



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ionio



Piano dell'Organico del Porto di Taranto

**dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17, 18 e 19 L. 84/94
(con sintesi anche delle imprese ex art. 36 Codice della Navigazione)**

Redatto dal Dott. Stefano Basile

INDICE

1. Inquadramento generale
2. Settori dell'Offerta Portuale
3. Società per la somministrazione del lavoro in porto ed Agenzia introdotta da "Lex Specialis"
4. Fabbisogno del personale nel Porto di Taranto
5. Conclusioni

INQUADRAMENTO GENERALE

QUADRO DI SINTESI

Il settore marittimo/portuale è da molti anni oggetto di numerosi interventi normativi volti a favorirne una rapida espansione.

Oltre al recepimento delle direttive europee in materia di sicurezza della navigazione, la modifica delle norme sulla nautica da diporto e su alcune tipologie di patenti nautiche, il sostegno al settore marittimo in relazione all'emergenza Covid-19, le ulteriori misure di semplificazione per le Zone Economiche Speciali e per le Zone Logistiche Semplificate, particolare attenzione da parte del Legislatore Nazionale e Comunitario è stata indirizzata al completamento delle Autorità di Sistema Portuale anche attraverso svariate misure volte a semplificare le procedure per la pianificazione degli interventi e degli investimenti nelle aree portuali.

Molteplici interventi di sostegno alle attività portuali sono individuati all'interno dei decreti-legge n.18 del 2020 (Decreto Covid), n. 34 del 2020 (Decreto rilancio), n. 76 del 2020 (Decreto semplificazioni), n.104 del 2020, n. 73 del 2021 (Decreto sostegni-bis) e nella legge di bilancio 2021, finalizzati a compensare i danni nel settore derivanti dall'emergenza COVID-19.

Altro importante intervento è stato quello riguardante la riforma delle Autorità portuali; in connessione con quanto previsto dal Piano strategico della portualità e della logistica è stato realizzato con il decreto legislativo n. 169/2016 un riordino del sistema portuale che prevede in particolare il superamento della logica dell'autorità portuale intesa come struttura amministrativa per lo più coincidente con una singola struttura portuale e, conseguentemente, la sostituzione delle vecchie autorità portuali con nuove Autorità di sistema portuale (AdSP) alle quali fanno capo più porti.

Con riferimento agli organi delle Autorità di Sistema Portuale sono attualmente previsti in particolare:

il Presidente dell'Autorità di sistema portuale con "comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale", che è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con le Regioni interessate, resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta;

il Comitato di Gestione che sostituisce il vecchio comitato portuale e che risulta composto esclusivamente da soggetti istituzionali (presidente dell'Autorità di sistema portuale, che lo presiede, un componente designato dalla regione o da ciascuna regione dalle regioni il cui territorio è incluso nel sistema portuale; un componente designato dal sindaco di ciascuna delle città metropolitane il cui territorio è incluso nel sistema portuale; un componente designato dal sindaco di ciascuno dei comuni capoluogo di provincia sede di porto o dei comuni ex sede di autorità portuale inclusi nell'Autorità di sistema portuale; un rappresentante dell'autorità marittima, con diritto di voto nelle materie di competenza. Con riguardo ai componenti di tale organo sono state inoltre previste specifiche forme di inconfiribilità;

l'Organismo di partenariato della risorsa mare che è un nuovo organo con funzioni consultive dei rappresentanti degli operatori e delle imprese, composto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale che lo presiede, dal comandante del porto ovvero dei porti che fanno parte del sistema dell'AdSP e in cui confluisce la rappresentanza delle categorie professionali e delle imprese: vi partecipano, tra gli altri, le associazioni datoriali e sindacali rappresentative delle categorie operanti in porto ed i rappresentanti degli armatori, degli industriali, degli operatori logistici, ferroviari, turistici che operano nel porto;

la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, istituita a livello centrale con sede presso il Ministero delle infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili (M.I.M.S.), come organo di coordinamento nazionale delle nuove Autorità con il compito di coordinare e armonizzare le scelte strategiche per i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche relative alle concessioni demaniali marittime e le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale.

Le modifiche introdotte dal Decreto Legislativo 169/2016 alla Legge 84/1994 (riordino della Legislazione in materia portuale) hanno introdotto, in materia di

organizzazione del lavoro, la previsione del Piano dell'organico del porto, dei lavoratori e delle imprese portuali.

In particolare, al comma 3, lettera s bis, dell'art. 8 della legge 84/1994 è stata introdotta una norma che prevede che il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale adotti, 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 articoli 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 e 18.

Il Piano di cui al comma 3, lettera s-bis), 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 articoli 16 e 18, fatti salvi i relativi piani di impresa e di traffico. Sulla base del Piano, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (ora divenuto M.I.M.S.) 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.

L'indagine svolta, e la conseguente elaborazione dei dati ottenuti, rappresenta il Piano dell'organico del porto di Taranto per gli anni 2022-2023-2024, predisposto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio in ossequio al citato articolo 8 comma 3 lettera s-bis della Legge 84/1994.

Le imprese operanti in porto, oggetto del Piano dell'organico, comprendono:

- Le imprese ex art. 16 comma 3 Legge 84/1994, ovvero le imprese autorizzate dall'Autorità di Sistema Portuale all'espletamento dei servizi portuali;
- L'impresa ex art. 17 comma 2 Legge 84/1994, ovvero l'impresa autorizzata dall'Autorità di Sistema Portuale alla fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali;
- Le imprese ex art. 18 comma 1 Legge 84/1994, di cui all'articolo 16 comma 3, ovvero le imprese che hanno ricevuto dall'Autorità di Sistema Portuale la concessione di aree demaniali e banchine comprese nell'ambito portuale;

- Le imprese ex art. 18 comma 9-bis Legge 84/1994, ovvero i depositi e stabilimenti di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido nonché di altri prodotti affini, siti in ambito portuale.
- L'impresa ex Articolo 19 comma 1 Legge 84/1994, ovvero le imprese industriali dei settori siderurgico e metallurgico;
- L'Agenzia ex art. 4 del Decreto Legge n.243/2016, convertito in Legge n.18/2017, ovvero l'agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale.

Lo sviluppo del presente piano è incentrato sulle specificità che caratterizzano gli ambiti produttivi del porto di Taranto e delle richiamate imprese ivi operanti;

La predisposizione e successiva somministrazione delle interviste, di cui si parlerà più approfonditamente nel successivo paragrafo, trasmesse alle imprese hanno consentito, insieme a tutti i dati in possesso dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, di analizzare:

- Quanti sono i dipendenti, diretti ed indiretti, operanti nel porto di Taranto e le relative tipologie di contratto di assunzione;
- Il livello di Istruzione;
- L'inquadramento;
- L'età media aziendale;
- Le mansioni effettivamente svolte;
- La tipologia di traffici.

Nei successivi paragrafi verranno analizzati i dati ottenuti, finalizzati all'inquadramento del sistema-porto di Taranto nei singoli comparti produttivi con finalità oltre che di revisione del "Piano Dell'organico Del Porto Di Taranto", anche di predisposizione del "Piano Operativo d'intervento Per Il Lavoro Portuale" e di redazione di uno "Studio Di Fattibilità sulle prospettive portuali".

ANDAMENTO DEI TRAFFICI PORTUALI

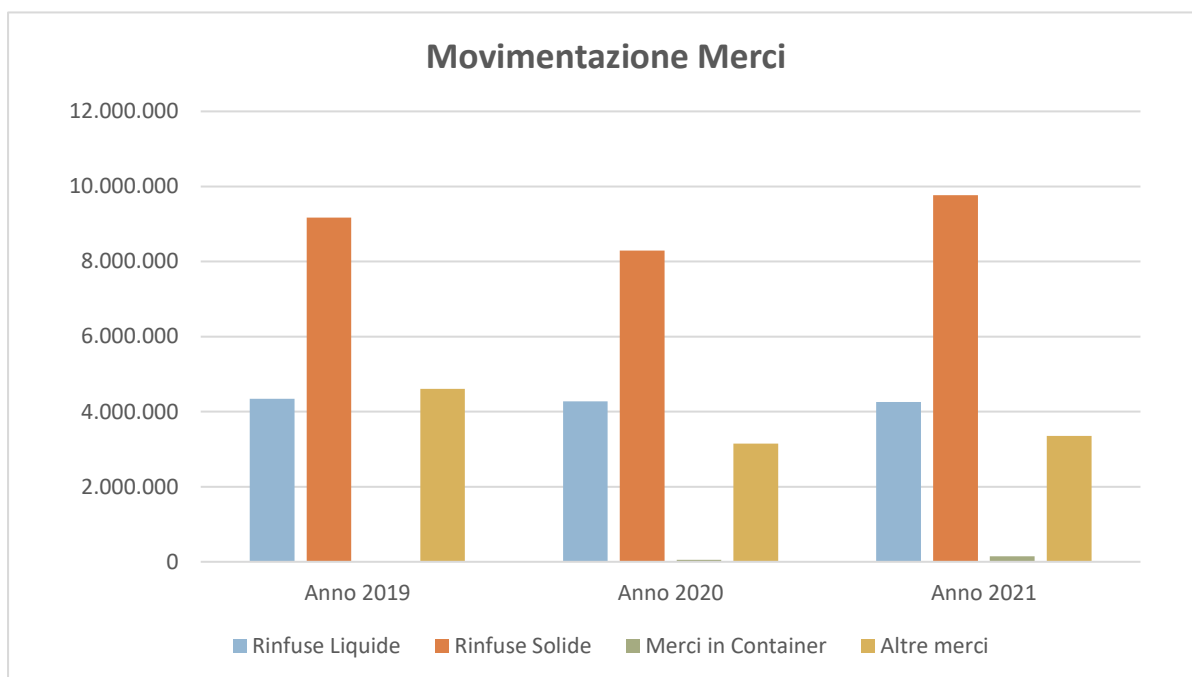
Nel Triennio 2019-2021, nonché nel primo trimestre dell'anno 2022, il volume complessivo delle merci movimentate nel porto di Taranto è risultato particolarmente altalenante a causa della emergenza Covid.

