

RAPPORTI PERIODICI

# OSSERVATORIO NAZIONALE SUL TRASPORTO MERCI E LA LOGISTICA



*Il futuro dei porti  
e del lavoro portuale*

SECONDO VOLUME

**17** luglio 2012



**SINTESI DEL RAPPORTO**

## **Isfort**

*L'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti* è stato costituito nel 1994 su iniziativa della Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni, attuale azionista di maggioranza e dalle Ferrovie dello Stato. L'istituto svolge attività di ricerca, consulenza, assistenza tecnica e formazione. Oltre all'*Osservatorio nazionale sul trasporto merci e la logistica*, Isfort gestisce l'*Osservatorio Audimob* su stili e comportamenti di mobilità degli italiani e l'*Osservatorio sulle Politiche per la Mobilità Urbana Sostenibile* (Opmus).

Per informazioni contattare

*Dania De Ascentiis*

Tel. 06/852651

Fax 06/85265299

Cell. 3382837184

Email: [deascentiis@isfort.it](mailto:deascentiis@isfort.it)

Sito web: [www.isfort.it/sito/osslog](http://www.isfort.it/sito/osslog)

# 1. Considerazioni di sintesi

Definire la portualità italiana un FAR WEST è stato forse eccessivo, ma sostenere il contrario sarebbe allo stesso modo poco aderente alla realtà. Non si può negare 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 dalla necessità di adeguare il flusso delle operazioni alle caratteristiche funzionali e strutturali di ciascun porto.

Anche dopo aver completato la seconda fase del percorso di ricerca andando ad analizzare in profondità altri cinque porti (La Spezia, Livorno, Palermo, Bari e Venezia) nella sostanza rimane invariata l'impressione che il sistema portuale nazionale sia un ambiente in cui le regole possono essere interpretate secondo gli umori locali. La configurazione di un sistema così disomogeneo si è consolidata anche grazie ad una (più o meno consapevole) disattenzione circa la rilevanza strategica della risorsa portuale dell'amministrazione centrale e dei governi che dal 1994 ad oggi si sono succeduti.

Oggi le attuali condizioni di mercato, la maturità delle imprese portuali presenti nei porti italiani e la difficile congiuntura economica richiederebbero invece una nuova attenzione strategica al settore che, a partire da un quadro di regole condiviso ed omogeneo, agevoli l'affermazione di un modello di *governance* più dinamico e meno vischioso di quello attuale.

La scena portuale è animata ovunque dal confronto tra le varie componenti (istituzioni, imprese e lavoratori); un confronto, talvolta aspro, che ha contribuito a plasmare le caratteristiche peculiari di ciascun porto (un po' in tutto il mondo). Tuttavia vi è stato un periodo in cui questa dinamica "strutturale" in Italia ha vissuto una particolare accelerazione che ha trasformato l'ordinario iter evolutivo, in straordinario.

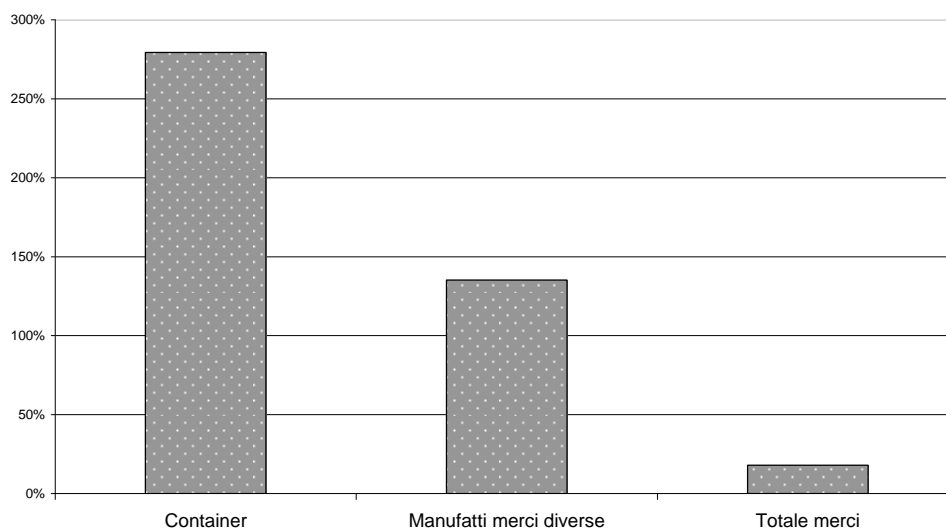
Tale periodo è compreso tra la fine degli anni '80 e l'inizio del nuovo secolo; un periodo di grandi cambiamenti planetari per il mercato dei trasporti marittimi (esplosione del traffico container), di trasformazione radicale del tessuto industriale nazionale con il passaggio dalla grande industria alla piccola e media impresa e la crescita della movimentazione di manufatti e di merci varie, cui ha corrisposto una ri-organizzazione delle operazioni portuali passate dal monopolio pubblico, alla libera competizione tra privati.

Nel corso degli anni Novanta si assiste ad una trasformazione sostanziale della struttura del lavoro, dei volumi e della tipologia di traffico gestiti in porto, cresciuti straordinariamente nel corso degli anni '90 e nella prima decade del XXI secolo, sia in termini di peso che di varietà della merce trattata. La movimentazione dei contenitori nei porti italiani sostanzialmente esplose passando da poco più di 2 milioni nel 1991 a più di 7 nel 2001 fino ad arrivare a 10 prima della contrazione dovuta all'attuale crisi. Il segmento dei manufatti e delle merci varie cresce ben al di sopra delle altre componenti di traffico (da meno di 40 milioni di tonnellate del 1991 a più di 90 del 2001) (Graf. 1).

Nell'ultimo decennio del secolo passato si pongono dunque le basi della mutazione del sistema portuale nazionale in network dei flussi import-export del *Made in Italy* delle piccole e medie imprese nazionali. Il traffico di prodotti petroliferi, pur rimanendo la principale attività dei porti italiani, perde buona parte del suo peso percentuale nel complesso dei traffici movimentati (passando dal 56,0% del 1991 al 39,4% del 2009),

mentre la movimentazione di macchine e manufatti aumenta passando dal 9,2% al 15,9%.

**Graf. 1 – Percentuale di variazione del traffico merci dal 1990 al 2001**



*Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti e delle Infrastrutture (vari anni)*

I grandi impianti in prossimità delle sedi portuali scompaiono, rimane solo qualche stabilimento siderurgico e di raffinazione, ed anche gli impianti industriali nei porti diminuiscono drasticamente. Nei dieci porti analizzati nell'ambito dell'indagine Isfort, solo Venezia e Ravenna, ad esempio, hanno concessioni industriali al loro interno. Il rapporto tra l'offerta dei servizi portuali e la domanda di trasporto delle imprese è mediata da soggetti terzi. Si impongono nel corso di questi anni le figure dell'agente marittimo (intermediario per conto dell'armatore) e dello spedizioniere (intermediario per conto delle imprese di trasformazione) i quali assumono un ruolo centrale nell'equilibrio del mercato dei servizi portuali, raccogliendo l'eredità commerciale degli ormai superati Enti porto.

Il processo di ristrutturazione dell'organizzazione e della "governance" dei porti nazionali avviene pertanto nel momento in cui i porti cambiano la loro mission. Questo duplice cambiamento si consolida nel mondo portuale con ritmi diversi, mentre il primo è lento e approssimativo, il secondo è repentino e determinato.

Purtroppo l'intervento del legislatore, nonostante sia pressoché unanime il riconoscimento della bontà della legge 84/94, è tardivo e richiede un ampio periodo di assestamento. Le questioni relative alla definizione dei servizi portuali e delle imprese autorizzate a svolgerli (art. 16) nonché della somministrazione del lavoro temporaneo (art. 17) hanno richiesto numerosi e successivi interventi del legislatore, spesso sollecitati dalla incompatibilità dei vincoli imposti con la normativa comunitaria. La conclusione di questo iter si raggiunge solo nel 2001 grazie ai provvedimenti attuativi della legge 186 del 2000 che in buona sostanza rivedono buona parte della legge soprattutto per quel che riguarda l'attribuzione di funzioni e di ruoli tra le imprese concessionarie, le imprese di servizi e il *pool* di lavoro temporaneo. Un periodo durato

ben oltre un decennio (quasi un ventennio se si considera che i primi interventi di riorganizzazione del lavoro portuale sono dell'inizio degli anni '80), durante il quale gli interventi normativi non sono stati in grado di imbrigliare un processo di trasformazione già in corsa.

La nota legge del 1994 è giunta a coronamento di un piano di ristrutturazione del mondo portuale che aveva preso avvio già nel decennio precedente. Tale piano, quando la legge è stata definitivamente promulgata, aveva già in buona parte asciugato il bacino nazionale dei lavoratori associati o dipendenti delle Compagnie portuali (la cui consistenza era passata da poco meno di 21.000 unità nel 1983 a poco più di 4.000 nel 1997) e di fatto creato le premesse per un rinnovamento dell'organizzazione del lavoro portuale.

