



PROVVEDIMENTO N. 66

OGGETTO: ADOZIONE DEL PIANO ORGANICO PORTO DEI LAVORATORI DELLE IMPRESE DI CUI AGLI ARTT. 16, 17 e 18 L.84/94 PER IL TRIENNIO 2018-2020- ATTUALIZZAZIONE PARERE ESPRESSO NELLA SEDUTA DEL 24 GENNAIO 2019

Il Commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale

- Visto l'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificato dall'articolo 7 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n.169;
- Visto il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n° 85 del 7.3.2019 con il quale l'Ammiraglio Ispettore in Ausiliaria Pietro Verna è stato nominato Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale fino al ripristino degli ordinari organi di vertice;
- Visto l'art. 9, comma 5, lett. m-bis) della L. 84/94 e successive integrazioni e modifiche, in base al quale il Comitato di Gestione è chiamato a deliberare il Piano dell'Organico del Porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18;
- Visto l'articolo 8, comma 3, lett. s-bis della legge n.84 del 1994 (di seguito "la Legge"), secondo il quale Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale adotta, previa delibera del Comitato di Gestione, sentita la Commissione consultiva, sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati dalle imprese di cui agli artt. 16 e 18 e dell'organico del soggetto di cui all'art. 17, il piano dell'organico porto dei lavoratori delle imprese di cui agli artt. 16, 17 e 18.
- Vista la delibera n. 3 del 24 gennaio 2019 con la quale veniva adottato il Piano dell'Organico del Porto di Livorno;
- Preso atto della necessità di aggiornare il Piano citato in premessa e di disporre con specifico atto l'adozione dello stesso;
- **Vista** la delibera n. 34 del 4 aprile 2019 con la quale è stata adottata l'attualizzazione del Piano dell'Organico del Porto di Livorno;



DISPONE

1. di adottare il Piano del Piano dell'Organico del Porto di Livorno aggiornato alla corrente situazione dei lavoratori delle imprese di cui agli artt. 16, 17 e 18 della l.84/94;
2. il Piano dell'Organico del Porto allegato è parte integrante del presente provvedimento e sostituisce il precedente, approvato con delibera n. 3 del 24 gennaio 2019;
3. si dà mandato agli uffici competenti per la predisposizione delle revisioni annuali e del piano operativo di intervento per il lavoro portuale, meglio specificato dal disposto normativo richiamato in premesse, sentito il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro.

Il presente provvedimento è pubblicato nel sito istituzionale dell'Ente.

IL COMMISSARIO

Dott. Pietro Verna

Livorno, li **5 GIU 2019**

Visto:

Il Segretario Generale f.f.

Dott Gabriele Gargiulo



*Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale*



Porti di Livorno, Piombino,
Portoferraio, Rio Marina,
Cavo, Capraia Isola

Piano Organico Porto (Triennio 2018-2020)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

(articolo 8, comma 3, lett. *s-bis*, della legge n.84 del 1994)

INTRODUZIONE

La riforma di cui al decreto legislativo 4 agosto 2016, n.169 e al decreto legislativo 13 dicembre 2017, n.232, nell'ottica di porre particolare attenzione al lavoro portuale, ha introdotto nella legge 28 gennaio 1994, n.84 un istituto fortemente innovativo rispetto al passato: **il Piano dell'Organico Porto (di seguito anche Piano)**.

Il nuovo articolo 8, comma 3, lett. *s-bis* della legge n.84 del 1994 (di seguito "la Legge"), stabilisce che *Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale adotta, previa delibera del Comitato di Gestione, sentita la Commissione consultiva, sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati dalle imprese di cui agli artt. 16 e 18 e dell'organico del soggetto di cui all'art. 17, il piano dell'organico porto dei lavoratori delle imprese di cui agli artt. 16, 17 e 18.*

Il Piano è un documento strategico di ricognizione con validità triennale e revisione annuale, il cui scopo è l'analisi dei fabbisogni lavorativi in porto senza produrre vincoli per le imprese di cui agli articoli 16 e 18.

Sulla base del Piano elaborato, il Presidente dell'AdSP, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia per le politiche attive del lavoro, adotta Piani operativi di intervento per il lavoro portuale finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione e/o la riconversione del personale interessato.

La riforma ha pertanto segnato un passaggio di notevole importanza nella gestione dei sistemi portuali perché per la prima volta, il legislatore, pone l'attenzione sulle problematiche e sulle possibili crisi in materia di lavoro portuale attraverso l'introduzione di uno strumento che possa dare più flessibilità, sicurezza ed in generale maggiore tutela ai lavoratori coinvolti attraverso lo strumento strategico del miglioramento professionale dei lavoratori portuali delle imprese ex artt. 16, 17, 18.

Sede Centrale: Scali Posciano, 6
57123 Livorno, Italia
+39 0585 249411

Uffici di Piombino: Piazzale Premuda 6/A
57025 Piombino, (LI)
+39 0565 229210

C.F. 92130540492
P.I. 01884020494
adsp@dec.portaltirreno.it
www.portaltirreno.it





Il Piano dell'Organico del porto può quindi essere considerato il centro di politiche pro-attive nel settore del lavoro portuale in quanto consente alle Autorità di Sistema Portuale di intervenire a sostegno dei lavoratori a rischio di esclusione dal mercato del lavoro e/o delle stesse società interessate, mediante l'organizzazione e la programmazione di percorsi formativi, per l'aggiornamento professionale finalizzato alla ricollocazione e riqualificazione professionale degli stessi lavoratori colpiti da eventuali crisi societarie o da riconversioni dell'attività dovute ad introduzioni tecnologiche nel ciclo operativo dell'impresa, limitazioni lavorative causate dalla comparsa di malattie professionali o particolari esenzioni dovute a condizioni di salute anche invalidanti.

