



**PIANO OPERATIVO DI
INTERVENTO – FORMAZIONE
PROFESSIONALE LAVORATORI
PORTUALI**

**AUTORITA' DI SISTEMA DEL MARE
ADRIATICO CENTRALE SCALI DI
ANCONA ED ORTONA**

- aprile 2020 -

SOMMARIO

| | |
|---|----|
| 1. Premessa..... | 3 |
| 2. Le attività svolte..... | 3 |
| 3. Quadro informativo | 4 |
| 3.1. Indagine sugli occupati del complesso dei Porti dell'AdSP MAC | 4 |
| 3.2. Il Piano formativo: sguardo di insieme | 6 |
| 4. Funzioni svolte e competenze dei dipendenti e degli addetti di prossima assunzione | 7 |
| 4.1. Porto di Ancona | 7 |
| 4.2. Porto di Ortona | 10 |
| 5. Formazione aggiornamento professionale..... | 12 |
| 5.1. Porto di Ancona | 12 |
| 5.2. Porto di Ortona | 14 |
| 6. I <i>Focus Group</i> | 15 |
| 6.1. Porto di Ancona | 16 |
| 6.2. Porto di Ortona (in video conferenza) | 19 |
| 7. Soluzioni operative | 21 |
| 7.1. Criticità..... | 21 |
| 7.2. Priorità di intervento formativo..... | 21 |
| 7.3. Ipotesi di strutturazione dei corsi | 22 |
| 8. La prosecuzione delle attività | 22 |
| 8.1. Il tavolo di confronto con le imprese e l'organismo di partenariato della risorsa mare.. | 23 |
| 8.2. Implementazione del un piano formativo | 23 |
| 8.3. Aggiornamento annuale piano | 24 |
| 8.4. Cronoprogramma..... | 24 |
| Allegato 1 – Scheda corsi per “operatore polivalente di terminal portuale”..... | 25 |
| Allegato 2 – Scheda rilevazione fabbisogni aggiornamento professionale: rinnovo licenze di guida | 33 |

1. PREMESSA

La collaborazione tra la Fondazione SILP e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale (d'ora in poi AdSP MAC) ha preso avvio con la predisposizione del Piano organico porto approvato dal Comitato di gestione dell'AdSP con delibera n. 39 dell'11 dicembre 2018. Il Piano oltre a definire la cornice strategica ed istituzionale delle attività operative e di lavoro nei Porti di Ancona e di Ortona, ed indicare il dimensionamento della forza lavoro in tali realtà, indicava anche la necessità di avviare un piano di formazione/aggiornamento professionale per le maestranze.

Il Presidente dell'AdSP MAC nelle delibere n. 205/2019 e 2/2020 accogliendo e facendo dunque propria tale necessità ha altresì indicato l'intenzione dell'Ente di proseguire la collaborazione con la Fondazione SILP per mettere a punto il piano in questione.

2. LE ATTIVITÀ SVOLTE

La redazione del Piano è stata preceduta dalla realizzazione di due procedure separate e conseguenti: la prima, volta a completare ed approfondire il quadro informativo sintetizzato nel Piano Organico Porto; la seconda dedicata alla identificazione delle soluzioni operative per far fronte alle criticità rilevate e/o dare maggiore impulso ai punti di forza delle due sedi Portuali per le quali è prevista l'applicazione della disciplina afferente il Piano dell'Organico del Porto.

I due filoni di attività sono stati pertanto realizzati nel modo seguente:

A. Quadro informativo

1. completamento quadro informativo (Attraverso la somministrazione di un questionario)
2. *assessment* delle competenze aziendali e individuali (realizzazione di un *Focus group* in data 7 febbraio 2020);

B. Soluzioni operative

1. indicazione del piano di gestione delle situazioni critiche aziendali ed individuali (nel caso se ne rilevi la necessità);
2. definizione dei piani formativi; assistenza per la definizione degli atti necessari per l'espletamento di procedure di evidenza pubblica per l'attribuzione di eventuali incarichi per enti di formazione.

3. QUADRO INFORMATIVO

Nelle conclusioni del Piano Organico Porto si segnalava la sostanziale distanza tra i piani industriali e gli investimenti programmati, sia in termini di attrezzatura, sia in termini di potenziamento della forza lavoro da parte delle imprese concessionarie dei due Porti ed i piani di sviluppo approvati dagli organi di indirizzo dell'AdSP MAC. Mentre i primi infatti si dimostravano sostanzialmente conservativi e poco propensi all'innovazione, i secondi erano, invece, nettamente proiettati verso l'innovazione, sia tecnologica, sia organizzativa.

Nelle conclusioni del Piano Organico Porto in proposito si invitavano gli organi di indirizzo politico ad avviare una consultazione tra gli *stakeholder* delle due sedi portuali al fine di recuperare il "gap" di visione tra le due parti.

3.1. INDAGINE SUGLI OCCUPATI DEL COMPLESSO DEI PORTI DELL'ADSP MAC

Nella primavera dello scorso anno l'AdSP MAC ha realizzato insieme a due società di rilevazione venete (Questlab e Quantitas) un'indagine campionaria sul lavoro nei porti dell'AdSP (Ancona/Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona). L'indagine aveva lo scopo di rilevare non solo il numero degli addetti direttamente impegnati nelle attività portuali, ma anche di quelli coinvolti in attività direttamente dipendenti dall'operatività del Porto.

L'indagine ha stabilito che gli addetti che svolgono la propria attività all'interno dei porti dell'AdSP MAC per servizi alle navi, alle merci e di autotrasporto sono nel complesso 424 (nel 2017 erano 417) mentre gli occupati interessati dalle attività portuali, ma che svolgono la loro opera al di fuori del Porto sono 9.016 (nel 2017 erano 8.861). Il complesso delle informazioni raccolte mette in evidenza una modesta crescita dell'occupazione (di poco inferiore al 2% sia all'interno che all'esterno del Porto). Tuttavia non si deve trascurare la notevole crescita registrata, al contrario, all'interno del Porto di Ancona che si è attestata al di sopra del 17% (17,2).

La dinamicità, rilevata ad Ancona, contrasta con le risposte fornite dalle stesse imprese nell'ambito della consultazione relativa alla costruzione del Piano Formativo dell'AdSP MAC. In questo caso - come sarà meglio dettagliato nei capitoli successivi - si avverte una spiccata cautela nella programmazione di nuove assunzioni per il futuro. Tuttavia ciò che emerge con particolare chiarezza è l'effetto leva del lavoro portuale. Secondo quanto riferito dall'indagine condotta dall'AdSP MAC ogni singolo lavoratore portuale diretto attiva circa 21 lavoratori impegnati nelle attività che dipendono dal funzionamento del porto

(nel caso di Ancona la crescita dei lavoratori portuali ha portato tale rapporto nel 2018 a 18) (Tab. 1).

Tab. 1 – Lavoro portuale diretto ed attivato dalle operazioni portuali svolte negli scali dell'AdSP

Numero di addetti impegnati all'interno delle aree demaniali

| | <i>AdSP MAC</i> | <i>Nel solo porto di Ancona</i> |
|-------------|-----------------|---------------------------------|
| 2017 | 417 | 302 |
| 2018 | 424 | 354 ¹ |

Numero di addetti impegnati nelle attività connesse al Porto

| | <i>AdSP MAC</i> | <i>Nel solo porto di Ancona</i> |
|-------------|-----------------|---------------------------------|
| 2017 | 8.861 | 6.433 |
| 2018 | 9.016 | 6.528 |

Effetto leva (rapporto tra lavoratori direttamente impegnati in porto e lavoratori attivati dalle attività portuali)

| | <i>AdSP MAC</i> | <i>Nel solo porto di Ancona</i> |
|-------------|-----------------|---------------------------------|
| 2017 | 21 | 21 |
| 2018 | 21 | 18 |

Fonte: Indagine AdSP MAC, 2019

¹ Il dato relativo al numero degli addetti nel porto di Ancona della rilevazione AdSP MAC non corrisponde a quello rilevato nel corso della predisposizione del presente Piano Formativo, in quanto quest'ultimo ha rilevato esclusivamente i dipendenti delle imprese ex art 16, 17 e 18 legge n. 84/94 che svolgono operazioni e servizi portuali all'interno del porto, mentre l'indagine dell'AdSP non aveva questo vincolo.

