

PORTI: LA FORZA DEL LAVORO

**GENOVA - Lunedì 25 Marzo 2024
Ore 14.30**

**CULMV Paride Batini
Sala Chiamata San Giorgio**





COMPAGNIA UNICA LAVORATORI MERCI VARIE PARIDE BATINI
PORTO di GENOVA

I pool di manodopera nel sistema portuale italiano

Andrea Appetecchia, Sergio Bologna e Andrea Bottalico

Dopo dodici anni riprendiamo le fila del ragionamento sul lavoro portuale in Italia



- ✓ Nell'indagine del 2011-12 rilevammo che la declinazione dei tanti modelli che costellano il mosaico delle organizzazioni portuali italiane sembra essere ispirata dal peso delle lobby locali e dalla "forza" degli attori in campo, piuttosto che dall'innovazione tecnologica e dalla necessità di adeguare il flusso delle operazioni alle caratteristiche funzionali e strutturali di ciascun porto.
- ✓ Oggi dunque ci chiediamo (tentando di rispondere) se è mutata la scena portuale e con quali impatti sull'organizzazione e sulla qualità del lavoro.



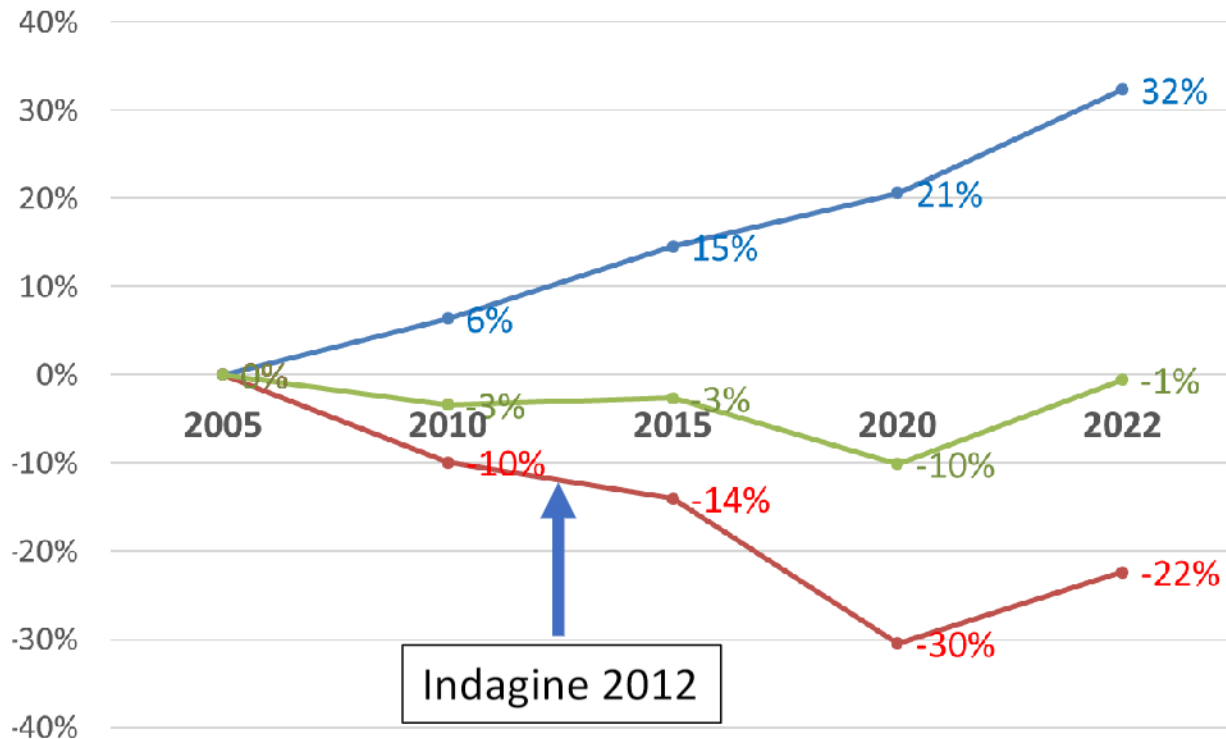
Indice

1. Evoluzione del contesto
2. I piani organico porto
3. Le testimonianze degli addetti ai lavori
(Imprese ex art. 17)
4. Il confronto con le altre esperienze europee
5. Piste di lavoro nella prospettiva della
riforma della portualità

