



ANDREA GIUNTINI

LOGISTICA E MOBILITÀ

UN APPROCCIO STORICO

LA RIVOLUZIONE DI UN CONCETTO

Grosso modo a partire dall'inizio del nuovo secolo il tema dei trasporti e delle comunicazioni si è trovato al centro di una profonda revisione da parte di studiosi attivi in diversi ambiti disciplinari. Il primo aspetto che questo processo ha comportato è una massiccia incorporazione degli aspetti culturali, tanto da far parlare gli specialisti di *cultural turn*. Dalla vecchia, fissa territorializzazione, caratterizzata dalla singola infrastruttura unimodale – che sia una ferrovia o un porto – un nuovo modo di pensare e studiare ha cominciato a spingere verso una mobilità liquida fatta di flussi, connessioni e reti, che strutturano gli spazi, facendo leva sulle potenzialità dei luoghi e in ultima analisi determinandone le traiettorie di sviluppo. La logica di fondo consiste nell'abbandono di qualsiasi spazio rigidamente e stabilmente configurato, quando viceversa occorre interpretarlo in una prospettiva dinamica di cambiamento impresso e alimentato continuamente dalle modificazioni indotte dalla geometria variabile dei flussi attraverso l'analisi dell'insieme complesso di relazioni sociali, economiche, tecnologiche, culturali, politiche che diacronicamente convergono, si concentrano e si interconnettono¹. Si è affermata una visione in cui trasporti e comunicazioni operano intrecciati in un unico contesto, integrandosi ancora di più di quanto fossero già un tempo, quando ad esempio treno e telegrafo erano legati e quando il servizio postale dipendeva e influenzava le rotte dei piroscafi. La mobilità rappresenta un modo diverso di pensare, comprendere e ordinare il mondo, è un prisma con il quale osservare le vicende umane. Racconta come la gente, gli oggetti e le idee si spostano, producendo fenomeni sociali di ogni tipo letti usando la lente del movimento. La mobilità dunque non è un oggetto di indagine fra i tanti, bensì un *order-building intermediary*, dunque una forma di

¹ Vincent Kaufmann, *Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology*, Ashgate, 2002; Tom Cresswell, *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, Palgrave, 2006; Mathieu Flonneau e Vincent Guigueno (a cura di), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Presses universitaires de Rennes, 2009; Tom Cresswell et Peter Merriman (a cura di), *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, Ashgate, 2011; P. Merriman, *Mobility, Space and Culture*, Routledge, 2012; Peter Adey, David Bissell, Kevin Hannam, P. Merriman e Mimi Sheller (a cura di), *The Routledge Handbook of Mobilities*, Routledge, 2013; Gabriele Balbi e Massimo Moraglio, *A proposal to hybridise communication and mobility research agendas*, in Simone Fari e M. Moraglio (a cura di), *Peripheral Flows: A Historical Perspective on Mobilities between Cores and Fringes*, Cambridge scholars publishing, 2016, pp. 10-27; Noel B. Salazar e Kiran Jayaramhere (a cura di), *Keywords of Mobility: Critical Engagements*, Berghahn, 2016; Parag Khanna, *Connectography: Mapping the Global Network Revolution*, Penguin Random House, 2016; Jonas Larsen, John Urry e Kay Axhausen (a cura di), *Mobilities, Networks, Geographies*, Routledge, 2016.



Nave portacontainer in navigazione

comunicazione e mediazione che la rende elemento organizzatore, regolatore e generatore di processi e flussi. In questo senso emergono il modo, il luogo e la motivazione per i quali e nei quali operano le reti, il loro contesto istituzionale e politico, i processi politici decisionali e il governo della mobilità. Una tale lettura contribuisce a mettere a fuoco i principi della distribuzione del potere, i rapporti fra attori e mezzi, le controversie e i conflitti sull'uso delle infrastrutture e dello spazio pubblico, le tecnologie che si dispiegano, le regole che sovrintendono, la sostenibilità ambientale che favoriscono, i consumi che inducono, le differenze sociali delle minoranze etniche e di genere che provocano, le performance in termini di efficienza della gestione.