3.2. IL PIANO FORMATIVO: SGUARDO DI INSIEME

Al fine di inquadrare, oltre che il numero, anche le competenze specifiche dei lavoratori presenti nei due porti, il *team* di lavoro ha messo a punto, d'intesa con la direzione Demanio – Imprese e lavoro portuale dell'AdSP MAC, un questionario finalizzato a recensire le competenze presenti nel porto per quel che riguarda non solo la ripartizione tra operazioni e servizi portuali, ma anche il possesso di specifiche competenze operative, nonché l'abilitazione alla guida dei mezzi operativi (mezzi di carico e trasporto) del porto.

I due porti dell'AdSP sono sostanzialmente diversi, sia per volumi di traffico gestiti, ma soprattutto per tipologia di attività svolte in porto. Ciò si evince chiaramente dalla diversa conformazione degli organici portuali, sia per numero, sia per mansioni svolte, sia, infine, per le competenze possedute.

Guardando ai numeri, da una parte, della forza lavoro presente e, dall'altra, delle competenze possedute da ciascuno di essi, si può facilmente desumere che in porto non esiste, come un tempo, più il semplice operaio portuale, privo di competenze, ma che tutti i lavoratori sono in possesso di almeno due delle competenze indicate nei questionari somministrati.

Nel porto di Ancona, gli addetti delle imprese portuali rilevati da Assoportri sono 212, quelli dichiarati dalle imprese che hanno partecipato alle indagini conoscitive del 2019 (Piano Organico Porto) 240, mentre nel Porto di Ortona sono 88 (nel caso di Ortona non è disponibile il dato Assoportri in quanto non considerato nella rilevazione)².

Guardando alle funzioni svolte da tali addetti nelle due sedi portuali, si può apprezzare l'estrema versatilità del personale preposto. Il personale addetto alle operazioni portuali di carico, scarico e magazzinaggio è sostanzialmente lo stesso che poi svolge i servizi specialistici, infatti il numero degli addetti preposti nelle due funzioni, sia ad Ancona, sia ad Ortona è più o meno simile (Tabb. 2 e 3).

² E' opportuno ricordare che nella rilevazione del 2019 si è tenuto conto anche del personale non direttamente impegnato nelle attività portuali ex art 16, 17 e 18 legge n. 84/94 (logistica, agenzia marittima, ecc..)

Tab. 2 - Porto di Ancona

| Addetti | | Dipendenti addetti alle seguenti mansioni | | Specializzazioni | Conduzione di mezzi |
|----------------------------|---------------------------|---|---|----------------------|------------------------|
| Rilevazione Assoparti 2017 | Rilevazione AdSP MAC 2019 | Operazioni Portuali | Servizi Portuali (prestazioni specialistiche) | Numero di competenze | Numero di abilitazioni |
| 212 | 240 | 248 | 246 | 427 | 436 |

Ciascun lavoratore può possedere una o più specializzazioni/abilitazioni

Fonte: Indagine Fondazione SILP/AdSP MAC, 2020

Tab. 3 - Porto di Ortona

| Addetti | | Dipendenti addetti alle seguenti mansioni | | Specializzazioni | Conduzione di mezzi |
|----------------------------|---------------------------|---|---|----------------------|------------------------|
| Rilevazione Assoparti 2017 | Rilevazione AdSP MAC 2019 | Operazioni Portuali | Servizi Portuali (prestazioni specialistiche) | Numero di competenze | Numero di abilitazioni |
| -- | 88 | 61 | 45 | 125 | 164 |

Ciascun lavoratore può possedere una o più specializzazioni/abilitazioni

Fonte: Indagine Fondazione SILP/AdSP MAC, 2020

4. FUNZIONI SVOLTE E COMPETENZE DEI DIPENDENTI E DEGLI ADDETTI DI PROSSIMA ASSUNZIONE

4.1. PORTO DI ANCONA

Procedendo nell'analisi di dettaglio delle attività svolte nel segmento artt. 16, 17 e 18 l. 84/94, nel Porto di Ancona il riempimento e svuotamento contenitori ed il servizio portabagagli rappresentano le mansioni più diffuse all'interno della forza lavoro (1 lavoratore su 4 ha questi incarichi), seguito dal servizio di navetta merci (poco meno di 1 su 5) e dalla smarcatura conteggio e cernita della merce (poco meno di 1 su 7).

In linea con quanto indicato nell'analisi che ha preceduto la stesura del Piano Organico Porto, le previsioni di assunzione delle imprese sono piuttosto

contenute assestandosi a circa 10 persone per il prossimo triennio (2020-2022) (nel Piano organico porto ne avevano indicate solo 6, ma la previsione si limitava al biennio 2019/2020).

Anche se i numeri sono molto contenuti, le prossime assunzioni sembrano essere orientate verso profili già specializzati (soprattutto smarcatura e cernita della merce) (Tab. 4).

La conferma dell'estrema poliedricità del personale addetto è legata alla estrema diffusione della qualifica di operatore polivalente: quasi 1 addetto su 2 è considerato tale ed è anche la qualifica più ricercate nei futuri dipendenti.

Tab. 4 - Servizi

| | Lavoratori qualificati per lo svolgimento delle attività | |
|---|--|--|
| | Numero di <u>dipendenti</u> dell'azienda | Numero di addetti <u>da assumere</u> nei prossimi tre anni |
| Riempimento e svuotamento contenitori | 64 | 2 |
| Servizio di portabagagli | 63 | |
| Servizio navetta merci | 52 | |
| Smarcatura, conteggio e cernita della merce; Operazioni complementari all'attività di rizzaggio/derizzaggio delle merci a bordo delle navi ed a terra | 33 | 4 |
| Pulizia merci e condizionamento colli | 11 | |
| Pesatura merce: | 7 | 2 |
| Attacco e stacco manichette o tubazioni | 6 | |
| Attacco e stacco manichette o tubazioni | 5 | 2 |
| Sorveglianza e vigilanza antifurto | 5 | |

Fonte: Indagine Fondazione SILP/AdSP MAC, 2020

Le altre competenze possedute dai dipendenti e ricercate nei nuovi assunti sono quelle più tradizionali, dallo stivatore al magazziniere e al conduttore di camion, tuttavia si nota anche la presenza di competenze, in primo luogo, innovative (i pianificatori e programmatori del piazzale e della nave) oltre che specializzate anche di rango manageriale come il *logistic manager* o l'esperto di trasporto intermodale. Si tratta di numeri ancora contenuti che tuttavia testimoniano la consapevolezza delle aziende circa l'importanza di tali competenze (Tab. 5).

Gli addetti del porto di Ancona sono per lo più qualificati nella conduzione di mezzi di spostamento orizzontale delle merci (carrelli, ralle, *reach stacker*), piuttosto che di mezzi di sollevamento (gru mobili e stabili). Tuttavia il numero complessivo delle abilitazioni a condurre è tale (436) da ritenere che buona parte degli addetti siano abilitati alla conduzione di due o più mezzi.

Tab. 5 - Altre competenze

| | Lavoratori qualificati per lo svolgimento delle attività | |
|---|--|-----------------------------------|
| | Dipendenti dell'azienda | da assumere nei prossimi tre anni |
| Operai | | |
| Operatore polivalente terminal portuale | 118 | 4 |
| Stivatore | 93 | 3 |
| Magazziniere (operatore di magazzino) | 49 | 2 |
| Addetto ufficio merci (terminal) | 14 | |
| Operai specializzati | | |
| Manutentore mezzi terminal portuale | 21 | 1 |
| <i>Yard Planning Operator</i> | 14 | 2 |
| <i>Ship planner</i> (pianificatore nave) | 9 | |
| <i>Vessel Documentation</i> | 7 | |
| <i>Yard planner</i> (pianificatore di piazzale) | 6 | 1 |
| Frigorista | 5 | 1 |
| <i>Import/Export Officer</i> | 3 | |
| Conduttori di mezzi | | |
| Conduttore di camion | 61 | |
| Managers | | |
| Capo Turno (Terminal) | 10 | |
| <i>Logistic manager</i> in ambito portuale | 8 | |
| Esperto trasporto intermodale | 5 | |
| Responsabile di magazzino | 4 | |

Fonte: Indagine Fondazione SILP/AdSP MAC, 2020

Tuttavia, guardando alle previsioni di assunzione, le competenze ricercate in materia di conduzione di mezzi sono al contrario molto equilibrate e si distribuiscono in maniera piuttosto omogenea tra mezzi di spostamento a terra e mezzi di sollevamento per il carico/scarico della nave (Tab. 6).

