

La globalizzazione incagliata

/ 05.04.2021
di Peter Schiesser

Ogni tanto, un evento ci ricorda che la nostra ipertecnologizzata e globalizzata realtà è tanto complessa quanto fragile. La vicenda della nave cargo Ever Given, lunga 400 metri e pesante 220mila tonnellate, rimasta incagliata nel Canale di Suez per quasi una settimana, è uno di questi. È bastata una tempesta di sabbia e forse qualche errore umano per aver ragione di una delle navi cargo extra large dell'ultima generazione, capaci di trasportare fra i 18mila e i 24 mila container (se ne contano 133 nel mondo e altre 53 sono in costruzione o pianificazione). Un embolo che per quasi una settimana ha condizionato il sistema mondiale dei trasporti marittimi. D'altronde, per il Canale di Suez transita il 12 per cento del commercio mondiale e il 40 per cento delle merci esportate dalla Cina. Il danno stimato inizialmente in 10 miliardi di dollari al giorno per il blocco del Canale di Suez dev'essere ancora confermato, ma ci indica la misura di grandezza.

Navi come la Ever Given sono l'emblema della globalizzazione che ha investito il pianeta dalla fine degli anni Ottanta: il progresso tecnologico ha reso più rapidi i collegamenti marittimi fra i continenti con navi più capaci, a sua volta ciò ha accelerato la globalizzazione. Non solo sono aumentati gli scambi commerciali ma si è creato un sistema mondiale di produzione in cui risulta più conveniente creare componenti di un oggetto in diversi paesi, assemblarli in un altro ancora e poi distribuirli laddove richiesti. In questo modo si è potuto sfruttare l'enorme bacino di manodopera a basso costo, soprattutto in Cina ma anche in numerosi paesi asiatici e latinoamericani (a detrimento dei lavoratori nei paesi occidentali). Un sistema che, grazie ad abbordabili prezzi finali, ha gonfiato i consumi mondiali.

Tuttavia, la vicenda della Ever Given ha mostrato che una catena di produzione dalle maglie così larghe alla fine si dimostra rischiosa: basta un intoppo serio e subito si rischiano ritardi nelle consegne che a loro volta si tramutano in scaffali vuoti, visto che si tende sempre meno a stoccare le merci per lungo tempo in depositi. Questo della supernave cargo non è l'unico esempio negli ultimi decenni, ma ha riportato l'attenzione sui colli di bottiglia presenti nel sistema dei trasporti marittimi mondiali. E non sono pochi, alcuni sono strutturali, altri si creano per contingenze precise: per esempio, leggo sul «Tages Anzeiger», da mesi i porti californiani di Long Beach e Los Angeles non riescono a gestire le navi in arrivo, a dozzine restano all'ancora, dapprima a causa delle norme igieniche anti-Covid e delle restrizioni imposte a chi lavora al porto e agli autotrasportatori, poi perché c'è stato un boom di richieste di prodotti dalla Cina da parte dei consumatori americani; la situazione appare più complicata nei porti della Cina, dove le esportazioni sono nuovamente esplose ma non ci sono container a sufficienza, inoltre i marinai sono obbligati a vaccinarsi (con un vaccino cinese) per poter entrare in porto, ciò che provoca ritardi in media di sei giorni.

Infine, c'è un altro pericolo per la globalizzazione: l'instabilità politica che deriva dalla guerra fredda fra Stati Uniti e Cina e porta con sé un ripiegamento sul protezionismo. Le grandi industrie americane ed europee diventano consapevoli dei rischi di una catena di produzione che comprenda

la Cina ed altri paesi instabili, per cui da una parte aprono siti di produzione in altri paesi asiatici, in parte però la crescente informatizzazione dei processi produttivi rende di nuovo pagante produrre in casa propria. La Ever Given è davvero un'emblema della globalizzazione, oggi un po' incagliata.