Si registra per l'anno 2019 un traffico totale di 18,1 milioni di tonnellate (già in diminuzione del'11,3% rispetto all'anno 2018); per il 2020 un traffico pari a 15,7 milioni di tonnellate (registrando una ulteriore flessione del 12,9%) ed un netto recupero per l'anno 2021 nel quale il traffico totale di merci è tornato alla cifra di 17,5 milioni di tonnellate (riportando un aumento dell'11,1%).

Di seguito la tabella con l'andamento dei traffici merci dettagliato per il triennio 2019-2021, dalla quale si evince, al netto delle valutazioni precedentemente esposte in relazione alla Emergenza Covid, un traffico sostanzialmente stabile per quanto riguarda le Rinfuse Liquide (Petrolio Greggio, Prodotti petroliferi raffinati, prodotti petroliferi gassosi, prodotti chimici e altre rinfuse liquide), le Rinfuse Solide (Carboni fossili, Minerali, cementi, calci, prodotti metallurgici ed altre rinfuse solide), e le merci varie (comprese quelle in contenitori ed altre merci):

1. Tabella Movimentazione Merci 2019-2021

Merci	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021
Rinfuse Liquide	4.344.050	4.278.384	4.256.062
Rinfuse Solide	9.170.870	8.290.604	9.771.651
Merci in Container	0	57.181	146.766
Altre merci varie	4.610.246	3.151.815	3.354.704
Totale	18.125.166	15.777.984	17.529.183



Discorso differente va affrontato per quanto riguarda il traffico passeggeri: dal 2019 (anno di avvio del traffico passeggeri a Taranto) si registra un incremento del 1.299%, dovuto all’inserimento del porto di Taranto nelle rotte di compagnie Crocieristiche; tale incremento, che ha subito uno stop totale nel 2020 a causa dell’emergenza Covid, è continuato nel 2021 e ci si aspetta un ulteriore incremento nel 2022 a seguito dell’ampliamento delle compagnie crocieristiche che attraccano al porto di Taranto.

	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021
Trasporto Passeggeri	9.205	0	80.309

Il primo trimestre 2022 segna nuovamente un ribasso, rispetto all’equivalente periodo del 2021, del 21,1%.

Tale controtendenza rispetto alla ripresa dell'anno 2021 ha sicuramente molteplici spiegazioni: in primis vi è sicuramente l'aumento del costo delle materie prime, che ne ha ridotto i consumi; i "listini" di tutte le materie prime vedono rincari a doppia cifra oltre a gravi problemi di reperibilità delle merci e i produttori sono in una situazione di significativa difficoltà in assenza di qualsivoglia dato che faccia intuire per quanto tempo durerà questa situazione. Altra circostanza, che ha sicuramente inciso sulla flessione del traffico portuale, è il rincaro del trasporto navale; secondo una recente indagine sui trasporti internazionali di merci, condotta dalla Banca di Italia, *"basata su interviste condotte presso 212 tra i principali operatori del trasporto internazionale di merci, descrivono per il 2020 un andamento largamente influenzato dalla pandemia. I costi (...) nel settore marittimo rincari di entità significativa sono stati osservati nel trasporto container, in particolare nelle tratte con l'Estremo Oriente, mentre nel settore bulk i noli hanno risentito della riduzione della domanda di materie prime"*.

Secondo uno studio del Sistema Informativo Excelsior - PREVISIONI DEI FABBISOGNI OCCUPAZIONALI E PROFESSIONALI IN ITALIA A MEDIO TERMINE (2022-2026) *"Le dinamiche descritte precedentemente sono state attraversate nel 2020 e 2021 dallo shock pandemico, seguito dall'impulso del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), approvato nella prima metà del 2021. Il PNRR impiega fondi straordinari messi in campo dall'Unione Europea per far fronte allo shock pandemico. L'Italia è il maggior beneficiario dei fondi che derivano da due strumenti del piano Next Generation EU: il Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (RRF) e il Pacchetto di assistenza alla Ripresa per la Coesione e i Territori di Europa (REACT-EU). La maggior parte dei fondi provengono dal RRF, che garantisce risorse per 191,5 miliardi di euro nel periodo 2021-26, delle quali 68,9 miliardi sono sovvenzioni a fondo perduto. Il fondo React-EU, garantisce risorse pari a 13 miliardi. A queste vengono aggiunti 30,6 miliardi del Fondo Complementare (a carico dei singoli Stati) che portano la dotazione complessiva per l'Italia a 235,12 miliardi di euro."*

Per ciò che più riguarda da vicino il presente elaborato, tra le varie misure approvate dal Governo, che tendono anche all'aumento occupazionale, vi è la Misura n. 3, denominata "Infrastrutture per una mobilità sostenibile": con una dotazione di 25,40 miliardi si pone l'obiettivo di rafforzare ed estendere l'alta velocità ferroviaria nazionale e potenziare la rete ferroviaria regionale, con una particolare attenzione al Mezzogiorno: è articolata in 2 componenti, la prima dedicata agli investimenti sulla rete ferroviaria (24,77 mld) e la seconda alla intermodalità e alla logistica (0,63 mld).

Tabella comparativa movimentazione merci e passeggeri primo trimestre 2021/2022 (Fonte AdSP del Mar Ionio)

ANNO	GENNAIO - MARZO 2021			GENNAIO - MARZO 2022			Differenza	
PERIODO DA/A	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
TOTALE TONNELLATE	2.516.363	2.043.408	4.559.771	2.034.999	1.562.881	3.597.880	961.891	-21,1%
RINFUSE LIQUIDE	161.620	910.835	1.072.455	223.760	482.260	706.020	366.435	-34,2%
di cui:								
Petrolio greggio	0	270.977	270.977	77.140	151.295	228.435	42.542	-15,7%
Prodotti (petroliferi) raffinati	156.380	621.759	778.139	137.483	319.398	456.881	321.258	-41,3%
Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	0	0	0	0	0	0	0	
Prodotti chimici	0	0	0	0	0	0	0	
Altre rinfuse liquide	5.240	18.099	23.339	9.137	11.567	20.704	2.635	-11,3%
RINFUSE SOLIDE	2.338.950	270.488	2.609.438	1.703.443	211.448	1.914.891	694.547	-26,6%
di cui:								
Cereali	0	0	0	0	0	0	0	
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	0	0	0	0	0	0	0	
Carboni fossili e ligniti	771.189	0	771.189	734.571	0	734.571	36.618	-4,7%
Minerali/cementi/calci	333.565	14.582	348.147	5.017	0	5.017	343.130	-98,6%
Prodotti metallurgici	1.194.506	251.044	1.445.550	942.458	206.827	1.149.285	296.265	
Prodotti chimici	0	0	0	0	0	0	0	
Altre rinfuse solide	39.690	4.862	44.552	21.397	4.621	26.018	18.534	-41,6%
MERCI VARIE IN COLLI	15.793	862.085	877.878	107.796	869.173	976.969	99.091	11,3%
di cui								
In contenitori	10.407	9.985	20.392	103.385	127.884	231.269	210.877	1034,1%
Ro-Ro (contenitori esclusi)	0	0	0	0	0	0	0	
Altre merci varie	5.386	852.100	857.486	4.411	741.289	745.700	111.786	-13,0%
ALTRE INFORMAZIONI								
Numero toccate	243	239	482	220	214	434	48	-10,0%
Stazza lorda	0	0	0	0	0	0	0	
Numero di container in TEU (B41+B42)	0	0	0	8.609	9.800	18.409	18.409	

SETTORI DELL'OFFERTA PORTUALE

LE IMPRESE OPERANTI NEL PORTO DI TARANTO

L'indagine è stata svolta sottoponendo le interviste alle 17 imprese operanti ex art. 16, 18 e 19 Legge 84/1994, che sono le seguenti, suddivise per tipologia:

- Imprese ex articolo 16 e 18 Legge n.84/94 autorizzate all'espletamento di operazioni portuali

- CASTIGLIA
- CEMITALY
- DE.TRA.SUD
- ECOLOGICA
- ITALCAVE
- MARRAFFA
- PEYRANI SUD
- SIR
- TARAS TERMINAL
- TRITON
- SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL

- Imprese ex articolo 18 Legge n.84/94 che hanno ricevuto la concessione di aree demaniali e banchine

- RAFFINERIA ENI R&M & Chemicals

- Imprese industriali dei settori siderurgico e metallurgico ex articolo 19 Legge n.84/94

- ACCIAIERIE D'ITALIA

- *Imprese ex articolo 16 Legge n.84/94 autorizzate all'espletamento di servizi portuali*

- FRATELLI PARADISO
- M.P. MONTAGGI INDUSTRIALI
- MAGIS
- FER PLAST

Sono inoltre state sottoposte ad indagine le seguenti società concessionarie ex art. 36 Codice della Navigazione ai soli fini di ottenere un dato completo della forza lavoro operante nel porto di Taranto, ma non indispensabili ai fini della predisposizione del Piano dell'Organico:

- TARANTO CRUISE PORT
- GAP ENERGY ITALIA 1

L'indagine svolta attraverso la somministrazione di una intervista trasmessa telematicamente, unitamente ad un supporto telefonico per la compilazione, è uno strumento teso a raccogliere informazioni su tutte le variabili quali/quantitative della forza lavoro portuale.

Attraverso il contatto diretto telefonico tra intervistatore ed azienda è stato possibile fornire un supporto, o direttamente ottenere telefonicamente i dati necessari per la rilevazione, ma anche rafforzare il canale di comunicazione per eccellenza (quello verbale) utile anche per lo sviluppo del Piano Operativo di Intervento.

Grazie ai risultati raccolti (seppur parziali a causa di qualche omesso riscontro da parte di: Ferplast, Acciaierie d'Italia, Fratelli Paradiso, ENI e CEMITALY, quest'ultima comunque in liquidazione aziendale), ci si attende di avere un quadro preciso, o quanto meno statisticamente prevalente, di tutte le figure professionali esistenti (con le relative competenze), creando di conseguenza un database dal quale poter attingere innumerevoli ulteriori informazioni.