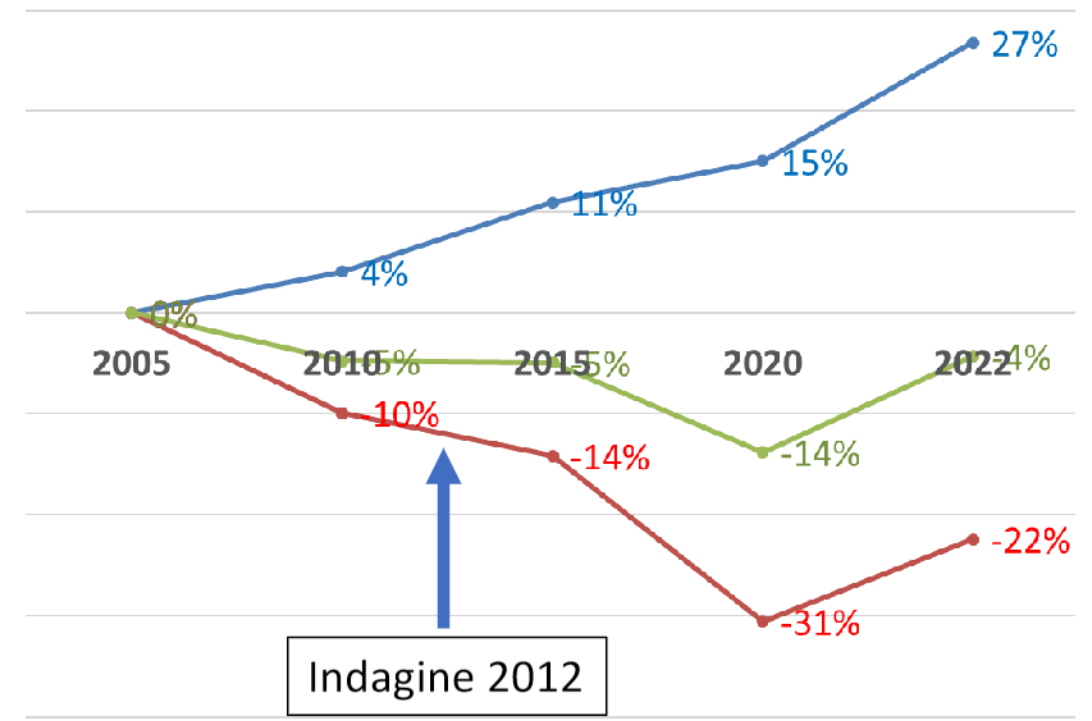
La mutazione strutturale dei porti italiani nel XXI secolo (2005-2022)

+32% Merce Varia (Senza G.T. +27%) / -22% Rinfuse

Totale traffico AdSP Italia



Totale traffico AdSP Italia (SENZA GIOIA TAURO)

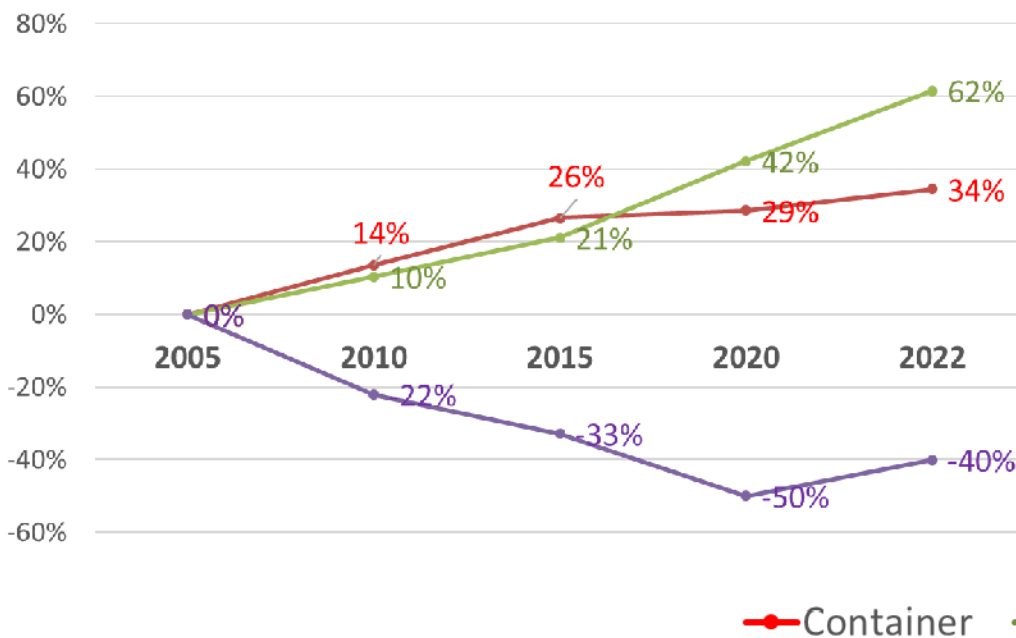


— Merce Varia (Container, Ro-Ro, Project cargo) — Resto della merce (Rinfuse solide e liquide) — Totale merce

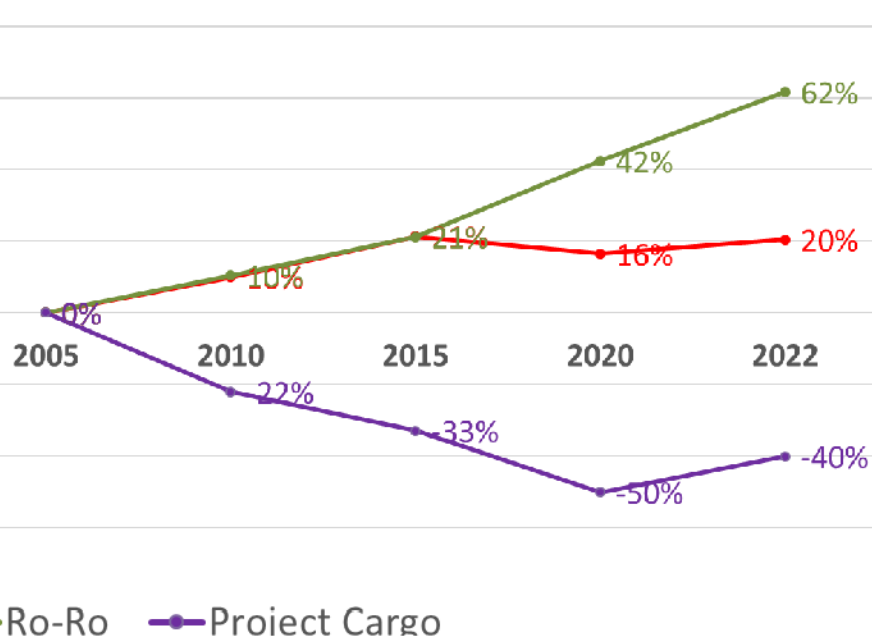
Le dinamiche interne al traffico di merce varia (2005-2022)