Tab. 6 - Parco mezzi ed addetti preposti

| | Numero di mezzi | | Numero di addetti qualificati per la conduzione | |
|---|------------------------|--|---|---------------------------------|
| | disponibili in azienda | acquisto programmato per i prossimi 3 anni | Dipendenti dell'azienda | da assumere nei prossimi 3 anni |
| Carrello elevatore semovente con conducente a bordo | 48 | 7 | 93 | 7 |
| Pale caricatori frontali | 18 | 2 | 92 | 5 |
| <i>Reach Stacker</i> | 22 | 3 | 89 | 5 |
| Ralla | 31 | 4 | 77 | 4 |
| Gru portuale mobile | 6 | 1 | 33 | 5 |
| Gru di banchina | 4 | | 17 | 3 |
| Piattaforme di lavoro mobili ed elevabili | | | 13 | 5 |
| Escavatori idraulici | | | 11 | 2 |
| Terne | | | 11 | 2 |

Fonte: Indagine Fondazione SILP/AdSP MAC, 2020

4.2. PORTO DI ORTONA

Le caratteristiche del porto di Ortona sono profondamente diverse da quelle del porto di Ancona e ciò si evince anche dalle caratteristiche dei lavoratori presenti in porto.

La diffusione di qualifiche specifiche a proposito dei servizi portuali è molto più contenuta rispetto al porto di Ancona (240 dipendenti in grado di svolgere 246 servizi specializzati); Ortona (88 dipendenti in grado di svolgere 45 servizi specializzati).

Evidentemente le caratteristiche dello scalo abruzzese richiedono tipologie di servizi per lo più dedicati alla sicurezza (Sorveglianza) ed a specifiche attività di singoli operatori (attacco e stacco manichette o tubazioni), meno frequenti, anche se non del tutto assenti, i servizi tipici degli scali commerciali (merci e passeggeri) (Tab. 7).

Prendendo in considerazione il *background* delle competenze dei lavoratori portuali si nota invece la presenza di *know-how* caratteristici del mondo portuale: a titolo esemplificativo, le figure professionali dello stivatore e operatore polivalente di terminal sono tra le più diffuse.

Tab. 7 - Servizi

| | <u>Lavoratori qualificati per lo svolgimento delle attività</u> | |
|--|---|--|
| | <u>Dipendenti dell'azienda</u> | <u>da assumere nei prossimi tre anni</u> |
| Sorveglianza e vigilanza antifurto | 11 | 3 |
| Attacco e stacco manichette o tubazioni | 10 | 1 |
| Servizio navetta merci | 8 | |
| Pulizia merci e ricondizionamento colli | 5 | 1 |
| Riempimento e svuotamento contenitori | 5 | 1 |
| Pesatura merce: | 3 | 1 |
| Operazioni complementari all'attività di rizzaggio/derizzaggio delle merci a bordo delle navi ed a terra | 2 | |
| Smarcatura, conteggio e cernita della merce; | 1 | 1 |

Fonte: Indagine Fondazione SILP/AdSP MAC, 2020

Anche nel caso di Ortona sembrerebbero farsi strada competenze più avanzate (pianificatori/programmatori di piazzale), insieme ad altri più tradizionali come il conduttore di mezzi. Le previsioni di assunzione sono molto contenute e per lo più concentrate in figure professionali in grado di coprire più ruoli (Tab. 8).

Tab. 8 - Altre competenze

| | <u>Lavoratori qualificati per lo svolgimento delle attività</u> | |
|---|---|--|
| | <u>Dipendenti dell'azienda</u> | <u>da assumere nei prossimi tre anni</u> |
| Operai | | |
| Stivatore | 29 | |
| Operatore polivalente terminal portuale | 26 | 3 |
| Magazziniere (operatore di magazzino) | 9 | |
| Addetto ufficio merci (terminal) | 2 | 1 |
| Operai specializzati | | |
| <i>Yard Planning Operator</i> | 12 | |
| <i>Yard planner</i> (pianificatore di piazzale) | 5 | |
| Manutentore mezzi terminal portuale | 4 | |
| Tecnico spedizioniere | 4 | |
| <i>Vessel Documentation</i> | 4 | |
| <i>Ship planner</i> (pianificatore nave) | 3 | |
| Conduttore di camion | 12 | |
| Managers | | |
| Capo Turno (Terminal) | 9 | |
| Responsabile di magazzino | 3 | |
| Esperto trasporto intermodale | 2 | |
| <i>Logistic manager</i> in ambito portuale | 1 | |

Fonte: Indagine Fondazione SILP/AdSP MAC, 2020

Il parco mezzi del porto di Ortona è sostanzialmente diverso da quello di Ancona, nel caso dello scalo abruzzese prevalgono mezzi da lavoro di solito utilizzati per attività di cantiere o per lavori di ingegneria civile, piuttosto che i mezzi tipici dei terminal portuali (movimentazione e terra e sollevamento). Anche le abilitazioni alla guida dei dipendenti sono per lo più concentrate nel primo segmento di mezzi, tuttavia, non si può sostenere che le seconde, seppur minoritarie siano marginali. Tale prevalenza secondo l'opinione degli operatori del porto consultati nel corso del *Focus group* è dovuta alla presenza di un'impresa autorizzata ai sensi dell'art. 16 l. 84/94 che svolge attività all'interno del Porto di Ortona, ma anche al di fuori dell'ambito portuale.

Il numero elevato di piattaforme mobili possedute dichiarate dalla suddetta impresa (42) lascia pensare che la stessa abbia attestato il complesso dei mezzi di proprietà o nella propria disponibilità comprendendo anche quelli ubicati in altre sedi operative dell'azienda al di fuori delle aree demaniali portuali di Ortona.

Gli orientamenti delle future assunzioni sono distribuite invece in modo omogeneo in tutte e due le categorie di mezzi (Tab 9).

Tab. 9 - Parco mezzi ed addetti preposti

| | Numero di mezzi | | Numero di addetti qualificati per la conduzione | |
|---|------------------------|--|---|---------------------------------|
| | disponibili in azienda | acquisto programmato per i prossimi 3 anni | dipendenti dell'azienda | da assumere nei prossimi 3 anni |
| Piattaforme di lavoro mobili ed elevabili | 42 | 5 | 47 | 2 |
| Carrello elevatore semovente con conducente a bordo | 25 | 5 | 45 | 2 |
| Pale caricatori frontali | 10 | 3 | 21 | 2 |
| Gru portuale mobile | 4 | 1 | 17 | 2 |
| Gru Mobili | 10 | 1 | 17 | 2 |
| Gru di banchina | 5 | 1 | 11 | 2 |
| Gru per Autocarro | 3 | 1 | 6 | 2 |

Fonte: Indagine Fondazione SILP/AdSP MAC, 2020

5. FORMAZIONE AGGIORNAMENTO PROFESSIONALE

5.1. PORTO DI ANCONA

Le attività di formazione previste dalle imprese del Porto di Ancona sono piuttosto limitate e soprattutto orientate a favorire l'aggiornamento del

personale già esperto, mentre la formazione rivolta all'acquisizione di nuove competenze è meno preponderante tra le proposte raccolte.

Trattandosi di un aggiornamento professionale, le esigenze evidenziate in modo più frequente riguardano le mansioni maggiormente presenti in porto (operatore polivalente, stivatore e conduttore di mezzi) (Tab. 10).

Medesimo atteggiamento sembra prevalere per quel che riguarda la conduzione di mezzi, anche se si deve rilevare un certo interesse per l'attività di formazione dedicata alla conduzione di *reach stacker* e piattaforme di lavoro mobili ed elevabili (Tab. 11).

