



Es podria dir que el llarg camí de la Xina en direcció al Pireu va començar el 27 d'abril del 1961. Aquell dia Mao Zedong va fundar la primera empresa de transport de l'Estat comunista, China Ocean Shipping Company (coneguda per les sigles angleses COSCO). El Gran Salt Endavant, el pla de Mao per industrialitzar el país, havia estat un desastre: havien mort o passaven gana milions de persones. Amb Cosco, la Xina posava la mirada en els mercats estrangers.

Gairebé cinquanta-quatre anys més tard, l'empresa està a punt d'obtenir un gran premi a Grècia. Després d'un llarg període de vacil·lació, el Govern grec –format pel primer ministre Alexis Tsipras, el seu partit d'extrema esquerra, Syriza, i el partit populista de dreta Grecs Independents– ha anunciat que vendrà la majoria de les seves participacions en l'Autoritat del Port del Pireu. De moment, Cosco és el postor que més promet.

Durant el procés, Fu Cheng Qui, o Capità Fu, com anomenen el director

general de la filial del Cosco al Pireu els qui el coneixen, portarà un control detallat de la licitació. Fu ja fa temps que és al Pireu treballant per a l'empresa i està decidit a quedar-s'hi. És ell qui ha fet l'oferta en nom de l'empresa i està segur que l'acceptaran.

Amb el càrrec que ocupa, Fu, de 65 anys, és el guardià de la porta d'entrada de la Xina a Europa. Pot ser que aviat controli els embarcadors de contenidors, els terminals de creuers i els molls de ferris del port més gran de Grècia.

“El Govern ha canviat quatre vegades des que vaig arribar a Grècia”, diu Fu. “Sempre parlen molt, tots plegats. Però què és el que compta? Les accions, són el que compta. Les accions! Les accions i prou!”

A la carretera que condueix al port de mercaderies, hi ha un petit senyal que indica una bifurcació: un camí porta a l'APP i l'altre al TCP. Dos mons diferents. L'embarcador I pertany principalment a l'Autoritat del Port del Pireu (APP), propietat del Govern grec. Avui dia, però, la majoria de camions

agafen l'altre camí, el que va al TCP, als embarcadors II i III, gestionats pel Terminal de Contenedors del Pireu (TCP), una filial de Cosco.

“Miri, miri”, diu Fu, i s'acosta a la finestra. Aleshores comença la funció. A l'embarcador II, hi ha 11 grues per a contenidors movent-se constantment i amb força. Són totes noves i fetes a la Xina. Els camions passen per la zona a intervals de pocs minuts.

Dos mons a tocar. Uns quants centenars de metres més enllà, a l'embarcador I, la dàrsena és buida, no ha arribat cap vaixell.

Fins ara, els grecs i els xinesos han compartit les responsabilitats de processament dels contenidors d'MSC, la gran companyia de transport. Però el negoci s'ha acabat. Des que al gener MSC i Maersk, els dos líders del mercat, van iniciar la seva “Aliança de les dues emes”, tots els contenidors de l'empresa els carrega Cosco a l'embarcador II. “El que passa és que els vaixells més grossos són molt grossos”,



A dalt, el port d'Atenes, el Pireu, que gestiona l'empresa xinesa Cosco. A sota, el primer ministre Li Keqiang i l'ex-president grec Antonis Samaras en una visita a la Terminal de Contenidors del Pireu el 2013. Ara el Govern grec es vol vendre la seva participació en l'Autoritat del Port del Pireu i els xinesos són els principals postors.

diu Fu. "I nosaltres senzillament som el doble de ràpids. Ara podem realitzar 36 moviments de contenidors per hora, i el temps és or. Miri, l'embarcador I és gairebé buit. Això és molt trist".

El 2008, Cosco va aconseguir la llicència per operar l'embarcador II durant trenta anys per un preu de 490 milions d'euros. Més tard, se li van concedir cinc anys més i també se' li

va donar permís per construir un tercer terminal.

L'ex-ministre grec de Transport, Miltiadis Varvitsiotis, va assegurar que la privatització parcial del port d'Atenes "havia estat una de les inversions més importants i rendibles dels darrers anys".

Els últims quatre anys, Cosco ha quadruplicat el trànsit de contenidors fins a poc menys de tres milions d'unitats per any. Si tot va bé, el 2016 s'ampliarà la capacitat anual a 6,2 milions. Juntament amb l'embarcador I, això col·locaria el Pireu a la mateixa lliga que els ports més grans d'Europa: Hamburg, Anvers i Rotterdam.

El terminal que abans era propietat de l'Estat —on abans manaven els sindicats del port i per on passaven els antics camions de palets que anaven amb dièsel— s'ha tornat un negoci altament rendible.