+32% Rotabili / +34% Container (Senza G.T. +20%) / -40% Project Cargo

Totale traffico AdSP Italia



Totale traffico AdSP Italia (SENZA GIOIA TAURO)



Rotabili +62%



Container +34%
20% Senza GT



Totale Merce Varia + 34%;
Resto della merce scaricata in
porto (Rinfuse Solide e
Liquide) -22%



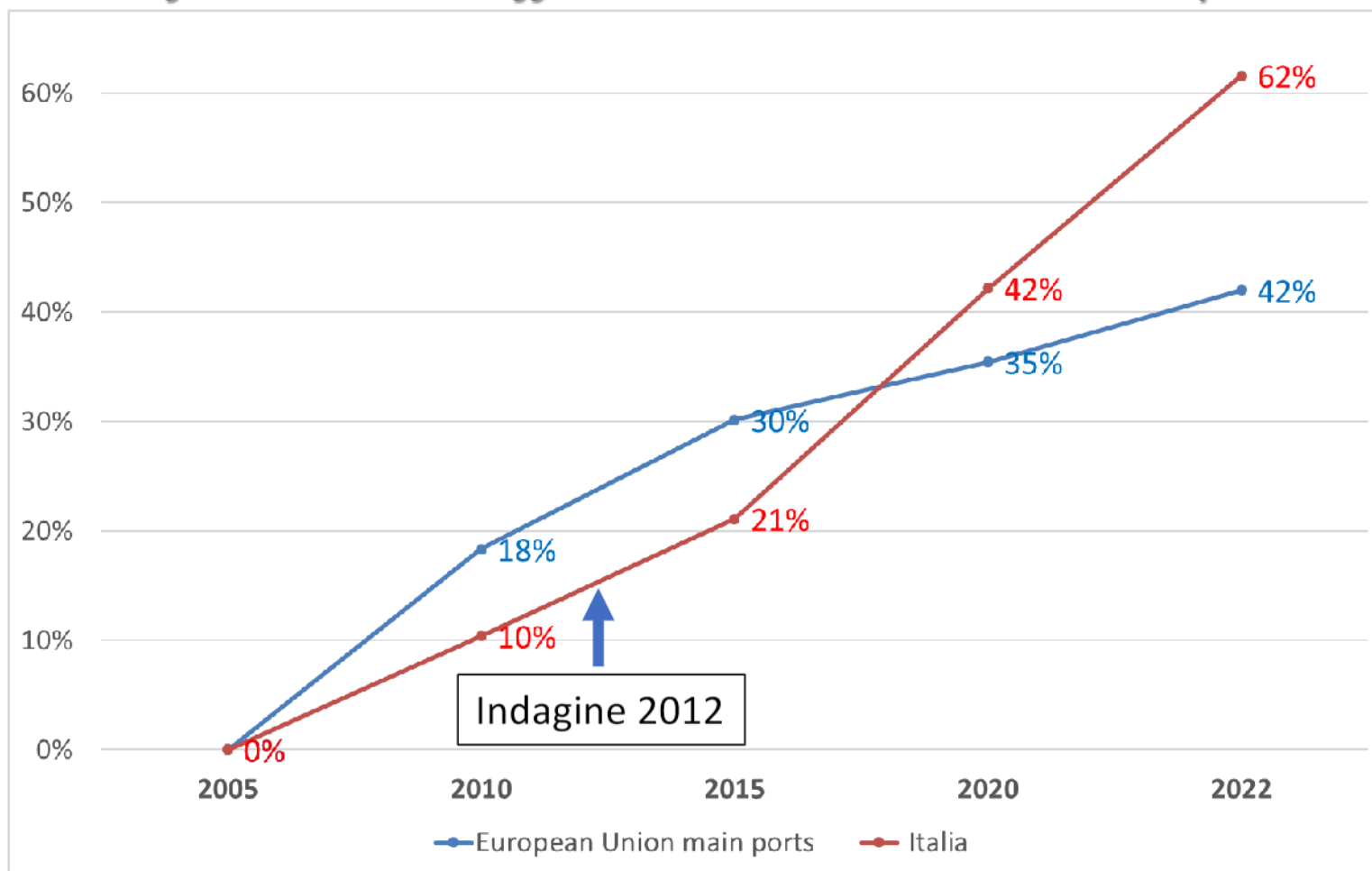
Project Cargo -40%

Le dinamiche interne al traffico di merce varia (2005-2022)

Di tutt'altro tono l'andamento del traffico di rotabili decisamente più positivo per i porti italiani rispetto ai contenitori.

In particolare dal 2015 in poi l'accelerazione del sistema portuale nazionale rispetto alla media dei porti europei è più che tripla **(2015-2022: Italia +41%/Principali porti europei +12%)**

