

Il lavoro nel Porto: aperto e regolato

Livorno, 12 aprile 2024



Introduzione di Andrea Appetecchia

Fonti di riferimento

Indagine ISFORT – CULMV sui pool di manodopera in Italia (Genova 25.03.2024)
Piano Organico Porto dell'AdSP MTS aggiornamento 2023 (in fase di pubblicazione)



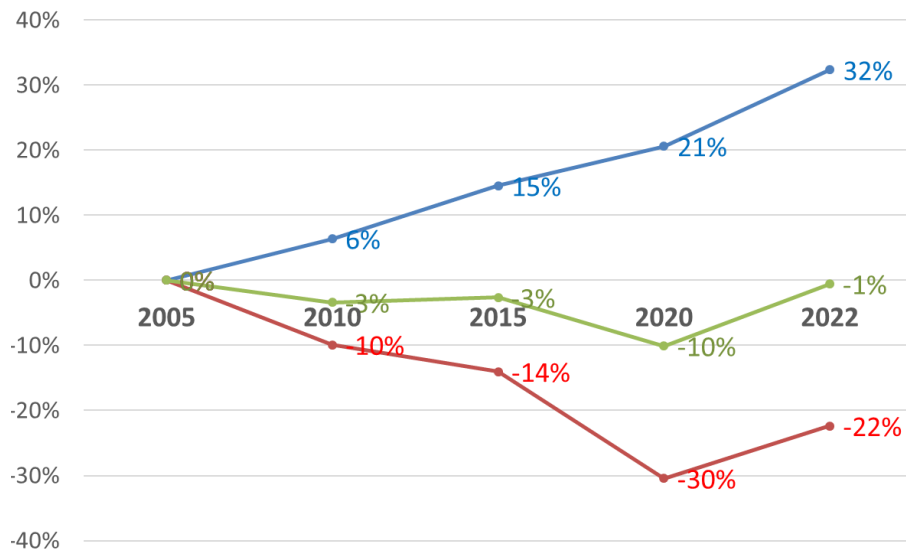
Indice

1. Evoluzione del contesto
2. Dettaglio del lavoro in Porto
3. Le testimonianze degli addetti ai lavori
(Imprese ex art. 17)
4. Il confronto con le altre esperienze europee
5. Il contributo dei Piani Organico Porto
6. Piste di lavoro nella prospettiva della
riforma della portualità

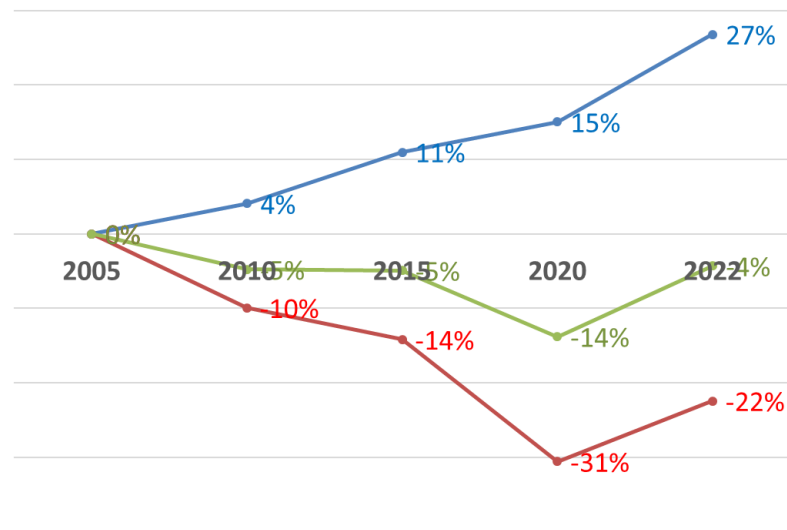
La mutazione strutturale dei porti italiani nel XXI secolo (2005-2022)

