

**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE  
DEL MARE ADRIATICO CENTRO-SETTENTRIONALE  
Porto di Ravenna**

**Delibera n. 43 del Comitato di Gestione del 7 dicembre 2018**

Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della Legge  
84/94, come modificata dal D. Lgs. 232 del 2017

**IL COMITATO DI GESTIONE**

vista la Legge 28 gennaio 1994, n.84 "Riordino della legislazione in materia portuale" e s.m.i.ed in particolare l'art. 8, comma 3, lettera s-bis) laddove prevede l'emanazione di apposita delibera del Comitato di Gestione preventivamente all'adozione da parte del Presidente, sentita la Commissione consultiva, sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati dalle imprese di cui agli articoli 16 e 18 e dell'organico del soggetto di cui all'articolo 17, del Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18;

preso atto che in data 3 dicembre 2018 la Commissione Consultiva ha approvato l'allegata relazione relativa al Piano dell'organico del porto di cui sopra, elaborata a seguito di approfondito confronto con i soggetti di cui agli artt. 16, 17 e 18 della L. 84/94, delle rappresentanze dei lavoratori del porto e dell'utenza portuale;

condiviso il contenuto della relazione stessa,

IN VIRTÙ DEI POTERI CONFERITIGLI

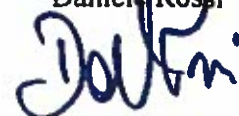
**DELIBERA**

l'accoglimento del contenuto dell'allegata relazione ai fini della successiva adozione del Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della L. 84/94 da parte del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale.

Il Segretario Generale  
Paolo Ferrandino



Il Presidente  
Daniele Rossi





**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 D. LGS 232 DEL 2017.**

***PREMESSE – LA FONTE NORMATIVA E GLI OBIETTIVI DEL PIANO***

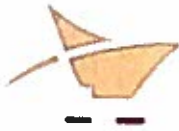
Tra le molteplici modifiche e integrazioni apportate con il Decreto Legislativo n.232/2017 al testo della Legge n.84 del 1994 come già (più volte) modificata ed integrata, di rilievo è l'aggiunta all'art.8 (Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale), c.3, della lettera s-bis), ove si prevede che il Presidente "adotta, previa delibera del Comitato di gestione, sentita la Commissione consultiva, sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicato dalle imprese di cui all'articolo 16 e 18 e dell'organico del soggetto di cui all'articolo 17, il Piano dell'Organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16,17, 18".

Detto Piano, sempre secondo il dettato normativo – c.3-bis, art.8 – è "soggetto a revisione annuale, 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 (...). Sulla base del Piano, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale adotta piani operativi di intervento per il lavoro portuale finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale".

Alla luce della norma si può quindi concludere che il legislatore ha inteso sostanzialmente: "fotografare" l'attuale consistenza degli organici delle 3 diverse tipologie di imprese che in ciascun porto concorrono allo svolgimento delle operazioni portuali e di servizi così come definite – operazioni e servizi – all'art.16, c.1 della L.84/94; "disegnare" la consistenza di quegli organici prevedibile da qui a tre anni, ferma rimanendo la possibilità, in sede di revisione annuale, di verificare la stima dell'organico del porto.

Parimenti il tenore letterale della norma porta a concludere che il "Piano" in argomento non è l'atto in cui si determinano le eventuali specifiche azioni che l'AdSP può porre in essere al fine di "intervenire" sul fattore lavoro portuale, bensì deve solo intendersi come l'atto a partire dal quale può avviarsi l'elaborazione di successivi piani operativi di intervento per "il lavoro portuale" la cui finalità è espressamente individuata – formazione professionale – anche con riguardo ai possibili obiettivi finali di quella formazione:

- riqualificazione



- riconversione
- ricollocazione

del personale interessato, in altre mansioni o attività “sempre in ambito portuale”.

Con riguardo a tali successivi piani operativi di intervento non è superfluo evidenziare, seppure in via di anticipazione, che il legislatore non ha mancato di prevedere già ora le possibili risorse a supporto.

Il comma 3-ter dell’art.8, L.84/94 s.m. e i. infatti prevede che l’AdSP “può destinare” allo scopo “una quota delle risorse di cui all’art.17, comma 15-bis” (15% delle tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate) ovvero una parte di quei fondi utilizzabili anche per il finanziamento della formazione, del ricollocamento del personale, ivi incluso il reimpiego del personale inidoneo totalmente o parzialmente allo svolgimento di operazioni e servizi portuali in altre mansioni o delle misure di incentivazione al pensionamento dei lavoratori dell’impresa o dell’agenzia ex art. 17, L.84/94.

