



OSSERVATORIO NAZIONALE SUL
TRASPORTO MERCE E LA LOGISTICA



Il futuro dei porti e del lavoro portuale

Roma, 13 luglio 2011

Perché l'Italia dei porti è un FAR WEST?



Commento a margine dell'iniziativa Riforma di ItaliaFutura a Genova

"... in questa stagione di transizione dal corporativismo al mercato globale se i rapporti continueranno ad essere vissuti tra sudditanze, mancato rispetto delle regole, conflitti estenuanti fra pubblico o privato, il sistema malato esalterà solo chi lucra e allontanerà come la peste gli investitori seri..."

Giorgio Carozzi (Secolo XIX 27 giugno 2011)

Ogni porto ha la sua storia

PUNTI DI FORZA

- Rapidità di adattamento
- Coesione sociale
- Gestione "partecipata"
- Pool lavoro temporaneo

PUNTI DI DEBOLEZZA

- Strategia nazionale
- Sostenibilità del pool di lavoro temporaneo
- Mercato solo formalmente "aperto"

OPPORTUNITA'

- Integrazione con i *global carrier*
- Porti ed export
- Modello organizzazione lavoro
- Volano dell'economia regionale

RISCHI

- Assorbimento nelle multinazionali della logistica
- Porti ed import
- Abbandono modello di lavoro
- Porto isolato dall'economia regionale

Il ragionamento

1. Oltre la retorica
2. Confrontarsi con il mondo che cambia
3. L'indagine sui porti (Genova, Napoli, Gioia Tauro, Ravenna e Trieste)
4. Il futuro dei porti e del lavoro portuale: Un impegno di tutti

Per sostenere i punti di forza e cogliere con coraggio le opportunità è necessario abbandonare la retorica

1. Ma dov'è la piattaforma logistica continentale?
2. Avere tanti porti è veramente un problema?
3. *Transshipment* sì, *Transshipment* no
4. Limiti e prospettive di una riforma "a maglie larghe"

I porti nazionali, tranne quelli di *transshipment* sono hub regionali o macro-regionali

Porto di Genova

Circa la metà dei *container* sbarcati raggiunge la Lombardia, un secondo 30% l'Emilia Romagna e il Veneto, ed il resto viene suddiviso soprattutto tra territorio ligure, piemontese e Valle d'Aosta.

Porto di Napoli

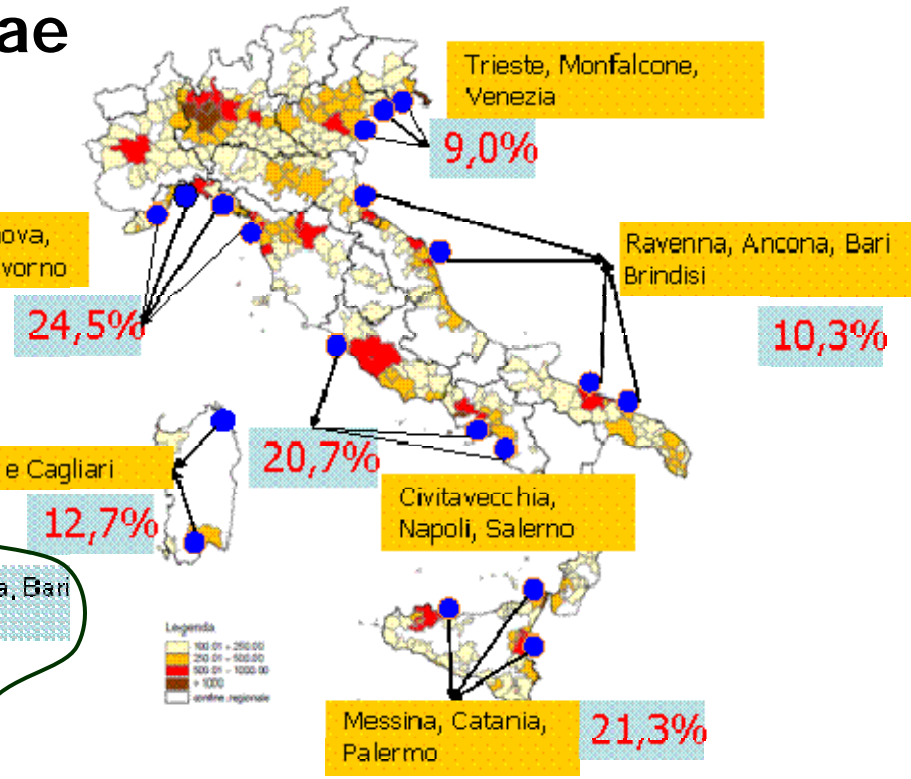
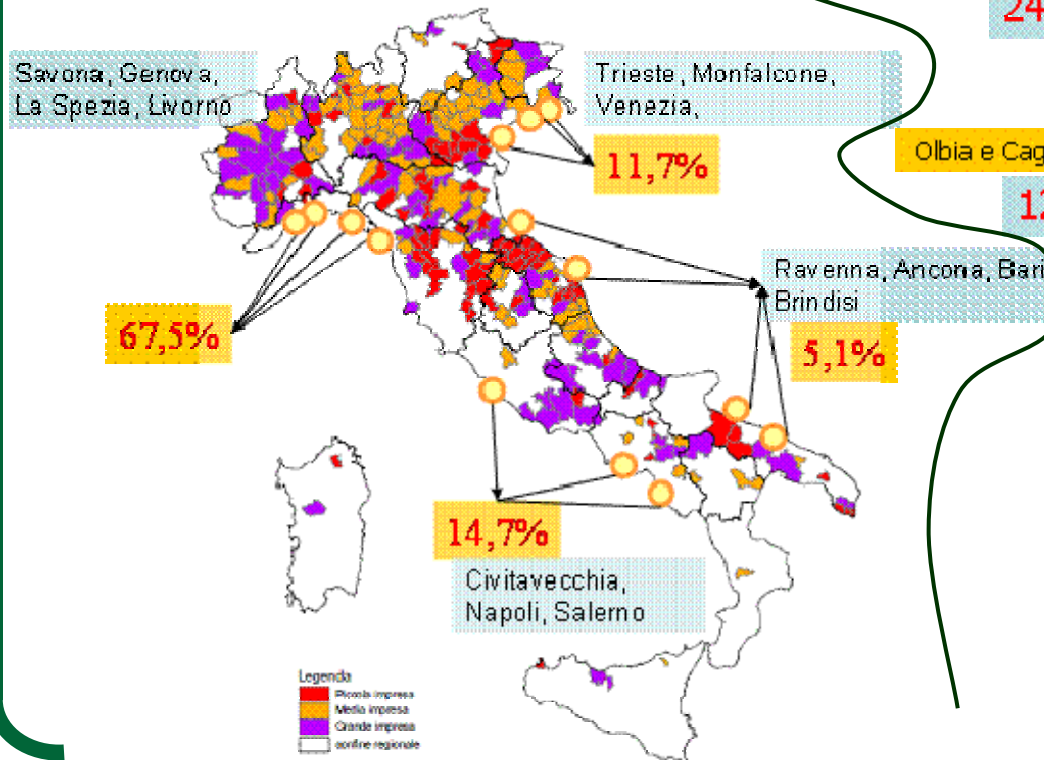
Circa il 65% delle merci ha come origine o destinazione il territorio regionale e la restante quota si distribuisce tra le regioni contermini.

