

RIFORME SULLE BANCHINE D'EUROPA

# Lavoro in porto, la Spagna sceglie il monopolio privato

La Francia copia il modello italiano: i Paesi Ue vanno in ordine sparso

**GENOVA.** Monopolio alla spagnola: nell'Europa dei porti che non c'è - perché ogni Stato si muove in ordine sparso e qualsiasi intervento regolatore della Ue è stata sinora regolarmente cassato - i porti iberici inaugurano un nuovo modello di organizzazione del lavoro in banchina. Privatizzato e monopolista.

Una riforma che farà discutere l'Europa alla ricerca di un denominatore comune, e che rimbalza in Italia proprio nel momento in cui la crisi che investe Genova porta molti a chiedersi se vi sia qualcosa che non va nel sistema inaugurato con la legge del 1994. A Genova, come in altri porti italiani, oggi convivono due tipi di lavoratori: i dipendenti dei terminalisti e i lavoratori delle ex compagnie uniche. Questi ultimi forniscono la manodopera ai terminal nei picchi di traffico, cioè quando i traffici sono tanti e tali da rendere impossibile smaltirli solo con le forze interne. Di fatto, le ex compagnie uniche sono gli ammortizzatori dello scalo. Assicurano flessibilità, «che però - avverte Massimo Ercolani, Filt-Cgil - non deve diventare precarietà per i lavoratori. Lo Stato deve garantire un salario di garanzia per i giorni non lavorati, e farlo in maniera strutturale, non con interventi estemporanei come fatto sinora. Quello che non va bene è la proliferazione nei porti di micro-imprese che, di fatto, si sostituiscono al terminalista. Come successo a Venezia, tanto per intenderci, dove i due lavoratori morti nell'incidente di Porto Marghera erano uno un interinale e l'altro dipendente di una società terza».

Il modello scelto dalla Spagna è radicalmente diverso: in ogni porto, sino a qualche mese fa, operava una sola società, "Sociedad de estiba", posseduta al 51% dall'Autorità portuale e il resto dai privati. Tali società davano da lavorare a tutti i portuali dentro lo scalo e operavano in tutti i terminal. A seguito

di una legge del 2003, contrastata dalle Autorità portuali, quest'ultime hanno dovuto vendere le loro quote e, con il favore del maggior sindacato del settore, Coordinadora, sono nate negli ultimi mesi, una dopo l'altra, le "Apies". "Apies" sta per "Agrupaciones portuarias de interes economico". Di fatto società private molto particolari: non hanno scopo di lucro e hanno quale loro unico obiettivo quello di sviluppare servizi ausiliari per i loro soci (tutti i terminalisti dello scalo). Sono viste con favore dal maggior sindacato del settore che si trova così con un unico grande soggetto a cui fare riferimento diretto nella contrattazione. Il problema è: rispondono ai dettami europei sulla libera concorrenza? Eliminato il problema di possibili effetti distorsivi dati dalla presenza del pubblico, rimane il fatto che si tratta pur sempre di monopoli.

La Ue che già a suo tempo aveva criticato il sistema delle sociedad de estiba, sarà chiamata a dire la sua. «Il panorama è molto variegato: il pool di manodopera, così come in Spagna, esiste anche ad Anversa. In Gran Bretagna esiste un modello quasi all'opposto. L'Italia, io credo, con la riforma del 1994 ha raggiunto un suo equilibrio» spiega Giuliano Gallanti, presidente dell'associazione dei porti europei (Espo) ed ex numero uno dell'Autorità portuale di Genova.

Nel frattempo anche la Francia sta incamminando verso una riforma che ricorda molto da vicino quella approntata in Italia nel 1994: ai "porti autonomi", cioè le società pubbliche che attualmente gestiscono i maggiori scali, rimarranno funzioni di coordinamento e amministrazione delle infrastrutture, mentre i lavoratori diventeranno dipendenti delle società terminalistiche. Ma i sindacati già fanno muro, e la partita è tutta da giocare.