Il comma 15-bis dell'articolo 17 della legge, inoltre, prevede la possibilità di incentivazione al pensionamento anticipato del personale dell'impresa/agenzia disciplinata dal medesimo articolo.

Il Piano dell'organico del porto, ai sensi l'articolo 15, comma 15, del decreto legislativo n. 232 del 2017, andava adottato entro sei mesi dall'entrata in vigore del decreto stesso, avvenuta il 24 febbraio 2018: il termine non è perentorio, ma è evidente l'utilità di una sua tempestiva adozione in vista degli adempimenti di fine anno relativi all'organizzazione del lavoro portuale. La sua validità è triennale e dovrà essere rivisitato ogni anno nel periodo di vigenza 2018/2020. Il piano non produce vincoli per i soggetti autorizzati ai sensi dell'articolo 16 e/o concessionari ai sensi dell'articolo 18 e deve essere inviato al Ministero vigilante e all'Agenzia per le politiche attive del lavoro, previa delibera del Comitato di gestione sentito il parere della Commissione consultiva, dopodiché il Presidente adotta piani di intervento formativo per il lavoro portuale finalizzati alla riqualificazione, la riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività in ambito portuale. Per il finanziamento di tali interventi l'Autorità può destinare una quota di quanto previsto al comma 15-bis dell'articolo 17.

Come noto, la legge n.84 del 1994 prevede la creazione, nei porti dove se ne ravvisasse la necessità, di un soggetto capace di fornire lavoro temporaneo alle imprese autorizzate ai sensi dell'articolo 16, avendo abolito la riserva a favore delle Compagnie portuali di cui all'articolo 110 del codice della navigazione. Il soggetto fornitore, individuato all'esito di una gara o l'Agenzia promossa dall'Autorità Portuale, ai sensi del comma 5 dell'articolo 17, è deputato alla fornitura in esclusiva di lavoro temporaneo alle imprese portuali che ne facciano esplicita richiesta. Questo al fine di integrare la propria forza lavoro nel caso di esigenze determinate dalle condizioni di operatività delle operazioni portuali, normalmente, ma non solo, nei momenti che comunemente vengono definiti come i "picchi di lavoro".

L'articolo 18, comma 7, della legge n.84 del 1994 concede anche alle imprese concessionarie la facoltà di appaltare distinte fasi del ciclo delle operazioni portuali ad altre imprese autorizzate ai sensi dell'articolo 16.

E' evidente la differenza tra le due situazioni:

- a) se il terminalista ha bisogno di integrare occasionalmente il proprio organico per lo svolgimento di una o più operazioni portuali, mantenendone la "responsabilità imprenditoriale", si rivolgerà al fornitore di lavoro temporaneo di cui all'articolo 17 della legge; in questo caso, la tariffa corrisponde alla prestazione lavorativa fornita;



- b) se invece ritiene di affidare stabilmente lo svolgimento di una o più operazioni portuali, come fase autonoma e rilevante del ciclo, dovrà farlo indicando espressamente nel proprio piano operativo l'impresa affidataria (*che pure, peraltro, dovrà essere autorizzata ex articolo 16*), garantendo alla medesima la prescritta autonomia organizzativa e gestionale; in questo caso, la tariffa costituisce il corrispettivo di un risultato.

L'attuale situazione dei porti rientranti nella competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settenzionale

Livorno

La grande novità di cui alla riforma introdotta con il d.lgs n.169 del 2016 è stato l'accorpamento di più autorità portuali nelle Autorità di sistema portuale, con l'obiettivo di razionalizzare ottimizzando le potenzialità e le prestazioni.

Gli scenari che si sono creati risultano variegati nel loro insieme. Nel caso del Mar Tirreno Settenzionale (*dove sono state accorpate le sopresse autorità portuali di Livorno e di Piombino*), si è dovuto affrontare una serie di problematiche fra loro diverse rispetto alle vocazioni dei porti interessati. Più commerciale lo scalo livornese, anche se negli ultimi anni si è consolidata un'intensa attività di servizi alle navi da crociera, RO-RO, RO-RO PAX, rispetto alla vocazione industriale/turistico di quello piombinese.

Il porto di Livorno ha dovuto affrontare negli ultimi anni la crisi internazionale dei traffici che proprio dall'entrata in vigore del decreto legislativo richiamato sembra si siano riallineati con quelli relativi al 2008.

Il mercato del lavoro portuale, predeterminato e normato dalle varie leggi, si compone da aziende che operano in settori merceologici specifici e, fatto salvo quanto svolto dalle società concessionarie ai sensi dell'articolo 18 comma 9-bis, risulta regolamentato da leggi e specifiche ordinanze emanate nel tempo dalla soppressa Autorità Portuale. Secondo le strategie di sviluppo del porto individuate, ogni anno il numero delle imprese che possono essere autorizzate viene determinato sentito il parere degli organismi previsti dalla Legge.

Il mercato delle operazioni portuali è di tipo autorizzatorio e quindi predeterminato, in funzione delle capacità dello scalo in relazione alle infrastrutture esistenti o quelle eventualmente in fase di realizzazione. Lo stesso vale per il mercato dei servizi portuali; oggi tale mercato, identificato dalle necessità dei soggetti concessionari, si è ristretto a pochi settori ben specifici, tra cui quello del controllo della merce e del trasferimento della stessa così come per i servizi di vigilanza alle merci ed ai terminal.

La vocazione del porto di Livorno resta quella di *multi-purpose*. Tale scelta negli anni si è rivelata strategicamente vincente quale arma contro le possibili crisi legate alle strategie inerenti specifici traffici internazionali.