In sintesi, a chiusura di queste premesse, volendo interpretare sulla base del tenore letterale il fine ultimo del legislatore, è fondato leggere nel testo della legge l’intendimento di tracciare per il sistema portuale nazionale nel suo complesso e per le sue singole componenti, un percorso che partendo dalla oggettiva misurazione/pesatura del fattore lavoro e individuazione delle situazioni di criticità, consente di intervenire su di esse con risorse del sistema portuale. Inoltre garantendo, attraverso la revisione annuale, in ogni caso un monitoraggio di fatto continuo così da poter verificare l’efficacia delle azioni poste in essere e, se del caso, adottare necessari correttivi.

### ***LE PECULIARITA’ DELL’ADSP PORTO DI RAVENNA***

Pur riferendosi il Piano dell’organico porto all’aspetto occupazionale/fattore lavoro “portuale”, non possono ignorarsi aspetti infrastrutturali tanto peculiari di Ravenna rispetto a tutti gli altri maggiori porti italiani che ne fanno una realtà altrettanto peculiare anche sul fronte dell’organizzazione del lavoro portuale.

Altrettanto non possono essere trascurati obiettivi particolarmente impegnativi e sfidanti che l’Ente deve attuare, la cui durata peraltro travalica la proiezione triennale del Piano dell’organico porto ma che, seppur (ma è ipotesi solo teorica) si potessero raggiungere di qui a tre anni, potenzialmente hanno un peso non trascurabile anche sul fronte dell’occupazione.

Per quanto riguarda la peculiarità infrastrutturale ravennate significativa ai fini di un Piano che deve rilevare la consistenza numerica dei lavoratori che effettuano operazioni qualificate come “portuali” in quanto si svolgono in uno spazio – il porto – per sua natura demaniale, si deve tener presente che nella quasi totalità dei casi nel nostro porto solo le attività di imbarco e sbarco delle merci si



svolgono in ambito demaniale essendo la gran parte delle altre, che costituiscono il ciclo portuale, svolta in aree pur aventi caratteristiche analoghe ad un terminal ma al di fuori del demanio.

Per ciò che concerne invece impegni e obiettivi dell'Ente e del porto che possono incidere sull'andamento dell'occupazione, vanno qui richiamati, tralasciando ogni superfluo elemento di dettaglio, i lavori del Progetto hub portuale.

Pur se l'ente non sta mancando e non mancherà di mettere in campo ogni sforzo per minimizzare l'impatto sull'operatività, qualche contraccolpo è ragionevole metterlo in preventivo in considerazione dello spessore e della durata di quei lavori; non meno di 4 anni per la sola prima fase, ovvero per i lavori oggetto della recente Delibera CIPE. Di entrambi questi aspetti, come si darà conto nel prosieguo, si è tenuto conto.

#### ***AZIONI SVOLTE PER L'ELABORAZIONE DEL PIANO***

Partendo dall'inquadramento normativo e dalla situazione fin qui esposta, l'AdSP - subito dopo l'entrata in vigore della novella normativa all'art.8 della L.84/94 - ha acquisito l'assenso del Comitato di Gestione e portato alla valutazione preventiva dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, un programma di lavoro a partire dalla ricognizione dello stato di fatto dell'occupazione nelle singole imprese operanti il porto ex artt.16, 17 e 18 della L.84/1994 e s.m. e i. ripartiti per inquadramento - dirigenti, impiegati amministrativi, operativi per macro classi di età, individuate sulla base di precedente analogia rilevazione effettuata dall'amministrazione vigilante - fino a 40 anni; da 41 a 50 anni; oltre 50 - e per caratteristiche professionali - conduttori di mezzi movimentazione di sollevamento verticale; conduttori di mezzi, movimentazione merci; generici. Ricognizione, sempre presso ciascuna impresa operante in porto, del turnover previsto al 31.12.2021 e al 31.12.2023.

Già l'individuazione di una scadenza triennale e di una al quinto anno, è elemento peculiare che sicuramente va oltre la testuale previsione normativa ma che trova ampia giustificazione nella durata almeno quadriennale dei lavori di realizzazione della 1° fase del Progetto Hub portuale porto di Ravenna ai quali si è fatto cenno.

Più esplicitamente. Limitando la stima del quadro occupazionale al 31.12.2021, allorché saranno ancora in corso lavori che consentiranno al porto di operare in situazione innegabilmente non ottimale, avrebbe fatto correre il rischio di una rappresentazione del futuro penalizzante e probabilmente "negativa" dal punto di vista occupazionale. Sicché l'aggiunta di una stima almeno per un anno dopo la data prevedibile di ultimazione dei lavori che si stanno per avviare dovrebbe consentire di disegnare anche uno scenario in situazioni più stabili, pur se non sfugge che, quanto maggiore è il periodo, più incerta è la previsione.