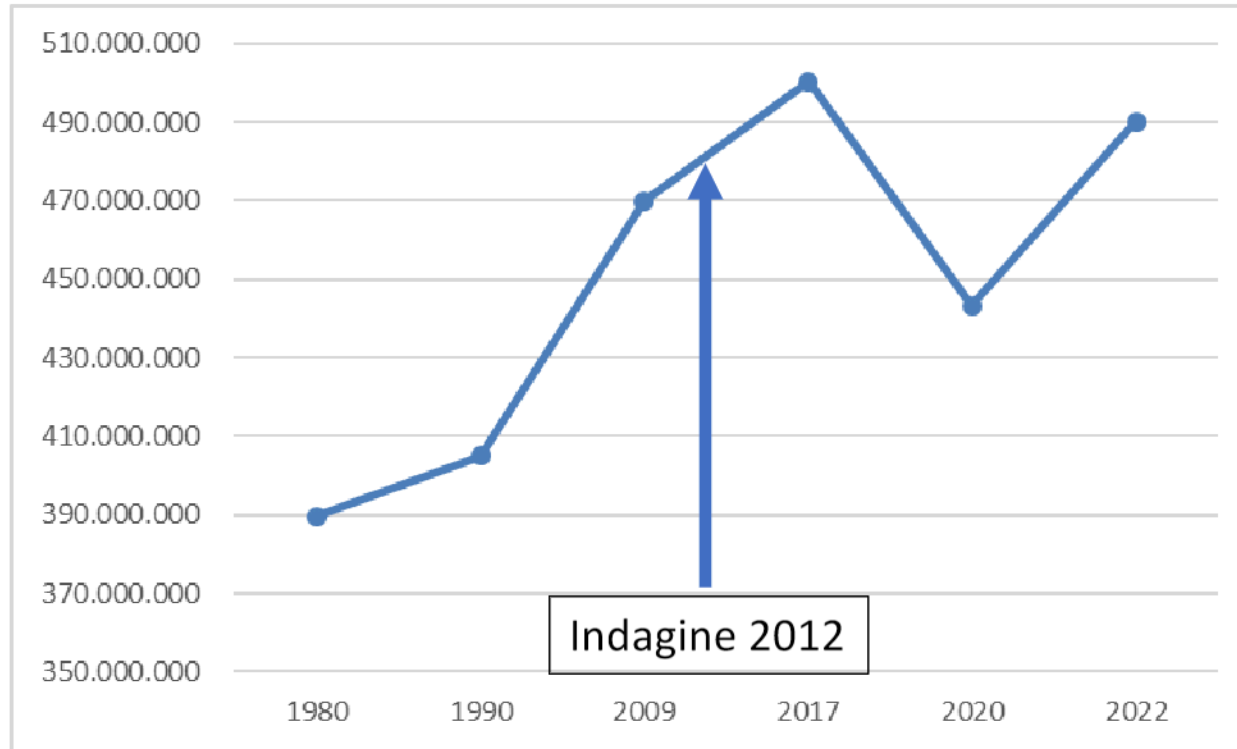
Il confronto tra il traffico Ro-Ro nazionale ed europeo



Evoluzione del sistema portuale italiano da prima a dopo la legge 84/94 (1980-2022)

+ Merce

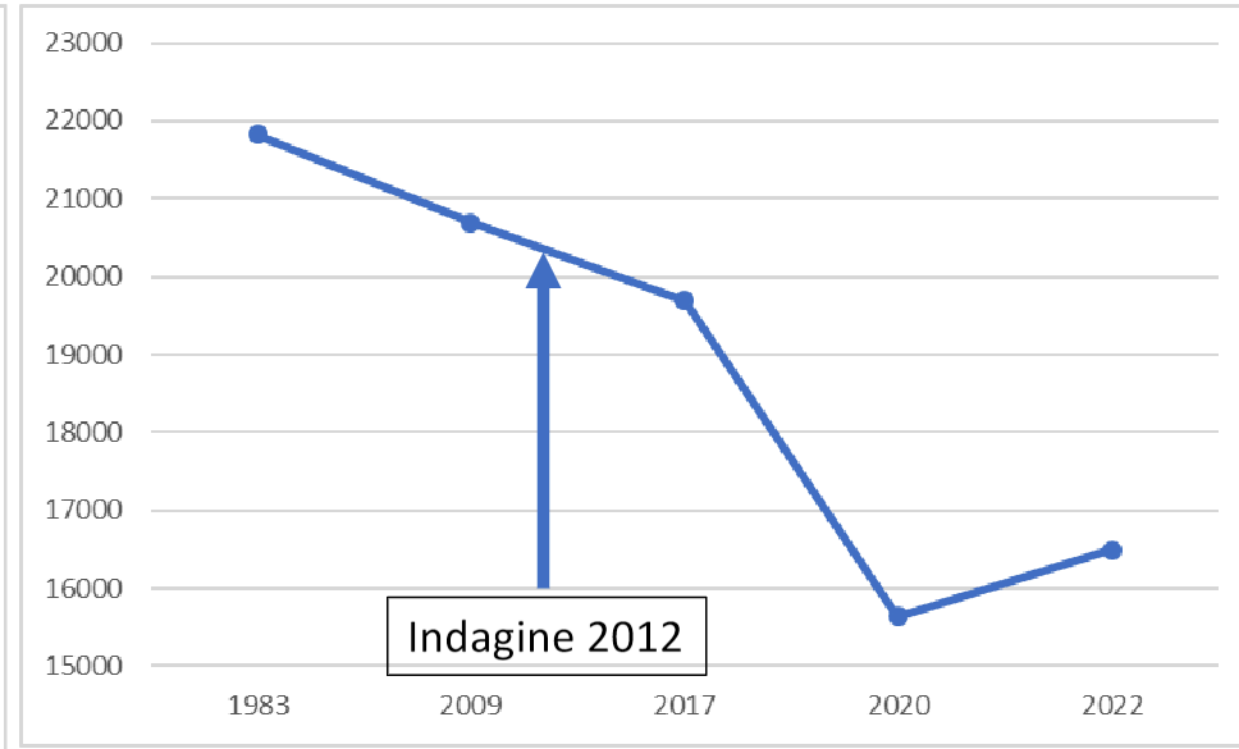
Traffico in migliaia di tonn.



