

L'incidente di Suez e la fabbrica del mondo

Paolo Perulli

31 Marzo 2021

La conclusione della crisi di Suez con la ripresa dei flussi marittimi non significa necessariamente il ritorno al business as usual, come si affrettano a cantare gli osservatori economici mondiali. Come nelle crisi finanziarie e in quelle ecologiche e pandemiche, si è trattato di un preciso segnale di fallimento del mercato e del necessario ripensamento del modello di trasporti mondiali delle merci sin qui invalso (gigantismo navale, importazione dall'Asia di gran parte dei prodotti, anche quelli essenziali e strategici, perdita di capacità produttiva dei sistemi locali in agricoltura e nell'industria, danni all'ambiente e inquinamento) i cui costi ambientali, sociali ed economici sono crescenti.

Sulla crisi del trasporto marittimo mondiale di questi giorni abbiamo intervistato Sergio Bologna (Trieste 1937), storico, germanista, traduttore di *L'anima e le forme* e di G. Lukács, studioso del nuovo lavoro autonomo, e uno dei maggiori esperti italiani di logistica e trasporti marittimi che su questi temi ha scritto [Le multinazionali del mare \(2010\)](#).

1. La crisi delle forniture mondiali di merci causata dall'incidente occorso alla Ever Given è un episodio eclatante: è un fatto isolato, o mette in luce una criticità nel sistema mondiale della logistica marittima? Quali sono i costi ambientali, oltre che economici e sociali, dell'attuale sistema? Chi sono i vincitori e chi sono i perdenti?

È necessario iniziare dalla situazione che si era determinata dopo la crisi del 2008/9. Sorsero allora i primi dubbi sul modello della globalizzazione, non tanto sui processi di delocalizzazione quanto sulla sostenibilità delle catene di fornitura (le supply chain). Fu messo in questione il procedimento per cui se hai bisogno di un fornitore lanci un bando internazionale e se ritieni che l'offerta di un'azienda

localizzata in Patagonia sia migliore di quella di un'azienda dietro l'angolo di casa scegli la Patagonia. Naturalmente non tutte le filiere reagirono allo stesso modo, la filiera dell'auto aveva già saputo suddividere i fornitori per cerchi concentrici, per strati, per *tier*, quelli di primo livello non si cambiano, anzi si cerca d'intessere con loro rapporti più strutturati a medio termine, mentre con quelli di ultimo livello si può anche instaurare un rapporto mordi e fuggi. Ma in ogni caso si era cominciato a parlare di *re-shoring* e in alcuni paesi, come la Germania e la Svezia, avevamo assistito anche a un flusso di ritorno da parte di aziende che si erano delocalizzate. D'altro canto c'erano invece tendenze che andavano in una direzione inversa, si parlava di "smaterializzazione" della produzione, di stampanti 3D e quindi la lontananza fisica tra azienda committente e azienda fornitrice non diventava più un problema.

Ma il tema del re-shoring fu riproposto in maniera strisciante per tutto il decennio e non poté più essere cancellato dall'agenda. Poi arriva la pandemia e si mette in discussione tutto, nella manifattura la lean production non funziona più se non altro per le misure di protezione dal Covid, la logistica, nata per ridurre al minimo le scorte, sembra aver imboccato una specie di percorso di ritorno perché le aziende hanno ripreso ad accumulare scorte, la logistica dell'ultimo miglio (Amazon e in genere l'industria del delivery) esaspera i suoi parametri di efficienza. Una recente inchiesta presso le aziende tedesche medio-grandi ha messo in luce che un numero sempre maggiore pensa a riorganizzare la catena di produzione, non hanno magari ancora le idee chiare sul dove e sul come ma sanno che ormai lo debbono fare, indipendentemente dallo smart working. E così arriva il caos nel trasporto marittimo.

