

PECHINO SI PREPARA A CONCEDERE PIÙ DIRITTI: «ORA PARTE IL CONFRONTO CON I SINDACATI»

Marittimi, la lunga corsa della Cina

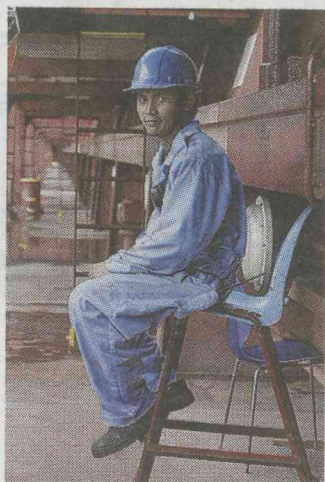
Gargiulo (Imec): «I filippini sorpassati per la prima volta: è una rivoluzione»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. «È la prima volta che i cinesi sorpassano i filippini» dice Francesco Gargiulo, Ceo di Imec, la maggiore associazione datoriale del mondo marittimo con sede a Londra. Manila ha perso il primato durato decenni, quando il filippino era sinonimo di marittimo, almeno nel mondo della shipping. Adesso però i cinesi a bordo sono 243.635, mentre i filippini rimangono fermi a 215.500, secondo i numeri di Bimco.

È una rivoluzione, ma non solo: «È anche un'inversione di tendenza motivata anche dal sistema giudiziario filippino che non funziona come dovrebbe. Le battaglie legali tra armatori e marittimi, ad esempio, si sono moltiplicate nel gi-

ro di pochissimo tempo - spiega Gargiulo - Se poi un armatore viene condannato in primo grado è costretto a pagare subito, ma se viene assolto alla Corte suprema (*l'ultimo grado di giudizio, ndr*) i soldi non li rivede più: nel 2015 i nostri associati a fronte di 34 milioni di dollari che il tribunale aveva ordinato di restituire dopo aver ribaltato al condanna in primo grado, sono arrivati solo 19 mila dollari...» E poi c'è la parte burocratica che ritarda qualsiasi pratica: «Questo atteggiamento frena le imprese che fuggono, in questo caso, verso la Cina» dice Filippo Guadagna, il referente italiano di Imec. I cinesi così si sono candidati a spezzare un'egemonia a bordo della navi che ora i Filippini non hanno più: «E il futuro



Un marittimo delle Filippine

è sempre più cinese: per questo Imec domani per la prima volta riunirà il board a Pechino. Vogliamo confrontarci con i

sindacati e intraprendere un percorso di collaborazione». La Cina inoltre ha già annunciato l'introduzione della Mlc a partire dalla settimana prossima. «La convenzione Mlc è la carta dei diritti del marittimo - spiega Gargiulo - tutto sta a capire quanto verrà applicata». Le condizioni di lavoro dei marittimi dovrebbero così diventare standard anche in Cina e questo sarebbe un ulteriore punto di forza per chi ha intenzione di pescare in quel bacino la forza lavoro a bordo della navi. I cinesi sono buoni marittimi e gli ufficiali sono preparati «Anche se qualche ostacolo ancora c'è - spiega Guadagna - Intanto la lingua: negli ultimi anni la situazione è un po' migliorata, ma questo ha frenato l'avanzata dei cinesi. E poi la loro impo-

stazione a seguire più l'agenzia che l'armatore». Se Imec riuscirà a penetrare in Cina e stipulare accordi con il locale sindacato, sarà l'inizio dell'era dei cinesi a bordo delle navi. «Anche in questo momento di profonda crisi del settore: fusioni tra linee, bancarotta di gruppi di caratura mondiale, navi ferme o in demolizione. L'impatto sull'occupazione sarà enorme». Eppure Gargiulo è convinto che non tutti se ne siano accorti: «L'If (la federazione internazionale dei sindacati dei trasporti, ndr) dovrebbe rendersene conto, ma solo alcuni hanno preso coscienza: i tempi sono cambiati. Serve un sindacato più ragionevole perché è ormai questione di sopravvivenza».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

IN ITALIA

Messina: «Flotta ligure seconda dietro a Campania»

GENOVA. «Genova è tuttora capitale dello shipping, grazie al cluster marittimo che ancora esprime: porto, armamento, cantieri e aziende dell'indotto». Lo ha spiegato al convegno del Propeller genovese, Stefano Messina, membro di Confitarma che sulla classifica degli armatori italiani, spiega «Al primo posto c'è la Campania con 480 navi (33% dell'intera flotta mercantile italiana), seconda la Liguria con 221 navi (15%) e terzo Veneto con 135 navi (9%)». Augusto Cosulich invece ha annunciato di aver aperto il primo novembre «gli uffici di Teheran: vogliamo offrire anche assistenza alle aziende italiane che vogliono operare in Iran». L'operatore genovese ha poi spiegato di essere riuscito ad assorbire tutti i posti di lavoro degli uffici genovesi di China Shipping. A.M.