Un adeguato bilanciamento a questo rischio sarà ovviamente dato dall'accuratezza delle annuali verifiche del Piano e della prima revisione al termine del Triennio.

Le rilevazioni delle informazioni di cui si è detto sono state effettuate con l'utilizzo di schede-rilevazione dati di omogenea impostazione ma lievemente differenziati per: imprese autorizzate ex art.16 per la fornitura di servizi complementari ed accessori alle operazioni portuali; autorizzate ex art.16 per lo svolgimento di operazioni portuali; imprese concessionarie ex art.18 e impresa autorizzata ex art.17.

Dette schede, della cui impostazione di massima era stata data notizia al Comitato di Gestione, sono altresì state illustrate in prima bozza all'Organismo di Partenariato della risorsa mare e quindi in incontri tecnici con le imprese e/o loro rappresentanze, al fine di opportuno chiarimento e per facilitare la necessaria omogeneità della compilazione.

Con riguardo al termine/data dello scenario da prefigurare (31.12.2021 e 31.12.2023) altro elemento che va evidenziato è che prima del 31.12.2021 (in diversi casi già nel 2019) andranno in scadenza più di una concessione rilasciata ex art.18.

Pertanto, pur non potendosi dare ciò per scontato, si è convenzionalmente ipotizzato un "prosieguo" della concessione alle due date di riferimento individuate. Ossia si è affidato agli attuali operatori il compito di fornire le informazioni richieste "come se" la stessa impresa operasse in continuità. Questo indubbiamente costituisce un limite ma sicuramente è il più ragionevole contrappeso ad incertissima stima esclusivamente su basi astratte/teoriche.

La fase di raccolta delle informazioni è stata completata solo ad inizi del trascorso mese di luglio.

Già nelle more del completamento l'Ente ha avuto momenti di confronto a livello tecnico e non solo, con le OO.SS e con le imprese anche al fine di prime valutazioni in funzione delle bozze del presente Piano.

### ***I DATI RILEVATI***

Le risultanze delle attività di rilevazione delle informazioni sono esposte nei prospetti allegati e parti integranti del presente documento.

Prima di passare ad una valutazione di quei dati, valutazione che si deve considerare la parte essenziale del Piano, è opportuno, anzitutto in funzione di una corretta interpretazione degli stessi numeri ricollegarsi a quell'elemento di peculiarità del porto di Ravenna menzionato in precedente paragrafo. Ovvero la limitata estensione dell'area portuale demaniale in rapporto al complesso dell'ambito del porto, dal che ne consegue come il contenuto numero di "lavoratori portuali" propriamente intesi di cui complessivamente dispongono i 18 terminalisti ex art.18 e le 4 imprese



autorizzate ex art.16 per l'effettuazione di operazioni portuali – in totale  $280 + 34 = 314$  addetti con media di 15,6 addetti per le imprese terminaliste e 8,5 per le imprese non concessionarie - è in parte motivata dal fatto che in area strettamente portuale (ovvero demaniale) è ordinariamente effettuabile nel porto di Ravenna solo un segmento parziale (anche se il segmento più significativo) del c.d. "ciclo delle operazioni portuali", ovvero le attività di imbarco e sbarco, svolgendosi invece tutte le altre – a partire dalla movimentazione e deposito – in aree private, alcune delle quali costituenti veri e propri impianti produttivi-industriali e non spazi prioritariamente vocati ad attività logistico-portuali.

Altro fattore esplicativo del contenuto numero complessivo degli addetti ad operazioni portuali delle imprese – concessionarie e non – è la parallela lettura della forza lavoro del soggetto autorizzato ex art.17 la "Cooperativa Portuale", che ammonta alla data di questo Piano a 342 tra dipendenti e soci (peraltro a fronte di un organico complessivo autorizzato di 400 unità), numeri che collocano il soggetto ex art.17 del porto di Ravenna ai primissimi posti in una ideale graduatoria dei soggetti ex art.17 operanti nei porti italiani per numero di lavoratori.

Particolare peculiare è il segmento delle imprese autorizzate ex art.16 L.84/94 alla fornitura di servizi portuali "riferiti a prestazioni specialistiche, complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni portuali".

