

Per Evo Morales, che si appresta a correre per la quarta volta alla carica di presidente della

Bolivia nel 2019 - nonostante il referendum perso nel febbraio di due anni fa e in virtù di una decisione della corte costituzionale che glielo ha consentito - il "treno bioceanico" riveste l'importanza di un nuovo canale di Panama.

Facile pensare che, nelle sue intenzioni, sarà l'asso nella manica che userà nella prossima campagna presidenziale, destinato a suggellare il lungo periodo in cui l'ex sindacalista cocalero ha governato lo stato andino: il progetto capace di garantirgli fama eterna e l'apoteosi personale. Mentre già all'orizzonte si profila la scadenza del 2025, l'appuntamento dei duecento anni d'indipendenza della Bolivia dal dominio spagnolo, al quale Evo non vuole proprio mancare. Il modello cui il governo di Morales si è sempre ispirato è quello delle economie "socialiste" ed estrattive del Sud America, basate sulla vendita delle materie prime come volano dello sviluppo generale del paese. Un modello pericolosamente esposto all'oscillazione dei prezzi delle materie prime nei mercati mondiali, il cui ribasso può paralizzare un paese o spingerlo a indebitarsi oltre ogni misura ragionevole, come per molti sta accadendo.

Di sicuro il treno bioceanico rappresenta l'ulteriore e più importante tassello di una lunga stagione d'interventi infrastrutturali che hanno caratterizzato il governo di Evo Morales - anche a costo di rischiare il disastro ambientale e lo scontro con le comunità indigene che a tanti suoi progetti si sono fieramente opposte. Un progetto capace, poi, di far dimenticare la figuraccia rimediata alla corte internazionale di giustizia dell'Aia sullo sbocco all'oceano Pacifico, in cui il presidente boliviano ha preso uno schiaffo sonoro a favore del Cile.



Sembra cosa fatta, per Morales, il progetto del treno bioceanico, nato nel 2014 e che

dovrebbe unire il porto di Santos in Brasile con quello di Ilo in Perù, l'oceano Atlantico con il Pacifico; è un tema su cui si sono spese negli ultimi anni le migliori energie diplomatiche dei vari paesi coinvolti. Ora sembra registrare qualche passo in avanti, e pare ipotizzabile che la linea ferroviaria pensata per trasportare persone e merci, possa iniziare a trovar forma l'anno che viene trasportando, una volta concluso, passeggeri e più di dieci milioni di tonnellate di merci ogni anno. Prevede una linea ferroviaria lunga 3.858,70 km e ha saputo coinvolgere, oltre alle nazioni che ne saranno attraversate, anche paesi che non lo saranno, come il Paraguay, tutti riuniti nel Grupo Operativo Bioceánico. E sarà capace di creare un flusso di merci del continente sudamericano verso un'Asia sempre più affamata di materie prime e cibo. Il tratto boliviano sarà di 1965 km, e si

stima che per la sua costruzione saranno spesi tra i dieci e i quattordici miliardi di dollari.



Evo Morales col presidente del Cile Sebastián Piñera

Un affare colossale, destinato a scatenare la corsa tra chi - in buona parte imprese europee - si candiderà a finanziarlo, realizzarlo e gestirlo, che sempre più sta uscendo dalla nebulosa velleità del sogno per assumere il contorno della realtà. Tanto più che a dargli credito è stato nelle scorse settimane lo spagnolo Pedro Sánchez, non un primo ministro qualunque in America Latina visto il peso dell'ex madre patria, il quale ha fatto tappa a La Paz non facendo mistero che il suo paese è più che interessato a parteciparvi finanziandolo.

Uguale interesse è stato espresso recentemente da paesi come Germania, Svizzera, Francia e Regno Unito, mentre i rappresentanti delle massime industrie costruttrici di materiale rotante hanno cominciato a fare la spola dai loro paesi, facendo cortesi visite ai funzionari del governo boliviano. Per quanto, al momento, si sia ancora alla ricerca dell'accordo sui parametri tecnici e operativi, oltre che sui costi finali.

Vista la storia giudiziaria recente, probabile che il progetto possa suscitare una qualche

preoccupazione in paesi che lo scandalo Odebrecht-Lava Jato non ha risparmiato. Non esclusa la Bolivia, dove l'ombra della corruzione ha coinvolto solo pochi giorni fa l'ex presidente Carlos Mesa, avversario di Evo alle prossime elezioni, che ha giudicato l'indagine contro di lui come un attacco portato alla sua candidatura, e ha chiesto che i giudici l'allarghino al lungo periodo di governo Morales, non toccato fino a oggi, inspiegabilmente, dalle attenzioni dei magistrati. E non escluso il Brasile, dove Jair Bolsonaro, il neopresidente, è stato eletto con un rotondo "no" alla corruzione del partito di Lula (scivolato pure lui sulla buccia di banana Lava-Jato) e dovrà presto dimostrare se effettivamente l'aria è cambiata.



Evo Morales col presidente dell'Argentina Mauricio Macri

Corruzioni a parte, è presumibile che la fase di avvio del treno impegnerà i vari governi fino alla

metà del 2019, dopo di che sarà possibile licitare i lavori e incaricare chi li realizzerà. Da parte sua Evo, spinto dalle ragioni della rielezione, si è detto sicuro che i lavori possano cominciare l'anno prossimo, e si è sbilanciato fino a prevederne la conclusione per il 2021.

Per quanto sia più probabile che, per comprare un biglietto ferroviario da Santos a Ilo, dovranno passare almeno sei o sette anni di lavoro.