



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

CAPITOLO 1

La Logistica

1.1 Il container

Il principio della qualità totale e la sindrome della soddisfazione immediata costringono le merci ad un viaggio perenne da un capo all'altro del mondo verso i luoghi della produzione e del consumo. E' finita l'epoca in cui l'imprenditore accumulava i suoi beni in un deposito accanto alla fabbrica, in attesa di venderli. La tendenza che si impone è quella di vendere il prodotto prima ancora di costruirlo, o meglio prima dell'assemblaggio definitivo.

Una volta assemblato, è già in partenza per la sua destinazione. Per le grandi distanze, sono state studiate anche forme di assemblaggio lungo il percorso, per esempio sulle navi transoceaniche. I magazzini si trasformano in punti di transito, luoghi di raccordo per il passaggio delle merci da un mezzo ad un altro mezzo di trasporto, centri logistici polifunzionali in cui le merci vengono trattate, manipolate etichettate, imballate prima di raggiungere la loro destinazione.

Quando le merci viaggiano per nave è necessario che a valle e a monte intervengano altre modalità. Per essere imbarcate le merci devono essere trasportate al porto con il camion o con il treno o con l'aereo o con un'altra nave.

Lo stesso processo interviene dopo l'attracco: le merci vanno ricaricate su altri mezzi per poter giungere alla destinazione finale. Fino a ieri tali operazioni di carico e scarico richiedevano l'intervento di una mole enorme di manodopera, di caricatori e scaricatori che riposizionavano le merci in un tempo assai considerevole. Oggi queste operazioni richiedono poche ore e vengono svolte da personale numericamente modesto con l'aiuto di notevoli mezzi meccanici.

Ciò è dovuto naturalmente al generale progresso tecnologico, ma soprattutto all'introduzione di una straordinaria invenzione: il container. Con esso, si realizza un trasporto rapido ed efficiente, poiché non comporta rotture dell'unità di carico nel passaggio tra le varie modalità.

L'Ente per la standardizzazione mondiale (Iso) ha fissato le misure del container in almeno un metro cubo e lo ha definito come un "elemento di trasporto permanente", cioè in grado di passare senza rottura di carico dal punto d'origine alla destinazione finale. Caratteristica principale è dunque la transmodalità, la possibilità di traslocare agevolmente dal camion alla nave, dalla nave alla ferrovia, dalla ferrovia di nuovo al

camion per giungere alla destinazione finale.

Le merci durante il tragitto non vengono manipolate ed è quindi intuitivo che anche il problema dei furti e dei danneggiamenti involontari della merce si riduca notevolmente.

Il container deve essere adatto all'impilaggio, quindi con strutture d'angolo colonnari generalmente in acciaio in grado di sostenere più moduli sovrapposti, fino a sei o sette; deve avere dispositivi angolari che ne permettano la presa sia in alto, per il sollevamento con le gru, sia in basso per fissaggio agli slot della nave, ai carri ferroviari, agli autoarticolati; dev'essere impermeabile, resistente, con porte e pareti in acciaio, alluminio, legno compensato, oggi anche in plastica.

Vi sono vari tipi di container e la scelta del più adatto si fa guardando alla struttura del carico, al peso da trasportare, all'imballo necessario, ai punti di fissaggio occorrenti, alle dimensioni che si ritengono più idonee.

Vi sono container per carichi generici, termici, a cisterna, per materiali sfusi e speciali per bestiame o altro.

Quando il traffico interessa Paesi a diverso sviluppo economico (è il caso ad esempio della fascia orientale con cui si scambia il petrolio con prodotti industriali) il container può essere usato soltanto nel viaggio di andata ed allora è utile il modello smontabile, per favorirne il ritorno con il minor ingombro possibile.

Il container più usato è quello per il trasporto di collettame di varia natura. Il collettame viene raccolto su pallet, per poi essere stivati nei containers. Sulla base dei pallet, che è dunque una sorta di unità di carico, l'ISO stabilisce negli anni Sessanta le misure dei containers, che variano dai 10 ai 40 piedi di lunghezza, con una larghezza pari a 8 piedi ed un'altezza di 9,6 piedi.

In conformità con le esigenze del traffico transoceanico, con la notevole capacità ferroviaria e con l'enorme dimensione degli autoarticolati, si diffondono negli Usa negli anni Ottanta container da 45, 48, 53, 55 e 58 piedi.

Il gigantismo riguarda anche l'altezza: nascono gli high cube e i super cube. Inoltre le lunghezze di un convoglio ferroviario nel nostro paese non superano i 500 metri, mentre negli Usa si hanno lunghezze triple.

La legislazione in merito al trasporto stradale e i limiti di sagoma (gabarit) delle gallerie ferroviarie impediscono la diffusione degli high cube e super cube sul continente europeo.

Ne deriva che i containers giganti realizzano notevoli risparmi nei trasferimenti da porto a porto, sulle grandi distanze; ma non sono invece adatti in genere all'uso intermodale.

Nel grafico a pagina seguente viene indicato come era ripartito il mercato mondiale dei contenitori nel 1996:

