

DELIBERA N.50 DEL 16 DICEMBRE 2020

L'anno 2020 addì 16 del mese di dicembre, il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale ha adottato la seguente deliberazione:

OGGETTO: *Aggiornamento del piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli artt. 16, 17 e 18 della legge n.84/1994.-*

IL COMITATO DI GESTIONE

VISTI gli articoli 8, comma 3, lett. *s-bis*) e 9, comma 5, lett. *m-bis*), della legge 28 gennaio 1994, n.84 ss.mm.ii. (*di seguito, la "Legge"*);

VISTO il Regolamento per la disciplina dello svolgimento delle attività del Comitato di gestione, come modificato con delibera n. 29 in data 29 maggio 2020;

VISTA la delibera di Comitato di gestione n.34 del 4 aprile 2019, con la quale è stato adottato il Piano dell'Organico del porto di Livorno;

VISTA la bozza di Piano dell'Organico dei porti predisposta dagli Uffici dell'AdSP con il coordinamento del Segretario generale;

VISTO lo schema di delibera sottoposto all'esame di questo Comitato;

SENTITA l'illustrazione del Segretario generale riferita al processo di formazione della bozza di Piano;

PRESO ATTO della posizione espressa dalle Commissioni consultive nella seduta congiunta del 14 dicembre 2020, come rappresentata dal Segretario generale;

PRESO ATTO della posizione espressa dall'Organismo di partenariato della risorsa mare nella seduta del 14 dicembre 2020, come rappresentata dal Segretario generale;

DATO atto dell'esito della votazione conclusasi con voto favorevole sulla proposta;



DELIBERA

1. E' espresso parere favorevole all'adozione, da parte del Presidente, del Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della Legge, nella versione allegata alla presente delibera.

2. La presente delibera, dalla quale non derivano oneri a carico dell'Ente, è pubblicata in apposita sezione del sito istituzionale dell'Autorità.

IL SEGRETARIO GENERALE



MASSIMO PROVINCIALI
AUT. PORTUALE MAR TIRRENO
SETTENTRIONALE
Segretario Generale
17.12.2020 09:44:27 UTC

IL PRESIDENTE

Firmato digitalmente da: Stefano Corsini
Data: 17/12/2020 15:23:36



PRESENTI E VOTANTI

COMPONENTI	PRESENTI	VOTANTI	VOTAZIONI		
			Favorevoli	Contrari	Astenuti
Corsini	X	X	X		
Campana	X	X	X		
Busdraghi	X	X	X		
Verucci	X	X	X		
Tarzia	-----	-----	-----		





Porti di Livorno, Piombino,
Portoferraio, Rio Marina,
Cavo, Capraia Isola





Piano dell'organico del porto

Autorità' di Sistema Portuale del mar
Tirreno Settentrionale



SOMMARIO

Premessa	7
IL PERIMETRO DI INDAGINE: I Porti del Sistema	12
OBIETTIVI	13
METODOLOGIA DI ANALISI ADOTTATA	13
Analisi statistica: Il Porto Di Livorno	14
ANDAMENTO NUMERO ADDETTI	14
COMPOSIZIONE ADDETTI PER FASCIA DI ETA'	19
RICORSO AGLI AMMORTIZZATORI SOCIALI	20
Analisi statistica: Il Porto Di Piombino	22
ANDAMENTO NUMERO ADDETTI	22
COMPOSIZIONE ADDETTI PER FASCIA DI ETA'	25
RICORSO AGLI AMMORTIZZATORI SOCIALI	26
IDONEITÀ DEL PERSONALE ALLO SVOLGIMENTO DELLA MANSIONE	26
IL SOGGETTO AUTORIZZATO EX ART. 17 L. 84/1194	29
ANALISI DEI MODELLI OPERATIVI DI INTEGRAZIONE FRA I VARI OPERATORI	32
GLI INTERVENTI DI SOSTEGNO AL SETTORE PORTUALE PER FAR FRONTE ALL'EMERGENZA COVID-19	34
CONCLUSIONI	37
VALUTAZIONI E NECESSITA' DI PIANO OPERATIVO DI INTERVENTO	37



Premessa

Il Piano dell'Organico del Porto nasce a seguito di un'esigenza avvertita a livello legislativo di programmazione del lavoro in ambito portuale, volta a cercare di tutelare in modo più incisivo gli operatori di settore, ovvero i lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della Legge n. 84 del 1994.

Tale esigenza di tutela si è concretizzata, con il c.d. "Correttivo porti" del 2017 – pubblicato in G.U. nel febbraio del 2018 – che ha introdotto l'obbligo, a carico dell'Ente regolatore portuale, di redigere un documento strategico denominato "Piano Organico Porto".

Tale novità legislativa trova fondamento e impulso nel fatto che, soprattutto negli ultimi anni, il settore del trasporto marittimo di contenitori, e non solo, è stato interessato da grandi trasformazioni che continuano a modificare il contesto sociale e perciò anche lo scenario in cui la professionalità del lavoratore portuale deve svolgersi.

Negli ultimi anni si è assistito a processi di automatizzazione delle operazioni portuali e al verificarsi del fenomeno del cosiddetto "gigantismo navale", in atto ormai da più di un decennio a livello globale e non di meno a una crescente innovazione tecnologica. In particolare, lo sviluppo di reti 5G, per rilanciare e velocizzare i servizi innovativi necessari al rilancio economico italiano.

Nei porti più avanzati la movimentazione dei containers è ormai affidata a mezzi di servizio senza pilota e a progetti per estendere questa automazione anche al retroporto.

Tale fenomeno ha dato origine alla realizzazione di consistenti investimenti da parte dei principali armatori per la costruzione di navi di dimensioni sempre maggiori, con lo scopo di raggiungere migliori e più efficienti economie di scala. Tutto questo ha comportato negli ultimi anni la necessità di un'evoluzione e di un adeguamento delle infrastrutture portuali e dei sistemi di movimentazione utilizzati per il traffico dei contenitori.

Altro fattore da non sottovalutare è la crescente concentrazione delle compagnie armatoriali internazionali in vere e proprie "alleanze". Questo ha creato, di fatto, una sorta di vero e proprio oligopolio avente il potere di indirizzare i traffici da un porto ad un altro e di imporre loro, conseguentemente, mutamenti nelle infrastrutture e nella loro gestione, al fine di garantire che quei volumi di merci non vengano dirottati altrove, generando competitività ulteriore tra i vari porti del territorio nazionale. L'attuale quadro legislativo non ha, al momento, previsto strumenti atti a disciplinare un tale fenomeno, infatti, la Legge n. 84/1994



non prevede limitazioni per la gestione di terminali in porti diversi da parte di uno stesso operatore economico, ma detta regole solo all'interno del singolo porto, nel quale ogni terminalista non può detenere, di norma, più di una concessione per tipologia di movimentazione.

Tutto ciò ha prodotto e continua a produrre notevoli implicazioni per il settore portuale italiano e per i lavoratori che operano all'interno del porto. Da qui l'introduzione all'articolo 8, comma 3, lett. s-bis) della Legge n. 84/94 del Piano Organico Porto, quale documento avente valore strategico di ricognizione e di analisi dei fabbisogni lavorativi all'interno dei singoli scali portuali.

L'anno 2020, inoltre, è segnato da una nuova turbolenza economica dettata da una imprevedibile emergenza sanitaria dovuta alla pandemia mondiale da sindrome respiratoria acuta grave (Sars – Cov- 2, anche detta Covid19). I primi casi conosciuti hanno coinvolto principalmente lavoratori del mercato di Wuhan, in Cina, capoluogo della provincia di Hubei.

L'aumento dei contagi e il diffondersi del virus, anche oltre il territorio cinese, da metà dello scorso gennaio 2020, hanno portato all'introduzione di limitazioni agli spostamenti e all'esercizio delle attività economiche e al dettaglio, con lo scopo di ridurre i contatti fra gli individui e perciò il rischio di contagio.

Il 31 gennaio scorso, a seguito della pronuncia dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, il Consiglio dei Ministri ha decretato lo stato di [emergenza sanitaria per l'epidemia da nuovo Coronavirus](#).

Questo fenomeno ha necessariamente avuto un risvolto importante a livello economico che ha coinvolto tutti i settori: alcuni hanno tratto beneficio dalla situazione attuale, vedendo crescere i propri volumi e fatturati, altri, invece, ne sono rimasti incisi negativamente.

Il Porto, visto come luogo di scambio delle merci e snodo logistico, ha necessariamente e conseguentemente, subito gli effetti di tali eventi. Il Governo Italiano, nel periodo compreso tra marzo e maggio, ha disposto la sospensione dell'attività di molte realtà produttive e lo ha fatto elencando precisamente quali fossero i codici ATECO che potessero, al contrario, continuare ad operare perché ritenuti essenziali o di prima necessità.

Gli operatori portuali maggiormente colpiti sono stati quelli della filiera di quei codici attività che sono stati individuati come non aventi "primaria necessità".



In particolare, molti operatori sono stati costretti a sospendere la produzione e/o la distribuzione delle merci che provenivano e/o erano rivolte ai paesi con cui gli scambi erano interrotti.

L'intero settore marittimo portuale, nella sua globalità, comprensivo, dunque, di attività armatoriali e di quelle legate all'armamento (equipaggi), porti, terminal intermodali, catena logistica ed autotrasporto, hanno e stanno, infatti subendo conseguenze negative, che, per molte aziende, rischiano di minarne anche la sopravvivenza. Per alcuni settori, come quello delle crociere, protagonisti negli ultimi anni di una crescita che pareva inarrestabile, è addirittura impossibile formulare delle previsioni. Tutti i servizi logistici, portuali e marittimi hanno, inoltre, dovuto affrontare problemi quotidiani determinati da extra costi (per assicurare la prosecuzione senza soluzione di continuità delle attività imprenditoriali in un contesto di adempimenti volti alla imprescindibile tutela della salute dei lavoratori e dell'utenza), crollo del fatturato, inefficienze operative dovute a tempi dilatati nei cambi turno e al distanziamento sociale anche dell'utenza a cui si aggiunge l'impossibilità di mettere a punto piani operativi ed industriali di medio-lungo periodo.