Porto di La Spezia

I contenitori sbarcati sono diretti per il 28% in Lombardia, per il 26% in Emilia Romagna, per il 15% in Toscana, per il 12,6% in Veneto, per l'8,6% in Liguria, per il 5,3% in Piemonte e solo per il 4,5% verso altre destinazioni soprattutto nazionali.

I porti hanno seguito l'evoluzione del fabbisogno delle imprese e delle famiglie del Pae

La concentrazione dei container

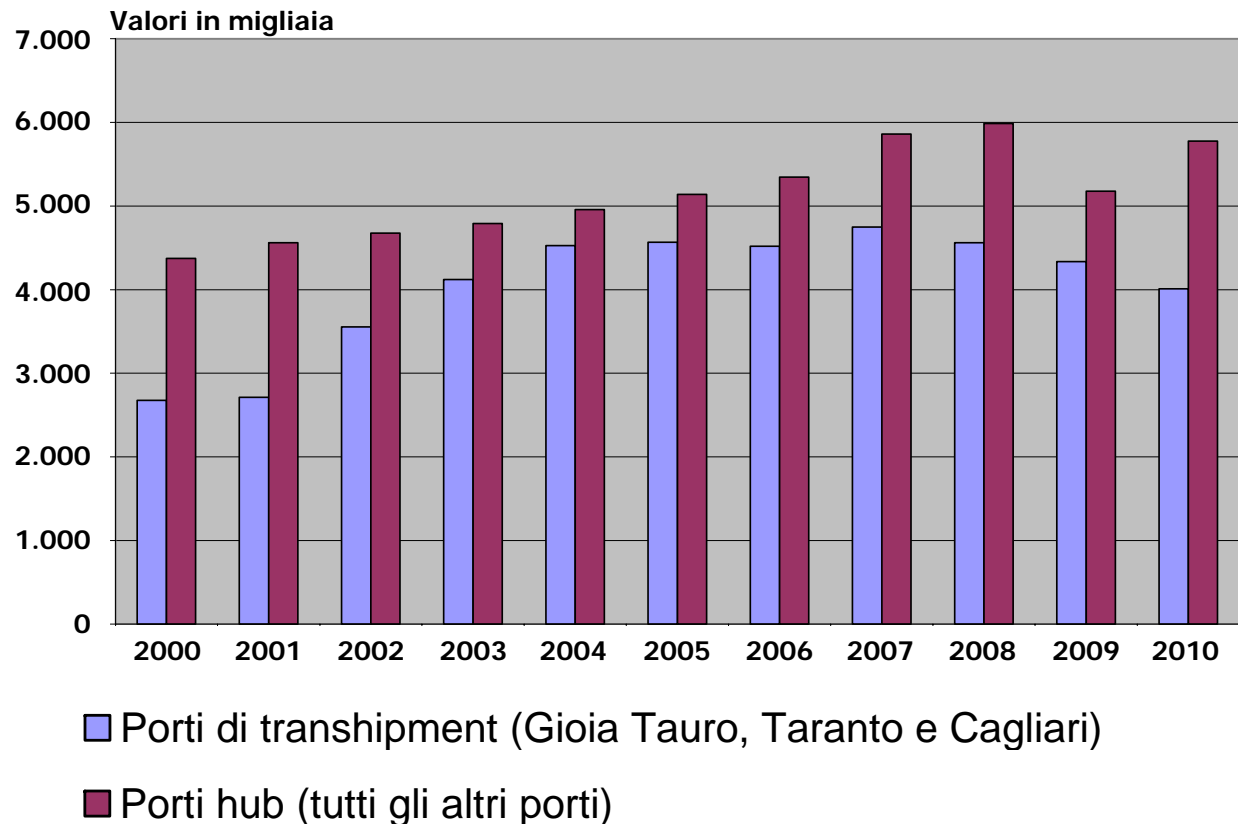


La dispersione del RO-RO

La nostra unica piattaforma internazionale sono i porti di *transshipment*, in particolare Gioia Tauro, ma...

.. la *governance* di un porto di destino finale non può essere la stessa di un porto prevalentemente dedicato al traffico di *transshipment*.

Modello di business e inquadramento nel ciclo logistico, organizzazione del lavoro ed impatti sull'economia locale sono decisamente diversi



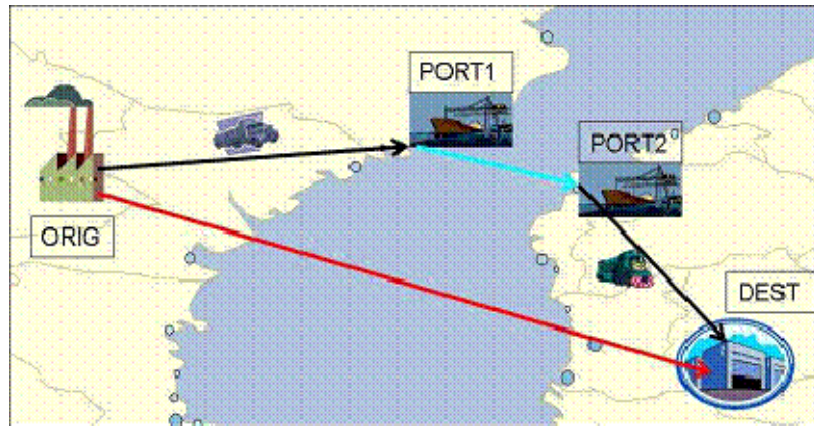
Riforma portuale tra “maglie larghe” e *“laissez faire”*

- Il modello prevedeva ampia autonomia nell’ambito di un quadro strategico.
- Tale quadro nella sostanza non c’è stato. I sistemi portuali, lasciati al loro destino si sono misurati (con successo) con l’evoluzione della domanda.
- Oggi però le soluzioni artigianali potrebbero non bastare, così come la tanto attesa autonomia finanziaria, se non è chiaro il quadro strategico e la competenza della politica dei porti.

Per limitare i punti di debolezza ed evitare i rischi è opportuno considerare seriamente l'evoluzione dello scenario internazionale

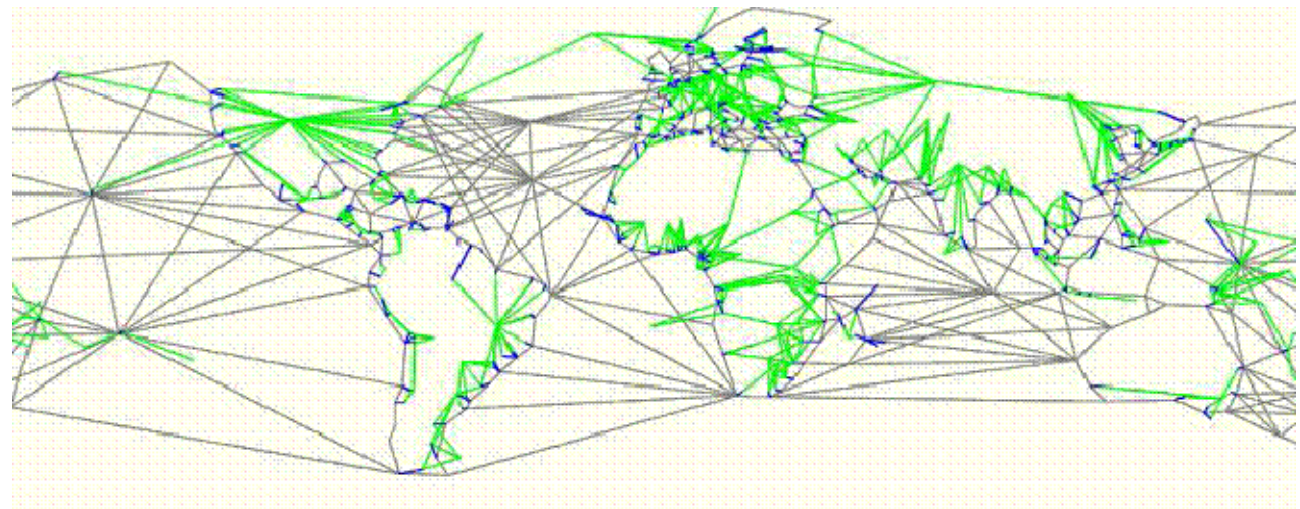
1. L'estensione del perimetro portuale e della competizione.
2. Verso un nuovo modello di *business*.
3. Lo "sgonfiamento" del lavoro portuale.

