

IL PORTO DI AMBURGO

Uno dei più importanti scali del nord Europa vede la progressiva crescita del traffico contenitori, che con 2 milioni di teu per anno e la previsione di un sostanziale raddoppio entro il Duemila, copre il settanta per cento del movimento merci del porto



Il porto di Amburgo è un porto fluviale, situato alla confluenza dell'Elba e dell'Alster a 100 chilometri di distanza dal mare del Nord. Città-stato come Berlino e Brema, Amburgo ha una lunga tradizione storica, dovuta in parte alla felice collocazione geografica, che risale alla nascita delle società mercantili e, soprattutto, allo sviluppo della lega Anseatica, che dal XIII al XIX secolo ha giocato un ruolo di rilievo nel panorama marittimo europeo. Da qui anche la tradizione di indipendenza, sancita dal suo essere una città-stato, e di stretto legame fra l'economia portuale e quella cittadina, di cui è parte integrante, controllata direttamente dal comune. Il porto si presenta così come parte di un più ampio sistema economico che vede concentrarsi nella città-stato alcune delle maggiori industrie tedesche e di

alcune fra le più importanti case editrici: qui si stampa il 40 per cento dei periodici di maggior tiratura del Paese, in particolare i settimanali *Stern* e *Der Spiegel*, e i quotidiani *Die Zeit* e *Bild* (4,5 milioni di copie). Negli scorsi anni si è trasferita da Monaco la sede della Deutsche Airbus, colosso dell'aviazione civile, e la Lufthansa sta potenziando le proprie officine aeronautiche. È il primo centro del Paese per le assicurazioni e il secondo per agenzie bancarie dopo Francoforte, e la città-stato risulta la più ricca della Cee con un reddito pro capite di oltre 20 milioni l'anno: si prevede che entro il 1995 avrà superato Parigi.

Oggi Amburgo si segnala per essere uno dei maggiori porti d'Europa e il settimo, nel mondo, per i contenitori, con 2 milioni di teu per anno e la previsione che

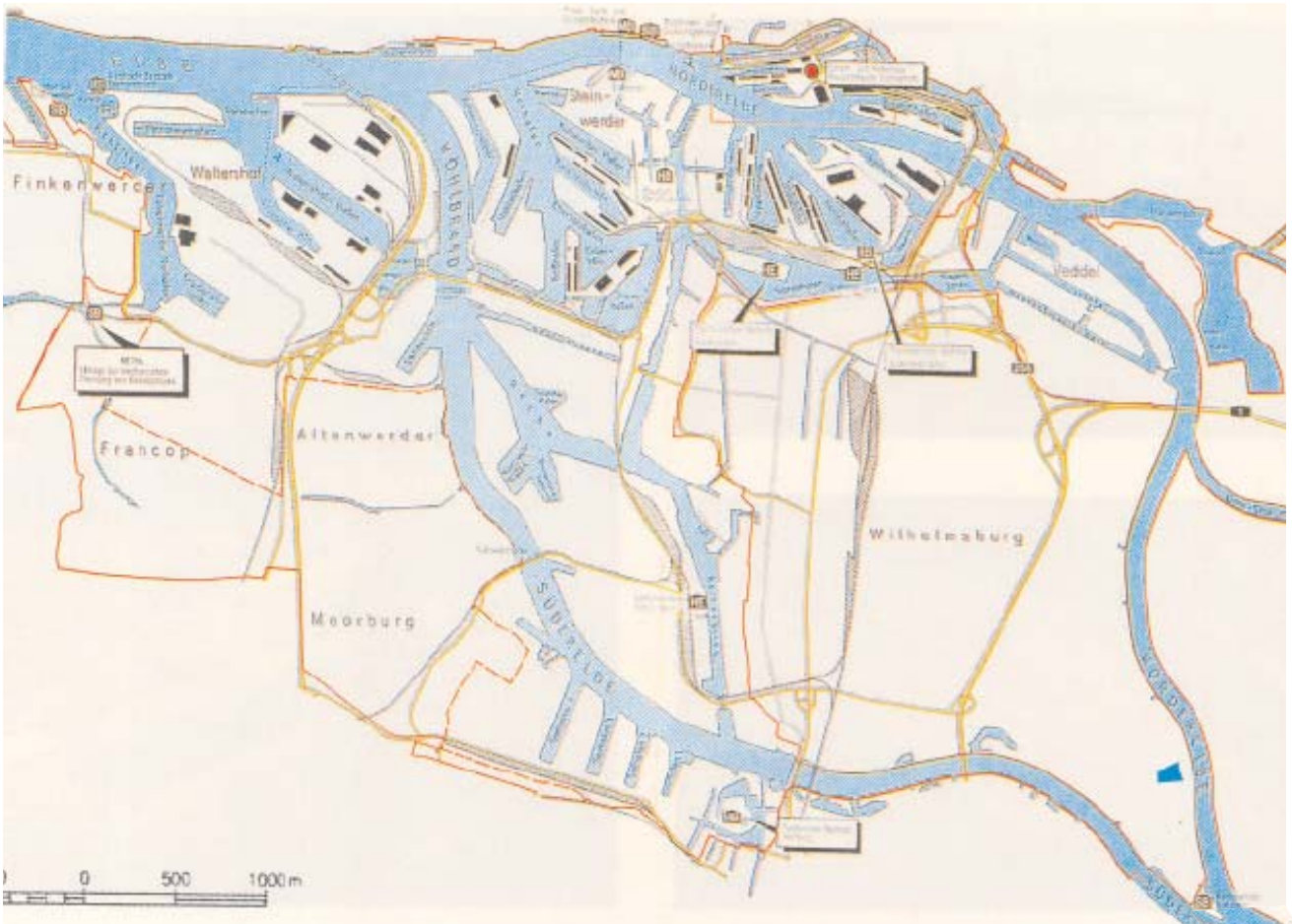
▲ Veduta aerea da est del porto di Amburgo, situato sull'Elba a più di cento chilometri dal mare.