La ristrutturazione avviata nel 1983 al fine di contenere il numero dei lavoratori presenti in porto (dai più ritenuti eccessivi), ha favorito un repentino "turn over" generazionale abbassando sostanzialmente l'età media degli addetti e una redistribuzione dei nuovi assunti in una pluralità di aziende. Alla contrazione dimensionale delle imprese derivate dalle Compagnie portuali è corrisposto un progressivo incremento del personale dipendente dalle imprese terminaliste concessionarie di aree demaniali (ex art. 18), e delle imprese di servizio (ex art. 16) le quali sono soprattutto cresciute, non tanto per dimensione, quanto piuttosto per numerosità.

Un processo di riconversione industriale che gli imprenditori - in seguito insediatisi nei porti nazionali con imprese art. 16 e art. 18 - avevano già ampiamente programmato ben prima che la legge fosse promulgata. Paradossalmente, i soggetti meno preparati ad accogliere l'innovazione sono stati, in quel periodo, quelli già formalmente presenti nei porti, ovvero le Compagnie portuali (trasformate in imprese o in *pool* di manodopera) e gli Enti porto (trasformati, nei principali scali, in Autorità portuali).

L'effervescenza degli anni '90 si esaurisce con la chiusura del periodo di transizione del provvedimento di riforma della portualità nazionale. Proprio all'inizio del nuovo secolo (prima decade del XXI sec.), ad esempio, si estende il processo di privatizzazione dei porti italiani dalla dimensione nazionale a quella internazionale. Due passaggi segnano chiaramente questa svolta:

- la vendita da parte del gruppo Fiat di SINPORT, la società concessionaria del Terminal Container di Voltri, all'Autorità portuale di Singapore;
- la vendita da parte della famiglia Ravano della Contship (titolare delle concessioni di La Spezia e Gioia Tauro) al gruppo tedesco Eurogate.

La realtà portuale si sgancia dalla dimensione nazionale e si affaccia nel mondo dei *global player*<sup>1</sup> della logistica internazionale, ma sembra perdere contatto con il territorio. In un recente sondaggio circa le principali criticità infrastrutturali del Paese<sup>2</sup> condotto da Uniontrasporti presso un campione di circa 800 imprenditori con incarichi istituzionali presenti nelle Camere di Commercio italiane, è emersa chiaramente la scarsa percezione della centralità dei porti nello sviluppo della rete trasportistica nazionale.

---

<sup>1</sup> Cfr. Far West Italia: il futuro dei porti e del lavoro portuale, Parte Prima Cap. 1 pagg. 3 – 19.

<sup>2</sup> *Atlante delle priorità e delle criticità infrastrutturali: il punto di vista del mondo economico*. Unioncamere aprile 2012.

Dovendo indicare le prime priorità di intervento essi indicano 7 interventi stradali e 3 ferroviari. Inoltre, dovendo attribuire a ciascun settore il grado di criticità rispetto alle esigenze del territorio, quasi 1/3 degli intervistati (28%) non è in grado di esprimere alcun parere circa i gap dei sistemi portuali mentre si sente molto più sicuro nel dare valutazioni in merito alla rete autostradale, a quella ferroviaria, aeroportuale, ai trasporti urbani, alle infrastrutture logistiche, a quelle di distribuzione urbana delle merci, alle reti telematiche ed energetiche.

Il porto dunque, più degli altri nodi logistici terrestri, non rappresenta per buona parte degli intervistati una priorità e soprattutto non se ne conoscono le criticità. Il legame tra il porto e il territorio sembra quindi essere messo in discussione, eppure esso è alla base del modello di approccio alla gestione delle infrastrutture portuali più avanzato secondo la letteratura ovvero quello del *Community manager*<sup>3</sup>.

Dall'approvazione della legge 84/94 ad oggi, il mondo portuale è cambiato, sia dal punto di vista degli attori presenti, sia da quello delle merci trattate. Appare dunque giunto il momento di chiudere la lunga fase transitoria e di aprire una nuova stagione di sviluppo nel mondo portuale.

Il porto oggi è infatti uno snodo fondamentale, non tanto per la famosa piattaforma logistica mediterranea, quanto piuttosto per il rilancio economico e produttivo del Paese. Il sistema portuale è chiamato a sostenere tale rilancio grazie a sistemi efficienti, trasparenti e competitivi in grado di permettere ai prodotti italiani di essere a loro volta competitivi nei mercati internazionali. Per raggiungere tale obiettivo occorre che si superino le molteplici ambiguità relative alla dimensione pubblica e a quella privata dei Porti italiani (Tav. 1). E' importante che su tale aspetto non vi siano fraintendimenti e soprattutto si possa contare su prassi omogenee.

**Tav. 1 – Le dimensioni della realtà portuale**

		Pubblica	Pubblica e Privata	Privata
Enti		Autorità portuale (governance), Capitaneria di Porto, Dogane, Polizia, Presidi sanitari e fitosanitari (sicurezza, vigilanza e controllo)	Pool di lavoro temporaneo (Imprese art. 17) derivate dalle preesistenti Compagnie portuali	Imprese (art. 16 - 18)
Opportunità	Dirette	Creazione di "buoni" posti di lavoro e incremento del valore aggiunto generato dal tessuto economico locale	Disponibilità di una riserva di lavoro temporaneo per gestire i picchi di traffico	Opportunità di business per imprese private
	Indirette	Vivibilità e sostenibilità del territorio nonostante l'intensità dei traffici portuali	Forza contrattuale e dignità lavoratori strutturati e temporanei	Creazione di imprese, aumento dei posti di lavoro e innalzamento del PIL regionale
Minacce	Dirette	Irrigidimento del mercato e mancanza di una reale libera competizione (estrema conseguenza ritorno al monopolio pubblico)	Marginalizzazione della riserva da parte delle imprese strutturate	Tensione delle imprese verso la riduzione dei margini di competizione (estrema conseguenza, monopolio privato)
	Indirette	Disattenzione sull'applicazione delle norme di tutela ambientale e sociale per favorire l'aumento delle attività portuali e del traffico gestito	Limitata sostenibilità economica della riserva senza il supporto dei fondi pubblici o di un fondo sottoscritto dagli utenti portuali	Scarsa responsabilità sociale e ambientale delle imprese con impatti negativi di tipo ambientale o sociale) sul contesto locale

Fonte: Isfort, 2012

Stabilire quale sia la dimensione pubblica, non significa ritornare indietro a prima dell'ingresso dei privati, né tanto meno mettere in discussione il giusto ritorno in

<sup>3</sup> Cfr. *Far West Italia: il futuro dei porti e del lavoro portuale*, Parte Terza Cap. 2 pagg. 150 – 162.

termini di ricavi e di margini di profitto per le imprese insediate nei porti. Tuttavia queste premesse non devono escludere finalità di interesse generale. Nella logica di *governance* adottata dalla legge di riforma del sistema portuale il settore pubblico rimane proprietario della struttura portuale (terreni e opere infrastrutturali). Qual è allora il ricavo della Comunità? Qual è il margine di profitto che il territorio ottiene ospitando il porto? Pensare che tutto questo possa essere rappresentato dal pagamento di un canone è economicamente insostenibile.

Il ruolo dell'amministrazione non può limitarsi a gestire l'esistente, ma deve guardare al futuro massimizzando i benefici pubblici e razionalizzando i costi. I benefici diretti riguardano la salvaguardia e l'incremento di "buoni" posti di lavoro e la crescita del valore aggiunto generato dalle imprese presenti nel tessuto economico locale e - per i porti maggiori - anche nazionale. I benefici indiretti (ovvero difficilmente quantificabili in termini economici e monetari) concernono invece la capacità di rendere sostenibile da un punto di vista ambientale e sociale l'attività operativa, sia essa industriale o commerciale, del porto.

La dimensione privata è quella delle imprese autorizzate a svolgere la loro attività in porto. In questo caso è necessario stabilire quale sia l'ambiente competitivo con cui tali imprese si devono misurare. La competizione si gioca all'interno dei porti? Tra porti? Tra bacini? Tra sistemi portuali nazionali? Molte imprese, come sarà meglio ribadito in seguito, sostengono che in realtà la concorrenza endoportuale sia dannosa, ma se questo è vero come garantire il libero accesso al mercato. Quali contrappesi mettere in atto per evitare che l'esclusiva si trasformi in una rendita di posizione?

Infine, a metà strada tra la dimensione privata e quella pubblica, si colloca il tema del *pool* di lavoro temporaneo. Circa la necessità di questo servizio all'interno dei porti, dopo due anni di analisi, non sembra esservi ombra di dubbio. Tuttavia, a quasi vent'anni dalla promulgazione della legge, non è chiaro se questo servizio, che la legge definisce come "esclusivo", sia da ascrivere alla dimensione pubblica o a quella privata. Infatti, se da un punto di vista formale le imprese derivate dalle ex compagnie sono sostanzialmente società/cooperative di diritto privato, nell'immaginario degli attori portuali ascoltati negli incontri svolti nel corso dell'indagine, si percepisce la convinzione che nella sostanza si tratti ancora oggi di istituzioni pubbliche. Tale convinzione è ulteriormente rafforzata dalle modalità di gestione delle giornate di mancato avviamento dei lavoratori temporanei.

