

### 35 GIORNI DALLA CINA

Dazi, controlli, quote, diritti dei lavoratori: l'ultima trovata dei cinesi (e di chi commissiona loro il lavoro) per evitare tutti questi "problemi". Si parte da Shanghai, si lavora fino a Singapore e poi (truccata la merce e cambiati i documenti) in soli 30 giorni si è sui mercati europei

di Massimo Gioggia

Un tempo venivano usate per la lavorazione del caffè, al largo delle coste del Sud America; ma è cosa di un paio di secoli or sono. In seguito sono state utilizzate per lavorare e conservare il pesce in attesa del ritorno a terra; cosa che, com'è noto (dal "pescato sfilettato e surgelato" alla giustamente tanto contestata pesca delle balene) si fa ancora oggi.

Che però le "navi officina" fossero anche utilizzate nella produzione del tessile (e, dicono i meglio informati, non solo), è cosa che, francamente, lascia davvero senza parole.

La notizia è di alcuni mesi or sono e il merito di aver "sollevato il coperchio" su questa sconcertante realtà è de Il Sole 24 Ore e della giornalista Rita Fatiguso, che sono riusciti non solo a scoprire ma in qualche modo anche ad avere notizie concrete su quello che pare proprio essere un fenomeno in netta espansione.

Funziona più o meno così: una nave, solitamente battente bandiera indiana (ma potrebbe anche essere di altro paese dell'area), parte dalla Cina, diciamo da Shanghai o da Whenzou, diretta verso i porti del Sud Est asiatico.

A bordo ha dei semilavorati cinesi, senza etichetta, e personale non cinese ma del Bangladesh o (anche in questo caso) di qualche altro paese dell'area. La cosa non viene precisata ma questo è solo uno dei tanti aspetti inquietanti di tutta la vicenda; basti pensare che, chi è dietro questo "commercio", precisa che a bordo di queste navi "nessuno sa cosa succede, neanche l'armatore".

La nave transita dai cosiddetti "porti veloci" (chiamati in gergo "transhipment") di Singapore o di Port Kelang, in Malesia, dove non viene richiesta la "dichiarazione di non manipolazione delle merci a bordo" e in ogni porto cambia la documentazione: così da non lasciare alcuna traccia.

Le merci, che nel frattempo sono state assemblate, vengono quindi scaricate (ovviamente senza passare la dogana) per essere etichettate a terra (ma se si tratta di una semplice etichetta cucita anche questa operazione potrebbe essere effettuata a bordo), con sopra il marchio e l'indicazione di origine voluta dal cliente.

Quindi, su di un'altra nave (una normale nave container) il tutto si muove verso i porti europei: Roma, Napoli, Valenza, Amburgo, da dove poi la merce verrà smistata, via terra, verso i paesi del centro Europa.

Al di là dei costi, davvero infinitesimali, di questi prodotti (basti pensare che il Bangladesh è addirittura oggetto di delocalizzazioni da parte della Cina, visto che ha un costo del lavoro a dir poco ultracompetitivo), ciò che colpisce è la velocità con cui questa merce passa dal produttore al consumatore: è stato infatti calcolato che l'intera operazione non dura più di 35 giorni, ovvero il tempo

che normalmente impiega un container, solo per il viaggio, per arrivare in Europa dall'estremo oriente.

Cosa trasportano queste navi oltre a un carico umano in stato di semi-schiavitù? Qui si possono fare, per ora, soltanto delle ipotesi: modelli di marche famose, ovviamente, ma sicuramente anche capi di abbigliamento "copiato e griffato", che così arrivano sul mercato praticamente in tempo reale, spesso contestualmente al prodotto originale.

Si può pensare che sia nato così quel "mercato parallelo del falso istantaneo" che altrimenti non avrebbe spiegazioni; ma è logico ipotizzare che ci siano "produzioni" così strutturate (che fanno cioè coincidere la fase produttiva con il primo anello della distribuzione) anche dietro l'inspiegabile capacità di comprimere all'inverosimile costi e tempi di produzione di alcuni "grossi marchi del fast fashion".

Un'accusa in questo senso l'ha mossa recentemente il presidente della Camera della Moda, Mario Boselli, ammettendo che non si può spiegare altrimenti *"il vantaggio competitivo, non basato sui fondamentali dell'economia, che certe catene di abbigliamento possono oggi sbandierare"*.

Per dirla in termini ancora più chiari, occorre mettere "il dito nella piaga" e passare all'altro lato della medaglia: dove c'è il committente, ovvero colui (persona o azienda che sia) che a questi "diabolici cinesi" ha commissionato il lavoro.

Chi scrive ammette di aver più volte provato un po' di irritazione sentendo l'ex vice-ministro Adolfo Urso ricordare che *"l'Italia è il terzo paese contraffattore al mondo, il primo dell'occidente industrializzato"*. Bene, ripeterlo in quest'ambito è cosa che non guasta: perché è semplicistico dire che, se la nostra industria manifatturiera va male, la colpa è dei cinesi; come pure lezioso (come chiedersi se è nato prima l'uovo o la gallina) è mettersi a discutere se sono stati prima loro a venire qui con le merci o noi ad andar là a far produrre le "nostre".

La realtà è che i cinesi fanno oggi in Cina (ma anche altrove, Italia inclusa) ciò che una volta facevano certi laboratori nascosti in qualche anfratto del sud Italia e i "vu cumprà" odierni non sono che i successori dei tanti (ma oggi, con la globalizzazione, sono molti di più) che indietro negli anni vendevano merci davvero molto, molto simili all'originale.

E allora? Questa situazione la si affronta soltanto in due modi. Il primo, enormemente più facile a dirsi che a farsi, è intervenire a livello internazionale per far sì che non esistano più luoghi al mondo dove il lavoro e le condizioni in cui si lavora siano fuori da ogni regola; il secondo è intervenire nei nostri mercati, ancor prima che con decise iniziative di prevenzione e repressione, con una accurata opera di informazione del consumatore finale. Affinché impari non soltanto a distinguere un prodotto dall'altro ma anche che dietro un'etichetta, molto spesso, non c'è altro che un po' di molto costosa (e spesso inutile) "apparenza".

**Da Selezione Tessile (febbraio 2007)**