

THE BOX

La scatola che ha cambiato il mondo di Marc Levinson

- Prospettiva Marxista -

I capitalisti sono spinti dalla concorrenza ad apportare continue innovazioni tecnologiche al processo produttivo e distributivo. Il capitalismo, più di ogni altra formazione economico-sociale che la storia abbia conosciuto, realizza trasformazioni tecnologiche che vanno a modificare rapidamente condizioni e stili di vita dell'intera umanità. Con la scoperta dell'America il commercio diventa effettivamente mondiale, ma è solo con la grande industria che si realizza un vero e proprio mercato mondiale.

Marx ed Engels scrivevano nel *Manifesto* del 1848 che «*all'antica autosufficienza e all'antico isolamento locali e nazionali subentra uno scambio universale, una interdipendenza universale fra le nazioni*». Ciò fu possibile per mezzo dell'agevolazione delle comunicazioni e dei trasporti, prodotte esse stesse dallo sviluppo dell'industria.

Nel 1840 le navi a vapore a lungo corso ridussero i costi di trasporto tanto che nei settant'anni successivi le tariffe dei trasporti marittimi scesero del 70%. La diffusione del telegrafo rese pressoché istantanee le comunicazioni di brevi e semplici informazioni. I treni accorciarono i tempi di percorrenza, resero il mondo più piccolo. Nella prima parte del Novecento l'automobile, il camion, il vagone refrigerato (che evitò di trasportare animali vivi in lungo e in largo), l'aviazione civile, furono ulteriori grandi novità tecnologiche effetto dello sviluppo delle forze produttive. Ma da effetto a loro volta sono divenute causa poiché diedero impulso all'espansione del capitalismo.

Il libro di Levinson racconta dettagliatamente la storia di un'idea, un oggetto, semplice e geniale, che ha trasformato, rivoluzionato, il modo di trasportare le merci nel secondo dopoguerra del Novecento: il container. Prima ancora del computer e di internet nel campo delle comunicazioni fu infatti una enorme, anti-estetica ma funzionale, scatola di metallo a consentire un salto nell'integrazione mondiale, permettendo una movimentazione delle merci qualitativamente e quantitativamente superiore rispetto al passato. L'avvento del container ha contribuito ad aumentare sensibilmente la scala del capitalismo, il suo livello di diffusione, di interdipendenza tra le sue parti, la sua geografia economica.

La nascita, i vantaggi e l'affermazione dei container

I tempi di affermazione di un'invenzione dipendono dalla maturità dell'ambiente che deve accoglierla. Thomas Edison, ci ricorda Levinson, inventò la lampadina nel 1879 ma vent'anni dopo solo il 3% delle case americane aveva la luce elettrica.

Ci sono notizie dell'idea di usare grandi scatole di legno per il trasporto già a fine Ottocento nelle ferrovie inglesi e francesi. Dopo la prima guerra mondiale la Cincinnati Motor Terminals Company usò rimorchi intercambiabili in ferro, e lo stesso fece nel 1920 la ferrovia di New York. Ma per arrivare ad un'idea che comincia a concretizzarsi in un inizio di utilizzo più ampio e inter-settoriale bisogna attendere la società di trasporti di Malcom McLean. Questi era il classico self-made man che fece la sua fortuna nel trasporto su gomma. Partito con un singolo camion nel 1934, la McLean Trucking divenne una delle società protagoniste del trasporto su strada nella parte orientale degli Usa. L'idea originale del magnate degli autotrasportatori fu di riattivare il trasporto su chiatta via fiume e di combinarlo con l'utilizzo dei camion. Nel senso in cui scorreva il fiume il trasporto sarebbe costato molto meno, ma si poteva fare qualcosa di più conveniente che caricare i camion sulle navi.

