



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

Il range dei Paesi del Nord, da Le Havre ad Amburgo, ha anche la fortuna “geografica” di godere di ampi entroterra pia-neggianti, su cui è stato possibile impiantare depositi, strutture di servizio, centrali organizzative, complesse strutture per lo stoccaggio e la movimentazione.

I nostri porti del Tirreno sono invece schiacciati dagli Ap-pennini. Anche quelli giapponesi devono sopportare il carico di una natura non certo favorevole, cui si somma la difficoltà dovuta all’inurbamento cresciuto a dismisura alle spalle dei porti. Come sempre gli uomini del Sol Levante hanno risolto la que-stione con un tocco di genialità: allargando le strutture verso il mare (off shore) anziché verso l’entroterra. In misura minore la stessa cosa è avvenuta anche da noi, nel caso di Genova e di al-tre realtà.

L’Italia è l’ultima ad arrivare a concepire una radicale tra-sformazione delle sue strutture portuensi. Sul pia-no della containerizzazione, si muove dapprima il porto di Ge-nova, seguito da quelli di Livorno, Napoli e Trieste. A lungo, ma anche per effetto di diverse altre concause, sconteremo questo ritardo sul piano dei traffici nazionali e internazionali.

Scaricato dalla nave, il container viene dunque caricato su camion o inoltrato per ferrovia sulle lunghe distanze.

A livello europeo, per iniziativa di 11 amministrazioni ferro-viarie e della società Interfrigo che si occupa dei trasporti a tem-peratura controllata, nasce già alla fine del ‘67 la società Inter-container con l’obiettivo di gestire il traffico intermodale. Tra i primi collegamenti messi in atto vi sono quelli tra i porti del Nord Europa, tra Londra e Parigi, tra Rotterdam e Milano.

Numerose sono le innovazioni apportate, dall’adozione di nuovi carri al loro abbassamento per permettere il superamento di determinati gabarit. Ma la rivoluzione maggiore è quella che viene dall’Inghilterra, in cui per la prima volta, sulla base di un calcolo rigoroso dei costi/benefici, viene definito e sperimentato il treno a composizione bloccata, che viaggia senza soste e ulte-riori manipolazioni lungo distanze predefinite, superiori ai 300 km.

Il principio si affermerà anche in Italia, soprattutto con lo

sviluppo degli interporti. Non lontano da Genova si sviluppa il Centro di Rivalta Scrivia per la raccolta delle merci in containers. Verranno successivamente i centri di Padova, Verona e Bologna. In considerazione della conformazione della penisola, risulta fondamentale il trasferimento dei containers su treni che viaggiano per almeno 300/500 km senza arresti. Se questa ipotesi è facilmente perseguibile lungo la direttrice Est-Ovest del Paese e di qui verso l'estero, ne risulta invece problematica l'applicazione nel senso Nord-Sud, che sulla carta appare invece la più naturale. Al Nord industrializzato fa riscontro infatti un Sud povero e debole economicamente, per cui i carri rischiano di partire pieni ma di tornare vuoti. E ciò contrasta con la regola economica principe cui abbiamo precedentemente parlato.

Come è facilmente visibile dalla seguente tabella nel mediterraneo primeggiano Gioia Tauro ed Algeciras tra i porti hub, mentre tra i porti regionali sveltano Genova, Barcellona e Valencia.

Containers movimentati nei principali porti mediterranei
(migliaia di TEU)

	1996	1997	1998
1 Gioia Tauro	572	1449	2125
2 Algeciras	1307	1400	1826
3 Genova	826	1,18	1266
4 Barcellona	767	950	1095
5 Valencia	710	790	1006
6 Malta (1)	595	662	900
7 Pireo (1)	575	600	900
8 Haifa	548	669	834
9 La Spezia	871	616	732
10 Marsiglia	548	620	660
11 Damietta (1)	600	600	650

12 Livorno	417	501	535
13 Ashdod	393	400	364
14 Napoli	246	299	320
15 Salerno	190	202	208
16 Venezia	167	212	206
17 Trieste	178	204	174
18 Ravenna	191	188	173
Totale	9,701	11,542	13,974
(1) Scali di transhipment			

Lo sviluppo del traffico contenitori in Italia
(TEU x 1.000)