Il consuntivo dei dati relativi ai traffici portuali dei primi nove mesi dell'anno presenta anche per la AdSP MTS un bilancio che va inquadrato nella attuale situazione generale di emergenza che, come descritto, in termini di contrazione dei volumi movimentati non ha risparmiato nessun porto. Le statistiche portuali dei primi 9 mesi del 2020, confrontate con i dati del corrispondente periodo del 2019, presentano una movimentazione complessiva in tonnellate in flessione del 17,8%, un traffico contenitori in TEU in calo del 10,2%, un decremento del 16% del numero dei mezzi rotabili sbarcati/imbarcati, una riduzione del 39,3% del traffico di auto nuove, una riduzione del 26% degli arrivi/nave, nonché un decremento nel settore passeggeri del 97,3% dei crocieristi e del 32,2%, del traffico dei traghetti.



AdSP del Mar Tirreno Settentrionale	2019 gen - sett	2020 gen - sett	Δ 2020/2019
Total traffic (ton)	34.551.708	28.412.967	-17,8%
Liquid Bulk	7.068.255	5.312.916	-24,8%
Dry Bulk	2.171.844	1.667.845	-23,2%
Containerized Cargo	7.077.067	6.261.450	-11,5%
Ro-Ro	16.933.221	13.849.946	-18,2%
Other General Cargo	1.301.321	1.320.810	1,5%
Vessels Number	28.807	21.328	-26,0%
GT	215.357.006	183.722.206	-14,7%
Containers (TEU)	605.535	543.773	-10,2%
Passengers (units)	8.529.990	5.345.059	-37,3%
Ferry	7.853.776	5.326.600	-32,2%
Cruise	676.214	18.459	-97,3%
Ro-Ro units	543.833	456.724	-16,0%
Commercial vehicles (units)	485.424	294.684	-39,3%

Tra i traffici commerciali, il settore che ha risentito maggiormente del *lockdown* è stato quello dell'*automotive* che nei mesi di aprile, maggio e giugno ha registrato nel numero di auto nuove movimentate dallo scalo di Livorno decrementi rispettivamente del -76%, -74% e -65,6% rispetto ai corrispondenti mesi dello scorso anno con una ripresa negli ultimi mesi che ha portato il settore a dimezzare la contrazione complessiva da inizio anno (-39% nei primi 9 mesi dell'anno rispetto al 2019).

I prodotti forestali nel loro complesso (*cellulosa, rotoli carta Kraft e legname*), sono invece risultati l'unico traffico commerciale in positivo, con quasi 1,3 milioni di ton movimentate con un aumento del 4% rispetto al corrispondente periodo del 2019. Le precauzioni sanitarie imposte dal COVID-19 hanno infatti aumentato la domanda di fazzoletti monouso, rotoli ed asciugatutto, carta igienica ecc....prodotti tipici delle cartiere della Lucchesia che, come noto, sono rifornite quasi esclusivamente dai traffici di prodotti forestali che arrivano al porto di Livorno.

Per quanto concerne il settore passeggeri traghetti, in questi primi nove mesi sono stati complessivamente totalizzati nei porti dell'AdSP MTS oltre 5,3 milioni di unità sbarcate/imbarcate. Il calo complessivo è stato del 32,2% in termini percentuali rispetto al 2019 pari ad oltre 2,5 milioni di passeggeri in meno. Ciononostante, negli ultimi mesi si può notare una ripresa del settore che tuttavia continua ad essere fortemente influenzato dalla pandemia di Coronavirus.



Per il settore delle crociere, con l'attività crocieristica completamente ferma dal mese di marzo fino al mese di agosto, anche in virtù di formali provvedimenti governativi, le perdite sono state ancora più rilevanti, con una contrazione di oltre il 97% sia del numero dei crocieristi che del numero di scali (*n.271 navi in meno rispetto a quanto rilevato nel 2019 a Livorno, n. 70 navi a Portoferraio e n. 10 navi a Piombino*).

Il Governo ha adottato alcune misure di sostegno per le attività portuali e il settore della navigazione per compensare parte dei danni economici derivanti dai provvedimenti adottati, ai fini del contenimento dell'emergenza sanitaria.

In particolare, i principali interventi occorsi, sono contenuti nei decreti-legge: n.18 del 2020 (*cosiddetto "decreto Covid"*), n. 34 del 2020 (*noto come "decreto rilancio"*), n. 76 del 2020 (*indicato come "decreto semplificazioni"*) e n. 104 del 2020 (*cosiddetto "decreto agosto"*), finalizzati a contenere le perdite economiche derivanti dall'emergenza COVID-19.

Il presente documento e i dati che vengono in esso rappresentati devono essere letti alla luce di quanto descritto in premessa.

Vale la pena di ricordare che l'Autorità di sistema portuale provvede a rilasciare le autorizzazioni ex articoli 16, 17, 18, valutando la sussistenza di una serie di requisiti, nonché il rispetto di quanto previsto nei *"piani di impresa e di traffico"* che il soggetto in sede di presentazione di prima istanza è tenuto a produrre.

Ai fini della stesura del Piano dell'Organico del Porto, la conoscenza e analisi di tali atti previsionali, sono necessari per capire l'andamento del mercato e le possibili ricadute sulla forza lavoro e, dunque, sul totale dell'organico del porto inteso come somma di tutte le forze lavoro in esse operanti.

Se in generale, nei documenti pianificatori e di previsione di medio e/o di lungo periodo, è intrinsecamente connaturata l'incertezza del dato in essi contenuto, nell'attuale situazione, la precarietà economica e l'imprevedibilità delle scelte che i governi saranno costretti ad attuare, rende pressoché impossibile la pianificazione non solo di medio / lungo ma talvolta anche di breve periodo.

Quanto sopra implica la responsabilità da parte dell'Amministrazione di creare misure per attenuare le ricadute negative sulle imprese e sui loro lavoratori ed aiutarli a superare la crisi economica attuale.

Andrà, dunque, rivista in tale ottica anche la valutazione dei contenuti dei piani di impresa e di traffico qualora essi dovessero discostarsi da quelli inizialmente presentati.



IL PERIMETRO DI INDAGINE: I Porti del Sistema

La Riforma della Portualità e della Logistica ha dato vita ad un sistema portuale nazionale riorganizzato, in cui i 58 principali porti italiani sono stati raggruppati fra loro in 15 Autorità di Sistema Portuale.

Questa riforma è stata varata con l'intento di accrescere l'interesse dell'Italia nel bacino del Mediterraneo e per l'Europa, facilitando il trasporto di merci e passeggeri realizzando un auspicabile aumento dell'occupazione ed una sua espansione.

I porti ricompresi nel Sistema dell'Autorità del Mar Tirreno Settentrionale sono l'oggetto del presente lavoro, quale revisione e aggiornamento annuale del Piano dell'Organico dei Porti già presentato nel corso dell'anno 2019 per il triennio 2018 – 2020.

I porti sono: Livorno, Capraia Isola, Piombino, Portoferraio (*Isola d'Elba*), Rio Marina (*Isola d'Elba*), Cavo (*Isola d'Elba*), tuttavia per le loro caratteristiche sono stati coinvolti nel rilascio di autorizzazioni ex artt. 16, 17, 18 o 18⁹ solo i porti di Livorno e Piombino.

Il porto di Livorno è uno scalo polivalente, dotato di infrastrutture e mezzi che consentono di accogliere qualsiasi tipo di nave e movimentare qualsiasi categoria merceologica ed ogni tipologia di traffico (*contenitori, LO-LO, rotabile RO-RO, rinfuse liquide e solide, auto nuove, crociere, ferries, prodotti forestali, macchinari, ecc.*)

Il porto di Piombino è principalmente un porto industriale-siderurgico e turistico con linee di traghetti dedicate al collegamento con le isole Elba, Sardegna e Corsica. Nel settore delle merci il porto opera prevalentemente nel settore delle rinfuse solide e delle merci ro-ro.

Su di essi si è dunque concentrata l'analisi degli organici degli operatori economici con l'intento di analizzare anche i dati relativi alla movimentazione delle merci cercando di correlare questo dato al dato occupazionale.



OBIETTIVI

Il presente documento rappresenta l'aggiornamento e la revisione al Piano dell'Organico Porto approvato e adottato, con il Provvedimento Commissariale n. 66 del 5 giugno 2019, e ha come scopo i seguenti obiettivi:

- analizzare, tramite le notizie fornite dalle imprese la consistenza della forza lavorativa e la eventuale variazione nel periodo di analisi;
- individuare eventuali criticità attraverso la valutazione delle dichiarazioni fornite dalle società;
- identificare questioni specifiche collegate all'abilità professionale o a necessità di sostituzione del personale per qualsiasi eventuale ragione;
- valutare la necessità della predisposizione di Piani di intervento operativo per l'adozione di possibili misure di sostegno alle imprese.

METODOLOGIA DI ANALISI ADOTTATA

La rilevazione degli organici delle imprese portuali e l'analisi delle criticità, in termini di numero e professionalità, non ha potuto che prendere avvio dal dialogo con i soggetti autorizzati allo svolgimento delle operazioni e servizi nel porto: gli operatori economici del settore.

Si è ritenuto, pertanto, di procedere, dapprima (*Step n. 1*) attraverso un'indagine basata sulla richiesta di compilazione di una serie di questionari e modelli e, successivamente, si è proceduto ad effettuare interviste telefoniche o in video conferenza (*Step n. 2*), per approfondire necessità e criticità emerse dalla lettura delle dichiarazioni rese dalle varie imprese.

Seppur la legge stabilisca che il Piano dell'Organico del Porto non produce vincoli per le imprese portuali, fatti salvi i relativi piani di impresa e di traffico, questo strumento deve porsi l'obiettivo di valutare, proprio a partire dai piani di impresa e dalle previsioni di traffico, quale potrebbe essere l'evoluzione del mondo del lavoro in porto.



Fare previsioni comporta, come già detto in precedenza, incertezza ma non ci si può esimere, comunque, dall'analizzare quali possano essere le prospettive future sulla base degli elementi noti al momento di indagine.

