

P R O G R A M M A

ore 10.00

Cocktail di benvenuto

ore 10.30

Saluti

Prof. Massimo Marrelli

Rettore dell'Università di Napoli "Federico II"

Prof. Piero Salatino

Preside della facoltà di Ingegneria

ore 10.45

Intervento del **Prof. Ennio Cascetta**

Ordinario di Pianificazione dei Trasporti presso la Facoltà di Ingegneria
dell'Università degli Studi di Napoli

ore 12.00

Fine dei lavori

L'incontro vedrà la partecipazione straordinaria del

Comandante Gianluigi Aponte

Fondatore della Mediterranean Shipping Company



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
FACOLTÀ DI INGEGNERIA



L'ERA DEL CONTAINER: SHIPPING, LOGISTICA E GLOBALIZZAZIONE



L'ERA DEL CONTAINER: SHIPPING, LOGISTICA E GLOBALIZZAZIONE

Aula Magna - Facoltà di Ingegneria
Lunedì 24 ottobre - ore 10.00



Ennio Cascetta

Lectio Magistralis: L'era del container: shipping, logistica e globalizzazione

*Quanti mercanti e trasportatori devono essere impiegati nel trasportare i materiali ...
Quanto commercio e quanta navigazione in particolare,
quanti costruttori di navi, marinai, fabbricanti di vele
e di funi devono essere stati impiegati al fine di mettere insieme le diverse sostanze
usate dal tintore che spesso vengono dagli angoli più remoti del mondo!*

A. Smith "La ricchezza delle nazioni"

UN PRIMATO DI NAPOLI E DEL MEZZOGIORNO: dalla scuola di ponti e strade alla facoltà

Con decreto del 4 marzo 1811 Gioacchino Murat, re di Napoli, istituì la Scuola di Applicazione di Ponti e Strade, la prima Scuola di Ingegneria d'Italia in ambito civile, di cui quest'anno ricorre il secondo centenario.

La figura professionale cui la Scuola mirava era quella dello scienziato-artista, ossia di un professionista completo sotto il profilo tecnico-scientifico e umanistico-artistico, che avrebbe quindi incarnato le due "anime" dell'ingegneria secondo la lezione leonardesca, diffusasi nel Mezzogiorno da circa tre secoli.

Nel corso dell'Ottocento gli ingegneri napoletani, aggiornati sulle più importanti scoperte scientifiche e sulle innovazioni tecnologiche introdotte nei principali stati europei, grazie ai frequenti viaggi all'estero ed al ricco patrimonio librario della biblioteca della Scuola, furono protagonisti di autentici primati italiani, a partire dal primo battello a vapore (1818) fino ai ponti di ferro sospesi sul Garigliano e sul Calore secondo il metodo della catenaria (1832-35), alla locomotiva a vapore e alla ferrovia Napoli-Portici-Castellammare (1839).

Personaggi come Giuliano de Fazio, Carlo Afan de Rivera, Luigi Giura (divenuto Ministro dei Lavori Pubblici nel 1861 per volontà di Garibaldi) animarono questa importante stagione. Tra il volgere del XIX secolo e i primi decenni del XX, l'avanzato progresso industriale vide gli ingegneri formati presso la nostra Scuola cimentarsi con successo nell'applicazione delle nuove tecnologie ai settori della chimica, della metalmeccanica, dell'ingegneria portuale, navale, aeronautica. Nei diversi ambiti furono portate avanti ricerche di eccellenza grazie all'apporto di personalità di grande spicco, come Ambrogio Mendia, Francesco Paolo Boubée, Udalrico Masoni, Umberto Nobile, e, più recentemente, Camillo Guerra, Luigi Cosenza, Ferdinando Gasparini, Luigi Napolitano, Leopoldo Massimilla, Michele Viparelli, Elio Giangreco, Gianni Astarita. Le Celebrazioni del Bicentenario della Scuola di Ingegneria di Napoli costituiscono l'occasione per ripercorrere le tappe della straordinaria traiettoria che ha portato la Facoltà di Ingegneria Fridericiana ad essere riferimento stabile a livello nazionale ed internazionale nella ricerca e nella formazione avanzata di Ingegneria.

L'ERA DEL CONTAINER: shipping, logistica e globalizzazione

L'era del container è iniziata nel porto di Newark, USA, il 26 aprile 1956, solo 55 anni fa. Siamo abituati a considerare la nostra come l'era del computer, delle telecomunicazioni, dell'automobile. Eppure il container, una semplice scatola di metallo, ha avviato un'innovazione tecnologica e organizzativa che ha prodotto un cambiamento epocale nello shipping, il trasporto delle merci via mare, e ha contribuito fortemente allo sviluppo di quei fenomeni economici e sociali che chiamiamo globalizzazione e che hanno trasformato completamente l'economia e la nostra vita quotidiana. Il container concept ha comportato modifiche profonde delle navi, dei porti, dei mezzi di carico e scarico, del trasporto terrestre, della intera catena logistica. Ha richiesto ingenti capitali, ma anche notevoli sforzi organizzativi e commerciali, una profonda riorganizzazione del lavoro.