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

Totale traffico AdSP Italia



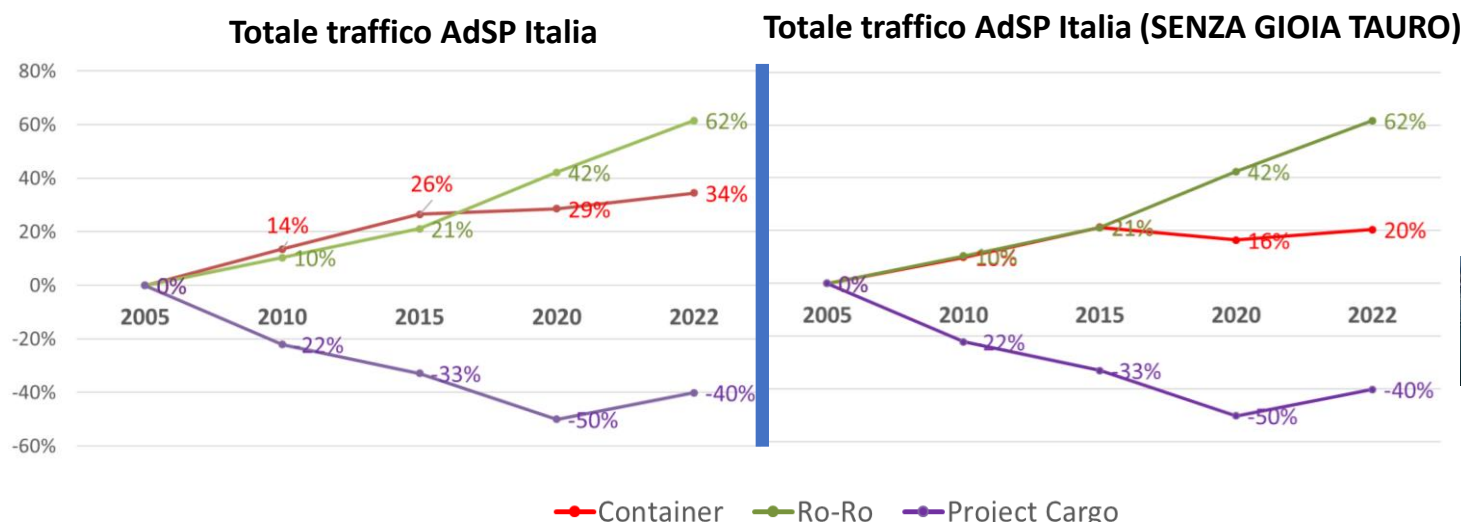
Totale traffico AdSP Italia (SENZA GIOIA TAURO)