DATI GENERALI

Area complessiva: 87 milioni di mq, incluse le sponde dell'alto e basso Elba. Area portuale: 43 milioni di mq a terra, 40 milioni di mq di bacino acqueo. Estensione del porto: 12 milioni di mq. Aree utilizzate: 62.450.000

mq. Industria e commercio: 4.440.000 mq. Porto franco: 30.850.000 mq. Trasporti e infrastrutture: 4.820.000 mq. Servizi pubblici, smaltimento rifiuti, uffici amministrazione portuale: 1.320.000 mq. Aree a verde: 1.980.000 mq. Aree libere: 770.000 mq.



entro il Duemila si arrivi a 4 milioni. Lo svilupparsi del traffico contenitori, iniziato nei primi anni Settanta, ha via via messo in ombra quello che era il suo traffico tradizionale: importazione di carbone, prodotti petroliferi ed esportazione di potassa, cemento e prodotti della raffinazione e della siderurgia. La forza della città anseatica è da sempre la navigabilità dell'Elba e della rete di canali laterali che da un lato facilita l'apertura di nuovi terminal o di canali (operazione economica in quanto non è necessario costruire preventivamente grandi e costose dighe foranee come nei porti mediterranei), dall'altro consente di estendere i collegamenti fluviali molto all'interno, fino ai paesi dell'Est europeo, per i quali Amburgo è destinata ad assumere una posizione sempre più centrale. A questo si è progressiva-

mente affiancata una buona rete di trasporti su rotaia e su gomma, in particolare l'autostrada per traffici pesanti che unisce Amburgo a Berlino, a cui sono collegati i principali centri economici tedeschi. Il porto - esteso su un'area di circa 87 milioni di metri quadrati, comprendendo il basso e alto Elba - ha una duplice gestione pubblica-privata: la città-stato è responsabile delle infrastrutture mentre le sovrastrutture sono affidate a privati. La divisione delle competenze garantisce un efficiente funzionamento dell'attività portuale: ad Amburgo operano più di 3 mila società di import-export e 200 aziende private di gestione in competizione fra loro, alle quali si aggiunge tutto il differenziato mondo dell'indotto che dipende dal traffico marittimo.

Paola Arrigoni

▲ In alto, planimetria generale e pianta del porto, caratterizzato da una rete di canali e approdi realizzati

prevalentemente nell'area fra il nord e il sud-Elba e ora in fase di estensione sulle rive meridionali del sud-Elba.