Giunti al 18<sup>esimo</sup> anno dall'approvazione della legge 84/94 sarebbe opportuno superare queste ambiguità. Il periodo avventuroso e sperimentale degli anni '90 si è ormai concluso da tempo, così come la rivoluzione dei traffici all'interno dei porti sembra ormai aver indicato nuovi orizzonti al mondo portuale nazionale. I porti nazionali sono al centro degli interessi dei principali *players* della logistica mondiale, affiancati da pochi, ma ben solidi, gruppi italiani che nel corso di questi anni hanno conquistato parti rilevanti del mercato. E' necessario voltare pagina chiudendo questa fase di "frontiera" indubbiamente decisiva, ma piuttosto tortuosa ed eccessivamente lunga, restituendo al sistema portuale nazionale un quadro di riferimento regolamentare ed operativo che sia trasparente ed omogeneo tanto da consentirgli di sostenere in maniera efficiente ed efficace il rilancio della produzione e dell'import-export delle imprese italiane ed europee.

## 2. Le principali evidenze dell'analisi<sup>4</sup>

L'organizzazione del lavoro in porto dipende, oltre che dalla tipologia di traffico, dalla combinazione di lavoro strutturato, temporaneo e in outsourcing che decreta ruoli e distribuzione delle attività tra le imprese presenti all'interno dello scalo. Tale combinazione ha trovato una diversa declinazione da porto a porto in virtù della sua storia, ma anche delle convenienze dettate dagli attuali rapporti di forza e la sua analisi, in chiave numerica, offre un'interpretazione dell'intelaiatura relazionale su cui poggia il lavoro portuale a livello locale.

**FORZA LAVORO E IMPRESE PORTUALI.** Le imprese terminaliste (art. 18) sono presenti nei porti esaminati in misura variabile: oscillano dalle 2 imprese concessionarie del principale scalo di transhipment italiano (Gioia Tauro) alle ben più numerose (17) del porto ravennate. Il loro numero è generalmente inferiore o, semmai, equivalente a quello delle imprese di servizi (art. 16) tranne a Ravenna dove la nutrita presenza di terminalisti è ben più elevata. A Trieste, Gioia Tauro e Napoli la numerosità delle imprese di servizi è nettamente superiore a quella dei terminalisti: nel porto giuliano sono sostanzialmente il doppio, nello scalo di transhipment e in quello campano circa il triplo. Il pool di lavoro temporaneo (art. 17) non è presente in tutti gli scali esaminati nonostante risulti essere un elemento imprescindibile dalle attività portuali che, per loro natura e nonostante le innovazioni tecnologiche, permangono altamente flessibili e scarsamente programmabili. Nei porti di La Spezia e di Gioia Tauro il pool è assente. Ma in tali contesti le imprese di servizi (art. 16) ne reclamano l'attivazione proprio per far fronte alle esigenze di flessibilità non compatibili con l'attività di lavoro dipendente strutturato. Laddove è presente, il pool di lavoro temporaneo è il frutto della trasformazione della Compagnia portuale in impresa art. 17. L'unica eccezione in tal senso è rappresentata dal porto di Livorno: nello scalo toscano è stato attivato un consorzio volontario delle imprese art. 16 e 18 presenti nello scalo che però ha un numero di addetti stabile non compatibile con i volumi gestiti dal porto, tanto che l'attivazione dei servizi di alcune imprese art. 16 è più simile ad un avviamento a giornata che all'appalto di un servizio specialistico. In altri porti, come quello di Venezia, le imprese art. 16 e la Nuova Compagnia di Lavoro Portuale (NCPL) molto di frequente si contendono ambiti di lavoro, dando luogo ad un continuo conflitto in merito alla competenza dello svolgimento di servizi portuali e avviamenti a lavoro attribuiti ora ad uno, ora all'altro da parte delle imprese concessionarie. In altri scali ancora la prospettiva futura dei pool derivati dalle pre-esistenti Compagnie è stata messa a dura prova, come nel caso di Napoli, oppure portata al fallimento, come nel caso di Trieste a causa della scarsa richiesta di avviamenti da parte delle imprese

---

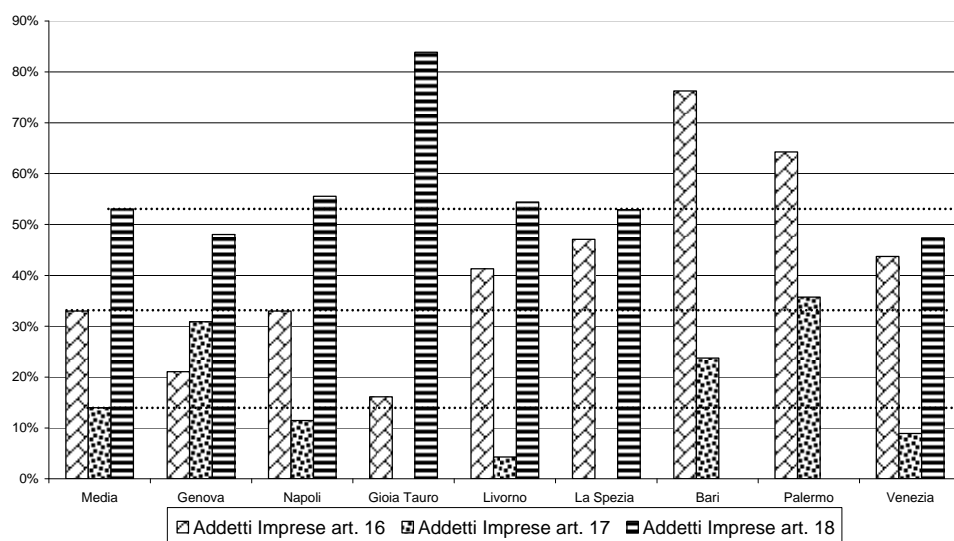
<sup>4</sup> L'indagine, realizzata dall'equipe dell'Osservatorio nazionale sul trasporto merci e la logistica di Isfort, è stata condotta nei porti di Genova, Napoli, Gioia Tauro, Ravenna e Trieste (*prima annualità*) e negli scali di La Spezia, Livorno, Palermo, Bari e Venezia (*seconda annualità*). Partita nel 2010 si è conclusa solo nei primi mesi del 2012 e si è svolta con il supporto organizzativo e logistico delle tre sigle sindacali (Filt-Cgil, FIT-Cisl e Uiltrasporti). Complessivamente l'equipe di Isfort ha realizzato più di 70 interviste considerando gli incontri con gli esponenti delle tre principali associazioni di categoria (Assoport, Assiterminal, Assologistica), le interviste "libere" ad osservatori privilegiati delle realtà locali e la somministrazione di quattro diverse tipologie di questionario, per un totale di 57, presso gli operatori locali (Autorità portuale, imprese portuali, impresa di fornitura di lavoro temporaneo, presidio sanitario).



terminaliste. A Genova e Ravenna, infine, l'integrazione tra pool di lavoro temporaneo e imprese portuali sembra essere più solido ed equilibrato, tuttavia appare evidente che questo equilibrio è dovuto in buona parte alle particolari condizioni storiche, politiche e sociali del contesto locale.

Guardando agli addetti, nei porti di cui sono disponibili i dati relativi agli addetti delle tre forme di impresa possibili, le imprese terminaliste art. 18 assorbono in media la maggior parte (53%) della forza lavoro (nei porti di Palermo e Bari tali imprese sono assenti), le imprese di servizi art. 16 il 32%, il pool di lavoro temporaneo il 13% (nei porti di Gioia Tauro e La Spezia quest'ultimo non è presente) (Graf. 2).

**Graf. 2 – Ripartizione degli addetti imprese portuali (val. %)**



Fonte: Indagine Isfort, 2012

L'Indice di frequenza del ricorso al lavoro temporaneo che esprime il rapporto tra lavoro strutturato (quello delle imprese art. 16 e 18) e lavoro temporaneo (*pool*) sintetizza la composizione dello schema organizzativo del lavoro in banchina. In alcuni scali l'indice mette in luce uno squilibrio nella struttura della forza lavoro che si sostanzia in un sovradimensionamento del *pool* di lavoro temporaneo a fronte di un organico eccessivamente contenuto delle imprese art. 16 e 18. Nei porti esaminati la dimensione media dell'organico dei terminalisti varia dai 32 addetti di Venezia ai 140 di Genova e laddove è possibile scorporare il numero degli addetti dei terminal container, l'organico medio di cui il terminalista si avvale risulta piuttosto basso: consiste in soli 13 addetti a Napoli, 15 a Ravenna. Dove l'indice risulta basso (più il valore è basso, più elevata è la dipendenza delle imprese terminaliste e di servizi dal lavoro temporaneo) – ovvero a Ravenna, Palermo, Genova - l'impresa art. 17 presenta una forte centralità nell'ambito del lavoro in banchina ed assorbe una quota di attività non riconducibile esclusivamente ai picchi di domanda, bensì ad un'attività strutturata e costante che evidenzia un inserimento stabile e continuativo dell'art. 17 nei cicli produttivi dei terminalisti. (Tav. 2).