1980-2022 + **100 milioni** di tonnellate (+26%)

- Lavoratori

Addetti



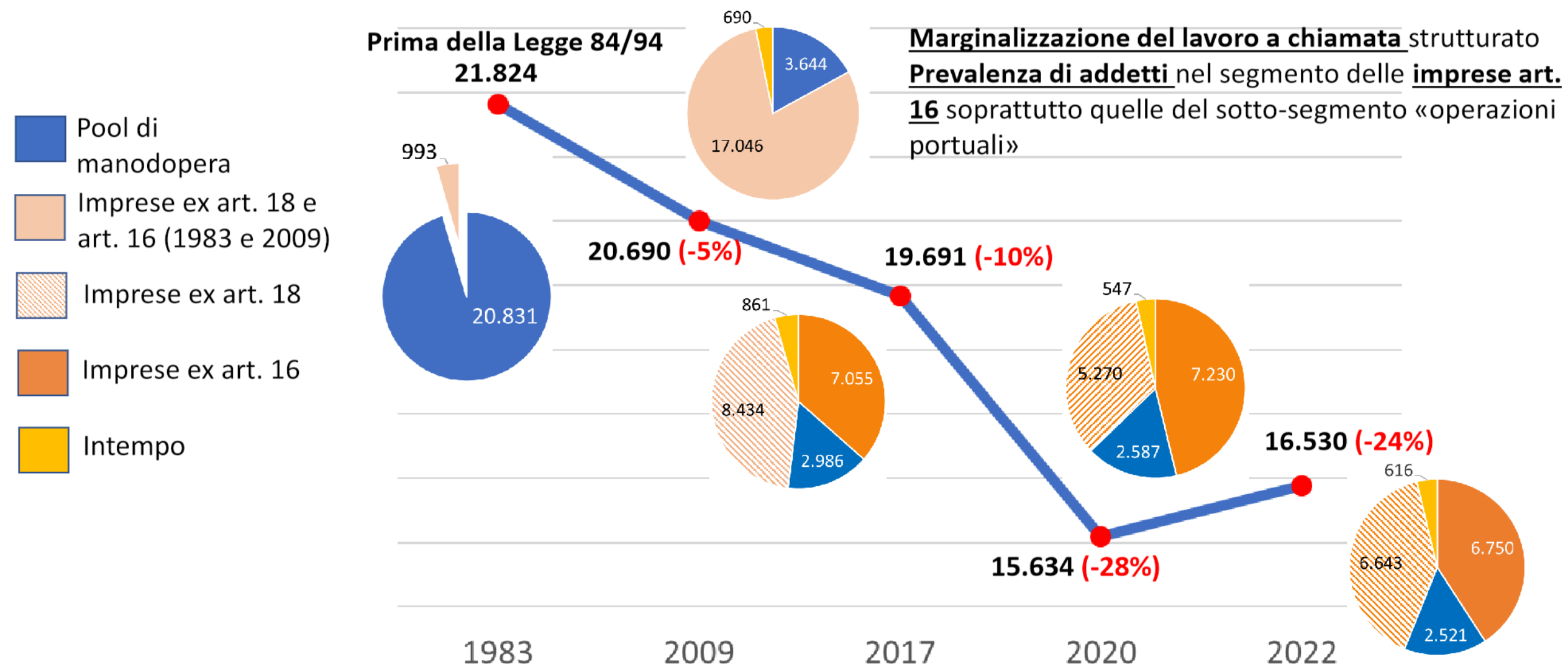
1983-2022 - **5.330** addetti (-24%)

Il paradosso del lavoro portuale

I lavoratori portuali sono diminuiti costantemente nel corso degli ultimi anni nonostante:

- 1) La **crescita vertiginosa** del segmento di traffico della **merce varia** (container e rotabili)
- 2) La movimentazione della merce varia, rispetto alle rinfuse (liquide e solide), **richiede molta più manodopera**
(Theo Notteboom, Dock labour and port-related employment in the European seaport system, ESPO 2010)
- 3) L'organizzazione, i processi e l'intensità del contributo umano necessari per il carico e scarico delle navi – soprattutto Ro-Ro – negli ultimi anni **siano sostanzialmente rimasti immutati**

