

Nuova Rivista Storica

Anno CII, Gennaio-Dicembre 2018, Fascicoli I-III

Bollettino bibliografico: Schede

Storia contemporanea

M. VALLE, *Suez. Il Canale, l'Egitto e l'Italia*, Cesena, Historica Edizioni, 2018, pp. 336, € 22,00

Il Giro del mondo in ottanta giorni, pubblicato da Jules Verne nel 1872, forse non sarebbe stato mai scritto se il romanziere francese non avesse appreso per tempo dai maggiori quotidiani europei che l'apertura del Canale di Suez – inaugurato ufficialmente il 17 novembre 1869, dopo dieci anni di lavori – avrebbe tracciato una nuova via marittima in grado di rendere immensamente più veloce il tragitto verso l'India e l'Estremo Oriente. Se la galleria ferroviaria del Moncenisio, ultimata nel 1871, permetteva di compiere il viaggio Londra-Brindisi in treno, senza dover valicare le Alpi, arrivati nel porto pugliese, merci e viaggiatori europei potevano, infatti, far rotta verso l'Asia meridionale in poco meno di novanta giorni, perché il taglio dell'istmo consentiva, ormai di raggiungere quella destinazione senza circumnavigare l'Africa, doppiando il Capo di Buona Speranza.

Come ci mostra Marco Valle, nel suo importante volume, dopo l'apertura delle rotte atlantiche nel XVI secolo, la nuova via delle Indie fece riacquistare al Mediterraneo una nuova giovinezza economica e strategica, come collegamento privilegiato, per sicurezza e rapidità, tra Oceano Atlantico e Oceano Indiano. Il Canale costituiva il nuovo tragitto verso l'India, ambito da tutte le Potenze europee, prima fra tutte l'Inghilterra, che da quel momento si sforzò di favorire il processo unitario italiano, con la distruzione del Regno delle Due Sicilie, per utilizzare il meridione della Penisola come avamposto commerciale e militare del suo Impero.

I disegni e le preoccupazioni di Londra su questo punto risalivano alla fine del XVIII secolo, quando il primo Bonaparte, nel corso della campagna militare in Egitto e Siria, comprese che l'apertura della direttissima di Suez avrebbe potuto emancipare l'Asia meridionale dal dominio di Londra e favorire la penetrazione economica e politica di Parigi nel subcontinente indiano. Questi timori si rafforzarono quando il Secondo Impero di Napoleone III prese l'iniziativa di collegare Mediterraneo e Mar Rosso, con il taglio dell'istmo di Suez. Questo progetto secolare era già riemerso con forza quando, su ispirazione del Cancelliere austriaco Klemens von Metternich, fu fondata – nel 1846, a Parigi – la *Société d'études du Canal de Suez* per schiudere il varco tra Porto Said e il Mar Rosso.

Del gruppo di lavoro facevano parte esperti francesi, inglesi, austriaci e, tra questi ultimi, l'ingegnere capo delle ferrovie del Lombardo-Veneto, il trentino Luigi Negrelli. Fu proprio il progetto di Negrelli a essere selezionato da una Commissione scientifica internazionale, costituitasi, nel 1854, sotto l'egida della Francia e dall'*Eyalet* d'Egitto (nominalmente provincia dell'Impero ottomano ma, di fatto, largamente indipendente), per iniziativa dell'imprenditore, Ferdinand de Lesseps, già viceconsole ad Alessandria

d'Egitto e cugino dell'Imperatrice dei Francesi, Eugenia de Montijo, consorte di Napoleone III.

A nulla valse la resistenza dell'Inghilterra, con pressioni su Parigi e intimidazioni verso Costantinopoli, per sabotare l'impresa, che prese avvio il 25 aprile 1859. La sconfitta di Londra si tramutò, però, in un'ampia vittoria diplomatica, perché, terminati i lavori, la gestione amministrativa economica e militare del nuovo percorso marittimo fu attribuita alla «Compagnia del Canale», dove sedevano i soli rappresentanti della Francia e del Regno Unito, quest'ultimi come azionisti di maggioranza. Inoltre, dopo il conflitto anglo-egiziano del 1882, «Albione perfida e rapace» fortificò ulteriormente la sua posizione di egemonia, rimpiazzando Istanbul come Potenza tutrice dell'Egitto e trasformando, a tutti gli effetti, il Canale nell'autostrada acquatica che collegava la nebbiosa isoletta dell'Atlantico al più prezioso gioiello del suo Impero.

