



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI BERGAMO
Facoltà di Economia
Corso di Laurea in Economia e
Commercio

CAPITOLO 1

La Logistica

1.1.1 La rivoluzione del container

Con l'introduzione del container scompare dai porti la figura storica del camallo e viene sostituita da quella dell'operatore che, tramite una gru di 45 m, è in grado di caricare o scaricare dalle navi containerizzate, semicontainerizzate o comunque adatte al trasporto di container, una media di 36 unità all'ora, corrispondenti a circa 750 t.

Egli solleva il container e lo depone sulla nave, secondo il sistema cosiddetto lo-lo (lift on - lift off)[1]. Nel caso in cui i container viaggino su rimorchio e che anch'esso venga caricato, si usa invece il sistema ro-ro (roll on - roll off)[2], [con navi dotate di portelloni a poppa o talvolta a prua per l'ingresso del mezzo.](#)

La fisionomia dei porti viene ridisegnata completamente. Il punto di carico e scarico, il terminal, deve essere dotato di grandi aree per il deposito, oltre che di una efficiente rete tecnica e organizzativa. Al terminal corrisponde nell'entroterra, se si tratta di un porto con traffico di bacino per la redistribuzione, un'ampia, efficiente struttura per i collegamenti stradali e ferroviari.

Quando questa non esiste (è il caso ad esempio di porti come Malta e Gioia Tauro) avviene il semplice trasbordo da una nave all'altra, da una portacontainers a più feeder[3].

La portacontainers si svuota ed è pronta per essere ricaricata. Naturalmente il ricarico non può avvenire se manca il supporto di un grande bacino nell'entroterra.

Si tratta di un problema non da poco, perché investe un principio generale valido per tutti i mezzi di trasporto; i mezzi non devono mai viaggiare a vuoto, al carico di andata deve corrispondere un carico di ritorno.

[2] Ro-Ro: possibilità per un veicolo stradale di trasbordare su una nave o su un treno.

[3] Feeder: navi portacontainers di piccola stazza. Porti di redistribuzione del traffico.

Pag. 12