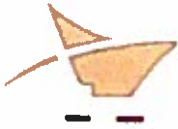
Nella pertinente scheda allegata sono esposti i dati della sola impresa – Marcegaglia C.S. – autorizzata all'esercizio di servizi per l'esclusivo conto proprio che per questa tipologia di attività utilizza lavoratori iscritti nel registro di cui all'art. 24 della L.84/94 distinti da quelli impiegati per operazioni portuali, pertanto già indicati nella relativa scheda, e i dati delle 2 imprese autorizzate all'esercizio di questi servizi "per conto terzi" – RAFAR Soc. Coop e Co.FA.RI. Soc Coop.

Proprio i numeri relativi a queste due imprese cooperative meritano qualche considerazione per opportuno chiarimento.

Le due cooperative, per forza lavoro complessiva, si collocano nei primi posti di una ideale classifica di imprese operanti in porto per numero di dipendenti/soci; subito dopo la Compagnia Portuale autorizzata ex art.17: totale forza lavoro Cooperativa Portuale n.342 addetti (come già visto); RAFAR Soc. Coop. n.317; CO.FA.RI. Soc. Coop. n.105.

All'AdSP ed agli altri operatori del porto sono peraltro ben noti una molteplicità di elementi che, al fine di individuare il numero di lavoratori "portuali" – ovvero dei lavoratori che svolgono porzioni di (o l'intero) ciclo delle operazioni portuali in area "portuale" (ossia in area demaniale marittima) non possono essere trascurati. Anzi sono di primario rilievo.

Anzitutto è ben noto che non tutti i lavoratori di Rafar Soc. Coop. e Co.Fa.Ri. Soc. Coop. sono impiegati in via esclusiva nelle attività in ambito portuale per le quali le cooperative



rispettivamente sono state autorizzate, infatti entrambe quelle imprese svolgono attività diverse anche al di fuori dell'ambito portuale e del ciclo delle operazioni portuali.

In secondo ordine va considerato che la parte più che prevalente delle attività dei lavoratori delle due cooperative considerate sono svolte in aree ricomprese nell'ambito portuale ma non "in porto" (ovvero all'interno del perimetro demaniale marittimo) e solo in occasioni minime sono esercizio di uno dei servizi complementari ed accessori ad operazioni portuali.

Tali ultime considerazioni sono supportate da riscontri indiretti e da verifiche "campionarie" dirette. Avuto riguardo ai servizi per i quali le due cooperative sono autorizzate, come risultanti anche dalle tabelle in allegato, va infatti considerato che per la più parte trattasi di servizi il cui effettivo esercizio e la richiesta che concretamente proviene dalle imprese che effettuano operazioni portuali è per sua natura marginale, se non residuale attesa l'evoluzione qualitativa dei traffici del porto.

Di tale situazione da più anni ne ha preso atto anche la Commissione Consultiva in sede di emissione del parere sulla determinazione del numero massimo delle imprese da autorizzare, laddove comunque, non volendosi escludere un recupero di quei traffici al nostro porto e/o una modificazione della rete in porto e in "ambito portuale", si è sempre preferito confermare l'autorizzazione all'esercizio di quei servizi.

Pertanto, anche a seguito di un confronto tecnico di approfondimento con le due cooperative si è rilevato, ed è esposto nel prospetto relativo, il dato numero delle giornate/anno di lavoro per singolo addetto relative ai servizi per i quali è stata rilasciata l'autorizzazione, ossia – per essere ancora più chiari, il numero delle giornate in un anno che (mediamente) ogni singolo addetto di ciascuna delle due cooperative lavora in porto.

In tal senso si è agito poiché diversamente ne sarebbe emersa una rappresentazione distorta dell'occupazione in porto.

In sintesi, e ciò si evidenzia anzitutto per il lettore non ravennate, in questi numeri è la caratteristica assolutamente peculiare dell'organizzazione del lavoro nel porto di Ravenna laddove le operazioni portuali, per loro natura ordinariamente discontinue, sono svolte nell'ambito portuale strettamente inteso da parte delle imprese concessionarie (ex art.18) e non concessionarie (autorizzate ex art.16) mediante il ricorso regolare e costante al fornitore di lavoro temporaneo che, e ciò che ben emerge se si ha riguardo al fatto che l'impresa ex art. 17 del porto di Ravenna si colloca costantemente negli ultimi anni al penultimo posto per numero medio di giornate di mancato avviamento per singolo lavoratore, è strutturato non assumendo a riferimento i c.d. "picchi" di domanda di lavoro, bensì il livello sostanzialmente medio di "domanda di lavoro" avvalendosi invece per i picchi della facoltà prevista dall'art.17, c.6, ossia rivolgendosi essa "quale impresa utilizzatrice, ai soggetti abilitati alla fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo".