— 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



Rotabili +62%



Container +34%
20% Senza GT



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

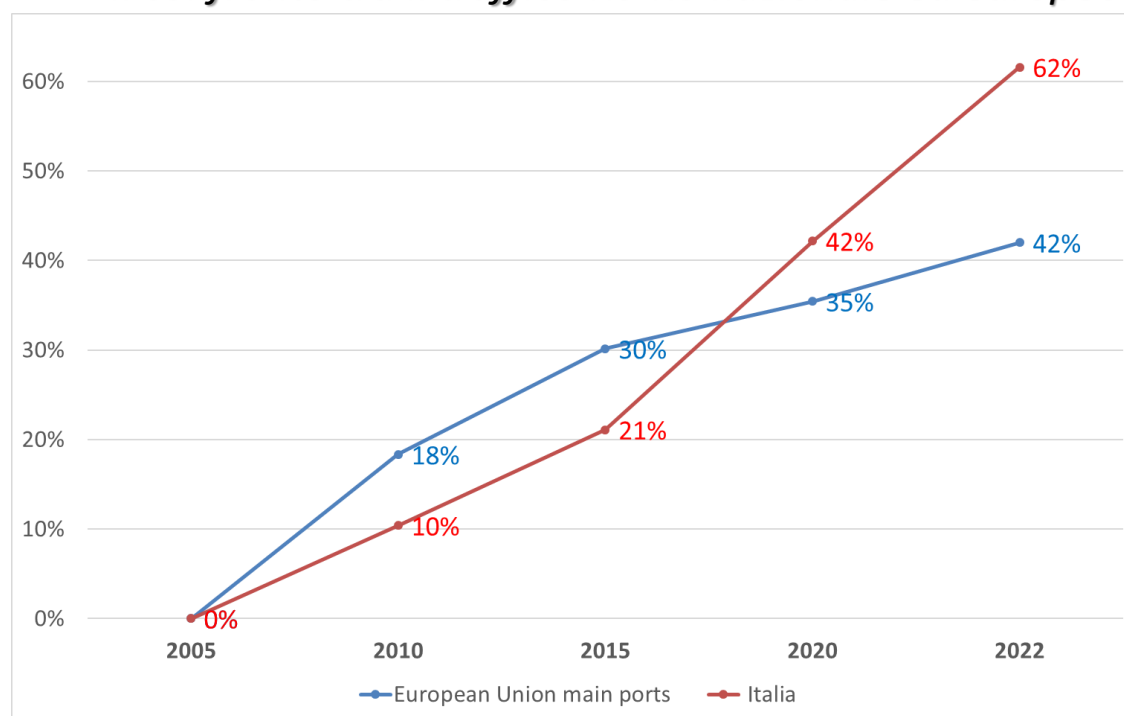


Project Cargo -40%

Le dinamiche interne al traffico di merce varia: il dettaglio del traffico Ro-Ro (2005-2022)

L'andamento del traffico di rotabili è decisamente più positivo rispetto ai contenitori nei porti italiani. In particolare dal 2015 l'accelerazione 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

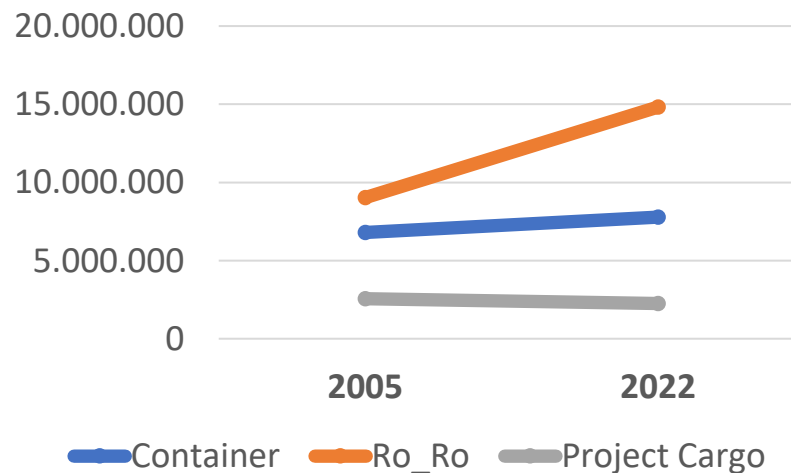




Il Focus sul Porto di Livorno (2005-2022)

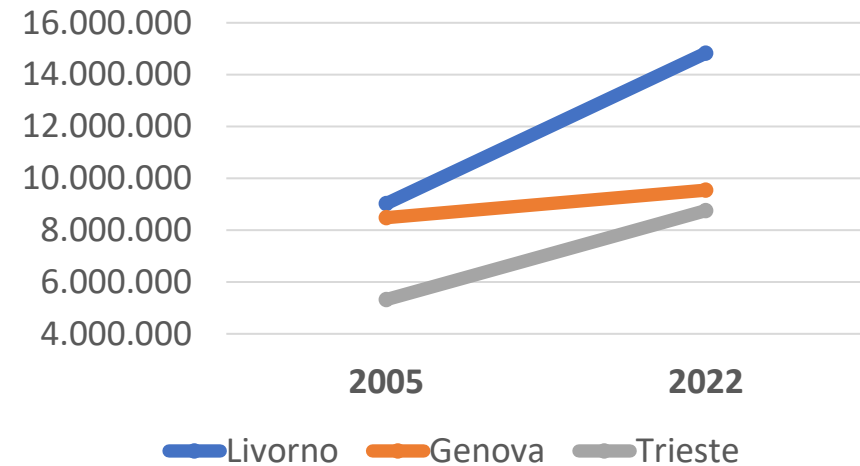
Leadership nazionale nel traffico rotabili, si avverte anche nell'intensità della crescita

Le dinamiche del traffico merci varie Livorno (tonn.)



+64% Rotabili / +14% Container / -12% Project Cargo

Le dinamiche del traffico Ro-Ro primi 3 porti d'Italia (tonn.)

