



**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**

REVISIONE ANNUALE

PREMESSE

In conformità a quanto previsto dal combinato disposto dei commi 3 e 3-bis dell'art.8 della L.84 del 1994, come modificata per questa parte che ci interessa con il D.lgs n.232/2017, l'AdSP - segnatamente il Presidente dell'Autorità, previa delibera del Comitato – deve procedere alla revisione annuale del Piano dell'Organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della stessa L.84/94, ovvero alla revisione del “documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavoratori in parte” che, nella sua prima versione, è stato adottato nel dicembre 2018 e rivisitato nel 2019.

Nel corrente anno, quello che ormai deve ritenersi un ordinario e non nuovo adempimento ha per più motivi caratteristiche peculiari a partire dall'emergenza conseguente la pandemia che, partendo dall'Asia, a cavallo tra il 2020 e il 2019 ha quindi investito l'Europa (e in misura rilevante proprio il nostro Paese), quindi l'intero pianeta, impattando fortemente sui consumi, i livelli di produzione, l'occupazione e gli scambi.

Volendo evitare inutili ed improduttive ripetizioni, si rinvia all'allegato “Quadro macroeconomico di riferimento” estratto dalla Relazione programmatica del Presidente al bilancio 2021, della quale si evincono (peraltro sulla base dei dati e delle stime immediatamente antecedenti la “seconda ondata” della pandemia) una contrazione del PIL a livello mondiale definita “epocale” (-4,4%) e a livello nazionale addirittura, secondo alcuni con punte di -10,6% e con tempi di recupero che vanno oltre l'anno secondo bozza di aggiornamento del DEF approvata a fine ottobre quando peraltro, gli indici di fiducia indicavano un andamento migliore di quello poi rilevato a novembre, laddove è logico dedurre hanno inciso le incertezze generate dalla “seconda ondata” della pandemia.



Solo è opportuno richiamare qui di quella Relazione programmatica la diminuzione del commercio estero dell'Italia nel periodo gennaio-luglio:

-14% l'export e -16,8% l'import (in valore).

Ancora più ampia la perdita se si ha riguardo alle esportazioni ed importazioni via mare dal nostro Paese:

- In valore export -17,1%; import -24,5%;
- In tonnellate -6,5% l'export; -16,1% l'import.

In siffatta cornice non può certo meravigliare il decremento delle movimentazioni (imbarchi e sbarchi) nei porti. Per certi versi, meno pesanti di altri sistemi portuali può considerarsi il dato del porto di Ravenna. Una contrazione “a due cifre” (ma assolutamente non la peggiore performance tra i grandi porti nazionali) da leggersi però tenendo in debito conto che la struttura portante del traffico del nostro porto e la componente maggioritaria è rappresentata da un import di materie prime e/o semilavorati destinati ad un sistema produttivo, prevalentemente dell'area Padana – regionale ed extraregionale – che ha mantenuto gli impianti fermi per settimane e settimane ed alla riapertura delle fabbriche ha lentamente smaltito le scorte e con pari lentezza alleggerito i magazzini e depositi portuali.

Uno scenario tal quale fin qui descritto ha evidentemente inciso sul fronte occupazionale in termini negativi pur non traducendosi in crollo degli occupati in virtù delle misure temporaneamente adottate a livello governativo. Misure auspicabilmente ma non automaticamente efficaci allorchè verranno meno.

Sicuramente non ha inciso sui livelli occupazionali per ciò che concerne le imprese operanti in porto in quanto concessionarie ex art. 18 o autorizzate all'esercizio delle operazioni portuali o alla fornitura di servizi complementari ed accessori a quelle operazioni.

Certificano ciò i dati aggiornati all'attendibilità esposti nelle tabelle allegate al presente documento:

- delle diciotto imprese concessionarie solo 4 espongono la perdita di unità di lavoro (per un totale di 6 in complesso) ma due delle 18 imprese hanno invece incrementato i propri organici (+3 lavoratori una; + 1 l'altra) per un saldo di -2 unità di lavoro in totale;
- per le 4 imprese che effettuano operazioni e le 2 che prestano servizi, il numero degli occupati al 2020 è invece lo stesso del 2009.



Ragionamento ben più articolato è quello relativo al soggetto – Coop. Portuale Soc. Coop. – autorizzato ex art.17, L.84 del 1994, alla fornitura di lavoro portuale temporaneo.