L'Italia, nonostante la sua posizione geostrategica, che, grazie al controllo del Canale di Sicilia, poteva consentirle di interrompere il traffico inglese proveniente da Gibilterra verso l'Egitto, fu esclusa da ogni partecipazione alla Compagnia del Canale. Paga del suo ruolo di *junior partner* della «Dominatrice dei Mari», la nostra diplomazia non insistette su questo punto durante i lavori della Convenzione di Costantinopoli del 1888, dove pure si ventilò questa eventualità, fidando sull'amicizia inglese e sull'assicurazione, poi non rispettata nel corso della Grande Guerra, che il valico di Suez sarebbe restato «sempre libero e aperto, in tempo di pace come durante le ostilità, a ogni imbarcazione mercantile o militare, senza distinzioni di bandiera». Nessuna richiesta fu fatta a questo riguardo neppure dai governi Crispi (1887-1881), che pure si concentrarono intensamente sul problema del riequilibrio di potenza nel Mediterraneo, né da Salandra e Sidney Sonnino al momento della sigla del Trattato di Londra (aprile 1915), con il quale il nostro Paese si schierò a fianco delle Potenze occidentali.

La musica cambiò, con Mussolini, che progressivamente, dopo il 1936 e fino al febbraio 1939, avanzò, con insistenza crescente, l'istanza di «spezzare la sbarre del Mediterraneo che imprigionavano l'Italia nel suo stesso mare», arrivando all'internazionalizzazione di Gibilterra e a una partecipazione paritetica del nostro Paese alla Compagnia di Suez. Riproposte ancora nella primavera del 1940, come *conditio sine qua non* per mantenere l'Italia in uno stato di neutralità, queste richieste furono nuovamente respinte. La parola passò, allora, alle armi. Con scarso successo, però.

L'unico importante risultato fu colto, infatti, dalla Regia Marina che, con il blocco del Mediterraneo centrale e dell'Egeo, riuscì a paralizzare la rotta Gibilterra-Suez, arrecando un grave danno allo sforzo bellico britannico che, dopo il 7 dicembre 1941, si trasformò in un vulnus fatale per il *British Empire* impegnato contro il Giappone nel teatro asiatico e alle porte dell'India. Male andarono, invece, le cose, in terra d'Africa.

Dal giugno 1940 al settembre 1942, il Regio Esercito, pure assistito da un forte corpo di spedizione germanico, non riuscì ad avanzare dalla Libia verso Alessandria e Suez, con un'operazione che, se portata a compimento, avrebbe espulso per sempre, secondo Hitler, la Gran Bretagna dall'antico *mare nostrum* latino.

La rivincita dell'Italia si ebbe, però, nel dopoguerra quando Roma abbandonò «la politica delle armi» per imbracciare «le armi della politica». La crisi mediorientale iniziata nella seconda metà del 1955, sfociata nella nazionalizzazione del Canale di Suez e nell'azione armata anglo-francese del 1956 contro l'Egitto di Nasser, aprì nuovi promettenti scenari alla nostra azione e offrì l'opportunità per una riflessione ardita e consapevole sulle direttrici principali della nuova politica italiana. Sin dall'inizio, infatti, Viminale e Palazzo Chigi cercarono di esercitare un ruolo che fosse vantaggioso all'interesse nazionale. Tale atteggiamento fu il preludio di quelle valutazioni che, durante l'estate del 1956, spinsero il governo Segni a disegnare la possibilità di un intervento nella contesa mediorientale.

Quell'intervento avrebbe dovuto caratterizzarsi come un'azione in favore della pace, utilizzando la particolare sistemazione geografica dell'Italia e la sua lontananza da qualsiasi modello di politica neocoloniale. In questo quadro, la difesa della nostra economia e della nostra politica – rappresentati dalla piena e agevole fruibilità del Canale di Suez per i commerci italiani e dalla difesa delle comunità di emigrati, residenti nell'Africa settentrionale – si intrecciarono con la necessità di interpretare un ruolo che superasse gli schemi politici a noi imposti dopo il 1947. Il Medio Oriente, e con esso il nodo di Suez, fu il banco di prova del neo-atlantismo *in nuce*. In quel quadrante internazionale, con Enrico Mattei, Fanfani, Andreotti, Moro, Craxi, Berlusconi, si misurò la capacità italiana di raggiungere lo status di “grande” Media Potenza.

Bei tempi, quelli, che sfumarono in un futuro fatto di rivoluzioni giudiziarie, di colpi di mano istituzionali, di forzato coinvolgimento in avventure belliche, combattute per conto di altri, di congiure finanziarie concepite da poteri forti internazionali o forse dai nostri stessi partner in Europa e di là dell'Atlantico.

(Eugenio Di Rienzo)