Tab. 10 Formazione e aggiornamento professionale (Competenze professionali)

| | <u>Dipendenti da formare</u> | <u>Dipendenti da aggiornare</u> |
|---|------------------------------|---------------------------------|
| Operai | | |
| Operatore polivalente terminal portuale | 4 | 20 |
| Stivatore | 3 | 20 |
| Magazziniere (operatore di magazzino) | 2 | 6 |
| Addetto ufficio merci (terminal) | | 6 |
| Operai specializzati | | |
| Manutentore mezzi terminal portuale | 1 | 2 |
| <i>Yard Planning Operator</i> | 2 | 2 |
| <i>Ship planner</i> (pianificatore nave) | | 3 |
| <i>Vessel Documentation</i> | | |
| <i>Yard planner</i> (pianificatore di piazzale) | 1 | 1 |
| Frigorista | 1 | 1 |
| Conduttori di mezzi | | |
| Conduttore di camion | | 11 |
| Managers | | |
| Capo Turno (Terminal) | | 4 |
| <i>Logistic manager</i> in ambito portuale | | 4 |
| Esperto trasporto intermodale | | 4 |
| Responsabile di magazzino | | 3 |

Fonte: Indagine Fondazione SILP/AdSP MAC, 2020

Tab. 11 – Formazione e aggiornamento professionale (conduzione mezzi)

| | <u>Dipendenti da formare</u> | <u>Dipendenti da aggiornare</u> |
|---|------------------------------|---------------------------------|
| Carrello elevatore semovente con conducente a bordo | 5 | 22 |
| Pale cariatrici frontali | 5 | 6 |
| Reach Stacker | 10 | 23 |
| Ralla | 6 | 7 |
| Gru portuale mobile | 9 | 18 |
| Gru di banchina | 4 | 10 |
| Piattaforme di lavoro mobili ed elevabili | 10 | 2 |
| Escavatori idraulici | 2 | 6 |
| Terne | 2 | 6 |

Fonte: Indagine Fondazione SILP/AdSP MAC, 2020

5.2. PORTO DI ORTONA

Nel caso di Ortona, l'interesse per le attività di formazione e di aggiornamento è molto simile, tanto che le necessità prospettate per le prime sono molto prossime alle seconde. Anche nel caso di Ortona, nonostante la diversa configurazione del porto rispetto ad Ancona, si rileva la medesima predilezione per i corsi dedicati alle competenze dell'operatore polivalente e dello stivatore (Tab. 12).

Tab. 12 - Formazione e aggiornamento professionale (Competenze professionali)

| | <u>Dipendenti da formare</u> | <u>Dipendenti da aggiornare</u> |
|--|------------------------------|---------------------------------|
| Operai | | |
| Stivatore | 11 | 11 |
| Operatore polivalente terminal portuale | 13 | 11 |
| Magazziniere (operatore di magazzino) | 2 | 2 |
| Addetto ufficio merci (terminal) | 1 | 1 |
| Operai specializzati | | |
| Yard Planning Operator | 1 | 1 |
| Yard planner (pianificatore di piazzale) | 1 | 1 |
| Manutentore mezzi terminal portuale | 2 | 2 |
| Managers | | |
| Capo Turno (Terminal) | | 2 |
| Responsabile di magazzino | | 1 |

Fonte: Indagine Fondazione SILP/AdSP MAC, 2020

Per quel che riguarda invece la conduzione dei mezzi le attività di aggiornamento sono nettamente prevalenti rispetto a quelle di formazione con una sostanziale equa distribuzione tra mezzi più tipicamente portuali e quelli da cantiere (Tab. 13).

Tab. 13 – Formazione e aggiornamento professionale (conduzione mezzi)

| | Dipendenti da formare | Dipendenti da aggiornare |
|---|-----------------------|--------------------------|
| Piattaforme di lavoro mobili ed elevabili | 2 | 11 |
| Carrello elevatore semovente con conducente a bordo | 3 | 11 |
| Pale cariatrici frontali | 3 | 9 |
| Gru portuale mobile | 2 | 11 |
| Gru Mobili | 3 | 11 |
| Gru di banchina | 2 | 11 |
| Gru per Autocarro | 1 | |

Fonte: Indagine Fondazione SILP/AdSP MAC, 2020

6.1 FOCUS GROUP

In data 7 febbraio 2020, presso la sede dell'AdSP MAC in Ancona, così come previsto dal piano operativo di indagine, si sono svolti due *Focus group*, il primo - intorno alle ore 10,00 - dedicato al porto di Ancona cui sono stati invitati a partecipare i rappresentanti delle imprese autorizzate allo svolgimento di servizi e operazioni portuali dello stesso porto, ed il secondo - intorno alle ore 13,00 - dedicato al Porto di Ortona cui sono stati convenuti i rappresentanti delle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 l. 84/94 dello scalo abruzzese. Il secondo incontro è avvenuto in video conferenza in collegamento da Ortona con la sede di Ancona dell'AdSP.

La griglia di conversazione per tutte e due le sedi portuali prevedeva 3 ambiti di confronto:

- A. Valutazioni sugli output del Piano organico porto presentato lo scorso anno;
- B. Valutazione dei risultati dell'indagine sul quadro delle competenze e sui fabbisogni professionali delle imprese;
- C. Condivisione della prima ipotesi di Piano Formativo da presentare agli organi di indirizzo dell'AdSP MAC.

6.1. PORTO DI ANCONA

Presenti: Andrea Appetecchia (Fondazione SILP); Giovanna Chilà (AdSP MAC); Davide Farinelli e Marco Massaccesi (ICOP); Davide Pucci (C.P.S.); Silvio Fattobene (Frittelli Maritime); Andrea Morandi (ASE); Corrado Ceccarelli (Amatori Interstate Srl), Marco Coltrinari e Gloria Lucarini (COMMPA)

A. Valutazione risultati Piano Organico Porto

Circa le conclusioni del Piano Organico Porto, i convenuti sono intervenuti in merito, evidenziando, da una parte, criticità afferenti ad uno scostamento rilevato dagli stessi operatori tra i piani programmatici dell'AdSP, contenuti nei documenti di pianificazione strategica ed i piani di impresa e di sviluppo delle aziende autorizzate e concessionarie terminaliste e, dall'altra parte, rilevando la incidenza della limitata durata delle concessioni per terminal allo stato assentibili, oltre che la estrema volatilità che caratterizza i traffici marittimi.

A.1. Discostamento Strategia AdSP e Investimenti Imprese concessionarie

I documenti di programmazione dell'AdSP MAC sono tutti orientati all'innovazione ed alla crescita, mentre i Piani operativi delle imprese sono molto più cauti e sostanzialmente conservativi. Gli operatori, in proposito, hanno sostenuto che tale divergenza di approcci deriverebbe anche dall'esperienza maturata da parte delle imprese presenti in porto in relazione ai tempi realizzativi degli interventi programmati dall'Autorità portuale prima ed oggi dall'Autorità di Sistema.

La inevitabile dilatazione dei tempi di realizzazione degli interventi programmati dalla Autorità di Sistema di tipo prevalentemente infrastrutturale (realizzazione nuove banchine progettate, ma non operative, la manutenzione di quelle esistenti, i dragaggi), a loro avviso, riducono la possibilità di effettuare investimenti in attrezzature e in risorse umane coerenti con tali progetti.

Le aziende rilevano che opteranno per l'assunzione di risorse umane e per investimenti tecnico-operativi solo all'esito dei suddetti interventi, quando le relative opere saranno collaudate e a regime, anche a costo di perdere qualche opportunità o rinunciare a vantaggi competitivi rispetto ad altri *competitor* più previdenti.

A.2. Durata concessioni

Alcuni dei partecipanti al *Focus group* hanno inoltre aggiunto che la cautela con cui le imprese programmano i propri investimenti è anche legata all'orizzonte temporale delle concessioni assentite.