Non tanto per un differenziale dell’organico di -4 unità tra il 2019 e il 2020, quanto piuttosto in termini di giornate di avviamento di soci e dipendenti e dei lavoratori interinali che la Cooperativa avvia allorchè non è in condizioni con il proprio organico di rispondere alle richieste delle imprese concessionarie e autorizzate. Il numero medio procapite (ovvero per singolo lavoratore) delle giornate di mancato avviamento nel periodo gennaio-agosto 2020 rispetto all’analogo del 2019 è pari a 4,42, quasi il doppio.

In confronto con gli altri porti maggiori nazionali come ben si evince dalla tavola - elaborata dalla Coop Portuale su dati ANCIP non si tratta certo di un peggioramento relativo. Il soggetto operante ex art.17 nel nostro porto nell’ideale graduatoria per minor numero medio di giornate di IMA erogate a singolo lavoratore e - “saldamente” al secondo posto e per numeri che sono la metà o meno (e in un caso addirittura $\frac{1}{4}$) di scali non marginali nella portualità nazionale.

La diminuzione delle occasioni di avviamento e infatti significativamente inferiore alla percentuale di contrazione degli imbarchi e sbarchi nell’analogo periodo ma sicuramente non può essere considerato in assoluto positivo il quasi raddoppio delle giornate di IMA pro capite ed una perdita in soli otto mesi di più 9000 giornate di lavoro per i soli soci e dipendenti; una diminuzione che percentualmente supera il 18%.

Ancor più significativa la perdita di giornate lavorate se si ha riguardo al minor numero di giornate lavorate di soci dipendenti e lavoratori interinali passate da oltre 65300 a meno di 50.500, corrispondenti ad una diminuzione percentuale di più del 23%.

Ciò porta a considerazioni di segno diverso. In primis che le variazioni dei volumi di traffico portuale (imbarchi e sbarchi) genera sul lavoro un effetto “moltiplicato” o, dirlo in modo più esplicito, la diminuzione di un punto percentuale di traffico produce una diminuzione della domanda di lavori maggiore dell’1%.

In secondo ordine i dati soprariportati dimostrano che il modello di organizzazione del lavoro nel porto di Ravenna - dove “l’ammortizzatore IMA” pesa marginalmente sul bilancio pubblico (quindi sulla collettività) a prescindere dall’andamento dei traffici – solo in parte tutela il lavoro, pur garantendo l’efficacia e l’efficienza del sistema porto anche nei momenti di grande difficoltà economica (e sociale) del sistema-Paese.



Ulteriore considerazione, conseguenza della prima, è l'evidenza della necessità di indicazioni direttive univoche riguardo l'applicazione della norma introdotta nell'ordinamento a tutela del lavoro portuale temporaneo, a partire dall'art.199 del DL34 del 2020, applicazione che l'AdSP si appresta ad esitare in questi giorni tenendo a riferimento (necessariamente) il principio della prudenza con riserva di integrazioni o modifiche (o "salvo conguaglio") in particolare riguardo:

1. la decorrenza dalla quale deve essere calcolato il contributo al soggetto autorizzato ex art.17 per ogni giornata in meno rispetto all'anno precedente;
2. l'inclusione o meno tra le giornate di minor avvio ai fini del computo del contributo di quelli dei lavoratori interinali.

Per entrambi gli aspetti, infatti, nonostante le modifiche apportate all'art.199 suddetto in sede di conversione del DL 34, residuano possibili interpretazioni alternative.

MODALITÀ DI AGGIORNAMENTO DEL PIANO

Così come fatto in fase di elaborazione del piano Piano dell'Organico del Porto nonché del primo aggiornamento, anche per questa seconda rivisitazione l'Ente ha proceduto acquisendo le necessarie informazioni dalle diverse imprese "incrociando" quelle informazioni con la situazione risultante da quelle necessariamente fornite dalle stesse imprese.

Un confronto più continuo si è avuto nel corso dell'anno con la Coop. Portuale, atteso che ad essa fa capo – direttamente (per il numero di soci e dipendenti) e indirettamente (per l'avviamento degli interinali) – la forza lavoro del porto. Ma anche a motivo del necessario continuo monitoraggio dell'andamento delle giornate di mancato avviamento, tanto più in un anno tanto peculiare quanto il 2020.