**Tav. 2 - I porti in sintesi: traffici, imprese portuali, forza lavoro, operations**

	Trieste	Genova	Napoli	Gioia Tauro	Ravenna	Livorno	La Spezia	Bari	Palermo	Venezia
<b>TRAFFICI (distribuzione % al netto delle rinfuse liquide)</b>										
RO-RO	47,8	27,4	41,8	1,5	3,7	49,3	0,0	63,6	94,1	13,0
Container	30,4	53,2	27,8	98,0	12,3	34,8	86,2	0,0	5,9	27,8
Rinfuse solide	17,4	16,1	30,4	0,5	55,6	4,3	9,2	36,4	0,0	46,3
Merci varie	4,3	3,2	0,0	0,0	28,4	11,6	4,6	0,0	0,0	13,0
Traffico di linea (val. %)	n.d.	n.d.	51	100	14	67	n.d.	67	82	7
<b>IMPRESE PORTUALI</b>										
Presenza impresa art. 17	SI	SI	SI	NO	SI	SI*	NO	SI	SI	SI
N° imprese art. 16	29	12	19	7	5	13	9	8	7	22
N° imprese art. 18	16	11	7	2	17	15	8	0	0	21
<b>FORZA LAVORO</b>										
Addetti portuali (n.)**	n.d.	3.207	837	1.359	622	1.489	1.374	101	308	1.416
<i>di cui imprese art. 16</i>	<i>n.d.</i>	<i>676 (21%)</i>	<i>276 (33%)</i>	<i>219 (16%)</i>	<i>n.d.</i>	<i>615 (41%)</i>	<i>647 (47%)</i>	<i>77 (76%)</i>	<i>198 (64%)</i>	<i>619 (44%)</i>
<i>di cui imprese art. 17</i>	<i>25</i>	<i>990 (31%)</i>	<i>96 (11%)</i>	<i>0 (%)</i>	<i>439 (71%)</i>	<i>64 (4%)</i>	<i>0 (0%)</i>	<i>24 (24%)</i>	<i>110 (36%)</i>	<i>126 (9%)</i>
<i>di cui imprese art. 18</i>	<i>n.d.</i>	<i>1.541 (48%)</i>	<i>465 (56%)</i>	<i>1.140 (84%)</i>	<i>n.d.</i>	<i>810 (54%)</i>	<i>727 (53%)</i>	<i>0 (0%)</i>	<i>0 (0%)</i>	<i>671 (47%)</i>
Dimensione media imprese art. 18 (n. addetti)	n.d.	140	66	570	n.d.	54	91	-	-	32
Dimensione media imprese portuali (n. addetti)***	n.d.	134	31	151	27	51	81	11	39	32
Indice frequenza ricorso lavoro temporaneo	n.d.	2,2	7,7	-	1,4	22,3	-	3,2	1,8	10,2
<b>OPERATIONS</b>										
Presenza banchina pubblica	SI	NO	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO
Quota traffici banchina pubbl.	n.d.	-	<10%	1-2%	7%	n.d.	-	100%	100%	-
Quota lavoro appaltata	30-50%	0%	40%	30%	<30%	30-40%	30-50%	0%	0%	30-50%

\* Agenzia di lavoro temporaneo

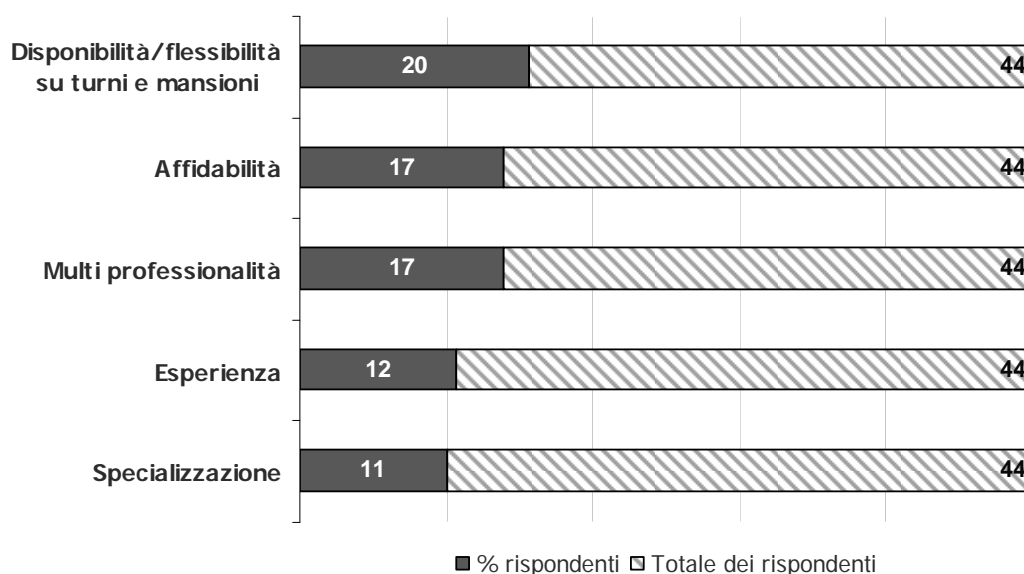
\*\* Comprende gli addetti delle imprese artt. 16, 17, 18

\*\*\* N. medio di addetti delle imprese artt. 16, 17, 18

Fonte: Indagine Isfort 2012

**FLESSIBILITA' E PROFILI PROFESSIONALI.** Condizioni meteo-marine, volatilità dei mercati ed un clima fortemente competitivo sono le principali motivazioni addotte da molti intervistati alla necessità di poter disporre di una forza lavoro flessibile e soprattutto disponibile a coprire più ruoli (Graf. 3). Infatti non vi è solo l'esigenza di flessibilità temporale (quando lavoro) ma anche funzionale (dove lavoro). Circa la flessibilità temporale è bene ricordare che in alcuni porti la comunicazione dei turni è giornaliera e in altri contesti più strutturati con livelli di programmazione dei turni di medio lungo periodo, la loro modificazione rimane ancora piuttosto frequente (Graf. 4). In tutti i porti consultati si è rilevata la necessità diffusa di poter contare su addetti tecnici polivalenti in grado di intervenire su più fasi del ciclo portuale. La formazione del personale è sicuramente uno degli aspetti più curati ed approfonditi in ambito portuale. In due porti (Livorno e Venezia) sono stati costituiti enti di formazione dedicati alla certificazione delle competenze. In generale le imprese portuali ritengono fondamentale l'esperienza di lavoro e la formazione "on the job". Il livello di istruzione medio degli addetti si è sostanzialmente elevato rispetto al passato, oggi prevale il diploma secondario superiore, mentre in passato la scuola dell'obbligo era preponderante.

**Graf. 3 - Criteri di selezione dei lavoratori portuali<sup>(\*)</sup>**

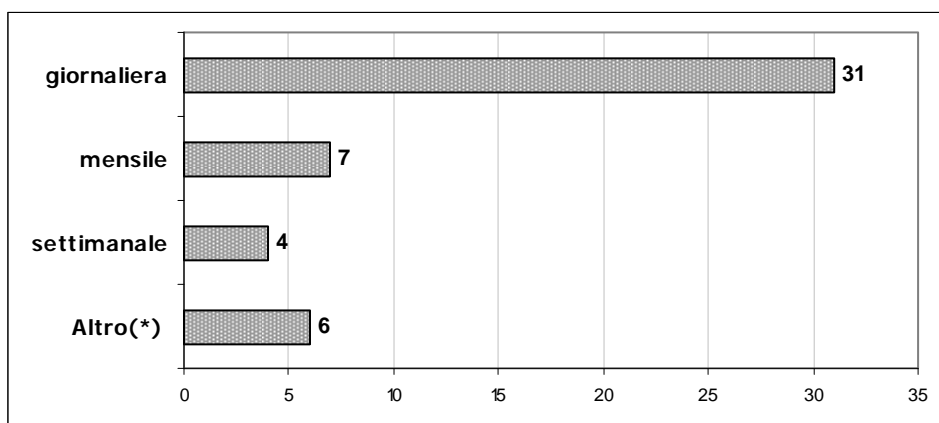


<sup>(\*)</sup> possibili max 2 risposte

Fonte: Indagine Isfort 2012

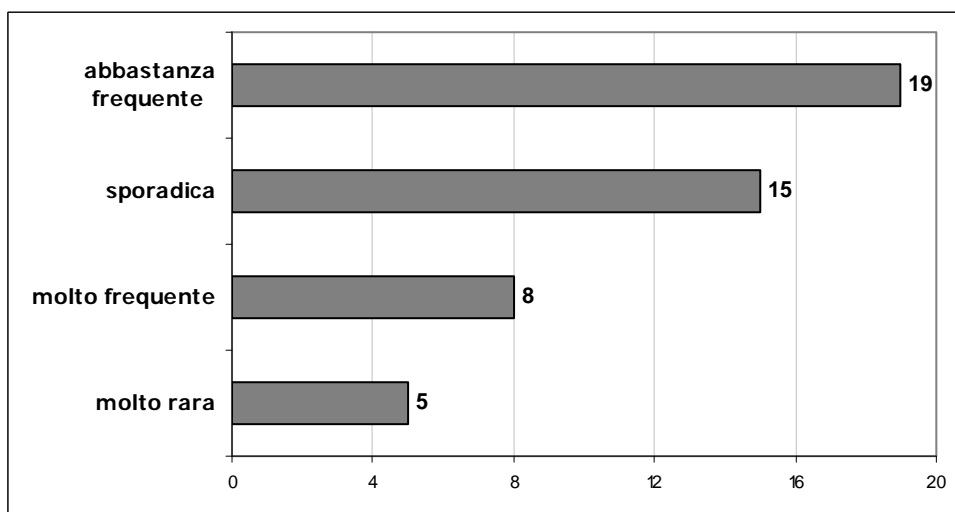
**Graf. 4 – Effetti della flessibilità sull'organizzazione interna del lavoro**

**Comunicazione dei turni**



(\*) di carattere annuale o un sistema fisso di turni programmati; o, ancora, non esiste turnazione di alcun tipo.