El Pireu ha passat a ser una història de dos mons: d'una banda, el del capitalisme turbo dels successors de Mao Zedong i, de l'altra, una economia de mercat que es mou tan lentament com si fos socialista. Hi ha qui veu el port com un símbol del futur del país. Per a molts, aquesta imatge és terrible, sobretot per a molts votants de Syriza.

"Fora Cosco, fora Cosco!" Fu ha decorat el seu despatx, situat molt per damunt dels embarcadors, en l'esperit d'amistat entre els pobles. Hi té branques d'oliva i peònies, un guerrer de terracota, una estàtua de Posidó i maquetes del Partenó i del Palau Imperial, tot col·locat harmoniosament. "Som dues cultures antigues", explica. "Tenim una bona relació amb l'embarcador I. No som enemics. Jo tinc llicència de patró de vaixell i sé que, si un vaixell navega massa de pressa, se li trenca el pal major".

Quan Fu volia obtenir el control de l'embarcador II l'octubre del 2009, a Atenes li van donar la benvinguda amb una pancarta adornada amb el lema "Fora Cosco, fora Cosco!". El sindicat de treballadors denunciava que el port deixaria d'estar en mans del poble grec i va fer una vaga de sis setmanes. Alguns dels manifestants d'aleshores ara formen part del Govern.

Fu havia estat membre de la Guàrdia Roja. Durant la Revolució Cultural, als

anys seixanta, “per descomptat” que brandava el Llibre Vermell de Mao: “Visca el president Mao! Visca!”. Encara se’l sap força bé.

El directiu no és aliè a aquesta mena de protestes. “Sap què?, vaig treballar quinze anys a Nàpols i ja sé què són les vagues. Sóc socialista”, diu Fu. Troba graciosa la paraula, avui dia? Fu respon que no: “Entenc perfectament els treballadors. Però malauradament els treballadors no ens van entendre a nosaltres, al principi”.

Fu explica que tothom es pensava que portaria els seus estibadors, els seus pilots i els seus instal·ladors de la Xina. “Els vaig dir que no, que aquesta és la seva empresa. Només hem vingut set directius”. Tots els contractes de construcció han estat per a empreses gregues, diu. “En cinc anys, Cosco no ha enviat cap euro cap a la Xina. Tot s’ha invertit! Nous ponts de càrrega i sistemes d’elevació elèctrics!”.

Ara, Cosco ofereix més diners que el valor de mercat. Cada any, la companyia transfereix aproximadament trenta milions d’euros als grecs. L’autoritat del port d’Atenes guanya més gràcies a la concessió que al propi negoci de transport. Quan s’acabi el port de 19 metres de fondària en aigües profundes a l’embarcador III i la modernització del sistema de grues, Cosco hi haurà invertit cinc-cents milions d’euros.

La base de la Xina a Europa. Però la Xina pensa més enllà en el futur. El Pireu és el port del nord del Mediterrani més proper al canal de Suez. Des d’allà, la Xina pot conquerir el mercat interior de la Unió Europea. Des de fa poc, cada setmana surten del port tres trens de càrrega del port. “De moment és insignificant”, diu Fu. “Però només és el començament”.

Quan el primer ministre xinès, Li Keqiang, va visitar el port al juny, es va descriure el Pireu com la porta d’entrada de la Xina a Europa: les exportacions de la Xina podrien arribar a Alemanya, Hongria i Àustria “entre set i onze dies” més de pressa, va dir Li. Huawei, el conglomerat de l’electrònica, ja ha obert un centre de logística al port.

Fu diu que no seria cap gran desastre per a la companyia que Grècia sortís de l’eurozona. “Formem part de l’aliança de transport CKYHE”, explica. “Tenim



Moll de passatgers del port del Pireu. Amb divuit milions d’usuaris anuals, el Pireu és el més

hòldings als ports de Gènova i Port Saïd, tant a dins com a fora de l’eurozona”. Una sortida de Grècia de l’eurozona representaria un gran problema de comptabilitat, si més no al principi”.

Actualment, prop de mil dos-cents grecs treballen per a Cosco. La companyia no ha de pagar sous sindicals, no hi ha formació corporativa i s’ha reduït el personal per a operacions de grua.

Els llocs de feina els cobreix una agència en comptes dels sindicats. Un treballador del port cobra cap a 1.200 euros al mes, que a Grècia està per sobre de la mitjana, però tan sols un terç del que es pagava temps enrere.

Quan se li pregunta pels sindicats, Fu els descriu com a “superflus!”. “Tot empleat és com el membre d’una família”, diu. “Tothom treballa amb respecte envers els altres. Nosaltres escoltem el que ens diuen els nostres treballadors i hi donem resposta. L’em-

presa és com una família. Tots som germans. Tothom està content”.

Això sona molt bé. Però i els acomiadaments, les disputes laborals i les acusacions que els treballadors ni tan sols no tenen temps d’anar al lavabo? “Ximpleries”, diu Fu, abans de tornar al tema dels principis.