La merce oltre il porto

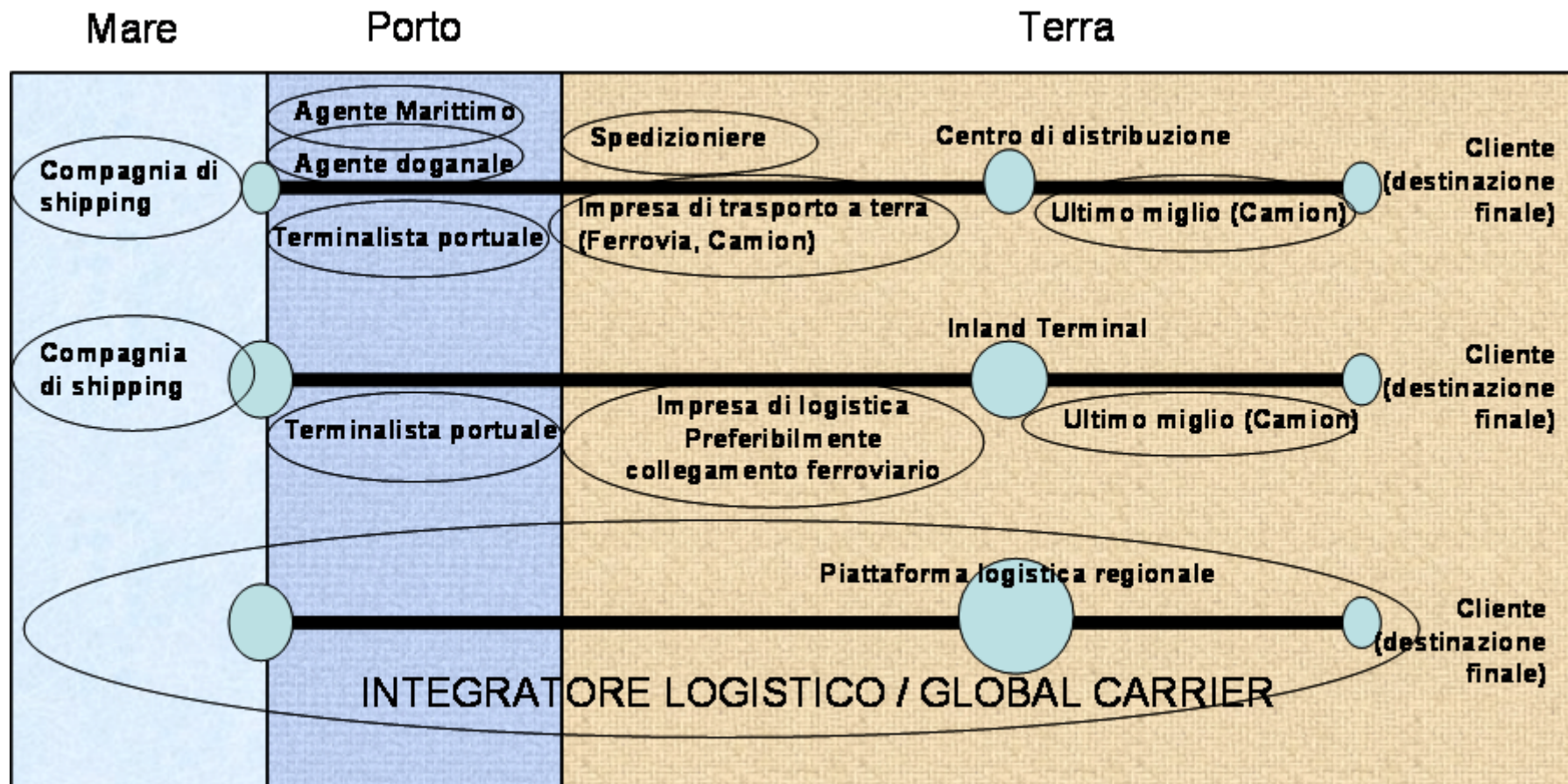


Il porto è una parte del percorso e la sua posizione competitiva è determinata anche dalle performance delle altre componenti

