



FONDAZIONE
BNC



ITALIA

Il futuro dei porti tra dimensione pubblica e privata

Roma, 11 luglio 2012

TRACCIA PER LA DISCUSSIONE

- 1) Si apre una nuova fase: sunto delle precedenti puntate
- 2) Il nodo della produttività: qualche dato "rozzo"
- 3) L'organizzazione del lavoro in porto: il patchwork del chi fa che cosa
- 4) Qualche spunto per la riforma della riforma

TRACCIA PER LA DISCUSSIONE

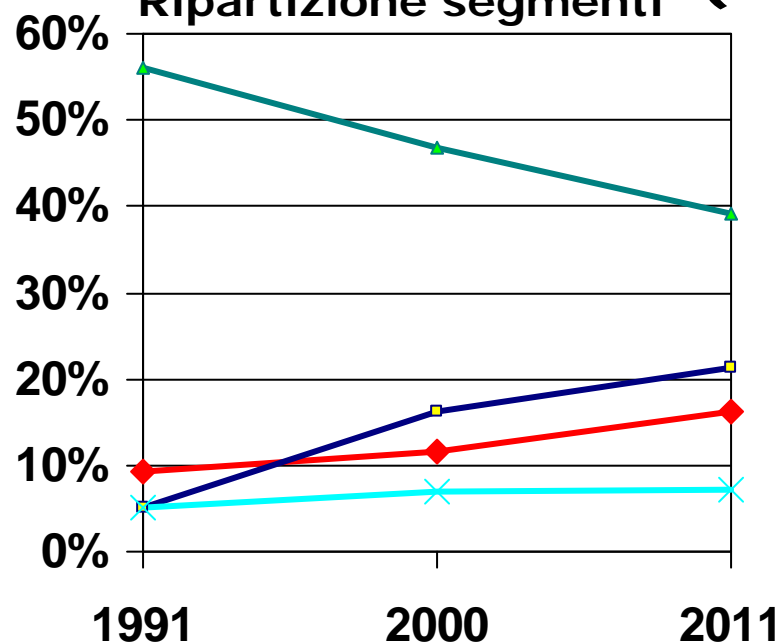
- 1) **Si apre una nuova fase: sunto delle precedenti puntate**
- 2) Il nodo della produttività: qualche dato "rozzo"
- 3) L'organizzazione del lavoro in porto: il patchwork del chi fa che cosa
- 4) Qualche spunto per la riforma della riforma

Le tappe di una riforma tortuosa e disorientata

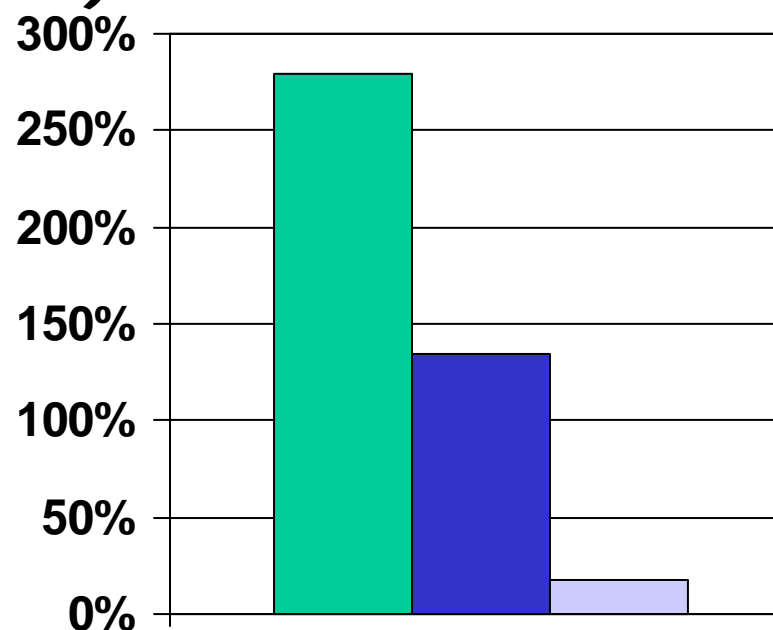
<p>1983-1993 I prodromi</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Riduzione addetti portuali (Esodi incentivati) ('83) 2. Sentenza Corte Europea Porto di Genova ('91) 3. Avvio VTE Genova SINPORT ('93)
<p>1994-2000 La privatizzazione italiana</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Promulgazione legge n. 84 ('94) 2. Avvio porto di Gioia Tauro – Contship ('94) 3. Conclusione iter normativo legge n. 84 (legge n. 186 del 2000 e decreti attuativi 2001) 4. Autorità portuali
<p>2001-oggi L'ingresso dei global carrier</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Passaggio proprietà Contship (Eurokai – BLG Germania) SINPORT (PSA Singapore) 2. Maersk, DP World, MSC e Cosco alla ricerca di un hub di riferimento nel sistema portuale nazionale
<p>Domani Rilancio economico del Paese</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 12 Autorità portuali per 5 macroaree (Governo tecnico) 2. le 24 AP esistenti hanno programmato interventi per portare la loro capacità di traffico dagli attuali 9,5 milioni di TEU (2011) a circa 20 nel prossimo quinquennio.

