Grandi navi: troppo grandi, inquinanti e pericolose

Autore: George Ritinsky
Fonte: Città Nuova

Il trasporto commerciale marittimo è molto cambiato negli ultimi 20 anni, ma non in meglio. La Ever Given, la nave rimasta incagliata nel canale di Suez, è solo un piccolo esempio di questo gigantismo dei problemi, oltre che delle navi

Grandi Navi. Vi racconto una storia: un giorno, **nel lontano 1985, arrivato in Thailandia, iniziai ad imparare la lingua la mattina e intanto insegnavo l'italiano**, nel pomeriggio, in una grande azienda di ceramica. Ogni giorno per andare al lavoro passavo davanti ad una grossa azienda di scarpe, dove sostavano **enormi containers, in attesa di essere caricati**. Sognavo di potermi occupare, un giorno, delle spedizioni di containers, e incredibilmente la cosa si avverò. Fu il mio primo vero lavoro: **controllare le merci in partenza per l'Italia**. Dovevo a volte entrare dentro a quegli enormi scatoloni d'acciaio per verificare che fossero in buono stato. Qualche volta, mi facevo portare sopra al container con una gru, per controllare che non ci fossero delle aperture sospette che avrebbero causato danni alla merce se vi fosse entrata l'acqua. Il mio sogno si era realizzato: controllavo i containers e davo l'ok per il loro utilizzo oppure no. Era interessantissimo **monitorare la partenza, l'arrivo a Singapore e poi il trasbordo sulle navi oceaniche verso l'Europa**. **All'epoca**, una grande nave oceanica poteva caricare circa 3 mila containers e tutta l'operazione era verificata in modo molto umano: **non c'era la corsa esasperata per ridurre i costi**, quella corsa che ha fatto diventare le navi oceaniche sempre più grandi, enormi, mastodontiche. E molto difficile da pilotare. **Negli anni 90 il lavoro sulle navi e il pilotaggio erano portati avanti dal personale, mentre ora sono i computer a fare tutto.** Basti pensare che ci sono solo 21 persone a bordo della *Ever Given*, una nave di 400 metri, alta 40 e larga 60. **E il numero di containers che possono esservi caricati? Al momento si parla di 20 mila**: "una fortuna" se parliamo del valore della merce. Solo che quella merce è ancora oggi stipata nei container della nave. E sì, ancora oggi. La *Ever Given*, dopo essere stata liberata con un febbrile lavoro di scavo del fondale e di spinta da parte dei rimorchiatori, tra cui il **Carlo Magno (una *bestia* italiana di 10.880 cavalli di potenza)**, ora galleggia ed è di nuovo pronta a partire. È pronta, ma non è partita: nè la nave nè l'equipaggio (ridotto al minimo) possono lasciare il Grande Lago Amaro dove la nave è parcheggiata, in attesa del pagamento della multa per aver ostruito il passaggio del Canale di Suez: sono **400 milioni di dollari più qualche altra multa accessoria**: la autorità portuali hanno chiesto il pagamento di 1 miliardo di dollari per rilasciare la nave e l'equipaggio. Ecco allora ritornare **il grave problema delle navi giganti che girano nei nostri mari e oceani,** che col maltempo perdono il loro carico in mare. Solo nel 2020, circa 3 mila container sono finiti in mare a causa del maltempo o per incidenti. **E quest'anno, in soli 4 mesi, sono già più di mille i container che sono andati persi in mare.** Un bel disastro se vi aggiungiamo i 20 mila bloccati a Suez: l**a catena di approvvigionamento di intere industrie viene, in un solo colpo, ad essere cancellata**, insieme al faticoso lavoro di anni per studiare prodotti e usare materiali sempre più avanzati. Un errore umano, un colpo di vento, una burrasca particolarmente forte, e il carico può finire in mare, o la nave su cui il tuo container è stato stipato si mette di traverso in un canale e tutto va in fumo. A titolo di cronaca, **i 20 mila container della *Ever Given* potrebbero rimanere in Egitto per anni**, fino a quando non verrà pagata la penale o si sbloccherà la vertenza. Di chi è la colpa dell'incidente che a marzo ha bloccato il canale di Suez per diversi giorni? Qualcuno dice che è colpa del vento, che ha fatto oscillare la nave *a pendolo*, rendendola ingovernabile (una nave alta 40 metri che incontra vento forte, è abbastanza intuibile che oscilli!). **Si sa che i canali, sia di Panama che di Suez, sono a rischio ingorgo oppure incidente**, tanto che ormai ci si chiede, da un mese all'altro, dove avverrà il prossimo incidente che bloccherà il mondo del commercio per mesi, con gravi conseguenze per l'economia

mondiale. **Possiamo così capire come mai i cinesi abbiano tanto a cuore la loro "*Belt and Road*",** ovvero la nuova via della seta, quella terrestre: per svincolarsi dalle tenaglie del trasporto marittimo controllato dalle aziende e dalle multinazionali occidentali. Proprio così! Ecco allora il progetto di far partire i containers da Shanghai e **farli arrivare su rotaia in 18 giorni a Trieste** (metà del tempo via nave passando da Suez), per esempio. Un progetto che non è solo sulla carta, ma già avanzato e a tratti operativo. **E per i russi? L'alternativa, per loro, è quella di usufruire, sempre di più, della *Northen Sea Route*, ovvero della via marittima del nord, quella che costeggia la Siberia.** Già: con i cambiamenti climatici, le navi possono passare dal Polo Nord non solo in estate ma anche in inverno. Ed **i potentissimi sottomarini nucleari** aprighiaccio russi sono pronti per dare assistenza alle navi che scegliessero di passare dal nord, invece che dal sud, cioè da Suez. **Il mondo globalizzato ha bisogno di essere anche multipolare**, di non muoversi solo su alcune rotte marittime obbligate o dipendere dagli interessi di compagnie singaporiane (tutti i cargo per l'Europa devono per forza scaricare e caricare a Singapore), giapponesi (costruttrici delle gigantesche navi da 20 fino a 50 mila containers) o dai noleggi obbligati (**la compagnia *Ever Green* è una super multinazionale di Taiwan)**. Ormai russi e cinesi sono pronti per dare un'alternativa all'egemonia giapponese, taiwanese e delle multinazionali occidentali (che fanno presto a far perdere le loro tracce evadendo le tasse nei meandri delle società offshore). **Il mondo sta cambiando e sembra aprirsi ad una migliore multipolarità**, che aiuterebbe forse a diminuire i costi di gestione e di trasporto, creando una concorrenza più aperta.