Ha richiesto visione imprenditoriale e comportato tensioni e scontri, anche aspri. Si è trattato, in definitiva, di trasformare la movimentazione ed il trasporto delle merci via mare da una attività "artigianale" in un processo "industriale", garantendo affidabilità, regolarità e sicurezza del trasporto su scala mondiale.

Nell'era del container sono attivi collegamenti regolari per le merci, vere e proprie linee di trasporto come quelle

del trasporto aereo o ferroviario dei passeggeri, che connettono centinaia di porti in tutto il mondo. Oggi oltre il 70% delle merci general cargo viaggia via container, contro il 20% del 1980. Attualmente la capacità della flotta mondiale di navi full-container è pari a circa 13 milioni di container equivalenti.

Ogni giorno, in teoria, potrebbero essere in movimento oltre 260 milioni di tonnellate di merce, ossia quante nel 1950 se ne spostavano in un intero anno. Eppure, come detto, la diffusione del container ha avuto effetti ancora più importanti, che vanno al di là delle trasformazioni del trasporto e della logistica, effetti che hanno notevolmente contribuito a cambiare il mondo così come lo conosciamo. Il rapporto causa-effetto fra l'innovazione tecnologica del container da un lato e lo sviluppo della globalizzazione economica dall'altro è forse ancora più stretto di quello fra macchina a vapore e prima rivoluzione industriale. Nell'epoca del container è aumentata enormemente l'accessibilità di aree una volta marginalizzate rispetto ai grandi traffici mondiali, si sono rese accessibili materie prime, forza lavoro, mercati di consumo che prima erano separati da costi del trasporto proibitivi e dalla vera e propria mancanza di collegamenti ampliando le dimensioni del mercato globale. Qualunque oggetto della nostra vita quotidiana oggi "incorpora" migliaia di chilometri di navigazione, dal telefonino alle banane. La percezione pubblica di questa vera e propria rivoluzione non è paragonabile alla sua importanza. La lectio si propone di portare queste idee al di fuori degli ambiti ristretti degli specialisti di settore e condividerle con un pubblico più vasto. Più in particolare la lectio tratta gli aspetti tecnologici ed organizzativi connessi alla movimentazione e al trasporto delle merci con il container, gli effetti di queste innovazioni sui costi generalizzati del trasporto, l'andamento dei flussi di traffico e delle rotte nel mercato mondiale dello shipping, le interconnessioni con gli assetti globali della produzione e dei consumi, le trasformazioni intervenute e le prospettive del Mediterraneo e del nostro Paese di fronte ai cambiamenti epocali in atto.

Ennio Cascetta

Professore ordinario di Pianificazione dei sistemi di trasporto presso l'Università Federico II di Napoli e docente presso il Massachusetts Institute of Technology (MIT) di Cambridge (USA). Autore di testi accademici in italiano e in inglese, di numerosi volumi e di oltre 150 lavori pubblicati a livello internazionale. È stato Direttore del Secondo Progetto Finalizzato Trasporti del CNR e coordinatore del gruppo di lavoro per la redazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica. Dal 2000 al 2010 è stato assessore ai Trasporti della Regione Campania e, dal 2005 al 2010, è stato Coordinatore della Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome.

Gianluigi Aponte

Nato a Sorrento, Aponte ha iniziato la sua carriera come capitano nella società di famiglia, un'azienda che gestiva una flotta di barche a vela nel Mediterraneo. Dopo alcuni anni nel settore bancario, nel 1970 Aponte ha fondato la Mediterranean Shipping Company (MSC) con l'acquisto di una nave. Sotto la sua guida, MSC è cresciuta tanto da diventare il secondo operatore di navi portacontainer del mondo, impiegando oggi più di 40.000 persone su una flotta di 452 navi da carico, operando su 306 porti in tutto il mondo. Aponte è stato in grado di realizzare un boom analogo in ambito crocieristico, con la creazione nel 1988 di MSC Crociere, diventato oggi il quarto gruppo crocieristico al mondo, nonché leader nel Mediterraneo, in Sud Africa e in Brasile. Nel maggio 2012 sarà varata la nuova ammiraglia MSC Divina, che porterà la flotta della Compagnia a 12 unità e permetterà di raggiungere nello stesso anno una capacità di 1,5 milioni di passeggeri.