Si è consolidata negli ultimi anni la capacità attrattiva delle strutture portuali nei confronti delle navi ro-ro, ro-ro pax. Oggi si contano almeno tre terminal in grado di soddisfare il crescente traffico delle autostrade del mare. Resta di primaria importanza il traffico delle auto nuove che è tornato in aumento e quello dei prodotti forestali, mentre diminuiscono, seppur di poco, il traffico containerizzato e quello delle rinfuse solide (fonti statistiche AdSP).



Piombino e porti dell'Isola D'Elba

Anche il porto di Piombino ha risentito della crisi internazionale dei traffici che si è verificata già a decorrere dal 2007/2008, aggravata anche dalla crisi del comparto industriale/siderurgico, vocazione quasi esclusiva del porto.

Per gli altri traffici, comunque residuali rispetto al siderurgico fino appunto all'inizio della crisi, si è invece determinato un quasi sostanziale assestamento fino all'anno 2014 per poi riprendere con un *trend* positivo fino all'anno corrente, comunque ancora non sufficiente a colmare il gap lasciato dal siderurgico che ancora stenta a riprendere.

Sintomatico di tale situazione è anche il recente avvio delle procedure di messa in liquidazione della Age.l.p.t.p. s.r.l., ossia l'Agenzia di lavoro temporaneo in ambito portuale che negli ultimi due anni, in particolare, non ha ricevuto alcuna chiamata dalle imprese ex articolo 16 e che dunque si è trovata nella sopravvenuta impossibilità di conseguimento del proprio oggetto sociale.

I recenti positivi sviluppi della situazione relativa agli stabilimenti siderurgici di Piombino e l'ultimazione di importanti opere infrastrutturali, in particolare la realizzazione di aree di stoccaggio di notevoli dimensioni e banchine con fondali di progetto a -20, nonché quelle ancora in corso di realizzazione, unitamente alla prevista implementazione dei collegamenti stradali/ferroviani e i conseguenti interessamenti imprenditoriali, lasciano auspicare un interessante potenziale di ripresa nel breve-medio periodo.

ATTIVITA' SVOLTE

L'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, attraverso l'attività degli uffici preposti alla elaborazione del piano, con l'ausilio della banca dati del Registro delle imprese tenuto ai sensi di Legge, ha provveduto alla raccolta delle informazioni e dei dati utili alla redazione del Piano dell'Organico Porto per il triennio 2018/2020, interrogando tutti i soggetti coinvolti dalla norma ed in particolare le società autorizzate ex articoli 16 e/o 18 della Legge, nonché i soggetti autorizzati ai sensi dell'articolo 17 ad oggi presenti nei porti di competenza.

Alcune imprese non hanno corrisposto a quanto richiesto dall'Autorità per la stesura del Piano previsto dalla legge. Alcune, pur rispondendo, non hanno fornito alcuni dati o li hanno forniti in modo difforme rispetto alla richiesta.

L'Ente si propone sin dalle prossime revisioni annuali di pervenire al risultato completo che dovrà coinvolgere tutto il novero delle società interessate

Lo studio iniziale è stato rivolto a tutte le società autorizzate ex articoli 16 e 17 e quelle solo concessionarie ex articolo 18 (*depositi costieri*) nei Porti di Livorno, Piombino ed Isola d'Elba.

Questa prima fase ricognitiva ha permesso la raccolta e la classificazione di dati relativi alla composizione della forza lavoro e della situazione economica, finanziaria e produttiva delle Imprese coinvolte; per quanto concerne l'analisi delle risorse umane, lo studio ha preso in esame il numero dei turni di lavoro nel



periodo di riferimento, la presenza di situazioni di invalidità o esenzione dal lavoro, la previsione di pensionamenti nel triennio di riferimento, la sussistenza di crisi aziendali, la programmazione o la vigenza di percorsi formativi.

L'analisi economico – finanziaria ha preso in esame il fatturato consuntivo e previsionale, la movimentazione delle merci, gli investimenti ed il costo del personale.

OBIETTIVI

Il Piano dell'Organico Porto, non producendo alcun vincolo per le società ex articoli 16 e 18, ha lo scopo di consentire all'AdSP di perseguire i seguenti obiettivi:

- Analizzare, tramite le notizie fornite dalle imprese o dai registri tenuti ai sensi di legge, la consistenza della forza lavorativa dell'intero sistema portuale ricadente nella competenza dell'Autorità.
- analizzare la consistenza, in termini di forza lavoro, di ogni singola impresa al fine di individuare eventuali criticità anche attraverso lo studio delle notizie fornite dalle società e dai loro piani di impresa;
- individuare all'interno degli organici delle società punti di criticità dovuti a esenzioni/invalidità dei dipendenti che non permettono il massimo utilizzo e polyvalenza del personale o garantire lo sviluppo delle professionalità all'interno della società in esame o la previsione di pensionamenti fisiologici che possono portare ad un ricambio generazionale di manodopera nelle professionalità esistenti nell'organico societario;
- raccogliere dati dalle imprese, anche mediante il ricorso a specifici incontri con le stesse, in collaborazione con il Servizio Formazione dell'Autorità, finalizzati alla futura predisposizione dei **Piani di intervento operativo per il lavoro portuale** con l'individuazione di possibili percorsi di formazione utili alla riprofessionalizzazione del personale esente/invalido al fine di ricollocarlo in altri settori di produttività dell'impresa o per la sostituzione del personale che sarà collocato in pensione o proposto ad altre imprese che necessitano di rafforzare i propri organici nelle professionalità oggetto dell'azione formativa.