**Variazioni turno**



Fonte: Indagine Isfort 2012

L'esigenza di reperire profili professionali flessibili e poli-funzionali non dipende esclusivamente dalle caratteristiche del traffico, quanto piuttosto dalla capacità delle imprese terminaliste e delle compagnie di navigazione di integrarsi nel gestire l'arrivo e la partenza di una nave dal porto. Un migliore coordinamento tra compagnia di navigazione e terminalista potrebbe consentire una minore approssimazione dei carichi da sbarcare, così come una più efficace collaborazione tra spedizioniere e terminalista potrebbe anticipare le caratteristiche e le dimensioni del lavoro necessario per l'imbarco delle merci. Alla luce dell'analisi svolta nei dieci porti italiani, il contributo del pool di lavoro temporaneo appare determinante ai fini del mantenimento di una flessibilità temporale e funzionale della forza lavoro presente in porto compatibile con i principi di dignità del lavoro condivisi a livello internazionale. Oggi le giornate di

mancato avviamento grazie ad un provvedimento sperimentale e temporaneo vengono pagate dall'INPS sotto forma di indennità di mancato avviamento (IMA). Nell'ambito del disegno di legge sulla riforma del lavoro presentato dal Governo Monti si prevede di stabilizzare l'IMA attribuendo l'obbligo, per le società derivate dalla trasformazione delle compagnie portuali, di versare una contribuzione in misura pari a quella prevista per la Cassa integrazione guadagni straordinaria (CIGS) (0,9% di cui 0,3% a carico dei lavoratori). Ma tale proposta del Governo rischia di caricare esclusivamente sulle imprese di lavoro temporaneo i costi dell'IMA, con conseguenti effetti sulla tariffa giornaliera che le imprese di lavoro temporaneo dovranno applicare per gli avviamenti giornalieri. Sarebbe stato forse più opportuno prevedere una copertura dei costi distribuita sul complesso delle imprese portuali, nella forma di un fondo integrativo.

L'IMA oggi è utilizzata, sia come ammortizzatore sociale, in quelle sedi portuali in crisi di traffico, sia come strumento per gestire la flessibilità ordinaria dell'intensità di lavoro dove i livelli di traffico sono soddisfacenti. Il rapporto tra giornate di lavoro effettivamente "lavorate" e giornate "indennizzate" per mancato avviamento è sostanzialmente più elevato per i grandi porti dove sono presenti riserve numerose (che vengono ulteriormente incrementate nei momenti di picco grazie all'utilizzazione di lavoratori interinali) rispetto a quelle dei piccoli porti dove spesso il numero delle giornate di mancato avviamento è molto vicino a quelle di effettivo lavoro, o anche sostanzialmente superiore quando il valore del rapporto scende al di sotto di una unità (Tab. 1).

**Tab. 1 – Rapporto tra giornate effettivamente lavorate e giornate "indennizzate" dall'IMA nei principali porti italiani (2011)**

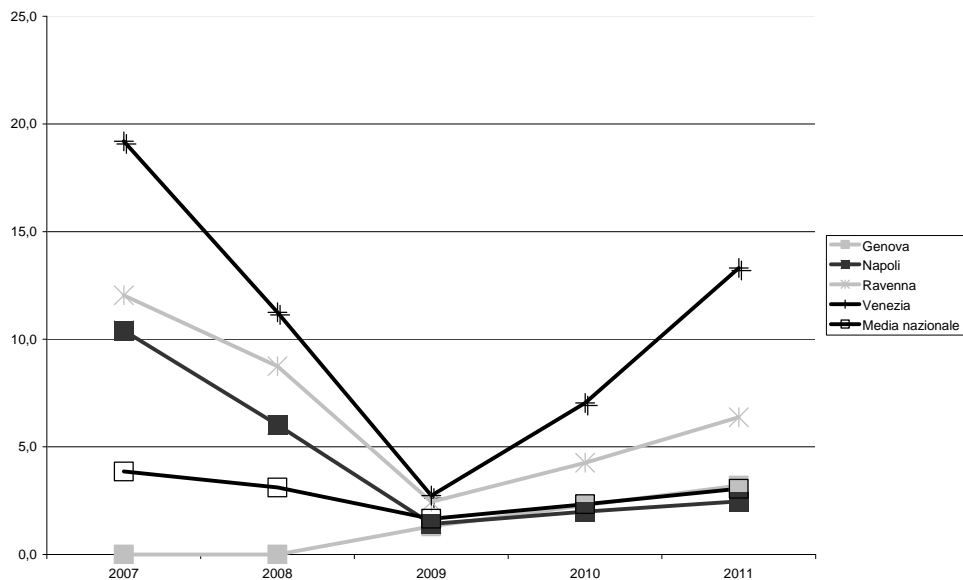
Venezia	13,3
Cagliari	9,0
Ravenna	6,4
Brindisi	6,0
Savona	4,9
Trieste	4,2
Salerno	3,3
Genova	3,2
<b>Media nazionale</b>	<b>3,1</b>
Livorno	2,8
Sant'Antioco	2,7
Bari	2,5
Napoli	2,5
Taranto	2,0
Monfalcone	1,7
Imperia	1,6
Marina di Carrara	1,4
Barletta/Molfetta/Trani	0,9
Ancona	0,6
Catania	0,6
Chioggia	0,3
Milazzo	0,2
Pozzuoli	0,1

Fonte: Ancip, 2012

L'importanza dell'indennità di mancato avviamento non si limita dunque a garantire il reddito dei lavoratori portuali, ma consente al mondo portuale di assorbire le flessioni di traffico non solo nel breve periodo, ma anche nel medio. In tal proposito è

opportuno ricordare che grazie all'IMA non solo è stato possibile fare fronte al crollo delle movimentazioni del 2009, ma anche reagire prontamente quanto il traffico è tornato a crescere, soprattutto in alcuni porti (Graf. 5).

**Graf. 5 - Evoluzione del rapporto Giornate lavorate/Giornate indennizzate in alcuni porti italiani (2007-2011)**



Fonte: Ancip, 2012

**CICLO PORTUALE E OUTSOURCING.** L'affidamento a terzi di parti del ciclo produttivo presenta caratteristiche diverse da uno scalo all'altro: la quota di lavori appaltati oscilla tra il 30% e il 40% con punte del 50% a Trieste, La Spezia e Venezia. Tali tratti distintivi sono il frutto anche dell'intervento di regolamentazione dell'Autorità portuale che in alcuni porti presenta un atteggiamento più deciso nella gestione del lavoro all'interno dello scalo. A La Spezia, ad esempio, l'Autorità Portuale ha limitato la possibilità di affidare in outsourcing le attività consentendo ai terminalisti di appaltare un segmento del ciclo produttivo ad un'unica impresa di servizi e inserendo una soglia minima di durata del contratto di appalto; a Venezia, invece, sono state assegnate alcune attività portuali all'esclusiva competenza del *pool* di lavoro temporaneo; mentre a Ravenna (come frutto di equilibri interni ereditati dal passato e ormai sedimentati nell'uso comune) si consente di avviare intere "famiglie" del *pool* di lavoro temporaneo che, per come operano in banchina - autonomia organizzativa, impiego talvolta di mezzi propri, continuità del lavoro -, tendono a riprodurre forme di lavoro più vicine all'appalto di servizi che all'avviamento a giornata di singole mansioni; a Trieste, infine, esso appare piuttosto diffuso: qui il grado di frammentazione del ciclo produttivo risulta elevato e la marginalità dell'art. 17 ha "giustificato" la diffusione di forme di appalto più o meno flessibili (in realtà lo scarso ricorso all'art. 17 è stato determinato anche dalla disponibilità di un'offerta di cooperative che praticano servizi a basso costo).

