

**MISURE DI INTERVENTO**

**IN ATTUAZIONE DEL PIANO DELL'ORGANICO DEI  
LAVORATORI DELLE IMPRESE ARTT. 16, 17 E 18 DELLA  
ADSP MAR TIRRENO CENTRALE**

(art. 17 legge 84/94 e ss.mm.ii.);

## **Premessa**

Nel presente documento vengono delineate alcune prime misure di intervento connesse al Piano dell'organico dei lavoratori delle imprese portuali artt. 16,17, e 18 della Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale.

### **1) La formazione professionale**

I bisogni di formazione sono avvertiti come un elemento necessario per accompagnare il cambiamento e, come è emerso nel documento di "Piano", tale questione risulta fondamentale per affrontare i tempi che verranno. Da questo punto di vista proponiamo la formazione di un **gruppo di lavoro permanente misto tra i responsabili del personale delle aziende portuali e dell'Autorità**, per identificare congiuntamente le azioni formative che saranno ritenute più urgenti e più opportune per dare le risposte più adeguate al cambiamento dei profili professionali che dovremo costruire nel corso dei prossimi anni.

**Tale gruppo di lavoro dovrà presentare all'organismo di partenariato una proposta di programma formativo triennale 2019-2021 entro il mese di marzo del 2019**, per avviare quel percorso di condivisione necessario al fine di varare un piano di attività coerente con gli effettivi bisogni formativi delle imprese.

### **2) Il lavoro flessibile nei porti**

Dal Piano dell'organico è emerso il quadro di un **crescente bisogno di flessibilità sul versante della manodopera**, per fronteggiare non solo le normali condizioni di picco e di flesso che sono tipici del lavoro portuale, ma anche per gestire una evoluzione della domanda logistica che sarà soggetta a trasformazioni profonde nel corso dei prossimi anni.

In linea tendenziale, **si delinea un profilo contraddittorio** che è il cuore del problema: **da un lato le aziende comprendono l'opportunità che deriva dalla disponibilità di un operatore che possa erogare manodopera flessibile**, evitando un eccessivo irrigidimento dei costi fissi di gestione, **ma dall'altro nei comportamenti concreti si procede con una crescente domanda di internalizzazione delle risorse umane**, con un profilo crescente di autoproduzione.

Questa contraddizione non deve però stupire, dal momento che le differenti risposte operative delle compagnie portuali costituiscono il cuore della questione. Nei casi in cui si manifestano capacità di dare risposta ai bisogni espressi dalla domanda di lavoro con flessibilità ed efficacia, a corrispettivi che siano anche più alti rispetto al costo fisso, ma con livelli accettabili di delta, allora il lavoro ex articolo 17 mantiene ancora la propria efficacia.

Quando invece si determinano comportamenti da parte delle compagnie portuali che replicano comportamenti monopolistici, elevati corrispettivi e limitata disponibilità all'uso flessibile delle risorse umane, allora le imprese terminalistiche e le compagnie marittime preferiscono scegliere la strada dell'autoproduzione. Dall'altra parte, le

imprese terminalistiche non possono dichiarare l'utilità del lavoro flessibile, e poi non partecipare agli sforzi della comunità portuale per favorire il ricorso alla utilizzazione di tale prezioso strumento.

***Occorre allora affrontare la questione delicata dell'alternativa tra mantenimento delle compagnie portuali ed autoproduzione senza un pregiudizio ideologico***, che non conduce alla soluzione della questione, che è di carattere eminentemente pratico ed economico.

Ogni operatore è chiamato a rispondere al mercato con efficienza ed economicità: quando si riescono a maturare le condizioni per un incontro tra domanda ed offerta, allora la compagnia portuale è in grado di mantenere, ed anzi consolidare, il proprio ruolo di soggetto capace di rispondere alle richieste da parte di terminalisti e compagnie di navigazione.

Nella nostra circoscrizione di Autorità questo è il caso del porto di Salerno: la Culp, pur avendo dovuto nel tempo rinunciare ad alcuni segmenti di attività (in particolare nel settore del traffico contenitori) si è saputa riorganizzare ed ha retto, sia pure con fatica, il confronto con il mercato. Si trova in condizioni di difficoltà finanziarie per i ritardati pagamenti da parte dei suoi clienti, ma dispone di una struttura industriale adeguata a rispondere ai bisogni del mercato, nella prospettiva dei prossimi anni.

Con una tariffa media per turno pari a 213,15 euro (salve le maggiorazioni da C.C.N.L. Porti), che è ovviamente frutto anche del mix di lavorazioni sbilanciato verso il traffico RO-RO, e con un accordo di produttività e flessibilità che fa parte delle regole di ingaggio definite negli accordi contrattuali con i clienti, la Culp di Salerno opera in un regime di sostenibilità per se stessa e per il mercato.

Diversa è la situazione della compagnia portuale a Napoli: innanzitutto, per la evoluzione degli anni recenti, il profilo temporale dell'autoproduzione è stato anticipato, soprattutto per quel che riguarda il traffico contenitori. Non si sono sviluppati negli anni recenti altri settori che avrebbero potuto dare spazio ad una ricollocazione degli altri segmenti di attività portuale.

Solo di recente si sta sviluppando anche a Napoli l'attività delle autostrade del mare, che ha consentito a Salerno di crescere in modo significativo negli anni passati, mentre manca del tutto l'attività dello stoccaggio e della movimentazione delle auto, che costituisce il *core business* della compagnia a Salerno.

La reazione della compagnia napoletana non è stata finora adeguata per recuperare un rapporto di rinnovata fiducia con gli operatori. Conta la storia degli anni precedenti, caratterizzati da una cultura di chiusura verso un uso maggiormente flessibile della forza lavoro. Ma conta ora soprattutto un atteggiamento di chiusura verso le richieste di maggior economicità nella erogazione delle prestazioni.