L'intervista è composta nella prima parte di una rilevazione qualitativa di chi compila il questionario, mentre offre 28 quesiti quali-quantitativi, tra i quali alcuni a

risposta aperta, per consentire la creazione del suddetto database in maniera omogenea.

Alle imprese “intervistate” sono stati sottoposti i seguenti quesiti:

1. L'impresa è aggregata con “Reti informali di aziende”, ovvero fa parte di “Gruppi” Economici?
2. Settore Aziendale Specifico:
3. Da quanto tempo opera sul mercato;
4. Qual è l'area geografica dei mercati negli ultimi anni 3 anni?
5. Quanti sono i dipendenti, diretti ed indiretti?
6. Quanti sono i dipendenti, diretti ed indiretti, che lavorano nel “gruppo” nel suo complesso?
7. Suddivisione del personale in base al genere e l'inquadramento;
8. Suddivisione del personale in base al genere e al livello di istruzione;
9. Suddivisione del personale per inquadramento e titolo di studio;
10. Suddivisione del personale per identificazione;
11. Qual è l'età media Aziendale;
12. Quali tra i seguenti profili professionali sono presenti in Azienda;
13. L'Azienda realizza altre attività connesse a quella primaria;
14. Quali attività si svolgono in azienda;
15. In che modo l'azienda ha intenzione di incrementare il proprio organico;
16. Nell'arco degli ultimi 3 anni l'azienda ha introdotto innovazioni Organizzative?
17. Fra le seguenti problematiche, quali incontra l'azienda in relazione alla crisi di mercato anche causata dalla pandemia;
18. L'azienda intende attivare qualcuna delle seguenti attività nei prossimi tre anni
19. Quali dei seguenti processi aziendali saranno coinvolti in cambiamenti e/o innovazioni, per effetto della crisi post Covid-19;
20. Quali sono le competenze tecniche e strategiche richieste dal mercato per il rilancio produttivo post Covid-19;
21. Come valuta l'azienda le potenzialità delle buone “relazioni industriali” per il miglioramento della produttività del personale;
22. L'azienda sarebbe disponibile a contribuire attivamente allo sviluppo di percorsi formativi (finanziati da risorse pubbliche), rivolti ad inoccupati e/o disoccupati, anche al fine di consentire un eventuale impiego di soggetti “svantaggiati”?

23. Identificazione dei canali aziendali di reclutamento del personale da assumere, a vario titolo, ulteriori agli eventuali vincoli costituiti dalle “riserve” sulla platea degli iscritti nell’Agenzia Portuale;
24. I lavoratori dell’impresa sono stati coinvolti, in passato, in attività formative
25. Quali sono stati i contenuti oggetto dei corsi di formazione svolti in azienda
26. A livello aziendale, quali competenze è opportuno potenziare ed in particolare quali tematiche è utile approfondire e perché;
27. Viene utilizzata o si pensa di utilizzare, nel prossimo futuro, qualcuna tra le seguenti nuove tecnologie informatiche, per migliorare l’attività aziendale?
28. In quale settore, tra questi, dovrebbe investire il Compartimento Pubblico Locale per rafforzare il tessuto produttivo.

Dall’analisi dei dati ottenuti emergono in particolare le informazioni di seguito illustrate:

1. Tabella Settore Aziendale specifico

Impresa	Settore Industriale	Settore Commerciale	Servizi Logistici	Altro
CASTIGLIA			X	
CEMITALY				
DE.TRA.SUD			X	
ECOLOGICA	X		X	
ITALCAVE	X			
MARRAFFA	X		X	
PEYRANI SUD	X			
SIR	X			
TARAS TERMINAL			X	
TRITON			X	
FER PLAST				
SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL				X
FRATELLI PARADISO				
M.P. MONTAGGI INDUSTRIALI	X			X
MAGIS	X			
TARANTO CRUISE PORT			X	

GAP ENERGY	X
------------	---

2. Tabella Anni di operatività

Impresa	Meno di un anno	Da 1 a 5 anni	Da 5 a 10 anni	Oltre 10
CASTIGLIA				X
CEMITALY				X
DE.TRA.SUD				X
ECOLOGICA				X
ITALCAVE				X
MARRAFFA				X
PEYRANI SUD				X
SIR				X
TARAS TERMINAL			X	
TRITON				X
FER PLAST				
SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL		X		
FRATELLI PARADISO				X
M.P. MONTAGGI INDUSTRIALI			X	
MAGIS				X
TARANTO CRUISE PORT		X		
GAP ENERGY				X

3. Tabella Area Geografica

Impresa	Regione Puglia	Altre Regioni	Unione Europea	Altro
CEMITALY				
DE.TRA.SUD			X	X
ECOLOGICA			X	X
ITALCAVE	X	X		
MARRAFFA			X	

PEYRANI SUD	X			
SIR	X	X		
TARAS TERMINAL	X			
TRITON	X			
FER PLAST				
SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL	X	X	X	X
FRATELLI PARADISO				
M.P. MONTAGGI INDUSTRIALI	X			
MAGIS	X	X		
CASTIGLIA	X	X		
TARANTO CRUISE PORT			X	X
GAP ENERGY	X			

4. Tabella Dipendenti Diretti ed indiretti (totali)

Impresa	Totale Dipendenti
CASTIGLIA	185
CEMITALY	0
DE.TRA.SUD	25
ECOLOGICA	416
ITALCAVE	29
MARRAFFA	86
PEYRANI SUD	51
SIR	211
TARAS TERMINAL	1
TRITON	49
FER PLAST	27
SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL	127
FRATELLI PARADISO	0
M.P. MONTAGGI INDUSTRIALI	30
MAGIS	19
TARANTO CRUISE PORT	5
GAP ENERGY	14

5. Tabella Suddivisione del personale

Impresa	Dirigenti E Quadri	Impiegati e Operai
CASTIGLIA	5	180
CEMITALY		
DE.TRA.SUD	1	24
ECOLOGICA	5	411
FRATELLI PARADISO		
GAP ENERGY	1	8
ITALCAVE		29
MAGIS	1	18
MARRAFFA	1	79
M.P. MONTAGGI INDUSTRIALI	2	11
PEYRANI SUD	1	50
SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL	4	122
SIR	8	203
TARANTO CRUISE PORT	1	4
TRITON	1	48
TARAS TERMINAL		1
FER PLAST		27

6. Tabella Suddivisione del personale per livello di istruzione

Impresa	Licenza Media	Licenza Superiore	Laurea
CASTIGLIA	140	30	15
CEMITALY			
DE.TRA.SUD	14	10	1
ECOLOGICA	210	189	17
ITALCAVE	22	6	1
MARRAFFA	13	55	18
PEYRANI SUD	39	11	1

SIR	160	45	6
TARAS TERMINAL	1		
TRITON	32	16	1
FER PLAST			
SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL	46	73	8
FRATELLI PARADISO			
M.P. MONTAGGI INDUSTRIALI	5	20	5
MAGIS	11	7	1
TARANTO CRUISE PORT		4	1
GAP ENERGY	7	1	1

7. Tabella Suddivisione del personale per identificazione lavoratore

Impresa	Categorie Protette	Over 50	Stranieri	18 – 29 anni
CASTIGLIA	2	62	29	17
CEMITALY				
DE.TRA.SUD	1	21		4
ECOLOGICA	11	137	3	14
FRATELLI PARADISO				
GAP ENERGY		2		
ITALCAVE	1	22		
MAGIS	2	6		2
MARRAFFA	2	27		15
M.P. MONTAGGI INDUSTRIALI		20		1
PEYRANI SUD	2	13		8
SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL	6	13	1	1
SIR	6	84		5
TARANTO CRUISE PORT				
TRITON	1	12		5
TARAS TERMINAL				
FER PLAST		8		1

**8. Tabella dipendenti diretti ed indiretti operanti nel Porto di Taranto
(Dato risultante dal raffronto tra interviste ed il precedente Piano dell'Organico)**

Impresa	Totale Dipendenti
CASTIGLIA	34
CEMITALY	0 (Cassa Integr. 100%)
DE.TRA.SUD	25
ECOLOGICA	30
ITALCAVE	29
MARRAFFA	12
PEYRANI SUD	31
SIR	9
TARAS TERMINAL	1
TRITON	49
FER PLAST	27
SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL	127
FRATELLI PARADISO	0
M.P. MONTAGGI INDUSTRIALI	12
MAGIS	16
TARANTO CRUISE PORT	5
GAP ENERGY	14

9. Tabella sulle modalità di programmazione per incremento dell'organico

Impresa	Nessun programma	Aumento 10/20%	Aumento 20/50%	Oltre il 50%
CASTIGLIA	X			
CEMITALY				
DE.TRA.SUD	X			
ECOLOGICA	X			

FRATELLI PARADISO						
GAP ENERGY					X	
ITALCAVE	X					
MAGIS			X			
MARRAFFA			X			
M.P. MONTAGGI INDUSTRIALI	X					
PEYRANI SUD	X					
SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL						X
SIR			X			
TARANTO CRUISE PORT					X	
TRITON	X					
TARAS TERMINAL	X					
FER PLAST						

10. Tabella di identificazione dei canali aziendali di reclutamento personale da assumere, a vario titolo, ulteriori agli eventuali vincoli costituiti dalle “riserve” sulla platea degli iscritti all’Agenzia Portuale

Impresa	Scuola e formazione professionale	Servizi per l’impiego	Agenzie intermedia-zione	Annunci	Contatti diretti	Passa parola	Altro
CASTIGLIA		X					
CEMITALY							
DE.TRA.SUD	X				X		
ECOLOGICA			X	X	X		
FRATELLI PARADISO							
GAP ENERGY					X		
ITALCAVE				X	X		
MAGIS					X		
MARRAFFA	X		X		X		
M.P. MONTAGGI INDUSTRIALI						X	
PEYRANI SUD	X	X	X		X		
SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL	X	X					X
SIR					X		
TARANTO CRUISE PORT	X	X	X				

TRITON	X	X	X
TARAS TERMINAL		X	
FER PLAST			

AUTORIZZAZIONI EX ART. 18, COMMA 9-bis ED ART. 19 (ENI ed ACCIAIERIE D'ITALIA)

Ai sensi dell'art. 18, comma 9-bis, l'Autorità di Sistema Portuale può autorizzare attività portuale su suolo demaniale, per le imprese titolari di stabilimenti e depositi di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido, nonché prodotti affini.