Per questo la legge ha previsto che sulla base del P.O.P., il Presidente ha la facoltà di adottare *“piani operativi di intervento per il lavoro portuale”* (in seguito *“POILP”*) destinati alla formazione professionale con lo scopo di riqualificare, riconvertire o ricollocare il personale, impiegandolo in altre mansioni o attività, sempre in ambito portuale (*articolo 8, comma 3-bis della legge n. 84/1994*). Per il finanziamento dei suddetti POILP le AdSP possono utilizzare una quota delle risorse di cui all'articolo 17, comma 15-bis, della legge medesima.

Da ciò, emerge che, una volta adottato il Piano dell'Organico del Porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18, si ha la possibilità di ricorrere alla facoltà riconosciuta dal comma 15-bis dell'articolo 17, purché ciò venga disposto nel Piano stesso o nei suoi successivi aggiornamenti.

Il Piano non può prescindere dal cogliere l'intreccio fra evoluzione della movimentazione della merce, per tipo e quantitativi, e l'assetto del mercato del lavoro, per evidenziare le tendenze di fondo del mercato che maggiormente influenzano i fattori organizzativi dei *terminals* e il lavoro.

Analisi statistica: Il Porto Di Livorno

ANDAMENTO NUMERO ADDETTI

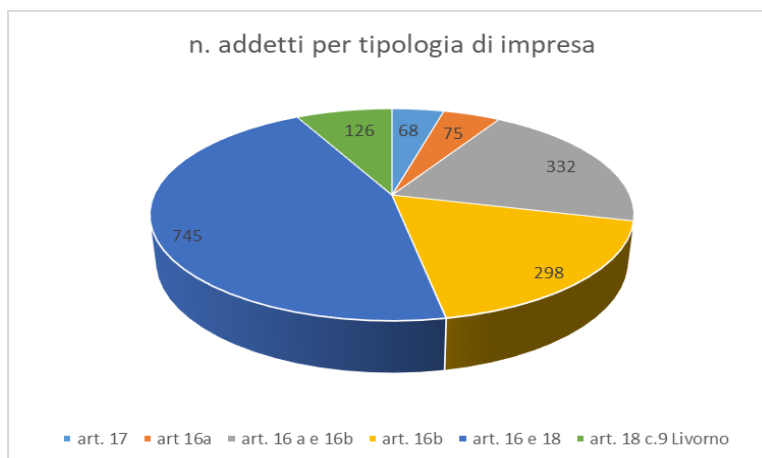
Dalle analisi svolte tra gli operatori del porto di Livorno è emerso che del totale di 34 operatori economici complessivamente autorizzati ex art. 16, 17, 18 e 18⁹, si è avuto riscontro da 30 di essi.

La tabella che segue rappresenta la distribuzione per tipologia di autorizzazione:



	<u>n.</u>	<u>risposte ricevute</u>
TERMINALISTI	15	14
OPERAZIONI PORTUALI E SERVIZI	2	2
OPERAZIONI PORTUALI	1	1
SERVIZI PORTUALI	8	8
SOMMINISTRAZIONE DI LAVORO	1	1
totale	27	26
	<u>n.</u>	<u>risposte ricevute</u>
SOGGETTI AUT. EX ART. 18 C.9 Livorno	7	4
totale	7	4
totale generale	34	30

Sulla base delle imprese intervistate emerge un organico dichiarato alla data del 31 agosto 2020 pari a 1644 addetti totali, di cui, n. 745 impiegati in società terminaliste, n. 332 in imprese autorizzate allo svolgimento sia delle operazioni che dei servizi portuali, n. 298 in imprese autorizzate allo svolgimento dei soli servizi portuali, n. 75 in imprese autorizzate allo svolgimento delle sole operazioni portuali, n. 68 impiegati presso l'agenzia di lavoro portuale temporaneo ex art. 17 L. 84/1994 ed e in ultimo n. 126 sono gli addetti dei depositi autorizzati ex art. 18⁹.



Si evidenzia che dei 1644 addetti, 1390 hanno mansioni operative (84,5%), mentre 254 risultano essere addetti dei reparti amministrativi (15,5%).

Nella tabella sottostante si riportano i dati degli addetti suddivisi tra l'agenzia di lavoro portuale (art. 17 L.84/1994), chi è autorizzato alle sole operazioni portuali (art. 16a), chi è



autorizzato ai soli servizi portuali (*art. 16b*), chi ha entrambe le autorizzazioni (*art. 16a e b*) , i terminalisti (*art.16 e 18*) ed in ultimo i depositi costieri (*art.18⁹*).

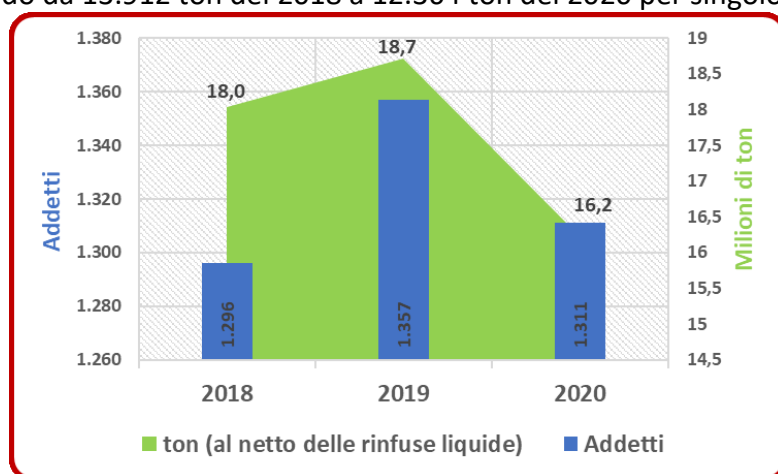
Livorno	n. addetti	Operativi	Amm.vi
art. 17	68	64	4
art 16a	75	72	3
art. 16 a e 16b	332	302	30
art. 16b	298	271	27
art. 16 e 18	745	602	143
art. 18 c.9 Livorno	126	79	47
totale	1644	1390	254
Livorno	n. addetti	Operativi	Amm.vi
art. 17	4,14%	4,60%	1,57%
art 16a	4,56%	5,18%	1,18%
art. 16 a e 16b	20,19%	21,73%	11,81%
art. 16b	18,13%	19,50%	10,63%
art. 16 e 18	45,32%	43,31%	56,30%
art. 18 c.9 Livorno	7,66%	5,68%	18,50%
totale	100,00%	100,00%	100,00%

Di interesse è la variazione della composizione degli addetti operativi (*al netto degli impiegati nei depositi costieri*) nel triennio 2018 – 2020 che risulta nel complesso aver mantenuto i livelli dell'anno 2018, nonostante il periodo di crisi economica attualmente in essere.

Totale addetti operativi		
anno 2018	anno 2019	31/08/2020
1296	1357	1311
variazione		
	n. unità	%
2019 vs 2018	61	4,71%
2020 vs 2019	-46	-3,39%
2020 vs 2018	15	1,16%

Il grafico di seguito esposto confronta l'andamento registrato dagli addetti operativi del porto sopramenzionati con i traffici portuali (*al netto delle rinfuse liquide*) nel periodo gennaio – agosto del triennio 2018-2020. A fronte di un incremento dell'organico portuale dell'1,16%, per i traffici portuali occorre invece rilevare una contrazione del 10,1%. Gli andamenti di crescita e decrescita rilevati sia per gli addetti operativi che per le movimentazioni portuali delle merci evidenziano la stretta relazione tra i due elementi.

Il rapporto tra volumi di traffico (*ton movimentate al netto delle rinfuse liquide*) e numero degli addetti operativi che, può essere utilizzato quale misura sintetica dei volumi annui mediamente "*lavorati*" da ciascun addetto, ha invece registrato un andamento decrescente passando da 13.912 ton del 2018 a 12.364 ton del 2020 per singolo lavoratore.



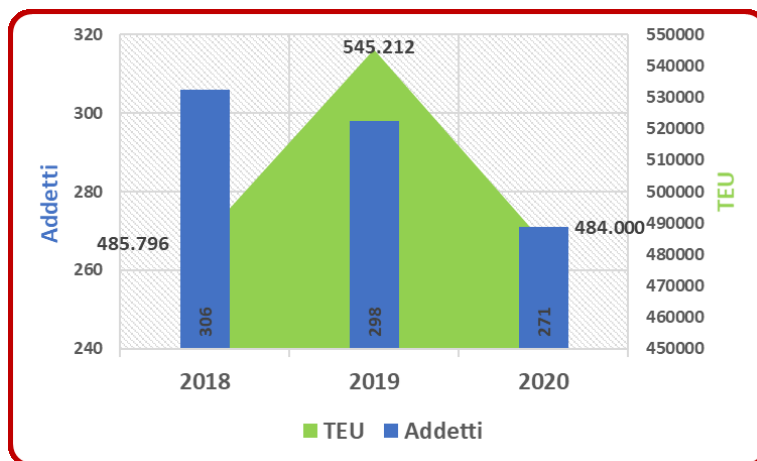
Porto di Livorno	2018	2019	2020
ton per addetto al netto delle rinfuse liquide	13.912	13.793	12.364

Limitando l'analisi dei dati alle sole imprese terminaliste, si ottiene una tendenza opposta, ovvero un decremento di personale dipendente pari a 8 unità tra il 2018 e il 2019 e di 61 unità dal 2019 e la data del 31 agosto 2020.