I percorsi sono lo scheletro su cui si regge la globalizzazione

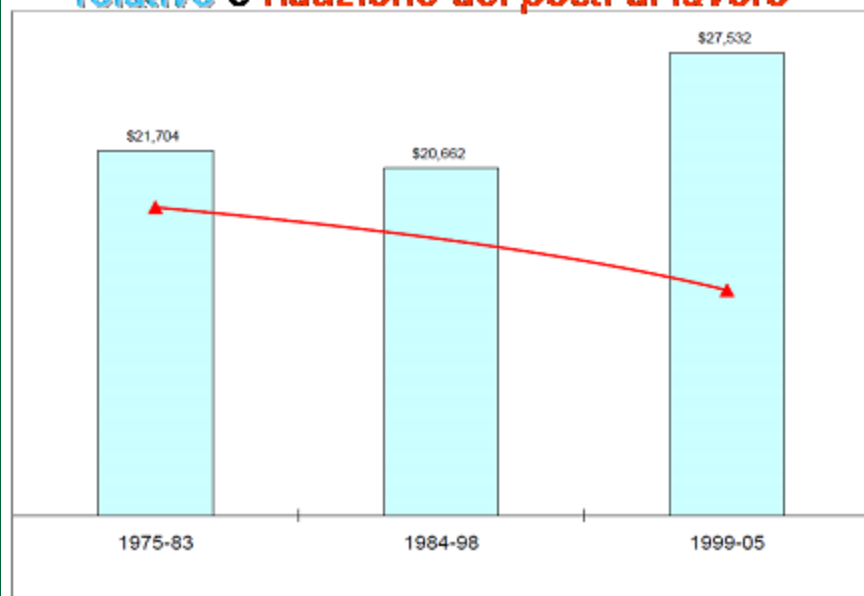


Il processo di consolidamento di un integratore logistico / *global carrier*

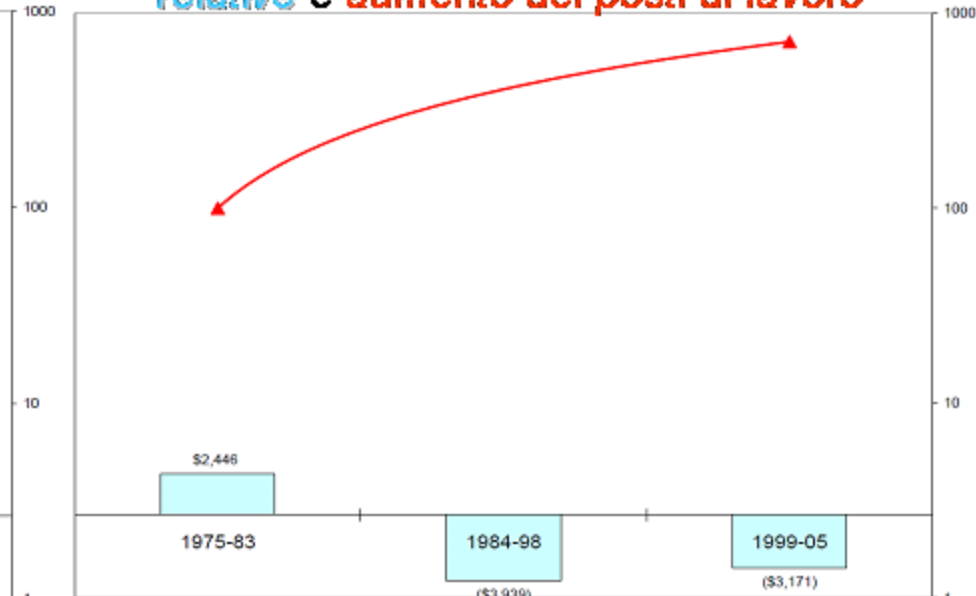


Qual è l'impatto sul mondo del lavoro: una redistribuzione della quantità e della qualità del lavoro lungo tutto il percorso logistico

Lavoratori portuali nelle regioni con grandi porti: **aumento delle retribuzioni relative** e **riduzione dei posti di lavoro**



Addetti ai servizi logistici nelle regioni con grandi porti: **diminuzione delle retribuzioni relative** e **aumento dei posti di lavoro**



- Indice relativo all'evoluzione numero di impiegati (1977=100)
- Comparazione del reddito con quello di altri addetti non dei trasporti della stessa regione

L'indagine sui porti

(Genova, Napoli, Gioia Tauro, Ravenna e Trieste)

1. L'organizzazione del lavoro portuale: debolezze e punti di forza dei modelli di gestione
2. Approcci di *governance*

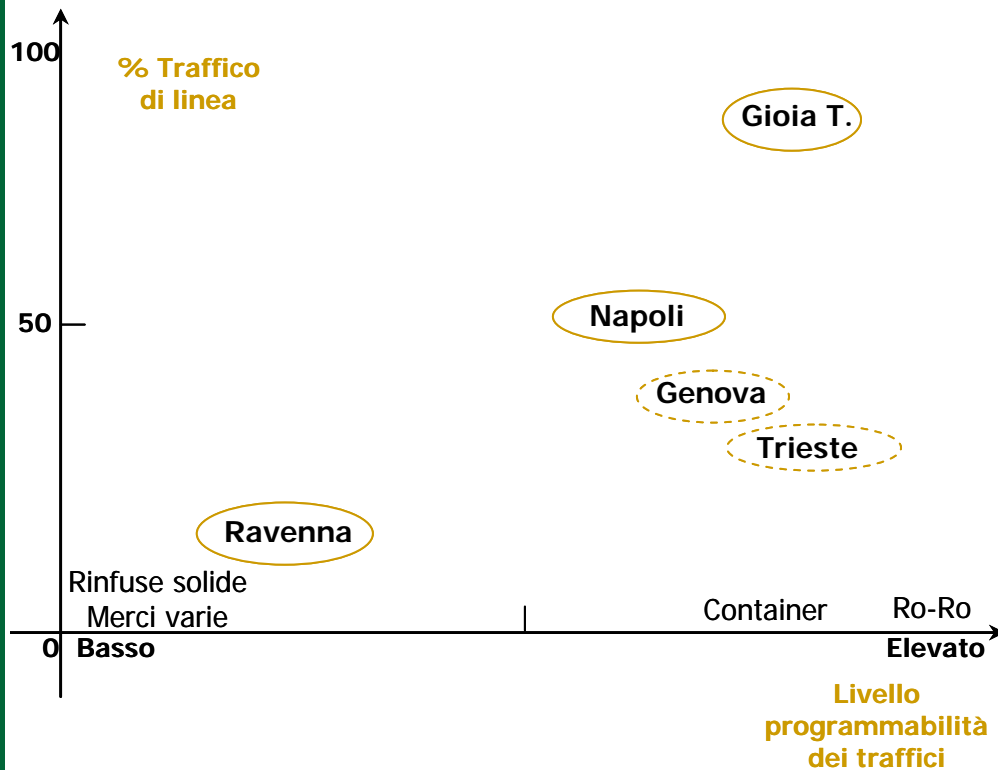
Variabilità dei traffici e flessibilità organizzativa (1/2)

PROGRAMMABILITA' dei TRAFFICI

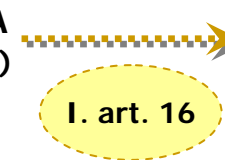


PROGRAMMABILITA' del LAVORO

Comunicazione turni: GIORNALIERA
 Variazioni turno: ABBASTANZA FREQUENTE
 Tempi comunicazione var.ni: GIORNO PRIMA
 Incidenza straordinario: <5% (<20%)



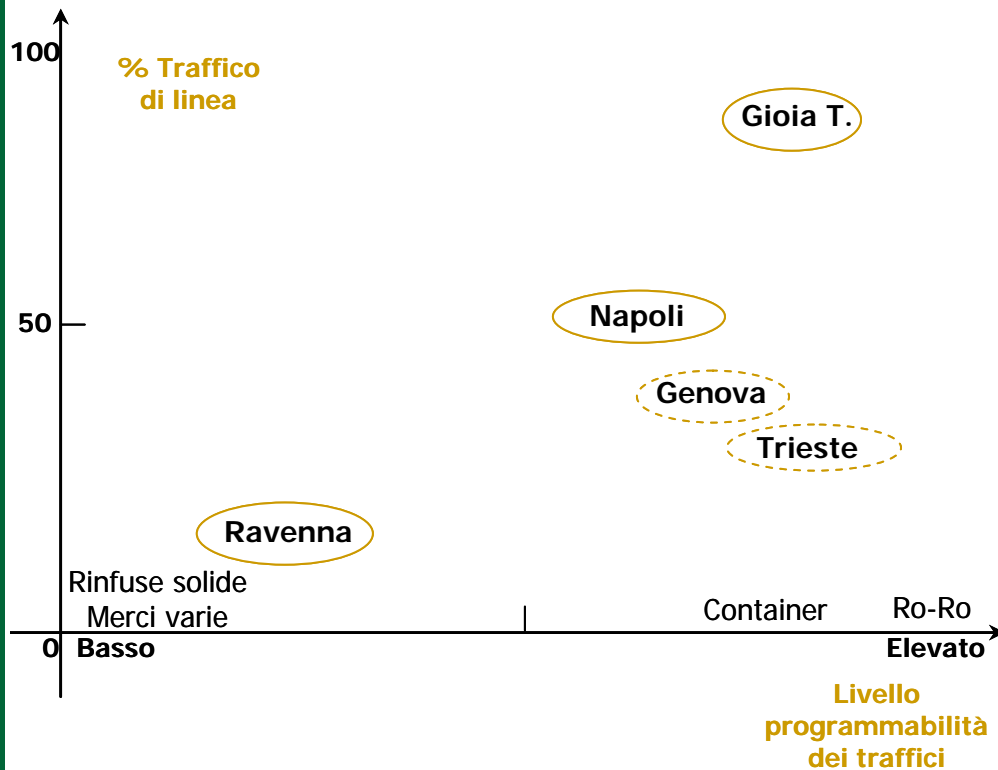
da STATICA (terminalisti)