ANALISI DEI FABBISOGNI LAVORATIVI DELL'INTERO SISTEMA PORTUALE

Questa verifica è stata effettuata considerando l'intera platea delle imprese operanti nell'ambito di competenza dell'Autorità, comprendente i porti di Livorno, Piombino e i porti dell'isola d'Elba così suddivise:



IMPRESE AUTORIZZATE

Porto	Operazioni portuali	Servizi portuali	Lavoro temporaneo	Depositi costieri	Sommministrazione Diritto comune
Livorno	18	8 (*)	1	7	1
Piombino Isola d'Elba	7	5 (*)	1	-	-
Totale	25	13	2	7	1

(*) alcune di queste autorizzate anche allo svolgimento di operazioni portuali

La forza lavoro complessiva alle dipendenze delle imprese che operano nel campo delle operazioni e servizi portuali e le altre attività per le quali non è richiesto l'ottenimento di specifica autorizzazione, viene riportata nella tabella seguente con la specifica dei porti di appartenenza ed il settore all'interno del quale svolgono la loro attività.

La consistenza della forza lavoro è misurata secondo le notizie fornite dalle imprese e, in caso di mancanza di indicazioni, secondo i dati prelevati dai registri tenuti dall'Autorità. Il dato è rilevato alla data del 30 giugno 2018.

IL PERSONALE COINVOLTO



PORTI	Lavoro					TOTALE
	Operazioni portuali	Servizi portuali	temporaneo portuale	Depositi costieri	Sommministrazione diritto comune	
Livorno	1.167	283	68	125	53	1.738
Piombino Isola d'Elba	234	-	5	-	-	239
TOTALE	1.401	283	73	125	53	1.977

Le imprese del settore, specificatamente impegnate nelle attività portuali, debbono affrontare situazioni di lavoro molto complesse. Per questo le società hanno la necessità di dotarsi anche di personale amministrativo qualificato per affrontare situazioni di interfacciamento con soggetti esteri (vedi compagnie armatoriali, ricevitori/spedizionieri internazionali), con leggi internazionali (vedi norme per la security) o nazionali legate alla specifica attività di import/export. Questi lavoratori devono, inoltre, affrontare scambi con svariati soggetti economici e dimostrare capacità particolari per l'utilizzo di software e tecnologia all'avanguardia coi tempi.

Non solo, il c.d. lavoro portuale è ritenuto un settore particolarmente delicato, specie per ciò che attiene la sicurezza durante le fasi operative di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazione della merce. I lavoratori portuali che operano alla guida di mezzi operativi tipo carrelli elevatori, reach stacker, gru, trattori portuali, interagiscono con una pluralità di soggetti diversi (vedi equipaggio navi, autotrasportatori, rappresentanti degli spedizionieri/ricevitori) che interferiscono con le attività e svolgono le loro mansioni in luoghi di lavoro che si caratterizzano per l'alta pericolosità (garage e stive delle navi, banchine, piazzali). La forza lavoro dei porti rientranti nel sistema del Mar Tirreno Settentrionale è composta come indicato nella seguente tabella:



SUDDIVISIONE LAVORATORI OPERATIVI / AMMINISTRATIVI

	Livorno operativi	Livorno amministrativi	Piombino operativi	Piombino amministrativi
Operazioni portuali	946	221	219	15
Servizi portuali	266	17	-	-
Lavoro temporaneo portuale	65	3	5	-
Depositi Costieri	98	27	-	-
Sommministrazione Diritto comune	53	-	-	-
TOTALE	1.428	268	224	15

La presenza di lavoratori *part-time* determina, di fatto, una maggiore flessibilità nella gestione degli organici dell'impresa. In alcuni casi il numero dei lavoratori assunti con tale forma di contratto, seppur prevista dal CCNL di riferimento dei porti, determina una contrazione della forza lavoro effettiva. La condizione di flessibilità del lavoratore *part time* consente all'impresa di poterlo utilizzare anche oltre l'orario di lavoro contrattualmente stabilito (*facendo ricorso al cd. Lavoro supplementare*).

Il numero dei dipendenti *part-time* nei porti del sistema è di 97 e sono distribuiti come evidenziato nella tabella successiva. Per facilità di consultazione e conteggio è stato considerato mediamente un *part-time* al 50%.



	N. Dipendenti totali	Di cui part time 50%	Valore 100% forza lavoro part time	Valore effettivo forza lavoro
Livorno operativi	1.428	65	32,5	1.395,5
Livorno amministrativi	268	32	16	252
Piombino - Elba operativi	224	0	-	224
Piombino - Elba amministrativi	15	0	-	15
TOTALE	1.935	97	48	1.886,5

Il totale della forza lavoro nei porti del Sistema è protagonista del movimento del totale delle merci, anche indirettamente attraverso l'ausilio dei servizi complementari, come meglio esposto nelle schede di ogni singola impresa suddivise per gli ambiti del porto di Livorno e di Piombino e isola d'Elba (allegati 1 e 2) che svolgono operazioni portuali.

Si rende necessaria una divisione dei porti del Sistema al fine di inquadrare le due situazioni operative/merceologiche che trattano traffici diversificati tra loro e quindi impieghi del personale tra loro differenziati.

PORTI DI PIOMBINO E ISOLA D'ELBA

L'assetto funzionale attuale dello scalo piombinese è storicamente condizionato dalla presenza delle grandi industrie siderurgiche che sono sorte nelle zone limitrofe al porto. I traffici portuali sono, pertanto, condizionati dalla produzione industriale (lavorati siderurgici) e dall'approvvigionamento delle materie combustibili per la produzione. L'altra vocazione storica del porto è strettamente connessa al settore del traffico turistico con traghetti da/per l'Elba, la Corsica e la Sardegna, per l'elevato numero di passeggeri, conseguenza dello sviluppo turistico dell'Isola d'Elba e per il notevole interscambio di traffici ro/ro con la Sardegna. Altri traffici sono quelli delle rinfuse solide, svolti da imprese specificatamente autorizzate.



Nelle verifiche effettuate sono state prese in esame le società che svolgono operazioni e servizi portuali.