Nel porto di Taranto risulta autorizzata l'Attività della **Raffineria ENI**, che svolge al suo interno un'importante movimentazione di prodotti petrol-chimici. I dati relativi alle movimentazioni che sono avvenute nel periodo 2020-2022 (sino al marzo 2022), sono stati estrapolati dai registri delle movimentazioni portuali, detenuti dall'AdSP del Mar Ionio, con indicazioni delle movimentazioni per ciascun mese del periodo di riferimento.

Atteso che, allo stato di elaborazione del presente lavoro (10/06/2022) le schede di intervista trasmesse opportunamente all'azienda non sono state restituite compilate, i dati "quantitativi" afferenti al personale impiegato sono stati elaborati con riferimento a quanto già individuato nel precedente "Piano dell'Organico" (2019-2021), avuto riguardo a possibili variazioni calcolate proporzionalmente con le corrispondenti variazioni (positive o negative) avvenute nella movimentazione merci per il periodo 2019 (ultimo anno di osservazione) sino al 2021.

Tale ragionamento parte dal presupposto che l'attività della raffineria incide per oltre il 90% su tutte le movimentazioni afferenti alle merci "Rinfuse Liquide" in transito nell'area portuale. Atteso che i valori delle movimentazioni "totali" (cioè sommatoria "in" ed "out"), sono sostanzialmente costanti per il periodo 2019-2021 (nel 2019 appaiono movimentate 4.344.056 di Tonnellate, nel 2020 - 4.278.384 di Tonnellate ed infine nel 2021 - 4.256.063 di Tonnellate), l'organico medio utilizzato dall'azienda in area portuale, per le attività di "transito" dovrà necessariamente essere rimasta costante.

Dal “Piano dell’Organico” del precedente periodo, il ciclo di produzione “portuale” Eni appare così dimensionato: *“tre unità a turno per cinque turni al giorno”* (Cfr. tavola 9, allegato 3 a pag. 103 del “Piano Organico” AdSP dello Ionio 2019-21). Ragionevolmente, si suppone che l’organico “medio annuale” impegnato, per ENI, in operazione portuali, negli anni 2019-2021, sia stato di circa 30 “unità lavoro equivalenti”. L’intera attività è stata realizzata tramite personale “interno” (seppur eventualmente “indiretto”) e senza utilizzi dalla “Platea” dell’Agenzia Portuale.

Analogamente non appare opportuno prevedere ampliamenti del fabbisogno dell’organico medio, stanti le attuali movimentazioni merci “liquide”.

Le peculiarità dell’area industriale di Taranto, in gran parte estesa anche all’interno delle “competenze” dell’AdSP del Mar Ionio, hanno consentito l’introduzione normativa dell’art. 19, comma 1, nella Legge 84/94: le autorizzazioni afferenti alle imprese industriali dei settori siderurgico e metallurgico.

Attualmente, come noto, l’area industriale siderurgica di Taranto viene gestita da una società a partecipazione “mista”, **Acciaierie d’Italia**, che vede in rapporto quasi paritario lo Stato italiano (tramite INVITALIA) ed il gruppo franco-indiano “Arcelor Mittal”.

È del tutto evidente che la stessa rappresenta la gran parte dei traffici delle merci “rinfuse solide” che transitano nel porto di Taranto.

Anche per Acciaierie d’Italia, ad oggi, le schede di intervista trasmesse opportunamente all’azienda non sono state restituite compilate ed i dati “quantitativi” afferenti al personale impiegato in area portuale (che esula per Legge dai “registri” dell’AdSP), sono stati elaborati con riferimento a quanto già individuato nel precedente “Piano dell’Organico” (2019-2021), avuto riguardo a possibili variazioni calcolate proporzionalmente con le corrispondenti variazioni (positive o negative) avvenute nella movimentazione merci per il periodo 2019 (ultimo anno di osservazione) sino al 2021 (quest’ultime estrapolate dai registri delle movimentazioni portuali, detenuti dall’AdSP del Mar Ionio, con indicazioni delle movimentazioni per ciascun mese del periodo di riferimento).

Tale ragionamento parte dal presupposto che l’attività “complesso siderurgico” incida significativamente su tutte le movimentazioni afferenti alle merci “Rinfuse solide” in transito nell’area portuale, anche perché lo sviluppo del “sistema portuale” nel suo complesso è stato fortemente condizionato dalla produzione siderurgica degli ultimi 60 anni.

Analizzando i valori delle movimentazioni “solide” per il periodo 2019-2021, appare una “flessione” del -9,6% nel 2020 rispetto al 2019 ed una ripresa nel 2021 per il 17,9% rispetto all’anno precedente.

In particolare, analizzando le movimentazioni “totali” (cioè la sommatoria “in” ed “out”): nel 2019 appaiono movimentate 9.170.869 di Tonnellate, nel 2020 - 8.290.602 di Tonnellate ed infine nel 2021 - 9.771.650 di Tonnellate.

È evidente che l’anno 2020 non può essere utilizzato quale “ragionevole” raffronto, per le note difficoltà derivanti dalla “pandemia”; pertanto, i doverosi raffronti sono stati fatti rispetto all’anno 2019, nei confronti del quale il 2021 ha riscontrato un incremento delle movimentazioni del 6,55%.

L’organico medio utilizzato dall’azienda in area portuale, per le attività di “transito” dovrà quindi, grossomodo, essere rimasto equivalente rispetto a quanto indicato dal “Piano dell’Organico” del precedente periodo, nel quale il ciclo di produzione “portuale” Arcelor Mittal (ora Acciaierie d’Italia) appare così dimensionato: “*quattro squadre, da tre-quattro unità, a turno*” (Cfr. tavola 9, allegato 3 a pag. 103 del “Piano Organico” AdSP del Mar Ionio 2019-21).

Anche in questo caso, in attesa dei dati quantitativi non trasmessi dall’azienda, con riserva di approfondimenti, si suppone che l’organico “medio annuale” impegnato, per “Acciaierie” in operazione portuali, negli anni 2019-2021, sia stato di circa 150 “unità lavoro equivalenti”, “interne” e senza utilizzi dalla “Platea” dell’Agenzia Portuale.

È di tutta evidenza che i dati relativi all’organico in questo specifico contesto vadano aggiornati quanto prima e che, qualunque previsione “assunzionale”, in mancanza di apposito piano di sviluppo industriale, risulta meramente ipotetica.

SOCIETA' PER LA SOMMINISTRAZIONE DEL LAVORO IN PORTO ED AGENZIA INTRODOTTA DA "LEX SPECIALIS"

Il lavoro temporaneo presso il porto di Taranto presenta diverse specificità ed alcune criticità.

Infatti, l'attività di somministrazione di lavoro portuale temporaneo (ex art 17 Legge 84/1994), può essere autorizzata dalle Autorità di Sistema Portuale (con opportuni limiti soggettivi), per l'esecuzione delle operazioni portuali e dei servizi portuali "per conto" delle imprese di cui agli articoli 16 e 18.

Nel porto di Taranto risulta autorizzata la seguente impresa:

NUOVA NEPTUNIA S.C.A.R.L.

La NUOVA NEPTUNIA soc. cons. a r.l., in data 29/03/2019 è subentrata nell'autorizzazione n. 01/04 rilasciata in data 17/04/2014 ex art. 17 legge n. 84/1994 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio alla Compagnia Portuale Neptunia Soc. Coop.

Ad oggi, l'organico effettivo della società è composto da sette dipendenti a tempo indeterminato i quali risultano percettori di sostegno al reddito, quando non "somministrati" al lavoro.

LA TARANTO PORT WORKERS AGENCY S.R.L.

Attesa la crisi del vecchio "Terminalista" tarantino (la società Taranto Containers Terminal, liquidata oltre dieci anni fa), il Governo centrale ha emanato una disposizione normativa *ad hoc*, che ha introdotto, in area portuale jonica, un'ulteriore "Agenzia" per l'avviamento al Lavoro nel porto:

Con Delibera del Comitato n. 10/2017 del 19/06/2017, infatti, è stata costituita l'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, prevista dall'art. 4 del D.L. 29/12/2016, n. 243 poi convertito, con

modificazioni, dalla L. 27/02/2017, n. 18 nella quale sono confluiti i “lavoratori in esubero delle imprese che operano ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, autorizzate alla movimentazione dei container che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme degli ammortizzatori sociali”.

L'Agenzia, denominata “Taranto Port Workers Agency” S.r.l. svolge attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi anche attraverso la loro formazione professionale in relazione alle iniziative economiche ed agli sviluppi industriali dell'area di competenza della Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio.

La stessa ha quindi, principalmente, due funzioni:

1. Riqualificazione del personale al fine dell'opportuno “accompagnamento al Lavoro”;
2. Avviamento al lavoro, tramite inserimento del personale, disoccupato, iscritto nei suoi elenchi, in lavori temporanei a termine (ovvero anche a Tempo Indeterminato), da svolgere in area portuale.

Il personale iscritto all'Agenzia, che possiede il requisito soggettivo di “disoccupato”, rende la propria disponibilità ad essere inserito in attività lavorative portuali e, a seconda delle richieste delle aziende operanti in area portuale, viene “inserito” lavorativamente (per lo più “a termine”), nelle stesse. Durante i periodi di “disoccupazione” il personale della “platea” dell'Agenzia percepisce anch'esso un'indennità di mancato avviamento, che funge da sostegno al reddito.

Il lavoro “temporaneo” nel porto tarantino dovrà quindi essere letto dalla somma delle “somministrazioni” effettuate da parte della società autorizzata ex art. 17 legge n. 84/1994, con la media delle unità lavoro “avviate” all'interno delle aziende portuali dall'Agenzia “Taranto Port Workers”.

