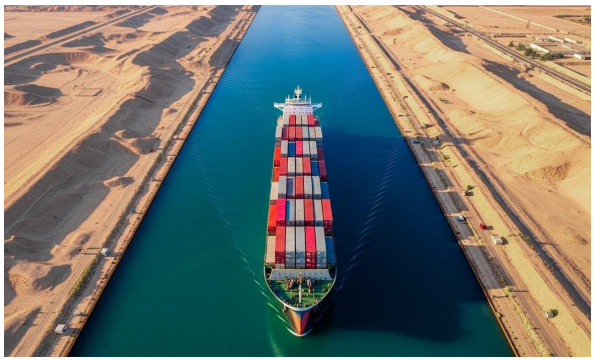


LA LOGISTICA COME LOTTA DELL'UOMO CONTRO TEMPO E SPAZIO

Posted on 8 November 2026 by Raimondo Fabbri

Category: Letture

Recensione a Cesare Alemanni, *Dalle pietre alle stelle. Una storia logistica dell'umanità*, Einaudi, Torino, 2026, pp 440.

Nel suo ultimo libro Cesare Alemanni torna ad occuparsi di logistica, scrivendone una storia che ha nella sua evoluzione, dall'antichità fino ai nostri giorni, il perno centrale. In questo senso l'autore continua il lodevole sforzo iniziato con un suo libro precedente, "*La signora delle merci*", volto ad offrire al lettore alcune importanti chiavi di lettura per la comprensione di una materia, confinata fino ad alcuni anni fa nel novero delle competenze specialistiche. In questo suo nuovo lavoro parte dall'analisi di ciò che ha rappresentato la logistica nel corso dei secoli e nel suo disaccoppiamento dall'ambito militare, determinando successi e sconfitte, ascese e declini, ma soprattutto rivoluzionando tecnologie e realizzando infrastrutture fondamentali.

Partendo dalla tesi centrale che vede nel superamento della frizione della distanza l'attitudine degli esseri umani, il trasporto diviene l'elemento plasmante di ogni civiltà. In tal senso i sistemi di trasporto, succedutisi nei millenni, hanno plasmato dei percorsi e stabilito delle gerarchie territoriali. A partire dai fiumi, vie navigabili per eccellenza, che hanno indissolubilmente legato il loro nome alla storia dei popoli che li hanno sfruttati per la loro

proiezione esterna: gli Assiri e i Babilonesi sul Tigri e l'Eufrate, gli Egizi sul Nilo, i Cinesi sul Fiume Giallo. Proseguendo con le strade materiali, le cui prime costruzioni risalgono ai persiani, queste hanno rappresentato nei secoli successivi una vera e propria infrastruttura di potere, come dimostrato dall'uso fattone dai Romani. Le vie disegnate sulla terra, in Europa, Asia e nelle Americhe, avevano addirittura dei riferimenti sacri per i popoli che le realizzavano. Senz'altro rappresentavano le arterie fondamentali per l'affermazione del loro potere militare e per i traffici commerciali. Rotte terrestri e rotte marittime, che hanno contribuito a stabilire nuove forme di potere, visto che già a partire dal VI secolo dopo Cristo, le conseguenze del controllo dei flussi commerciali nei rapporti politici saranno evidenti. I greci, più dei fenici, colsero l'importanza del potere marittimo e per tale ragione svilupparono nuove imbarcazioni, le triremi, che avrebbero cambiato gli equilibri navali tanto da consentirgli la supremazia nell'Egeo. I Romani, dal canto loro, dovettero fare i conti con un'altra potenza marittima, i Cartaginesi per la loro definitiva espansione. Infatti, nel lungo intervallo di tempo in cui si combatterono le guerre puniche, maturarono una concezione del mare come uno spazio da conquistare: *il mare nostrum.*

Dallo studio delle antiche civiltà, Alemanni propone un elemento di continuità ricorrente nei secoli che contribuirà a plasmare la logistica, ovverosia i contenitori, cui l'autore dedica due capitoli. Dalle anfore, strumenti utili, maneggevoli e, soprattutto, a basso costo, tanto da poter essere distrutte una volta esaurito il viaggio, ai barili, tipico contenitore dei mari del Nord Europa, più resistenti, voluminosi e riutilizzabili. Nell'analisi di questi due oggetti, l'autore individua correttamente l'approccio logistico dei popoli che ne facevano uso. Se infatti le anfore presupponevano una fiducia nel contesto dei porti prossimi e delle rotte costanti, nella prevedibilità della rete, i barili, al contrario, nascevano in un contesto dove l'incertezza era la norma. Ma è nel capitolo dal titolo esemplificativo "Due scatole", dedicato a computer e container che l'autore mette in stretto collegamento logistica ed attività bellica. Parlando di guerra totale, Alemanni fissa un concetto essenziale

allorché afferma che «*a decidere l'esito della Seconda guerra mondiale non fu la capacità di vincere singole battaglie ma quella di sostenere nel tempo uno sforzo militare e produttivo su scala globale. Per questo motivo i bombardamenti [...] non miravano solo a distruggere le industrie, ma a interrompere i flussi logistici (di materie prime, componenti, risorse e personale) che sostenevano la capacità produttiva, e quindi la possibilità di combattere, del nemico*» (p.348). Sulla scorta di quella esperienza nel secondo dopoguerra la ricerca operativa, nuova disciplina manageriale nata in ambito militare, si troverà ancora una volta a fare i conti con la frizione della distanza, il termine ricorrente di questo libro, contro la quale gli esseri umani hanno oramai ingaggiato una lotta da diversi millenni. In una sovrapposizione di competenze e discipline prende così forma quell'organizzazione che, basata su computer e container appunto, si è sposata perfettamente con il nuovo tipo di produzione, in cui la fabbrica ha perso la sua centralità a vantaggio di una produzione scomposta ed interdipendente.