Perché il cassone del camion non poteva semplicemente essere staccato e trasportato sulla nave senza portare il camion intero e senza scaricare ogni singola merce al suo interno? I soli chassis potevano essere affiancati uno all'altro ottimizzando lo spazio e potevano anche essere sovrapposti se ben

consegnati. Nel 1956 nel porto di Newark nel New Jersey vennero caricati i primi container su una nave, la Ideal-X, una vecchia petroliera della Seconda guerra mondiale che McLean aveva fatto adattare allo scopo. Ci fu il problema di come caricare quei cassoni da 20 tonnellate non sollevabili dalle gru di bordo. Vennero allora usate le gru dei cantieri navali in disuso. Fu in pratica inventato, piuttosto che il cassone in quanto tale per trasportare (di cui c'erano precedenti), un nuovo sistema di gestione delle merci che offriva svariati e oggettivi vantaggi.

Il container poteva essere riempito direttamente nella fabbrica dove un determinato bene veniva prodotto, eliminando così i costi delle casse in legno fatte ad hoc per proteggere la merce da danni. In pratica il container era un magazzino mobile sicuro, che abbatteva il numero dei furti, particolarmente diffusi. Ma il punto vincente fu la velocizzazione delle operazioni di carico-scarico. Diminuivano i costi delle giacenze e del trasporto perché le merci partendo dalla fabbrica potevano arrivare ai magazzini di vendita o ad altre fabbriche dalla parte opposta del mondo senza uscire dalla stessa capiente scatola di ferro.

L'economista David Ricardo poneva nei suoi modelli analitici il costo di trasporto come nullo. Quella voce era invece estremamente importante e onerosa. Levinson riferisce di un'analisi di due ingegneri secondo la quale risultava che ancora nel 1959 su alcuni articoli il costo di spedizione poteva arrivare al 25% del valore del prodotto. Riporta Levinson che *«nel 1956 caricare merce varia su una nave di medi dimensioni costava \$5,83 la tonnellata, mentre gli esperti di McLean stimarono che i costi di carico della Ideal X erano pari a \$0,16 la tonnellata»*. I costi erano inferiori di circa 36 volte ed era solo il primo tentativo serio di introduzione dei container nei trasporti a cui sarebbero seguiti modelli di container più capienti, gru più potenti e veloci e navi più grandi e prestanti, oltre a sistemi informatici sempre più sofisticati per la gestione delle informazioni (dalle schede perforate in poi). Nota Federico Rampini nella prefazione al testo, ragionando sul presente, che *«un container indiano impiega dodici settimane dall'uscita di fabbrica a Mumbai fino al magazzino di un ipermercato americano, mentre un container cinese fa lo stesso percorso in due settimane»*. Per arrivare dalla Malaysia all'Ohio un carico di 35 tonnellate di merce impiega oggi 22 giorni e, considerando nave, treno e camion, il costo complessivo è inferiore a un solo biglietto aereo di prima classe.

La vera affermazione planetaria del container, il suo battesimo internazionale, avvenne però solo durante la Guerra del Vietnam, per risolvere i problemi logistici delle operazioni militari. Rifornire regolarmente 65 mila marines fu estremamente difficoltoso e la congestione dei porti era un problema costante. Dopo un anno dall'inizio del conflitto, nel 1966, presero piede i container e da allora non fu più possibile né conveniente continuare con arretrate tipologie di trasporto.

Un'altra idea di McLean, la cui società era tra i fornitori dell'esercito, fu di riusare i container vuoti provenienti dal Vietnam per far tappa in Giappone, dove sarebbero stati riempiti per tornare poi negli Usa. Tra il 1960 e il 1973 la produzione giapponese quadruplicò: abbigliamento, radio, televisori, transistor, stereo, automobili, attrezzature, trovarono così facilmente sbocco sul mercato statunitense. Fu un salto di qualità nei rapporti commerciali tra Giappone e Stati Uniti.

Dopo il 1966, nei dieci anni successivi, il volume del commercio mondiale è cresciuto di due volte e mezza in più rispetto alla produzione industriale complessiva, ma il costo effettivo dei trasporti via container si è abbassato notevolmente solo dalla fine degli anni Settanta, oltre dieci anni dopo l'esordio su grande scala. È da allora, da inizio anni Ottanta, che si vedono gli effetti della containerizzazione: nei vent'anni successivi il volume delle merci movimentato complessivamente nei container si moltiplica per quattro. Solo Amburgo, riporta Levinson, gestiva 11 milioni di tonnellate di merci nel 1960 e arrivava a oltre quaranta nel 1996, di cui più della metà provenienti dall'Asia. L'introduzione dei container ha concorso inoltre nell'aprire i Paesi più arretrati, soprattutto quelli asiatici, al mercato mondiale.