Succede quello che non avevo mai visto nei quarant'anni precedenti. Sia a causa degli arresti della produzione nella "fabbrica del mondo", la Cina, sia soprattutto a causa dell'accumulo di scorte da parte degli Stati Uniti, si producono degli squilibri fortissimi nei flussi, che colpiscono in maniera drammatica la disponibilità di vuoti nel traffico container. Le compagnie ne approfittano per far schizzare in alto i noli, che aumentano in media del 50% nei primi mesi della pandemia ma poi subiscono dei rialzi molto forti nei mesi di settembre-ottobre 2020. Quando si apre l'anno in corso, la situazione rispetto a gennaio 2020 di alcune delle rotte più frequentate si presenta in maniera seguente.

| DIRETTRICE | GEN_2020 | GEN_2021 | incr. % |
|----------------------|----------|----------|---------|
| COMPOSITE INDEX | 1.733 | 5.340 | 208,14% |
| SHANGHAI-ROTTERDAM | 2.081 | 9.066 | 335,66% |
| SHANGHAI-GENOVA | 2.687 | 8.792 | 227,21% |
| SHANGHAI-LOS ANGELES | 1.582 | 4.178 | 164,10% |
| SHANGHAI-NEW YORK | 2.854 | 6.517 | 128,35% |

fonte: Drewry_20210122

Come si vede, gli incrementi maggiori sono proprio sulla rotta Far East-Europa via Canale di Suez. Gli operatori riportano una situazione di grave disordine, ordini che vengono disdetti all'ultimo momento, booking accettati e poi annullati, cambi d'itinerari e mancanza di container vuoti a disposizione. La situazione sulla rotta transpacifico invece è quella di una congestione impressionante nei porti della costa ovest degli Stati Uniti con decine di navi in attesa fuori dai porti di Los Angeles e Long Beach, tempi di disbrigo delle pratiche in dogana lunghissimi per cui il container sbarcato proveniente dalla Cina può restare in porto anche due settimane prima di essere svincolato, carenza di autisti e di mezzi stradali, treni intermodali prenotati per mesi. Su questa situazione molto delicata si è abbattuta la chiusura del Canale di Suez che provoca dei contraccolpi molto rilevanti anche se la sua durata, fortunatamente e insperabilmente, è stata di solo cinque giorni, sufficienti però perché si formassero delle code alle due estremità del Canale che, per essere smaltite, richiederanno parecchi giorni.

2. A crisi risolta, si pone il problema: è pensabile che il mondo dipenda da un sistema così asimmetrico? In cui l'importazione dalla Cina del 30% delle merci mondiali è organizzato ancora nel modo in cui il sistema nacque nell'800 ai tempi del taglio di Suez?

Il fatto di aver rimesso nella mattina del 29 marzo la "Ever Given" in condizione di navigare non significa che la crisi sia risolta e non sarà risolta nemmeno quando il traffico sul Canale riprenderà regolarmente, perché essa risale a prima della pandemia ed è una crisi delle catene di produzione, delle catene di fornitura, non è una crisi di un sistema di trasporto. Se il traffico marittimo è gravemente

perturbato, il traffico aereo merci non lo è di meno. Se la Volvo sospende la produzione di camion per mancanza di semiconduttori, cioè dell'elemento base della digitalizzazione, vuol dire che anche le filiere più "controllate", più sensibili, ormai sono in balia del disordine.

Ad aggravare tutto questo naturalmente è il disordine regnante nella finanza mondiale, dove manovre speculative che ormai sembrano diventate sport quotidiano di milioni di apprendisti stregoni rischiano di causare forti oscillazioni nei prezzi delle materie prime. È impressionante il succedersi di scandali finanziari in un paese come la Germania, dopo il collasso della finanza navale negli anni 2012/13/14, dopo il crollo dei valori di borsa di Deutsche Bank e di Commerzbank, dopo la truffa della società di noleggio container P&R. Gli scandali Cum-Ex e Wirecard hanno finalmente convinto il governo a cacciare Presidente e Vicepresidente dell'Autorità di vigilanza, la Bafin, ma già si aprono nuovi scenari con il fallimento della Greensill Bank. E ogni volta a farci le spese sono soprattutto fondi pensione e Comuni. Di fronte a questi comportamenti e alla distruzione di ricchezza che ne sono l'effetto, i problemi come quello del Canale di Suez ti appaiono veramente come incidenti che avvengono alla periferia del sistema, per quanto vistose siano le conseguenze che ne derivano. Il marcio sta nel modello di sviluppo, sta nell'esautoramento della funzione dello stato, nell'impotenza delle istituzioni di regolazione internazionale.