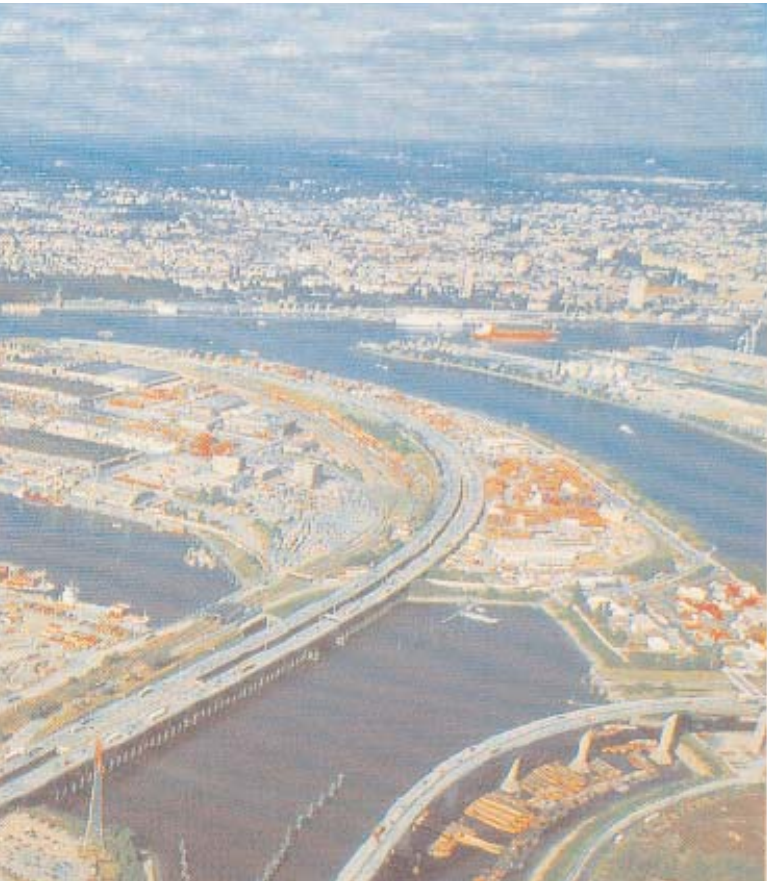


Contenitori

I sistemi, le tecnologie, in una parola i servizi offerti, hanno portato in questi ultimi anni il traffico dei contenitori a coprire il 75 per cento del movimento merci del porto. I contenitori possono sostare ad Amburgo in attesa della destinazione finale oppure essere scaricati e inviati in tutta Europa via terra o via mare: numerose compagnie di navigazione di linea fluviale, trecento, garantiscono quest'ultimo collegamento. È significativo come i principali partner commerciali siano in Europa, Austria, Svizzera, Finlandia, Scandinavia e in netta crescita i paesi dell'Est; a livello mondiale, Giappone, Singapore, Taiwan e Hong Kong. Le banchine sono attrezzate per scaricare sia navi cargo della IV genera-

▲ In alto e al centro, vedute aeree e alcune immagini del principale terminal contenitori di Amburgo, realizzato a

partire degli anni Settanta all'imboccatura del porto, alla confluenza nell'Elba del suo braccio meridionale.



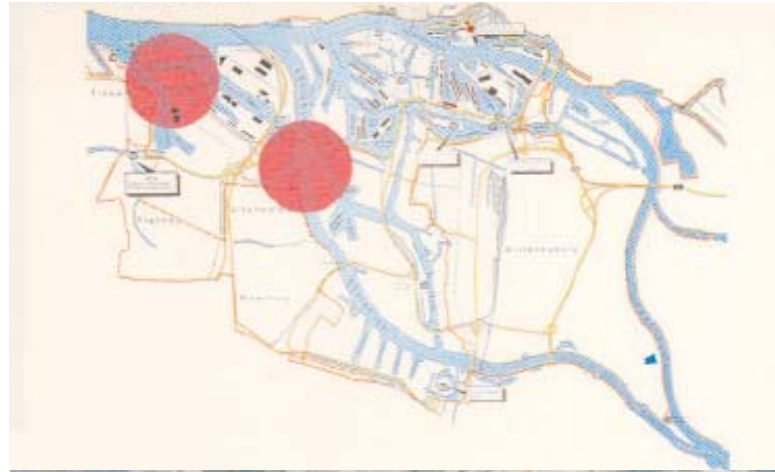
zione, con più di 4 mila contenitori a bordo, sia per effettuare singole operazioni di aggiunta di un numero ridotto di container. Questi vengono movimentati con 3 gru contemporaneamente e ogni società ha a disposizione aree per lo stoccaggio di contenitori di passaggio temporaneo e corrispondenti capacità di gru e ponti. Tutto il traffico è gestito da un sistema computerizzato che fa capo alla rete telematica del porto. Per rispondere alla domanda di espansione del mercato è già in corso da qualche anno un'opera di ristrutturazione che amplia, all'interno del porto stesso, le possibilità di sviluppo. Ad Altenwerden, luogo più decentrato rispetto al porto, è in fase di realizzazione un nuovo terminal contenitori con una superficie prevista di 2 milioni di metri quadrati.

