


Bill Gates, la Clinton e lo stranissimo incidente di Suez

 libreidee.org/2021/03/bill-gates-la-clinton-e-lo-stranissimo-incidente-di-suez/

Ci sono anche Bill Gates e Hillary Clinton, nel puzzle azionario che fa capo all'armatore della gigantesca portacontainer Ever Given, incagliatasi il 23 marzo nel Canale di Suez, ostruendo per giorni l'idrovia mercantile più importante del mondo. Lo segnala "Come Don Chisciotte", che si interroga sull'incidente più strano della storia: un mastodone da 200.000 tonnellate, mandato a sbattere contro le rive da una semplice tempesta di vento? Strano: l'enorme nave faceva parte di un convoglio: tra tanti cargo incolonnati, la tempesta avrebbe colpito solo lei? Altra stranezza: prima di imboccare il canale, la Ever Given aveva seguito una rotta "folle", disegnando sui tracciati Gps – letteralmente – un gigantesco pene: la "firma" di una clamorosa beffa? «La nave non solo si è messa di traverso, ma con la prua si è addirittura conficcata in un argine-sponda del canale, manovra che a questo punto è difficile ritenere accidentale: con l'apparato motore, infatti, sarebbe stato possibile contrastare la manovra sbagliata ed evitare l'impatto».

Lo afferma su "Africa ExPress" l'ingegner Bruno Brugnoli, consulente marittimo e già direttore di macchina sui grandi mercantili. Un uomo esperto, che ha passato decine di volte il Canale di Suez. «Certamente – conclude – la verità non si saprà mai. Non essendoci stati morti o feriti, tutte le questioni saranno risolte dalle assicurazioni: e queste non hanno interesse a divulgare i particolari». Il mistero del "fallo" sui tracciati tiene banco anche sui giornali: goliardata, gesto involontario o strana coincidenza? Il disegno, sottolinea il "Fatto Quotidiano", lo si vede chiaramente dal filmato pubblicato su Twitter dal sito "Vessel Finder", specializzato nel tracciare e registrare le tracce Gps delle navi. Le stesse autorità egiziane – vere vittime del blocco dell'idrovia – non escludono l'errore umano. Sull'inserito "InsideOver" del "Giornale", Lorenzo Vita suggerisce un'altra possibilità: l'hackeraggio a distanza dei comandi della nave. Esistono infatti «hacker in grado di penetrare nei sistemi informatici dell'imbarcazione e impartire gli ordini». Ipotesi solo teorica, suffragata però da test come quello condotto da Gianni Cuozzo, amministratore delegato di Aspisec, durante un recente convegno sulle "rotte digitali del trasporto": a scopo dimostrativo, a Genova, Cuozzo «ha hackerato una petroliera in navigazione nel Mar Adriatico, e ci è riuscito con un semplice pc portatile fornito dall'Autorità di Sistema Portuale genovese». L'esperto di cyber-rischi, ricorda Lorenzo Vita, «si è servito di due portali, accessibili a chiunque, per identificare la nave e capire quale fosse il sistema informatico che la governava. Attraverso il sistema di tracking è penetrato nella rete della nave e in quel momento aveva tutte le capacità di controllare le attività all'interno dell'imbarcazione». Nella sostanza, alle ore 7.40 del mattino, la Ever Given – proveniente dalla Malesia e diretta nel Mediterraneo, per poi scaricare a Rotterdam i suoi 18.300 container imbarcati – si è incagliata su una delle sponde del canale, ostruendolo completamente e impedendo il passaggio di qualsiasi nave, essendo lunga 400 metri.

Il giorno successivo all'incidente, almeno altre 15 navi erano trattenute agli ancoraggi e almeno 237 navi erano in coda per passare. Purtroppo, la nave si era incagliata nella sezione del canale non ampliata, rendendone impossibile l'aggiramento. Il 29 marzo, infine, la nave è stata sbloccata e lentamente raddrizzata. Nei giorni successivi

all'incagliamento, molte navi hanno deciso di intraprendere la circumnavigazione dell'Africa, che comporta costi maggiori e tempi più lunghi di almeno 10 giorni. In tutto, l'incidente ha impedito la circolazione di più di 400 navi, tra cui 25 petroliere. L'agenzia "Bloomberg" stima che l'ostruzione del Canale di Suez, attraverso il quale transitano 19.000 navi all'anno (il 12% delle merci mondiali e il 30% del traffico dei container spediti via mare), abbia creato una perdita economica di almeno 9,6 miliardi di dollari al giorno, per la mancata consegna delle merci (oltre 8 miliardi, secondo i Lloyd's, il valore delle merci bloccate nei giorni scorsi nel canale).