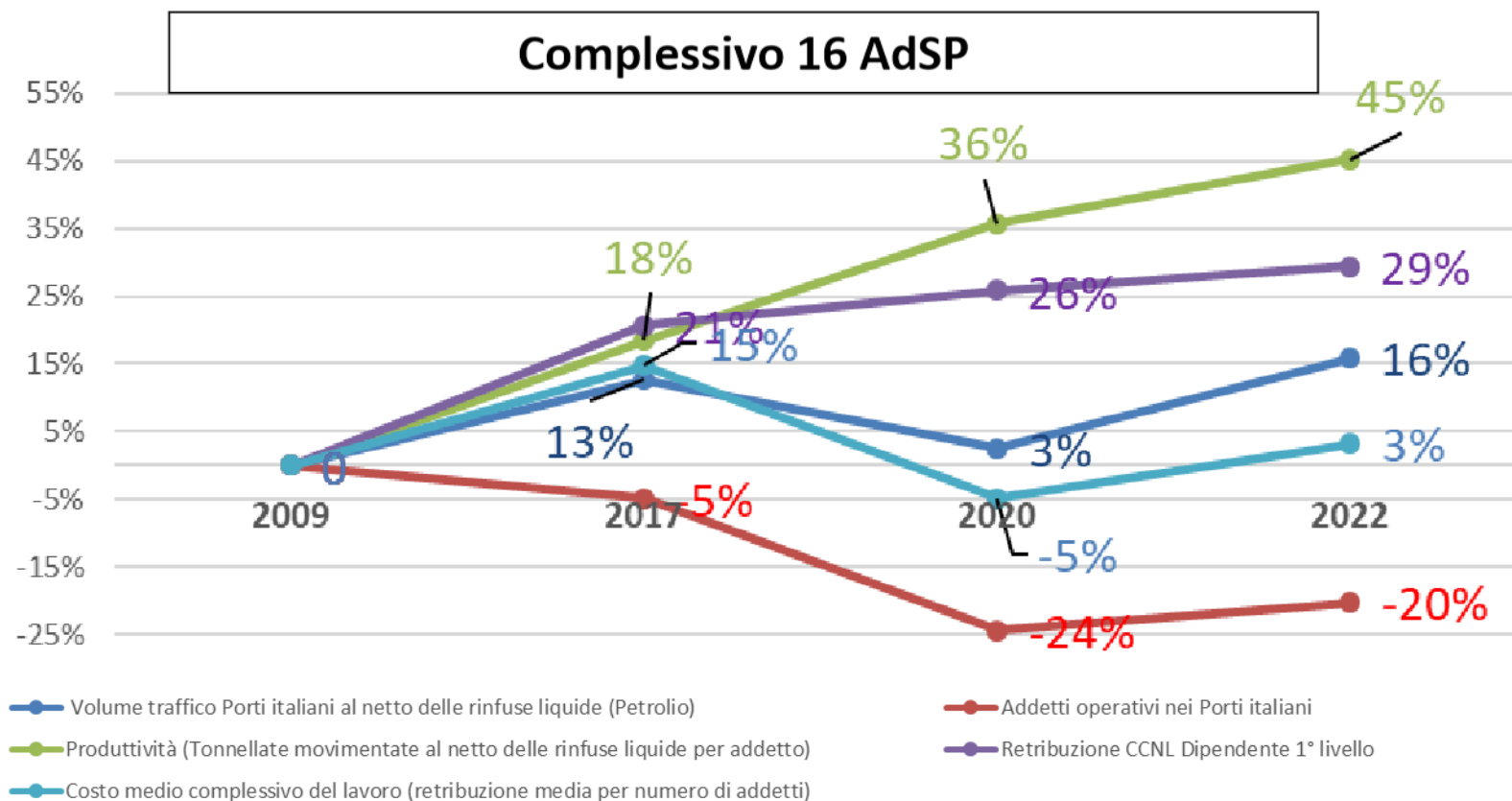
Flessione e Re-distribuzione degli addetti (1983-2022)



Nell'ultimo decennio (2009-2022) si rileva

Più Produttività / Stabile Costo del lavoro / Meno addetti

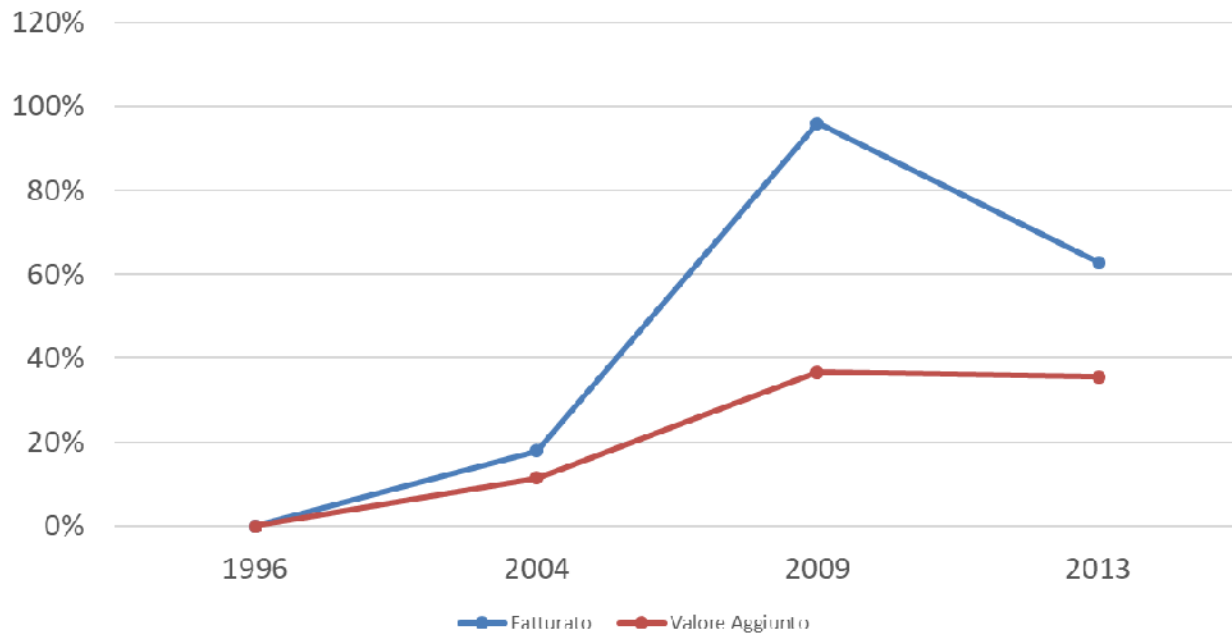
Restringendo l'analisi agli ultimi venti anni si nota il punto di svolta del lavoro portuale: **produttività (+45%)** incremento della retribuzione (+29%), stagnazione del **costo del lavoro complessivo (+3%)**, **contrazione decisa della forza lavoro (-20%)**