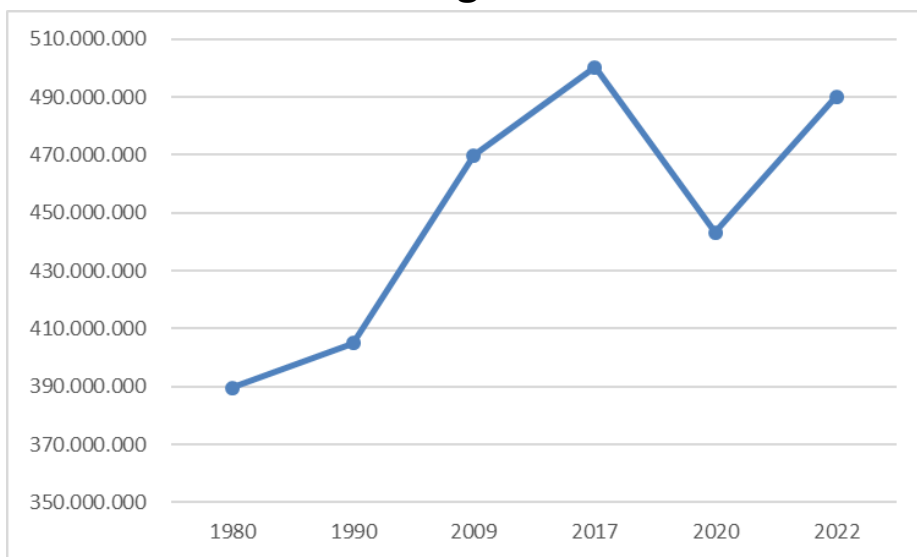


+64% Livorno / +12% Genova / -65% Trieste

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

+ Merce

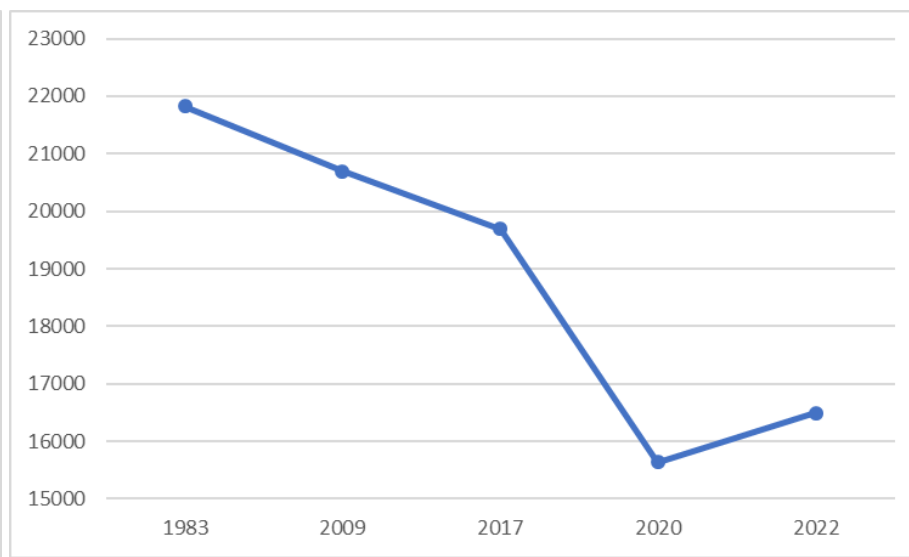
Traffico in migliaia di tonn.



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

- Lavoratori

Addetti



1983-2022 - 5.330 addetti (-24%)



