



Panama raddoppia

Il 26 giugno si inaugura il nuovo Canale tra Atlantico e Pacifico. Un'opera gigantesca e ad altissima tecnologia, con un'impronta italiana. Ma anche una svolta nei rapporti commerciali e geopolitici globali
di **Federica Bianchi** foto di **Rocco Rorandelli** per l'Espresso

Reportage





Chiusure, paratoie e torri di controllo

Le tre chiusure del nuovo canale di Panama, sul lato dell'Oceano Pacifico. Sotto, da sinistra: una nave portacontainer e una delle nuove paratoie a scorrimento costruite dall'italiana Cimolai. Nella pagina accanto, in senso orario: il lago Gatun, ovvero il bacino artificiale che alimenta il canale di Panama; il passaggio di una nave nelle vecchie chiusure; il ponte Centenario sul canale; la sala macchina che movimentata una delle 8 chiusure e la torre di controllo del nuovo canale.



Reportage

IL VECCHIO CANALE È STATO CONTROLLATO PER UN SECOLO DAGLI USA. LA NUOVA OPERA INVECE È STATA REALIZZATA DAL GOVERNO LOCALE. MA SI INTENSIFICANO I RAPPORTI CON LA CINA

DLTRE LE CARTE, LA FINANZA, gli scandali. L'altro volto di Panama è quello che si osserva attraversando gli 81 chilometri di un canale che ne è diventata l'identità più profonda. E che il prossimo 26 giugno verrà celebrato nel suo nuovo look ufficiale, più moderno e capiente, rigorosamente "made in Italy". Si tratta di una struttura colossale che, raddoppiando la portata, permetterà finalmente il transito alle balene d'acciaio dei nostri oceani, ovvero a navi cargo da oltre 65 mila tonnellate, soprannominate Post Panamax, che dovrebbero facilitare i commerci anche al Sud del mondo.

Lì dove l'Atlantico e il Pacifico vorrebbero toccarsi, in quell'istmo di terra sottilissima che congiunge due continenti, sin dal XIX secolo migliaia di operai sono morti nel tentativo di incidervi la più grande fessura del Nuovo Mondo. Dopo il tentativo fallito dei francesi, ci riuscirono gli americani più di 100 anni fa, tra il 1905 e il 1914, gli anni di costruzione non solo del canale ma anche della futura superpotenza.

Per oltre un secolo gli Stati Uniti controllarono il Paese e i suoi traffici internazionali: fino al 1999, anno in cui consegnarono le chiavi al governo panamense che da ormai 16 anni le gestisce e ne incassa i lauti pedaggi.

A sette anni dal passaggio di mano, nel 2006, dopo cinque anni di studi e un referendum, i panamensi decisero che fosse tempo di un allargamento delle dimensioni del canale e dei suoi introiti. E l'anno successivo partirono i lavori affidati ad un consorzio internazionale capitanato dall'italiana **Salini Impregilo**, insieme a inglesi e belgi, che sono terminati quest'anno. Costo totale dell'operazione: sei miliardi di dollari, finanziati al 30 per cento dalla Banca mondiale e per il resto dai pedaggi. Fino a ieri ammontavano a oltre due miliardi di dollari annui a fronte di oltre un miliardo di costi operativi, per un utile netto di circa 800 milioni. A regime, tra cinque anni, il nuovo canale dovrebbe ricavare almeno quattro miliardi (aumenterà non solo il traffico ma anche il prezzo dei pedaggi), per un utile netto di circa due miliardi di dollari. Il costo del passaggio medio? Non poco: 120 mila dollari, pur sempre meno caro di una circumnavigazione. Il più alto, 375 mila dollari, lo ha pagato una nave da crociera, la Norwegian Pearl. Il più basso, 36 centesimi di dollaro, un uomo, Richard Halliburton, che il canale lo attraversò a nuoto nel 1929.

«Per noi è una nuova indipendenza», esclama l'ambasciatore di Panama in Italia, Fernando Berguido: «È la prima opera effettuata al di fuori del controllo degli Stati Uniti». Fuori solo dal controllo diretto però. Perché nonostante la chiusura delle basi militari, la re-





Il terminal dei container all'ingresso del canale di Panama, a Panama City. In basso, a sinistra: una draga rimuove sedimenti all'imbocco del nuovo canale di Panama, in corrispondenza del lago Gatun; l'interno della sala macchina di un rimorchiatore, lo stesso modello utilizzato per le vecchie e le nuove chiuse del Canale di Panama

gione rimane ancora chiave dal punto di vista strategico tanto che Washington conserva il diritto a riaprire il canale nel caso di un'eventuale chiusura. E difatti il governo cinese ha da anni dichiarato che avrebbe portato avanti anch'esso un'opera simile: un canale rivale che dovrebbe attraversare il Nicaragua per 270 chilometri, nel cuore della foresta vergine. L'obiettivo dichiarato è surclassare Panama, permettendo il passaggio delle navi più grandi del mondo, interi grattacieli galleggianti. Ma per il momento, nonostante l'assenso del presidente nicaraguense Daniel Ortega, sembra non essere molto di più di un'aspirazione. Panama resta ancora l'unica via possibile per passare da un grande oceano all'altro e i cinesi continuano a essere i suoi migliori clienti, dopo gli Stati Uniti, e prima di Cile, Giappone e Perù.

Si tratta, quella sino-panamense, di una relazione reciprocamente apprezzata tanto che sarà cinese la Panama Cosco Shipping, la prima nave ad attraversare il canale durante l'inaugurazione ufficiale, a dispetto del fatto che Panama riconosca Taiwan e non la Repubblica popolare cinese come "la vera Cina". Ma si sa, il business è business. E così, lungo 300 metri e largo 48, il vessillo cinese è già salpato dal porto del Pireo, in Grecia, direzione Panama, a bordo ben 9.500

container, il doppio della capacità massima di oggi e la normalità di domani.

Con il boom dei commerci tra Cina, Taiwan e Giappone e le coste orientali degli Usa e quelle occidentali d'Europa, il traffico del canale è aumentato esponenzialmente, passando dai 280 mila container del 1995 ai sei milioni dell'anno scorso. Oggi i ricavi rappresentano oltre il 10 per cento del prodotto interno lordo panamense, una percentuale che sale al 20 considerando l'indotto: cifre che fanno invidia agli altri paesi centroamericani, incapaci però di andare oltre gli slogan nella realizzazione di un'alternativa.

Gli italiani hanno sempre giocato un ruolo nella storia del canale di Panama. Nei primi anni del secolo scorso sono stati quattromila gli operai del Bel Paese che hanno contribuito alla sua realizzazione. E ora non solo la Salini Impregilo ha realizzato il terzo set di chiuse ecologiche che permetterà, tra l'altro, di risparmiare il 60 per cento dell'acqua dolce utilizzata nel sollevamento delle navi, ma un'altra azienda italiana privata, la friulana Cimolai, ne ha costruito le 16 paratoie da 3.100 tonnellate ciascuna. Come a dire: a Panama l'Italia non esporta solo capitali nascosti.

Federica Bianchi