MAX FLEX (I. art. 17)

Variabilità dei traffici e flessibilità organizzativa (2/2)

PROGRAMMABILITÀ' dei TRAFFICI → PROGRAMMABILITÀ' del LAVORO



	Art. 18	Art. 17	Art. 16
Organizzazione	Statica	Dinamica	Mediamente flex
Variazioni turni	Occasionali	Molto freq.	Abbastanza freq.
Programmazione	Annuale	Giornaliera	Giornaliera
Terminal container:	schemi diversificati in base al livello di autonomia del terminal rispetto a lavoro temporaneo e outsourcing		

Andamento Indennità Mancato Avviamento

I. Compagnia Portuale	2008	2009	var. %
Genova	0	18.130	-
Napoli	3.129	10.245	227,4
Ravenna	10.514	28.178	168,0
Trieste	2.112	4.241	100,8
Totale Porti Ancip	77.498	147.868	90,8

Fonte: elaborazione su dati Ancip

Schema operativo: imprese portuali, forza lavoro, *operations*

	Numerosità Art. 18	Numerosità Art. 16	Centralità Art. 17	Forma di <i>Outsourcing</i>
Elevata	Ravenna (17) Trieste (16)	Trieste (29) Napoli (19)	Ravenna Genova	Trieste (30-50%)
Media	Genova (11)	Genova (12)	Napoli	Napoli (40%) Gioia T. (30%)
Bassa	Napoli (7) Gioia T. (2)	Gioia T. (7) Ravenna (5)	Trieste	Genova (-) Ravenna (<30%)

	Addetti artt. 16-18	Addetti art. 17	Indice ricorso lav. temp.	% interinali/lav. temp.
Ravenna	622	439	1,4	25%
Trieste	-	25	-	-
Genova	2.217	990	2,2	2%
Napoli	741	96	7,7	10%
Gioia T.	1.359	-	-	-

Debolezze e punti di forza dei modelli di gestione

	DEBOLEZZE	PUNTI DI FORZA
RAVENNA	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Elevata dipendenza dal lavoro temporaneo ➔ Scarso outsourcing 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Coesione interna ed elevata integrazione operativa
TRIESTE	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Elevata parcellizzazione operatori ➔ Frammentazione ciclo operativo e precarizzazione rapporti di lavoro 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Elevata professionalità movimentazione manuale merci non unitizzate
GENOVA	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Elevato ricorso al lavoro temporaneo ➔ Contenuta integrazione operativa tra lavoro temporaneo e lavoro strutturato 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Rapporti di forza equilibrati tra soggetti datoriali e pool lavoro temporaneo
NAPOLI	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Parziale utilizzo pool lavoro temporaneo ➔ Container terminal fortemente autonomo e scarsamente ricorrente ai servizi offerti dallo scalo 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Buon equilibrio tra forza lavoro strutturata, temporanea e outsourcing
GIOIA T.	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Elevata dipendenza del porto dai pochi terminalisti presenti nello scalo ➔ Prestazione di lavoro contenuta nel rapporto di appalto o all'interno della stessa fornitura di servizi 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Scelte portuali molto sollecitate dagli operatori portuali <i>(pur rimanendo un modello pubblico)</i>

Portualità a rischio sicurezza

Comparto ad **ELEVATA RISCHIOSITA'**



- o Ambito portuale: 124 infortuni/1.000 addetti
- o Gli altri comparti: 29 incidenti/1.000 addetti

(fonte: ASL3Genova)

OSTACOLI da rimuovere



- o Disomogeneità registrazione elaborazione dati
- o Assenza Tavolo di confronto stabile a livello nazionale

Caratteristiche del **FENOMENO**



2006-2010: CALO INFORTUNI e n° gg astensione lavoro ("effetto crisi"?)

I PIU' INFORTUNATI: addetti imprese artt. 16 e 17

DOVE? Banchine, Viabilità aree transito, Ambiente nave

DETERMINANTI: eventi traumatologici, interazione uomo-mezzo, stivaggio-immagazzinamento merce

In **PROSPETTIVA**

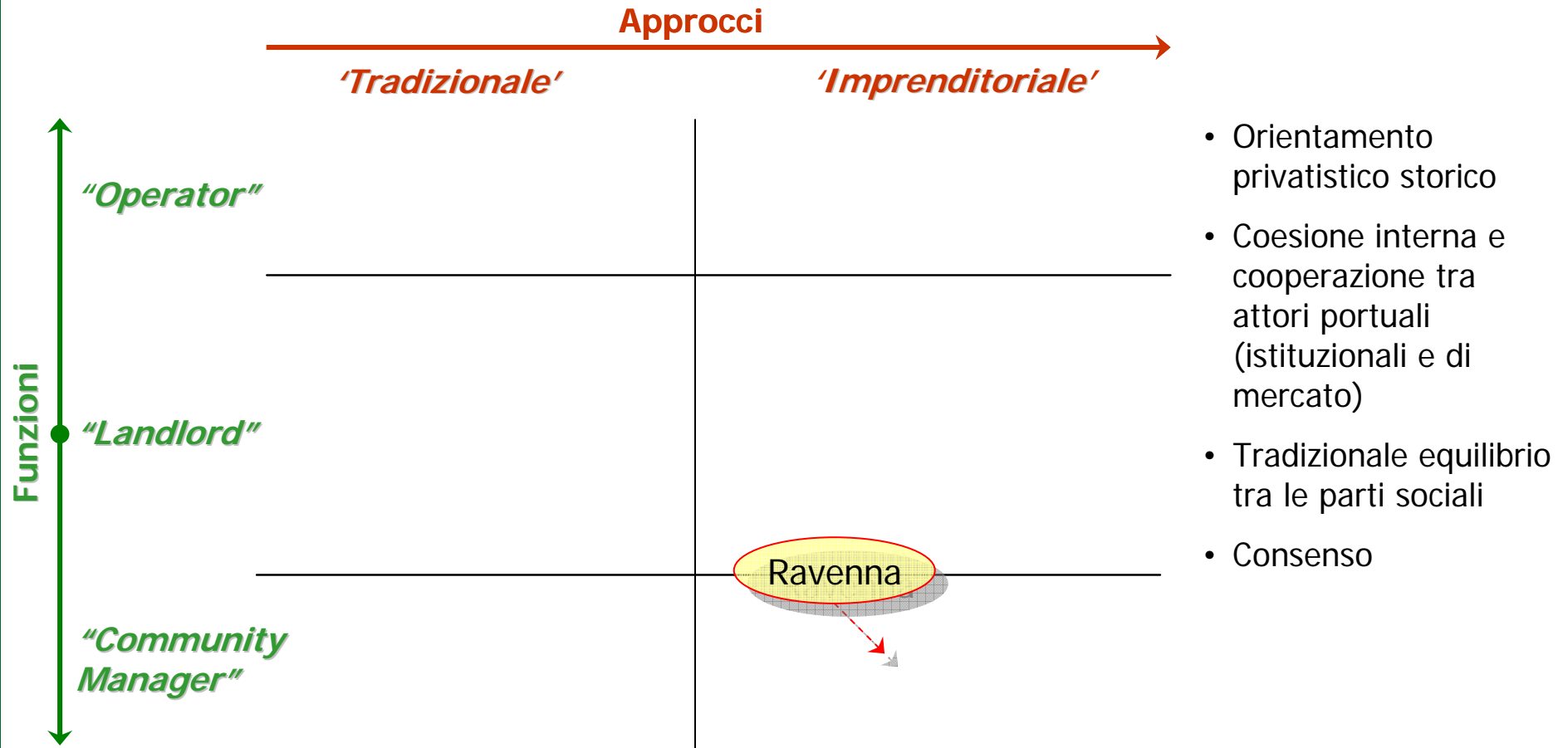


Valutazione **CARICHI** di LAVORO: elemento di **REGOLAZIONE** della **CONCORRENZA** interna

