

# Passaggio a Nordest

scritto da Giorgio Nebbia | 1 Novembre 2000



Ci sono, nella vita, delle cose -un libro, un film, una lezione, una conversazione ascoltata – che lasciano dei segni. Per me uno di questi segni è stato lasciato dal libro “Passaggio a Nord-ovest”, di Kenneth Roberts, apparso nel 1937 e pubblicato nel 1939 (per inciso nella traduzione di Elio Vittorini), come grosso volume degli Omnibus Mondadori: grosso e costoso e un quindicenne come me doveva andarlo a leggere nelle biblioteche comunali. In quei tempi, nell’aria provinciale dell’Italia fascista, le avventure del “maggiore Rogers” che affrontava, con i suoi esploratori, i boschi, i torrenti, gli spazi sterminati e i bellicosi nativi del Nord America alla ricerca del “passaggio a nord ovest”, una strada che collegasse a nord, per terra e attraverso fiumi e laghi, l’Atlantico col Pacifico – erano fatte apposta per destare la fantasia. (Dal libro fu anche tratto un film di King Vidor con Spencer Tracy che interpretava il maggiore Rogers).

Sarà forse anche per questi lontani ricordi che sono sempre stato incantato, quando mi sono occupato di ben altre cose, dei prodotti e delle merci, dalle strade attraverso cui le merci arrivano da terre lontane ai paesi di trasformazione e di consumo. Una di queste merci in continuo movimento è il petrolio, prodotto nel mondo in ragione di quasi 3500 milioni di tonnellate all'anno, estratto in terre per lo più lontane dai luoghi di utilizzazione. Ogni volta che "fate il pieno" di benzina non dimenticate che il liquido che acquistate deriva da materie estratte dalle viscere della Terra a migliaia di chilometri di distanza.

Dalle steppe asiatiche, dalla penisola arabica, dalle giungle indonesiane, dalle pianure ghiacciate dell'Alaska, il petrolio viene avviato, attraverso gigantesche condotte, nelle lontane raffinerie o nei porti in cui viene caricato su grandissime navi cisterna che trasportano il petrolio in altri porti dove si trovano altre raffinerie. Oltre 2000 milioni di tonnellate di petrolio sono trasportate ogni anno per mare, migliaia di spedizioni che talvolta comportano incidenti, inquinamenti, incendi. Ma a questo non pensa (quasi) nessuno: quello che conta è avere la benzina o il gasolio sempre disponibili sotto casa e a basso prezzo.

Le grandi vie di trasporto del petrolio – ma lo stesso discorso vale anche per molte altre materie prime come carbone, minerali metallici, cereali, prodotti chimici, eccetera – passano attraverso gli oceani Atlantico e Pacifico, l'oceano Indiano, il Mare del nord, per migliaia di chilometri e ogni chilometro percorso fa aumentare il prezzo della merce che arriva ai produttori e ai consumatori.

Non c'è quindi da meravigliarsi che ci siano imprese che studiano tutte le possibili vie alternative a quelle tradizionali, pur di risparmiare un po' di strada. Da alcuni anni a questa parte, soprattutto da quando la Russia ha aperto nuovi rapporti commerciali con i paesi "occidentali", sta riscuotendo crescente interesse il "passaggio a nord-est". Per

rendersi conto della sua importanza bisogna fare un piccolo cambio di prospettiva; se si guarda, nei comuni atlanti geografici, il planisfero (la carta della superficie terrestre, sferica, distesa su un piano), secondo le più comuni rappresentazioni, o "proiezioni", sembra che a nord e a sud, verso i poli, ci siano degli spazi grandissimi. Le distanze fra i vari paesi sono abbastanza realistiche soltanto quando si guarda l'Europa, l'Africa, una parte dell'America, una parte della Cina, il Giappone.

Prendiamo adesso un mappamondo e tracciamo con una matita il percorso fra l'Alaska e l'Inghilterra dalla parte vicina al polo Nord, al nord della Russia, e confrontiamo la sua lunghezza con quella del percorso che collega l'Alaska all'Inghilterra girando per l'oceano Pacifico, Panama, l'Oceano Atlantico. Le differenze sono ancora più grandi se si immagina di dovere trasportare merci per mare dal Giappone all'Europa. Per andare dal Giappone ad Amburgo passando per lo stretto di Suez occorre percorrere ventimila chilometri (undicimila miglia nautiche); se si passa attraverso il mare Artico, il percorso è ridotto a 6600 miglia nautiche.

L'idea di un "passaggio a nord-est", dall'Europa al Pacifico e viceversa, dalla parte del Nord della Terra, risale al 1879 quando il norvegese Nordenskiöld lo percorse attraverso i mari artici ghiacciati e freddissimi. In questo secolo la via del mare artico è stata studiata a lungo dall'Unione sovietica per i propri trasporti interni. La Russia e la Siberia sono ricche di miniere di carbone e di minerali metallici, di pozzi di petrolio e metano, e le materie prime possono essere trasportate nelle zone industriali interne russe dapprima lungo il Mare Artico e poi attraverso grandi fiumi e laghi.

Con la fine della guerra fredda questa enorme massa di esperienze ha potuto essere messa a disposizione dei progetti per trasportare le merci russe all'estero o per il traffico di merci dal Pacifico all'Europa settentrionale.

Ci sono vari problemi da risolvere; il mare Artico è ghiacciato per molti mesi all'anno e un traffico marittimo regolare richiede che certi passaggi siano tenuti liberi dai ghiacci. Le navi mercantili devono perciò essere affiancate da navi rompighiaccio nel cui campo i russi hanno lunga esperienza. L'uso del passaggio a nord-est, aperto regolarmente dal 1991, comporta pericoli di inquinamento del mare e pone nuovi problemi di assicurazioni dei carichi trasportati e delle navi. Un gruppo internazionale di studiosi, fra cui un professore di diritto dell'Università di Milano, da anni stanno esaminando i diversi aspetti della nuova via di comunicazione; speciali istituti scientifici hanno pubblicato centinaia di documenti e volumi (chi volesse fare una bella tesi o tesina sull'argomento trova tutto nel sito Internet "[www.fni.no/insrop](http://www.fni.no/insrop)") e una grande conferenza sul "passaggio a nord-est" si è tenuto in Norvegia alla fine del 1999.

L'attenzione per la nuova strada marittima del Nord presenta interesse dal punto di vista economico, ingegneristico e politico, ma secondo me è ancora più importante come stimolo a guardare la Terra nel suo complesso, nelle sue dimensioni dimenticate, come grande sfera ricca di foreste e di ghiacciai, di laghi e di deserti, con tante ricchezze ancora nascoste. Vorrei raccomandare ai genitori di regalare ai loro ragazzi un mappamondo e di guardarlo con loro, immaginando le strade che ci restano ancora da percorrere nel ventunesimo secolo.