

Trarre ispirazione dal passato per poter tracciare un futuro più nitido

L'unione fa la forza: a Genova con la Cooperativa degli spedizionieri, fra storia e attualità

Noli e speculazione, ci spiega come funziona Elvis Gaviglio

di MARIA CRISTINA LATINI

Oramai da mesi si parla di aumenti dei prezzi dei noli marittimi, fenomeno che con l'anno nuovo ha portato rialzi senza precedenti. Pensando alle innumerevoli tipologie di merci che abitualmente transitano attraverso le rotte marittime, possiamo ben immaginare quanto nell'ultimo anno l'attività dello spedizioniere portuale sia stata interessata da queste tematiche che

hanno coinvolto tutte le merci, compreso il nostro caffè.

Qualche anno fa ho conosciuto Elvis Gaviglio, socio della Cooperativa "L'Unione del Porto" di Genova, ascoltando il quale già allora avevo avuto un'idea di quanto fosse articolato il mestiere dello spedizioniere portuale. Assieme alla complessità del settore nel quale Gaviglio lavora con molta sensibilità e competenza, mi aveva colpito pure la singolare storia della Cooperativa di cui egli divenne socio, dopo aver incominciato a lavorarvi da giovanissimo come magazziniere. Un bellissimo racconto che mi piace riportare in questo articolo, iniziando però da un paio di domande di attualità.

Quali sono le macro variabili che concorrono alla variazione del prezzo della spedizione?

Prendendo in esame le componenti del costo di un nolo marittimo, c'è da sottolineare il fatto che non è la distanza, perlomeno non del tutto, del porto di imbarco a definire il costo del nolo stesso. I noli sono, infatti, influenzati da diverse componenti: l'andamento del prezzo del petrolio, il valore del dollaro, il fatto che "diverse origini" (paesi di origine di un prodotto n.d.r.) possano essere gravate da condizioni sociopolitiche particolari (rischi di guerra, di scioperi ecc.) e, in particolare, dalla situazione degli spazi nave e dei container vuoti nel mondo.

segue a pag. 14



La nave "Australe" (chiamata "nave dell'amicizia"): costruita nel 1958 nei cantieri navali Felszegi di Muggia (Trieste), era di proprietà della Cooperativa Garibaldi di Genova. Il 17 novembre del 1973, dal Porto di Genova partì la "nave dell'amicizia" alla volta del Vietnam, per trasportarvi aiuti umanitari da parte del nostro Paese.

Articolo del 25 ottobre 1974, uscito sull'allora testata giornalistica autonoma locale chiamata "Il Lavoro", fondata nel 1903 e successivamente, nel 1993 acquisita da "La Repubblica".

Lettera di ringraziamento delle Autorità Vietnamite.



segue da pag. 12

Ipotizzando, ad esempio, che una determinata compagnia di navigazione abbia centinaia di container vuoti da dover movimentare in un porto che soffre di "equipment shortage" (cioè che non abbia posti vuoti disponibili n.d.r.) e che la stessa sia costretta a movimentarli, vuoti, da un porto di nostro interesse. In quel momento le condizioni sarebbero favorevoli all'imbarco a noli contenuti. Inoltre la gestione degli spazi nave si lega direttamente alla legge della domanda e dell'offerta: minor domanda, più spazi, minori costi.

A che cosa si potrebbero ricondurre le fluttuazioni dei prezzi dei noli legate all'ultimo anno in particolare?

Se parliamo di spedizioni, non può non saltare all'occhio l'andamento dei costi relativi ai noli mare, in particolare dal "Far East" (Estremo Oriente), dell'ultimo trimestre: i noli sono praticamente quadruplicati. Nel "periodo Covid" i traffici ridotti

hanno fatto sì che alcune compagnie di navigazione limitassero i viaggi e, con la ripresa, si è verificata una corsa all'imbarco, con pochi spazi sulle navi e difficoltà di reperire container vuoti in origine. Inoltre alcuni porti di transhipment (trasbordo) sono attualmente congestionati. Tale situazione ha causato un aumento vertiginoso dei noli dall'Oriente. Alcuni sostengono che sia una sorta di speculazione atta a far recuperare agli operatori, in particolare alle compagnie di navigazione, i cali di fatturato dovuti ai minori traffici dei mesi scorsi, ma molto probabilmente è solo lo specchio della situazione logistica del momento a livello mondiale.