**MODELLO ORGANIZZATIVO.** Il modello organizzativo proposto dalla legge prevede un ciclo portuale sostanzialmente gestito dalle imprese terminaliste private con il supporto specialistico di imprese di servizi per alcune componenti del ciclo portuale e

l'intervento di tecnici a giornata per far fronte a picchi di domanda improvvisi. Tale modello è sostanzialmente valido, ma nei fatti teorico. Nella prassi, nei 10 porti analizzati, tale modello viene applicato con livelli di approssimazione più o meno intensi che spesso ne alterano i principi, sia in termini di apertura del mercato per le imprese, che di condizioni di lavoro per gli addetti. Non sono tanto i contenuti ad essere messi in discussione, quanto piuttosto la rigida distribuzione dei ruoli e delle funzioni. Non in tutti i porti sono presenti le tre tipologie di impresa (art. 16, 17, 18) previste dalla norma, tuttavia, dove uno di tali soggetti è assente se ne avverte la mancanza al punto che spesso vige un principio di sussidiarietà. Tuttavia la coesistenza delle tre forme di impresa non è sempre armoniosa. In alcuni porti si rilevano frequenti conflitti nell'attribuzione dei ruoli, poiché le funzioni svolte dalle imprese non sempre seguono lo schema legislativo, prediligendo una prassi operativa "*pick and mix*" che a seconda delle convenienze combina servizi portuali e imprese autorizzate a svolgerli in modo non proprio "ortodosso" .

In alcuni casi le imprese terminaliste art. 18 riducono al minimo l'apporto esterno delle imprese art. 16 ed il ricorso al lavoro temporaneo del *pool* (come nel caso del Terminal CONATECO di Napoli), in altri la quota del ciclo portuale gestito da altre imprese art. 16 supera il 50%, come nel caso dei terminal del porto di Trieste, o in altri ancora il ricorso al *pool* di lavoro temporaneo è talmente frequente e strutturale, che il numero di addetti in forza alle imprese art. 18 è risibile (è questo il caso di Ravenna).

Allo stesso modo il ruolo e le funzioni delle imprese art. 16 e dei *pool* di lavoro temporaneo spesso si sovrappongono, con imprese art. 16 che grazie ad artifici contrattuali (lettere di committenza o contratti aperti) vengono avviate a giornata, oppure imprese art. 17 che svolgono le attività con mezzi di proprietà del *pool*, o con squadre organizzate e stabili senza rotazione.

Nel primo anno d'indagine era stata registrata nei porti italiani la presenza di due principali schemi operativi, apertamente antitetici, rappresentati l'uno dall'organizzazione del lavoro che trova espressione nel porto di Ravenna, l'altro da quella operante nello scalo di Trieste. Mettevano in luce, il primo, la forte centralità dell'art. 17 nella gestione del lavoro in banchina ricordando nella sostanza il regime di monopolio delle ex compagnie portuali, il secondo, l'ampia frammentazione operativa e la distribuzione delle attività tra una molteplicità di soggetti che avevano come conseguenza estrema la dispersione del lavoro in banchina.

Tali modelli opposti, definiti rispettivamente *a produzione accentrata* e *a produzione dispersa*, trovano conferma nell'analisi dei nuovi porti ed un'ulteriore declinazione in base all'orientamento della governance portuale che in alcuni casi si presenta più spiccatamente di tipo pubblico, in altri di tipo privato.

Il **modello di organizzazione del lavoro accentrata** si caratterizza per la presenza di un soggetto principale che accentra e gestisce, per ruolo o funzione, il lavoro all'interno dello scalo. Può non gestire totalmente le attività portuali, ma ne assorbe tuttavia una quota rilevante dettando tempi, modalità e procedure operative alle altre imprese con cui entra in contatto. Spesso si tratta dell'impresa abilitata alla fornitura di lavoro temporaneo (art. 17) che dà voce, in genere, alle ex Compagnie portuali (il caso di Genova e Ravenna); ma potrebbe trattarsi anche di un'impresa di servizi (Livorno) o di un terminalista (La Spezia, Gioia Tauro). I porti che rientrano in tale modello si caratterizzano per un ciclo operativo in banchina tendenzialmente più standardizzato o comunque meglio organizzato di quanto non accada nei porti caratterizzati da una produzione dispersa; essi presentano generalmente un livello di attenzione elevato

intorno alle tematiche della sicurezza e delle condizioni di lavoro in porto e registrano una minore precarizzazione dei rapporti di lavoro. Non necessariamente ciò è garantito dalla piena estensione dell'applicazione del CCNL portuale a tutte le imprese dello scalo, piuttosto dall'equipollenza delle condizioni previste nel contratto unico. Spesso si registra il permanere di meccanismi retributivi o premiali in voga ai tempi delle Compagnie portuali e anche le procedure di assunzione dei lavoratori tendono a risentire, seppure oggi parzialmente, di quei meccanismi di selezione fondati su criteri di familiarità con i lavoratori già presenti all'interno dello scalo (lista dei figli dei soci, ecc.). Il soggetto al quale è riservato il ruolo di principale elemento aggregatore del lavoro portuale è dotato, spesso, di un organico di dimensione superiore alla media delle altre imprese presenti in porto: è facile che detengano, come nel caso di Genova, oltre il 30% degli addetti complessivi dello scalo, ma possono anche arrivare al 70% come nel caso di Ravenna. Se il soggetto in questione è rappresentato dal *pool* di lavoro temporaneo, si registra, in genere, la presenza d'impresa terminaliste caratterizzate da una dimensione media piuttosto contenuta così come limitato risulta il ricorso all'appalto all'interno dello scalo. La sua offerta di lavoro non si limita alla fornitura di manodopera ma, talvolta, si estende anche ai mezzi strumentali ed opera con una buona dose di autonomia rispetto al terminalista. Se, invece, la figura-perno del lavoro in banchina è un terminalista, ad esso è in genere riconducibile, direttamente o indirettamente, uno dei grandi gruppi attivi nel trasporto marittimo o nella logistica internazionale. I porti che ricadono in tale fattispecie registrano un'unica tipologia di traffico o comunque una tipologia di traffico nettamente prevalente (in genere si tratta di contenitori); il terminalista, come accadeva per il *pool* di lavoro temporaneo, presenta un'organizzazione di tipo para-industriale ed una programmazione del lavoro in banchina meno incerta di quanto non lo sia in genere la programmazione delle attività nel settore: non è un caso che nei due porti censiti che ricadono in tale declinazione del modello a produzione accentrata sia assente il lavoro temporaneo. Le imprese di servizi – in genere poche e con le quali il terminalista stabilisce rapporti pluriennali di appalto – sono vissute come una derivata del terminalista stesso che detta loro regole e procedure limitandone l'autonomia organizzativa.

Il **modello di organizzazione del lavoro dispersa** è caratterizzato nella sua forma estrema da una elevata frammentazione del ciclo produttivo, dalla presenza di una pluralità di soggetti che operano contemporaneamente sullo stesso segmento di ciclo per conto di una medesima impresa terminalista, praticando una concorrenza all'interno del porto non fondata sulla qualità o sulla elevata specializzazione del servizio bensì esclusivamente su politiche tariffarie. Nei porti dove si può riscontrare tale modello è più facile registrare sovrapposizioni di ruolo e funzioni tra gli operatori nonché una promiscuità e una scarsa chiarezza di fondo alimentate da una gestione della struttura portuale poco dinamica. Un'organizzazione del lavoro in banchina di questo tipo favorisce la precarizzazione dei rapporti di lavoro, l'impiego di forza lavoro meno qualificata, l'instabilità delle partnership tra operatori rendendo nel complesso il lavoro in porto un processo meno integrato e meno sicuro.

Guardando alla **governance** dei porti esaminati nel corso dell'indagine, anche in questo caso è possibile tracciare due profili contrapposti che vedono nella loro espressione estrema, da un lato, un *orientamento prevalentemente privatistico* dove l'elemento imprenditoriale è dominante ed incide in modo rilevante rispetto sia all'organizzazione del lavoro portuale che all'orientamento delle relazioni con il territorio circostante; dall'altro, un *orientamento prevalentemente pubblico* dove la componente



privata viene gestita dall'Istituzione pubblica i cui obiettivi e ricadute "sociali" sono temperate alle esigenze degli operatori privati. In generale, ma non sempre, nei porti dove l'orientamento pubblico risulta prevalente, si registra una più incisiva attività di regolamentazione e controllo da parte dell'Autorità portuale, un monitoraggio più attento dei programmi di investimento espressi dalle imprese terminaliste nei business plan ed un rilascio delle concessioni più "condizionato" di quanto non sia in uso nelle politiche di conduzione dei porti italiani. Gioia Tauro può sintetizzare il primo estremo: qui il porto si snatura nella sua componente pubblica e perde il legame con il territorio. Lo scalo si rappresenta come una banchina privata ad uso e consumo del suo principale (e quasi unico) terminalista. Nei porti che si muovono con tale approccio spesso la presenza di un grande operatore internazionale privo di legami con il territorio circostante, accelera quel processo di astrazione del porto nei confronti del contesto in cui è inserito. Al contrario la presenza in porto di imprenditori storicamente radicati sul territorio – i cosiddetti operatori "artigianali" precedentemente definiti - concorre a rafforzare i legami sociali, culturali, economici tra porto e spazio circostante. Genova, può sintetizzare il secondo estremo. Nello scalo ligure, nonostante il legame con la città si sia negli anni allentato, permane comunque con essa un rapporto di scambio che si esprime anche indirettamente attraverso il dialogo, a volte concitato, tra operatori, tra operatori e istituzioni, tra soggetti datoriali e lavoratori. Il confronto, talvolta acceso, che ne scaturisce esprime la compresenza in porto di attori con simile "forza" che limita distorsioni a vantaggio, ora dell'una ora dell'altra parte , mantenendone un complessivo equilibrio (il patto per il lavoro di Genova ne può essere un esempio, così come il *patto volontario* a Livorno che vincola le parti coinvolte a definire un percorso condiviso per la gestione delle emergenze lavorative).