Trasformazioni di classe

La tecnologia sviluppa le forze produttive, i modi di produrre, trasforma la società e quindi anche le classi. Una certa tipologia di classe operaia è infatti scomparsa dai grandi porti con l'arrivo dei

container, si pensi solo al film *Fronte del porto* del '54 con Marlon Brando per avere una raffigurazione del classico scaricatore di porto di una volta.

Sul fronte del porto c'erano un tempo file di operai con i sacchi in spalla, scatole, barili e quant'altro. Dalle stive delle navi, passando per le passerelle, fino ai camion o ai vagoni dei treni gran parte degli spostamenti dei carichi, dei colli, erano effettuati con la forza delle braccia. Per le spedizioni ogni merce, una per una, doveva essere catalogata a mano e poi trascinata e issata sulle navi. Le condizioni di lavoro erano dure: *«gli scaricatori dovevano essere pronti ad occuparsi di piccole scatole di preziosa frutta tropicale un giorno e il giorno dopo di tonnellate di sudicio nerofumo. Qualche volta lavoravano alla luce del giorno, altre volte di notte, in qualsiasi condizione climatica, fra stive soffocanti, banchine gelide e plance scivolose»*. Si poteva passare il giorno a spostare ceste di banane da 40 kg o sacchi di caffè da 60 kg. Il carrello elevatore, il muletto, esisteva dagli anni Venti nelle fabbriche e giunse nei porti durante la Seconda guerra mondiale e alleviava in parte le fatiche, così come le gru di bordo cui si issavano le cime per sollevare carichi o i nastri trasportatori in utilizzo nei porti più avanzati degli anni Cinquanta. Ma molte volte i muscoli erano l'unico mezzo con cui movimentare le merci. Gli incidenti erano all'ordine del giorno. Spiega Levinson che i lavoratori ai moli newyorkesi avevano nel 1950 una percentuale di infortuni otto volte superiore all'industria e tre volte superiore al settore edilizio. Leggiamo nel testo: *«a Marsiglia, tra il 1947 e 1957, morirono sul lavoro quarantasette portuali, mentre a Manchester [...] nel 1950 un lavoratore su due si infortunò e uno su sei fu ricoverato in ospedale. New York, la città con il minor tasso di infortuni, nel 1950 registrò 2208 incidenti gravi»*.

Nelle città portuali, come San Francisco, Montreal, Londra, Rio, Amburgo e Buenos Aires, si formavano, in quartieri adiacenti il porto, comunità di lavoratori portuali, molto coese e solidali. A Manchester oltre la metà dei dipendenti fissi nel porto nel secondo dopoguerra viveva ad un chilometro e mezzo dal molo. Il tipo di occupazione era tuttavia in generale estremamente variabile. Le resse di lavoratori al porto dove solo alcuni venivano scelti per la giornata erano la regola. Manodopera precaria costretta ogni mattina a lottare per un posto di lavoro a quella che veniva chiamata in vari luoghi con nomi diversi ma molto simili nel concetto: "la sgomitata" in America, "la raccolta" in Australia, "la mischia" in Inghilterra. Si crearono meccanismi di assunzione per conoscenza, di padre in figlio e di parente in parente, rafforzando ulteriormente il tratto di comunità dei lavoratori portuali. Il loro forte spirito di gruppo è spiegato così da Levinson: *«gli scaricatori raramente lavoravano a lungo per un solo datore di lavoro; la loro lealtà era rivolta ai colleghi, non alla compagnia di navigazione»*.

I portuali furono negli Usa, come in Inghilterra, una punta combattiva del movimento sindacale, insieme ai minatori e ai marinai. Gli operai, i sindacati dei porti in declino, e in parte anche di quelli in sviluppo che riducevano la manodopera perché lo sviluppo tecnologico la rendeva in parte superflua, dovettero però affrontare battaglie di difesa contro le ristrutturazioni degli anni Settanta.