Per restare in argomento: prendiamo il problema del gigantismo navale. È ormai dimostrato che i benefici in termini di economie di scala sono più apparenti che reali. I rischi che il gigantismo comporta per le città portuali... a immaginare cosa potrebbe succedere se una nave gigante si mettesse di traverso nelle vie d'accesso di certi porti, come Amburgo - come del resto è già accaduto - e per un qualche banale guasto fosse impossibile rimuoverla, le conseguenze per una comunità portuale, per un'intera popolazione sarebbero terribili. Eppure l'IMO, l'International Maritime Organisation, non ha ancora preso alcuna misura per mitigare gli effetti del gigantismo, i cantieri del Far East scoppiano di ordini dopo la pandemia e già s'impostano sullo scalo navi con portate ben maggiori della "Ever Given". Nessuno stato osa agire da solo (per esempio ponendo dei limiti per l'accesso ai suoi porti), l'Egitto e l'Autorità del Canale - che hanno subito un danno rilevatissimo in questi cinque giorni di fermo - non hanno nemmeno il coraggio d'imporre alle navi giganti l'impiego di due rimorchiatori durante la traversata. Le istituzioni ormai hanno rinunciato a porre dei vincoli al mercato,

meglio, ai potenti del mercato. E allora non ci deve stupire se i primi commenti al disincagliamento della “Ever Given” non sono stati: “basta con il gigantismo navale!” ma “occorre allargare ulteriormente il Canale di Suez!”

3. Se si “accorciassero” le catene globali del valore della produzione (di beni intermedi e di prodotti finali essenziali) a scala continentale, che per noi significa a scala Europea, quali potrebbero essere le nuove configurazioni della logistica mondiale?

Re-shoring o accorciamento delle catene del valore sono più o meno la stessa cosa. E poi non cambierebbe molto rispetto al modello della globalizzazione spinta. Riportare in Europa una parte del patrimonio produttivo delocalizzato non significherebbe cambio di modello di sviluppo. L’Europa avrebbe potuto sperimentare modelli innovativi se avesse avuto delle istituzioni degne di questo nome, se gli apparati di Bruxelles fossero apparati di governo e di indirizzo – ma si è visto con la gestione dei vaccini cosa sono. Oppure se la Germania avesse saputo esercitare una vera leadership ma ormai la Germania del dopo Merkel sembra un paese prigioniero di se stesso, il pronunciamento della sua Corte Costituzionale (Bundesverfassungsgericht) sulla questione del Recovery Plan può avere un effetto pesante sulla possibilità europea di una ripresa dopo la pandemia.

E anche i suoi campioni nazionali ormai non fanno che accumulare passi falsi e scelte sbagliate, si pensi all’acquisizione di Monsanto da parte della Bayer. Non voglio essere catastrofista, dico semplicemente che immaginare, progettare “scelte di sistema” – in termini ambientali o in termini di digitalizzazione – non è più all’altezza di questa Europa. E quanto più deboli sono le istituzioni europee, quanto più deboli sono gli stati, tanto più arrogante è il potere di certe entità economico-tecnologico-finanziarie, tanto più è a rischio la libertà dei cittadini. E così ho risposto alla domanda che mi hai fatto all’inizio, quando mi hai chiesto “chi sono i vincitori, chi sono i perdenti?” Qualcuno si stupisce dell’importanza che l’amministrazione Biden attribuisce all’esito dello scontro tra Amazon e i dipendenti di un suo magazzino in Alabama per la costituzione di una sezione sindacale all’interno. Perché sarebbe la prima volta dopo 27 anni che la politica *no-union* di Amazon subisce una sconfitta. È in gioco la libertà sindacale, sono in gioco dei diritti civili, è in gioco il “Protecting the Right to Organize Act” che i repubblicani cercano di sabotare al Senato praticando il filibustering. Se Biden vincessero la battaglia dei vaccini, riuscendo a far tornare la vita normale nella

società americana, e riuscisse a vincere anche la battaglia per la libertà sindacale, potrebbe dire di aver cancellato l'oscenità dell'assalto al Campidoglio.

4. Produzione di merci a mezzo di merci, questo adagio sraffiano cosa significa oggi in un mondo globalizzato?

Non saprei risponderti, Paolo.

Se continuiamo a tenere vivo questo spazio è grazie a te. Anche un solo euro per noi significa molto.

Torna presto a leggerci e [SOSTIENI DOPPIOZERO](#)



Sergio Bologna

Le multinazionali del mare

Letture sul sistema marittimo-portuale