La trasformazione del traffico degli ultimi 20 anni

Ripartizione segmenti (volumi)



- ◆ Macchine e merci varie
- Container
- ▲ Prod petroliferi
- × Prodotti met



Crescita percentuale 1990 - 2001

- Container
- Manufatti merci diverse
- Totale merci

La trasformazione del traffico degli ultimi 20 anni (caratteristiche)

La trasformazione del traffico del sistema portuale nazionale **degli ultimi 20 anni ha riguardato la domanda nazionale** (escluso Gioia Tauro) e non la competizione con i Porti del Nord Europa (- Petrolio + Made in Italy)

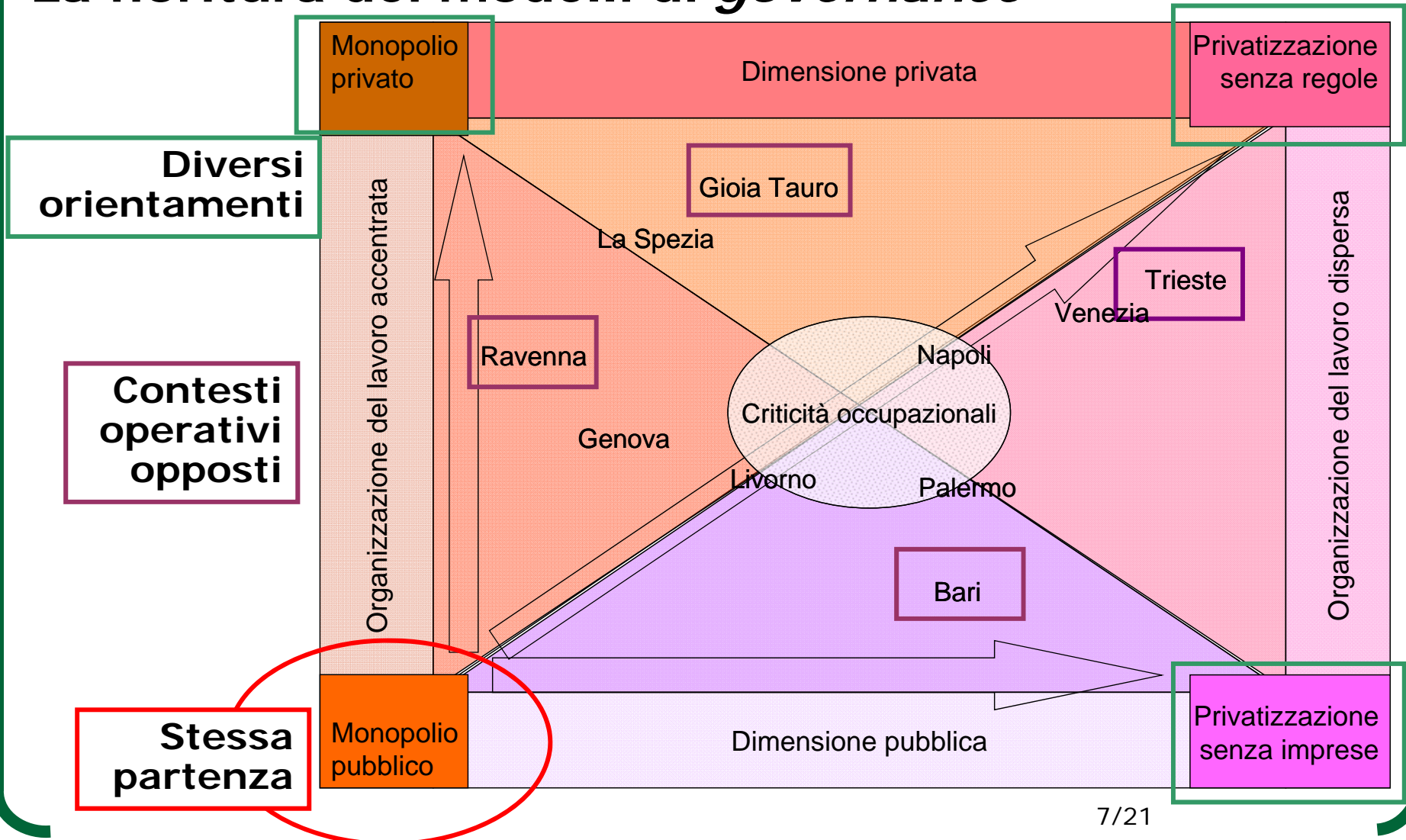
La competizione con i porti del nord può provocare, nella migliore delle ipotesi, spostamenti di quote contenute di traffico (3%)