L'ispirazione transnazionale spinge verso il superamento dei confini nazionali, non in una mera ottica di comparazione, piuttosto insistendo sulla genesi e il funzionamento delle reti in un quadro sganciato dall'egida dello stato-nazione in virtù anche delle nuove tecnologie. Revisione dei principali punti fermi e rilancio della ricerca in territori più ampi e differenziati spingono la riflessione verso approdi tuttora in via di elaborazione; in sostanza, un cambiamento di notevole portata è tuttora in atto, al punto da utilizzare la definizione di "nuovo paradigma". Pur senza giungere alla costituzione di uno statuto disciplinare né alla elaborazione di una vera e propria teoria, resta il fatto che i progressi ottenuti a livello scientifico rappresentano un'acquisizione imprescindibile per chiunque si occupi di queste tematiche e rendono estremamente vivace il dibattito. Si sono, in definitiva, progressivamente creati i presupposti per un'ampia revisione della materia, che non può non coinvolgere anche gli storici, per quanto non siano stati i seguaci di Clio a fungere da *primus movens*. La storia si è mossa di conserva rispetto alle altre scienze sociali, inizialmente



mutuando spunti e concetti e finendo però poi anche per partecipare e contribuire attivamente al *cultural turn*². Si sono resi protagonisti del cambiamento scuole e gruppi di studiosi prevalentemente appartenenti all'Europa del nord e agli Stati Uniti, riuniti in associazioni – come le *Association for the history of transport, traffic and mobility (T²M)* e *The tensions of Europe* –, e stretti intorno a riviste specializzate. L'Italia invece fatica a tenere il passo³.

Dunque l'ottica si sposta: non più la storia delle strade, dei veicoli, delle ferrovie, delle linee aeree, bensì quella del movimento della gente e delle cose fra luoghi diversi. Anche il riferimento cronologico cambia: la nuova storiografia sulla mobilità è decisamente spostata verso l'epoca contemporanea, fino al tempo presente, frequentando assai meno epoche storiche più lontane. Appare facilmente intuibile quanto abbia influito su questo cruciale passaggio anche il parallelo sviluppo della *global history*, che negli stessi anni ha pienamente compiuto il proprio percorso di maturazione.

UNA LETTURA STORICA DELLA QUESTIONE DELLA LOGISTICA: IL CONTAINER

Fin da epoche lontane, in pratica da quando esiste il commercio, i vettori si contaminano e operano insieme in differenti combinazioni, un tempo definite *multi (o pluri) modalità*⁴. L'applicazione della trazione a vapore al trasporto prima e l'avvento del motore poi rappresentano da questo punto di vista un *cleavage* storico. Da quel momento lo scambio fra differenti mezzi di trasporto ha cominciato a esigere un coordinamento in certi casi anche molto complesso; si pensi ad esempio al viaggio dall'Europa verso oriente all'indomani dell'apertura del canale di Suez. Un dato va opportunamente evidenziato: tale scambio richiedeva, nel passaggio da un modo di trasporto a un altro, la "rottura di carico", cioè il trasferimento delle merci da un vettore all'altro. La storia della logistica fra Otto e Novecento si configura prevalentemente in termini di un lungo e difficile tentativo di costruzione di un contesto organico, nel quale far operare insieme le varie modalità.

La svolta decisiva di questa storia è costituita dal container, il quale rappresenta probabilmente una delle grandi invenzioni del Novecento, che ha cam-

² Gijs Mom, Colin Divall e Peter Lyth, *Towards a paradigm shift? A decade of transport and mobility history*, in G. Mom, Gordon Pirie e Laurent Tissot (a cura di), *Mobility in History: The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Editions Alphil- Presses universitaires Suisses, 2009, pp. 13-40; C. Divall, *Mobilizing the History of Technology*, «Technology & Culture», n. 51, 2010, pp. 938-960; Id., *Business history, global networks and the future of mobility*, «Business history», n. 54, 2012, pp. 542-555; C. Divall, Julian Hine e Colin Pooley (a cura di), *Transport Policy: Learning Lessons from History*, Ashgate, 2016.

³ Andrea Giuntini, *Reti, mobilità, comunicazioni. Uno sguardo generale sulla vicenda italiana in età contemporanea alla luce delle nuove acquisizioni storiografiche*, in Carlos Barciela López, Antonio Di Vittorio, Giulio Fenicia e Nicola Ostuni (a cura di), *Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea*, Rubbettino, 2013, pp. 23-44; Id., *Un paradigma per la storia della mobilità. La difficile transizione della storiografia economica italiana*, in «Storia economica», n. 2, 2017, pp. 693-706.