«È certo che una nave di quel tipo non può arenarsi tanto facilmente su un tratto rettilineo e ipercontrollato», scrive Marco Di Mauro su "Come Don Chisciotte". La Ever Given, poi, è un gioiello dell'ingegneristica navale d'avanguardia, di marca giapponese (Imabari Shipbuilding). Nel Cda di Imabari, scrive il blog, a farla da padrone è Mitsui, che a sua volta è compartecipata da un'infinità di soggetti, tra cui – in modo diretto e indiretto, anche attraverso il gruppo Evergreen – i maggiori fondi d'investimento (Vanguard e BlackRock, letteralmente "padroni del mondo"), oltre al miliardario Bill Gates, passato dall'informatica ai vaccini, e alla signora Clinton in persona. «Dunque – sintetizza Di Mauro – possiamo affermare con certezza che la Ever Given è una nave di proprietà dei gruppi speculativi globalisti, quelli che stanno operando il Great Reset attraverso l'Operazione Covid, quelli che si sono specializzati nell'approfittare di emergenze e crisi globali da loro create».

Il regime egiziano del generale Al-Sisi, aggiunge "Come Don Chisciotte", «è sempre stato nella lista nera dei globalisti, che hanno nel mirino i giacimenti dello Zor, scoperti da Eni, e legati alla morte di Giulio Regeni». Non solo: il blocco di Suez è stato solo uno dei molteplici incidenti che in questi giorni hanno tagliato l'Egitto in due. «Ora il paese, oltre a dover rimborsare tutte le compagnie di navigazione e ad aver perso somme ingentissime per la chiusura di Suez, si trova a fronteggiare una crisi interna senza precedenti».

Sempre Di Mauro segnala che l'Egitto ha incoraggiato «colloqui tra realtà indipendentiste palestinesi», e ha appena riaperto – dopo anni – il valico di Rafah, unico accesso a Gaza non controllato da Israele. «Come dimostra il suo essersi prestato come laboratorio a cielo aperto di Pfizer (traduci BlackRock), Israele è l'avamposto più importante della strategia globalista in Medio Oriente». Si domanda Di Mauro: «Che il blocco di Suez sia stata una rivalse israeliana sulle aperture di Al-Sisi, supportata dai cinesi e dai globalisti?».

Una rappresaglia, dunque, o magari un oscuro avvertimento? Mitt Dolcino parla delle «incredibili giustificazioni» (la tempesta di vento) per «l'incredibile incidente di una delle navi più grandi del mondo nel Canale di Suez», per giunta «dopo aver disegnato un gigantesco pene con le sue manovre prima di incagliarsi». E non è che, magari, nei prossimi giorni – si domanda Dolcino – qualcuno deciderà di proibire ai maxi-cargo, per "rischi simili e mai analizzati prima", l'accesso al Canale di Panama? Singolari coincidenze: il giorno 24 marzo (del 1999) esplosero strani incendi nei trafori autostradali del Monte Bianco e del Tauern in Austria, e sempre il 24 marzo (del 2001) ci fu il rogo del San Gottardo in Svizzera. Incendi costati quasi cento vittime, tutti nel giorno del calendario che segue quello dell'incidente di Suez. «Dopo l'ultimo incendio nei tunnel europei – scrive Mitt Dolcino – si sbloccò, di lì a breve, il progetto ingegneristico ancora oggi più rilevante del mondo, l'Alptransit ferroviario (da cui scaturì anche l'implementazione del

progetto Tav se volete). Poi nessun, altro incidente devastante dello stesso tipo». E adesso, il “mistero” dell’incagliamento di Suez.

