



**PRIMO AGGIORNAMENTO  
DEL PIANO DELL'ORGANICO DEL PORTO DEI LAVORATORI DELLE  
IMPRESE DI CUI AGLI ARTT. 16, 17 E 18 DELLA L.84 DEL 1994,  
COME MODIFICATA DAL DLGS 232 DEL 2017.**

**PREMESSA**

Sul finire dell'anno 2018, il Presidente dell'AdSP ha adottato previa delibera del Comitato di Gestione – al quale più volte era stato portato l'argomento per opportuna informazione – sentita la Commissione Consultiva – pure ripetutamente informata in via preventiva - il Piano dell'Organico del Porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18.

Detto Piano, secondo il dettato normativo – c.3-bis, art.8 della L.84 del 1994 – “ha validità triennale e ha valore di documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto e non produce vincoli per i soggetti titolari di autorizzazioni e concessioni di cui agli artt. 16 e 18 (...)”. Ancora, secondo le previsioni del citato c.3- bis, è “soggetto a revisione annuale”.

Con il presente documento si ottempera alla previsione di legge ovvero alla revisione di legge del Piano dell'Organico del porto adottato nel dicembre 2018 per il triennio 2019-2021, che peraltro, per le motivazioni esplicitate nella stessa stesura del Piano primigeno qui integralmente richiamate (in sintesi l'avvio dei lavori del Progetto Hub che si protrarranno ben oltre il triennio) conteneva ipotesi anche a 5 anni.

**1. Le conclusioni del Piano dell'organico del porto 2019-2021**

Il Piano adottato nel dicembre 2018 (relativo al triennio 2019-2021) dava atto, nel complesso, di previsioni moderatamente positive per ciò che concerne le prospettive occupazionali delle imprese interessate e della sostanziale stabilità/non modificazione delle aree di operatività delle imprese ad oggi operanti in porto.

Sicuramente supportavano quelle prudenziali previsioni scenari di breve periodo con elementi di incertezza. A livello locale il previsto avvio dei lavori dell'Hub la cui data di inizio ancora non era certa; a scala nazionale (e oltre) la previsione di deboli tassi di crescita.



## **2. Il processo per l'aggiornamento del Piano.**

Così come fatto nel corso del 2018 per l'elaborazione del Piano, anche per procedere all'aggiornamento annuale si è privilegiato il metodo del confronto con i soggetti prioritariamente interessati: imprese autorizzate e concessionarie (ex art. 16,17 e 18 L.84/1994 e s.m.e i.), loro rappresentanze nel territorio, OO.SS.

Tale confronto è stato contestuale con quello, invero più approfondito, avuto con i medesimi soggetti/rappresentanze riguardante il Piano operativo di intervento finalizzato alla formazione professionale.

A seguito di tale confronto si è formalmente chiesto alle imprese di far conoscere le eventuali variazioni alle ipotesi previsionali formulate nel 2018.

Tra tutte le imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni portuali una sola ha comunicato variazioni, peraltro non rilevanti alle ipotesi previsionali presentate nell'anno 2018 in sede di predisposizione del Piano dell'Organico del porto adottato nel dicembre u.s.

Più precisamente trattasi dell'impresa Marcegaglia Carbon Steel SpA; con riguardo all'autorizzazione ex art.16, L.84/94 e s.m.e i. – autorizzazioni per l'esercizio di servizi portuali (complementari ed accessori alle operazioni portuali) per esclusivo conto proprio – ha comunicato che la propria forza lavoro è passata da 7 a 43 unità.

Con riguardo invece alla concessione ex art.18, L.84/94 ha comunicato che la propria forza lavoro è passata da 37 a 47 unità, con un incremento tutto concentrato tra i c.d. "generici".

Il tutto fermo rimanendo il turn over già previsto.

A tutt'oggi neanche risulta variata la consistenza dell'organico del soggetto ex art.17, autorizzato alla fornitura di lavoro temporaneo in porto.

Pur essendo stato autorizzato nel corso del 2018 all'assunzione (invero trattasi di un reintegro dell'organico) di 55 unità di personale questo (come si diede conto nel "Piano 2018") è avvenuto, per volontà dell'Ente condivisa con l'impresa ex art.17, con una progressività che ha visto l'immissione nel loro organico dall'1.1.2019 di sole 35 unità.

## **3. Valutazione e azioni.**

Complessivamente può ben dirsi che il sentito delle imprese complessivamente non è mutato ad un anno di distanza e si conferma uno scenario prudenziale.



Le motivazioni possibili sono di diverso ordine e riguardano gli scenari economici globali (e nazionali) caratterizzati da diverse possibili problematicità. Presumibilmente prima tra tutte la bassa crescita attesa (in Italia e in Europa) e le tensioni sui dazi.

Forse ancor di più incidono a livello locale alcune limitazioni all'agibilità del porto conseguente limitazioni poste dall'Autorità Marittima ai pescaggi delle navi in porto per insufficienza dei fondali.

Ancor di più si ravvisano tra i motivi che supportano ipotesi di scenari conservativi i tempi di avvio e realizzazione del progetto Hub. Solo in questi giorni si vedrà un elemento di prima comunque grande certezza: la pubblicazione del bando di gara.

Ciò sta a significare che in tempi "brevi" i lavori inizieranno con i conseguenti fisiologici, previsti e valutati impatti sull'operatività delle imprese, ma anche con un fattore di certezza che si confida di stimolo per l'intera comunità portuale e di nuova maggiore attrattività del porto per altri, nuovi attori logistici.