⁴ Stefano Maggi, *L'intermodalità nella storia*, in A. Giuntini e Claudio Pavese (a cura di), *Reti, mobilità, trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*, Franco Angeli, 2004, pp. 15-36.

biato il volto stesso dei commerci marittimi⁵. In un primo momento venne concepito come imballo per il trasporto delle merci, evitando la rottura di carico grazie a mezzi di movimentazione meccanica. Diffusosi inizialmente negli Stati Uniti, già a partire dal 1928⁶, conobbe la sua diffusione su scala mondiale per il trasporto merci nel periodo




Terminal container

fra le due guerre. Il container ha sancito la nascita del trasporto intermodale inteso in molti contesti come possibile rivitalizzatore delle ferrovie duramente messe in crisi dalla motorizzazione. In ambito marittimo ha interamente ridisegnato le rotte del trasporto mondiale e la geografia degli scali. La crescita del trasporto intermodale con i container e del trasporto combinato con le cosiddette “autostrade viaggianti” – cioè caricando camion e rimorchi sui treni – ha reso necessaria la creazione di centri logistici, luoghi cioè dove scambiare le merci. Si spiega in questo modo la proliferazione su scala europea di interporti e piattaforme logistiche – veri e propri *hub* situati soprattutto intorno a porti e aeroporti – intesi come nodi strategici per la razionalizzazione dei flussi merci nella logica del *just in time*.

L'andamento e i dati relativi al periodo che si apre con la fine della Seconda guerra mondiale e giunge fino allo shock petrolifero risentono positivamente dell'adozione dei container, che hanno introdotto un tipo di trasporto nuovo destinato a un'ampia varietà di merci mediante moduli di carico di dimensioni standardizzate facilmente trasferibili su vettori stradali e ferroviari. A partire dai primi anni cinquanta il valore del traffico marittimo aumenta su scala mondiale in misura decisamente maggiore delle quantità trasportate. Inoltre le trasformazioni nella struttura del commercio internazionale mostrano come i settori in cui la capacità di trasporto per tonnellata di stazza era più elevata, guadagnano sensibilmente peso e percentuale rispetto al resto. L'esempio immediato è costituito dai petroli greggi e dai derivati; ma va sottolineato anche come le navi porta-rinfuse aumentano progressivamente il trasporto di tipologie piuttosto varie di merci: minerali ferrosi, carbone, bauxite, cereali e fosfati. Il ciclo di trasporto dei petroli – petroliere depositi costieri oleodotti – per la fluidità e l'agilità economico-operativa con cui si caratterizza ha fornito un modello efficace per le altre correnti di traffico, in particolare per il trasporto dei gas naturali liquefatti. All'aumento del carico mediamente trasportato

⁵ Marc Levinson, *The box. La scatola che ha cambiato il mondo*, Brossura, 2013, I ed. Princeton, 2006.

⁶ Cfr. *ivi*, p. 20.



ha corrisposto anche un miglioramento complessivo sotto il profilo qualitativo della flotta mondiale: passi in avanti sono stati compiuti in termini di velocità, sono migliorate le caratteristiche costruttive in grado di accelerare il disbrigo dei carichi nei porti, dove si sono spinti notevolmente in avanti i processi di meccanizzazione. Nel corso degli ultimi anni il processo si è intensificato significativamente, spostando il proprio baricentro a oriente.

IL CASO ITALIANO

Il caso italiano si distingue in quanto, a lungo, fallimentare nella sua incapacità di trovare un confacente coordinamento logistico fra le modalità di trasporto. La gravità dell'insuccesso si misura, in particolare, a partire dalla seconda metà del XX secolo, ma era già verificabile nella storia passata del paese a partire dalla sua nascita. L'Italia a lungo soffre di una totale mancanza di logica di contesto nella realizzazione della propria rete infrastrutturale. Ciò vale per i decenni successivi all'unificazione così come per il secondo dopoguerra, quando non mancarono tentativi in questa direzione, ma sostanzialmente privi di uno sbocco concreto, scontando l'insufficienza della propria visione di programmazione. Dalla nascita nel 1907 del servizio cumulativo rispetto ai contratti di trasporto, ai fallimenti del coordinamento del secondo dopoguerra, fino al definitivo successo del container, si tratta di un percorso tutto protesico, fra successi e fallimenti, verso la ricerca di un'impostazione di network della mobilità. Appare evidente come a lungo la vicenda è rimasta prevalentemente nelle mani dello stato, in termini di previsione e di approntamento degli strumenti e delle disposizioni necessari alla realizzazione di un contesto organico in una spesso incerta ottica di programmazione economica⁷.