Questi ultimi vengono svolti, in autoproduzione, dalle medesime società che svolgono operazioni portuali, vuoi in conto terzi o in conto proprio.

Nella tabella che segue vengono riportati i dati relativi alle giornate di lavoro del personale che opera nei porti di Piombino e dell'isola d'Elba. Alle giornate di lavoro sono state aggiunte anche le giornate di assenza del medesimo personale al fine di stabilire una media delle giornate per singolo lavoratore. I dati si riferiscono al periodo gen-giu 2018.

Purtroppo il dato resta fortemente condizionato dal mancato invio delle notizie non fornite da parte di alcune importanti aziende che operano nel campo delle operazioni e servizi portuali, attività riconducibili a quanto previsto dall'articolo 16 della legge n.84 del 1994.

	N. giornate lavorate	N. giornate di assenza	Totale giornate periodo	Numero lavoratori coinvolti	Media lavorativa per dipendente
Dipendenti operativi Operazioni e servizi portuali	7.241	13.476	20.717	224	92.50
Dipendenti Amministrativi Operazioni e servizi portuali	1.431	1.700	3.131	15	209
Lavoro portuale temporaneo	0	0	0	5	0
	8.672	15.176	23.848	244	98

È opportuno notare che le giornate di presenza del personale delle 4 aziende che hanno fornito i dati (su 7 prese in esame), risultano nettamente inferiori rispetto a quelle di assenza del personale sia quello operativo che amministrativo. Segno evidente di una situazione di difficoltà delle aziende, vuoi anche per il perdurare della crisi che attanaglia le aziende del settore siderurgico della zona.



Palese risulta il dato riferito all'agenzia di lavoro portuale temporaneo autorizzata nel porto piombinese a fornire lavoratori alle imprese autorizzate ex art. 16. Il dato è ormai da anni consolidato a zero giornate di avviamento e i lavoratori addetti percepiscono 26 giornate di IMA erogata dallo Stato, tanto è vero che a fine 2018 l'Agenzia è stata posta in liquidazione.

Il presente resoconto si soffermerà su questo aspetto nelle fasi finali.

Vengono presi in esame i dati relativi alla movimentazione merce, ai fatturati ed al personale impegnato nelle attività oggetto dell'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 16 della Legge. Anche in questo caso la verifica si basa sui dati pervenuti.

Di seguito vengono riportati i dati relativi l'evoluzione dei traffici, dei fatturati e della forza lavoro sviluppatasi nel porto di Piombino/Isola d'Elba, dal 2014 al 2017, per le società autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali.

TRAFFICI MOVIMENTATI

	2014	2015	2016	2017	Variazione % primo anno
Tonnellate	1.035.533	1.414.297	1.117.971	1.292.024	24%
Unità	48.549	66.683	62.140	59.165	22%



FATTURATI IMPRESE

	2014	2015	2016	2017	Variazione % primo anno
Valore in euro	19.882.984,00	14.504.746,00	16.339.224,00	21.737.608,00	9%

FORZA LAVORO

	2014	2015	2016	2017	Variazione % primo anno
Numero lavoratori	306	227	309	301	-1,5%

Non risulta possibile effettuare uno studio generale di previsione per gli anni di vigenza del presente Piano dell'organico del porto, in quanto i dati occorrenti non vengono forniti dall'intera platea delle società autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali.

E' necessario soffermarsi sulla crisi che investe la AGELP.T.P., società autorizzata, ai sensi dell'articolo 17, comma 5, della legge n.84 del 1994, alla fornitura di lavoro portuale temporaneo nel porto di Piombino. I lavoratori della società, impiegati sempre in modo molto ridotto rispetto alla potenzialità operativa, negli ultimi due anni non sono mai stati utilizzati da parte delle imprese che svolgono operazioni e servizi portuali nello scalo piombinese. Il tutto ha determinato di fatto, un esborso da parte dello Stato dell'IMA, indennità erogata a fronte delle giornate di non utilizzo dei cinque lavoratori dell'Agenzia.



La situazione è tale che, come già detto, la società ha avviato le procedure per la messa in liquidazione della Age.l.p.t. Srl trovandosi nell'impossibilità di conseguire l'oggetto sociale.

Questa verifica effettuata secondo le disposizioni previste dalla Legge dovrà determinare, per questo particolare settore, uno specifico piano di intervento a salvaguardia della forza lavoro, così come previsto dal comma 15-bis dell'articolo 17 della Legge.

Ai fini di una valutazione finale si rimanda a quanto segnalato nelle apposite schede predisposte per ogni singola impresa operante nel porto di Piombino (vedi allegato 1).

PORTO DI LIVORNO

Al fine di razionalizzare lo studio si rende necessario suddividere il campo delle imprese che operano all'interno del porto per settori di attività.

Saranno quindi prese in esame le varie tipologie di impresa ricomprese nel novero della richiamata normativa all'interno del quale si posiziona il Piano dell'organico del porto:

- imprese che operano quali depositi costieri concessionari ai sensi dell'articolo 18, ma non autorizzate ex articolo 16, secondo quanto previsto dal comma 7-bis del medesimo articolo;
- imprese che svolgono servizi portuali ai sensi dell'articolo 16 della Legge;
- imprese che svolgono operazioni portuali ai sensi dell'articolo 16 della Legge;
- l'agenzia che fornisce lavoro portuale temporaneo alle imprese autorizzata ai sensi dell'articolo 17, comma 5, della Legge.

Depositi costieri (articolo 18, comma 9-bis della Legge)

Delle sette imprese, concessionarie ai sensi dell'articolo 18, comma 9-bis della Legge, esentate dall'ottenimento dell'autorizzazioni ai sensi dell'articolo 16, comma 7-bis, tre non risultano essere operative, almeno per quanto riguarda il traffico da/per nave (*due di queste società non hanno fornito nessun dato rispetto ai questionari che l'Autorità ha inviato*). Una delle tre, per espressa dichiarazione riportata sui questionari, non svolge nessuna attività di quelle per le quali risulta concessionaria. Una società non ha risposto alle domande formulate non fornendo nessun dato all'Autorità.