La risultanza di questo – peculiare – assetto organizzativo delle attività operative del porto, nella sua coerenza – compatibilità con le previsioni normative, oltre ad aver prodotto costantemente un forte contenimento del numero di giornate di mancato avviamento per i lavoratori del soggetto prestatore di lavoro portuale, di cui si è già detto, ha assicurato un sostanziale livello di soddisfazione del sistema delle imprese nel complesso (quindi un adeguato livello di adattamento alla fisiologica discontinuità delle attività operative del porto).

Tornando all'analisi dei dati rilevati è opportuno procedere a valutare partitamente tra le diverse tipologie di imprese.

Per quel che riguarda le imprese concessionarie ex art. 18, la complessiva consistenza dell'organico portuale è di 280 unità. Per quanto riguarda il personale operativo, questo è pari a 247 unità e si concentra prevalentemente nella fascia centrale di età, 42% circa, di età inferiore ai 40 anni per il 32% circa e in misura minoritaria, 26% circa, nella fascia oltre i 50 anni.

Per quel che riguarda le mansioni (pur in mancanza di alcune informazioni) è palese l'assoluta minoranza di "generici" rispetto a conduttori di mezzi di sollevamento e/o movimentazione.

Analoga per orientamento è la situazione per le imprese autorizzate ex art.16 per operazioni portuali. La consistenza complessiva dell'organico portuale, in totale è di 34. Quanto alla forza lavoro direttamente operativa è pari a 25 unità di cui solo 5 (pari al 20%) nella fascia oltre i 50 anni e 7 (pari al 28%) fino ai 40 anni. Per mansioni risultano solo 6 "generici" sempre sui 25 totali.

Per certi versi peculiari, ma di fatto più caratterizzate, le risultanze per quel che riguarda l'impresa autorizzata ex art.17. Dei 342 lavoratori solo 24 (pari al 7%) sono nella fascia di età oltre i 50 anni e ben 185 (pari al 54%!) nella fascia di età più bassa. Si evidenzia inoltre che nei 133 lavoratori di fascia di età intermedia sono stati inseriti anche i 2 dirigenti così pure come nei 342 lavoratori generici.

Molto più omogenea è la situazione delle imprese autorizzate ex art.16 per le prestazioni di servizi complementari ed accessori alle operazioni portuali laddove il totale della forza lavoro – 421 addetti rispetto ad un organico portuale di 429 unità – è sostanzialmente ripartito in egual misura nelle 3 classi di età considerate con una minima prevalenza – 34% - dei lavoratori fino a 40 anni.

Fortemente disomogenea tra le tipologie di imprese è, invece, quanto risulta per ciò che riguarda le previsioni in tema di sviluppo occupazionale ai due "orizzonti temporali" - 3 e 5 anni – proposti.

Nei fatti si nota una sostanziale bipartizione tra imprese operanti ex artt. 16 e 18 nel segmento delle operazioni portuali, da un lato, e imprese autorizzate ex art. 16 per servizi portuali e impresa autorizzata ex art.17, dall'altro.

Le prime, tanto al 31.12.2021 quanto al 2023, prevedono nel complesso una situazione di sostanziale stazionarietà. Per le imprese ex art. 18 con una lievissima crescita di occupati, +6 su 280





attuali al 2021 e +10 al 2023, e una stazionarietà ancor più marcata per le imprese autorizzate ex art. 16 per operazioni portuali, saldo zero del turnover al 2021 e 1 unità al 2023.

Di contro le imprese autorizzate per la fornitura di servizi portuali, espongono, nel complesso, prospettive di turnover positivo di 37 unità di lavoro al 2021 e ulteriori 18 al 2023.

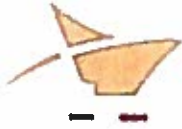
Più in dettaglio: l'unica impresa autorizzata in conto proprio per lo svolgimento del solo servizio di eliminazione dei residui delle operazioni portuali prevede un turnover a saldo zero a 3 e 5 anni; una delle due imprese cooperative precisamente – CO.FA.RI., quella avente il numero di addetti “registrati” ex art.16, L.84/94 inferiore rispetto all'altra, autorizzata per le sole operazioni di eliminazione residui delle operazioni e portabagagli – prevede un turnover a saldo negativo al 2021 (-3 unità lavorative) e al 2023 (-2); l'altra società cooperativa, invece, stima l'immissione nei propri organici di 60 unità al 2021 e ulteriori 40 al 2023 a fronte di uscite, rispettivamente di 30 e 20 addetti.

Di segno marcatamente opposto è lo scenario prefigurato dall'impresa fornitrice di lavoro portuale temporaneo ex art.17. Pur fornendo indicazioni solo all'orizzonte triennale questa prevedeva, alla data in cui venivano richieste le informazioni per avviare la predisposizione del presente Piano, un turnover tutto in positivo con l'ingresso in organico di 55 unità.

Quest'ipotesi è stata oggetto di approfondite valutazioni anche in confronti informali ripetuti con il soggetto autorizzato ex art.17, tanto più a motivo del fatto che, in parallelo all'elaborazione del presente Piano, veniva avviato l'iter finalizzato alla necessaria autorizzazione del Ministero Vigilante onde procedere con tempestività a quell'incremento dell'organico.

La dimensione della prospettazione del soggetto fornitore di lavoro portuale temporaneo merita quindi una trattazione ben attenta in questa sede, trattazione che poggia su: quanto detto in precedenza riguardo il peculiare modello di organizzazione del lavoro a Ravenna, a partire dal ricorso strutturale delle imprese concessionarie/autorizzate all'art.17; una consistenza massima dell'organico fissata in 400 unità; un differenziale tra quel massimo e la consistenza attuale pari a ben 58 unità; la verificata condivisione delle imprese utilizzatrici delle prestazioni dell'articolo 17 riguardo la proposta di integrazione nella misura proposta l'esigenza avvertita e segnalata dalle imprese terminalistiche, di disporre di manodopera temporanea in misura adeguata ad un'operatività tendenzialmente continuativa. Anzi con l'esplicita aspettativa che tale sostanziale riallineamento dell'organico del soggetto erogatore di lavoro portuale temporaneo sia tale da garantire adeguata corrispondenza tra domanda e l'offerta superando i casi di parziale soddisfacimento della domanda e/o criticità in periodi particolari (festività, periodi di ferie e simili).

Proprio in ragione della dimensione dell'integrazione richiesta si è valutata con cura l'ipotesi di ricaduta in termini di possibile aumento delle giornate di mancato avviamento di lavoratori



dell'impresa ex art.17 e, conseguentemente, di incremento della c.d. IMA - indennità di mancato avviamento - ovvero di maggior onere per l'erario ritenendo assolutamente opportuno ed esemplificativo di una equilibrata gestione della cosa pubblica conservare l'attuale ordine di grandezza delle giornate medie mensili procapite pagate negli ultimi anni, numero costantemente inferiore a 2 che, come già detto, colloca il nostro porto nel novero delle "eccellenze" tra tutti i porti italiani.

L'aspettativa che quest'eccellenza non verrà messa in discussione dal reintegro dell'organico del prestatore di lavoro portuale temporaneo, sulla base dei numeri acquisiti, è da ritenersi ragionevolmente fondata se si tiene conto che, mediamente, la Compagnia chiede giornalmente, per far fronte adeguatamente alla richiesta di lavoro portuale proveniente dalle imprese concessionarie e autorizzate, oltre 100 lavoratori agli "ordinari" soggetti abilitati alla fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo. Talché anche l'immissione di 55 nuovi soci nell'organico dell'impresa ex art.17 si ritiene dovrebbe sostanzialmente lasciare inalterato il numero delle giornate medie di IMA e solo incrementare lievemente il numero totale per l'allargamento della platea di coloro che potrebbero subire assenze fisiologiche (es. malattia). A tal riguardo peraltro va anche considerato che il soggetto ex art. 17 ha fatto presente di aver adottato propri strumenti interni finalizzati a disincentivare la cosiddetta "morbilità".

In via di massima prudenza si ipotizzava (ma è ipotesi che anche per taluni terminalisti/operatori non appare di piena soddisfazione) un approccio progressivo. Ovvero un reintegro immediato parziale – pari al 65-70% del numero richiesto – con obbligo in capo all'AdSP di un periodo (6-12 mesi) di monitoraggio dei mancati avviamenti e, all'esito di positiva verifica, il completamento dell'integrazione richiesta.

Da ultimo (novembre 2018) l'Amministrazione Vigilante ha ufficialmente comunicato l'assenso al richiesto reintegro dell'organico del soggetto prestatore di lavoro portuale temporaneo per le 55 unità richieste dallo stesso soggetto ex art.17. Pur tenuto conto di tale assenso, l'Ente ha già anticipato a quel soggetto che si autorizzerà il reintegro con la progressività di cui si è detto: 35 unità nell'immediato (precisamente con decorrenza 1.1.2019); le ulteriori 20 a 6-12 mesi di distanza e subordinatamente alla positiva verifica di non incremento delle giornate di mancato avviamento. E' infatti intendimento dell'autorità in siffatto modo garantire al contempo le esigenze di operatività e funzionalità delle imprese e del porto in genere nonché quelle di contenimento della spesa pubblica. Dell'esito di tale percorso l'ente non mancherà di dare conto in occasione del primo aggiornamento annuale del presente Piano.