Il paradosso del lavoro portuale

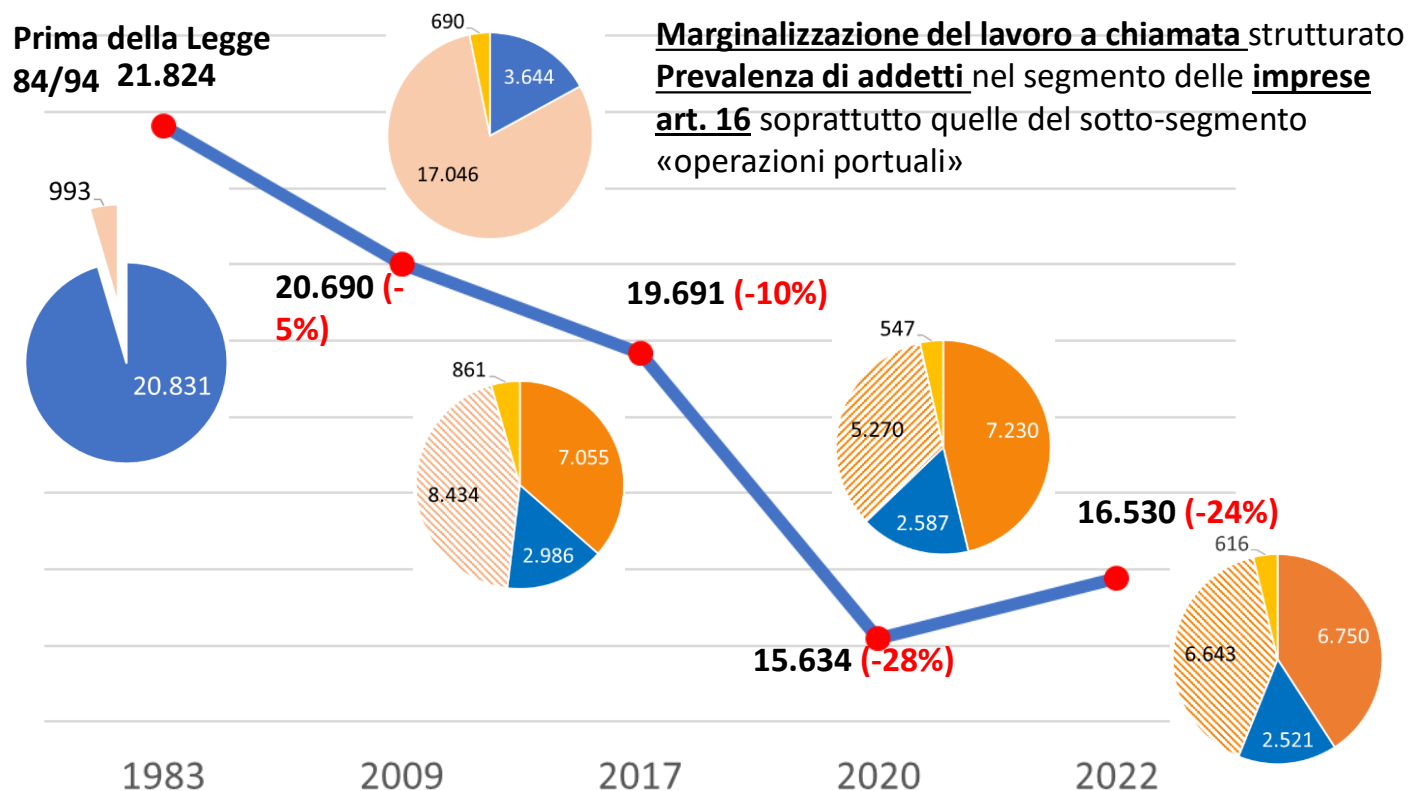
I lavoratori portuali sono diminuiti costantemente nel corso degli ultimi anni nonostante:

- 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)

Pool di
manodoper
Imprese ex art. 18 e
art. 16 (1983 e
2009)
Imprese ex art.
18
Imprese ex art. 16

Intempo



La recente evoluzione della forza lavoro del porto di Livorno (2019-2023)

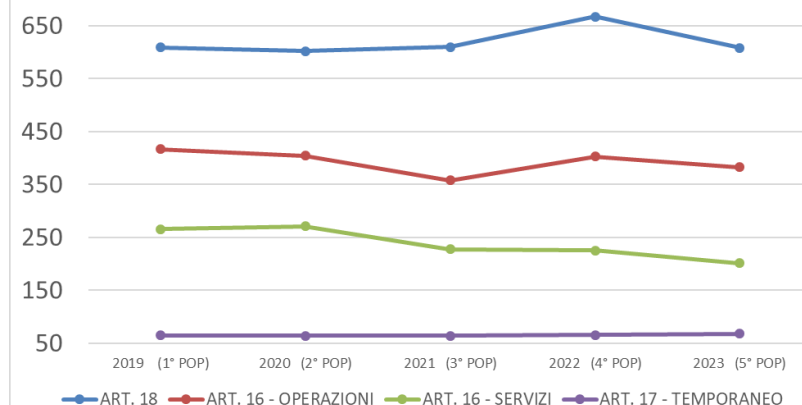
Il dettaglio della flessione del lavoro portuale