Si riportano di seguito i dati operativi, pervenuti dalle società interessate, relativamente al periodo gennaio – giugno 2018.



N. dipendenti*	N. giornate Lavorate	N. giornate di assenza	Totale giornate periodo	Media giornate uomo X mese	Dip. ti previsti in pensione	Dip. ti Con esenzioni	
							Totale giornate periodo
TOTALE dipendenti Depositi	124*	8.007	1.353,5	9.360,5	12,58**	4	1

* al netto dei dipendenti part time convenzionalmente considerati al 50% - n. 2 convertiti in full time = 1 dipendente.
** media calcolata sui dati di tre società non avendo le altre presentato le informazioni richieste.

Di seguito vengono forniti i dati relativi ai traffici movimentati dalle società che operano come depositi costieri; sono stati presi ad esame il consuntivo degli anni 2016 e 2017 e il previsionale degli anni successivi 2018, 2019 e 2020 (anni di validità del Piano dell'organico porto) con le relative percentuali di crescita /decreta. Quanto sotto riportato fa riferimento ai dati forniti da 3 delle 5 imprese che hanno fornito i dati.

	2016	2017	2018	2019	2020	Variatione % primo anno
Totale traffici	8.218.491	8.725.243	8.885.000	8.235.346	8.189.203	-0,35

Nella risposta fornita dalle società sopra richiamate al questionario predisposto ed inviato da questa Autorità, non sono state rappresentate situazioni di crisi aziendale ovvero necessità di interventi formativi per la riconversione, riqualificazione e ricollocazione del personale.



Società autorizzate allo svolgimento di servizi portuali (Articolo 16 della Legge)

Le tabelle sotto riportate analizzano il personale dipendente delle società autorizzate allo svolgimento dei servizi. Nella prima tabella è elencato l'andamento, anno per anno, del numero complessivo dei dipendenti preposti ai servizi portuali. I dati riportati indicano, per l'intervallo di tempo che va dal 2013 al 2018, una naturale oscillazione del numero complessivo ed una variazione in incremento tra il dato relativo al 2013 ed il dato relativo al 2018.

I dati presi in esame rappresentano la quasi totalità delle imprese coinvolte fatte salve due società autorizzate che non hanno comunicato le informazioni richieste.

La tabella che segue mostra invece un'analisi del numero delle giornate/turni di lavoro svolte dai lavoratori e delle giornate d'assenza dalla quale è possibile registrare la media turni lavorativa complessiva per dipendente. Considerata la natura complementare dei servizi portuali, i dati relativi ai fatturati ed alla movimentazione della merce non vengono considerati nel presente documento poiché non rilevanti.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variazione % primo anno
Dipendenti	208	193	183	352	329	221	6%

	N. giornate lavorate	N. giornate di assenza	Totale giornate periodo	Numero lavoratori coinvolti	Media lavorativa per dipendente*
Dipendenti operativi	19.877	3.111	22.988	266	12,45
Dipendenti Amministrativi	1.724	57	1.781	17	17,46
TOTALE	21.601	3.168	24.769	283	14,58



(*) media mensile dei turni svolti dai lavoratori per il periodo di studio gennaio – giugno 2018

Società autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali (Articolo 16 della Legge)

Lo studio delle società autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali prende in analisi in prima battuta, come anche per le società autorizzate ai servizi portuali, il numero complessivo dei dipendenti assunti che, sostanzialmente, non ha registrato variazioni rilevanti negli anni presi in esame.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Variazione % primo anno
Dipendenti	1.172	1.209	1.209	1.254	1.116	1167	-0,4%

Di seguito una analisi delle giornate lavorate e di assenza finalizzato al calcolo della media lavorativa /mese per ogni singolo dipendente.

	N. giornate lavorate	N. giornate di assenza	Totale giornate periodo	Numero lavoratori coinvolti	Media lavorativa per dipendente*
Dipendenti operativi	103.364	35.787,5	139.151,5	946	24,5%
Dipendenti amministrativi	29.225	14.375	43.600	221	32,88%
TOTALE	132.589	50.162,5	182.752,5	1167	26,10%



Nello specifico settore delle operazioni portuali, è stato richiesto alle imprese coinvolte un quadro previsionale dei fatturati per il periodo 2018-2020. I dati raccolti, unitamente ai fatturati consuntivi del biennio 2016-2017 hanno mostrato un incremento previsionale complessivo dei fatturati delle società in esame nell'intervallo 2016-2020 pari al 26%.

FATTURATI

	2016	2017	2018	2019	2020	Variazione % primo anno
Fatturati euro	142.513.973	174.677.337	162.320.765	174.595.317	179.764.624	26%

Di ulteriore rilievo è stata l'analisi della movimentazione dei traffici complessivi per il periodo 2013-2017. I dati raccolti hanno registrato su base quinquennale un incremento complessivo, in termini di tonnellate, pari al 41%.

TRAFFICI STORICI

	2013	2014	2015	2016	2017	Variazione % primo anno
Merce movimentata Tons	16.357.751	17.053.888	20.242.389	21.816.919	23.157.942	41%

Il dato relativo ai primi 6 mesi dell'anno sembrerebbe, in proiezioni sui 12 mesi del 2018, garantire almeno un pareggio rispetto al 2017 (tonnellate 12.749.196).



Come espone il grafico sopra riportato i dati relativi ai traffici sono in netto aumento registrato rispetto all'anno 2013 periodo nel quale sono iniziati i primi sintomi della ripresa dei traffici internazionali.