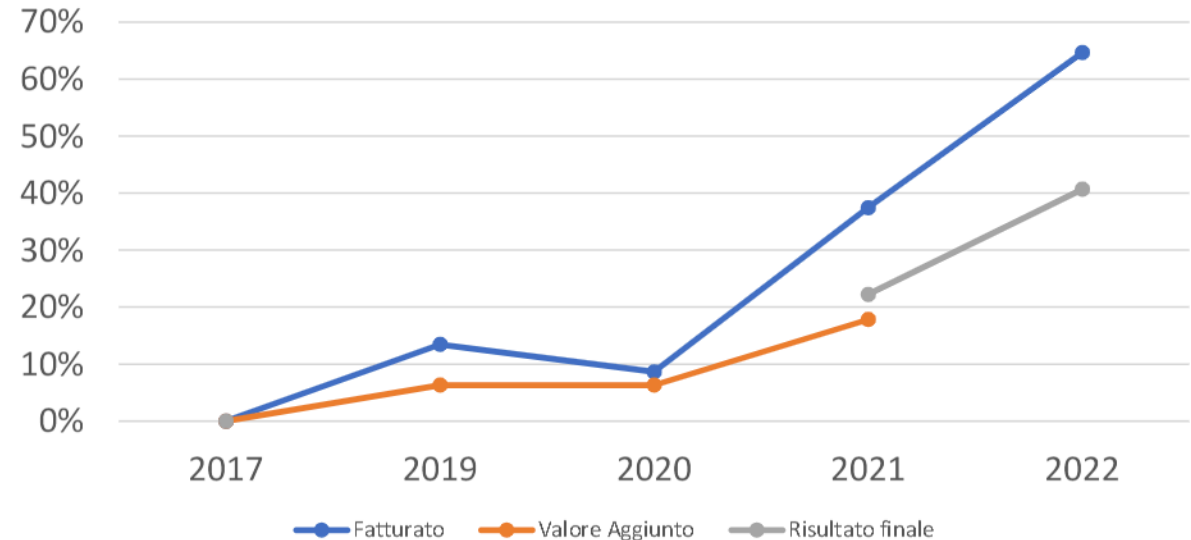
Crescita dei fatturati aziende in linea con la crescita della produttività

Tra il 1996 ed il 2009 il fatturato delle imprese portuali e di logistica a supporto alle attività marittime è **raddoppiato**, mentre tra il 2017 ed il 2022 il fatturato dei principali terminal portuali italiani è **cresciuto del 65%**

Andamento economico Attività portuali di logistica e supporto alle attività marittime (1996-2013)
Rapporto Economia del Mare (Federazione Mare/Censis)



Andamento economico principali terminal portuali italiani (2017-2022)
Monitoraggio Centro Studi Fedespedi



Il contributo dei Piani Organico Porto (1/2)

- 1) Iniziativa sostanzialmente inefficace, poiché spesso interpretata dalle AdSP come un adempimento amministrativo, piuttosto che come un documento di pianificazione strategica
- 2) La predisposizione di linee guida per la redazione dei Piani forse avrebbe aiutato le AdSP, anche se non può giustificare un risultato così deludente (Non esiste un'elaborazione sintetica dei POP delle 16 AdSP, il loro aggiornamento è discontinuo, riuscire anche solo a ricostruire il numero complessivo degli addetti presenti nei Porti italiani è un problema)
- 3) Ovviamente nelle 16 versioni dei POP vi sono contributi significativi e rilevanti, tuttavia non è questo l'ambito in cui stilare classifiche
- 4) Vista la presenza del Presidente di Trieste e del Commissario di Genova vorrei segnalare due interpretazioni antitetiche circa il futuro del lavoro a chiamata contenuti nei loro POP

Il contributo dei Piani Organico Porto (2/2)

La contrapposizione sul lavoro temporaneo tra Trieste (AdSP MAO) e Genova (AdSP MLOcc)

Trieste

+ Flessibilità e rafforzamento del Pool poiché il fabbisogno di mano d'opera deve essere concepito come una *risorsa di sistema* in un'ottica integrata tra le diverse tipologie di traffico, tale da poter affrontare e risolvere l'alternanza delle fasi di picco e di morbida e per evitare che una situazione di concentrazione di domanda diventi un'emergenza.

Genova

- Flessibilità e contrazione del Pool poiché nel breve e medio periodo, il progressivo riordino della fase marittima:

- favorirà un aumento della produttività del ciclo operativo e un potenziale minor ricorso alle attività di manodopera;
- ed inoltre le dinamiche derivanti dai processi di automazione richiederanno - lavoro a chiamata + lavoro strutturato;

Il Punto di vista delle imprese ex art. 17 (Pool di manodopera)

- 1) Il mutamento radicale del rapporto merce movimentata/addetti operativi presenti in porto è avvenuto senza una sostanziale trasformazione dell'attività lavorativa
- 2) Aumento intensità del lavoro, concentrazione dei flussi per singola toccata e conseguente riduzione delle toccate medie, frammentate nei vari terminal del Porto
- 3) Impatto sulle condizioni di salute dei lavoratori (fisiche e mentali) con un incremento della percentuale di addetti totalmente o parzialmente inabili soprattutto nella fascia over 50
- 4) Dumping delle imprese art. 16 – operazioni portuali nei confronti delle imprese art. 17 (comma 2 e comma 5)
- 5) Ruolo + di Authority e – di Agency delle AdSP