L'incrocio tra i modelli di organizzazione del lavoro (accentrata e dispersa) e di *governance* (pubblica e privata) consentono di delineare quattro contesti operativi "teorici"<sup>5</sup> attorno ai quali si può ricostruire la composita mappatura della portualità nazionale disegnando, in buona sostanza, quattro quadranti. Il primo, cui corrisponde un massimo di accentramento dell'organizzazione del lavoro e di *governance* pubblica, riproduce nella sostanza se non nella forma il modello di monopolio pubblico esistente prima della legge di riforma del 1994; il secondo quadrante è il suo opposto dal punto di vista della *governance*, pertanto esprime un monopolio privato; il terzo ed il quarto, invece, sono opposti dal punto di vista della organizzazione del lavoro caratterizzandosi per un approccio polverizzato (disperso) cui corrisponde un modello di privatizzazione senza imprese (dove prevale un approccio pubblico) o in un modello di privatizzazione senza regole (dove prevale un approccio privatistico).

Dei dieci porti esaminati, nessuno rientra appieno nei modelli di organizzazione del lavoro appena descritti o manifesta una *governance* orientata decisamente al pubblico o decisamente al privato; gli scali analizzati si caratterizzano per lo più per una natura ibrida che tempera gli aspetti salienti dell'uno o dell'altro schema operativo, o una tipologia di *governance* di più complessa lettura.

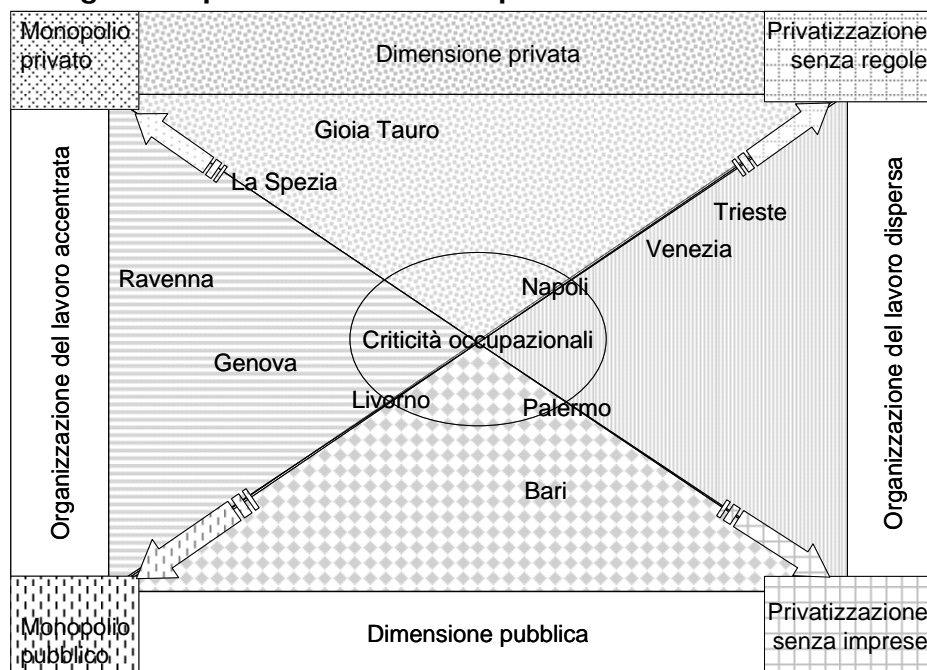
Per tutti, sintetizzando gli elementi connotativi raccolti a loro carico, è stato tuttavia possibile individuare un punto di riferimento su un ipotetico piano cartesiano il cui sistema di coordinate sia rappresentato dal modello a produzione accentrata e dal modello a produzione dispersa (asse delle ordinate) e da una *governance* caratterizzata

---

<sup>5</sup> Si tratta di modelli teorici poiché nessun porto li rappresenta per intero, ma vi si avvicina più o meno intensamente.

dalla prevalenza di un orientamento più verso il privato o verso il pubblico (asse delle ascisse) (Fig. 1).

**Fig. 1 – Il posizionamento dei porti**



Fonte: Indagine Isfort 2012

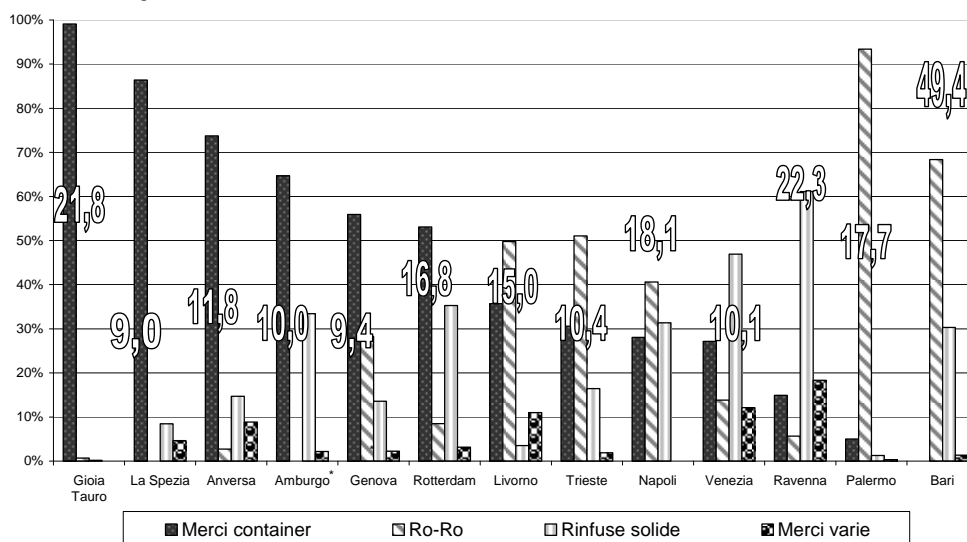
L'esito, come si può osservare nella figura 1, è che i porti tendono a disperdersi sul piano: ai poli estremi si posizionano i porti che manifestano un "comportamento" più chiaro e lineare e, senza entrare nel merito, evidentemente più trasparente agli occhi di chi tenta di leggerne l'organizzazione interna. Mentre gli scali che esprimono un "comportamento" complessivamente meno polarizzato, frutto della convivenza all'interno dello scalo di condizioni e circostanze che si collocano su quadranti opposti della mappa riportata nella figura, manifestano anche un disagio occupazionale più accentuato che può leggersi come uno specchio del fallimento di politiche o atteggiamenti poco netti che trovano spazio in porto.

**PRODUTTIVITA'.** In base al complesso dei dati raccolti nelle 10 realtà portuali, in 7 porti di medio-grande dimensione (Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Ravenna, Venezia, Trieste) il dato relativo al rapporto tra addetti portuali presenti in porto e tonnellate di merce movimentate al netto delle rinfuse liquide è sostanzialmente omogeneo. Vi è una maggiore produttività (ovvero un quantitativo di tonnellate maggiore per addetto) in quei porti dove è più elevata la quota di traffico RO-RO accompagnato (camion che salgono e scendono autonomamente dai traghetti), come nel caso di Trieste, Livorno e Napoli, tuttavia nel complesso, non solo il rapporto è sostanzialmente omogeneo tra i porti nazionali, ma anche allineato con quello dei principali scali europei (Amburgo, Rotterdam e Anversa)<sup>6</sup>. I valori di tale rapporto sono diversi nel caso di un porto di *transshipment*, come quello di Gioia Tauro, o dove più

<sup>6</sup> Cfr. Far West Italia: il futuro dei porti e del lavoro portuale, Parte Prima Cap. 3 pag. 33.

intenso è il traffico di rinfuse secche, come nel caso di Ravenna, dove il numero di tonnellate lavorate per singolo addetto è quasi doppio rispetto agli altri porti. Ciò in ragione dell'elevata automazione nelle attività di carico e scarico raggiunte dal terminal dello scalo e dalla semplificazione delle lavorazioni dovute allo spostamento da una nave all'altra di carichi unitizzati per Gioia Tauro, o per le macchine di aspirazione e caricamento automatico utilizzate per le rinfuse secche. Nel complesso quindi, non sembrerebbe proprio un sistema poco produttivo, anzi il contrario. Infine i due porti meridionali di Palermo e Bari si differenziano sostanzialmente dagli altri avendo buona parte del traffico concentrato sul segmento dei traghetti cosiddetti RO/PAX, ovvero misti passeggeri e merci. La forza lavoro per la gestione di questo tipo di traffico si riduce di molto, tanto che il rapporto tra addetti e tonnellate di merce risulta totalmente falsato (Graf. 6).