Agenzia autorizzata alla fornitura di lavoro temporaneo alle imprese che svolgono operazioni portuali nel porto di Livorno

L'Agenzia che occupa questo ruolo, autorizzata ai sensi dell'articolo 17, comma 5, è divenuta ormai punto di riferimento di importanza strategica per la garanzia della flessibilità nell'ambito portuale livornese.

Il personale nel corso degli anni (*ormai ne sono passati 15 dalla creazione dell'agenzia*) si è evoluto cercando di andare di pari passi all'evoluzione tecnologica necessaria per la movimentazione delle merci nel porto di Livorno. I profili professionali si sono modificati e adattati alle esigenze delle imprese utilizzatrici.

La gestione della società è di vitale importanza per la sopravvivenza potendo contare solo sugli introiti delle prestazioni di manodopera forniti.

Come per le merci in transito anche la fornitura della manodopera è altalenante. Durante la settimana si possono presentare picchi di lavoro estremi ai quali spesso deve esser fatto riferimento ad agenzie di somministrazione esterne per soddisfare le esigenze rappresentate dalle imprese che svolgono operazioni portuali. Ci sono anche, di contro, giorni in cui la manodopera non è richiesta per la mancanza di operatività con alta concentrazione di "labour intensive". Si riportano nella tabella di seguito alcuni dati significativi degli ultimi 4 anni di vita dell'Agenzia:

	2014	2015	2016	2017
N. lavoratori (media annuale)	55	53	52	61
Giornate lavorate	6643	7337	10805	11529
Giornate mancato avviamento	6036	3350	823	2106
N. giornate lavorate Agenzie esterne	488	1582	8630	7824



Appare del tutto evidente come nel corso degli anni presi ad esame si siano registrati forti aumenti di fornitura dei lavoratori. Il dato più significativo che ha determinato la decisione di assunzione dell'Agenzia nel corso del 2017, è la costante richiesta di turni verso agenzie di somministrazione di diritto comune registratesi per tutto il 2016.

Il presente Piano vuole mostrare grande attenzione verso il soggetto fornitore di lavoro temporaneo. Il costante monitoraggio delle professionalità, l'aggiornamento di quelle già esistenti e la formazione di base devono essere obiettivi primari per la redazione dei piani di intervento da parte del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale.

CONSIDERAZIONI FINALI

Lo studio eseguito si è basato sulle notizie fornite dalle società interessate, salvo quanto già a disposizione dell'Autorità in termini di dipendenti, fatturati e traffici. **Le notizie rappresentate dalle imprese, quando trasmesse, sono state parziali e non coerenti.** L'analisi effettuata risente di questa situazione potendo approfondire solo alcuni aspetti della vita delle imprese ed in certi casi solo parzialmente.

Uno degli obiettivi primari per le revisioni del Piano dell'organico del porto per gli anni 2019 e 2020 dovrà essere quello di avere un panorama di informazioni il più completo possibile, coinvolgendo tutte le imprese dei porti del sistema di competenza dell'Autorità.

Fra i dati più importanti rilevati con lo studio emerge quello relativo al mancato utilizzo, nei porti di Piombino e dell'isola d'Elba, della manodopera fornita dalla società autorizzata alla fornitura di lavoro portuale temporaneo, da parte delle imprese che svolgono operazioni e servizi portuali. Come già evidenziato la chiusura di Agept fa riflettere sulle indubie situazioni di crisi dei traffici e del lavoro, molto legate agli aspetti "siderurgici" dello scalo, che ancora stentano a raggiungere i livelli precedenti alla crisi iniziata nel 2008. Tali situazioni di crisi non sono state ancora superate, nonostante che negli ultimi anni alcuni traffici siano tendenzialmente in aumento, come rappresentato nelle specifiche tabelle; a dimostrazione di quanto affermato l'assenza di chiamate da parte delle imprese utilizzatrici ha comportato la chiusura dell'Agenzia.

Per questa problematica il Piano di Intervento, da realizzarsi successivamente alla presentazione del presente studio, potrà prevedere, per questa specifica situazione, specifiche iniziative mirate alla eventuale riqualificazione o riconversione del personale interessato per la sua ricollocazione all'interno di altre società o di quanto altro previsto in relazione a misure di incentivazione all'esodo, di cui al comma 15-bis dell'articolo 17, per il personale avente le condizioni previdenziali previste.

Altro aspetto di rilievo è il numero dei turni lavorati da parte delle imprese piombinesi. Seppur mancanti di alcune notizie che non sono state fornite da tutte le società autorizzate, fa riflettere che il dato relativo alle giornate di avviamento al lavoro, delle società che hanno risposto ai questionari dell'Autorità, sia inferiore



rispetto a quello delle giornate di assenza del medesimo personale, sia operativo che amministrativo. Di buon auspicio è il fatto che i fatturati del 2017, riferiti alle attività portuali, siano in leggero aumento rispetto all'anno 2014 (+9%). Dato ancora più significativo se rapportato a quello del 2016 (+33%); in controtendenza il dato riferito al numero dei dipendenti che è diminuito di cinque unità rispetto al 2014.

Sullo specifico aspetto delle giornate lavorate dalle imprese che operano nei porti di Piombino e dell'Isola d'Elba dovrà tenersi conto all'interno del Piano di Intervento, al fine di approfondire la problematica, mediante specifici contatti con le imprese che operano nel settore, per programmare eventuali percorsi di formazione finalizzati alla loro riconversione e per un miglior utilizzo del personale.

Nel porto di Livorno il presente Piano si è posto l'obiettivo di analizzare la situazione delle imprese nel loro insieme. Dalle notizie fornite la situazione economica generale appare positiva; questo nella considerazione che ogni specifico dato risulta tendenzialmente in aumento in tutti gli aspetti analizzati.