Al momento le concessioni ex art. 18 hanno una durata limitata al quadriennio. Tale scelta motivata dall'Ente concedente discende dalla volontà di concedere gli spazi portuali per lassi di tempo più prolungati solo quando sarà completata l'offerta di banchina (adeguamento banchine danneggiate e completamento delle banchine della Darsena Marche) e quindi sarà possibile, per tutti gli operatori attualmente presenti in porto, disporre di spazi adeguati per le loro attività operative. Tuttavia le imprese in proposito segnalano che questo regime transitorio non consente loro, allo stato, di poter programmare investimenti in mezzi e personale.

A.3. Volatilità del traffico portuale

Infine un terzo elemento che giustifica l'estrema cautela degli operatori nel programmare gli investimenti è l'estrema volatilità del traffico marittimo, che può crescere e decrescere in ragione di fattori esterni difficilmente prevedibili e programmabili (condizioni meteo marine, variabili politiche e congiunture economiche internazionali, ecc.). Tutto questo spinge le imprese ad attivare gli investimenti in coincidenza con il consolidamento dei dati effettivi di crescita e non prima.

B. Competenze e fabbisogni professionali

In merito all'analisi al numero di lavoratori dichiarati e di competenze professionali possedute da questi ultimi appare evidente (così come ricordato nei precedenti paragrafi) che ciascun lavoratore portuale è in possesso di due o più competenze professionali ed inoltre è spesso abilitato alla guida di due o più mezzi in porto.

B.1. Lavoratori portuali polivalenti

I rappresentanti delle imprese presenti hanno sostanzialmente confermato tale dato sostenendo che il lavoratore portuale è di fatto un operatore polivalente in possesso di una pluralità di competenze. Il complesso degli operatori presenti all'incontro hanno sostenuto che l'esigenza di poter disporre di impiegati, oltre che flessibili, anche versatili ed in grado di misurarsi efficacemente con le continue evoluzioni del mercato delle operazioni e dei servizi portuali.

B.2. Professionisti più versatili che innovativi

A tale proposito le imprese segnalano la necessità di poter disporre di personale abilitato a svolgere più funzioni, non tanto legate all'innovazione, quanto piuttosto di sapersi adeguare alla pluralità di attività tradizionali che si svolgono in porto: a titolo esemplificativo, dalla conduzione dei mezzi, alla gestione dell'imbarco/sbarco delle merci; dalla organizzazione/pianificazione dei piazzali/banchine all'inoltro a terra delle merci, etc.

C. Ipotesi di piano formativo

Guardando ai risultati dell'indagine condotta presso le imprese portuali, illustrati nei precedenti paragrafi, sembra prevalere un interesse più marcato per le attività di aggiornamento professionale piuttosto che di formazione. Tuttavia dovendo se invitati a stabilire, in via ipotetica, una ripartizione percentuale delle necessità formative le aziende presenti all'incontro, i rappresentanti delle imprese in sede di focus hanno indicato quote non del tutto omogenee. Taluni hanno ribadito - anche in termini percentuali - una predominanza di attività di aggiornamento professionale (70%) rispetto a quelle di formazione (30%), altri, invece, hanno preferito suggerire una ripartizione più equa tra le due attività (50%/50%).

C.1. Fabbisogni formativi prioritari

In termini generali e dovendo immaginare una pianificazione triennale delle attività formative, le aziende presenti all'incontro hanno ribadito l'oggettiva difficoltà a tracciare orizzonti così ampi, sia per ragioni di imprevedibilità delle opportunità di *business*, sia per l'attuale durata delle concessioni ex art. 18 che, allo stato, limita la definizione di un piano di medio lungo periodo.

Nonostante ciò è possibile indicare per l'anno in corso due ordini di priorità, uno sul versante della formazione di base ed un altro su quello dell'aggiornamento professionale degli addetti in porto.

In base alle indicazioni emerse dall'elaborazione dei questionari somministrati e delle valutazioni espresse dai partecipanti al *Focus group*, tra i percorsi formativi di base da realizzare in via prioritaria è stato indicato quello volto al conseguimento della qualifica di "operatore polivalente terminal portuale". Mentre per quel che concerne l'aggiornamento professionale, il fabbisogno prioritario si concentra sui rinnovi delle licenze per la conduzione dei mezzi in porto.

C.2. Piano operativo della prima annualità

Alla luce di quanto emerso nel corso del *Focus group* (così come riportato nei precedenti paragrafi), la Fondazione SILP ha predisposto un primo schema di corso di formazione per "operatore polivalente terminal portuale" (allegato al Piano) ed inoltre, al fine di individuare le priorità di azione a proposito dei rinnovi delle abilitazioni per la guida dei mezzi operativi portuali, è stata predisposta una scheda per la rilevazione (sempre allegata al Piano) delle scadenze delle licenze attive e dei fabbisogni di nuove licenze allo scopo di stabilire eventuali criticità ed, al contempo, per definire una scala di priorità dei rinnovi articolato per tipologie di mezzo.

6.2. PORTO DI ORTONA (IN VIDEO CONFERENZA)

Presenti: Andrea Appetecchia (Fondazione SILP); Giovanna Chilà (AdSP MAC); Achille Bottega (Buonefra s.r.l.); Stefano Garaffo (Fiore s.r.l.); Claudio Nervegna (Nervegna Autotrasporti s.r.l.)

A. Valutazione risultati Piano Organico Porto

Gli operatori del Porto di Ortona, a differenza di quelli di Ancona, non hanno alle spalle una lunga e consolidata esperienza di lavoro con l'Autorità portuale di Ancona prima e con l'AdSP MAC oggi, avendo la stessa implementato le proprie funzioni gestorie solo a decorrere dal 2017. Pertanto quanto sostenuto in merito al mancato allineamento tra le previsioni di sviluppo dell'Ente e Piani industriali delle imprese è difficilmente replicabile per il contesto abruzzese. Tuttavia non si può trascurare che la cautela rilevata in capo agli operatori di Ancona è stata confermata anche nel contesto ortonese: questo è stato desunto sia dalle risposte ai questionari, sia nel corso del *Focus group*.

B. Valutazione dei risultati dell'indagine sul quadro delle competenze e sui fabbisogni professionali delle imprese

A tale proposito gli Operatori hanno offerto chiarimenti in merito alla netta predominanza di mezzi operativi più propriamente da cantiere che da terminal portuale così come emersa dall'elaborazione dei questionari e senza dubbio motivata dalla dotazione di mezzi di una impresa portuale autorizzata ex art. 16 l. 84/94, considerata nel suo complesso, posto che la stessa svolge la propria attività anche in ambito extraportuale.

Si tratta infatti di una impresa che si occupa della progettazione e produzione di componenti per l'industria di processo, in particolare Chimica, Petrolchimica, *Oil*

& Gas ed Energia, e svolge le proprie attività produttive in sei stabilimenti ubicati a Chieti e solo un *workshop* all'interno del porto di Ortona, disponendo anche di altri impianti all'estero (Romania).

Pertanto, al netto del chiarimento in merito alla prevalenza dei mezzi da cantiere della suddetta impresa portuale, venendo al complesso di risorse umane disponibili preposte alle operazioni ed ai servizi portuali, i lavoratori portuali di Ortona dispongono di competenze e di qualifiche molto simili a quelle del Porto di Ancona, anche se con numeri più ridotti. Con ogni probabilità anche l'elevata incidenza del personale di sorveglianza potrebbe essere dovuta alla stessa ragione che riguarda la sovrabbondanza di certi mezzi dichiarati, ovvero che i lavoratori dipendenti indicati nel questionario svolgono l'attività di monitoraggio della sicurezza anche presso altre sedi di lavoro al di fuori delle aree demaniali portuali.

Orbene, nonostante la disponibilità di lavoratori qualificati per servizi ed operazioni portuali, in relazione alle caratteristiche del traffico portuale, gli operatori hanno sostenuto che, al momento, il traffico commerciale è per lo più concentrato su servizi alle navi *tromp*³. Al riguardo le imprese dichiarano che, fino ad oggi, il Porto di Ortona non ha incontrato l'interesse del mercato, purtuttavia questo non esclude che nuove prospettive non possano realizzarsi in futuro.