Ci sono anche Bill Gates e Hillary Clinton, nel puzzle azionario che fa capo all’armatore della gigantesca portacontainer Ever Given, incagliatasi il 23 marzo nel Canale di Suez, ostruendo per giorni l’idrovia mercantile più importante del mondo. Lo segnala “Come Don Chisciotte“, che si interroga sull’incidente più strano della storia: un mastodonte da 200.000 tonnellate, mandato a sbattere contro le rive da una semplice tempesta di vento? Strano: l’enorme nave faceva parte di un convoglio: tra tanti cargo incolonnati, la tempesta avrebbe colpito solo lei? Altra stranezza: prima di imboccare il canale, la Ever Given aveva seguito una rotta “folle”, disegnando sui tracciati Gps – letteralmente – un gigantesco pene: la “firma” di una clamorosa beffa? «La nave non solo si è messa di traverso, ma con la prua si è addirittura conficcata in un argine-sponda del canale, manovra che a questo punto è difficile ritenere accidentale: con l’apparato motore, infatti, sarebbe stato possibile contrastare la manovra sbagliata ed evitare l’impatto».

Lo afferma su “Africa ExPress” l’ingegner Bruno Brugnoli, consulente marittimo e già direttore di macchina sui grandi mercantili. Un uomo esperto, che ha passato decine di volte il Canale di Suez. «Certamente – conclude – la verità non si saprà mai. Non essendoci stati morti o feriti, tutte le questioni saranno risolte dalle assicurazioni: e queste non hanno interesse a divulgare i particolari». Il mistero del “fallo” sui tracciati tiene banco anche sui giornali: goliardata, gesto involontario o strana coincidenza? Il disegno, sottolinea il “Fatto Quotidiano“, lo si vede chiaramente dal filmato pubblicato su Twitter dal sito “Vessel Finder”, specializzato nel tracciare e registrare le tracce Gps delle navi. Le stesse autorità egiziane – vere vittime del blocco dell’idrovia – non escludono l’errore umano. Sull’insero “InsideOver” del “Giornale”, Lorenzo Vita suggerisce un’altra possibilità: l’hackeraggio a distanza dei comandi della nave. Esistono infatti «hacker in grado di penetrare nei sistemi informatici dell’imbarcazione e impartire gli ordini».

Ipotesi solo teorica, suffragata però da test come quello condotto da Gianni Cuozzo, amministratore delegato di Aspisec, durante un recente convegno sulle “rotte digitali del trasporto”: a scopo dimostrativo, a Genova, Cuozzo «ha hackerato una petroliera in navigazione nel Mar Adriatico, e ci è riuscito con un semplice pc portatile fornito dall’Autorità di Sistema Portuale genovese». L’esperto di cyber-rischi, ricorda Lorenzo Vita, «si è servito di due portali, accessibili a chiunque, per identificare la nave e capire quale fosse il sistema informatico che la governava. Attraverso il sistema di tracking è penetrato nella rete della nave e in quel momento aveva tutte le capacità di controllare le attività all’interno dell’imbarcazione». Nella sostanza, alle ore 7.40 del mattino, la Ever Given – proveniente dalla Malesia e diretta nel Mediterraneo, per poi scaricare a Rotterdam i suoi 18.300 container imbarcati – si è incagliata su una delle sponde del canale, ostruendolo completamente e impedendo il passaggio di qualsiasi nave, essendo lunga 400 metri.

Il giorno successivo all’incidente, almeno altre 15 navi erano trattenute agli ancoraggi, mentre altre 237 erano in coda per passare. Purtroppo, la Ever Given si era incagliata nella sezione del canale non ampliata, rendendone impossibile l’aggiramento. Il 29 marzo, infine, la nave è stata sbloccata e lentamente raddrizzata. Nei giorni successivi

all'incagliamento, molte navi hanno deciso di intraprendere la circumnavigazione dell'Africa, che comporta costi maggiori e tempi più lunghi di almeno 10 giorni. In tutto, l'incidente ha impedito la circolazione di più di 400 navi, tra cui 25 petroliere. L'agenzia "Bloomberg" stima che l'ostruzione del Canale di Suez, attraverso il quale transitano 19.000 navi all'anno (il 12% delle merci mondiali e il 30% del traffico dei container spediti via mare), abbia creato una perdita economica di almeno 9,6 miliardi di dollari al giorno, per la mancata consegna delle merci (oltre 8 miliardi, secondo i Lloyd's, il valore delle merci bloccate nei giorni scorsi nel canale). Suez resta il maggiore snodo per portare in Europa le produzioni cinesi.