Ipotesi di bilanciamento tra costa settentrionale e costa meridionale del continente europeo con ottimizzazione della rete trasportistica terrestre

	<i>Nord</i>	<i>Sud</i>
Prodotto interno lordo	63%	37%
Popolazione	56%	44%
<u>Quota di traffico container attuale</u>	68%	32%
<u>Quota di traffico container potenziale</u>	65%	35%

qualora venissero ottimizzate le connessioni terrestri dei porti

La fioritura dei modelli di *governance*



TRACCIA PER LA DISCUSSIONE

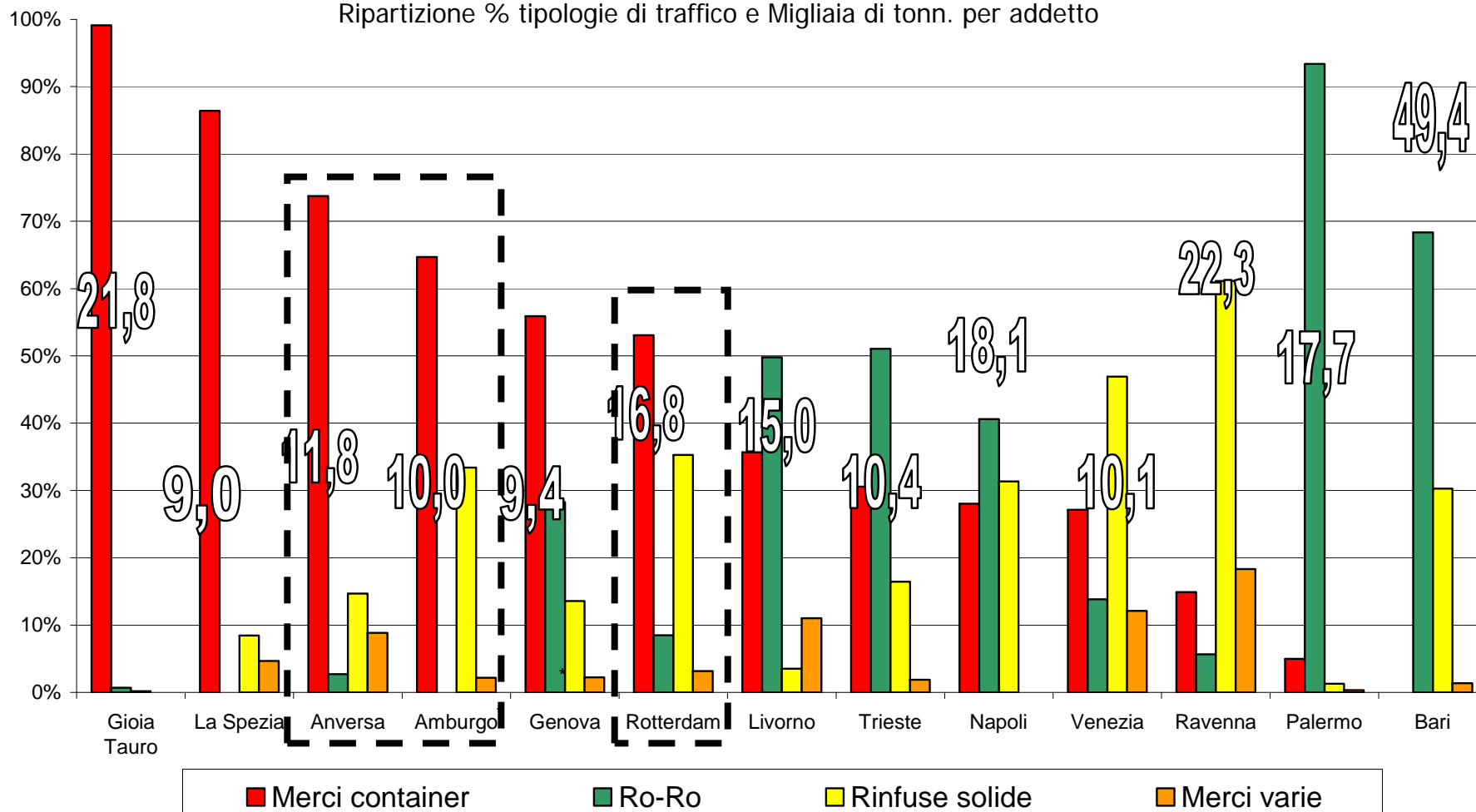
- 1) Si apre una nuova fase: sunto delle precedenti puntate
- 2) Il nodo della produttività: qualche dato "rozzo"**
- 3) L'organizzazione del lavoro in porto: il patchwork del chi fa che cosa
- 4) Qualche spunto per la riforma della riforma