Il dibattito sulla possibile adozione dei container si sviluppa relativamente presto in Italia, intorno alla metà degli anni sessanta in una chiave di rilancio del trasporto ferroviario, che già all'epoca subiva nettamente la prevalenza del motore. L'opzione preferita era rappresentata dal trasporto combinato strada-rotaia, ottenuto caricando su carri ferroviari speciali i rimorchi degli autoarticolati, gli autocarri o gli autotreni⁸.

Complessivamente il paese accede alla sfera dell'intermodalità intorno alla metà degli anni novanta, dunque in netto ritardo rispetto alle grandi potenze economiche. L'esplosione del fenomeno avviene nell'ultimo decennio del secolo, quando alcune grandi imprese di trasporto e le ferrovie dello stato creano un gran numero di autoporti e di interporti – complessi organici di strutture e di servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di

⁷ A. Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, in Franco Amatori, Duccio Bigazzi, Renato Giannetti e Luciano Segreto (a cura di), *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, Einaudi, 1999, pp. 551-616; S. Maggi, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX). Una storia della modernizzazione italiana*, il Mulino, 2000.

⁸ Giacomo Borruso, *La containerizzazione: una moderna tecnica per il trasporto combinato delle merci*, Del Bianco, 1971; Gennaro Ferrara, *Aspetti e problemi del trasporto combinato*, Liguori, 1974.

trasporto –, sviluppando finalmente una piena visione intermodale. All'inizio dell'ultimo decennio dello scorso secolo, il trasporto combinato in Italia cresceva del 22%, a fronte di un 14% fatto registrare dall'Europa. In questo contesto va ricordata la realizzazione nel 1995 del porto di Gioia Tauro espressamente destinato al *transshipment* per i container.

LA CITY LOGISTICS

Un'applicazione particolarmente di successo oggi è la razionalizzazione degli spostamenti delle merci in ambito urbano, la *city logistics*, nel senso di governo dei flussi di persone e merci all'interno del perimetro urbano attraverso interventi che tendono al conseguimento di impiego ottimale di veicoli e infrastrutture, di pianificazione degli spostamenti e di più efficiente combinazione dei diversi modi di trasporto⁹. L'obiettivo rispetto alle merci consiste nello spostarsi utilizzando nel modo più razionale possibile il minimo spazio e al tempo stesso nel mettere a disposizione di quanti si muovono le condizioni migliori. Nel corso degli anni la *city logistics* è divenuto uno dei settori di più efficace sperimentazione di soluzioni tecnologiche avanzate. Si tratta di un campo, nel quale la convergenza della collaborazione fra pubblico e privato è decisiva: da una parte iniziative imprenditoriali autonome e integrate e dall'altra la *governance* pubblica pianificata.

BREVI CONCLUSIONI

La storia della logistica rappresenta un campo di studi di grande interesse che il nuovo trend metodologico da una parte e gli sviluppi del sistema dei trasporti e delle comunicazioni dall'altra stanno implementando. Ricerche e riflessioni hanno preso corpo in modo più convinto all'estero che in Italia, dove ancora gli studiosi sembrano fedeli a un'impostazione che mostra chiaramente l'età che ha. Quello che soprattutto occorre per rendere fertile questo terreno anche nel nostro paese è stimolare iniziative congiunte, alle quali partecipino studiosi di natura diversa – oltre agli storici, geografi, urbanisti, economisti, tecnologi di varia estrazione – in grado di apportare punti di vista dialoganti in grado di far progredire la riflessione e le indagini sul campo.

⁹ Carlo Tombola, *Spazio urbano e «city logistics»*, in A. Giuntini e C. Pavese (a cura di), *Reti, mobilità, trasporti*, cit., pp. 239-255; Ennio Forte (a cura di), *La trasformazione logistica del territorio urbanizzato*, Franco Angeli, 2009.