

PERCHÈ VIAGGIARE ATTRAVERSO IL MARE?

DUE EPOCHE DIVERSE, LE STESSA ESIGENZE, TECNOLOGIE SEPARATE DA 2000 ANNI DI STORIA.

2000 Anni fa

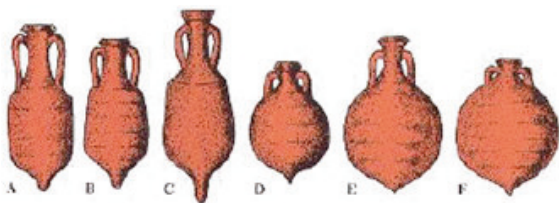


Le vie d'acqua restarono, in epoca romana come in tutta l'età arcaica, la principale, se non esclusiva, modalità di trasporto che permettesse di spostare carichi pesanti a costi relativamente contenuti. Il trasporto marittimo, come quello fluviale, non richiedeva infatti la realizzazione di opere costose e bisognose di continua manutenzione come le vie di terra (che dovevano essere anzitutto realizzate, con tanto di ponti e trafori, e poi controllate e periodicamente ristrutturare).

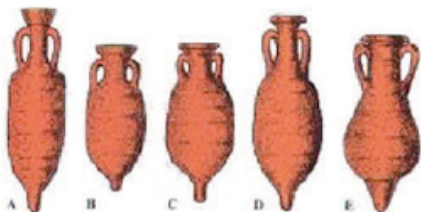
Il trasporto delle merci era effettuato tramite dei contenitori standard (le anfore) di cui esistevano diversi tipi a seconda delle merci da trasportare.

Esempi: le anfore imperiali

Con la progressiva conquista romana, i modelli originari vengono via via diversificati. Ricordiamo, ad esempio, le anfore romane imperiali provenienti dalla Betica, regione spagnola, che contenevano vino e olio, le anfore di produzione gallica e quelle istriane.



A-B Anfore olearie Greco-Italiche (II - I sec. a.C.)
C Anfora romana Dressel 6 (I sec. a.C. - I sec. d.C.)
D-E-F Anfora betica o sferica (I - III sec. d.C.)



A Anfora spagnola della Letania (I - II sec. d.C.)
B-C Anfora da salamoia (I - II sec. d.C.)
D-E Anfora piriforme da salamoia (I - II sec. d.C.)



A Anfora gallica o tardo imperiale olearia (I - III sec. d.C.)
B-C Anfora gallica (I - III sec. d.C.)
D-E-F Anfora gallica del Basso impero (I - III sec. d.C.)
G Anfora gallica (I - III sec. d.C.)

Ai Giorni Nostri



Lo stesso discorso vale ancora ai giorni nostri, dove oramai l'85% delle merci viaggia via mare.

Il trasporto delle merci è effettuato tramite dei contenitori standard (i container) di cui esistono diversi tipi a seconda delle merci da trasportare.

Esempi: i container moderni

La richiesta di un contenitore multiuso, adatto per essere utilizzato nei vari tipi di trasporto di merci, è nato nel primo dopoguerra negli USA ed utilizzato per primo nei trasporti verso Porto Rico. L'idea originale si fa abitualmente risalire ad una intuizione degli anni '30 di un imprenditore americano nel campo dei trasporti, Malcolm Mclean. Il più diffuso tra i contenitori è il container ISO (è un acronimo e vuole dire International Organization for Standardization); si tratta di un parallelepipedo in metallo le cui misure sono state stabilite in sede internazionale nel 1967. A fronte di una larghezza comune di 8 piedi (cm 244) e una altezza comune di 8 piedi e 6 pollici (cm 259), sono diffusi in due lunghezze standard di 20 e di 40 piedi (cm 610 e cm 1220).



40' standard



20' standard



10' standard



Flat rack



20' con lato aperto



20' con tetto aperto



20' bulk, per il trasporto di sementi (caffè) e cereali



20' refrigerato



cisterna



20' con tetto rinforzato



40' per il trasporto di auto