«È certo che una nave di quel tipo non può arenarsi tanto facilmente su un tratto rettilineo e ipercontrollato», scrive Marco Di Mauro su "Come Don Chisciotte". La Ever Given, poi, è un gioiello dell'ingegneristica navale d'avanguardia, di marca giapponese (Imabari Shipbuilding). Nel Cda di Imabari, scrive il blog, a farla da padrone è Mitsui, che a sua volta è compartecipata da un'infinità di soggetti, tra cui – in modo diretto e indiretto, anche attraverso il gruppo Evergreen – i maggiori fondi d'investimento (Vanguard e BlackRock, letteralmente "padroni del mondo"), oltre al miliardario Bill Gates, passato dall'informatica ai vaccini, e alla signora Clinton in persona. «Dunque – sintetizza Di Mauro – possiamo affermare con certezza che la Ever Given è una nave di proprietà dei gruppi speculativi globalisti, quelli che stanno operando il Great Reset attraverso l'Operazione Covid, quelli che si sono specializzati nell'approfitte di emergenze e crisi globali da loro create».

Il regime egiziano del generale Al-Sisi, aggiunge "Come Don Chisciotte", «è sempre stato nella lista nera dei globalisti, che hanno nel mirino i giacimenti dello Zor, scoperti da Eni, e legati alla morte di Giulio Regeni». Non solo: il blocco di Suez è stato solo uno dei molteplici incidenti che in questi giorni hanno tagliato l'Egitto in due. «Ora il paese, oltre a dover rimborsare tutte le compagnie di navigazione e ad aver perso somme ingentissime per la chiusura di Suez, si trova a fronteggiare una crisi interna senza precedenti». Sempre Di Mauro segnala che l'Egitto ha incoraggiato «colloqui tra realtà indipendentiste palestinesi», e ha appena riaperto – dopo anni – il valico di Rafah, unico accesso a Gaza non controllato da Israele. «Come dimostra il suo essersi prestato come laboratorio a cielo aperto di Pfizer (traduci BlackRock), Israele è l'avamposto più importante della strategia globalista in Medio Oriente». Si domanda Di Mauro: «Che il blocco di Suez sia stato una rivalse israeliana sulle aperture di Al-Sisi, supportata dai cinesi e dai globalisti?».

Una rappresaglia, dunque, o magari un oscuro avvertimento? Mittdolcino parla delle «incredibili giustificazioni» (la tempesta di vento) per «l'incredibile incidente di una delle navi più grandi del mondo nel Canale di Suez», per giunta «dopo aver disegnato un gigantesco pene con le sue manovre prima di incagliarsi». E non è che, magari, nei prossimi giorni – si domanda Dolcino – qualcuno deciderà di proibire ai maxi-cargo, per "rischi simili e mai analizzati prima", l'accesso al Canale di Panama? Singolari coincidenze: il giorno 24 marzo (del 1999) esplosero strani incendi nei trafori autostradali del Monte Bianco e del Tauern in Austria, e sempre il 24 marzo (del 2001) ci fu il rogo del San Gottardo in Svizzera. Incendi costati quasi cento vittime, tutti nel giorno del calendario che segue quello dell'incidente di Suez. «Dopo l'ultimo incendio nei tunnel

europei – scrive Mitt Dolcino – si sbloccò, di lì a breve, il progetto ingegneristico ancora oggi più rilevante del mondo, l'Alptransit ferroviario (da cui scaturì anche l'implementazione del progetto Tav, se volete). Poi nessun, altro incidente devastante dello stesso tipo». E adesso, il “mistero” dell'incagliamento di Suez.

Mittdolcino parla delle incredibili giustificazioni, la tempesta di vento, per l'incredibile incidente di una delle navi più grandi del mondo nel Canale di Suez.

lo trovate quì sotto

<https://www.mittdolcino.com/>
27 marzo 2021

Le incredibili giustificazioni dell'incredibile incidente di una delle navi più grandi del mondo nel canale di Suez (dopo aver disegnato un gigantesco pene con le sue manovre prima di incagliarsi). Manca solo il raggio della morte... (Ooops!)

di Mittdolcino





Mostly True

About this rating [↗](#)

Context

This is a genuine image showing the route of the Ever Given cargo ship as it waited its turn to enter the Suez Canal. However, as of this writing, there's no evidence that this ship intentionally took this route in order to make a funny GPS drawing.