Insomma, il Covid-19 non ha risparmiato neppure il settore dei noli: la crisi globale è talmente estesa e profonda che in questo momento di "obbligata" attesa, vale la pena soffermarci più di prima sulle storie positive che ci hanno preceduto, per trarne qualche buona ispirazione. Come quella della Cooperativa genovese "L'Unione del Porto" che è senz'altro una storia singolare. Erano gli anni Settanta - racconta Gaviglio - quando il Vietnam (oggi diventato il secondo Paese produttore di caffè al mondo) usciva dilaniato da una lunga guerra. Il 17 novembre del 1973, dal Porto di Genova partì alla volta del Paese asiatico una nave mercantile, l'"Australe", chiamata anche "nave dell'amicizia".

La nave, salutata da una folla entusiasta, trasportava aiuti umanitari da parte del nostro Paese. Le operazioni doganali vennero svolte da operatori doganali genovesi, che prestarono gratuitamente la loro opera.

Fu allora che nacque l'idea di creare una cooperativa di spedizionieri che operasse in maniera coesa al fine di migliorare le condizioni lavorative dei propri soci. La cooperativa nascerà ufficialmente nel 1974 e si chiamerà "L'Unione del porto".

Chi guidò la Cooperativa dai suoi inizi?

Venne eletto Presidente lo spedizioniere Ferruccio Benzi (fessera doganale numero 6 in Italia). Un uomo che oggi definiremmo "tutto d'un pezzo", di idee liberali,

integerrimo, un capace condottiero, abile a muoversi, coprendo anche il ruolo di Presidente di Agespedo, l'Associazione di categoria genovese che per anni rappresenterà presso le sedi centrali. Una delle cose che mi colpivano di lui era che, pur appartenendo ad una generazione legata ancora alla macchina da scrivere, ha sempre spinto per l'innovazione. In questo senso credo che sia indicativo il fatto che la nostra Cooperativa è stata la prima casa di spedizioni inserita nel circuito di controllo delle merci biologiche, nell'ormai lontano 2004.

Quante Cooperative di spedizionieri esistono attualmente in Italia?

Esistono parecchie cooperative di trasporti o di logistica ma, che io sappia, siamo l'unica casa di spedizioni in forma cooperativa.

Chi c'è attualmente alla guida della Cooperativa?

L'attuale Presidente è Marco Ferrera che negli ultimi anni ha dato una svolta all'organizzazione. Da poco, infatti, sono stati acquistati nuovi uffici con l'intento di capitalizzare la ditta per le prossime generazioni anche se lasciare la storica sede di Piazza Campetto 1/10 non è stato facile.

Qual è la peculiarità del lavorare in una Cooperativa in questo settore in particolare?

In primis direi la collaborazione paritaria, il confronto finalizzato alla crescita dell'interesse comune. Certo non è sempre facile unire più teste, ma in linea di massima, la creazione e il mantenimento di un ambiente sereno è un qualcosa che mi gratifica parecchio.

Per me, il fatto di lavorare in una società cooperativa è un valore aggiunto. La sensibilità a diversi temi, in particolare legati all'ambiente e alle condizioni sociali dei lavoratori, mi ha portato, negli anni, a compiere diverse esperienze, alcune delle quali entusiasmanti, anche nei paesi di origine dei prodotti. Il fatto di poter vedere e toccare con mano le problematiche delle più disparate merci e provenienze, mi ha permesso di crescere, anche solo a livello di cultura personale.



Visita di Madame Minh (Ambasciatrice della Repubblica del Vietnam in Italia) a Genova, nello storico salone di Piazza Campetto.



Cartoline nave "Australe" detta "nave dell'amicizia".