Il caso delle autostrade del mare è particolarmente emblematico: pur in presenza di una crescita nel corso del 2018 delle attività di una società armatoriale operante nel Porto di Napoli, stenta ad emergere la possibilità di un accordo compatibile con logiche economiche coerenti con lo sviluppo reciproco delle attività. Non è dubitabile

che qualche sforzo sia stato compiuto, ma si è ben lontani dal raggiungimento delle intese necessarie.

Anzi. Tale società ha chiesto all'Autorità di esercitare l'autoproduzione. A tale richiesta l'Adsp si è riservata ogni valutazione in merito, a valle dell'approvazione del Piano dell'organico del porto, per la definizione di ulteriori eventuali accordi tra le parti.

### **3) Esame Piano di risanamento CULP Napoli**

Nel corso di tutto il 2018 si sono susseguiti molteplici incontri al fine di ipotizzare un piano di ristrutturazione della Compagnia portuale napoletana coerente con la sua sostenibilità economica e con la sua efficienza.

Il Piano di risanamento presentato dalla Culp Napoli è stato esaminato da apposita Commissione interna istituita in seno all'Adsp ed ha dato il seguente esito:

*“Per quanto fin qui in narrativa, si può concludere che il piano presentato è costruito su ipotesi generiche e non analiticamente supportate e, quindi, verificabili: inoltre, con tutta evidenza, alcune di esse richiederebbero un tempo di realizzazione superiore rispetto alla “dead line” virtuale del 2020 interferendo, così, con la scadenza della concessione e, quindi, con il problema della continuità aziendale che interessa la Culp”.*

Si ritiene, altresì, ipotizzabile supportare il piano formativo della Culp di Napoli, subordinandone l'esecutività alla presentazione di un piano che, a tutt'oggi, non è stato ancora presentato. Il supporto alla formazione può essere un sostegno al piano di ristrutturazione, ma da solo non basta per guadagnare la fiducia degli operatori ed il conseguimento di quei contratti che consentono di assicurare il corretto impiego delle risorse.

Il sostegno finanziario alla formazione viene erogato in funzione della continuità del rapporto di lavoro che sarà assicurata a tutti i lavoratori della CULP Napoli, applicando il principio della clausola sociale in qualunque scenario.

### **4) Misure di intervento per il 2019**

A questo punto si pone una alternativa che deve prevedere necessariamente anche una scadenza temporale, considerata la crisi che perdura da troppi anni nella configurazione di sostenibilità economica del soggetto che oggi eroga il lavoro flessibile nel porto di Napoli. Tale linea di indirizzo è stata condivisa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

È necessario programmare il passaggio ad una nuova modalità di gestione che preveda:

- a) avvio di una procedura di revoca dell'autorizzazione art. 17 legge 84/94 vigente rilasciata alla soc. CULP, fermo il mantenimento del servizio fino all'individuazione di un nuovo soggetto erogatore della fornitura di manodopera temporanea;

- b) avvio di una procedura di gara per l'erogazione del lavoro flessibile ex articolo 17, costruito secondo gli stessi standard di economicità, efficienza e flessibilità che vengono allo stato assicurati dalla configurazione dei rapporti economici nel porto di Salerno. Nella gara verrà inserita la clausola sociale di salvaguardia per i lavoratori.

*Se la gara dovesse essere aggiudicata, saranno maturate le condizioni per una ripartenza del lavoro flessibile in condizioni di sostenibilità, e quindi ciascun operatore economico sarà chiamato a svolgere la propria parte entro questo nuovo quadro di regole*

- c) In caso contrario, l'Adsp attiverà le procedure volte alla costituzione dell'Agenzia per il lavoro temporaneo, assicurando ai lavoratori della Culp una continuità nel rapporto di lavoro. L'Agenzia dovrà reclutare un direttore professionale, che presenterà, entro il mese di luglio del 2019, un piano di sviluppo del lavoro flessibile portuale, attraverso il dialogo con i clienti finali e con le organizzazioni sindacali.

*Alla Agenzia saranno chiamati ad aderire tutti gli operatori ex articolo 16 e 18 del porto di Napoli, con quote che saranno fissate in funzione del volume di attività di ciascun operatore.*

*Si valuterà con gli Organi ministeriali competenti, la partecipazione in quota dell'Adsp alla stessa.*

*Il capitale iniziale sarà definito in misura tale da assicurare la sostenibilità della fase di start up del piano di ristrutturazione e sviluppo, mentre saranno avviate subito le trattative commerciali con i clienti per assicurare sin dall'inizio la massimizzazione dell'impiego di personale, con regole di ingaggio e corrispettivi economicamente sostenibili per il mercato.*

- d) ipotesi per l'eventuale collocazione e riconversione del personale in altre mansioni o attività in ambito portuale, quale misura residuale di completamento delle misure di salvaguardia e tutela sociale, attraverso l'adozione di Piani operativi di intervento ex art. 8, co. 3bis della legge 84/94 e ss.mm.ii.

Sarebbe preferibile che si potesse conseguire il primo scenario, che consentirebbe anche al porto di Napoli, di agire in continuità, con la presenza di una compagnia portuale ex articolo 17 che continui a garantire la propria storia e la propria operatività su basi sostenibili per se stessa e per gli operatori portuali.

In caso contrario, si agirà sullo scenario alternativo, che utilizzerà come riferimenti gli esempi di Livorno e di Trieste, che hanno assicurato il mantenimento dei livelli occupazionali e la soddisfazione dei clienti, elementi essenziali per lo sviluppo dei sistemi portuali.

## **Conclusioni**

Per tutto quanto fin qui rappresentato, si ritiene di procedere con le modalità sopra indicate.