Per i complottisti: il raggio della morte è solo una provocazione, capirete di seguito nel contesto. Per chi non sapesse cosa era il raggio della morte, rammento che si trattava di uno strano fenomeno scoperto dall'anglo-italiano Guglielmo Marconi, la cui scomparsa sembra sotto certi versi ancora avvolta nel mistero, grazie a cui ad es. le automobili del tempo si fermavano in forza di interferenze elettromagnetiche nei circuiti elettrici. Tale raggio fu tacciato di essere l'arma finale dell'Italia di Mussolini, salvo non averla mai usata in una guerra che forse non andava vinta dall'Italia (...).



LIVING

Cargo ship drew a penis and butt before getting stuck in Suez Canal

By Hannah Frishberg

March 24, 2021 | 2:36pm | Updated

Chiaramente, ripeto ancora una volta, questa è solo una provocazione,

Non maggiore però della scusa accampata dai media per giustificare l'incredibile incidente nel canale di Suez del portacontainers gigante Evergreen HR3C, fiore all'occhiello di una compagnia di trasporti che opera preminentemente con la Cina per l'export di mercanzia cinese in Occidente, la vera fonte di ricchezza di Pechino (*se la Cina smettesse di esportare i suoi beni in Occidente per qualsiasi ragione, diventerebbe povera nottetempo, ndr*).

Meglio detta, tale incidente ha dell'assurdo nella sua dinamica, avrei potuto fare meglio io senza saper guidare una nave; ossia al limite a fare danno avrei potuto appoggiare tale cargo su un lato, o sbattere solo da una parte. Ma mettere la nave di traverso è anche una manovra difficile, a pensarci bene. Nel caso avrei fatto ritengo meno danni di quanto ha fatto lo Schettino dei poveri di Suez.... (*a proposito, che fine ha fatto Schettino?*)

Soprattutto, ben notando come le manovre prima dell'incaglio della evergreen HR3C hanno disegnato nella traccia dei movimenti radar della nave un pene gigante sugli schermi. Sì, avete capito bene, un cazzo gigante, avete capito bene. Pensate che anche *Snopes*, il sito di controinformazione diciamo così che alcuni suppongono legato al controspionaggio USA, in passato distintosi per le sue battaglie anti-Trump, conferma quanto sopra: è tutto vero! (*"Mostly true", ma senza fare processi alle intenzioni*).

Ovvero, oggi l'intero *establishment* americano sembra d'accordo, nel contesto.

Le motivazioni addotte per spiegare l'incaglio dell'Evergreen HR3C sono state incredibili: una folata di vento la più bella, omettendo però che tali navi hanno anche controlli satellitari che sono più che ridondanti.

Poi un pilota della nave, chissà se aveva il casco, alle prime armi, sua la colpa, *porello*, sono certo che è nullatenente (*il costo della chiusura del canale sembra si aggira sui 9 miliardi USD al giorno*). Poi anche un'avaria interna alla nave. Finalmente un azzeramento temporaneo della potenza del mezzo...

Da tale ultima ipotesi è partita diciamo la provocazione: sarà stato il raggio della morte di Marconi=???

Sappiate che c'è poco da ridere: tale incidente nel canale di Suez, oltre al costo di 9 mld USD al giorno, determina – *ben più grave* – un raddoppio delle miglia nautiche per trasportare i beni cinesi dalla Cina all'Europa, con un un aggravio di circa 14 giorni di viaggio. Ma quello che è più grave è che, se perdurante, tale blocco causerebbe il dimezzamento della flotta disponibile ad oggi dedicata al trasporto di beni dalla Cina all'Europa e viceversa, causa raddoppio tempi di trasporto. Ossia un collo di bottiglia enorme, che si tradurrebbe in un aumento dei costi ossia dei prezzi in generale, inevitabile.

Ah, usare il cervello, che tristezza che dà, non è vero? Meglio essere fessi, so che mi capite...



In effetti quando ho letto la notizia sul blasonato *Newsweek* l'altro giorno dell'incaglio di Suez ed annessi, una primizia assoluta per la gravità e la pervasività dell'evento, mi direte nelle prossime settimane, articolo che però batteva su traffici di bambini clintoniani rinchiusi nel container della nave Evergreen in citazione addirittura del mitico disinformatore *Qanon*, mi sono detto che c'era davvero qualcosa di strano. Non nella notizia, ma relativamente al perchè un mezzo di comunicazione così importante e sistemico avesse potuto sbattere in prima pagina tesi così incredibili, per di più citando *Qanon*, *chiaramente un elemento di disturbo nel panorama media mondiale*. Tacendo invece la ciccia, ossia quasi sviando.