In questa nuova era dell'economia, la logistica è divenuta l'infrastruttura essenziale dell'intero sistema produttivo. Le due scatole non hanno solamente ridisegnato la geografia economica globale, rendendo omogenee l'informazione e le cose, ma hanno principalmente dato forma al sistema di organizzazione aziendale che oggi chiamiamo «*supply chain management*». I flussi commerciali globali di oggi, però, come sottolinea correttamente Alemanni, vivono ancora con gli stessi sempiterni problemi. Infatti, parlando di canali, corridoi e colli, la storia ci ricorda quanto sia stato complicato e quanto lo sia ancora oggi, piegare la geografia alla necessità dei trasporti. La realizzazione dei canali di Suez e di Panama ha dimostrato abbondantemente quello che diceva Ferdinand De Lesseps a proposito della sua opera, ovverosia che non si trattava soltanto di infrastrutture ma di motori immobili che modificano la scala operativa del pianeta, permettendo di ripensarne la geometria. Oggigiorno siamo abituati a sentir parlare di *choke points*, letteralmente punti di strozzatura, quei passaggi marittimi obbligati, corrispondenti a luoghi geograficamente e fisicamente stretti e congestionati, attraverso cui transita una quota rilevante del commercio mondiale:

Dardanelli, Gibilterra, Hormuz, Bab el Mandeb, Malacca non sono da oggi degli snodi strategici per i flussi di merci, energia e materie prime. Infatti, come avevano scoperto gli ateniesi ai tempi delle guerre del Peloponneso, da lì passa il destino di intere aree del mondo. Sotto questo aspetto nel libro si rammenta la loro rilevanza per le *supply chain* globali. «*Sono luoghi in cui la geografia, la tecnica, la finanza, la politica e la forza militare si addensano fino a diventare quasi indistinguibili*» (p.310).

Oceani e finanza vanno a braccetto almeno da quando i califfati islamici inaugurarono un periodo di innovazione tecnologica, amministrativa e logistica, introducendo ad esempio le lettere di cambio e sviluppando tecnologie marittime che avrebbero segnato a lungo le sorti degli scambi mediterranei e oceanici. Allo stesso modo dal XV e fino al XVII secolo, portoghesi e olandesi, con la temibile Compagnia olandese delle Indie orientali (VOC, furono i padroni incontrasti dell'Oceano Indiano grazie alle loro capacità logistiche, militari e all'introduzione di nuovi strumenti finanziari che ne consolidarono il potere nel controllo delle rotte verso oriente. Ci sono sempre state delle catene del valore che hanno riguardato merci e materie prime, cui l'autore dedica correttamente diversi capitoli, arricchendo in questo modo il panorama dei lavori sull'argomento, cui si sono dedicati gli studi di Ed Conway e Alessandro Giraudo sulla storia dei materiali e delle materie prime che hanno permesso l'evoluzione della nostra civiltà e, contemporaneamente, alimentato la competizione fra potenze.

In questo libro, tuttavia, si riafferma anche in maniera decisa quanto la ricerca di vie di approvvigionamento abbia spinto gli uomini a mettersi in viaggio verso terre nuove, a fare scoperte e a disegnare il mondo. Le "Mappe" di cui ci parla il capitolo IX sono l'esempio più calzante di questa ricerca, dai peripli agli itinerari, l'evoluzione che seguirono questi preziosi strumenti, finanche oggetto di spionaggio e contrabbando nel XIV e XV secolo, era direttamente collegato alle rotte marittime che venivano inaugurate per raggiungere in maniera più veloce i luoghi in cui approvvigionarsi di materie

prime e che sono state migliorate tanto da divenire sia un supporto alla navigazione che lo strumento in grado di incorporare la volontà di potenza di chi tracciava le righe sui disegni cartografici, definendo in questo modo anche gli equilibri geopolitici rappresentanti il potere sul territorio, come brillantemente sostenuto dal geografo Edoardo Boria.

Ma sono appunto le merci, il grano, la seta e le spezie, poi il carbone, l'acciaio e le terre rare a spiegare, insieme all'industria e al progresso, il perché di alcuni cambiamenti epocali. "Tempo d'acciaio" è il capitolo che descrive appieno la rivoluzione provocata dalla produzione di massa di questo materiale soprattutto nel mondo della navigazione e dei treni, consentendo al contempo nella seconda metà dell'Ottocento, la proliferazione affidabile della velocità dei trasporti.

Svolte che ebbero riflessi fondamentali negli equilibri politici mondiali, nel passaggio di consegne fra imperi, da quello portoghese e spagnolo, a quello francese, olandese ed inglese, fino all'irruzione degli Stati Uniti sulla scena internazionale. Imperi divenuti tali anche in virtù delle svolte logistiche applicate ai trasporti commerciali e che si trovarono obbligati a difendere queste le vie di comunicazione dagli sfidanti dell'ordine costituito, basato essenzialmente sul dominio dei mari. Protezione, sicurezza e controllo delle rotte; sotto questo aspetto il capitolo che Alemanni dedica ai pirati, dai tempi più antichi in cui i Popoli del Mare sconvolsero l'assetto del mediterraneo orientale fino alle flotte ombra dei giorni nostri, ripropone il legame perenne tra il trasporto di valore economico e chi cerca di intercettare, comprimere, rallentare questo flusso, sia che si tratti di elementi fisici che di dati, come avviene negli abissi marini piuttosto che nello spazio extra-atmosferico. Abissi e spazio, la nuova frontiera della logistica, in una storia vecchia come l'umanità.