La forza lavoro risulta essere pari a quella del 2013, nonostante la quiescenza di circa 50 lavoratori di due società che operano in appalto e che hanno usufruito tra il 2015 e il 2016 dei benefici di cui al comma 15-bis dell'articolo 17, della Legge quali misure per l'incentivazione all'esodo e per la formazione il personale, operativo e amministrativo.

Come si può verificare l'analisi dei fatturati a consuntivo per gli anni 2016 e 2017 e il preventivo dichiarato dalle imprese per gli anni di vigenza del presente Piano dell'Organico Porto evidenziano una crescita complessiva del periodo 2016-2020 pari al 20% del dato iniziale.

ANALISI DEL PERSONALE E SITUAZIONI DI IDONEITA' LIMITATA

L'analisi del personale in forza alle imprese autorizzate nei porti del Mar Tirreno Settentrionale ha evidenziato, da una parte, situazioni di idoneità lavorativa limitata conseguenti alla presenza di soggetti titolari di invalidità civile e/o esenzioni specifiche alle mansioni (a), dall'altra la sussistenza di prestazioni a sostegno del reddito e di accordi aziendali di riduzione dell'orario lavorativo adottati per fare fronte a crisi aziendali in essere (b).

a) Per quanto riguarda le ipotesi di limitazione dell'idoneità lavorativa si riportano i dati nello schema che segue:



	N. dip. con esenzioni	n. dip. con invalidita	Totale
Livorno operazioni e servizi	136	41	177
Livorno Depositi	1	3	4
Livorno Art. 17	21	0	21
Piombino operazioni e servizi	0	1	1
TOTALE	158	45	203

SUDDIVISIONE DELLE ESENZIONI LAVORATIVE PER IMPRESA

Per quanto riguarda le ipotesi di esenzione comunicate dalle imprese si segnalano di seguito quelle maggiormente presenti tra ai lavoratori coinvolti: attività di rizzaggio e derizzaggio, da III e IV turno, attività in altezza, attività di guida di mezzi operativi, movimentazione di carichi pesanti, esenzione da vibrazioni, lavori in altezza e le posture incongrue, lavoro notturno, esenzioni per postura eretta prolungata e lunghi percorsi, esenzioni totale da guida mezzi operativi, esenzioni parziali da guida di mezzi operativi.

- b) In riferimento alle ipotesi di crisi aziendale sopraindicate le imprese interessate hanno stipulato, in accordo con i sindacati maggiormente rappresentativi, contratti di solidarietà difensiva facendo ricorso anche alla cassa integrazione straordinaria. Al momento della redazione del presente documento la situazione delle aziende in crisi è descritta di seguito:
- n.2 società presso il Porto di Livorno hanno stipulato un contratto di solidarietà e richiesto CIGS per totale n.300 dipendenti coinvolti
 - n.1 società presso il Porto di Piombino ha stipulato un contratto di solidarietà per un totale di n.155 dipendenti coinvolti
 - n.1 società presso il Porto di Piombino usufruisce di CIGS per un totale di n.19 dipendenti



PENSIONAMENTI NEL TRIENNIO 2018-2020

Nel triennio preso in esame le società interessate hanno comunicato un quadro previsionale di pensionamento dei dipendenti che nel periodo considerato matureranno i relativi requisiti. Si riassume di seguito un prospetto dei dati relativi.

Livorno operazioni e servizi	74
Livorno Depositi	4
Piombino operazioni e servizi	9
TOTALE	87

PERCORSI FORMATIVI IN ESSERE E/O RICHIESTI DALLE IMPRESE

Allo stato attuale soltanto tre imprese autorizzate hanno espresso la volontà di avviare percorsi di formazione, riqualificazione, riconvenzione e ricollocazione dei lavoratori in forza che, presentando specifiche esenzioni al lavoro o invalidità civili, sono limitati nello svolgimento della normale attività lavorativa o in alcuni casi non sono più in grado di svolgere le mansioni precedentemente assegnate.

Tra le società autorizzate di cui agli articoli 16 e 17 soltanto due imprese operanti presso il porto di Livorno ed una presso quello di Piombino, hanno rappresentato all'AdSP l'interesse alla predisposizione e all'organizzazione di percorsi formativi volti alla riqualificazione del personale. La richiesta formativa ha riguardato profili e mansioni sia di natura operativa che di natura amministrativa.



Nello specifico si elencano di seguito le professionalità e/o i settori professionali oggetto della richiesta:

- Security
- Safety
- Guida carrelli elevatori e mezzi di sollevamento
- Information Technology
- Operatore doganale
- Primo soccorso
- Antincendio
- Controllo di gestione
- Sistema di qualità ed ambiente
- Riorganizzazione dei processi
- Addetto alla conduzione elettrica
- Addetto alla manutenzione meccanica

Nella considerazione di quanto rappresentato nelle tabelle che precedono attraverso l'analisi dei dati relativi ai piani di impresa forniti in relazione alle situazioni di inidoneità,

il presente Piano evidenza

- L'esigenza di intervenire sugli aspetti lavorativi del porto di Piombino al fine di tutelare la forza lavoro e programmare gli impegni delle società coinvolte nel ciclo produttivo/operativo esistente, nonché attivare i percorsi previsti per la tutela dei lavoratori dell'Agel.p.tp. Srl;
- la necessità di programmare percorsi formativi idonei alla riqualificazione, riconversione anche finalizzati alla ricollocazione del personale risultato inidoneo ad alcune mansioni nel ciclo produttivo delle operazioni/servizi portuali, delle imprese autorizzate ai sensi dell'articolo 16 della Legge e monitorare costantemente il livello della fornitura del lavoro temporaneo portuale ed intervenire per la riqualificazione del personale anche secondo le esigenze dei porti rientranti nell'ambito del Sistema Portuale di competenza.