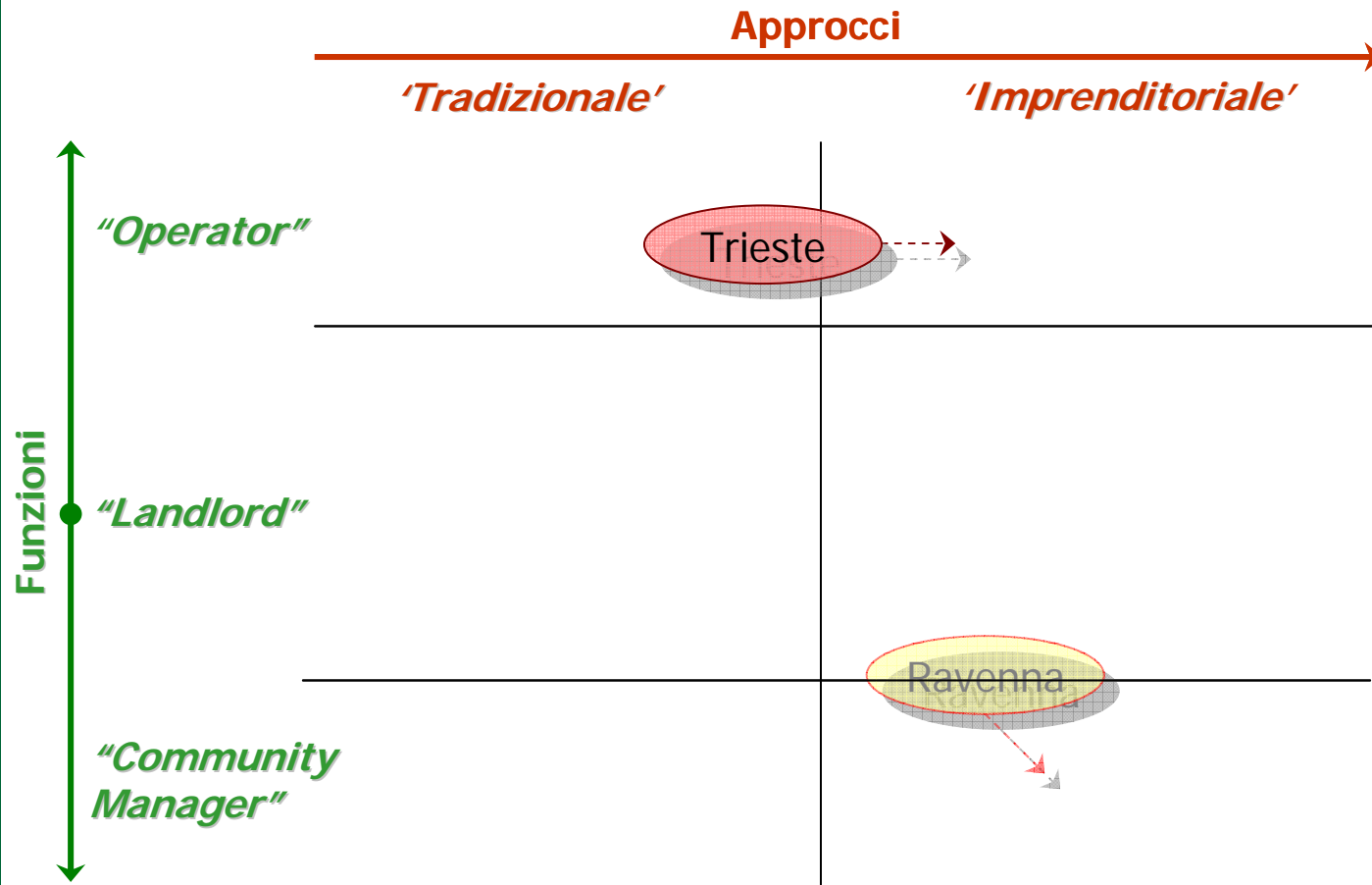
Ruoli e funzioni nella conduzione e governo del porto

	<i>'Tradizionale'</i>	<i>'Facilitatore'</i>	<i>'Imprenditoriale'</i>
<i>"Landlord"</i>	<ul style="list-style-type: none"> Passivo <i>manager</i> immobiliare Sviluppo delegato ad altri 	<ul style="list-style-type: none"> Attivo agente immobiliare Co-investitore, agente di sviluppo e mediatore nei rapporti commerciali tra fornitori di servizi e clienti portuali 	<ul style="list-style-type: none"> Attivo "sviluppatore" immobiliare Negoziante e investimenti diretti con clienti portuali
<i>"Regulator"</i>	<ul style="list-style-type: none"> Passiva applicazione di ruoli fissati da altri 	<ul style="list-style-type: none"> Attiva applicazione di ruoli e regolamenti mediante agenzie di regolazione (locali, regionali, ecc.) Assistenza alla comunità portuale per il rispetto di norme e comportamenti 	<ul style="list-style-type: none"> Attiva applicazione di ruoli e regolamenti mediante agenzie di regolazione + vendita di conoscenze e strumenti al di fuori del porto
<i>"Operator"</i>	<ul style="list-style-type: none"> Applicazione meccanicistica della politica concessionaria 	<ul style="list-style-type: none"> Uso dinamico della politica concessionaria e attivo agente immobiliare Bassa soddisfazione nella fornitura di servizi privati portuali 	<ul style="list-style-type: none"> Uso dinamico della politica concessionaria e attivo "sviluppatore" immobiliare Azionista nella fornitura di servizi privati portuali e in altri porti
<i>"Community Manager"</i>	<ul style="list-style-type: none"> Non sviluppato attivamente 	<ul style="list-style-type: none"> Dimensione economica (risolvere i "colli di bottiglia", fornire formazione e istruzione; promozione e <i>marketing</i>; <i>lobbying</i>) Dimensione sociale (risolvere i conflitti di interesse) 	<ul style="list-style-type: none"> Dimensione economica con maggiore coinvolgimento commerciale diretto Dimensione sociale

Approcci di *governance* nei cinque porti italiani (1/5)