“Els líders sindicals prometen als seus membres més diners treballant menys”, diu. “Com funciona això? Si vols un salari més alt, primer t’has d’esforçar de valent. I no estirar-te a la platja i beure’t una cervesa. Apreneu dels alemanys! Treballeu de valent, no sigueu mandrosos i treballeu sempre amb seriositat. Treball dur: vida feliç.”

Resistència política. Aquest no va ser exactament el programa electoral de Syriza. Fa dues setmanes, el vice-primer ministre grec, Iannis Dragasakis, va viatjar a la Xina i va afirmar que el seu Govern encara vol privatitzar la major part de l’Autoritat del Port del Pireu. El procés de licitació es podria completar d’aquí a unes quantes setmanes, va dir.

Però una mica més tard, el vice-ministre de Transport, Theodoros Dritsas, el va contradir afirmant que les propietats estratègicament importants de l’Estat no es poden privatitzar.

Fu diu que no seria cap desastre per a la companyia xinesa que Grècia sortís de l’euro



important d'Europa pels creuers que hi fan escala i els ferris cap a les illes gregues.

“Costa de fer-se una imatge clara de la situació. Tot és... política”, diu Fu, com si escopís la paraula. “Ja podem anar esperant. En qualsevol cas, jo vull quedar-me amb aquesta participació”, assegura. “Amb esperit d'amistat entre tots dos països”.

El valor de mercat de l'Autoritat del Port del Pireu actualment és de prop de 270 milions d'euros. El negoci de passatgers i els ferris d'automòbils per accedir a les illes gregues són especialment lucratius. Amb divuit milions de passatgers, el Pireu és el port de passatgers més gran d'Europa. Si es privatitza, s'espera que el preu de venda sigui significativament superior al seu valor de mercat. El partit de Tsipras, Syriza, ha esmentat la xifra de 500 milions d'euros als seus creditors.

A banda de Cosco, que es considera el postor més ben situat, també hi estan interessats operadors portuaris de Dinamarca, de les Filipines, dels Estats Units i dels Emirats Àrabs Units. Si Cosco s'emporta la licitació, el Pireu estaria completament en mans xineses.

Evidentment, l'any 2008, Alexis Tsipras feia costat als treballadors del port que es manifestaven, amb el seu missatge de “Fora Cosco”. Com a primer ministre, però, ha de fer tot el possible perquè Fu se senti com a casa.

Aquest és un dels molts dilemes que ha d'afrontar Tsipras. Voldria dependre menys de la UE portant la Xina a Grècia com a inversor. Però els xinesos no comparteixen de cap manera les visions d'esquerres i radicals del Govern de Syriza. En canvi, segueixen el dictat del Capità Fu de “Treball dur: vida feliç”. Sembla que com més hi inverteixi la Xina, més probable serà que els guanys socials de Grècia comencin a desfer-se.

Un nou monopoli. A uns centenars de metres més enllà del nou món de Fu hi ha el Sindicat de Treballadors del Port, encapçalat per Nick Geòrgiu. Té l'aspecte d'un home que ha traginat molts sacs, que ha lluitat en moltes batalles i que ha fumat massa. També és un home que no descriuria les condicions de l'embarcador II com les d'una gran família feliç.

Geòrgiu parla d'accidents laborals que s'han amagat, de la manca de vehicles d'emergència, de membres neonazis d'Alba Daurada que es fan un lloc al costat xinès de l'embarcador. Però en culpa la troica com els responsables reals. “La Unió Europea ha volgut impulsar la liberalització amb els treballadors del port”, diu. “Cosco només és el mitjà per a un fi”. Des que

els xinesos van començar a gestionar el port, els sous de la part gestionada pels grecs també han baixat.

Geòrgiu no vol acceptar que aquesta empresa, l'Autoritat del Port del Pireu, va obtenir un terç dels seus ingressos de l'any passat de lloguers pagats per Cosco. Fa una bona pipada de la cigarreta i afegeix: “El Pireu es va privatitzar per posar fi a un monopoli. Ara se suposa que també es vendrà la resta. Aleshores tindrem un altre monopoli, però ara serà xinès”.

A prop de la costa es pot veure la punta meridional de l'illa de Salamina entremig de la boira. Fu ha anunciat que vol construir-hi una drassana de reparació, al llarg de diversos quilòmetres de costa.

El nom de l'illa en grec antic era Salamis. En aquest indret hi va tenir lloc la més gran batalla naval de l'antiguitat, entre grecs i perses, en el que es convertiria en un esdeveniment central de la història de la civilització europea i de les relacions de poder entre Orient i Occident.

En aquell cas, van guanyar els grecs.

Alexander Smolczyk
© Der Spiegel
Traducció d'Arnau Figueras