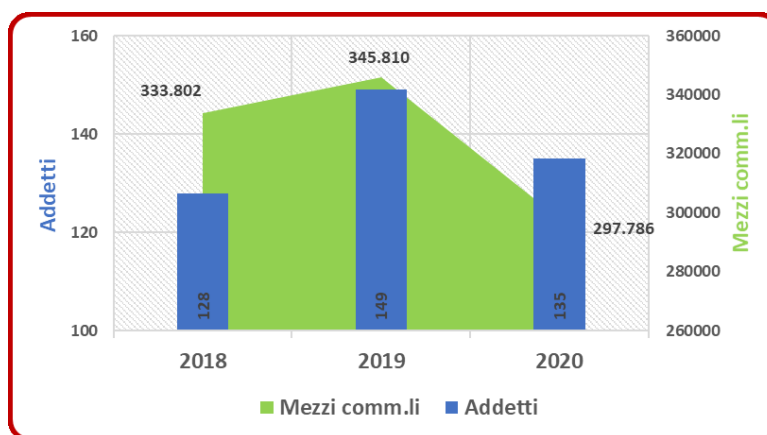
variazione n. addetti operativi Terminalisti		
anno 2018	anno 2019	31/08/2020
671	663	602
	-8	-61

Interessante è anche l'analisi dei volumi di traffico e degli addetti operativi delle imprese terminaliste per i principali settori di traffico del porto. Per il comparto relativo al traffico containerizzato possiamo notare che nel triennio in esame, con volumi di traffico

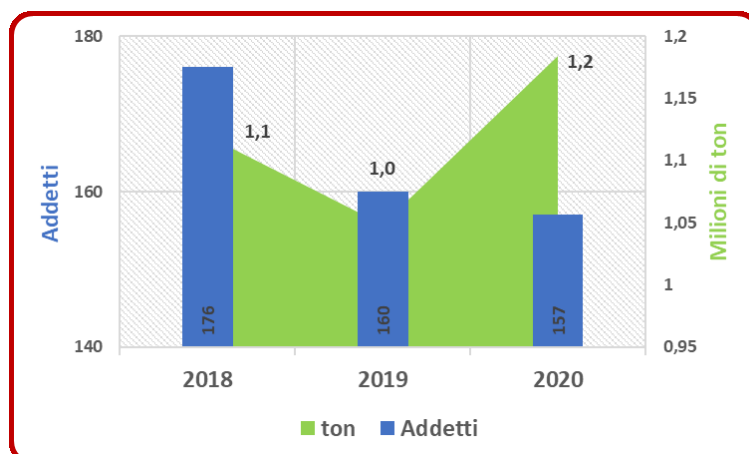
pressoché stazionari (-0,4%), gli addetti operativi hanno invece registrato un calo continuo che in termini percentuali è risultato complessivamente dell'11,4%.



Nel comparto del traffico rotabile, l'analisi dei volumi/addetti evidenzia invece una situazione completamente differente poiché nonostante la riduzione del traffico in termini di mezzi commerciali sbarcati/imbarcati (-10,8%), gli addetti del comparto sono comunque risultati in aumento del 5,5% rispetto al 2018, nonostante la flessione di quest'anno rispetto al 2019.



Nel settore della movimentazione dei prodotti forestali gli addetti sono invece risultati in progressiva contrazione e la variazione percentuale complessiva del triennio è stata del 10,8%. I traffici, movimentati in break bulk, hanno invece registrato un incremento del 5,7%. Da sottolineare che per questo comparto i prodotti forestali sono movimentati dalle imprese anche in contenitori, i cui volumi non sono ovviamente compresi nei dati statistici riportati.



Spostandoci ad analizzare la variazione degli addetti operativi delle altre imprese autorizzate diverse dai terminalisti, emerge un incremento di addetti sia rispetto all'anno 2018 che all'anno 2019.

	n. addetti operativi		
	2019 vs 2018	2020 vs 2019	2020 vs 2018
Art. 16a e 16b	5	-17	-12
Art.16a	5	0	5
Art.16b	56	36	92
Art.17	3	-4	-1
	69	15	84

Si ricontra, tuttavia, che, sebbene nel complesso i “non terminalisti” non hanno avuto diminuzione di personale nel periodo oggetto di analisi, in verità, nella tabella sopra rappresentata si evidenzia che esistono delle società fra esse, che hanno subito una diminuzione di personale.

Questo fenomeno si riscontra tra coloro che hanno sia l'autorizzazione allo svogimento delle operazioni (art. 16a) che dei servizi portuali (art. 16b).

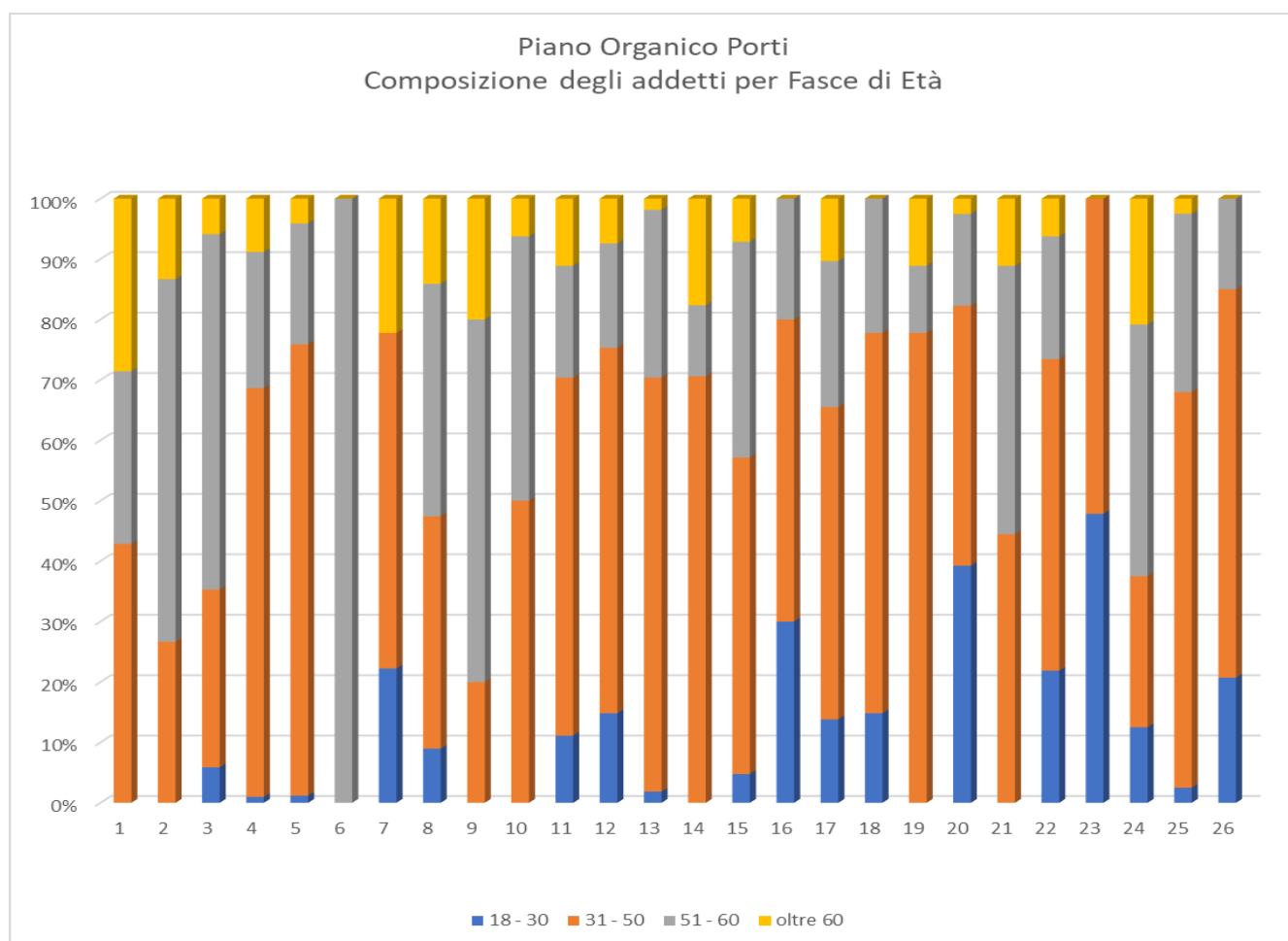
Tale flessione ammonta a 17 unità tra il 2019 e l'anno 2020 e di 12 unità se confrontiamo il dato 2020 con il dato occupazionale del 2018.

Ciò trova la sua spiegazione nel fatto che tali imprese svolgono una parte rilevante della loro attività in appalto per terminalisti che operano nel comparto automobilistico, fortemente provato dalla crisi economica attuale.

COMPOSIZIONE ADDETTI PER FASCIA DI ETA'



L'analisi condotta rivela che la maggior parte degli addetti tra le 26 imprese oggetto di indagine è in una fascia di età compresa tra i 30 e i 50 anni. Si è escluso dalle valutazioni i soggetti autorizzati ai sensi dell'art. 18⁹.



RICORSO AGLI AMMORTIZZATORI SOCIALI



Un altro dato importante che si è ritenuto di valutare è il numero delle imprese che sono state costrette a far ricorso agli ammortizzatori sociali e il numero di dipendenti eventualmente coinvolti.

Escludendo i soggetti concessionari ex art. 18⁹, si ha che solo 7 imprese non hanno fatto ricorso a nessuna misura di sostegno al reddito, mentre 15 hanno fatto ricorso alla CIG, 1 al FIS e 1 ai contratti di solidarietà, mentre 4 di esse non hanno fornito nessuna risposta.

	imprese totali	CIG	FIS	Contratto solidarietà à	non pervenuta risposta
LI	28	15	1	1	4

Del totale delle imprese che hanno risposto all'indagine è emerso che il totale delle persone coinvolte ammonta ad un totale di 985 unità per il porto di Livorno ciò equivale a circa il 75% degli addetti tenuto conto che 4 imprese non hanno fornito una risposta.

In generale il ricorso agli ammortizzatori ha avuto carattere decrescente nei susseguirsi dei mesi poiché, fortunatamente in luglio e agosto vi è stata una moderata ripresa dei volumi di merce movimentata che ha permesso di richiamare a lavoro i dipendenti con maggiore continuità.

In qualche caso, non isolato, si è assistito tuttavia a dimissioni da parte dei dipendenti coinvolti nella cassa integrazione perchè non vedendosi corrispondere in modo tempestivo l'indennità hanno preferito andare alla ricerca di occupazione in altri contesti piuttosto che rischiare di vedersi pagare in ritardo anche nei mesi successivi.

Altra misura che è stata disposta dal governo a tutela dell'occupazione è stato il blocco dei licenziamenti per il periodo di durata dell'emergenza sanitaria e sino alla proclamazione della sua cessazione.

Ciò ha dato respiro e tutela ai lavoratori ma ha "ingessato" le Società che, al fine di abbattere il costo del lavoro e cercare di ridurre i danni economici, hanno lasciato spirare alla loro scadenza naturale gli eventuali contratti a tempo determinato.



Analisi statistica: Il Porto Di Piombino

ANDAMENTO NUMERO ADDETTI

Nel Porto di Piombino gli operatori in possesso di un'autorizzazione ammontano ad otto di cui uno di essi è stato autorizzato solo nel corso del mese di novembre. Di esso dunque non si terrà conto ai fini dell'analisi dei dati.