Il nodo della produttività

- La questione della **dimensione** e della **produttività** del **lavoro portuale** è stata una delle ragioni dell'avvio del processo di riforma
- I dipendenti delle compagnie portuali nel **1983** erano circa **21.000**, nel **1997** si erano ridotti a circa **4.000**, mentre nel **2009** Assoportri ha censito circa **20.000** addetti dipendenti dalle imprese art. 16, 17 e 18
- nei **10 porti analizzati** (9 con dati completi e 1 con dati parziali) sono stati censiti oggi quasi **11.000 addetti** diretti alle operazioni portuali
- In **8 porti su 10 non sono state rilevate flessioni** degli addetti negli ultimi anni (compresi i periodi di crisi) e solo in uno è stato posto il problema dell'esubero del personale.

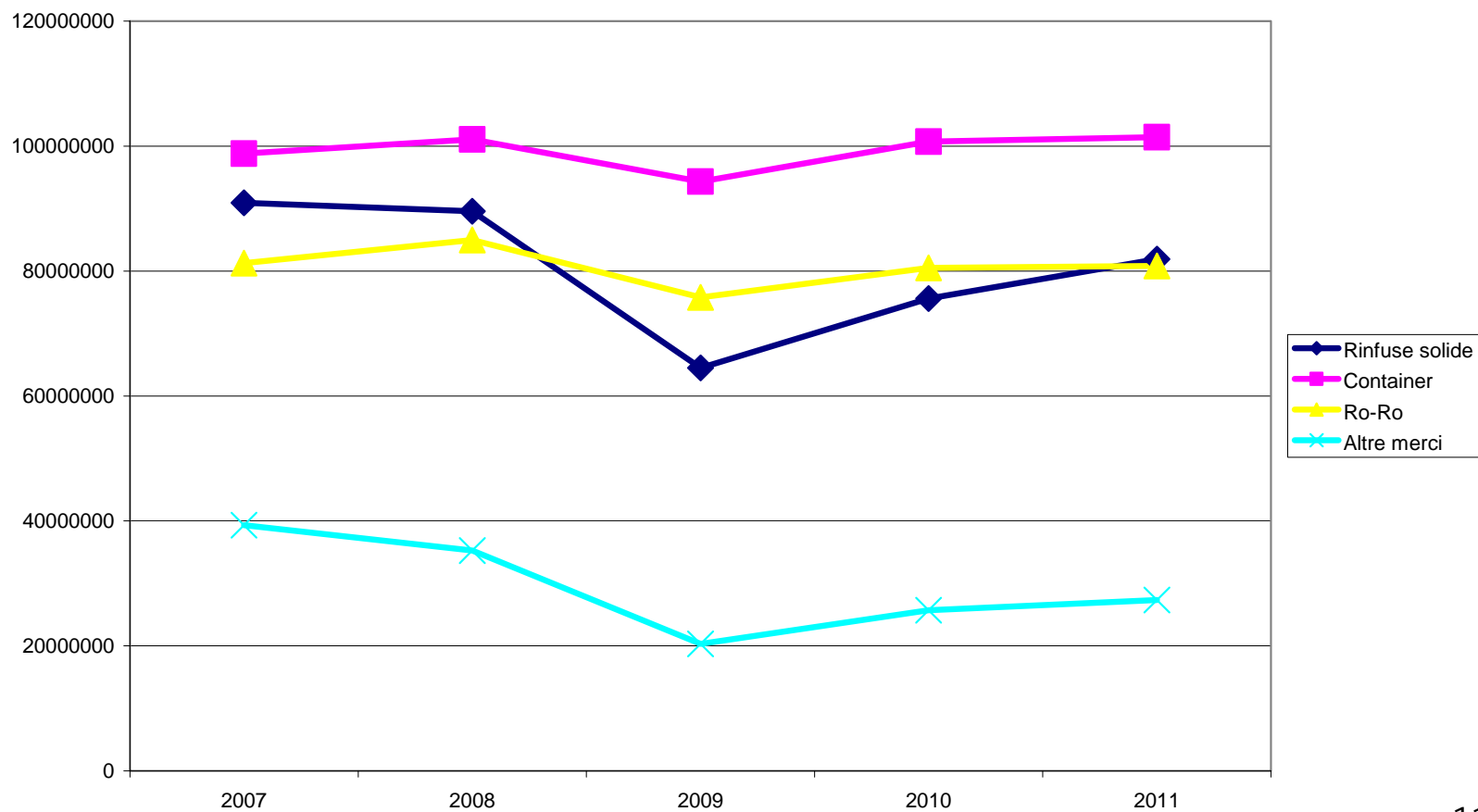
Produttività in linea con gli standard europei