Nonostante quanto ipotizzato in occasione dello scorso anno (primo aggiornamento del Piano) pur avendo realizzato nel sito web dell'Ente l'apposita pagina sul lavoro portuale contenente il Piano originariamente adottato, il primo aggiornamento e le relative tabelle, a motivo delle difficoltà prodotte dalla lunga fase del lockdown ed il gravoso impegno che ha dovuto porre in essere l'unità organizzativa che si occupa di lavoro portuale e imprese (ma anche di demanio) proprio a seguito delle diverse successive misure normative relative quelle materie conseguenti l'emergenza sanitaria da COVID non si è potuta attuare la "fase 2" di quella pagina del portale, ossia implementare un sistema che consenta a ciascuna impresa di



aggiornare essa stessa le informazioni che la riguardano così da avere sempre disponibile una situazione aggiornata.

L'obiettivo non viene comunque meno e si prevede di realizzarlo nell'anno 2021.

L'ORGANICO PORTO 2020

Di seguito la tabella riassuntiva dell'Organico del porto, ovvero dei lavoratori delle imprese di cui agli artt. 16, 17 e 18 della L.84 del 1994

ORGANICO PORTO

Categoria di impresa	Addetti
Imprese concessionarie ex art. 18, L.84/94	298
Imprese autorizzate ex art.17, L.84/94	355
Imprese autorizzate ex art. 16 L.84/94 per operazioni portuali	1

(I) al netto dell'autorizzato incremento di 20 unità per il quale si procederà in futuro

Imprese autorizzate ex art. 16 L.84/94 per servizi portuali c/terzi	379
---	-----

ORGANICO DEL PORTO PROSPETTIVE

Quanto fin qui detto sulla base della prevalente analisi dei numeri, potrebbe far intendere conclusa l'attività di revisione annuale del Piano dell'Organico del Porto.



L'eccellenza dell'anno corrente ha però indotto l'Ente oltre a richiedere alle imprese concessionarie ed autorizzate di fornire un dato numerico anche di dare proprie valutazioni sull'andamento atteso a breve delle rispettive attività aziendali.

Invero, nonostante non si è mancato di sollecitare un riscontro a quella richiesta in sede di Organismo di Partenariato e di Commissione Consultiva, il numero dei riscontri pervenuti è stato minoritario. Nell'auspicio che il "campione" delle risposte ottenute si riveli ben rappresentativo dell'intero sistema delle imprese, si prende positivamente atto che nonostante gli impatti dell'emergenza sanitaria i pochi rispondenti convengono nel concludere che non prevedono variazioni apprezzabili per ciò che concerne l'ingresso/uscita di personale del "periodo di Piano" (2021-2023). Addirittura uno tra i principali terminalisti del porto stima, in termini di variazione percentuale, circa un 4-5% in più del personale nel triennio e il soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ex art.17, L.84 del 1994 ritiene di prospettare che, nell'ottica di una ripresa dei traffici dello scalo Ravennate, ferma rimanendo una politica di gestione del personale volta a disincentivare la micro-morbilità con l'obiettivo di mantenimento e della non dispersione del bagaglio formativo dei lavoratori somministrati, per il prossimo biennio l'organico della Cooperativa Portuale possa venire reintegrato con le stabilizzazioni discusse nelle precedenti revisioni (20unità rimanenti).

Parimenti più che positivo è il segnale che giunge formalmente dalla maggiore impresa industriale dell'ambito portuale (e terminalista) che conferma altresì la continuità del piano di investimenti già avviato parallelamente all'intendimento di incrementare la percentuale di porzioni del c.d. "ciclo delle operazioni portuali" svolte con personale dipendente e non in outsourcing, che pertanto comporterà una crescita del numero di "lavoratori portuali".

Ad ora questo è l'unico caso di terminalista che esplicitamente dichiara l'intendimento di internalizzare porzioni di ciclo.

Ciò però conferma la necessità di un monitoraggio attento dell'andamento degli avviamenti da parte del soggetto ex art.17 da parte dell'AdSP, pur dovendosi ribadire che la realtà ravennate rappresenta un'eccellenza se si ha riguardo al numero medio di giornate di IMA.

In ultimo, non certo per importanza, non può essere passato sotto silenzio una avvertita sensibilità riguardo una elevata/crescente percentuale di lavoratori aventi idoneità parziale o temporanea, in particolare per realtà "maggiori" per numero di lavoratori dipendenti/soci.

Il passare del tempo non bilanciato da innesto di forza lavoro giovane in numero sufficiente a compensare il fisiologico invecchiamento, fa guardare con un certo grado di incertezza al



futuro a medio termine atteso che “l’invecchiamento” di cui si parla non è comunque tale da consentire di attivare procedure quali il prepensionamento previsto dall’ordinamento vigente per il personale dell’impresa fornitrice di lavoro portuale temporaneo e la congiuntura attuale non è tale da far prevedere ricollocamenti in altre attività in porto.