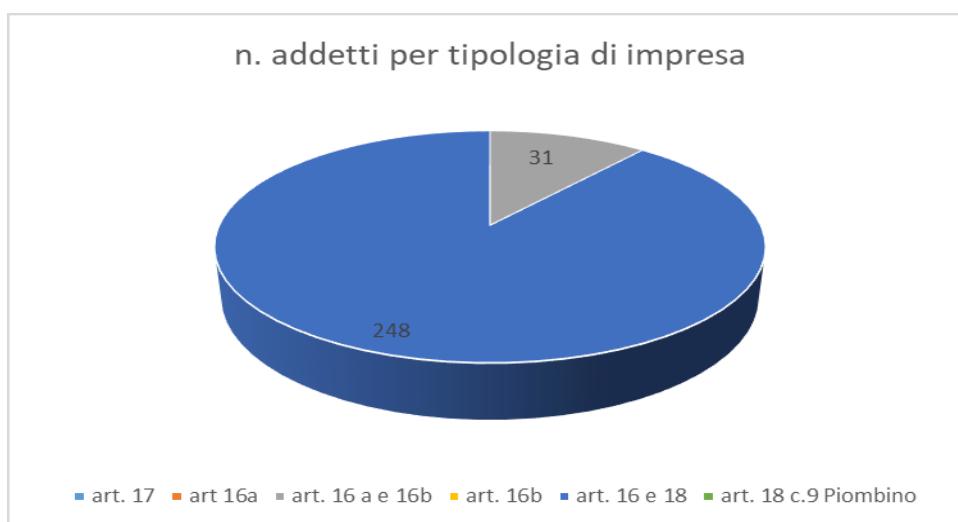
La tabella che segue rappresenta la suddivisione dei soggetti per tipologia di autorizzazione:

	n.	risposte ricevute
TERMINALISTI	5	4
OPERAZIONI PORTUALI E SERVIZI	2	2
OPERAZIONI PORTUALI	1	1
SERVIZI PORTUALI	0	0
SOMMINISTRAZIONE DI LAVORO	0	0
totale	8	7
	n.	risposte ricevute
SOGGETTI AUT. EX ART. 18 C.9 Livorno	0	0
totale	0	0
totale generale	8	7

L'organico complessivo dichiarato dalle imprese operanti in Piombino, rilevato alla data del 31 agosto 2020, risulta essere pari a 279 addetti totali, di cui, n. 248 impiegati in società terminaliste, n. 28 in imprese autorizzate allo svolgimento sia delle operazioni che dei servizi portuali.

Da quanto sopra riportato si evidenzia che dei 278 addetti 265 hanno mansioni operative, mentre solo 14 risultano essere impiegati in reparti amministrativi.

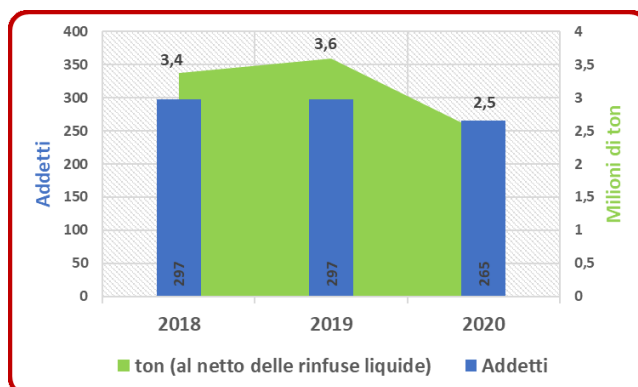
Piombino	n. addetti	Operativi	Amm.vi
art. 17	0	0	0
art 16a	0	0	0
art. 16 a e 16b	31	28	3
art. 16b	0	0	0
art. 16 e 18	248	237	11
art. 18 c.9 Piombino	0	0	0
totale	279	265	14
Piombino	n. addetti	Operativi	Amm.vi
art. 17	0,00%	0,00%	0,00%
art 16a	0,00%	0,00%	0,00%
art. 16 a e 16b	11,11%	10,57%	21,43%
art. 16b	0,00%	0,00%	0,00%
art. 16 e 18	88,89%	89,43%	78,57%
art. 18 c.9 Piombino	0,00%	0,00%	0,00%
totale	100,00%	100,00%	100,00%



A differenza di quanto avvenuto nel porto di Livorno, la variazione della composizione degli addetti operativi appare stabile tra il 2018 e 2019 ma ha subito un forte decremento nel corso dell'anno 2020 pari a 32 unità.

Totale addetti operativi		
anno 2018	anno 2019	31/08/2020
297	297	265
variazione percentuale		
2019 vs 2018	0,00%	
2020 vs 2019	-10,77%	
2020 vs 2018	-10,77%	

Il confronto tra l'andamento registrato dagli addetti operativi del porto con i traffici portuali (*al netto delle rinfuse liquide*) nel periodo gennaio-agosto del triennio 2018-2020 evidenzia un calo dell'organico portuale del 10,77%, mentre per i traffici portuali la contrazione è stata più che doppia, pari al -27%. Entrambe le flessioni sono state conseguite solo nell'anno in corso.



Il rapporto tra volumi di traffico (*ton movimentate al netto delle rinfuse liquide*) e numero degli addetti operativi ha invece registrato un andamento decrescente passando da 11.372 ton del 2018 alle 9.308 ton del 2020 per singolo lavoratore nonostante la crescita segnata tra il 2019 ed il 2018.

Porto di Piombino	2018	2019	2020
ton per addetto al netto delle rinfuse liquide	11.372	12.078	9.308

La tendenza si conferma anche scendendo nel dettaglio, come evidenziato nelle tabelle sottostanti, i livelli occupazionali restano stabili tra il 2018 e il 2019 ma calano nel corso dell'anno corrente.

La riduzione del numero degli addetti ammonta a 23 unità per le imprese terminaliste e a 10 unità per gli altri soggetti autorizzati.



Imprese Terminaliste

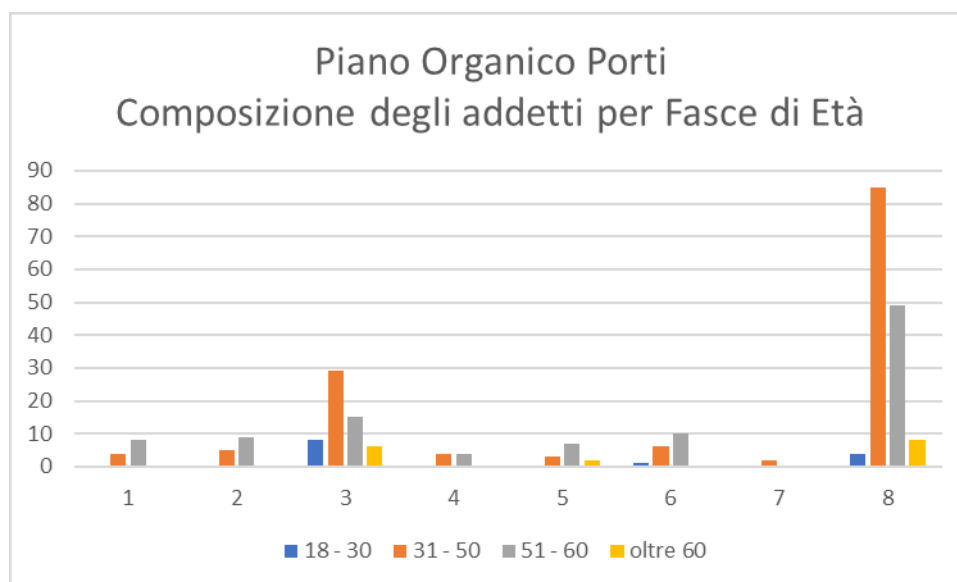
n. addetti operativi		
anno 2018	anno 2019	31/08/2020
259	259	236
	0	-23

Imprese non terminaliste

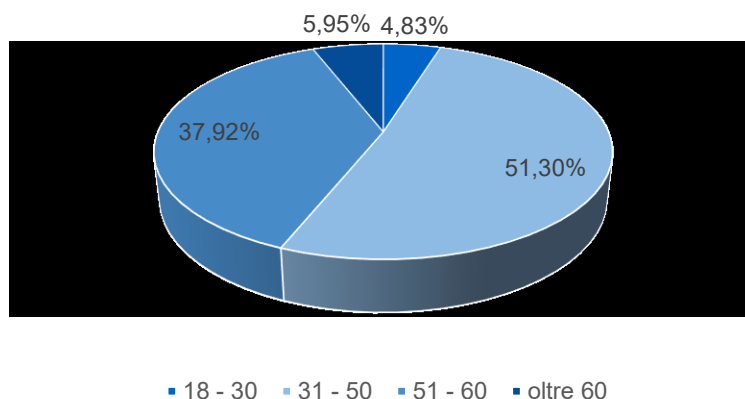
n. addetti operativi		
anno 2018	anno 2019	31/08/2020
38	38	28
	0	-10

COMPOSIZIONE ADDETTI PER FASCIA DI ETÀ'

Nel Porto di Piombino emerge che la maggior parte degli addetti è compresa nella fascia di età tra 30 e 50 anni. Di seguito le tabelle raffigurano la ripartizione numeri per impresa e la ripartizione in percentuale per fascia di età.



Distribuzione addetti per fasce di età



RICORSO AGLI AMMORTIZZATORI SOCIALI

Nel Porto di Piombino delle 7 imprese autorizzate al momento dell'indagine, 4 di esse hanno fatto ricorso allo strumento della cassa integrazione e una di esse al Fondo integrazione salariale.

Due di esse non hanno fornito alcuna indicazioni in merito.

	imprese totali	CIG	FIS	Contratto solidarietà	non pervenuta risposta
PB	7	4	1		2

Il numero dei lavoratori coinvolti ammonta a 165.

IDONEITÀ DEL PERSONALE ALLO SVOLGIMENTO DELLA MANSIONE

Nel corso delle interviste svolte si è inteso affrontare anche il tema dell'inidoneità fisica sopravvenuta, e quello dell'idoneità con prescrizioni. Tra le varie questioni che sono evidenziate vi è quella della possibilità di supportare il datore di lavoro a riqualificare i dipendenti al fine di occuparli in mansioni diverse dalla attuale.

