

IN UNA LETTERA L'AZIENDA AVEVA PAVENTATO UN TAGLIO DI SEICENTO POSTI DI LAVORO

Gnv, niente intesa: rischio esuberi

Rottura con i sindacati. Sul tavolo le ipotesi di riduzione della flotta e chiusura di alcune linee

SAMUELE CAFASSO

NIENTE accordo a Roma sul piano di taglio dei costi per Gnv: azienda e sindacati si sono alzati dal tavolo del confronto rimanendo ognuno sulle sue posizioni. Secondo fonti sindacali, l'azienda avrebbe già dichiarato di essere pronta a procedere con la messa in mobilità di parte dei dipendenti. Ma Gnv si trincerava dietro un no comment. In una lettera dell'azienda alle segreterie nazionali dei sindacati si ipotizzava il taglio di 600-700 posti tra marittimi e impiegati.

Le procedure di consultazione prevedono nuovi incontri nei prossimi mesi e comunque le decisioni verranno prese dal cda, ma non per questo il clima è meno incandescente. Ai sindacati ieri l'amministratore delegato Roberto Martinoli è tornato a palesare il momento di difficoltà della società che, è la tesi del manager, ha costi superiori a quelli dei concorrenti. Motivo per cui, a partire dai contratti, si chiede ai dipendenti uno sforzo per tornare competitivi rispetto alla concorrenza. Ma che tipo di sforzo? Secondo Massimo Ercolani, Filt Cgil, «l'obiettivo dell'azienda è arrivare a un sistema di deroghe rispetto al contratto nazionale» dei marittimi. Si tratta per il sindacato di un punto di non ritorno: il contratto dei marittimi, per altro, è in attesa di rinnovo da un anno.



La "Fantastic" del gruppo Grandi Navi Veloci

11
navi

la flotta attualmente impiegata da Grandi Navi Veloci, compresi tre mezzi provenienti da Snav

54
milioni di euro

è la perdita di Grandi Navi Veloci nel 2011, dopo un rosso di 38 milioni nel 2010 e 19 nel 2009

Di fronte alla indisponibilità dei sindacati a proseguire sulla strada indicata dall'azienda, «la società prenderà le misure che ritiene opportune» spiega Martinoli, senza specificare ulteriormente.

In una lettera alle segreterie nazionali, però, erano state tracciate alcune ipotesi che avrebbero un impatto estremamente pesante. Il piano per così dire "d'emergenza" della società, attuato cioè in mancanza di accordi con i lavoratori, prevede la vendita di due navi e il noleggio di altre due a scafo nudo a Snav. Verrebbero inoltre chiuse due linee di quelle sinora operate dalla compagnia (le linee meno profittevoli sono attualmente quelle per la Sardegna) e si punta a esternalizzare tre settori aziendali. C'è anche l'ipotesi del cambio di bandiera per le navi che operano sulle rotte tra la Francia e il Marocco.

Parte dei dipendenti a terra di Gnv a Genova, infine, verrebbero assunti da Stazioni Marittime, ma questo forse sarebbe l'operazione meno impattante dal momento che Stazioni Marittime fa comunque capo al gruppo Aponte per una quota maggioritaria e non sarebbero previsti cambi di mansione.

Ma, appunto, si tratta di ipotesi sul tavolo che spetterà al consiglio d'amministrazione, nel caso, por-

tare avanti.

La società genovese, ma la cui proprietà fa capo per il 50% all'armatore di Sorrento Gianluigi Aponte, già proprietario di Snav e Msc (container e crociere), ha chiuso gli ultimi tre anni in rosso: 19 milioni nel 2009, 38 nel 2010 e 54 nel 2011. La crisi è dovuta alla crisi del business dei collegamenti con la Sardegna e l'aumento del prezzo del bunker.

Ma ad appesantire sopra ogni misura i conti dell'azienda è il debito accumulato negli anni precedenti, pari a 350 milioni. Soldi spesi per il rinnovo della flotta, che in effetti ad oggi è una delle più giovani in circolazione. Per far fronte a questo debito l'azienda ha rinegoziato i prestiti con le banche e varato un aumento di capitale da 30 milioni, con l'opzione per salire di altri venti.

La compagnia, ad oggi, opera con undici navi, di cui tre provenienti dalla flotta di Snav. Ad oggi il 50% del fatturato del gruppo è riferibile ai collegamenti operati con la Sicilia, il 40% è riferibile alle tratte con Spagna e Maghreb mentre la quota dei collegamenti con la Sardegna pesa solo per una quota di poco superiore al 10%. Le ultime linee aperte sono quelle dal porto francese di Sète verso Tangeri e Nador.

cafasso@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA