

Porti

Ravenna
07 Maggio 2014

Positivo andamento per la Coop Portuale

L'assemblea approva il bilancio 2013. Il presidente Boscolo interviene sui problemi del porto



07 Maggio 2014 - Ravenna - La Cooperativa Portuale ha approvato il bilancio 2013, nel corso dell'assemblea tenutasi il 30 aprile 2014. Ne abbiamo parlato con il presidente, Allen Boscolo.

Valutando l'andamento del 2013, qual è l'elemento che le dà più soddisfazione?

Sicuramente il fatto che l'anno sia andato bene, la cooperativa chiude il proprio bilancio in modo positivo sotto diversi aspetti.

Il fatturato supera i 28 milioni di euro, con un 4% in più rispetto al 2012.

Questo risultato economico è derivato dal lavoro e dai minori costi di gestione: i traghetti, ad esempio, sono cresciuti del 100% e va dato atto all'Autorità Portuale di aver operato in modo molto efficace; contemporaneamente, abbiamo proseguito nella riorganizzazione interna, che ha riguardato direttamente la gestione della Cooperativa ed in modo più allargato anche i costi di gestione.

La voce di maggior costo è quella del personale, anche nel rispetto dell'ottica della cooperativa. Ad oggi, i soci sono 340 e gli interinali 125. Il nostro è un gruppo giovanissimo, l'età media è 38 anni, un'età in cui si fanno dei progetti e, anche se questo non è proprio il migliore dei periodi, ci permette di lavorare bene sul futuro.

Questa, tra l'altro, è la prima assemblea a cui partecipano i 25 nuovi soci, tutti provenienti dall'interinalato, stabilizzati a novembre 2013, che si sono integrati molto bene anche nella vita lavorativa e sociale della compagnia.

Dagli aspetti positivi a quelli negativi: le vostre preoccupazioni cosa riguardano?

Oltre che dalla crisi economica, le preoccupazioni per noi arrivano tutte dai ritardi e dalle contraddizioni con cui è affrontato il dibattito sulla cosiddetta "Riforma Portuale".

Il grande nodo cruciale è l'incertezza normativa, in particolare rispetto alla futura legge portuale 84/94.

Oggi, senza motivazioni di merito, ma per questioni di potere geografico, si seguono modelli che, soprattutto per quanto riguarda il lavoro, non si basano sui soggetti che come noi hanno dimostrato nel tempo di avere solidità sociale, professionale ed economica.

La sensazione è che anche i politici che dicono di essere innovatori, guardino a modelli ben poco innovativi, per non dire arcaici. All'interno dello stesso PD, che ha sempre dimostrato interesse alle tematiche del lavoro, i momenti di confronto sono diminuiti tanto che l'associazione delle compagnie portuali non è nemmeno stata invitata ad ascoltare in occasione della presentazione della proposta di riforma portuale tenutasi a Roma il 1° aprile scorso.

Modi diversi, quindi, di intendere il ruolo del fornitore di lavoro temporaneo (art. 17)?

Sì, è proprio così. Il rischio è quello di mettere in discussione l'equilibrio che a Ravenna e anche in Italia esiste tra l'uso dei lavoratori dipendenti dei terminalisti e quello dei lavoratori più flessibili

come l'articolo 17 e gli interinali.

Ribadisco che si guarda a modelli liguri, che hanno dimostrato nei fatti di essere fallimentari sotto tutti i punti di vista.

Noi pensiamo che il terminalista può e deve poter scegliere se usare l'articolo 17 e la cooperativa portuale può e deve essere in grado di fornire un servizio valido, con mezzi meccanici adeguati e personale qualificato, in grado di gestire le più disparate situazioni che vi sono a bordo di una nave. Non accampiamo altri diritti se non che venga rispettata la legge 84/94, con regole univoche, che non lascino zone d'ombra e che impediscano la cannibalizzazione, la deregolamentazione ed il precariato estremo.

Veniamo ai problemi del porto di Ravenna, ad esempio all'escavo dei fondali.

È una questione che va risolta.

I dati dicono che nel 2013 il porto è aumentato del 4% come traffici, ma i vettori sono calati, ne risulta che ogni vettore ha trasportato circa il 10% di merce in più rispetto al 2012.

Quando le economie di scala saranno in grado di gestire vettori ancora più grandi, si avranno due scenari: o chi gestisce il traffico smette di usare navi più grandi oppure va dove si è in grado di lavorarle.

Ravenna è vicinissima alla soglia, lo è per i container e alcune navi di rinfuse devono fare i conti con l'alta e bassa marea per entrare, un porto non può lavorare così.

E sicuramente non ci riguarda il dibattito sul gigantismo navale: parlano di navi da 17/18 mila teus, di navi da rinfuse da 100/120 mila tonnellate di carico pagante, da noi arrivano navi da 2500 teus, nelle rinfusiere riusciamo a lavorare al massimo navi da 50/55 mila tonnellate.

Il terminalista che più ha creduto nella possibilità di ottimizzare i processi produttivi e che lavora con le sementi e le farine, ha avuto grandi benefici, ha moltiplicato i suoi traffici in poco tempo.

Se fossi un terminalista sarei frenato a fare un passo in più, perché se non facciamo i lavori di escavo perdiamo anche il vettore medio.

Quali sono i progetti della Cooperativa Portuale per il futuro?

Investiremo sulle rinfuse e nei container, adeguando i mezzi meccanici per la loro movimentazione: se i terminalisti potenziano i loro mezzi di sbarco, anche i nostri mezzi vanno potenziati.

Continueremo il percorso di stabilizzazione dei lavoratori, anche se oggi appare un po' più difficile di prima, ma lo mettiamo tra gli obiettivi primari. A questo proposito vanno superati i limiti normativi che rendono complicate le assunzioni a tempo indeterminato e continueremo ad investire in professionalità e sicurezza.

Il parco mezzi della Cooperativa cosa offre?

Disponiamo di un mezzo meccanico ogni 1,5 soci, circa 220 mezzi con 340 soci. In questo modo il terminalista paga il mezzo quando ne ha bisogno e c'è una buona ottimizzazione del lavoro, in generale, in tutti gli ambiti. Disponiamo di mezzi meccanici e attrezzature che coprono tutte le necessità del porto e stiamo investendo tantissimo per mantenerli aggiornati, non è facile; cerchiamo di "onorare" anche gli investimenti dei terminalisti, il mezzo meccanico che opera dentro la stiva deve essere, infatti, al passo con le macchine da sbarco.

Di pari passo vogliamo continuare a investire nella formazione del personale, per averlo il più eclettico possibile e fare della poliedricità un punto di forza. E sempre stato così, è stata una eredità che abbiamo raccolto e sulla quale sono pienamente d'accordo, funziona e ci fa lavorare bene.

Cosa pensa dell'accorpamento delle Autorità Portuali?

Sono preoccupato, perché si fa una cosa frettolosa e tagliata con l'accetta se si segue la proposta del ministro Lupi di cinque o sei maxi distretti amplissimi.

Potremmo trovarci a gestire il porto di Ravenna come una succursale del porto di Venezia, senza tenere conto che il porto di Ravenna è il primo porto dell'Adriatico (esclusi i prodotti petroliferi, che fanno riferimento a Trieste) ed è un'eccellenza nelle rinfuse.

Occorre, inoltre, mantenere i livelli operativi che Ravenna ha raggiunto, con la collaborazione di tutti, nell'organizzazione del lavoro, nel pieno rispetto delle normative previste dalla legge 84/94 e dalla sicurezza.

Ora le Autorità Portuali sono 24, si parla di 15/16, ma anche di 10/11 o 5/6 come ha affermato il ministro Lupi.

Vede 5/6 Autorità Portuali non hanno senso, ma il fatto che il ministro Lupi sia arrivato all'assemblea di Assoport e abbia buttato lì la sua opinione senza averne parlato con nessuno è devastante, non si governa così un paese, così si minano le fondamenta del lavoro, è sbagliato il metodo, stiamo parlando della vita economica e sociale delle imprese e delle persone.

Il terminalista che deve fare un investimento, piccolo che sia, spende 4/5 milioni in una gru, noi spendiamo mezzo milione di euro in formazione. Basta una frase, detta in questo modo da un ministro, per inchiodare una realtà.