Riduzione di oltre il 6% degli addetti (ed arriva al 7% nel caso degli operativi)

La flessione più consistente si registra in particolare nelle imprese ex art. 16 (servizi -24% e operazioni -8%)

	Porto Livorno														
	Operativi					Amministrativi					Totali				
	2019 (1° POP)	2020 (2° POP)	2021 (3° POP)	2022 (4° POP)	2023 (5° POP)	2019 (1° POP)	2020 (2° POP)	2021 (3° POP)	2022 (4° POP)	2023 (5° POP)	2019 (1° POP)	2020 (2° POP)	2021 (3° POP)	2022 (4° POP)	2023 (5° POP)
ART. 18	609	602	610	667	608	172	143	147	114	180	781	745	757	781	788
ART. 16 - OPERAZIONI	417	404	358	403	383	48	33	31	30	41	465	437	389	433	424
ART. 16 - SERVIZI	266	271	228	225	201	17	27	17	8	8	283	298	245	233	209
ART. 17 - TEMPORANEO	65	64	64	66	68	3	4	4	3	6	68	68	68	69	74
TOTALE	1.357	1.341	1.260	1.361	1.260	240	207	199	155	235	1.597	1.548	1.459	1.516	1.495

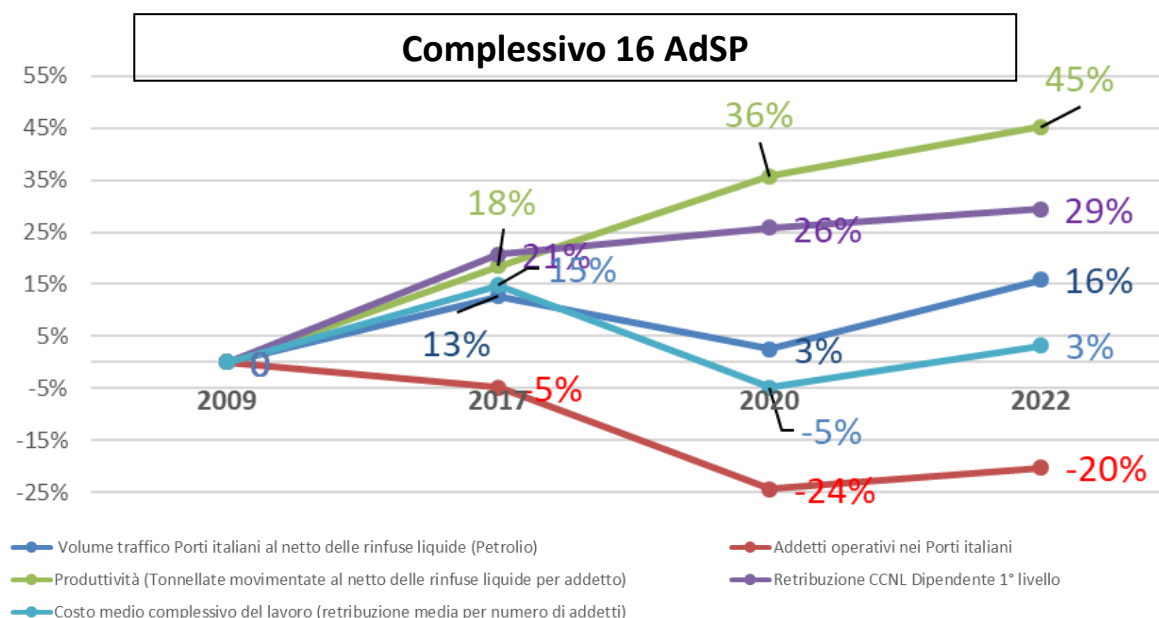
Addetti operativi del Porto di Livorno



Nell'ultimo decennio (2009-2022) si rileva

Più produttività / **Stabile costo del lavoro** / **Meno addetti**

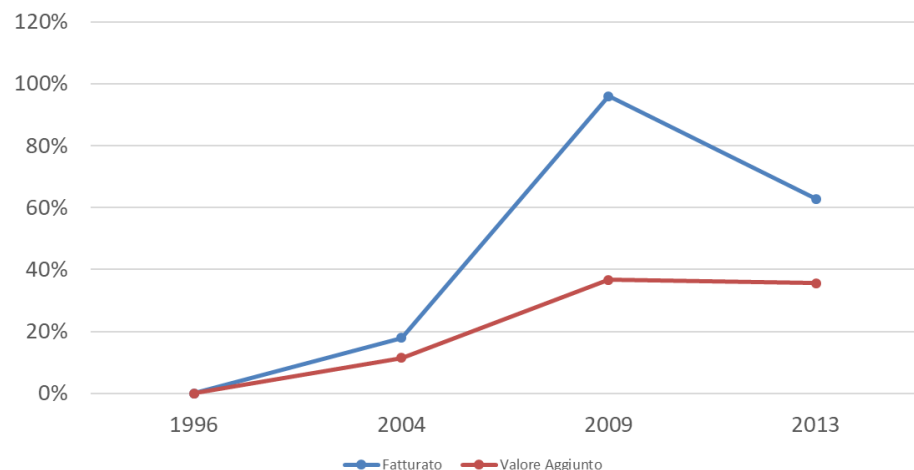
Restringendo l'analisi agli ultimi venti anni si nota il punto di svolta del lavoro portuale: incremento **produttività (+45%)**; incremento della retribuzione (+29%); stagnazione del **costo del lavoro complessivo (+3%)**; **contrazione decisa della forza lavoro (-20%)**



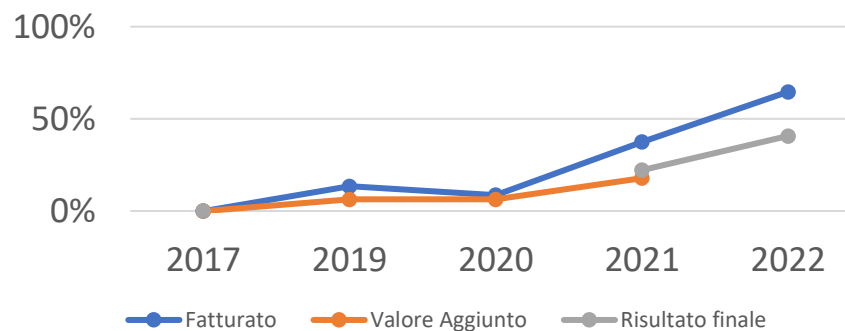
Crescita dei fatturati aziende in linea con la crescita della produttività

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)

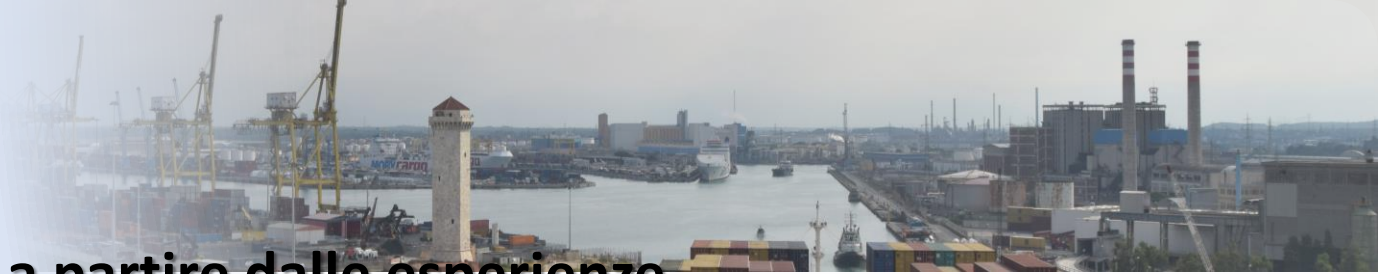


Andamento economico principali terminal portuali italiani (2017-2022)
Monitoraggio Centro Studi Fedespedi