C. Condivisione della prima ipotesi di Piano Formativo da presentare agli organi di indirizzo dell'AdSP MAC.

In proposito, quanto rilevato per il Porto di Ancona, ovvero un interesse più spiccato per le attività di aggiornamento professionale che di formazione ed una specifica attenzione per gli operatori polivalenti, si è riscontrato anche nello scalo abruzzese; tuttavia i rappresentanti delle imprese ortonesi, per definire nel dettaglio una scala di priorità per impostare il piano delle attività formative per l'anno in corso, hanno richiesto una settimana di tempo per concordare una risposta unitaria da parte di tutti gli operatori presenti in porto.

Pertanto la indicazione specifica delle azioni di formazione e aggiornamento professionale è stata rimandata alla presentazione di questo schema da parte degli operatori autorizzati allo svolgimento di operazioni e servizi portuali ad Ortona, poi successivamente perfezionatasi.

³ Nave da carico non di linea che compie trasporti occasionali

7. SOLUZIONI OPERATIVE

A partire dagli output emersi delle due attività di indagine (somministrazione questionario strutturato e realizzazione di due *Focus group*) si possono indicare le principali criticità emerse, le priorità di intervento formativo e le ipotesi di strutturazione dei corsi.

7.1. CRITICITÀ

- Estrema cautela nella programmazione degli investimenti dovuta a: incertezza e volatilità dei traffici marittimi; disallineamento tra la programmazione strategica dell'Ente e i progetti degli operatori in relazione alla realizzazione di interventi infrastrutturali;
- Più che di profili portatori di competenze innovative, è emerso il bisogno di profili versatili (recanti una sommatoria di competenze tradizionali), abili, vale a dire, a muoversi su una pluralità di situazioni lavorative ovvero in possesso di più competenze;
- Nel caso di Ancona, è stata rilevata la criticità indicata dagli operatori di non poter ambire, allo stato, al conseguimento di titoli concessori per terminal con archi temporali sufficientemente ampi da consentire investimenti in mezzi e risorse umane di più rilevante portata;
- Nel caso di Ortona, si rileva che le caratteristiche del traffico saltuario, per lo più dedicato alla gestione di navi *tramp*, non consentono una programmazione degli investimenti in mezzi e risorse umane di più lungo respiro.

7.2. PRIORITÀ DI INTERVENTO FORMATIVO

Le priorità di intervento formativo riguardano soprattutto l'aggiornamento professionale delle competenze professionali già in possesso dei lavoratori presenti in porto. Nel caso di Ancona c'è una maggiore disponibilità a realizzare, comunque, sia anche corsi di formazione di base, mentre ad Ortona tale disponibilità, seppur presente, è più contenuta.

Per l'anno in corso, gli operatori di Ancona indicano quale corso di formazione di base prioritario quello per Operatore polivalente di terminal portuale, e per le attività di aggiornamento professionale, il rinnovo delle licenze di guida dei mezzi in porto.

Per quanto riguarda l'ambito portuale di Ortona, le imprese consultate non hanno richiesto la realizzazione di un corso di base, ma - a seguito di una

consultazione tra gli operatori avvenuta dopo la realizzazione del Focus Group – hanno manifestato l'interesse a realizzazione di 4 corsi specialistici: manutentore di mezzi meccanici (7 partecipanti); saldatore (filo continuo + elettrodo) (7 partecipanti); lavori in quota (10 partecipanti); sopravvivenza in mare (4 partecipanti); lavoro in ambienti confinati (10 partecipanti). Trattandosi di iniziative specialistiche, le modalità di realizzazione ed il livello di priorità di ciascun corso saranno definite in accordo con le imprese proponenti.

7.3. IPOTESI DI STRUTTURAZIONE DEI CORSI

I corsi proposti riguardano al momento i percorsi di base indicati dalle imprese del Porto di Ancona, per quelli di Ortona si dovrà procedere ad una definizione di dettaglio dei contenuti specialistici richiesti per poi procedere ad una loro calendarizzazione in relazione ai livelli di priorità identificati.

In allegato si riportano pertanto:

- La scheda corso per "operatore polivalente di terminal portuale" (Allegato 1)
- La scheda di rilevazione in merito alle licenze di guida dei mezzi degli addetti del porto (Allegato 2)

8. LA PROSECUZIONE DELLE ATTIVITÀ

Il Piano formativo, fin qui riportato, compresi gli allegati, rappresenta una seconda tappa del percorso ben più ampio avviato lo scorso anno con l'approvazione del Piano organico porto che deve essere inteso - come previsto dalla norma - "aperto".

Il Piano formativo, così come il Piano Organico Porto, dovrà avere una valenza triennale, tuttavia come è apparso chiaro dagli esiti dell'indagine e del *Focus group*, l'orizzonte dei tre anni è al momento troppo ampio per le caratteristiche delle imprese e dei contesti operativi e di mercato dei due scali considerati.

Esso dovrà pertanto essere aggiornato già il prossimo anno, anche in considerazione di quanto si riuscirà a fare per l'annualità in corso.

Come per l'Organico Porto, anche il Piano Formativo intende fissare una serie di spunti, sia critici, sia incoraggianti, al fine di avviare un percorso di confronto che dovrà condurre alla redazione del Piano Formativo definitivo e dei suoi aggiornamenti nei prossimi anni.

Secondo questo approccio anche il presente Piano dovrà essere discusso all'interno dell'Organismo di partenariato della risorsa mare per recepire tutte le indicazioni necessarie, per poi essere successivamente approvato dal Comitato di Gestione dell'AdSP MAC.

L'implementazione del Piano dovrà tenere in considerazione le limitazioni imposte dalle misure di contenimento della diffusione della pandemia del COVID 19. Nell'attuale fase di *lockdown* è possibile effettuare solo sessioni di formazione a distanza e pertanto senza possibilità di attività di affiancamento e pratiche di tirocinio. Al termine di questa fase di emergenza iniziale, in base alle indicazioni delle autorità sanitarie e di pubblica sicurezza, verranno identificate le modalità più idonee per la realizzazione dei corsi.

8.1. IL TAVOLO DI CONFRONTO CON LE IMPRESE E L'ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE

La prima versione del Piano Formativo (così come è avvenuto per il Piano Organico Porto) sarà presentata all'Organismo di partenariato per la formulazione del proprio parere e successivamente al Comitato di gestione per l'approvazione definitiva, come previsto dal decreto legge che prescrive questo strumento di pianificazione.

Questa attività occuperà il con ogni probabilità il secondo trimestre del 2020, compatibilmente con l'attuale situazione emergenziale sanitaria.

8.2. IMPLEMENTAZIONE DEL UN PIANO FORMATIVO

Nel terzo e nel quarto trimestre del corrente anno, tenuto conto degli esiti del tavolo di confronto, si procederà alla definizione di un piano di formazione per gli addetti dei due scali di Ancona ed Ortona e delle attività di aggiornamento. Il Piano sarà preceduto da un *assessment* delle competenze più approfondito rispetto a quello realizzato attraverso i questionari somministrati quest'anno, e sarà orientato a fornire un bilancio delle competenze possedute dalle imprese rispetto agli scenari di sviluppo dei due scali definiti nel tavolo di confronto.

Il piano sarà articolato in percorsi di:

- formazione di base per i nuovi assunti;
- aggiornamento per gli addetti già presenti e impiegati in attività coerenti con il quadro evolutivo dello scalo;
- di riqualificazione per quelli impiegati in mansioni non coerenti, oppure con competenze inadeguate.

Un aspetto fondamentale per l'implementazione delle attività di formazione riguarda il reperimento delle risorse economiche per sostenere i costi dei corsi programmati. A tale proposito nel corso del *Focus group* si è rilevato che nessuna delle imprese presenti nelle due sedi portuali si trovi in condizioni di grave dissesto economico. Tale constatazione, sicuramente positiva in assoluto, tuttavia esclude la possibilità per l'AdSP di sostenere economicamente la realizzazione dei corsi (la norma prevede infatti che ciò sia possibile solo in caso di difficoltà economiche certificate dalle imprese portuali).

Pertanto il supporto dell'AdSP in proposito sarà quello di sostenere le imprese nell'attività di "fund raising" presso altre fonti di finanziamento (fondi regionali, comunitari o professionali) per garantire il necessario supporto economico per la realizzazione di tali iniziative.

