronikos, ma prima di salpare dal Pireo per diventare la nave-simbolo del nuovo canale di Panama era stata ridipinta e gli avevano dato un nome più appropriato all'evento.

Ci sono voluti nove anni di lavori titanici, cento milioni di ore lavorative, 5,3 miliardi di dollari di spesa, ma da oggi la "ottava meraviglia del mondo" può finalmente dare il via alla sua seconda giovinezza. Un'inaugurazione arrivata con due anni di ritardo rispetto alle previsioni (2014, nel centenario del vecchio canale), tra polemiche furibonde, problemi tecnici che in qualche momento sembravano insormontabili, errori vari, discutibili impatti ambientali e qualche disputa finita in tribunale. Nel giorno della festa nessuno vuole pensarci più, quella "guerra" non dichiarata tra Pca (Panama Canal Authority) e Gupc (il consorzio di contractors internazionali che ha avuto gli appalti, con un ruolo determinante per la **Salini Impregilo**) resta, per il momento, solo un brutto ricordo.

«Siamo il ponte del mondo e il cuore dell'universo», diceva lo slogan che ha accompagnato i lavori di allargamento, ma dietro alle parole di un romanticismo tutto latino-americano quello che conta veramente è il business. È stato un restyling costoso ma i benefici si vedranno presto, nonostante si stimi un 30% di capacità inutilizzata. El Canal ha il 5% del traffico mondiale marittimo, 144 rotte che connettono 150 paesi e 1700 porti. Finora erano circa

14 mila le navi che ogni anno sceglievano di evitare il periplo del Sudamerica, risparmiando 8 mila miglia di navigazione (e milioni di dollari). Da oggi saranno molte di più, entro il 2025 si prevede che raddoppino, con i pedaggi che a regime porteranno 5 miliardi l'anno nelle casse di Panama. Cui contribuiranno (e molto) le grandi navi Usa che esportano gas Lng (Liquified Natural Gas) e Lpg (Liquified Petroleum Gas), un commercio che consentirà a Panama di diventare un Hub marittimo internazionale soprattutto per gli Stati Uniti.

La prima nave a passare l'hanno scelta con una lotteria, che qualche maligno sostiene pilotata. Perché anche i simboli hanno la loro importanza, il commercio con la Cina è un futuro già presente e non va dimenticato che Pechino (con i suoi miliardi) è dietro all'ipotesi di un nuovo canale in Nicaragua e che tra i due paesi non ci sono ancora relazioni diplomatiche. Adesso le NeoPanamax - un nome che è già tutto un programma, bestioni lunghi oltre 350 metri e larghi 50, che possono portare fino a 14/15 mila container - potranno scivolare lungo le acque di un canale tre volte più largo del vecchio. Una grande festa con gli occhi già puntati al futuro. In progetto un ulteriore allargamento per permettere il passaggio anche ai mega porta-container di ultima generazione, i "Super Post-Panamax", in grado di trasportare fino a 20 mila container.

ONPRODUZIONE RISERVATA



Dir. Resp.: Mario Calabresi



### LE ORIGINI

Il progetto originario del Canale di Panama risale al 1879 ed ebbe tra i suoi promotori al Congresso Internazionale di Parigi Ferdinand de Lesseps, costruttore del Canale di Suez

### LA COSTRUZIONE

Gli Stati Uniti ottennero dal governo colombiano l'autorizzazione a costruire il Canale nel 1901. Fu ultimato nel 1914 ma inaugurato solo nel 1920

### L'AMPLIAMENTO

Il progetto di espansione del Canale di Panama, appena concluso, ha permesso di raddoppiarne la capacità, creando una nuova linea di traffico e costruendo nuove chiuse



### LA COSCO SHIPPING PANAMA

È la nave cinese che batte bandiera delle isole Marshall, la prima ad attraversare l'istmo. Si chiamava Andronikos, ma prima di salpare dal Pireo per diventare la nave-simbolo del nuovo canale di Panama è stata ridipinta



FOTO: CAFF