

Suez, se una nave stravolge i commerci mondiali

PAY > EDICOLA

Martedì 30 Marzo 2021 di Ennio Cascetta

Una rivoluzione che secondo alcuni studi è la sesta nella storia dell'umanità, paragonabile a quelle della ferrovia a vapore o del motore a scoppio e dell'automobile.

Tutto iniziò nel 1956 con un imprenditore americano, Malcom Mc Lean, che per evitare il traffico stradale lungo la costa est degli Stati Uniti adattò una nave cisterna della seconda guerra mondiale con un grande piattaforma sulla quale trasportava il primo container una scatola di acciaio che poteva essere facilmente caricata e scaricata dai camion. Nel primo viaggio trasportò ben 58 container. La Ever Given ne trasporta 20.000, le portacontainer più grandi oggi ne trasportano 24.000. L'idea fu subito un successo perché consentiva di ridurre di dieci volte il costo del trasporto.

A metà degli anni sessanta partirono le prime linee regolari di container fra nord America ed Europa e furono costruite le prime navi specializzate per i container, ne portavano 1.500, negli anni ottanta le navi erano talmente grandi che non potevano più passare nel canale di Panama e portavano "solo" 5.000 container. Nello stesso periodo inizia la globalizzazione della economia resa possibile proprio dalla diffusione della logistica del container. Se il trasporto costa pochissimo perché si deve produrre tutto nello stesso luogo? Si producono le merci dove costa meno e si allunga la "catena logistica", si assembla il cellulare negli Stati Uniti o in Norvegia comprando le componenti nei diversi Paesi dove possono essere prodotte per disponibilità di materia prima o per investimenti industriali o per competenze distintive.

La logistica del container, a mare e a terra, diventa sostitutiva, almeno in parte, della catena di montaggio Fordista. Senza la "silenziosa" rivoluzione del container oggi non sarebbe possibile produrre oggetti dal valore di pochi centesimi, ad esempio le mascherine chirurgiche, a 13.000 chilometri da dove vengono utilizzate. La Cina, ma anche l'India, il Brasile la Corea e gli altri Paesi asiatici emergenti che guidano le classifiche della crescita economica non avrebbero potuto avere lo sviluppo che hanno avuto. Oggi l'80 per cento delle merci secche viaggia in contenitori, ogni giorno se ne muovono 20 milioni, oltre il 13 per cento di queste merci attraversa il canale di Suez, che da pochi anni è stato raddoppiato, così come quello di Panama. È una ragnatela globale di linee e connessioni che, parafrasando Parag Khanna autore di "Connectography" sono il petrolio del 21esimo secolo.

La globalizzazione della economia e delle società, basti pensare al ruolo di internet e dei social media, ha avuto risvolti positivi e negativi che non è il caso di discutere in questa sede. Resta il dato, reso possibile dalle due rivoluzioni tecnologiche dei container e delle telecomunicazioni. Certamente il sistema economico e sociale globale è più complesso, più interconnesso, più fragile rispetto a pochi decenni fa, come hanno dimostrato a pochi mesi di distanza la pandemia del Covid e, per fortuna in modo meno drammatico, il blocco del canale di Suez. Ce ne stiamo rendendo conto e dobbiamo attrezzarci perché la teoria ci dice che in sistemi complessi a volte "basta un battito d'ali di una farfalla in Brasile per provocare un nubifragio a New York". Le crisi di sistema non sono un'eccezione, ma una inevitabile ricorrente, l'altra faccia della medaglia. Non a caso il titolo del programma della Ue è "Recovery and Resilience Facility". Il blocco di Suez ci ricorda che l'attenzione dei Paesi, compresa l'Italia, si deve focalizzare non solamente sulla ripresa, ma anche sulla resilienza.

Ultimo aggiornamento: 31 Marzo, 07:00 © RIPRODUZIONE RISERVATA