Dall'analisi quantitativa effettuata, tramite interviste telefoniche e compilative, ai due soggetti di cui sopra, nonché analisi dei registri degli “Avviamenti Temporanei” che l'Agenzia ha messo a disposizione, emergono i seguenti dati suddivisi per tabelle:

1. Tabella sull'andamento giornate lavorate (medie, da intervista telefonica) –

Nuova Neptunia

	2019	2020	2021
Giornate lavorate	1184	999	1150

2. Tabella sull'andamento giornate lavorate (effettive, da database registri di avviamento) –

Taranto Port Workers Agency

	2020	2021	2022
Giornate lavorate	7343	6655	3750

3. Tabella sull'organico di impresa autorizzata ex art. 17 (effettiva, da intervista) –

Nuova Neptunia

Maggio 2022

Soci Amministrativi/ non operativi	-
Organico Operativo	7
Dipendenti amministrativi	0

4. Tabella sul personale mediamente attivo (medie, da database registri di avviamento) –

Taranto Port Workers Agency

Gennaio 2020 / Maggio 2022

Personale operativo avviato	33
Personale amministrativo avviato	3

5. Tabella sulle specializzazioni dell'organico operativo di impresa autorizzata ex art. 17 (effettiva, da intervista) –

Nuova Neptunia

Maggio 2022

Rizzatori	7
-----------	---

6. Tabella sulle specializzazioni dei lavoratori avviati (media, da database registri di avviamento) –

Taranto Port Workers Agency

Gennaio 2020 / Maggio 2022

Autisti	3
Rizzatori, escavatoristi, palisti	18
Manutentori elettrici	1
Vigilanza	1
Addetti alle Pulizie	1
Addetti Carico / Scarico	1
Gruisti	8
Impiegato tecnico	1
Staff	2

7. Tabella sulla articolazione dell'organico complessivo di impresa autorizzata ex art. 17 (effettiva, da intervista) –

Nuova Neptunia

Maggio 2022

30 / 40 anni	7
--------------	---

8. Tabella sulla articolazione dell'organico (effettiva, da database registri di avviamento) –

Taranto Port Workers Agency

Gennaio 2020 / Maggio 2022

30-50 anni	35
Oltre 50 anni	1

È evidente che, nel corso dei precedenti 36 mesi, le esigenze “medie” annuali, in termini di unità lavoro a “termine”, nell’area portuale Jonica, ammontano a circa 43 unità e tale dato esprime una “fotografia” puntuale della forza lavoro appena sufficiente, ad oggi, a coprire le necessità di lavoro non “stabile” in questo momento di “sviluppo delle attività” del Porto di Taranto nel suo complesso.

È opportuno specificare, per meglio inquadrare le “specificità” dell’area portuale Jonica, che la crisi dell’ex “Terminalista” del porto, che è stata per il territorio l’ennesima causa di significativi esuberanti lavorativi (come detto) e che ha spinto il Governo Nazionale all’individuazione, per Legge, dell’Agenzia “Taranto Port Workers”, ha trovato una soluzione “naturale” nel corso del 2019, allorquando, in seguito all’espletamento delle relative procedure amministrative, l’AdSP del Mar Ionio ha rilasciato una Concessione Demaniale Marittima, per 49 anni, afferente al “Molo Polisettoriale”, alla società “San Cataldo Container Terminal” S.p.A., che sta avviando il proprio “Piano di sviluppo assunzionale”, sulla base del fabbisogno occupazionale prossimo venturo, in corso di perfezionamento.

È di tutta rilevanza che il nuovo terminalista, per i suoi fabbisogni produttivi, dovrà per Legge attingere prioritariamente (e con rilevanti percentuali di “riserva”), dall’elenco gestito dall’Agenzia Portuale di cui sopra e tale obbligo di Legge sussista per tutti gli operatori portuali autorizzati, ex art. 16 della Legge 84/94 (e sue mm.ii.), all’espletamento delle Operazioni Portuali ed all’erogazione dei connessi Servizi Portuali.

L’intero “Sistema Portuale Jonico”, quindi, dovrà utilizzare per il proprio sviluppo tutto il personale proveniente dall’Agenzia “Taranto Port Workers”, chiamato

Pagina 27 di 43

a svolgere lavori potenzialmente diversi rispetto alle esperienze “curricolari”: in particolare, coloro che hanno svolto specifiche mansioni oltre dieci anni fa (quando occupati presso l'ex terminalista), che risultano attualmente iscritti nei registri tenuti dall'Agenzia, saranno chiamati a svolgere lavori che, come si evince dalla presente analisi, potrebbero essere particolarmente differenti dalle competenze in loro possesso, con l'evidente necessità di procedere ad una opportuna “riqualificazione” professionale dell'intero “bacino di prelazione occupazionale”.

Proprio per quanto sopra, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, già da tempo, tenta di definire un Accordo Inter-Istituzionale con la Regione Puglia, teso alla valorizzazione delle competenze del personale in carico all'Agenzia Portuale “Taranto Port Workers” S.r.l., secondo le specifiche esigenze delle Aziende che operano (o opereranno nei prossimi anni), nell'area portuale Jonica.

Nelle more della definizione di quanto al precedente capoverso, con risorse di bilancio proprio, l'ASDP del Mar Ionio, nel primo semestre del corrente anno, ha fatto realizzare percorsi formativi di “aggiornamento” e di “qualifica” per 77 iscritti all'elenco gestito dall'Agenzia Portuale, erogati da Organismi di Formazione esterni, che si sono conclusi il 28/06 del corrente anno.

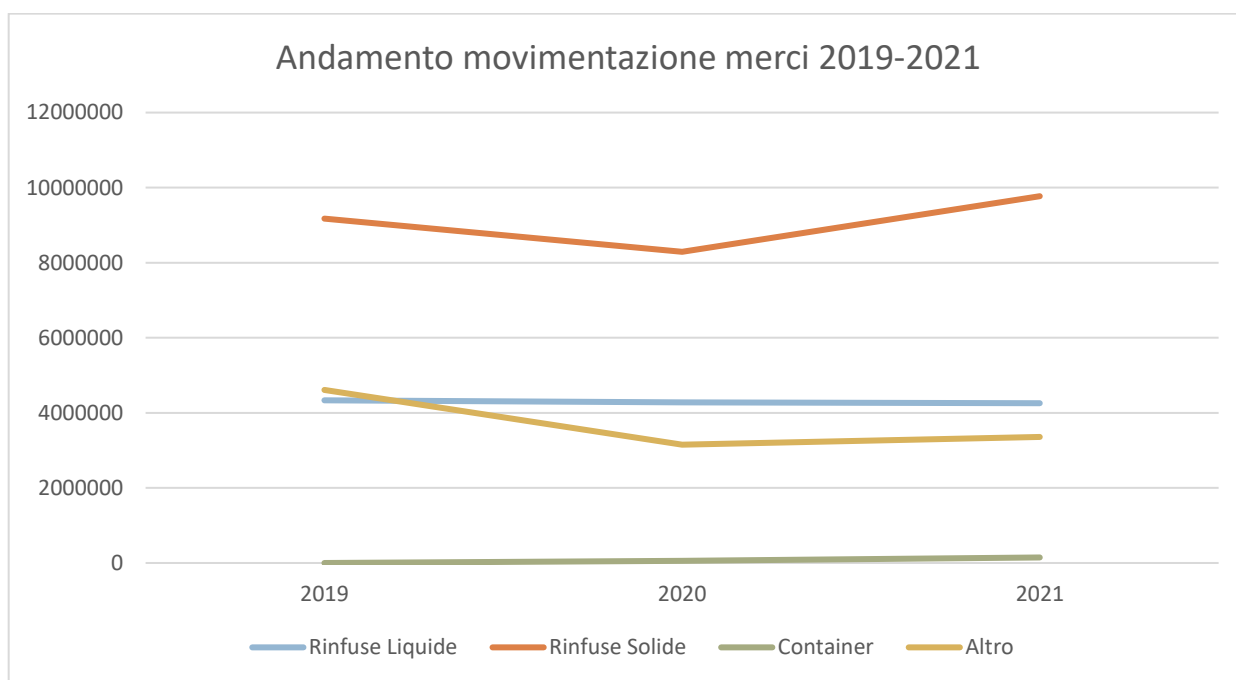
In particolare, in linea con le esigenze “portuali” ed a seguito dell'erogazione della formazione di cui sopra, finalizzata alle qualifiche “Rizzattore/Imbragatore”, sono state conseguite le seguenti attestazioni di competenza:

ATTIVITA' FORMATIVA	ATTESTAZIONE RILASCIATA
CARICO DEI MEZZI DI TRASPORTO E TECNICHE DI RIZZAGGIO E DERIZZAGGIO	Dichiarazione degli apprendimenti rilasciata da ente di formazione professionale autorizzato Regione Puglia per unità formativa della durata di 70 ore su : Carico dei mezzi di trasporto e tecniche di rizzaggio e derizzaggio
Formazione Lavoratori - Rischio Alto	Attestato di Frequenza rilasciato da Ente di Formazione Professionale autorizzato Regione Puglia per formazione lavoratore- rischio alto
Modulo - Uso DPI III Cat. e Lavori in Quota	Attestato di Frequenza rilasciato da Ente di Formazione Professionale autorizzato Regione Puglia per formazione lavoratore USO DPI III CAT. e alta quota
Modulo - Funi, Catene e Accessori di Sollevamento	Attestato di Frequenza rilasciato da Ente di Formazione Professionale autorizzato Regione Puglia per formazione lavoratore modulo funi, catene e accessori di sollevamento
Modulo - Corso di Abilitazione per l'utilizzo di Carrelli Industriali Semimoventi con conducente a Bordo (abilitazione consente la conduzione di carrelli, forklift, muletti di qualsiasi portata, ad esclusione dei carrelli a braccio telescopico)	Attestato di Abilitazione REGIONE PUGLIA- UTILIZZO CARRELLI INDUSTRIALI SEMIMOVENTI CON CONDUCENTE E A BORDO
Modulo - Corso di Abilitazione per l'utilizzo di PLE con e senza stabilizzatori	Attestato di Abilitazione REGIONE PUGLIA- UTILIZZO DI PLE CON E SENZA STABILIZZATORI

Fabbisogno del personale nel Porto di Taranto

L'analisi svolta finora consente, grazie anche ai dati forniti dalle aziende, di poter esprimere una previsione sul fabbisogno di personale nel Porto di Taranto.

