

Le frontiere del mondo

Ogni giorno, 400 milioni di container attraversano il globo. Carichi di tutte le merci lecite (come ananas, o scarpe) e illecite (come droghe, o armi), per essi non esistono frontiere. Se si vuole capirne qualcosa, si trovano muri, filo spinato e, a volte, militari armati.

Andrea Bottalico è ricercatore, redattore di «Napoli Monitor» e di riviste di inchiesta sociale.

Si era già occupato delle condizioni di lavoro nei cantieri navali con *Il fuoco a mare. Ascesa e declino di una città-cantiere del sud Italia* (Monitor edizioni, 2016).

Quest'ultimo libro *Le frontiere del mondo. Viaggio nella filiera del container*, apparentemente breve, è in realtà ricchissimo di notizie, riflessioni e interrogativi.

Spazia su un'estensione geografica internazionale delineando le caratteristiche di numerosi porti – da Genova, Gioia Tauro, Marsiglia, Beirut, Anversa, a Rotterdam – di cui descrive gli aspetti strutturali popolandoli di abitanti che ne identificano il contesto sociale ed economico.

Il linguaggio scorre, il discorso non ha intoppi. L'oggetto del racconto è complesso, ma è molto apprezzabile l'insieme dato da profondità investigativa e buona scrittura, integrate con l'oggettività del reportage.

Bottalico traduce i dati della sua ricerca in narrazione, con una storia che si snoda nel tempo.

I personaggi si animano via via che il narratore si trova immerso nelle realtà, inaspettatamente sconosciute e

misteriose, in cui svolge la sua analisi.

L'inventore dei container

Un primo bandolo per dipanare il racconto è offerto dal personaggio che diede inizio alla storia dei container: Malcolm Purcell McLean. Autotrasportatore di origini scozzesi, nato nel 1913 nella Carolina del Nord (Usa), con i suoi risparmi McLean comprò un camion di seconda mano e fondò nel 1934 una piccola impresa per il trasporto di prodotti agricoli, la *McLean Trucking*.

In pochi anni divenne proprietario di una flotta di 2mila camion e trenta terminal sul territorio degli Stati Uniti.

La sua fortuna dipese dalla messa in pratica di una sua intuizione sulla gestione del traffico internazionale delle merci: se invece di scaricare le merci dai camion per caricarle ogni volta sulle navi, si fossero caricati direttamente i rimorchi dei tir sulle navi, si sarebbe risparmiato tempo, denaro, lavoro.

Lo sviluppo dei container nacque da questa semplice osservazione.

Banane e cocaina

Raccontando le vicende di McLean, Bottalico sottolinea che «il vero affare delle compagnie di trasporti non è gestire navi o treni, ma spostare la merce». Presenta così la vera protagonista del suo libro: la merce.

«Oggigiorno più di quattrocento milioni di container si spostano in tutto il mondo trasportando il 90% di ogni cosa e irrorando il globo di prodotti».

La merce viaggia in incognito dentro enormi scatole di metallo, in quantità e con velocità crescenti. Questa accelerazione produce un impatto enorme a livello globale

sulle relazioni sociali, gli ambienti di lavoro, le dinamiche di potere, l'ambiente.

Una delle tante pecche di questa pervasività è il fatto che, a fronte dell'enorme numero di container, si effettuano controlli sul loro contenuto su meno del 2%.

«Di conseguenza – aggiunge Bottalico – è possibile trovare cocaina all'interno di un container che trasporta ananas, o carne, o frutta esotica, o frutti di mare, o caschi di banane, e armi all'interno di un container di sacchi di cemento, o bobine di carta, e così via. Lecita o illecita, la merce si confonde tra la merce [...] oltrepassando le frontiere a ritmi sempre più frenetici e secondo logiche precise anche se contorte, attraverso una fitta rete di società [...], holding finanziarie e intermediari di varia natura, trafficanti e multinazionali [...]».

Recinzioni e filo spinato

Bottalico trasmette un'idea della complessità del sistema merce ponendo domande alle quali non riceve risposte (cosa c'è in quel container? dov'è diretta quella nave? chi ha in concessione quell'area portuale?) e offrendo, pagina dopo pagina, confronti tra i porti (dalle banchine genovesi controllate dai camalli alle piattaforme deserte di Rotterdam) e dialoghi occasionali (il camionista che veglia di notte la sua merce, il marinaio che attende di imbarcarsi, lo spedizioniere che gestisce flussi logistici sull'intero pianeta).

Le descrizioni quasi fotografiche dei luoghi fanno da scenario, aiutando chi legge a trovare appigli in un discorso nel quale la merce continuamente sfugge.

«La strada parallela alla banchina – scrive Bottalico del porto di Gioia Tauro (RC) – è attraversata da camion pieni di cassette della frutta che cercano di evitare i fossi. Da

quelle parti le gru si possono osservare meglio insieme alle navi ormeggiate in banchina. Un cancello alto e lungo crea una sorta di cintura con sofisticati sistemi di sorveglianza che separano il caleidoscopio portuale dal mondo di fuori. I militari presidiano l'ingresso di un'azienda. Si possono sentire i rumori delle operazioni di sbarco e imbarco, oltre le cancellate e le recinzioni che delimitano l'area portuale con filo spinato e le telecamere».

«Vago per un po' in un labirinto per poi ritrovare la strada – racconta Bottalico di Rotterdam -. I duecento ettari del terminal con le sue quarantuno gru [...] si riescono a scorgere appena sulla sponda opposta in lontananza. Più mi avvicino e più mi rendo conto della loro imponenza [...]. Al lato opposto del terminal un antico mulino e alle spalle del mulino le due torri di raffreddamento della centrale nucleare di Doel. Il villaggio si trova nel mezzo, tra il terminal, il fiume e la centrale, intorno a un'area grande tremila campi di calcio».

Un libro da leggere e rileggere per apprezzare la varietà di storie, persone e paesaggi, per soppesare l'impossibilità di tracciare e controllare la merce e percepirne la pervasività e l'ormai inarrestabile espansione distruttrice.

Elena Camino

Ecco altri tre libri e un film per approfondire:

- **Sergio Bologna, *Tempesta perfetta sui mari. Il crack della finanza navale*, DeriveApprodi, Roma 2017, pp. 217, € 18.**
- **David Abulafia, *Il grande mare. Storia del Mediterraneo*, Mondadori, Milano 2017, pp. 695, € 25.**
- **Giorgio Nebbia, *La violenza delle merci*, Ecoistituto del Veneto Alex Langer, Venezia, 1999, pp. 48.**
- **Allan Sekula, Noël Burch, *The Forgotten Space*, Icarus Film, New York 2010.**