8.3. AGGIORNAMENTO ANNUALE PIANO

L'ultimo trimestre del 2020 sarà dedicato, oltre che al completamento delle procedure per l'approvazione del Piano Formativo, anche all'aggiornamento del Piano organico porto in base ai risultati delle attività condotte nel corso dei primi tre trimestri dell'anno (Tavolo di confronto e Piano di Formazione).

8.4. CRONOPROGRAMMA

Qui di seguito vengono sinteticamente riportate le attività realizzate nel primo trimestre ed in programma per quelli successivi dell'anno in corso.

| Attività | 2020 | | | |
|---|-----------------|-------------------|-----------------|------------------|
| | Primo Trimestre | Secondo Trimestre | Terzo Trimestre | Quarto Trimestre |
| Stesura del Piano | | | | |
| <i>Rilevazione presso imprese</i> | | | | |
| <i>Focus Group</i> | | | | |
| <i>Redazione Piano</i> | | | | |
| Approvazione del Piano | | | | |
| <i>Presentazione all'Organismo di partenariato</i> | | | | |
| <i>Approvazione Comitato di gestione</i> | | | | |
| Reperimento fondi | | | | |
| <i>Presentazione iniziative di formazione</i> | | | | |
| <i>Definizione di progetti "ad hoc"</i> | | | | |
| Realizzazione corsi di formazione e di aggiornamento professionale | | | | |
| <i>Corsi di formazione</i> | | | | |
| <i>Corsi di aggiornamento professionale</i> | | | | |
| Aggiornamento Piano Formativo | | | | |
| <i>Tavoli di confronto</i> | | | | |
| <i>Redazione Aggiornamento Piano</i> | | | | |

ALLEGATO 1 – SCHEDA CORSI PER “OPERATORE POLIVALENTE DI TERMINAL PORTUALE”

Nelle pagine seguenti sono riportate le attività di formazione dedicate alla costruzione di un profilo polivalente. Tali attività possono essere realizzate tutte anche lungo un arco temporale più ampio di un anno (2020), oppure se ne possono selezionare solo alcune in relazione alle esigenze di ciascuna azienda e/o lavoratore portuale.

Le proposte formative riguardano tre componenti fondamentali dell'attività portuale:

- 1) Movimentazione merci in ambito portuale;
- 2) Operazioni di Sbarco/imbarco;
- 3) Operazioni logistiche.

| N.ro | Titolo Corso | Ore Parte Teorica | Ore Attività Pratica | Durata Corso (ore) | N.ro Minimo Allievi | Tipologia | Strumenti Necessari per la parte Pratica |
|------|---|-------------------|----------------------|--------------------|---------------------|-----------------------------------|--|
| 1 | ADDETTO ALLA MOVIMENTAZIONE DI MERCI IN AREA PORTUALE | 24 | 4 | 28 | NA | BASE (personale senza esperienza) | Attrezzature da piazzale idonee all'apprendimento della mansione |

Modulo 1: IL PORTO DI RIFERIMENTO

Presentazione del Porto di riferimento con particolare riferimento alle attività presenti nei Terminal, nelle lavorazioni che lo caratterizzano e che attengono al lavoro di: movimentazione container, merci in colli e alla rinfusa. Problematica degli spazi confinati. Test di valutazione dell'apprendimento.

Teoria Durata 4 ore

Modulo 2: VISITA GUIDATA IN PORTO

Ricognizione dei luoghi operativi guidata da istruttori.

Visita Durata 4 ore

Modulo 3: SICUREZZA SUL LAVORO

Modulo Generale secondo l'Accordo Stato -Regioni

Teoria Durata 4 ore

Modulo 4: STRUMENTI ED ATTREZZATURE

Teoria Durata 4 ore

Modulo 5: LA MOVIMENTAZIONE IN PORTO

Le molteplici attività in Porto. SGS di tutti gli operatori portuali. La corretta conduzione dei mezzi-spola nei Terminal Container. Le Istruzioni Operative. Uso dei DPI di Terza categoria in uso in porto (imbracatura e ottoprotettori).

Teoria Durata 8 ore

Le problematiche del rizzaggio dei container. Test finale di valutazione dell'apprendimento.

Modulo 6: I MEZZI PER LA MOVIMENTAZIONE

La conduzione del *tug-master* o trattore portuale: elementi tecnici e tecniche di conduzione. Test finale di valutazione

Teoria Durata 4 ore

| N.ro | Titolo Corso | Ore Parte Teorica | Ore Attività Pratica | Durata Corso (ore) | N.ro Minimo Allievi | Tipologia | Strumenti Necessari per la parte Pratica |
|------|---|-------------------|----------------------|--------------------|---------------------|-----------------------------------|--|
| 2 | ADDETTO ALLE OPERAZIONI DI SBARCO/IMBARCO | 32 | 0 | 32 | NA | BASE (personale senza esperienza) | NA |

MODULO 1: PRESENTAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL CORSO

Teoria Durata 4 ore

MODULO 2: IL PORTO DI RIFERIMENTO

Il Porto: la sua organizzazione e i soggetti in esso operanti.

I principali operatori: *terminals* del porto e le infrastrutture (strade, ferrovie, piazzali anchine e capannoni).

Teoria Durata 4 ore

MODULO 3: LE MERCI, LE NAVI, I MEZZI, I CONTAINER, LE ATTREZZATURE, IL LAVORO

**Teoria Durata 12ore
Pratica Durata 8 ore**

Le Merci: le principali tipologie merceologiche in transito nel porto e le relative problematiche di sicurezza. La Nave: lezione ed esercitazione sulle denominazioni delle parti, dei mezzi e degli oggetti della nave. Tipi di nave. (Esame dell'esercitazione e correzione soft degli errori.) Mezzi Meccanici e Gru: i mezzi per il sollevamento (gru e carri ponte) e di carrellamento (*forklift*, trattori e rimorchi ecc.) e le attrezzature di sollevamento utilizzati per la movimentazione merci in ambito portuale.

ATTREZZATURE DI SOLLEVAMENTO: I componenti delle attrezzature di sollevamento, come devono essere usati in sicurezza e come si riconoscono le attrezzature danneggiate o usurate.

Il Lavoro, le Procedure Operative e di Sicurezza: procedure operative e di sicurezza per ogni tipo di merce movimentata.

Il metodo: ogni processo è illustrato da riprese video e spiegato. Le spiegazioni riguardano tutte le tipologie operative e merceologiche previste nelle operazioni portuali e prevedono specifici riferimenti alle modalità di lavoro ed ai pericoli, ai rischi e

alle procedure di sicurezza relative, seguendo quanto descritto nel "Vademecum del Portuale". Spiegazione, in base al manuale, delle modalità di conduzione di tramogge mobili.

LA SEGNALEZIONE A GESTI: Presentazione con lucidi e filmati dei gesti e dei loro significati. Esercitazione pratica, spiegazione della criticità della segnalazione nel ciclo produttivo e quali comportamenti adottare, esame pratico.

IL LAVORO, LE PROCEDURE OPERATIVE E DI SICUREZZA: Il container: spiegazioni relative agli elementi costitutivi ed identificativi dei containers e delle diverse modalità di trasporto. Spiegazione delle procedure operative inerenti l'attività del terminal container presenti nel vademecum del portuale.

