



Ho cominciato a interessarmi di bastimenti della Marina Mercantile sessantacinque anni fa e non ho ancora smesso di farlo. Ho nella mia memoria ben chiari tutti i momenti della mia vita a cominciare dal primo imbarco su di un vapore vecchio di trent'anni, lungo 130 metri dalla portata di ottomila tonnellate, che bruciava carbone e marciava alla bella velocità di 8 nodi, quando ce la faceva.

Dopo la guerra si navigava in un deserto di navi sopravvissute, ma poi giunsero le Liberties e fu un altro vivere. Il progresso fu continuo e si può dire che non passò anno senza alcune novità.

Le petroliere, c'erano ma poche e a motore, le T.2 turboelettriche consorelle delle Liberty ci sembravano enormi, portavano 16.000 tonni di carico e facevano 16 miglia. Ma iniziò una fantastica gara che non si è più fermata. Ogni anno si costruivano navi sempre più grandi, 25.000 tonnellate, poi cinquantamila, poi cento e centocinquanta, fino ad arrivare alle petroliere mostro da mezzo milione di tonnellate. Sembrava impossibile. Un comandante che pesava, metti 80 chili, portava in giro per i mari del mondo una nave che, carica, pesava ben 600 milioni di chili, che marciava sui 16 nodi e collegava i pontili di produzione, dopo aver caricato 500.000 tonni di crudo in uno o due giorni e lo portava al porto di destino, ancorando in rada ed allibando il carico su due "piccole" petroliere da 125.000 tonnellate.



Sembrava tutto troppo enorme e tutto troppo facile, poi cominciarono i guai ,i nonsensi, non si trovavano siti disponibili a ricevere milioni di tonnellate in pochi giorni, le pause e le attese di questi giganti del mare diventarono sempre più frequenti. Si cominciò a mettere in disarmo nei fiordi norvegesi o a fianco dei deserti del Golfo navi che non avevano più nolo e che finirono alla demolizione dopo pochi anni con uno scempio terribile. Anche da noi ne furono costruite quattro : due di Lauro e due della NAI; nessuno ha mai calcolato le perdite. Anche la Esso e altri che avevano seguito il cattivo esempio si trovarono con mostri di acciaio senza uno scopo commerciale. A nessuno è mai venuto in mente di calcolare l'entità mostruosa del danno subito.

Poi venne l'epoca dei containeri, che sono nati in America nel dopoguerra e precisamente per il traffico di ananas dalle Hawaii a San Francisco, traffico che si svolgeva secondo le consuetudini del tempo e cioè raccolta sul campo della frutta non ancora matura, spostamento via camion in un magazzino portuale, sistemazione in cartoni, imbarco su nave e viaggio via mare a San Francisco, sbarco e viaggio via camion al mercato. I containeri, risultato bellico, si dimostrarono vincenti: portati con i camion direttamente sul campo, caricavano i cartoni di ananas, li portavano direttamente nel magazzino del porto, li imbarcavano e dopo cinque giorni dalla raccolta erano pronti, e con una sola manipolazione, sui mercati della California.

All'apparenza sembrava la soluzione di tutti i problemi anche se, per il secondo viaggio, si dovevano caricare i vuoti sulla nave e poi sbarcarli e portarli sul campo con le relative spese, che però erano assai minori di quelli del sistema tradizionale. In quel tempo nacque una società, la Sea Land che costruì containeri lunghi 35 piedi, il massimo consentito dalle leggi USA per il trasporto stradale, terminal con apposite gru e navi. Iniziato con grande successo il traffico tramite il canale di Panama tra costa est e costa ovest degli Usa, aprì la linea per Portorico e quindi per l'Europa. Quest'ultima però aveva preferito i containeri da 20 piedi che potevano essere trasportati su strada accoppiati sui trailer da 40 piedi che potevano viaggiare sulle strade europee e che furono accettati da tutti.



La Sea Land proseguì per un certo tempo con i suoi contenitori da 35 piedi, ma dovette poi accettare la nuova misura con danni enormi sia per i contenitori che per le navi, un danno che significò la sola perdita della Sea Land. L'altezza dei contenitori era stabilita su 8 piedi, ma poi fu aumentata di mezzo piede con perdite economiche per tante società come per esempio il Lloyd Triestino che aveva costruito navi nuove che potevano caricare in stiva 5 strati da 8 piedi, ma che furono messe da parte avendo dovuto diminuire uno strato nelle stive per le aumentate misure. All'inizio c'era un solo tipo di contenitore lungo 20 TEU o 40 FEU piedi, ma presto si cominciò a costruirne molti a secondo l'uso e cioè open top, open side, flat, tank e reefer frigoriferi con mezzi autonomi di raffreddamento, tutti molto utili ma che aumentavano le spese e diversificavano l'utilizzo dei contenitori.

Un altro grave problema fu la scomparsa di molti contenitori dovuto all'uso improprio, abitazioni o magazzini, specialmente in Libia, Irak e Iran. Il mercato non era per niente equilibrato, certe nazioni ricevevano contenitori pieni e li restituivano vuoti con spese notevoli d'imbarco e sbarco. Nei porti delle nazioni esportatrici si formavano zone di contenitori vuoti con spese di trasporto, rimessaggio ecc. Bisogna aggiungere che durante le operazioni di sbarco ed imbarco e di trasporto su strada si verificavano danni che obbligavano a perizie d'accertamento dei danni e loro responsabilità. Le portacontainer sono state e sono un problema. Il continuo aumento del numero di TEU trasportato per unità comporta la demolizione entro pochi anni delle navi precedenti con grosse spese.



Accadde quando apparvero sulla scena le "giramondo" dell'United States Lines; le previsioni di gestione economica preparati da noti ed affermati economisti sono risultati errati provocando deficit paurosi. Si sono messe in costruzione dodici navi da 4.000 TEU e sono state impiegate sulla linea N.York, Europa mediterranea, Suez, India, Giappone, Los Angeles, Houston, N. York. Ecco subito il primo intoppo: per passare dal Canale di Panama le navi non devono superare la larghezza di 32 metri tanto che per conservare la portata di 4.000 TEU è stato necessario allungare la nave fino a 290 metri con tutti i relativi problemi costruttivi. Malgrado i

notevoli contributi statali, i costi hanno superato di parecchio i preventivi. Inoltre arriva sul mercato il colosso Evergreen, società di bandiera di Taiwan, con capitali di Formosa, giapponesi e anche americani, con costi notevolmente inferiori. Si dice che lo stipendio del solo Comandante americano sia superiore a quello dell'intero equipaggio formosano. Evergreen inizia anch'essa il giro del mondo con 24 navi da 2.800 TEU, ma nei due sensi 12 verso est e 12 verso ovest, diminuendo di molto il problema dei vuoti e facendo una concorrenza bestiale, non solo di noli, ma anche di rese. Dopo il primo anno la U.S.L. comincia a scricchiolare e nel secondo anno fallisce avendo accumulato un deficit pauroso.

Anche i per i terminal i problemi non sono mancati: necessità di grandi spazi di banchina e aumento dei pescaggi, inoltre l'aumentata larghezza delle navi, vicine ai 60 metri, comporta la sostituzione delle gru con nuovi tipi con uno sbraccio corrispondente. Ma il gigantismo non si ferma anche se attualmente il 20 per cento delle unità è in disarmo.

Come andrà a finire ? Ve lo racconteranno i nostri nipoti...

*Pro Schiaffino - 5/2010 (tratto da Decio Lucano News)*