L'idoneità fisica alla mansione viene espressa attraverso il giudizio del medico competente.



Le mansioni rappresentano i compiti che in concreto deve svolgere il lavoratore e sostanzialmente sono l'oggetto del contratto di lavoro in cui sono specificate oppure attribuite successivamente con le variazioni di livello che si sono concretizzate nel corso del tempo all'aumentare della professionalità e delle competenze acquisite dal lavoratore.

Per svolgere le mansioni assegnategli, il lavoratore deve essere idoneo sia dal punto di vista professionale che dal punto di vista fisico. Ne consegue che la non idoneità a svolgere le mansioni stabilite nel contratto di lavoro o in via successiva determina l'impossibilità della prestazione lavorativa, che, in presenza di taluni presupposti, può comportare la risoluzione del contratto di lavoro.

Il d.lgs n.81/2008 (*T.U. salute e sicurezza sul lavoro*) prevede, in capo al datore di lavoro, l'obbligo di fare accertare, tramite il medico competente nell'ambito della sorveglianza sanitaria, l'idoneità alla mansione specifica.

All'esito della visita, il medico competente – come previsto dall'articolo 41, comma 6, del d.lgs n.81/2008 – esprime uno dei seguenti giudizi relativi alla mansione.

Laddove il medico competente ritenga sussistente un'inidoneità alla mansione specifica temporanea o permanente (*ma analoghe considerazioni valgono anche per le ipotesi di idoneità con limitazioni talmente stringenti da impedire di fatto lo svolgimento della mansione specifica*), il datore di lavoro, ai sensi dell'articolo 42, d.lgs n.81/2008, attua le misure indicate dal medico competente e, qualora le stesse prevedano un'inidoneità alla mansione specifica, adibisce il lavoratore, ove possibile, a mansioni equivalenti o, in difetto, a mansioni inferiori garantendo il trattamento corrispondente alle mansioni di provenienza.

In assenza di mansioni disponibili cui possa essere utilmente adibito il lavoratore, la giurisprudenza ha da sempre ritenuto ammissibile il licenziamento del lavoratore per impossibilità sopravvenuta della prestazione, riconducibile al giustificato motivo oggettivo ai sensi dell'articolo 3, L. n.604/1966.

In questo quadro si inserisce il compito istituzionale che la Legge n.84/1994 attribuisce alle Autorità di sistema portuale: la possibilità, ai sensi del disposto dell'art. 8 comma 3 lettera *s-bis*, e comma 3-*bis*, sulla base del Piano, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro, di adottare piani operativi di intervento per il lavoro portuale finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale.



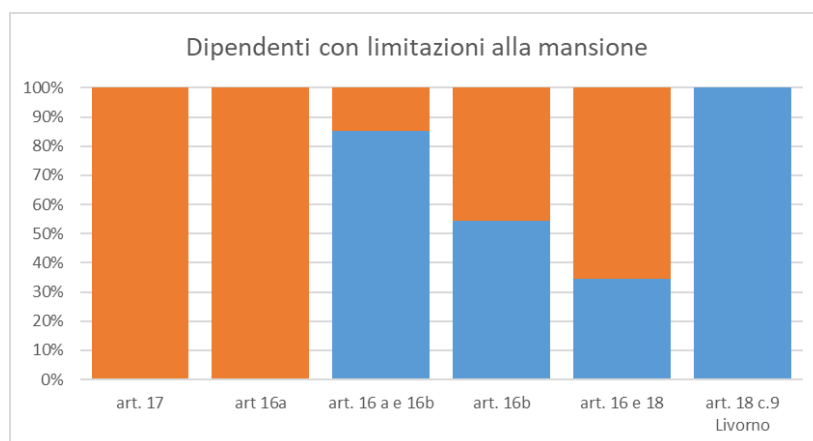
Per il finanziamento dei piani operativi l'Autorità di sistema portuale **può impiegare una quota delle risorse di cui all'art. 17, comma 15-bis.**

Tali risorse devono essere rivolte a sostenere l'occupazione, il rinnovamento e l'aggiornamento professionale degli organici dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera, ma, ai sensi dell'art. 8, è possibile impiegarne una parte anche in favore degli altri soggetti autorizzati con le stesse finalità.

La legge consente all'Amministrazione di destinare una quota, comunque, non eccedente il 15 per cento delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci sbarcate ed imbarcate, al finanziamento della formazione, del ricollocamento del personale, ivi incluso il reimpiego del personale inidoneo totalmente o parzialmente allo svolgimento di operazioni e servizi portuali in altre mansioni, e delle misure di incentivazione al pensionamento dei lavoratori dell'impresa o dell'agenzia di cui al presente articolo. Al fine di evitare grave pregiudizio all'operatività del porto, le Autorità di sistema portuale possono finanziare interventi finalizzati a ristabilire gli equilibri patrimoniali dell'impresa o dell'agenzia fornitrice.

Dalle dichiarazioni rese dalle imprese emerge che la maggior parte dei soggetti con limitazioni allo svolgimento della mansione è concentrata nell'Agenzia di lavoro portuale di Livorno. Il grafico sottostante rappresenta il complesso dei lavoratori di Livorno e Piombino.

Nella tabella seguente, fatto 100 il numero degli addetti con limitazioni, viene indicata in azzurro la percentuale di *addetti con invalidità*, mentre in arancio la percentuale di *addetti con esenzioni* allo svolgimento della mansione, suddivisi per tipo di impresa autorizzata.





%	n. addetti con invalidità	n. addetti con esenzioni	totale
art. 17	0,00%	27,94%	27,94%
art 16a	0,00%	2,67%	2,67%
art. 16 a e 16b	17,63%	3,03%	20,66%
art. 16b	2,01%	1,68%	3,69%
art. 16 e 18	3,42%	6,55%	9,97%
art. 18 c.9 Livorno	3,17%	0,00%	3,17%

IL SOGGETTO AUTORIZZATO EX ART. 17 L. 84/1194

Una delle ragioni fondamentali dell'esistenza delle caratteristiche di specialità dell'ordinamento del lavoro portuale risiede nella necessità di garantire costantemente un'offerta di forza lavoro a fronte di una domanda assai incostante e non sempre prevedibile.

Il legislatore, introducendo con la legge n. 186 del 2000 il comma 3-*bis* dell'art. 16, della legge n.84/1994, ha stabilito che *"le operazioni ed i servizi portuali (...) non possono svolgersi in deroga alla legge n. 1369 del 1960"*, fatto salvo quanto previsto dall'art. 17 della stessa legge.

Le Autorità portuali, all'interno di uno scalo, posso, dunque, autorizzare un soggetto a fornire in via esclusiva la prestazione di manodopera temporanea in favore dei soggetti autorizzati ai sensi dell'art.16 della legge. Quest'impresa, che agisce in regime di monopolio, deve essere unicamente volta alla fornitura di manodopera per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, e la sua individuazione avviene all'esito di una procedura ad evidenza pubblica (*selezione per l'accesso al mercato*). Laddove la selezione non dia esito, le Autorità portuali possono promuovere a tale fine apposite agenzie soggette al controllo delle medesime Autorità portuali e la cui gestione è affidata ad un organo direttivo composto da rappresentanti delle imprese di cui agli artt. 16 e 18 (*in fase di prima applicazione, anche ex art. 21, comma 1, lett. a)*).

Nell'ambito del Sistema del mar Tirreno settentrionale esistevano due agenzie, una in Livorno (ALP) e l'altra in Piombino (AGELP.T.P. srl).

Con riferimento a quest'ultima, era già in parte emerso, durante la precedente stesura del Piano Organico del Porto, che AGELP.T.P., fu investita da una crisi che ha portato per ben due



anni consecutivi al totale mancato avviamento dei suoi lavoratori, imponendo l'intero loro costo a carico dello Stato, mediante l'IMA (*indennità di mancato avviamento*).

Per questo motivo fu avviato un processo di messa in Liquidazione dell'Agenzia che ha determinato la sua cessazione, nonché cancellazione dal registro delle imprese in data 20 giugno 2020.

Nel porto di Livorno, al contrario, a differenza del passato, l'Agenzia autorizzata ai sensi dell'art.17, comma 5, è attualmente utilizzata con assiduità dai diversi operatori portuali.

L'Agenzia ha recentemente visto modificare la propria compagine sociale con l'ingresso di nuovi soci, operatori del settore e la progressiva diminuzione della quota detenuta da ADSP MTS.

Ad oggi la compagine sociale risulta essere la seguente:

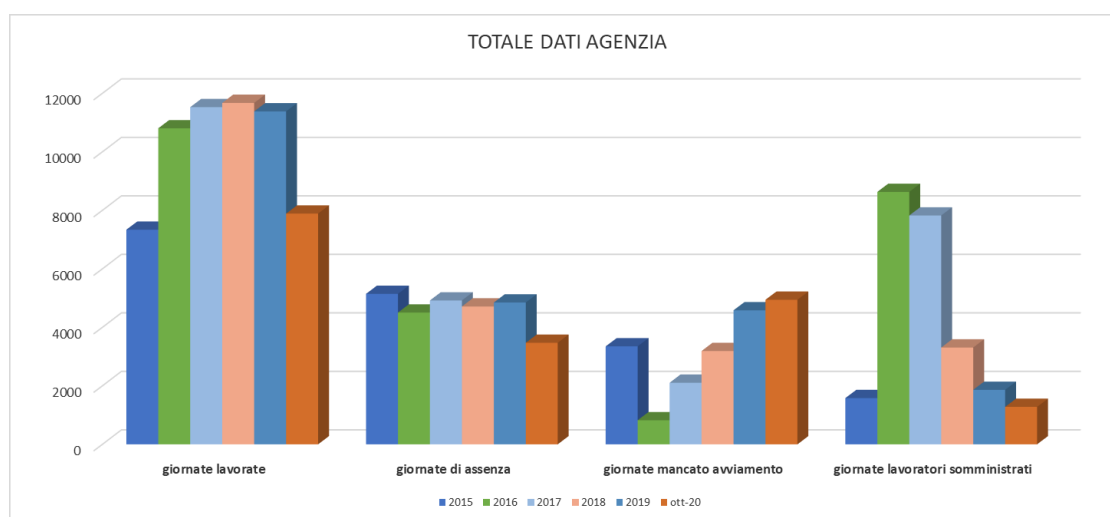
<u>Compagine Sociale</u>	<u>VALORE</u>	<u>%</u>
AUTORITA' PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE	€ 6.531,70	3,15%
C.I.L.P. DI LIVORNO - SRL	€ 22.177,76	10,69%
C.P.L. DI LIVORNO - SOCIETA' COOPERATIVA	€ 22.177,76	10,69%
LORENZINI SRL	€ 22.177,76	10,69%
LTM SRL	€ 22.177,77	10,69%
NERI DEPOSITI COSTIERI SPA	€ 933,10	0,45%
SDT SRL	€ 22.177,76	10,69%
SEATRAG AUTOSTRADE DEL MARE SRL	€ 22.177,76	10,69%
SINTERMAR SPA	€ 22.177,76	10,69%
TERMINAL CALATA ORLANDO SRL	€ 399,90	0,19%
TERMINAL DARSENA TOSCANA SRL	€ 22.177,77	10,69%
UNIPORT - SOCIETA' COOPERATIVA	€ 22.177,77	10,69%