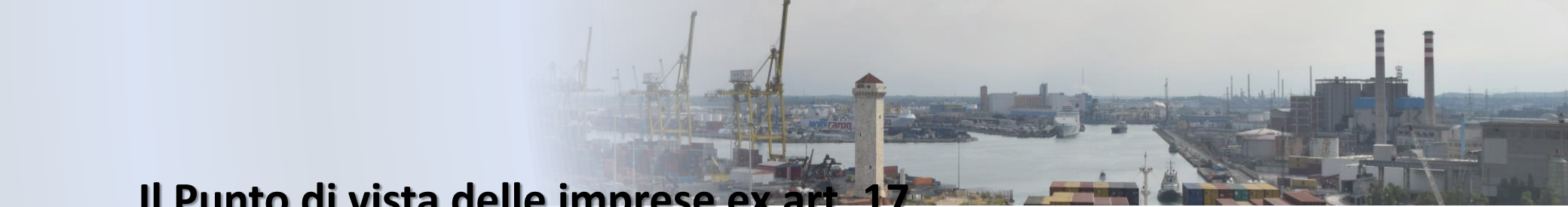
Quadro del lavoro a chiamata nella portualità europea

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>



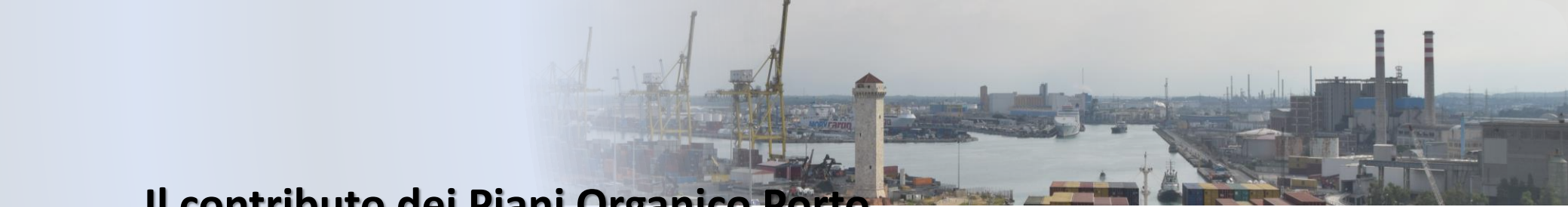
Spunti di riflessione a partire dalle esperienze europee

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



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



Il contributo dei Piani Organico Porto

- 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) L'analisi del POP di Livorno offre spunti interessanti per comprendere lo stato di salute del lavoro in Porto



L'esperienza del POP dell'AdSP Mar Tirreno Settentrionale

Analisi:

- 1) L'impatto negativo della volatilità del traffico si avverte meno nelle imprese terminaliste (ex art.18) ed in misura maggiore nel *pool* di manodopera (ex art. 17), mentre le imprese specializzate in operazioni portuali (ex art. 16) si pongono a metà strada;
- 2) La questione femminile si avverte più da un punto di vista culturale che nella prassi concreta dell'operatività del porto.

Iniziative intraprese:

- 1) Avvio di un tavolo di lavoro per affrontare i nodi critici emersi
- 2) Sperimentazione di supporti al lavoro fisico (esoscheletri)
- 3) Maggiore attenzione al lavoro femminile



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 integrare la rete dei porti con quella degli interporti, dovrebbe tenere in adeguata considerazione le differenze dei due modelli di gestione: il primo pubblico, il secondo privato; nonché i rischi connessi all'integrazione dei due modelli. Se dunque si intende farlo è bene che ciò avvenga migliorando le condizioni e l'efficacia del lavoro in tutti e due i contesti e non il contrario.
5. La stessa attenzione deve essere rivolta al contrasto dei ripetuti tentativi di far svolgere le operazioni portuali in autoproduzione al personale imbarcato poiché: 1) rimane una pratica illegale se non svolta da personale specializzato²; 2) oltre che 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

Il lavoro nel Porto: aperto e regolato

Livorno, 12 aprile 2024

Grazie per
l'attenzione

appetecchia@isfort.it