Ora la classe operaia dei porti deve saper movimentare container con gru, macchinari, computer. È molto più specializzata e, anche se numericamente ridotta rispetto al passato, ha un potere potenziale moltiplicato perché la centralità dei porti nei gangli vitali dell'economia è diventata schiacciante. Fermare con uno sciopero Rotterdam e Anversa vorrebbe dire paralizzare una fetta importante di produzione nell'intera Europa anche per le caratteristiche che ha assunto, come vedremo a breve, l'internazionalizzazione post-container.

Inoltre la containerizzazione ha dato impulso alla trasformazione della classe internazionale del proletariato. A fronte di ristrutturazioni nei Paesi avanzati si registra un'ascesa della classe operaia nei Paesi in via di sviluppo, non solo nei porti, ma anche nelle industrie locali. Il business dei servizi logistici è introdotto nei Paesi emergenti dagli imperialismi più maturi che alimentano così i concorrenti di domani. Sono infatti multinazionali statunitensi come DHL, Fedex ed UPS che esportano le loro competenze in Cina. Ma con il container si sono aperti anche possibilità di crescita accelerata per le economie emergenti che nel loro contraddittorio sviluppo creano nuovo proletariato. Secondo il Centro Studi Confindustria la quota di produzione manifatturiera mondiale nel 2000 vedeva gli Stati Uniti contribuire per il 24,8% e la Cina per l'8,3% (contro Germania al 6,6% e Giappone al 15,8%). Dieci

anni dopo la Cina realizza il 21,7% della produzione mondiale, gli Usa il 15,6% (Giappone 9,1% e Germania 6%). L'India cresce nello stesso periodo dall'1,8% al 3,7%, il Brasile dal 2 al 3,2%.

Una diversa internazionalizzazione

Il capitalismo è produzione sociale delle merci, nessun singolo individuo può affermare che un oggetto è interamente frutto del suo lavoro. La storia del capitalismo è anche la storia di come la divisione del lavoro tenda a collegare aziende e individui sempre più distanti tra loro, grazie all'abbattimento dei costi di trasporto, di catene logistiche sempre più rapide ed efficienti. L'interdipendenza delle nazioni è spinta all'estremo. Levinson descrive il cosmopolitismo della bambola più famosa al mondo: *«Barbie era stata concepita per essere un prodotto americano al 100%, ma in realtà non lo fu mai. All'inizio, nel 1959, la Mattel decise di farla produrre da una fabbrica giapponese; qualche anno dopo venne aperto uno stabilimento a Taiwan e un numero imprecisato di donne taiwanesi cucivano abiti di Barbie in casa; da lì alla metà degli anni Novanta la cittadinanza di Barbie è diventata sempre più indefinibile. Operai cinesi fabbricavano la bambola dalla figura longilinea con stampi statunitensi e macchinari giapponesi ed europei; i lunghi capelli in nylon erano giapponesi, la plastica usata per modellare il corpo veniva prodotta a Taiwan, i pigmenti in America e gli abiti in Cina».*

A differenza dell'internazionalizzazione dell'Ottocento, in cui dominava il commercio di materie prime e prodotti finiti, dopo e grazie anche all'avvento del container prevalse il commercio dei semilavorati. Come puntualizza Levinson *«la maggioranza dei container in giro per il mondo non contiene televisori o abiti, ma resine sintetiche, pezzi di motore, carta riciclata, viti, e anche i capelli di Barbie».* Già nel 1998 meno di un terzo dei container in arrivo nella California settentrionale conteneva beni di consumo, il resto era componentistica.