TOTALE CAPITALE SOCIALE € **207.464,57** **100,00%**

L'analisi svolta ha approfondito una serie di aspetti legati all'Agenzia di somministrazione ed in particolare: il carico di lavoro, ricorso all'indennità di mancato avviamento; l'analisi delle professionalità presenti nell'organico e le eventuali inabilità sopravvenute allo svolgimento delle stesse.

I dati di sintesi dell'andamento del carico di lavoro svolto dall'Agenzia sono rappresentati nel grafico sottostante:



I seguenti valori possono essere espressi in media mensile come segue:

n. medio	2015	2016	2017	2018	2019	ott-20
giornate lavorate	611	900	961	973	949	657
giornate di assenza	429	375	410	393	404	289
giornate mancato avviamento	279	69	176	266	382	412



giornate lavoratori somministrati	132	719	652	276	155	107
--	-----	-----	-----	-----	-----	-----

L'organico di ALP al 31 agosto scorso è pari a 68 unità di cui 64 con profili operativi e 4 amministrativi.

N.Di pe.	Ope rativi	A mm.vi	Tempo indeterminato					N° DIPENDENTI CON INVALIDITA' PERMANENT I	N° DIPENDENTI CON ESENZIONI AL LAVORO
			. Ind.	ull t.	art t.	per.	mm.		
68	64	4	4	4		4		0	19

Presentano esenzioni allo svolgimento della mansione 19 dipendenti, pari al 29,69% degli addetti operativi.

Le mansioni operative per cui gli addetti risultano formati sono le seguenti: Autista, Banconista, Carrellista, Commesso, Adetto al gate, operaio generico (*Scaricatore*), Gruista, Piazzalista, Rallista, Rizzatore, Manovratore ruspa, Segnalatore Traghetti, Smarcatore.

Dalle interviste svolte alle imprese portuali, alcune di esse hanno segnalato che talvolta l'Agenzia non è riuscita a soddisfare le loro necessità.

Questa evenienza è riconducibile principalmente ai periodi in cui il porto si trova congestionato con un maggior numero di traffici da movimentare come normalmente avviene in estate dove è più probabile la concomitanza di più navi da gestire.

Altro motivo è legato alla percentuale di persone con limitazioni allo svolgimento della mansione che talvolta limita la possibilità di poter avviare alcune persone al lavoro.

ANALISI DEI MODELLI OPERATIVI DI INTEGRAZIONE FRA I VARI OPERATORI



Il lavoro portuale ha necessità, per sua stessa natura, di adattarsi costantemente a scelte di mercato compiute da altri e da modelli organizzativi in continua evoluzione e non sempre pre-determinabili. In ciò è fondamentale soprattutto nei momenti di congestione dei traffici per l'impresa portuale la terziarizzazione delle proprie attività, una necessità insita nella movimentazione delle merci.

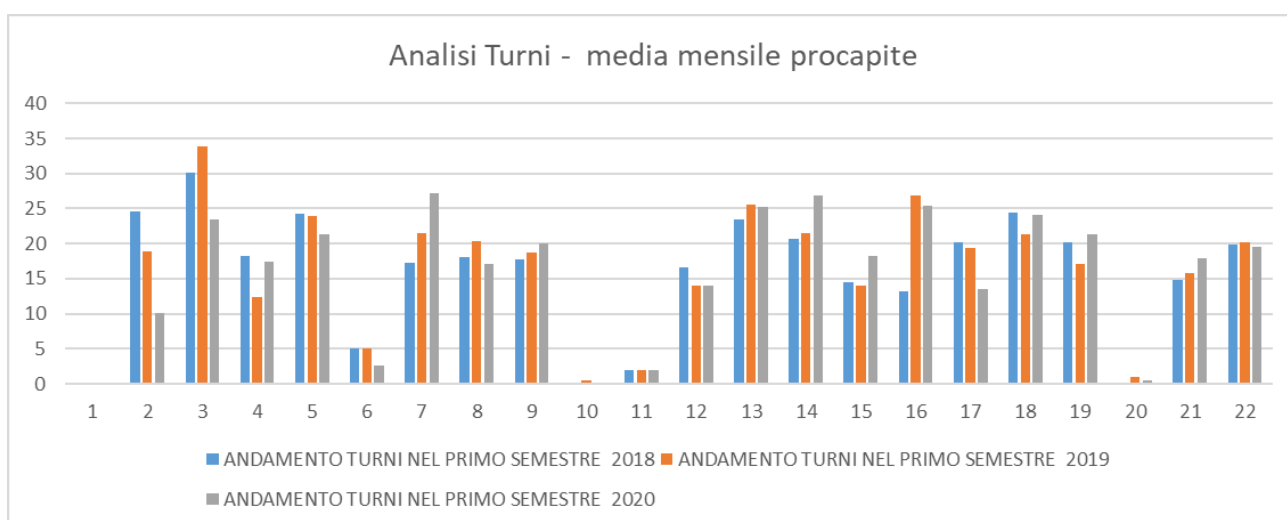
Questa necessità per contro viene meno quando il mercato si contrae.

L'obiettivo di questo paragrafo è cogliere alcuni nessi esistenti tra i turni lavorati dai dipendenti delle imprese ove questi sono impiegati, e il ricorso che le stesse hanno fatto al soggetto autorizzato alla somministrazione del personale.

Dall'analisi effettuata è emerso che l'andamento dei turni di lavoro si è bruscamente ridotto nel primo semestre 2020 in confronto ai corrispondenti semestri 2018 e 2019, per effetto del *lockdown*, così come il numero complessivo degli addetti operativi.

N° TURNI LAVORO DEL PERSONAL E OPERATIVO (gennaio - giugno)	addetti operativi 2018	N° TURNI LAVORO DEL PERSONAL E OPERATIVO (gennaio - giugno)	addetti operativi 2019	N° TURNI LAVORO DEL PERSONAL E OPERATIVO 2020	addetti operativi 2020
135.687	1.086	135.220	1.112	118.191	1.074

Andando, tuttavia, ad analizzare il dato nel suo dettaglio emerge una distribuzione di turni per addetto come rappresentato nel grafico sottostante:





La tabella evidenzia un andamento alquanto a seconda dell'impresa cui il dato si riferisce e ciò è strettamente legato al settore merceologico che essa movimentata.

In ultimo si evidenzia l'andamento del ricorso a lavoratori somministrati da parte dei vari operatori portuali:

Andamento Turni ALP per impresa comparazione primo semestre			
	2018	2019	2020
CPL	1.059	1.571	493
CILP	657	185	248
LTM	144	321	204
TDT	254	1.049	55
SINTERMAR	1.226	624	313
BARTOLI	2	0	26
LORENZINI	0	26	27
SEATRAG	1.605	1.845	1.457
REEFER	178	3	
UNIPORT	2.640	1.350	539
TOZZI	13	11	9
SEALIV	0	0	
SDT	29	740	139
NERI	141	0	
SILOS	17	26	35
	7.965	7.751	3.545

GLI INTERVENTI DI SOSTEGNO AL SETTORE PORTUALE PER FAR FRONTE ALL'EMERGENZA COVID-19

Con il decreto-legge n. 34 del 2020 all'art. 199 è stata introdotta la possibilità per le Autorità di sistema portuale e l'Autorità portuale di Gioia Tauro di accordare delle riduzioni dei canoni concessori sia per le concessioni dei beni demaniali sia per le concessioni per i servizi portuali e relativi a operazioni portuali e per concessioni di aree e banchine marittime e servizi di supporto ai passeggeri, sospesi dal precedente decreto-legge n. 18 del 2020, assegnando risorse anche fino a 6 milioni di euro, poi portati a 26 milioni di euro dal decreto-legge n. 104 del 2020, per le Autorità che siano prive di risorse proprie utilizzabili a tali fini.

Il decreto-legge n. 18 del 2020 aveva previsto la sospensione del pagamento dei canoni per le operazioni ed i servizi portuali e delle concessioni per banchine portuali fino al 31 luglio 2020 (*pagamento anche senza interessi entro il 31 dicembre 2020 con modalità definite dalle AdSP*),



nonché la sospensione dei canoni delle concessioni demaniali marittime rilasciate dalle Autorità di sistema portuale (*con pagamento entro il 30 settembre 2020, senza interessi*).

Il medesimo decreto-legge ha disposto la disapplicazione della tassa di ancoraggio fino al 30 aprile 2020. Il decreto-legge 34 del 2020, consente poi che le Autorità di sistema portuale, nonché l'Autorità portuale di Gioia Tauro, corrispondano al soggetto fornitore di lavoro portuale un contributo, nel limite massimo di 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021, pari a 90 euro per ogni dipendente in relazione a ciascuna minore giornata di lavoro, rispetto al corrispondente mese del 2019, riconducibile alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all'emergenza COVID -19. Inoltre, il decreto-legge proroga di due anni le autorizzazioni in corso per i soggetti fornitori di lavoro portuale.