Ripartizione % tipologie di traffico e Migliaia di tonn. per addetto



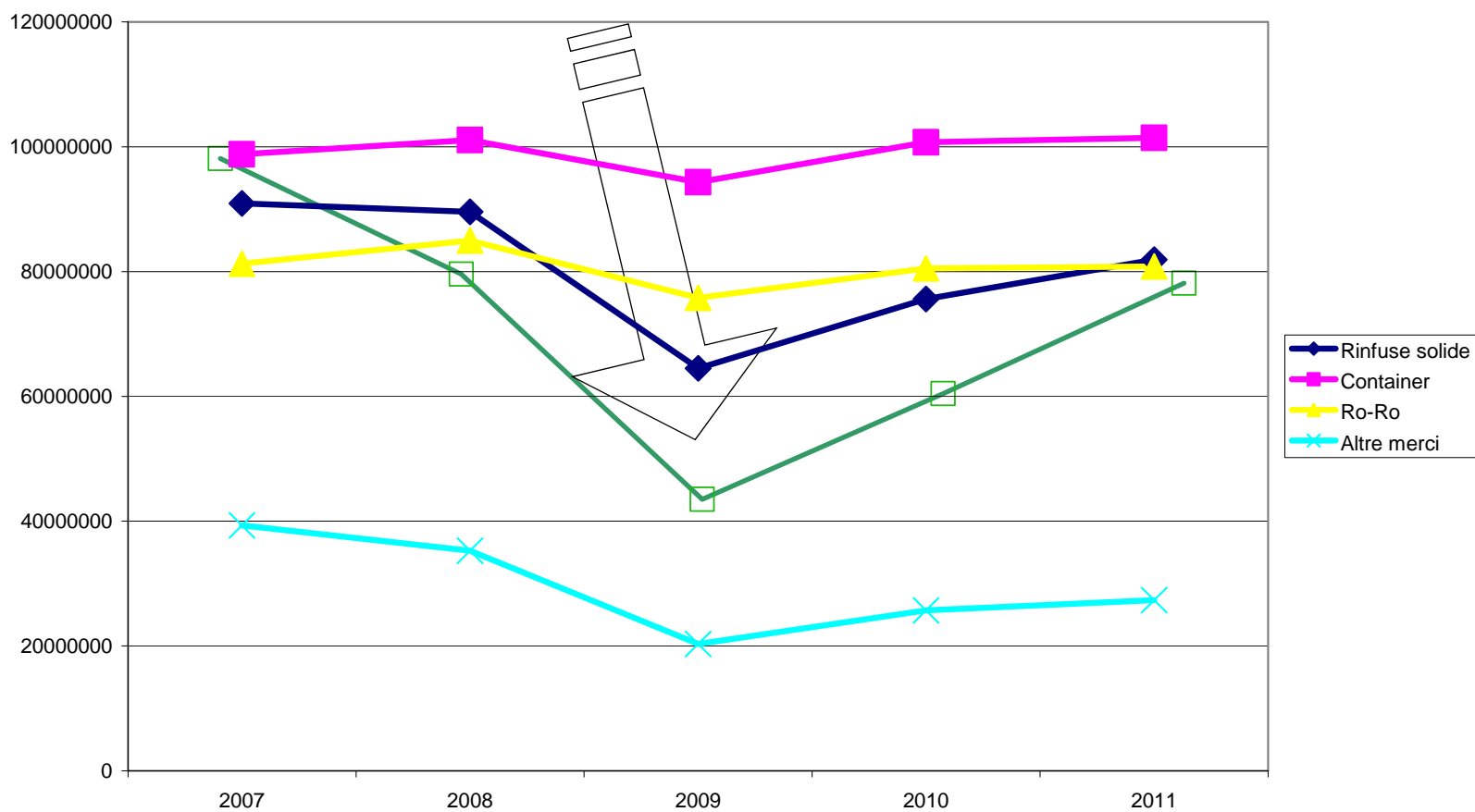
La flessibilità e l'Indennità di mancato avviamento