**Graf. 6 – Ripartizione delle tipologie di traffico e produttività degli addetti portuali (migliaia di tonnellate di merce/numero di addetti portuali)**



\* per il porto di Amburgo il traffico RO-RO e quello delle merci varie è sommato all'interno di una singola voce

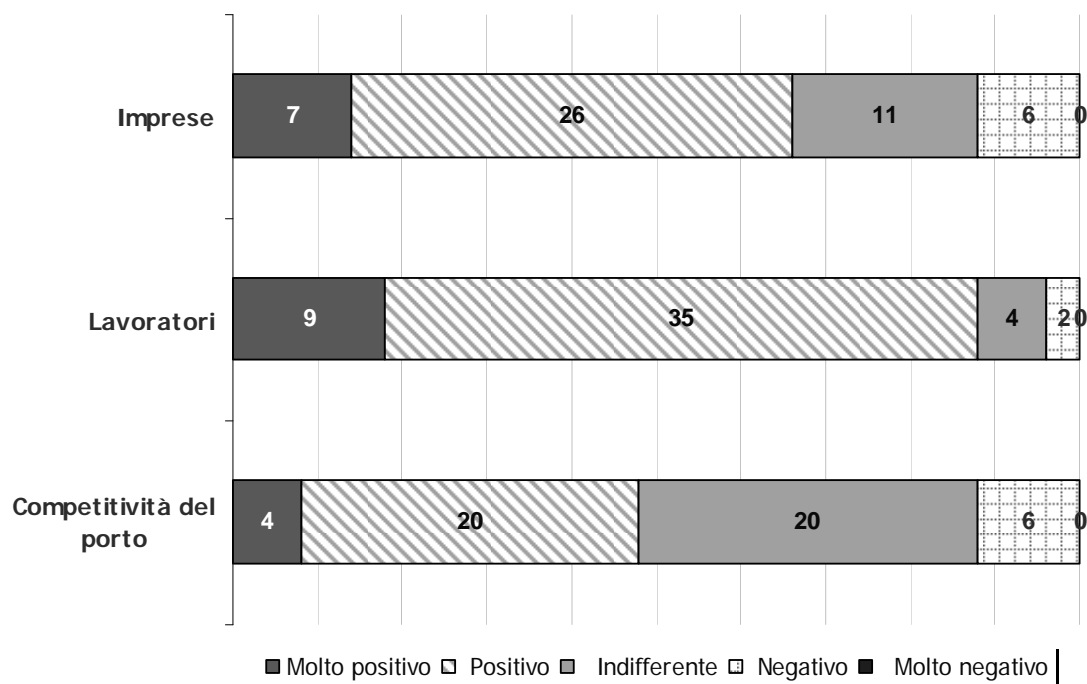
Fonte: Autorità portuali e Assoporti (vari anni)

**APPLICAZIONE CCNL PORTUALI.** Non in tutti gli scali è applicato il CCNL unico dei porti. In molte realtà si utilizza anche il contratto del trasporto merci e della logistica (adeguato al CCNL portuali mediante un accordo sottoscritto nel 2010 da Fit Cisl e Uil Trasporti), mentre per i dipendenti delle imprese industriali presenti in porto vengono applicati i contratti di categoria (chimici, elettrici, ecc.). Circa la vigilanza delle Autorità portuali nella maggior parte dei casi si rileva un controllo piuttosto limitato e saltuario, mentre in alcuni casi, soprattutto il pool di lavoro temporaneo risulta costantemente monitorato. Nonostante il controllo blando, gli intervistati hanno sostenuto che i livelli retributivi e di sicurezza previsti dal contratto unico sono sostanzialmente rispettati anche se vengono applicati contratti diversi. Piuttosto articolata, invece, è l'utilizzazione da parte delle imprese di contratti integrativi o di secondo livello. In alcuni porti,

sebbene siano previsti, essi rappresentano sostanzialmente una incentivazione alla produttività e corrispondono a circa il 20% della retribuzione mentre, in altri casi, essi integrano sostanzialmente il reddito arrivando a rappresentare oltre il 50% della retribuzione complessiva.

Il giudizio di imprese, istituzioni e rappresentanze sindacali sull'impatto del contratto unico nazionale è sostanzialmente positivo, in quanto ha consentito: la coesione tra i soggetti dell'arena portuale (anche se in molti hanno sottolineato che è più facile raggiungerla a livello nazionale, mentre a volte a livello locale si presentano delle difficoltà, anche tra le rappresentanze sindacali) e la tutela della sicurezza dei lavoratori (anche qui il livello di efficienza è diverso nei vari porti, ma a livello nazionale in media è buono). Circa quest'ultimo aspetto, la percezione generale nei porti è che il numero di incidenti gravi e non gravi siano sostanzialmente diminuiti, tuttavia manca un dato oggettivo in grado di suffragare o confutare quella che rimane solo un'impressione (Graf. 7).

**Graf. 7 - Impatto dell'applicazione del CCNL portuali**

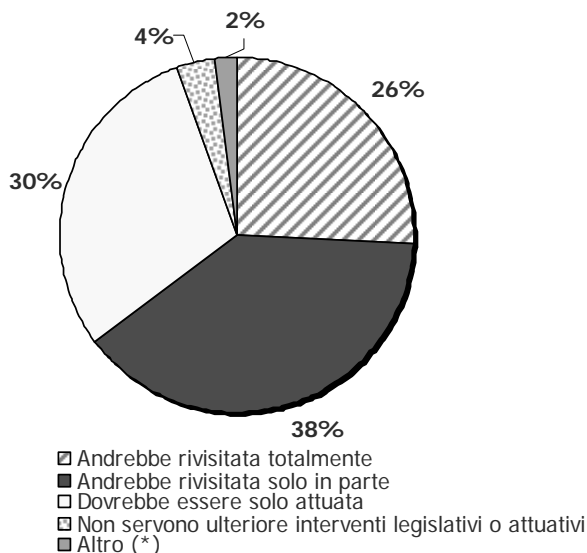


Fonte: Indagine Isfort 2012

**EFFETTI DELLA LEGGE 84/94.** Come già anticipato nei precedenti paragrafi, vi sono due tipi di valutazioni circa gli effetti della legge 84/94, una di carattere generale (tendenzialmente molto positiva), una di tipo specifico (non sempre così benevola). In termini generali, tutti sostengono che la legge abbia avuto un effetto positivo sul sistema portuale perché ha contribuito a sbloccare un contesto che sembrava essersi avvitato su se stesso. La legge ha avuto, infatti, il merito di inquadrare all'interno di un unico provvedimento normativo un sistema portuale fatto di tanti enti portuali che avevano ciascuno una propria legge istitutiva. L'obiettivo della omologazione del sistema all'interno di un unico modello di riferimento, insieme all'ingresso dei privati nella gestione dei servizi portuali, rappresentano dunque le principali innovazioni. Però,

mentre l'ingresso dei privati è stato immediato, la trasformazione dell'organizzazione del lavoro in porto attorno ad un sistema condiviso di regole non si è avvertita e le dinamiche concorrenziali che ci si sarebbe aspettati hanno tardato ad emergere (nonostante le lamentele dei terminalisti). Vi è stato, in altre parole, un rinnovamento istituzionale e procedurale, che non ha dato luogo a nuove dinamiche e soprattutto ad una innovazione gestionale del porto (Graf. 8).

**Graf. 8 - Per quel che concerne l'organizzazione del lavoro in porto la L. 84/94 andrebbe aggiornata?**



(\*) introduzione di maggiore liberalizzazioni del modello organizzativo delle imprese

Fonte: Indagine Isfort 2012

Alcuni nodi piuttosto importanti sembrano ancora non aver trovato una soluzione. In primo luogo, ma questo non è un problema esclusivo dei porti italiani, la domanda di servizi portuali (compagnie di navigazione) ancora oggi lamenta sistemi troppo chiusi, rivendicando la possibilità di poter scegliere tra l'utilizzazione dei servizi presenti nei porti da scalare, o in alternativa di autoprodurli. In seconda battuta, la questione dei servizi di lavoro temporaneo rimane ancora irrisolta. Gli ultimi due bandi europei per l'affidamento in esclusiva del servizio nei porti di Genova e di Venezia presentano alcune forzature che, di fatto, escludono la possibilità di partecipare a soggetti diversi dalla preesistente Compagnia di lavoro portuale. In terzo luogo, il ruolo dell'Autorità portuale sembra essere ancora poco definito: da una parte, c'è chi ne rivendica una funzione più commerciale dando all'autorità un ruolo più operativo (agency), dall'altra, c'è chi ne preferisce un ruolo più super-partes e di alta vigilanza (authority).