Il decreto-legge n. 104 del 2020 ha inoltre previsto che fino a concorrenza del limite di spesa di 4 milioni di euro sopra indicato l'Autorità di sistema portuale o l'Autorità portuale può altresì riconoscere in favore di imprese che svolgono attività portuali in aree concesse dall'autorità di sistema portuale e affidatarie di alcune attività comprese nel ciclo operativo, un contributo, pari a euro 90 per ogni turno lavorativo prestato in meno rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019 alle medesime condizioni sopra ricordate.

E' stata introdotta, inoltre una proroga di 12 mesi per le autorizzazioni rilasciate aventi ad oggetto l'esercizio delle operazioni portuali, le concessioni di aree demaniali per aree e banchine (*salvo nel caso in cui le autorizzazioni e le concessioni sopra ricordate abbiano formato oggetto di aggiudicazione fino al 23 febbraio 2020*) e le concessioni per il servizio di rimorchio, in corso o scadute tra il 31 gennaio 2020 e l'entrata in vigore del decreto-legge.

Inoltre sono state prorogate di 12 mesi le concessioni per la gestione del servizio ferroviario portuale. Sempre con riferimento alle concessioni di aree portuali, il decreto-legge n. 34/2020 consente che le Autorità di sistema portuale e l'Autorità portuale di Gioia Tauro destinino temporaneamente aree e banchine di competenza a funzioni portuali diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti, fino allo scadere dei sei mesi successivi alla cessazione dello stato d'emergenza.

Un'ulteriore modifica introdotta con il decreto-legge n. 104 del 2020 prevede che quando il concessionario intende sostituire altri nel godimento della concessione deve chiedere l'autorizzazione dell'autorità concedente.



Un supporto, pari a 24 milioni di euro per l'anno 2020 è altresì previsto a beneficio delle società cooperative che offrono servizi di ormeggio, per le quali si dispone un indennizzo per le ridotte prestazioni di ormeggio rese da dette società dal 1° febbraio 2020 al 31 dicembre 2020, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019.

Il decreto-legge n. 104 del 2020 ha disposto che tali risorse possono essere utilizzate anche per compensare gli ormeggiatori della mancata riscossione, ascrivibile all'emergenza epidemiologica da COVID-19, dei corrispettivi relativi ai servizi effettuati nel periodo compreso tra il 1° febbraio 2020 e il 15 ottobre 2020, nonché per le minori entrate derivanti dalla riduzione delle tariffe applicabili ai servizi di ormeggio effettuati tra la data di entrata in vigore della citata disposizione e il 31 dicembre 2020. L'applicazione della disposizione è rimessa alle autorità marittime.

Infine è prevista a beneficio delle Autorità di sistema portuale, l'erogazione di 5 milioni di euro per compensare la mancata riscossione dei diritti portuali dovuti al calo del traffico dei passeggeri e dei crocieristi per effetto dei provvedimenti legislativi assunti a tutela della salute pubblica, mentre per le imprese di navigazione operanti con navi minori nel settore del trasporto turistico di persone via maree per acque interne che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° febbraio 2020 e il 31 luglio 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 si prevede l'assegnazione di risorse per 5 milioni di euro.

Il decreto-legge n.104 del 2020 prevede inoltre (*art. 93, commi 3 e 4*) misure per estendere ad altre imprese che svolgono operazioni e servizi portuali l'ambito dei lavoratori che confluiscano nelle agenzie per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, previste in via temporanea dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2020.

Il medesimo decreto-legge ha altresì previsto che, con riferimento alle revisioni del classamento delle aree destinate ad attività portuali, gli atti di aggiornamento delle rendite catastali rideterminate hanno effetto dal 1° gennaio 2020, in deroga a quanto previsto dalla disciplina ordinaria.

Il decreto-legge n. 104 del 2020 ha istituito un Fondo, con una dotazione di 50 milioni di euro, volto a compensare le imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri alla data del 31 gennaio 2020, impiegate nei trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci via mare, anche in via non esclusiva, per l'intero anno 2020, con riferimento alla riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio



2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. I criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione saranno definiti con un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (*art. 89*). Sempre il medesimo decreto-legge ha esteso a decorrere dal 1° agosto 2020 e fino al 31 dicembre 2020, alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, l'esenzione dagli oneri previdenziali e assistenziali prevista per gli armatori e il personale iscritti nel registro internazionale dall'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997 n. 457 (comma 1), rimettendo ad un decreto ministeriale le modalità attuative delle sopra citate disposizioni e fissando un limite di 28 milioni di euro per l'anno 2020 e 7 milioni di euro per l'anno 2021.

CONCLUSIONI

VALUTAZIONI E NECESSITA' DI PIANO OPERATIVO DI INTERVENTO

Le interviste non hanno fatto emergere da parte delle imprese particolari necessità di riqualificazione professionale né di sostituzione di personale, ma la mancata indicazione di quanto sopra, più che per valutazioni di merito del problema, è dettata dalla instabilità economica del periodo che non ha permesso alle imprese di focalizzarsi sulle necessità in modo concreto a causa della imprevedibilità dei volumi di traffico e fatturato che i vari operatori portuali ipotizzano di dover gestire nei prossimi mesi.

L'analisi del personale in forza alle imprese autorizzate nei porti del Mar Tirreno Settentrionale ha comunque evidenziato, da una parte, situazioni di idoneità lavorativa limitata, conseguenti alla presenza di invalidità civile e/o esenzioni specifiche alle mansioni concentrate prevalentemente nel soggetto autorizzato alla somministrazione di lavoro in porto e dall'altra qualche prossimo pensionamento che, tuttavia, al momento non si prevede possa portare alla sostituzione del personale in uscita.

Le imprese, stante il blocco dei licenziamenti introdotto per tutelare il mercato del lavoro dalla contrazione economica dovuta alla pandemia, non ritengono opportuno prevedere assunzioni per sostituire il personale in uscita, così da mantenere una maggiore flessibilità e rimandare questa decisione al futuro, quando il mercato si sarà maggiormente stabilizzato.



Le Società hanno puntato a riorganizzare i processi con l'impegno di minori addetti per limitare le perdite eventuali dovuti alla Pandemia da Covid -19.

Questo atteggiamento accomuna sia chi ha tratto beneficio dalla crisi economica attuale sia chi, al contrario ne è rimasto colpito, perché entrambi non hanno contezza delle evoluzioni future di quei tipi di merce.

Il presente Documento evidenzia

- la necessità di programmare percorsi formativi idonei alla riqualificazione, riconversione anche finalizzati alla ricollocazione del personale risultato inidoneo ad alcune mansioni nel ciclo produttivo delle operazioni/servizi portuali principalmente con riferimento al soggetto autorizzato ex art. 17 legge n.84/1994, e in subordine di alcune imprese autorizzate ai sensi dell'art.16 della Legge.
- l'esigenza di intervenire sugli aspetti lavoristici del porto di Piombino al fine di tutelare la forza lavoro e programmare gli impegni delle società coinvolte nel ciclo produttivo/operativo esistente;
- la necessità di programmare percorsi formativi idonei alla riqualificazione, riconversione anche finalizzati alla ricollocazione del personale risultato inidoneo ad alcune mansioni nel ciclo produttivo delle operazioni/servizi portuali, delle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 della Legge e monitorare costantemente il livello della fornitura del lavoro temporaneo portuale ed intervenire per la riqualificazione del personale anche secondo le esigenze dei porti rientranti nell'ambito del Sistema Portuale di competenza.
- Le necessità formative principalmente emerse sono riferite a:
 - Security/Safety
 - Guida carrelli elevatori e mezzi di sollevamento
 - Primo soccorso/ Antincendio
 - Controllo di gestione
 - Riorganizzazione dei processi
 - controllo della logistica di magazzino,
 - percorsi di formazione sulla pianificazione, previsione anche ai fini della sicurezza, non solo dell'operatività,
 - Rizzatori;
 - Smarcatori
- Creare percorsi formativi ad hoc, volti ad anticipare le veloci evoluzioni tecnologiche del mercato del lavoro, e la crescente digitalizzazione.



È emersa inoltre la necessità di cercare di creare un centro di manutenzione delle gru che sia logisticamente vicina al porto.

Gli operatori hanno lamentato il fatto che tutti i centri assistenza si trovano nel Nord Italia e ciò comporta costi di trasferta e tempi lunghi di intervento.

Hanno chiesto che AdSP potesse, anche attraverso il centro formazione, interagire con le case madri per formare manutentori specializzati nel porto di Livorno.

Altra considerazione emersa, sempre con riferimento alle gru e che coinvolge il processo di innovazione tecnologica è formare il personale affinché, come avviene in altri porti, le gru possano essere manovrate da control-rooms a distanza dotate di controlli elettronici e dunque senza gruista a bordo.

Al di là di questi elementi, eventualmente risolvibili con interventi puntuali, l'emergenza sanitaria ha messo in luce la fragilità di un assetto dell'organizzazione del lavoro che negli ultimi anni aveva privilegiato, soprattutto per alcune categorie merceologiche, l'appalto di segmenti di ciclo delle operazioni portuali, incentivando le imprese appaltatrici ad operare assunzioni, anche a tempo determinato, che hanno poi reso necessario un massiccio ricorso alla cassa integrazione o al mancato rinnovo dei contratti, oltre a risultati di gestione fortemente penalizzati, per far fronte ai quali il Parlamento è intervenuto con una modifica all'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n.34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n.77, che ha previsto un sussidio a favore delle imprese autorizzate ex articolo 16 appaltatrici, in ragione del minor numero di turni lavorati rispetto al 2019.

In attuazione di tale disposizione, con provvedimento presidenziale n.150 del 4 dicembre 2020, è stata erogata alla CPL e ad Uniport una anticipazione pari, rispettivamente, ad euro 183.744,00 e ad euro 442.548,00, ed è in corso di istruttoria una anticipazione a favore di Seatrag Autostrade del mare.

Potrà pertanto costituire argomento di valutazione da parte dell'intera comunità portuale, l'ipotesi di un ragionevole ampliamento dell'organico dell'agenzia ex articolo 17 della Legge *(di cui ormai fanno parte tutti i maggiori operatori del porto di Livorno)*, che consenta, da un lato, alle imprese appaltatrici di contenere entro numeri gestibili i rispettivi organici, e dall'altro di garantire, come nello spirito della legge, l'adeguata flessibilità della forza lavoro in porto.