Traffico porti



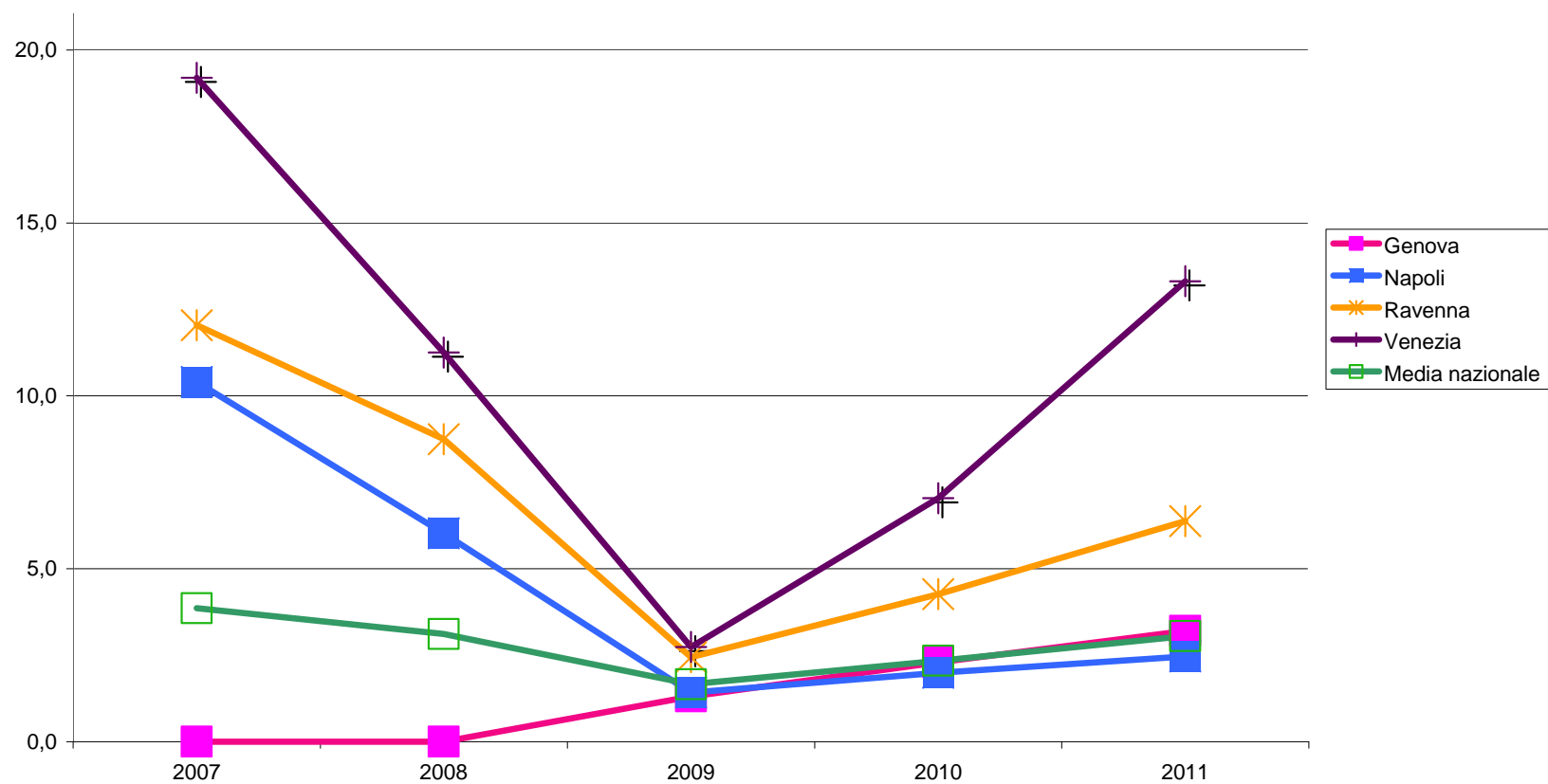
Fonte: Assoporti 2012

Traffico porti + Media naz. giornate lavorate/giornate IMA



Fonte: Assoportori e Ancip 2012

Giornate di lavoro/Giornate IMA in alcuni porti



Fonte: Ancip 2012

TRACCIA PER LA DISCUSSIONE

- 1) Si apre una nuova fase: sunto delle precedenti puntate
- 2) Il nodo della produttività: qualche dato "rozzo"
- 3) L'organizzazione del lavoro in porto: il patchwork del chi fa che cosa**
- 4) Qualche spunto per la riforma della riforma

Organizzazione portuale: Lavoro temporaneo vs appalto esterno

Rilevanza	Numerosità Art. 18	Numerosità Art. 16	Centralità Art. 17	Frequenza appalto esterno
Elevata	Venezia (21) Ravenna (17) Trieste (16) Livorno (15)	Trieste (29) Venezia (22) Napoli (19)	Ravenna Genova	Trieste (30-50%) La Spezia (30-50%) Venezia (30-50%)
Media	Genova (11) La Spezia (8)	Livorno (13) Genova (12)	Napoli Palermo Venezia	Napoli (40%) Livorno (<40%) Gioia T. (30%)
Bassa	Napoli (7) Gioia T. (2)	La Spezia (9) Bari (8) Palermo (7) Gioia T. (7) Ravenna (5)	Trieste Bari	Ravenna (<30%)
Nulla	Bari Palermo		La Spezia Gioia T.	Genova Bari Palermo

Organizzazione portuale: Lavoro temporaneo vs imprese art. 16

Rilevanza	Numerosità Art. 18	Numerosità Art. 16	Centralità Art. 17	Frequenza appalto esterno