La nuova inedita convenienza dei trasporti, congiunta all'avvento dei computer, consentiva ad alcune grandi industrie di superare un modello imprenditoriale basato sull'integrazione verticale. Con l'integrazione verticale un'azienda tendeva a fare tutto da sola, fino ad acquistare le miniere o i pozzi in cui c'erano le materie prime di cui aveva bisogno per il suo processo produttivo, o a possedere i tir, le navi e i treni per i propri trasporti. Nei primi anni Ottanta quel modello venne superato, in Giappone, dalla Toyota con il "just in time", la "lean production", ovvero una produzione snella che eliminava le giacenze e richiedeva la consegna con grande puntualità, "giusto in tempo", dei vari componenti necessari. Quella puntualità fu possibile solo con un salto d'efficienza e un miglioramento dell'affidabilità del trasporto, in passato scarsa a causa soprattutto dei tempi di gestione dei porti. Prima di quella svolta manageriale il termine logistica era relegato agli ambiti militari, dopo si riferì anche a produzione, stoccaggio, trasporto e consegna in ambito imprenditoriale. La containerizzazione ha dato un contributo notevole al ridisegno della struttura economica del capitalismo moderno, senza ovviamente cambiarne i meccanismi di funzionamento fondamentali. Ma rendendo più accessibili le merci prodotte in Paesi come la Cina, l'India, il Brasile, si apriva l'opzione per i capitalisti europei, statunitensi e giapponesi di delocalizzare la produzione in quegli Stati per il basso costo della manodopera. L'operaio tessile cinese veniva così messo in più diretta concorrenza con l'operaio tessile di Prato perché i costi di trasporto non erano più una voce così disincentivante per lo spostamento dell'attività produttiva. Cresceva con più vigore il proletariato di quei Paesi in via di sviluppo, con più forza era strappato dalle sperdute campagne dell'autoconsumo e gettato come merce forza-lavoro sul mercato mondiale.

Le battaglie delle città portuali

La scoperta che il container era il modo più efficiente per effettuare i trasporti portò, a seconda delle sue misure (che variarono per un decennio prima di giungere a degli standard internazionali), a progettare e costruire navi diverse. I porti stessi dovevano avere certe caratteristiche e non altre per prestarsi al nuovo sistema. Avvenne una selezione naturale dei porti esistenti, vecchie infrastrutture vennero abbandonate o restarono inutilizzate. Altri porti successivamente sarebbero nati su misura dalle nuove esigenze.

Il primo porto a fare le spese della containerizzazione fu quello di New York. Data l'incidenza del costo dei trasporti prima del container a New York si erano concentrate negli anni Cinquanta molte industrie che necessitavano di tenere quei costi bassi e che sceglievano perciò la vicinanza al porto. Era il caso dell'industria chimica che impiegava in città 33 mila operai, 78 mila erano gli operai nel settore alimentare, qualche migliaio nella elettromeccanica. Erano imprese collegate al porto cittadino dal quale passavano i tre quarti del commercio all'ingrosso di tutto il Paese. Oltre cento mila operai erano allora impiegati nel trasporto marittimo, nei magazzini e negli autotrasporti. In totale lo Us Census Bureau stimava in circa 410 mila gli occupati legati al porto nel 1951, per un totale di quasi 30 mila aziende.

Il futuro della spedizione marittima sarebbe stato nel breve termine in New Jersey perché il porto di New York aveva dei limiti geografici che non permettevano l'impiego di grosse navi porta container. Il declino fu lento ma inesorabile, come riepilogato nei dati del testo: «*nel biennio 1963-1964 Manhattan diede lavoro agli scaricatori per un totale di 1,4 milioni di giornate di lavoro; la cifra calò sotto il milione nel 1967-68, scese a 350.000 nel 1970-1971 e crollò a 127.041 nel 1975-1976*».

Dal 1964 al 1976 New York perse 70 mila posti di lavoro nel porto, un terzo del totale, e vennero meno un quarto delle fabbriche. Quei posti e quelle aziende si spostarono in aree limitrofe, come Pennsylvania, Connecticut e New Jersey. Ma a cambiare volto fu la West Coast statunitense. I porti americani del Pacifico erano rimasti arretrati a causa di un entroterra scarsamente popolato. Fu la rivincita di San Francisco, Los Angeles, Seattle, Oakland e Long Beach. Fu una febbre da espansione, una nuova corsa all'Est, questa volta via oceano verso l'Asia.

