

TEHERAN VUOLE PARTECIPARE AL PROGETTO CINESE DA 50 MILIARDI

Nicaragua, l'Iran pronto a finanziare il maxi-canale

Ma il settore dello shipping frena: «Il mercato non lo chiede»

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Il mega-progetto da 50 miliardi di dollari per la costruzione del Canale del Nicaragua ha un sostenitore in più. E probabilmente anche un nuovo finanziatore, se mai l'opera vedrà la luce. L'Iran ha infatti annunciato di essere fortemente interessato alla realizzazione della via d'acqua per il passaggio delle grandi navi cargo che dovrebbe collegare gli oceani Atlantico e Pacifico. Lo ha fatto sapere il ministro degli Esteri del Paese arabo, Mohammad Javad Zarif, che durante la recente visita a Managua ha dichiarato che ci sono già diverse società di Teheran in grado di investire sull'infrastruttura che andrebbe a fare concorrenza al Canale di Panama.

L'interessamento dell'Iran potrebbe dare una sterzata decisiva verso la realizzazione dell'opera, la cui costruzione viene data come imminente ormai da alcuni anni. Il governo del Nicaragua, lo scorso anno, ha approvato il piano per la costruzione del canale navigabile ma i dubbi rimangono, soprattutto perché secondo gli ambientalisti di mezzo mondo, la realizzazione dell'opera avrebbe un impatto ambientale deva-

stante sui territori coinvolti. I lavori sono stati affidati alla società cinese Hknd Group (Hk Nicaragua Canal Development Investment), visto che proprio Pechino è stato il primo sostenitore del progetto in grado di offrire alle navi un'alternativa al Canale di Panama.

La nuova via d'acqua consentirà il passaggio di navi fino a 25 mila teu, sarà lunga 278 chilometri, contro gli 81 di Panama, e porterà 50 mila nuovi posti di lavoro (25 mila dei quali destinati a cittadini nicaraguensi). Il Paese del Centro America ha stimato che gli introiti che arriverebbero nelle casse statali dal passaggio delle navi, consentirebbero in un anno una crescita del Pil nazionale di circa il 4%. Ma il comparto marittimo sente davvero la necessità di questa nuova via navigabile? Probabilmente no. Visto che, secondo Gian Enzo Duci, presidente nazionale di Federagenti - l'associazione italiana degli agenti marittimi - l'opera sarebbe «l'ennesimo esempio di eccesso di capacità in un settore che ha il suo problema più grande proprio nella sovraccapacità». «Oggi - continua Duci - siamo ben lontani dall'aver già saturato il Canale di Panama. Anche per questo motivo, guardando il mercato, è davvero diffi-

cile comprendere la scelta di avviare i lavori per il Canale del Nicaragua, la cui eventuale realizzazione, a mio giudizio, avrebbe più che altro un significato geopolitico». «Tuttavia - chiude il numero uno di Federagenti - una reale alternativa a Panama ridurrebbe i costi per gli operatori del comparto marittimo, visto che, in un regime di concorrenza, scenderebbero le spese di pedaggio per il passaggio delle navi».

Sulla stessa lunghezza d'onda anche l'armatore e terminalista Ignazio Messina, ad del gruppo genovese Messina, per il quale «un'opera del genere avrebbe pochi vantaggi». «Rispetto a Panama - sottolinea Messina - che ha il limite delle unità che non superano i 15 mila teu, il Canale del Nicaragua potrebbe consentire il passaggio anche alle nuove mega-navi, che però navigano soprattutto tra la Cina e l'Europa, passando attraverso Suez, e una rotta più lunga verrebbe giustificata solamente da un abbassamento considerevole dei costi, ipotesi che vedo molto difficile». «Senza contare - chiude l'armatore - che al momento i porti americani non sono attrezzati per accogliere le più grandi portacontainer oggi in circolazione».

www.themeditelegraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



I NUMERI DELL'OPERA

GRAFICI **IL SECOLO XIX**

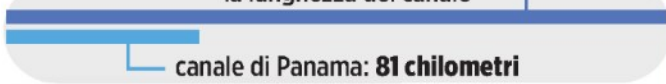
50 miliardi di dollari
il costo del progetto

5 anni
il tempo necessario per la costruzione



La realizzazione del canale creerà
50.000 nuovi posti di lavoro
25.000 destinati ai nicaraguensi

278 chilometri
la lunghezza del canale



canale di Panama: **81 chilometri**

+4%

La previsione di crescita del Pil del Nicaragua dopo la realizzazione del canale



Nel canale potranno passare navi fino a **25.000 teu**