SAMUELE CAFASSO

>> I RESTI DELL'UN ADRIYATIK



**DOPO L'INCENDIO** del 6 febbraio al largo delle coste croate rimane poco di utilizzabile nel traghetto Un Adriyatik rimorchiato giovedì nel porto di Trieste. Nella foto di Marco Bevilacqua lo spettacolo che si è presentato ai tecnici nei giorni scorsi quando sono saliti a bordo per verificare la situazione. Si studia se sia possibile recuperare alcune parti e demolire il resto, oppure se decidere un intervento di ricostruzione che, viste le condizioni, sarà difficile. Il danno subito dall'armatore sarà quantificato solo dopo avere deciso se demolire tutta o solo parte dell'imbarcazione. Il mezzo è ormeggiato all'Arsenale Triestino della Fincantieri

L'OPERAZIONE FINANZIARIA



## Gnv dice addio alle navi bianche in vendita Suprema e Superba

**GENOVA.** L'operazione di vendita potrebbe essere ufficializzata già lunedì, quando si riunirà il Consiglio d'amministrazione di Grandi Navi Veloci presieduto dall'amministratore delegato Silvano Cassano. La società per ora non commenta, ma una fonte di mercato conferma che, come anticipato ieri da Milano Finanza, Gnv è prossima a vendere i suoi cruise ferry Supreme e Superba, le "navi bianche". Un'operazione finanziaria che permetterà agli attuali azionisti di ridurre il debito contratto al momento dell'acquisto della società, nel novembre 2006, quando il fondo Permira cedette le sue quote. Ora Gnv ha quattro azionisti: il fondo Investitori Associati con il 59,5%, De Agostini con il 17,5%, Charme Investment con

l'8% e Aldo Grimaldi, che è anche presidente, con il 13%.

La cifra a cui Gnv potrebbe vendere le sue navi, ipotizza Milano Finanza, si aggira sui 200 milioni, il che vorrebbe dire realizzare un surplus di 15-20 milioni di euro. Ma è anche vero che questo è un momento molto favorevole per vendere: i cantieri specializzati in queste costruzioni sono infatti al momento pieni per molti anni a venire. Le due navi saranno cedute, probabilmente a un operatore del settore, alla fine di questa stagione. Per rimpiazzarle, Gnv farà con ogni probabilità affidamento alle otto nuove "navi blu" che Grimaldi Holding ha ordinato ai cantieri Apuania. La prima di queste, Coraggio, già opera per Gnv con un contratto di leasing.

COMUNICAZIONE

### Un partner italiano per il network Mti

**GENOVA.** Il network Mti, leader mondiale nella comunicazione in stato di emergenza per l'industria dello shipping, ha un nuovo partner italiano. E' Mario Calcagno, 45 anni, che dopo un'esperienza in Barabino & Partners attualmente lavora per la neonata società di comunicazione genovese The Docks. Mti conta 200 clienti tra compagnie di navigazione, armatori e manager e ha oltre 5400 navi inserite nel servizio di risposta in caso di emergenza.

TRASPORTO FRUTTA

### I kiwi di Zespri rimangono a Clerici

**GENOVA.** Zespri il colosso neozelandese del kiwi, che raggruppa 2500 produttori e che esporta in 60 Paesi del mondo, ha di recente confermato anche per il 2008 la scelta del Terminal Frutta Genova (Clerici Logistics Group) come esclusivo scalo in Italia. La Zespri, cliente storico del porto di Genova fin dagli anni Novanta, movimentava poco meno di 2 milioni di cartoni di kiwi l'anno presso il terminal di ponte Somalia.

**PORTE APERTE  
SABATO 23  
E DOMENICA 24**

Opel a Genova si fa in quattro per te.

**Rotonda Storero**  
Campi - Corso Perrone, 19 r  
Viale Brigate Partigiane, 52  
Piazza dello Zerbino, 5

**Delpino**  
Corso Europa, 25



GMAC. Esempio di finanziamento: Astra Anniversary GTC 1.6 115 CV, prezzo chiavi in mano, IPT escluso, in caso di permuta o rottamazione, € 15.500. Importo massimo finanziato € 15.500. 24 rate mensili da € 646,44. Spese istruttoria pratica € 200. TAN 0%, TAEG 1,64%. Offerta valida fino al 1° marzo 2008, non cumulabile con altre iniziative in corso. I cerchi in lega visibili nelle foto piccole sono disponibili in Post Vendita, quelli nella fotografia a grande non sono disponibili in Italia. Consumi nel ciclo misto ed emissioni CO2 di Astra Anniversary: da 5,0 a 7,2 e 100km, da 135 a 172 g/km.