Indirettamente l'assenza di osservazioni della quasi totalità degli operatori interessati è anche conferma del fatto che il peculiare modello di organizzazione dell'operatività nel porto di Ravenna – fortissimamente imperniato sul fornitore di lavoro portuale autorizzato ex art.17 e una "residualità" (quantitativa) di dipendenti diretti dai singoli concessionari – viene confermato anche nel futuro (ancorchè breve).

Non può però essere del tutto trascurato il "segnale" dato dall'unica impresa che ha riferito di una significativa variazione positiva del proprio organico di lavoratori addetti ad operazioni portuali. L'ipotesi che quel "segnale" si deve interpretare come primo di una tendenza più generalizzata verso l'internalizzazione del fattore lavoro non può darsi per certa.

In particolare poiché non proviene da impresa terminalistica pura ma da impianto industriale il cui ciclo portuale è componente e porzione non prevalente di un più grande ciclo produttivo.

Il segnale impone però un adeguato livello di attenzione all'AdSP atteso che modifiche eventuali al modello di organizzazione del lavoro fin qui in essere nel porto determinerebbero, tra l'altro, una crescita delle giornate di c.d. IMA (Indennità di mancato avviamento) ovvero impatti che l'AdSP, quale ente pubblico, non può ignorare.

In proposito si dà comunque atto che l'AdSP e l'impresa autorizzata alla fornitura di lavoro portuale temporaneo hanno dato seguito fin qui a quell'attività di costanti verifica dell'andamento evolutivo delle giornate di mancato avviamento, così come si era previsto nel Piano dell'Organico porto approvato nel 2018.



I relativi dati - in allegato e parte integrante del presente documento - appaiono sostanzialmente rassicuranti. Non risulta infatti nonostante l'immissione di nuovi 35 lavoratori nell'organico dell'impresa, un incremento significativo delle giornate di mancato avviamento, pur con una variazione verso l'alto che sembrerebbe fisiologica conseguenza dell'aumento del numero totale dei lavoratori, oltre che frutto di stagionalità.

In ogni caso il monitoraggio dell'andamento delle giornate non lavorate (che come vedremo in prosieguo verrà supportato anche con apposita tecnologia) rimane impegno prioritario dell'Ente.

Seppure il - Piano dell'organico del porto, alla luce dell'art.8, c.3-bis, L.84/94, ha natura ricognitiva, stante anche il palese legame tra esso e le previsioni dell'art.17, c.15-bis - tanto più nella realtà ravennate dove (come visto) l'operatività ha il suo asse portante nell'apporto dell'impresa ex art.17, sembra utile dare anche conto di ulteriori azioni - alle quali è attenta l'AdSP - poste in essere da questa impresa.

In particolare ci si riferisce a misure organizzative interne finalizzate anche al contenimento dei costi, misure opportune alla luce di bilanci che nell'ultimo biennio hanno visto saldi negativi sul fronte delle partite correnti (comunque ampiamente coperti con riserve proprie dell'impresa).

L'AdSP evidentemente non vuole (e non può) intervenire sulla gestione o altri aspetti interni alla vita dell'impresa, ma neanche può ignorarsi che qualora il ripetersi di esercizi problematici portassero a squilibri patrimoniali, si potrebbero generare impatti sull'operatività corrente dell'impresa stessa (quindi sull'attività portuale) nonché potrebbero rendersi necessari interventi di riequilibrio a carico del bilancio dell'Ente ai sensi dell'art. 17, c.15-bis, L.84/94, soprarichiamato.

Per tutte queste motivazioni l'AdSP mantiene un continuo attivo confronto con l'impresa fornitrice di lavoro portuale.

#### **4. Verso un aggiornamento continuo del Piano dell'Organico del porto.**

Riguardo l'obbligo di aggiornamento annuale del Piano dell'Organico del porto già si è detto in precedenza e il presente documento è attuativo della previsione normativa.

Appare comunque utile in questa sede dare conto del fatto che il MIT ha attribuito alle AdSP (per esse ai Presidenti) il compito/obiettivo di attivare sul sito web di ciascuna AdSP il "Portale del lavoro portuale". Invero senza ulteriori specificazioni riguardo la struttura ed i contenuti di tale portale.



Questa Autorità, in attuazione dell'indicazione dell'Amministrazione vigilante, ha provveduto a realizzare nel sito web istituzionale un'apposita pagina che sarà disponibile già dai primi giorni dell'anno 2020 nel quale sarà integralmente riportato il Piano approvato il 2018; il presente aggiornamento e le relative tabelle allegate che verranno successivamente aggiornate con le variazioni che comunicheranno in corso di anno le diverse imprese.

Il sistema è stato realizzato con l'obiettivo di consentire a ciascun impresa di aggiornare essa stessa le informazioni che la riguardano, in modo tale da avviare (dopo un'adeguata sperimentazione) a semplificare i flussi informativi.

Sempre in corso di anno 2020, in confronto con le imprese interessate si valuteranno possibili ulteriori implementazioni del "Portale del lavoro portuale" in modo di rendere sempre più trasparente questo importante aspetto delle attività del porto e dell'AdSP; rendere più efficace l'attività dell'Ente al riguardo e monitorare con maggiore continuità l'andamento di questo importante e delicato segmento di attività del porto.

#### TABELLA RIASSUNTIVA ORGANICO PORTO

Categoria di impresa	Addetti
Imprese concessionarie ex art. 18, L.84/94	290
Imprese autorizzate ex art.17, L.84/94	360 (I)
Imprese autorizzate ex art. 16 L.84/94 per operazioni portuali	34

(I) al netto dell'autorizzato incremento di 20 unità

Imprese autorizzate ex art. 16 L.84/94 per servizi portuali c/terzi	422
Impresa autorizzata ex art. 16, L.84/94 per servizi portuali c/proprio	43