MODULO 5: SICUREZZA SUL LAVORO

Teoria Durata 4 ore

MODULO 5: LINGUA INGLESE (intermedio e tecnico)

Teoria Durata 28 ore

La terminologia tecnica del settore di riferimento (elaborazione glossario) I ruoli e le relazioni della comunicazione formale e informale in ambito lavorativo Elementi di inglese commerciale Tecniche di lettura (*skimming, scanning* ecc.) Workshops Tecnici

MODULO 6: SISTEMA DI LOGISTICA INTEGRATA

Teoria Durata 27 ore

Introduzione alla Logistica e la *Supply Chain Management (SCM)* Sistemi gestionali informatici e organizzativi di un magazzino merci Logiche di funzionamento del magazzino e organizzazione dello stesso Metodologie e tecniche di movimentazione, imballaggio, stoccaggio ed immagazzinamento delle merci Introduzione alla logistica portuale e intermodalità Principali tipologie di Trasporto e Vettori Tecniche di pianificazione degli approvvigionamenti e rete distributiva Gestione resi e merci danneggiate Introduzione ai principali forme di automazione e gestione automatizzata del magazzino

MODULO 7: PIANIFICAZIONE E CONTROLLO PROCESSO MERCI

Teoria Durata 21 ore

Pianificazione e Controllo del processo di gestione merci. Procedure amministrativo-contabili dei flussi di magazzino. Gestione dell'informazione inerente le varie fasi dei processi logistici integrati. Applicativi informatici/gestionali per la gestione dei flussi informativi. Architettura HW e SW. Gestione informatizzata del magazzino: Tecnologie di AUTO-ID per applicazioni di BARCODE, sistemi RFID, etc. Sistemi di sicurezza e consolidamento dei dati ed informazioni. Merci pericolose.

MODULO 8: SISTEMI GESTIONE QUALITA' E AMBIENTE

Teoria Durata 12 ore

Quality Assurance e Quality Control La normativa ISO 140001e 9001, principi di organizzazione aziendale, le norme della famiglia ISO, il programma ambientale. Rapporto fra ISO 9001 e ISO 14001, l'analisi degli impatti ambientali, la documentazione del sistema di gestione ambientale, il processo di certificazione Le procedure semplificate per la valutazione dei rischi La valutazione dei rischi nei sistemi di gestione della sicurezza La valutazione dei rischi e la più recente giurisprudenza

| N.ro | Titolo Corso | Ore Parte Teorica | Ore Attività Pratica | Durata Corso (ore) | N.ro Minimo Allievi | Tipologia | Strumenti Necessari per la parte Pratica |
|------|------------------------------------|-------------------|----------------------|--------------------|---------------------|-----------|--|
| 3 | ADDETTO ALLE OPERAZIONI LOGISTICHE | 167 | 37 | 204 | NA | COMPLETO | Attrezzature da piazzale idonee all'apprendimento della mansione |

MODULO 1: PRESENTAZIONE DEI OBIETTIVI E CONTENUTI DEL CORSO

Teoria Durata 4 ore

MODULO 2: SALUTE E SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO

Teoria Durata 4 ore

Sicurezza sul lavoro modulo generale Accordo Stato Regioni

MODULO 3: TECNICHE DI COMUNICAZIONE AZIENDALE ED INTERPERSONALE

Teoria Durata 24 ore

la struttura della comunicazione: elementi e funzioni della comunicazione umana. Il processo di comunicazione: dinamica della comunicazione, elementi di pragmatica della comunicazione umana. La percezione, gli effetti della Comunicazione sul comportamento umano, ascolto attivo e *feedback*. Comunicazione verbale e Non verbale. Stili ed Assertività.

MODULO 4: INFORMATICA DI BASE APPLICATA AL SETTORE

Teoria Durata 20 ore

Elaborazione di testi (Word), basi di dati (Access), fogli elettronici (Excel), strumenti di presentazione (Power Point), internet; posta elettronica. Strumenti, motori di ricerca per la rilevazione dati e informazioni e specifici del settore. Applicativi informatici a supporto della gestione dei flussi informativi e della comunicazione.

MODULO 5: LINGUA INGLESE (intermedio e tecnico)**Teoria Durata 28 ore**

La terminologia tecnica del settore di riferimento (elaborazione glossario) I ruoli e le relazioni della comunicazione formale e informale in ambito lavorativo Elementi di inglese commerciale Tecniche di lettura (*skimming, scanning* ecc.) Workshops Tecnici

MODULO 6: SISTEMA DI LOGISTICA INTEGRATA**Teoria Durata 27 ore**

Introduzione alla Logistica e la *Supply Chain Management* (SCM) Sistemi gestionali informatici e organizzativi di un magazzino merci Logiche di funzionamento del magazzino e organizzazione dello stesso Metodologie e tecniche di movimentazione, imballaggio, stoccaggio ed immagazzinamento delle merci Introduzione alla logistica portuale e intermodalità Principali tipologie di Trasporto e Vettori Tecniche di pianificazione degli approvvigionamenti e rete distributiva Gestione resi e merci danneggiate Introduzione ai principali forme di automazione e gestione automatizzata del magazzino

MODULO 7: PIANIFICAZIONE E CONTROLLO PROCESSO MERCI**Teoria Durata 21 ore**

Pianificazione e Controllo del processo di gestione merci. Procedure amministrativo-contabili dei flussi di magazzino. Gestione dell'informazione inerente le varie fasi dei processi logistici integrati. Applicativi informatici/gestionali per la gestione dei flussi informativi. Architettura HW e SW. Gestione informatizzata del magazzino: Tecnologie di AUTO-ID per applicazioni di BARCODE, sistemi RFID, etc. Sistemi di sicurezza e consolidamento dei dati ed informazioni. Merci pericolose.

MODULO 8: SISTEMI GESTIONE QUALITA' E AMBIENTE**Teoria Durata 12 ore**

Quality Assurance e Quality Control La normativa ISO 140001e 9001, principi di organizzazione aziendale, le norme della famiglia ISO, il programma ambientale. Rapporto fra ISO 9001 e ISO 14001, l'analisi degli impatti ambientali, la documentazione del sistema di gestione ambientale, il processo di certificazione Le procedure semplificate per la valutazione dei rischi La valutazione dei rischi nei sistemi di gestione della sicurezza La valutazione dei rischi e la più recente giurisprudenza

MODULO 9: DIRITTO DEI TRASPORTI E NORMATIVA DI SETTORE**Teoria Durata 27 ore**

Principali riferimenti legislativi e normativi in materia di trasporto nazionale e internazionale e deposito di specifiche tipologie di merci (merci pericolose, derrate alimentari, ecc.). Le normative sul trasporto e sulle spedizioni e normative che regolamentano le varie tipologie di merci con gestione specifica: le spedizioni aeree, terrestri in particolar modo marittimo-portuali. Elementi di contabilità Aspetti economico-patrimoniali delle aziende di trasporto merci, spedizioni e logistica: rimborso accise e *carbon tax*, IVA negli scambi commerciali intracomunitari, ecc. La gestione dei rapporti giuridici e contrattuali nella catena di produzione e del trasporto: analisi della contrattualistica e Disciplina vigente Tecniche e formalità in materia doganale Servizi amministrativi, gestionali e doganali in ambito logistico (spedizionieri, agenti doganali, etc.) Le documentazioni di accompagnamento delle merci sia di spedizione nazionale che internazionale documentazione per le spedizioni internazionali

MODULO 10: PROJECT WORK**Pratica Durata 18 ore**

Sperimentazione attiva (laboratorio) dei contenuti appresi durante il percorso didattico formativo

MODULO 11: AFFIANCAMENTO PASSIVO**AdSP Durata 9 ore**

Attività di affiancamento in azienda atta alla conoscenza pratica ed esperienziale delle mansioni apprese in fase teorica.

MODULO 12: VISITA AZIENDALE**Visita Durata 8 ore**

ALLEGATO 2 – SCHEDA RILEVAZIONE FABBISOGNI AGGIORNAMENTO PROFESSIONALE, RINNOVO LICENZE DI GUIDA

Al fine di identificare la scala di priorità dei rinnovi è stato messo a punto un questionario per consentire alle imprese di indicare il quadro delle scadenze di rinnovo / nuove licenze del personale dipendente.

| Mezzi di lavoro utilizzati | Numero di addetti abilitati alla guida | Numero di addetti con abilitazione in scadenza | | Numero di addetti che devono conseguire per la prima volta l'abilitazione alla guida | |
|---|--|--|-------------------------|--|-------------------------|
| | | Quest'anno (2020) | Il prossimo anno (2021) | Quest'anno (2020) | Il prossimo anno (2021) |
| Piattaforme di lavoro mobili ed elevabili  | | | | | |
| Gru per Autocarro  | | | | | |
| Gru portuale mobile  | | | | | |
| Gru Mobili  | | | | | |
| Gru di banchina  | | | | | |
| Carrello elevatore semovente con conducente a bordo  | | | | | |