La rilevazione delle informazioni dalle imprese al fine dell'elaborazione del Piano ha avuto ad oggetto anche le previsioni di eventuali investimenti nei periodi considerati (3 e 5 anni) e i programmi/previsioni di traffici merci gestiti dalle singole imprese.

Quanto da ultimo (ovviamente) non per le imprese autorizzate ex art. 16 alla prestazione di servizi complementari ed accessori alle operazioni portuali, giacché queste operano in un mercato che è sostanzialmente "derivato" dai volumi di traffico gestiti dalle imprese ex artt. 18 e "16 operazioni".

Per entrambe le tipologie di informazioni, l'elemento comune alla quasi totalità delle imprese che hanno dato risposta a questi quesiti è l'estrema sintesi e previsioni sostanzialmente prudenti/stazionarie.

In particolare, nel triennio, quasi tutte le imprese ipotizzano traffici analoghi a quelli stimati per il 2018. Talune anche per l'intero quinquennio.

Minoritario è il numero di chi più ottimisticamente prevede incrementi di traffico, comunque in percentuale non particolarmente rilevanti "ad una cifra".

Parimenti, pochi sono i casi di chi anticipa previsioni di investimento, peraltro espresse in modo non omogeneo – talune indicando degli importi, anche non trascurabili (in un caso nell'ordine di milioni di euro), altre indicando acquisti/riammodernamento di attrezzature del terminal.

### ***VALUTAZIONE DI SINTESI***

Da una lettura complessiva delle informazioni rilevate sul fronte occupazionale, lo scenario che si prefigurano gli operatori del porto è, nel complesso, di moderata crescita (in valore assoluto) per ciò che concerne le imprese che effettuano operazioni portuali; apparentemente di significativa crescita per ciò che concerne il soggetto autorizzato ex art. 17, laddove la specificazione "apparentemente" è la naturale conseguenza di quella peculiarità ravennate che, ferma rimanendo la consistenza massima dell'organico dell'impresa ex art. 17, con periodica cadenza (di massima ogni 3 anni) tende a ristabilire un certo riequilibrio tra consistenza effettiva e autorizzata, variando in misura inversamente proporzionale il ricorso alle ordinarie agenzie di lavoro interinale; di crescita apprezzabile per quel che riguarda l'insieme delle imprese autorizzate ex art. 16 per la prestazione di servizi, che però per le considerazioni già fatte riguardo queste imprese (operatività non esclusivamente "portuale"), restringimento della domanda di servizi complementari ed accessori alle operazioni nel porto di Ravenna non può darsi come automatismo che integreranno il loro organico in funzione delle attività prestate in porto.

Se si "leggono" le tendenze occupazionali in parallelo con gli scenari/aspettative di traffico di attesa, anche esse di crescita assai moderata a 3 anni e moderata a 5 anni, si deve dar atto di un



equilibrato e corretto approccio degli operatori coinvolti nell'elaborazione del Piano Organico porto, caratterizzato altresì da un realismo positivo.

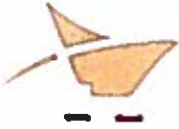
Equilibrato e corretto giacché di incerta credibilità sarebbe apparsa una divaricazione del tipo diminuzione del traffico-incremento occupazionale, pur minimo, piuttosto che quella di segno opposto crescita del traffico-diminuzione occupazionale, in assenza di previsioni di investimenti significativi o modifiche dei piani di impresa (ossia delle tipologie di traffici gestiti).

In sintesi della sintesi potrebbe parlarsi indifferentemente di scenario prudente o conservativo o stabile.

Questo, va però evidenziato, non ha alcuna connotazione di negatività per più ordini di profili. Se si tiene conto che una delle motivazioni che hanno indotto il legislatore a volere la redazione del Piano Organico porto è stata – senza tema di smentita – la necessità di valutare la prospettiva a breve di un segmento di attività che in più realtà già aveva mostrato criticità e prodotto tensione non lieve, le aspettative che si prefigurano gli operatori ravennati vanno considerate positivamente.

La valutazione è addirittura più che positiva se si tiene conto degli impegnativi e rilevanti interventi infrastrutturali – l'avvio a breve della procedura di affidamento della 1° fase del c.d. Progetto Hub – la cui ultimazione (si ribadisce, per chiarezza, della 1° fase) richiederà non meno di 4 anni. Infatti, nonostante le difficoltà di equilibrare questi lavori con la corrente operatività del porto e di tutti gli operatori i medesimi operatori ritengono compatibilizzabili - pur con le ineludibili complicazioni – le due esigenze. Con ciò peraltro implicitamente dando atto dell'azione che con quell'obiettivo ha avviato l'Autorità previo confronto con gli operatori stessi e l'Autorità Marittima.