Merci convenzionali

Anche se i due terzi del traffico delle merci sono ormai effettuati tramite container la restante parte, trasportata con i mezzi convenzionali, mantiene un ruolo importante per il porto. Amburgo, parallelamente ai container, ha continuato a incrementarne lo sviluppo, perché rappresenta ricchezza, possedendo per così dire una sorta di valore aggiunto. In questa tipologia rientrano non solo gli imballaggi, le casse, i sacchi, ma anche le merci pesanti, certi tipi di rinfuse (acciaio e ferro) e le merci varie trasportate su navi ro-ro, quindi colli di dimensioni speciali o certi prodotti che per le loro caratteristiche di unitizzazione possono essere assemblati. Nei prodotti imballati rientrano caffè, cacao,

▲ Dall'alto, vista del terminal e centro di servizio per le auto provenienti dalla Scandinavia e dall'ex Urss;

il nuovo terminal frutta, con una capacità annua di 1 milione di tonnellate; le operazioni scarico di frutta in casse.



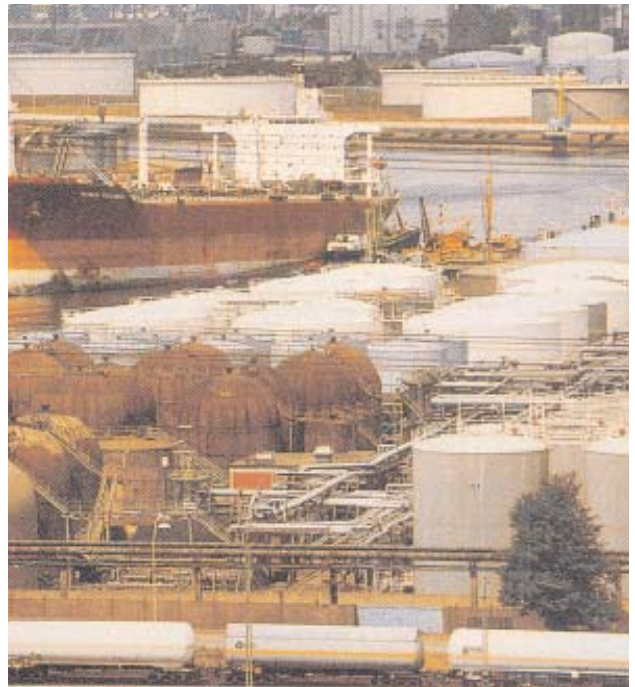
carta e cellulosa, frutta e vegetali. Alla semplice attività di movimentazione si affianca tutta una serie di servizi e attrezzature specializzate per la conservazione, il trattamento e la manipolazione dei prodotti. Il traffico ro-ro assume poi una posizione rilevante perché può essere usato in combinazione con altri sistemi e ad Amburgo non richiede banchine speciali in quanto gli operatori portuali dispongono delle rampe necessarie.

Rinfuse liquide e solide

Circa 35 milioni di tonnellate tra carbone, minerali, cereali, olio di semi, foraggio, potassa e altri vengono trattati ogni anno in un'area di 600 mila metri quadra-

▲ Operazioni di carico della potassa e, sopra, interno ed esterno di una nave porta rinfuse con un carico di cereali.

▲ Veduta aerea del terminal rinfuse, che ha una potenzialità annua di 8-10 milioni di tonnellate di carbone e minerali.



ti, attrezzata con strutture non solo per la movimentazione ma anche per la necessaria lavorazione. Gli ormeggi possono ospitare navi di 250 mila tonnellate grazie a fondali superiori a 16 metri che garantiscono il carico/scarico con qualunque livello di marea. Da segnalare il traffico grano, olio di semi e foraggio: scaricati con sistemi di aspirazione e stoccati in silos la cui capacità supera le 600 mila tonnellate, cifra non riscontrabile in nessun altro porto in Europa. Infine, le rinfuse liquide. La gamma di prodotti trattati è molto ampia, dagli alcool agli acidi, dai latticini ai prodotti petrolchimici. Data la natura diversificata delle sostanze, regolate da differenti normative, le varie società dispongono di ulteriori servizi per evitare reazioni chimiche e per mantenere il grado di viscosità.

Il sistema telematico Dakosy

Il sistema utilizzato per velocizzare le pratiche amministrative, burocratiche e di organizzazione del lavoro e per consentire un continuo e aggiornato flusso di dati è stato introdotto nel 1982. Ad esso fanno oggi capo più di 200 utenti. L'introduzione della telematica risponde all'esigenza di ottimizzare e razionalizzare il processo produttivo nei vari ambiti. Ma il sistema non si ferma al porto; minisistemi sono stati installati a Berlino, Dresda e Praga. Un'ulteriore estensione, attuata nel 1991, è stata l'istituzione del Databridge International, un collegamento tra la Port Authority di Amburgo con quelle di New York e del New Jersey. Nel 1992 un collegamento simile è stato realizzato anche con Singapore.

▲ In alto, particolare di una nave cisterna e veduta dei depositi di rinfuse liquide.