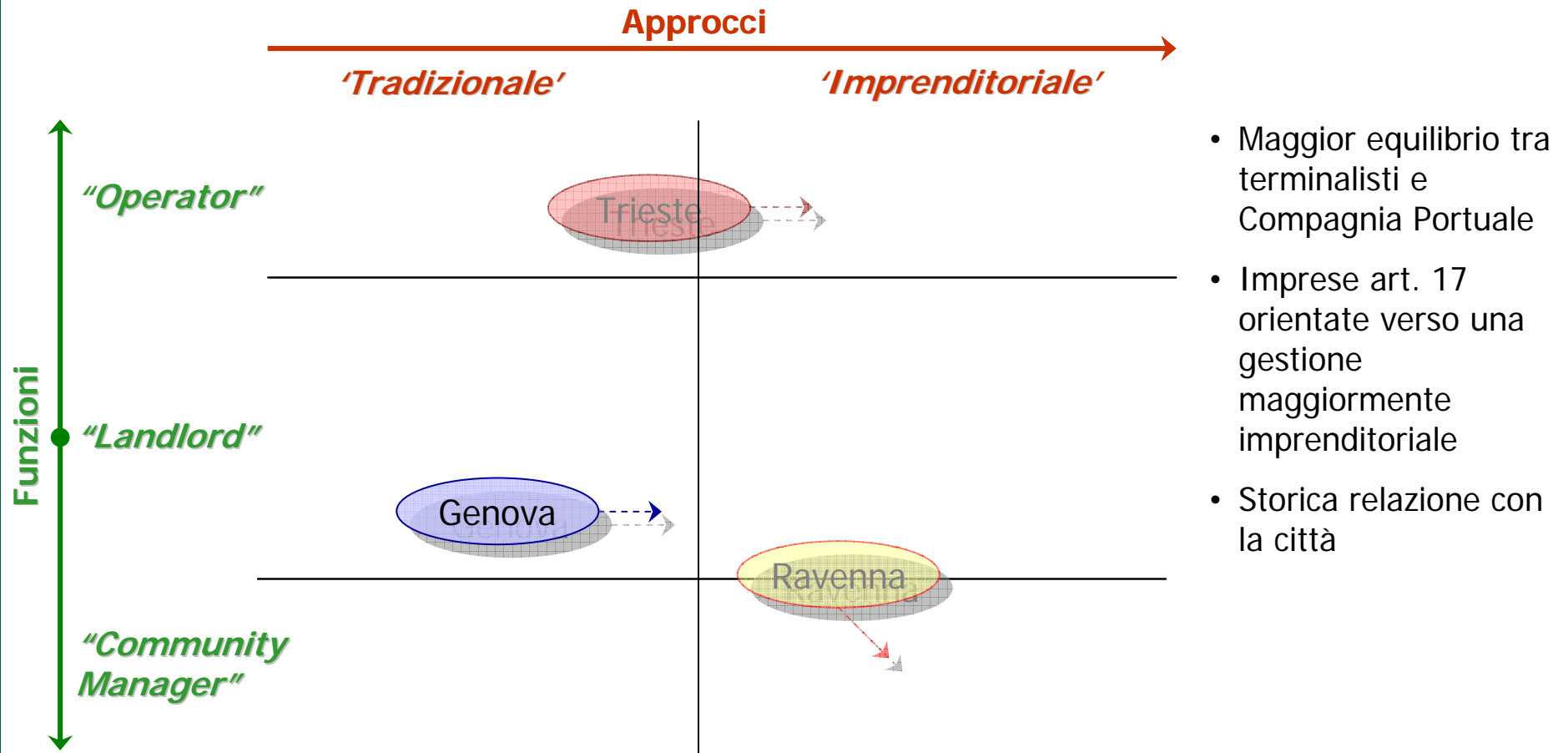


Approcci di *governance* nei cinque porti italiani (2/5)

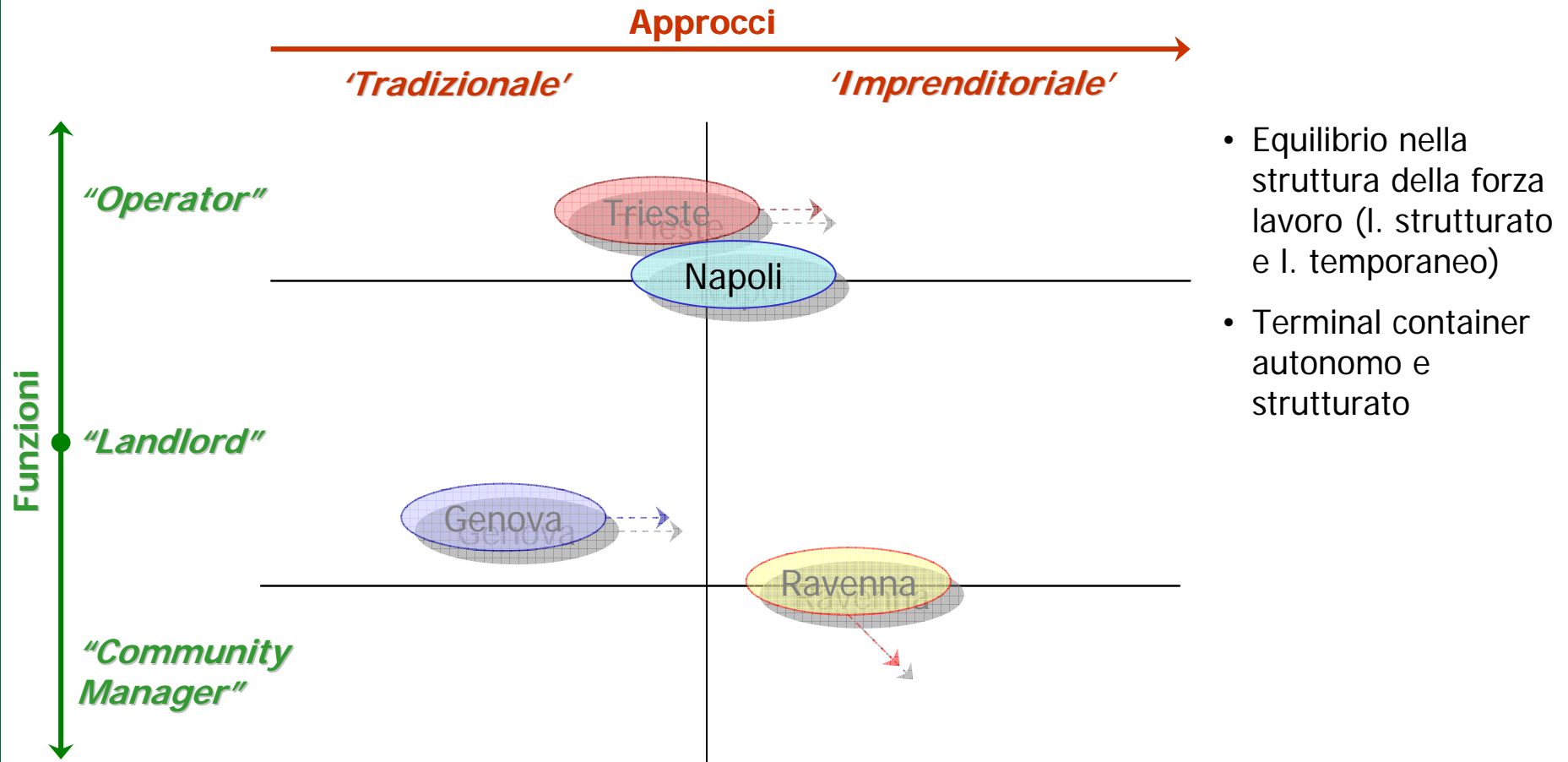


- Forte presenza di cooperative di servizi (art. 16) e ruolo marginale del lavoro temporaneo (art. 17)
- Avvio di un processo di razionalizzazione della presenza di cooperative e di una riorganizzazione interna ai fini di una maggiore efficienza e trasparenza