Ben inteso, la cronaca è piena di casi di traffici di essere umani chiusi in *containers*, da decenni. Ma il punto è piuttosto un altro: di fatto tacere gli effetti economici del blocco sbattendo invece nel titolo tesi che onestamente appaiono se non necessariamente farlocche, assolutamente secondarie rispetto agli effetti economici del blocco del canale, soprattutto se il blocco sarà prolungato nel tempo.

Un depistaggio insomma.

E poi mi chiedo: se uno avesse voluto sbloccare il canale velocemente, si sarebbero mandati quanti scavatori a aiutare il disincaglio della nave sul lato? Uno o 100? Beh, sappiate che le foto fanno sempre e solo vedere un unico solitario scavatore a cercare di supportare il disincaglio. Anche Boris Johnson ha affermato qualcosa come, "*se c'è bisogno di aiuto noi siamo disponibili per aiutare a sbloccare il canale*", che storicamente – *lo ricordo* – è roba *anglofrancese*. Peccato che nessuno lo abbia chiamato, lamentava lo stesso Johnson...

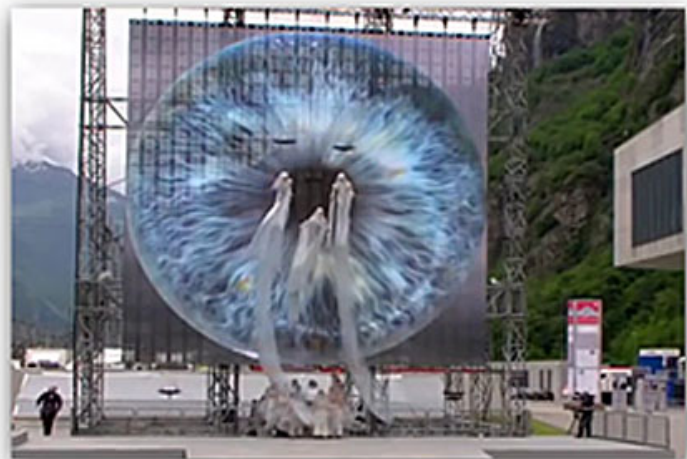
Stranezze.

Della serie, lo stretto per adesso va bene così, bloccato? Chissà...

E attenzione che nei prossimi giorni, causa rischi simili “*mai analizzati nè rilevati prima*“, potrebbe bloccarsi anche il canale di Panama. Ad esempio, non sia mai che non vengano inibite all’uso di tale canale americano le navi grandi come la Evergreen, per cautela....

Voi dite che sono troppo cinico, lo so.

Ed io in risposta vi dò tre date: 24.3.1999, 29.5.1999 e 24.10.2001: sono le date verso fine mese, osservatele bene, dei tre incendi nei trafori autostradali del Monte Bianco, del Tauern in Austria e del San Gottardo in Svizzera, verso i 100 morti.



*Immagini tratte dalla cerimonia dell'inaugurazione del Alptransit al San Gottardo,
1.6.2016*

Il risultato di tale incredibile filotto di sfighe diciamo simili?

Dopo l'ultimo incendio nei tunnel europei si sbloccò, di lì a breve, il progetto ingegneristico ancora oggi più rilevante del mondo, l'*Alptransit ferroviario (da cui scaturì anche l'implementazione del progetto TAV se volete, ndr)*. Poi nessun altro incidente devastante dello stesso tipo, conosciamo infatti benissimo la grande capacità gestionale dell'EU nel sapientemente gestire e solucionar le crisi, "*quando ci si mette davvero*"...

Potremmo forse anche aggiungere, "*una serie di disastri non va mai sprecata*", per così dire.

Ecco perchè professo cautela nell'escludere che la *legge di Murphy* questa volta non sia applicabile, in termini di accumulo di sfortune della stessa matrice. O di decisioni che prevengano dette sfighe, che sarebbe lo stesso, nel contesto economico.

E in tutto questo meno male che il raggio della morte, no, non è mai esistito...