Gli anni Settanta, il primo vero decennio del container, fu sostanzialmente soltanto americano, ma presto quel nuovo modo di fare commercio si sarebbe imposto e generalizzato. Negli anni Ottanta sono emersi nuovi porti funzionali alle navi container: Le Havre in Francia, Busan in Corea, Charleston in South Carolina. Singapore in particolare divenne il fulcro commerciale del Sud-est asiatico. Nel 1986 movimentava più container di tutti i porti francesi messi assieme e nel 1996 più di tutti quelli giapponesi. Negli anni Novanta si affermano i grandi porti asiatici. La classifica dei dieci maggiori porti per milioni di container movimentati vedeva nel 1990, in ordine: Singapore (5,2 milioni di container), Hong Kong (5,1), Rotterdam (3,7), Kaohsiung - Taiwan (3,5), Los Angeles (2,6), Busan - Corea (2,3), Amburgo (2,0), New York (1,9), Long Beach (1,6), Tokyo (1,5). Tredici anni dopo il baricentro asiatico diventa evidente con l'ingresso di due nuovi porti cinesi tra i primi dieci: Shanghai e Shenzhen. Nel 2003 infatti la classifica, che evidenzia anche l'espansione enorme del commercio, diventa: Hong Kong (20,8 milioni di container), Singapore (18,4), Shanghai (11,4), Shenzhen (10,7), Busan (10,4), Kaohsiung - Taiwan (8,8), Rotterdam (7,1), Los Angeles (6,6), Amburgo (6,1) e Anversa (5,4). A quella data Dubai (5,1) e Port Klang in Malesia (4,8) superavano Long Beach (4,7). Il nuovo porto di Qingdao - Cina (4,2) sopravanzava New York (4,0 milioni di container, comunque il doppio rispetto al 1990). Tanjung Pelepas in Malesia era più attivo di Tokyo con 3,5 milioni di container movimentati contro 3,3. A Shanghai è stato recentemente costruito in soli tre anni il porto di Yangshan, un'isola semi-artificiale, collegata con un ponte di 36 chilometri e autostrada a sei corsie, per consentire l'attracco di meganavi capaci di trasportare da sole 9000 container.

Come persero il primato Genova e Marsiglia, così è accaduto anche ai porti di Londra e New York in favore della Cina. Certamente le vecchie città portuali non si rassegnano a incentivare il proprio sviluppo per star dietro al flusso dei container. Riporta il *Corriere della Sera On Line* del 24 dicembre scorso (articolo di Gian Antonio Stella, "A chi andrà il superporto dei container? Cronache dal derby della Liguria") che Genova e Savona si stanno contendendo il progetto per accogliere super navi portacontainer. Genova punta a recuperare terreno: nel 1971 aveva il 13% del traffico europeo e nel 1980 era ancora il sesto porto europeo. Nel 2003 il primo porto italiano di container era però Gioia Tauro. La sfida per il progetto è aperta tra Savona e Genova perché sono richiesti fondali molto profondi, fino a 18 metri, per accogliere una portacontainer di 18 mila teu (container da sei metri). Genova non è attrezzata attualmente per accogliere simili giganti, lunghi fino a 400 metri, quattro campi da calcio. Genova non ha un fondale abbastanza profondo, a differenza di Savona, ma ha le attrezzature

più capaci e un miglior collegamento ferroviario col resto d'Europa. A Vado-Savona si tratterebbe di dar vita ad una nuova piattaforma multifunzionale, con relativi investimenti addizionali. Negli ultimi anni il porto di Gioia Tauro è tracollato e ora dai porti liguri – Genova, Vado-Savona e La Spezia – transita metà del traffico italiano di container.

Ad oggi ci sono quasi mezzo milione di container destinati al mercato italiano che attraccano nei porti del Nord Europa, comportando per l'erario una perdita in possibili tasse di 4,6 miliardi di euro, incassati invece dalle dogane di Germania, Olanda e Belgio. La borghesia italiana sta premendo per intercettare meglio con le sue infrastrutture un flusso di merci che ha bisogno di strutture per essere gestito. Il testo di Levinson permette anche di inquadrare meglio quanto sono strategiche queste battaglie capitalistiche.