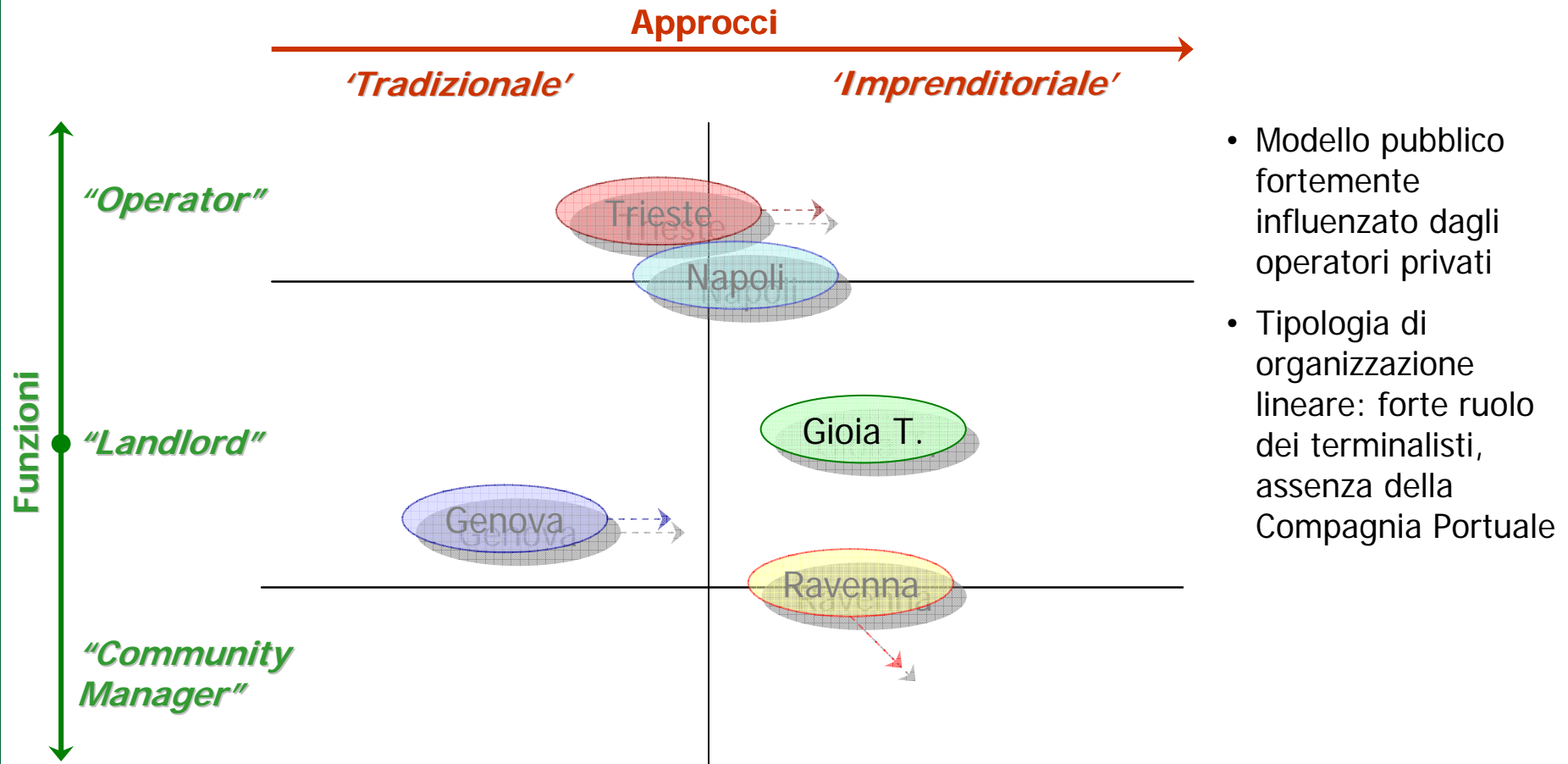
Approcci di *governance* nei cinque porti italiani (3/5)



Approcci di *governance* nei cinque porti italiani (4/5)



Approcci di *governance* nei cinque porti italiani (5/5)



Conclusioni

1. L'impatto dei nuovi scenari del trasporto
2. Ciascuno faccia la sua parte!

Quale impatto avranno lo scenario dei percorsi logistici integrati e l'ingresso dei *global carrier* nel sistema portuale nazionale?

- Negativo, se gli attori che oggi animano la scena portuale (autorità pubbliche, imprese private e lavoratori) riterranno di poter vincere la competizione da soli. L'astuzia, la creatività, l'ingegno dei singoli potrebbero non bastare.
- Positivo, se tali attori avranno la capacità di capire che solo attraverso uno sforzo comune riusciranno a candidare il sistema porto nel suo complesso come un partner efficiente (e non un ostacolo) per i *global carriers* e per l'integrazione con i percorsi logistici mondiali. Le capacità e le competenze presenti oggi nei porti consentono di poter gestire con intelligenza l'ingresso dei percorsi logistici integrati nei porti senza essere spazzati via

Il mondo portuale nazionale si trova dunque di fronte ad una nuova congiuntura critica, per certi versi simile a quella che dai cui nacque il progetto di riforma del 1994

Ciascuno faccia la sua parte 1/3

1. Gli enti pubblici

Soggetti

- ✓ Governo (comunitario, nazionale locale)
- ✓ Autorità di *governance* del porto

Rischi

- ✓ Tensioni sociali in seguito a trasformazioni traumatiche
- ✓ + costi esterni
- ricadute positive sul territorio (porti corpi separati dal territorio)

Opportunità

- ✓ Community management
- ✓ Regia del mercato verso obiettivi di sviluppo
- ✓ Arbitro della competizione (rispetto regole e tutela diritti)
- ✓ Monitoraggio impatti sul sistema economico e sociale

Ciascuno faccia la sua parte 2/3

2. Le imprese

Soggetti

- ✓ Portuali
- ✓ Logistiche
- ✓ Di navigazione
- ✓ Di fornitura di lavoro temporaneo

Rischi

- ✓ Annessione all'interno dei *global carrier*
- ✓ Isolamento dal mercato (perdita di competitività dei singoli operatori, oppure del porto in cui operano)

Opportunità

- ✓ Partnership con i *global carrier* del sistema portuale
- ✓ Un sistema fatto di imprese indipendenti, ma fortemente integrate e solidali nel sostenere la competitività e lo sviluppo dei porti storici

Ciascuno faccia la sua parte 3/3

3. Gli addetti

Soggetti

- ✓ Organizzazioni sindacali

Rischi

- ✓ Perdita di competitività del lavoro dei pool rispetto a quello strutturato
- ✓ Allineamento della dignità del lavoro portuale con quello del resto dei percorsi logistici (lato terra)

Opportunità

- ✓ Estensione della dignità e dei diritti conquistati dal lavoro portuale al resto del sistema. Pool modello d'avanguardia in grado di tenere insieme le esigenze di flessibilità e il rispetto del lavoro

L'agenda

- I costi esterni generati dai transiti in porto delle navi e dal loro stazionamento in banchina;
- l'ingresso e l'egresso dei camion;
- l'uso più intelligente della risorsa ferroviaria ad esempio per agevolare l'integrazione con le aree di lavorazione logistica delle merci al fuori del perimetro portuale;
- la formazione degli addetti volta ad accrescere le competenze per contrastare la riduzione dei posti di lavoro;
- una più determinata e soprattutto omogenea attenzione alla sicurezza del lavoro in porto.



OSSERVATORIO NAZIONALE SUL
TRASPORTO MERCE E LA LOGISTICA



Grazie per l'attenzione

appetecchia@isfort.it
deascentiis@isfort.it
pessina@isfort.it

Roma, 13 luglio 2011