Una considerazione aggiuntiva merita la più apprezzabile prospettiva di crescita occupazionale per uno dei soggetti operanti nel segmento dei servizi complementari ed accessori a fronte della parziale e sempre da ultimo decrescente effettiva operatività del porto strettamente inteso (banchine portuali) e nelle operazioni oggetto di autorizzazione. La doverosa esigenza di tutela della concorrenza non sembra consentire di scendere al di sotto del numero delle imprese autorizzabili per servizi in conto terzi. Peraltro più che opportuno appare dare corso, già a partire dal prossimo anno, ad uno specifico monitoraggio che - con il coinvolgimento delle imprese fornitrici e di quelle utilizzatrici - consente di quantificare quante sono le unità di lavoro avviate, per ciascuna giornata, per l'effettuazione dei servizi autorizzati in banchina.



### **CONCLUSIONI PROSPETTIVE ED AZIONI CONSEGUENTI IL PIANO**

Come si è detto nelle premesse, il Piano dell'Organico porto ha essenzialmente finalità ricognitive della consistenza attuale degli organici della imprese che concorrono allo svolgimento del ciclo delle operazioni portuali e dei servizi complementari ed accessori al ciclo e della possibile/probabile modificazione di quelle a breve termine, sempreché possa considerarsi breve il periodo di tre anni in un settore quale quello del trasporto marittimo (e delle connesse attività di logistica incentrate sul porto) caratterizzato - in taluni segmenti di traffico (si vedano in particolare quello dei contenitori e, in misura minore, quello Ro-Ro) – da una velocità evolutiva che non ha analoghi precedenti.

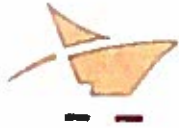
Partendo da queste premesse il lavoro può considerarsi concluso.

La sintesi numerica, ovvero la “fotografia” del momento attuale e la rappresentazione di quanto previsto al 2021 e 2023 è, per ciascuna categoria di imprese, quella risultante dai prospetti allegati riassunti, per praticità e chiarezza, nelle tabelle di seguito riportate distintamente per imprese che effettuano “operazioni portuali” propriamente intese e “servizi complementari ed accessori a quelle operazioni”, distinzione che ha fondamento logico nelle considerazioni precedentemente esposte con riferimento alle imprese autorizzate ex art.16 alle prestazioni di servizi conto terzi, per le quali la consistenza dell'organico “iscritto” ha motivazioni che, allo stato dei fatti, potrebbe esulare da esclusive effettive esigenze dell'operatività del porto.

#### **ORGANICO PORTO**

<b>Categoria di impresa</b>	<b>Addetti</b>
Imprese concessionarie ex art. 18, L.84/94	280
Imprese autorizzate ex art.17, L.84/94	342 (I)
Imprese autorizzate ex art. 16 L.84/94 per operazioni portuali	34

(I) al netto dell'autorizzato incremento di 55 unità per il quale si procederà con la tempistica indicata alle pagine precedenti del presente documento



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	7

A partire da questo, dovranno ora avviare a redazione conseguenti Piani operativi di intervento finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale.

Pur non potendo confondere la fase ricognitiva con quella operativa, che ancor più della prima richiederà un confronto approfondito con il sistema delle imprese e le rappresentanze delle parti sociali, è ben evidente come, in assenza - fortunatamente !!! - di criticità correnti e previste sul fronte del lavoro, di fatto si delimita un primo ambito di possibile intervento al novero - tutto da quantificare, se esistente - dei lavoratori che, sulla base di attestazioni rilevate dagli enti competenti, sono inidonei allo svolgimento di operazioni portuali e - potenzialmente - per altre attività "sempre in ambito portuale", ovvero in attività che a Ravenna si svolgono al di fuori della sfera di attività e competenza dell'AdSP.

Tra l'altro neanche può essere trascurato che per motivi anagrafici, ovvero la presumibile (visto il ridotto numero di lavoratori valutare nella fascia alta di età) non elevata incidenza di lavoratori ravennati anziani, non si possono prefigurare allo stato attuale interventi di incentivazione al pensionamento ex art.17, e 15 bis. L.84/94

Un margine maggiore potrebbe esservi per interventi di riqualificazione previi percorsi formativi mirati.

In particolare l'ipotesi nasce dall'aver raccolto in fase di confronto con gli operatori segnalazioni di carenze di alcune qualificazioni (autisti di camion), necessarie stante il fatto che alcune aree di deposito sono separate dalla banchina da strade pubbliche.

Ravenna, 7 dicembre 2018.