Come già fatto precedentemente, appare opportuno partire dalla analisi dell'andamento complessivo dei traffici portuali al fine di poter fornire un quadro di crescita, come meglio si dirà appresso, *potenziale*.



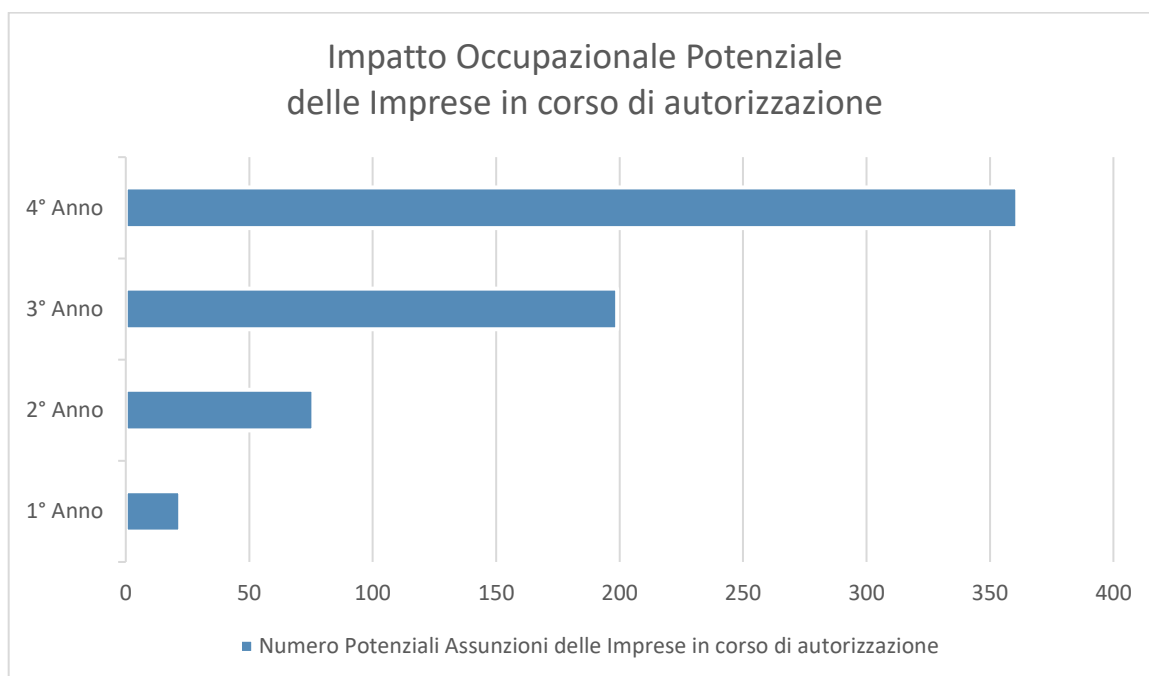
Le già richiamate criticità generate dalla emergenza Covid, devono far rivedere le previsioni effettuate nel precedente piano dell'organico del Porto di Taranto.

In particolare, al di là di una sostanziale stabilità del traffico di Rinfuse Liquide, Solide ed Altre Merci, il trend containeristico (che nel 2019 era previsto in forte ascesa a seguito della concessione ad Yilport), è ancora stabile su numeri molto contenuti.

È altresì da considerare, in ottica di previsioni di sviluppo e del relativo fabbisogno, che non è possibile verificare ancora i traffici che saranno generati da

alcune imprese in corso di autorizzazione ex art. 36 del Cod. Nav.; invero le potenzialità di generare un forte aumento dei traffici portuali si “scontrano” con i tempi reali di funzionamento “a regime” post concessione, che sono stimabili in circa 24 mesi.

Tuttavia, secondo le dichiarazioni fornite da queste ultime imprese direttamente all’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, unitamente a dichiarazioni fornite a stampa locale e nazionale, è possibile effettuare una stima puramente indicativa (“qualitativa”) di quello che potrebbe essere l’impatto occupazionale in caso di autorizzazione concessa a tutti i soggetti attualmente richiedenti nel prossimo quadriennio:



Nonostante la situazione descritta, attualmente buona parte delle imprese portuali, oggetto del presente piano, hanno previsioni reali di assunzioni per il prossimo triennio. Di seguito la tabella riportante il numero di potenziali assunzioni sulla scorta delle dichiarazioni rese nelle interviste sottoposte, ponderate prudenzialmente sulla base di previsioni costanti del traffico portuale:

1. Tabella sulla programmazione dell'incremento numerico dell'organico su base delle intenzioni fornite dalle aziende intervistate.

Impresa	Numero Potenziali Assunzioni
CASTIGLIA	0
CEMITALY	NP
DE.TRA.SUD	0
ECOLOGICA	0
FRATELLI PARADISO	NP
GAP ENERGY	5
ITALCAVE	0
MAGIS	3
MARRAFFA	13
M.P. MONTAGGI INDUSTRIALI	0
PEYRANI SUD	0
SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL	64
SIR	32
TARANTO CRUISE PORT	2
TRITON	0
TARAS TERMINAL	0
FER PLAST	NP
Totale Assunzioni Potenziali	119

Discorso differente va fatto per **Eni** e **Acciaierie d'Italia**, per le quali, ad oggi, il fabbisogno di personale risulta costante e senza incrementi rispetto alle previsioni effettuate nel precedente piano dell'organico.

GESTIONE DEL FABBISOGNO DEL PERSONALE

La crescita portuale attesa necessita anche di una miglior qualificazione professionale degli operatori portuali; risulta quindi necessario proporre un aggiornamento del repertorio dei profili professionali della Regione Puglia al fine di integrarlo per una migliore specializzazione degli operatori che operano o opereranno nell'ambito portuale Jonico.

Sulla base delle risultanze delle interviste sottoposte alle imprese che operano nel porto di Taranto, del fabbisogno di personale emerso, dei dati già in possesso all'Autorità di Sistema Portuale, e dell'analisi comparativa svolta su altre realtà portuali nazionali, sono state identificate le seguenti figure professionali necessarie per colmare il fabbisogno occupazionale del Porto di Taranto:

2. Tabella Profili Professionali.

Profilo	Livello indicativo EQF
Addetto ufficio merci (terminal)	3
Autotrasportatore	3
Capo Turno (Terminal)	5
Conducente mezzi di trasporto pubblico locale	4
Coordinatore dei servizi di porto turistico	5
Gruista portuale	3
Guardia ai fuochi	4
Hostess / steward del diporto	2
Logistic manager in ambito portuale	6
Marinaio di imbarcazioni da diporto	3
Marinaio di porto addetto ai servizi logistici	3
Operatore polivalente terminal portuale	3
Responsabile della logistica (Supply chain manager)	6
Responsabile di magazzino	5
Ship planner (pianificatore nave)	5
Tecnico dei trasporti	4

Tecnico della logistica	5
Tecnico delle infrastrutture e dei servizi logistici del porto turistico	5
Yard planner (pianificatore di piazzale)	5
Tecnico di gestione ambientale aziendale	5
Tecnico della gestione degli impianti e rifiuti	5
Mobility Manager	6

I profili di cui sopra, in parte, non sono ricompresi nel sistema di qualifiche professionali previste in Puglia, pertanto potrà essere necessario predisporre apposita istanza per la integrazione del Repertorio per le Qualifiche Professionali della Regione Puglia, sulla base delle informazioni documentali disponibili e dopo una opportuna condivisione preliminare con le aziende coinvolte nella presente indagine, al fine di rendere il sistema formativo regionale idoneo alle necessità del Porto di Taranto.

In particolare potrebbe rendersi necessario produrre le seguenti informazioni ai preposti uffici:

- ✓ *Relazione descrittiva della motivazione per l'attivazione della nuova Figura Professionale da inserire nel Repertorio e fonti consultate per la descrizione*
- ✓ *Denominazione della figura*
- ✓ *Settore di Riferimento*
- ✓ *Ambito di attività*
- ✓ *Tipologia di rapporti di lavoro e collocazione contrattuale*
- ✓ *Collocazione Organizzativa*
- ✓ *Opportunità lavorative*
- ✓ *Percorsi formativi necessari*

CONCLUSIONI – ORGANICO DEL PORTO IN SINTESI

L'analisi svolta nel documento evidenzia come allo stato (luglio 2022), nonostante parte dei dati non sia disponibile (con riferimento alle più "significative" imprese, Acciaierie d'Italia e ENI), il numero di imprese, la loro articolazione produttiva ed il numero di lavoratori occupato in ambito portuale jonico sia quello di seguito sintetizzato:

1. Tabella dipendenti diretti ed indiretti operanti nel Porto di Taranto (Dato risultante dal raffronto tra interviste ed il precedente Piano dell'Organico)

Impresa	Totale Dipendenti
CASTIGLIA	34
CEMITALY	0
DE.TRA.SUD	25
ECOLOGICA	30
ITALCAVE	29
MARRAFFA	12
PEYRANI SUD	31
SIR	9
TARAS TERMINAL	1
TRITON	49
FER PLAST	27
SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL	127
FRATELLI PARADISO	0
M.P. MONTAGGI INDUSTRIALI	12
MAGIS	16
TARANTO CRUISE PORT	5
GAP ENERGY	14
TOTALE	421

Tale dato deve essere confrontato con quanto emerge dall'analisi occupazionale delle singole imprese coinvolte, considerato l'intero bacino degli occupati e "non soltanto" quelli che operano in area portuale:

Quadro riepilogativo Organico Porto – Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Impresa	Impiegati amministrativi	Operai	18 -29 anni	Over 50
CASTIGLIA	5	180	17	62
CEMITALY	NP	NP	NP	NP
DE.TRA.SUD	1	24	4	21
ECOLOGICA	5	411	14	137
FRATELLI PARADISO	NP	NP	NP	NP
GAP ENERGY	1	8		2
ITALCAVE		29		22
MAGIS	1	18	2	6
MARRAFFA	1	79	15	27
M.P. MONTAGGI INDUSTRIALI	2	11	1	20
PEYRANI SUD	1	50	8	13
SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL	4	122	1	13
SIR	8	203	5	84
TARANTO CRUISE PORT	1	4		
TRITON	1	48	5	12
TARAS TERMINAL		1		
FER PLAST		27	1	8

Quadro riepilogativo Organico Porto – Imprese autorizzate ex. Art 18 comma 9 (Dati medi presunti)

Impresa	Impiegati amministrativi	Operai	18 -29 anni	Over 50
ENI	-	30	-	-

Quadro riepilogativo Organico Porto – Imprese autorizzate ex. Art 19 (Dati medi presunti)

Impresa	Impiegati amministrativi	Operai	18 -29 anni	Over 50
ACCIAIERIE DI ITALIA	-	150	-	-

Quadro riepilogativo Organico Porto – Imprese autorizzate ex. Art 17 (Dati effettivi)

Impresa	Impiegati amministrativi	Operai	18 -29 anni	Over 50
NUOVA NEPTUNIA	-	7	-	7

Quadro riepilogativo Organico Porto – Taranto Port Workers Agency (Dati medi da registri di avviamento)

Impresa	Impiegati amministrativi	Operai	18 -29 anni	Over 50
TARANTO PORT WORKERS AGENCY	-	36	35	1

N.B. si specifica che il dato non tiene conto delle assunzioni a Tempo Indeterminato, che comportano la cancellazione dai registri tenuti dall’Agenzia

Il confronto delle precedenti tabelle fa emergere alcune considerazioni “quantitative”:

- 1) negli ultimi anni alcune realtà aziendali hanno avviato un’attività “dedicata” nel porto di Taranto, i cui effetti si vedranno nei prossimi anni (anche alla luce delle “complicazioni” determinatesi causa COVID-19), in particolare ci si riferisce a: GAP Energy, San Cataldo Container Terminal, SIR, Taranto Cruise Port, Taras Terminal e FERPLAST;
- 2) per tutte le altre imprese che non operano “esclusivamente” in area portuale, l’incidenza media del personale occupato in porto è la seguente:

Incidenza Media Personale nel Porto di Taranto su personale complessivamente impiegato

(frutto della media aritmetica della percentuale di occupati in porto rispetto al totale degli occupati di tali imprese)

Impresa	Totale Dipendenti	Dipendenti In porto	Incidenza media
CASTIGLIA	185	34	18,38 %
CEMITALY	0	0	0
DE.TRA.SUD	25	25	100%
ECOLOGICA	416	30	7,21%
ITALCAVE	29	29	100%
MARRAFFA	86	12	13,95%
PEYRANI SUD	51	31	60,78%
SIR	211	9	4,27%
TARAS TERMINAL	1	1	100%
TRITON	49	49	100%
FER PLAST	27	27	100%
SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL	127	127	100%
FRATELLI PARADISO	0	0	0
M.P. MONTAGGI INDUSTRIALI	30	12	40%
MAGIS	19	16	84,21%
TARANTO CRUISE PORT	5	5	100%
GAP ENERGY	14	14	100%
% Totale	-----	-----	60,22%

Sotto il profilo quantitativo, il “sistema portuale”, solo nella segmentazione analizzata per il presente lavoro, occupa 464 addetti complessivi, di cui il 90,7% (pari a 421 unità) è rappresentato dagli addetti diretti delle imprese autorizzate ex artt. 16 e 18, il 9,3 % dagli addetti “indiretti”, che cumulano un totale medio annuale di 43 unità, frutto della sommatoria degli utilizzi dell’organico di cui all’impresa autorizzata ex art. 17 della Legge 84/94, con il numero “medio” dei lavori “temporanei”, assegnati

al personale in carico dell’Agenzia ex art 4 del D.L. 29/12/2016, n. 243 poi convertito, con modificazioni, dalla L. 27/02/2017, n. 18 (di cui si è diffusamente parlato nell’apposito paragrafo).

Essendo stato il porto di Taranto, negli ultimi 60 anni, fortemente influenzato dal “polo siderurgico”, che ha subito un forte ridimensionamento che sta “ridisegnando” le politiche industriali e produttive territoriali, il suo c.d. “ciclo operativo”, con le sue esigenze occupazionali, non esprime ancora numeri particolarmente significativi rispetto al dimensionamento dell’Area Portuale. Lo scalo industriale siderurgico e la movimentazione del settore petrol-chimico rappresentano ancora, in rapporto alla dimensione e ai volumi complessivamente movimentati, una percentuale molto significativa di tutte le attività svolte.

I nuovi sviluppi mercantili, le strategie portuali dell’ADP del Mar Ionio, unite agli ingenti investimenti che sono stati effettuati (ed ancora si compiono), nella direzione dell’efficientamento infrastrutturale dell’area, stanno tuttavia marcatamente portando i primi risultati: si pensi alle decisioni del nuovo “terminalista”, nonché agli attracchi di navi crocieristiche che presentano rilevanti possibilità di sviluppo, anche nel settore turistico ed indipendentemente dalla vocazione “industriale” sin ora avuta dal porto di Taranto.

Quanto sopra, ovviamente, necessiterà di una sempre crescente specializzazione della forza lavoro, con riferimento all’incremento di mansioni per tipologia di processo e/o di terminal servito e ciò, a sua volta, determinerà inequivocabilmente l’attuazione di piani formativi (aziendali ovvero per soggetti da collocare), che riguarderanno larghe fasce degli addetti operativi delle imprese portuali.

La cosa appare ancor più, nella sua evidenza, con particolare riguardo al “lavoro temporaneo”, già analizzato, per il quale la correlazione fra specializzazioni e numero di avviamenti, potrebbe divenire, come già collaudato per altre realtà portuali (si pensi al porto di Genova), un tema “dominante”, sia per gli evidenti profili di produttività ed efficienza del porto, sia per l’impatto sugli oneri “Pubblici” afferenti alle giornate di mancato avviamento causate da disponibilità lavorative non adeguatamente qualificate secondo le esigenze delle imprese richiedenti.

Altro tema “dominante” sarà necessariamente quello della ri-qualificazione o della professionalizzazione degli operatori portuali: saranno sicuramente numerose le tipologie di corsi che le imprese “portuali” (“vecchie” e “nuove”), prevedono di sviluppare per soddisfare la crescente domanda di specializzazione richiesta e le esigenze di riqualificazione del personale in ragione delle evoluzioni in corso nel “processo portuale”, con l’obiettivo di incrementare l’efficienza del “sistema” e garantendo, anche attraverso la formazione, un utilizzo maggiormente equilibrato e funzionale della forza lavoro.

Il presente lavoro s’inserisce, d'altronde, nell’ambito di un’attività più “generale”, che prevede, oltre all’analisi dell’organico portuale ed alla collegata verifica del Fabbisogno occupazionale portuale (lavoro quest’ultimo che necessita di dati qualitativi in corso di acquisizione), anche la definizione di un adeguato piano di intervento in ambito formazione, che rappresenterà uno strumento a tutela sistema occupazionale portuale jonico.

L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha effettuato investimenti infrastrutturali, negli ultimi 36 mesi, che possono sintetizzarsi come segue (fonte dati di Bilancio dell’AdSP del Mar Ionio):

denominazione intervento	Costo intervento	Fonte di finanziamento	Descrizione sintetica dell’intervento
RETE DI RACCOLTA, COLLETTAMENTO E TRATTAMENTO ACQUE DI PIOGGIA NELLE AREE COMUNI DEL PORTO E RETE IDRICA E FOGNANTE NELLA ZONA DI LEVANTE DEL PORTO DI TARANTO - CUP D51G08000060001	€ 18.050.000,00	Fondi propri	Il progetto prevede la realizzazione di: <ul style="list-style-type: none"> • reti interrato per la raccolta, il collettamento, il trattamento e lo scarico in mare delle acque di pioggia derivanti dal ruscellamento nelle aree comuni del Porto di Taranto; • rete fognante nella zona di levante del Porto di Taranto; rete di distribuzione di acque industriali per l’impiego di acqua meteorica trattata e recuperata come acqua di lavaggio per la rete fognante, di lavaggio per i piazzali e per l’irrigazione delle aree a verde.
RETTIFICA, ALLARGAMENTO E ADEGUAMENTO STRUTTURALE DELLA BANCHINA DI LEVANTE DEL MOLO SAN CATALDO E DELLA CALATA 1 DEL PORTO DI TARANTO - CUP D54J08000020001	€ 25.500.000,00	Fsc 2014-2020 Delibera Cipe 12/2018 € 13.810.000* + Protocollo di intesa MIT n. 7 del 21.10.2002 € 11.688.723 +Fondi AdSP € 1.277,00	Il progetto ha per oggetto gli interventi di: <ol style="list-style-type: none"> 1. rettifica ed allargamento della banchina di levante del Molo San Cataldo; 2. rifodero della banchina Calata 1. <p>L’area complessiva, nella quale si inseriscono gli interventi si estende, nel suo complesso, per circa sei ettari, ed è conformata dalle due banchine oggetto degli interventi, e dalle zone ad esse retrostanti, fino al confine con le aree ferroviarie poste a nord del porto. La Calata 1 si sviluppa per complessivi 230 metri circa, mentre la banchina di levante del Molo San Cataldo ha un’estensione in lunghezza pari a circa 360 metri. Nella parte meridionale della banchina, è presente una rientranza, di circa 25 metri di profondità, e lunghezza pari a 230 metri circa. Nella zona di contatto tra le due banchine sono posizionati una serie di edifici adibiti a diverse funzioni portuali (Capitaneria di Porto; Autorità di Sistema Portuale, uffici pertinenziali...).</p> <p>In progetto sono previste le opere necessarie per il consolidamento della Calata 1 e la rettifica e l’ampliamento della banchina di levante del molo S. Cataldo, attraverso l’eliminazione dell’attuale risega, e la sistemazione delle aree</p>