Elevata	Venezia (21) Ravenna (17) Trieste (16) Livorno (15)	Trieste (29) Venezia (22) Napoli (19)	Ravenna Genova	Trieste (30-50%) La Spezia (30-50%) Venezia (30-50%)
Media	Genova (11) La Spezia (8)	Livorno (13) Genova (12)	Napoli Palermo Venezia	Napoli (40%) Livorno (<40%) Gioia T. (30%)
Bassa	Napoli (7) Gioia T. (2)	La Spezia (9) Bari (8) Palermo (7) Gioia T. (7) Ravenna (5)	Trieste Bari	Ravenna (<30%)
Nulla	Bari Palermo		La Spezia Gioia T.	Genova Bari Palermo

Il nodo del lavoro strutturato vs lavoro temporaneo

L'indagine svolta da Isfort non indica una bassa produttività dei lavoratori portuali.

La questione della produttività richiederebbe dati omogenei a livello europeo, sarebbe opportuno a partire da questa ricerca promuovere un approfondimento nelle sedi opportune.

Il lavoro temporaneo ancora oggi sconta le vischiosità legate alla derivazione delle imprese che lo gestiscono dalle pre-esistenti Compagnie portuali.

Sebbene in alcuni porti sia assente il pool ed in altri attraverso momenti di gravi difficoltà, nei 10 porti analizzati in nessun caso è stato rilevato un fronte comune contrario al lavoro temporaneo.

La sostenibilità dei pool di lavoro temporaneo rappresenta una prima priorità, la strutturazione dell'IMA nell'ambito del progetto di riforma del lavoro del Governo Monti rappresenta un successo ma è necessario fare di più.