Quadro del lavoro a chiamata nella portualità europea

Porto	Lavoro a chiamata (o intermittente)		Commenti
	Regolamentato	Non Regolamentato	
Anversa (Belgio)	X		L'ingresso di Multinazionali nel porto sta mettendo sotto pressione il modello unico di gestione del lavoro portuale
Amburgo-Bremerhaven (Germania)	X		Modello interessante perché coinvolge il lavoro portuale nella gestione delle criticità connesse all'innovazione tecnologica
Rotterdam (Olanda)		X	Modello deregolamentato e competitivo che provoca tensioni sindacali e contrazioni significative dell'offerta di lavoro
Pireo (Grecia)		X	Modello privatistico assoluto determina un sostanziale deterioramento delle condizioni di lavoro, soprattutto per il lavoro flessibile
Fos (Francia)		X	Modello di lavoro stabile senza flessibilità (definito per legge), non esclude la flessibilità che si ripresenta in forma più o meno riconosciuta sotto forma di <i>mauvais côté de l'intermittence</i>

Spunti di riflessione a partire dalle esperienze europee

1. I porti del Nord Europa hanno investito nell'automazione e nella digitalizzazione di operazioni tradizionali. Tali investimenti incidono sui livelli occupazionali, ma non sull'esigenza del lavoro a chiamata.
2. L'automazione produce effetti distorti (difficile equilibrio tra contributo tecnologico e supporto umano / diminuisce la quota di attività manuale ma non esclude la variabilità dell'intensità di lavoro), ed è economicamente sostenibile solo a certe condizioni (volumi di merci elevati e stabili nel tempo).
3. Per quest'ultima ragione, in buona parte dei porti del Mediterraneo, gli investimenti sull'automazione sono stati più contenuti e si è preferito piuttosto fare ricorso in varie forme (più o meno regolamentari) ad una maggiore flessibilità della manodopera portuale.
4. L'analisi dei modelli europei mette in evidenza le tensioni strutturali tra le prassi operative dei singoli porti e la spinta uniformatrice della normativa europea. Il nodo che rimane aperto è il limite tra una necessaria flessibilità dell'organizzazione del lavoro connessa alle caratteristiche peculiari e le forzature finalizzate a comprimere il costo del lavoro.

In conclusione alcune considerazioni in previsione dell'annunciata riforma portuale (1/2)

1. Il lavoro a chiamata non solo rimane una componente fondamentale dell'attività portuale ma ha incrementato il proprio peso strategico
2. Non a caso in tutti i porti considerati (italiani ed europei) si è rilevata la presenza di lavoro intermittente, sia in forma regolamentata, sia non regolamentata, financo nei contesti in cui tale forma di lavoro è stata abolita per legge
3. Nei porti in cui il lavoro a chiamata non è regolamentato in considerazione della specialità dell'ambito di lavoro e delle caratteristiche delle mansioni svolte, si rilevano numerose criticità: connesse alla **qualifica degli addetti** impiegati; relative alle **condizioni di lavoro**; provocate da **tensioni sindacali** tra addetti stabili e flessibili; dovute alla **contrazione dell'offerta di lavoro**

In conclusione alcune considerazioni in previsione dell'annunciata riforma portuale (2/2)

4. L'idea, in parte accennata nel progetto di legge quadro degli interporti italiani di recente approvata dal Senato¹, di avviare verso un regime «privatistico» anche il mondo portuale, dovrebbe tenere in adeguata considerazione i rischi connessi a tali regimi. Se dunque si intende integrare i modelli portuali ed interportuali è bene che ciò avvenga migliorando condizioni ed efficacia del lavoro in tutti e due i contesti e non il contrario.
5. Lo stesso discorso vale per i ripetuti tentativi di far svolgere le operazioni portuali in autoproduzione al personale imbarcato, poiché rimane una pratica, non solo illegale se non svolta da personale specializzato², ma anche inefficace e pericolosa (i principali nodi riguardano l'interferenza e la comunicazione tra portuali e marittimi; le competenze del personale di bordo e le garanzie per l'AdSP dal punto di vista della *safety & security*)

¹ Proposta di Legge 703-A presentata il 12.12.2022 «Legge quadro in materia di interporti»

² l'art. 16-bis della legge 84/1994 prevede che le operazioni portuali possano essere svolte dall'armatore in autoproduzione solo se dispone sulla nave di personale specializzato dedicato esclusivamente ad esse.

... e sulla sostenibilità dei pool di manodopera

In merito al lavoro a chiamata - ferma restando la necessità di mantenere saldo il principio fissato dalla legge di unicità del fornitore di manodopera a chiamata - occorre tenere conto dell'evoluzione recente dei pool presenti nei porti italiani mettendo in campo i necessari correttivi:

1. Il pool di manodopera è sostenibile ed efficace se ha in organico esclusivamente personale operativo abile per le attività in banchina, o previste nelle operazioni portuali (oltre ad uno staff leggero per la gestione amministrativa dell'impresa)
2. il personale parzialmente inabile o del tutto inabile alle attività operative, potrà essere reimpiegato in attività di servizio generale del porto (non solo pulizie, ambiente, trasporto bagagli, ma anche formazione e aggiornamento professionale per gli addetti operativi)
3. il personale che non rientra nelle due forme di lavoro potrà invece, o essere accompagnato verso il pensionamento, o tutelato in ragione della sua impossibilità a svolgere mansioni lavorative, o ricollocato in altre attività al di fuori del Porto

PORTI: LA FORZA DEL LAVORO

GENOVA - Lunedì 25 Marzo 2024
Ore 14.30

CULMV Paride Batini
Sala Chiamata San Giorgio

Grazie per
l'attenzione

appetecchia@isfort.it