			<p>retrostanti.</p> <p>L'intervento al Molo S. Cataldo prevede la rettifica del filo banchina esistente del I Sporgente, che viene allineato con quello dei tratti subito precedente e successivo secondo le indicazioni del vigente piano regolatore portuale con conseguente allargamento della banchina di levante. Il progetto prevede la realizzazione di una banchina su pali con impalcato di spessore complessivo pari a 1.60 m costituito da travi e piastre prefabbricate solidarizzate tra loro da un getto di completamento in c.a. La quota finale del rustico del piazzale è 2.80 m.</p>
<p>RICOSTRUZIONE DELL'IMPALCATO IN C.A.P. DELLA TESTATA INAGIBILE DEL MOLO SAN CATALDO – CUP D54J08000030005</p>	<p>€ 18.800.000,00</p>	<p>Fsc 2014-2020 Delibera Cipe 12/2018</p>	<p>L'intervento prevede la ricostruzione dell'impalcato in CAP, previa demolizione del manufatto preesistente (attualmente inagibile), ubicato in corrispondenza della testata del molo a giorno "San Cataldo". Superficie impalcato interessato dai lavori circa mq 8.100.</p>
<p>PIASTRA PORTUALE DI TARANTO CUP D11E05000000008</p>	<p>€ 198.708.383,0</p>	<p>D.I. 43/2013 € 30.075.893,47 - Delibera Cipe 74/03 D.I. 61/2017 € 21.523.000 - Delibere Cipe 104/2010 e 6/2012 € 33.600.000 - art. 9 L. 488/99 € 58.954.251,48 - art. 36 L. 166/2002 € 27.353.332,63 - Pon 2000-2006 € 4.000.000,00 + Fondi AdSP € 6.093.522,42</p>	<p>Le opere sono in corso di realizzazione a cura del Concessionario Taranto Logistica S.p.A., che si è avvalso del Contraente generale Aci S.c.p.A.</p> <p>Con riferimento alle opere di cui si compone l'intervento si segnala:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "strada di collegamento tra i moli": sono stati ultimati i lavori affidati con appalto dal contraente generale ACI S.c.p.A. alla De Sanctis Costruzioni di Roma; • "ampliamento del IV sporgente": sono stati ultimati i lavori e prese in consegna anticipata le opere realizzate; • "darsena ad ovest del IV sporgente: sono stati ultimati i lavori e prese in consegna anticipata le opere realizzate; • "piattaforma logistica": a novembre 2015 sono ultimati i lavori di realizzazione; <p>"vasca di contenimento fanghi ad ovest di Punta Rondinella": è in corso l'attività di configurazione finale della vasca.</p>
<p>POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI FERROVIARI DEL PORTO DI TARANTO</p>		<p>di competenza RFI</p>	<p>Nell'ambito dell'accordo stipulato tra il Ministero infrastrutture-Autorità portuale-Regione Puglia-RFI del 2010, si è individuato RFI quale Ente attuatore dei due lotti di intervento per il potenziamento dei collegamenti ferroviari del porto di Taranto con la rete nazionale. RFI ha, pertanto, curato la redazione dei progetti e le relative procedure autorizzative. Gli interventi sono finanziati con fondi del PON 2007-13 per € 25.500.000,00, e sono sottoposti al monitoraggio del Commissario straordinario (D.P.C.M. 17.02.2012).</p>
<p>REALIZZAZIONE DEL NUOVO VARCO EST</p>	<p>€ 2.500.000,00</p>	<p>Progetto definitivo</p>	<p>Il progetto di fattibilità tecnico-economica, approvato nel 2020, è stato ammesso al finanziamento nell'ambito del Programma di Azione e Coesione complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 (PAC 2014-2020) - asse B "Recupero Water Front" e mira a migliorare il livello di accessibilità e fruibilità delle aree di waterfront di tutta l'area centrale di Taranto e il relativo sistema delle connessioni fisiche fra porto e tessuto urbano, andando a valorizzare un patrimonio</p>

			storico/architettonico/urbanistico di grande rilievo anche in ottica di potenziamento dell'offerta turistica della città di Taranto e con la prospettiva di avviare il rilancio e lo sviluppo del territorio e dell'economia locale. Il progetto è composto da 3 sub-interventi (Varco Est, Litorale tra molo Sant'Eligio e Castello aragonese e riqualificazione area ex scivolo). Lo spostamento del Varco Est consentirà la fruizione libera degli spazi del Molo San Cataldo. Nel corso del 2021 è stata affidata la progettazione definitiva dell'intervento alla ASSET, società di progettazione "in house" della Regione Puglia.
--	--	--	---

Tali investimenti, come evidente, portano nella direzione dell'intermodalità e sono finalizzati allo sviluppo della retro-portualità. Si attendono (tuttavia) gli ulteriori ed importanti investimenti statali sulle infrastrutture viarie che, in linea con i programmi di investimento ed i progetti dell'Europa, colleghino efficacemente l'area ionica a sud con tutti i paesi del Mediterraneo ed a nord con il Centro-Nord Europa.

Altri importanti risultati, in termini di nuovi insediamenti nell'area portuale ionica, ci si aspetta in seguito alla compiuta realizzazione della Zona Economica Speciale, che avrà una sua partenza operativa "a breve", e dai connessi nuovi investimenti (anche privati) che la stessa produrrà.

Si attendono, inoltre, gli ulteriori positivi riscontri, in termini di notevoli incrementi dei traffici passeggeri, quali risultati dei nuovi approdi delle navi da crociera ed i loro conseguenti effetti sull'economia turistica cittadina.

Indubbiamente, rispetto alle prospettive degli sviluppi industriali dell'area, saranno decisive le determinazioni della società siderurgica tarantina, rispetto alle ipotesi (non ancora note) di nuovo "Piano Industriale" di Acciaierie d'Italia.

In ultimo (ma non "da ultimo"), significativo sarà il ruolo che l'intero sistema istituzionale, pubblico e privato, dell'area ionica saprà darsi rispetto alla condivisione degli obiettivi produttivi da parte delle imprese private, che determinerà l'indubbia programmazione di strategie ed investimenti pubblici a servizio degli stessi.

Un lavoro che si propone di effettuare una "previsione" sull'occupabilità nel Porto di Taranto, non potrà prescindere dagli elementi, di carattere "qualitativo", di cui ai precedenti capoversi, oltreché, ovviamente, partire dalla presente "fotografia quantitativa" dell'organico attuale.

Volendo quindi volgere a delle conclusioni di carattere "quanti-qualitativo", appare necessario ricordare quanto già esposto nel precedente paragrafo 4 (Tab. 1 a pag. 31 e successivo grafico), indicante le proiezioni di occupabilità per impresa portuale, sviluppate dal confronto tra i dati dichiarati direttamente dalle aziende nelle interviste e l'andamento del traffico di merci in area portuale (pressoché costante nel

precedente triennio e sul quale occorre mantenersi prudenziali): il totale delle nuove assunzioni “potenziali”, che esprime l’attuale “Fabbisogno Occupazionale” (numerico) del Porto di Taranto, è pari a 119 unità.

Ma analoga valutazione “quantitativa”, come già analizzato nel precedente paragrafo 4 (Grafico a Pag. 30), emerge anche da quanto indicato dalle aziende in corso di “istruttoria” ex art. 36 del codice della navigazione (ovvero quanto da alcune delle stesse dichiarato su stampa nazionale), per le quali si prevedrebbe un impatto occupazionale superiore alle 350 unità.

Appare decisamente significativo quindi in termini di nuova occupazione (anche se non concretamente valutabile oggi), quello che potrebbe essere lo sviluppo della “retro-portualità”: basti pensare che sono di prossima pubblicazione Bandi per la concessione di aree demaniali per circa 1.100.000 Mq (un’area superiore a quella attualmente in concessione portuale ad “Acciaierie d’Italia”), sui quali potranno insediarsi attività produttive che usufruiranno dei collegamenti intermodali già realizzati da ASDP dello Ionio (come esposto nella precedente tabella) o in corso di realizzazione. In quest’ottica, ad esempio, l’esistenza di una “Piastra Logistica” di circa 13 ettari, completa di immobili con celle figo e di una palazzina uffici (finanche arredata), ben potrà risultare “appetibile” per operatori economici non ancora operanti nel porto di Taranto, poiché utilmente collocata, in zona ZES, tra il raccordo con la rete ferroviaria e la banchina portuale.

Ultima considerazione di carattere strettamente “qualitativo”, che parte dalle proiezioni espresse nelle precedenti righe, afferisce alla tipologia di professioni che potrebbero svilupparsi (o che sono già ricercate) nell’area portuale, frutto dell’incrocio tra i “dati d’intervista” e quanto già accaduto in altre realtà portuali nazionali (Tabella 2 a pag. 33 comprensiva del livello indicativo EQF): in area portuale vi sono 22 potenziali profili professionali a copertura del fabbisogno occupazionale di cui sopra!

È del tutto evidente tuttavia che, con riferimento alla c.d. “retro-portualità”, le necessità professionali delle aziende che stanno per avviare nuove attività, prescindono dalle professionalità “portuali” in senso stretto e devono essere oggetto di specifiche valutazioni *ad hoc*, da fare (auspicabilmente) con le stesse aziende interessate, all’avvio delle loro attività.

Il presente lavoro, lungi dall’aver pretese di rappresentare in maniera “assoluta” la realtà occupazionale del Porto di Taranto, analizza in maniera specifica sia lo stato occupazionale “attuale” dell’area portuale, che anche le sue “prospettive future”, ma necessita di aggiornamento almeno biennale, per poter “monitorare” le variazioni tra il previsto e l’effettivo ed analizzarne le possibili cause.