TRACCIA PER LA DISCUSSIONE

- 1) Si apre una nuova fase: sunto delle precedenti puntate
- 2) Il nodo della produttività: qualche dato "rozzo"
- 3) L'organizzazione del lavoro in porto: il patchwork del chi fa che cosa
- 4) Qualche spunto per la riforma della riforma**

L'investimento pubblico nei porti garantisce un rendimento netto alla società?

1. I Governi hanno bisogno di **metodi di valutazione** che consentano di **indirizzare** le loro limitate risorse verso **investimenti** che garantiscano il massimo rendimento netto alla società¹
2. Quali sono le **strategie** che il **Governo italiano** ha posto in essere negli ultimi 20 anni per ottenere questo massimo rendimento e quali gli **strumenti** che l'amministrazione centrale e quelle locali hanno attivato per **misurare le performance** di tali strategie
3. Forse nella prospettiva di una riforma della legge n. 84 del 1994 e di razionalizzazione (spending review) del sistema qualche parola in più andrebbe spesa su questo argomento.
4. Nell'ambito delle molteplici iniziative di contenimento della spesa si è spesso fatto cenno della necessità di prevedere **misure per sostenere la crescita**: qual è il contributo del sistema portuale?

1) OECD "Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development",
Ginevra 2002

Il futuro dei porti e del lavoro portuale: dimensione pubblica

Enti	Opportunità		Minacce	
	Dirette	Indirette	Dirette	Indirette
Autorità portuale (governance), Capitaneria di Porto, Dogane, Polizia, Presidi sanitari e fitosanitari (sicurezza, vigilanza e controllo)	Creazione di "buoni" posti di lavoro e incremento del valore aggiunto generato dal tessuto economico locale	Vivibilità e sostenibilità del territorio nonostante l'intensità dei traffici portuali	Irrigidimento del mercato e mancanza di una reale libera competizione (estrema conseguenza ritorno al monopolio pubblico)	Disattenzione sull'applicazione delle norme di tutela ambientale e sociale per favorire l'aumento delle attività portuali e del traffico gestito

Il futuro dei porti e del lavoro portuale: dimensione privata

Enti	Opportunità		Minacce	
	Dirette	Indirette	Dirette	Indirette
Imprese concessionarie (art. 16 - 18)	Ampliamento del business per imprese private (crescita traffici)	Creazione di imprese, aumento dei posti di lavoro e innalzamento del PIL regionale	Tensione delle imprese verso la riduzione dei margini di competizione (estrema conseguenza, monopolio privato)	Scarsa responsabilità sociale e ambientale delle imprese con impatti negativi di tipo ambientale o sociale) sul contesto locale

Il futuro dei porti e del lavoro portuale: dimensione pubblico/privata

Enti	Opportunità		Minacce	
	Dirette	Indirette	Dirette	Indirette
Pool di lavoro temporaneo (Imprese art. 17) derivate dalle pre-esistenti Compagnie portuali	Disponibilità di una riserva di lavoro temporaneo per gestire i picchi di traffico	Forza contrattuale e dignità lavoratori strutturati e temporanei	Marginalizza-zione della riserva da parte delle imprese strutturate	Limitata sostenibilità economica della riserva senza il supporto dei fondi pubblici o di un fondo sottoscritto dagli utenti portuali

Appunti per la riforma

- 1) L'**autonomia finanziaria** è necessaria ma non è **sufficiente**, serve un incremento delle attività che in grado produrre ricavi aggiuntivi.
- 2) Il mondo portuale ha bisogno di un **monitoraggio esterno e indipendente** che ne misuri le evoluzioni, ne confronti la competitività.
- 3) E' opportuno che si definisca un **orientamento strategico** nazionale che coerentemente con quello europeo sia in grado, ad esempio, di stabilire la **scala di priorità** tra i tanti progetti di sviluppo portuale (11 milioni di TEU aggiuntivi).
- 4) Il Governo italiano ha costituito un'**Autorità sui trasporti**, il Governo spagnolo un **Osservatorio sulle dinamiche di mercato dei porti...** è questa la strada?



OSSERVATORIO NAZIONALE SUL
TRASPORTO MERCE E LA LOGISTICA



Grazie per l'attenzione

deascentiis@isfort.it

pessina@isfort.it

appetecchia@isfort.it

Roma, 11 Luglio 2012