

## Sergio Bologna

### Verso un'era post-portuale?

Workshop organizzato da S.I.Po.Tra

Roma, 31 marzo 2015

In questi lunghi mesi di discussioni sulla riforma portuale molti sono i documenti che cercano una soluzione all'interno del quadro esistente, con qualche più o meno sostanziale modifica ai servizi e al lavoro portuale, alla composizione, al numero e al ruolo degli istituti di governance e così via.

D'altra parte c'è invece una corrente di pensiero che si muove in una sfera completamente nuova: abolizione delle Autorità Portuali, soppressione dell'istituto del Demanio, cancellazione delle norme speciali che regolano il lavoro portuale. Chiamerei questa 'la scuola del post-portuale'. Così come siamo passati dalla civiltà industriale a quella postindustriale, dal fordismo al postfordismo, dal moderno al post-moderno, così potremmo vedersi aprire un'epoca del postportuale. Come si caratterizza? Da una concezione del sito di ancoraggio ed ormeggio – come vedete non uso più il termine 'porto' - come pura infrastruttura fisica, spogliata di ogni sovrastruttura di regolazione, tranne i controlli di frontiera, dove si pagano solo i servizi resi a prezzi di mercato e non più le odiate gabelle.

Dalle deboli reazioni delle parti interessate, autorità portuali e compagnie portuali, ho l'impressione che questa scuola di pensiero potrebbe alla lunga essere quella vincente. Quindi ho provato a ragionare come se ci trovassimo, per paradosso, già nell'era post-portuale. A ragionare su due temi: quello del lavoro e quello della sicurezza, per arrivare però a quello che, immagino tutti ritengano il più importante, cioè il tema del mercato.

Il lavoro. Vengono abrogati gli artt. 16 e 17 (che nei fatti sono già non operativi in diversi porti). Il problema rimane aperto perché nessuno mi ha dato ancora una risposta al seguente quesito: dato lo stato attuale della tecnologia e dell'organizzazione dei servizi marittimi, la presenza di un polmone flessibile di mano d'opera è ancora giustificata oppure no? La mia opinione personale, leggendo un po' di pubblicistica di settore e sulla base di alcuni colloqui con primarie società terminalistiche, è che il gigantismo navale abbia accresciuto la necessità di un polmone flessibile di mano d'opera, proprio perché provoca dei gradienti molto forti tra picchi di lavoro. Come si organizza questo polmone allora? Abrogato l'art. 17 rimangono due strade: l'interinale puro o le cooperative di produzione-lavoro, analoghe a quelle che operano nei magazzini e nelle piattaforme logistiche. Se si opta per l'interinale puro (ma anche nell'altro caso) significa che si è già data risposta a una domanda la quale meriterebbe, prima di essere liquidata così in fretta, un'attenta riflessione. La domanda è questa: il lavoro portuale è un lavoro che necessita una determinata professionalità ed una determinata formazione oppure può essere svolto da chiunque, anche dal primo immigrato sbarcato da un barcone mezzo morto? Se si pensa che sia necessaria una certa formazione allora la soluzione del pool di mano d'opera di certi porti del Nord Europa può essere presa in considerazione, ma, attenti!

si tratta di investire un bel po' di soldi in apparecchiature di simulazione, non bastano poche ore di aula. In una prospettiva postportuale questi soldi non debbono però essere tirati fuori, come al solito, dai contribuenti ma dai terminalisti e dagli armatori. In una prospettiva postportuale trovo assai coerente l'idea di unificare il mercato del lavoro della supply chain e quindi di portare sulle banchine gli usi ed i costumi delle piattaforme logistiche terrestri. Probabilmente questo passaggio avrebbe il benefico effetto di far finire l'epoca di quella sonnacchiosa pace sociale che ha regnato nei nostri porti e si vedrebbero all'opera le formazioni sindacali che in questi due anni hanno fatto della logistica uno dei settori a più alta conflittualità industriale ed hanno scoperchiato la pentola dove bollivano, nell'indifferenza generale, illegalità evasione fiscale e criminalità organizzata, come stanno dimostrando le numerose inchieste della magistratura in corso.

Problema della sicurezza. Non si può affrontarlo dimenticando l'Autorità marittima e qui davvero non riesco a capire come la pensa la scuola del post-portuale, perché non ne parla. Allora dico cosa ne penso io. Quello dell'Autorità Marittima e della sua sfera di competenza mi sembra uno dei pochi "sistemi integrati" esistenti e quindi uno dei pochi sportelli unici che abbiamo in questo paese. Rompere l'integrazione di questo sistema estraendone una singola funzione, p. es. quella dei servizi tecnico-nautici, solleva più di una perplessità. Questo sistema svolge una molteplicità di funzioni che spesso si tende a dimenticare: dal controllo sulla pesca, per esempio, alla gestione del Port State Control (PSC). A questo proposito, oltre a ricordare che il nostro PSC è il più solerte d'Europa se si guarda al numero d'ispezioni fatte nel corso dell'anno ma anche al numero di sanzioni comminate (magari questo per i teorici del post-portuale è un aspetto negativo invece che un merito), va ricordato anche che con l'entrata in vigore della Maritime Labour Convention (MLC) l'attività ispettiva non riguarda soltanto le dotazioni tecniche della nave ma anche il rispetto o meno delle norme sugli equipaggi. Come ricorda giustamente "Lloyd's List" *the seaworthiness of a ship cannot be guaranteed when a ship is in service, but depends on how crew maintain, load and run the vessel*. Ora, poiché sappiamo quanto le tabelle d'armamento siano tendenzialmente ridotte all'osso e quanto questa condizione influisca sullo stress psicofisico dei marittimi, risulta evidente che con l'entrata in vigore della MLC e con il graduale recepimento dei principi contenuti nelle direttive IMO da parte del diritto comunitario, il quadro generale dei problemi di gestione della sicurezza marittima cambia in maniera rilevante .

Inoltre, a me sembra di notare che a caratterizzare questi problemi siano emerse problematiche sicuramente esistenti da sempre ma negli ultimi tempi certamente aggravatesi, se le grida d'allarme ormai sono diventate così frequenti. Sto parlando di due fenomeni strettamente correlati, quello delle *misdeclarations* e quello del *poor packaging*. Se addirittura si parla seriamente di rendere obbligatorio il pesaggio del container prima dell'imbarco (operazione tecnicamente non compatibile con la tanto decantata *seamless freight transport chain*), vuol dire che qualche preoccupazione c'è sulla gravità e l'estensione di questi problemi. Cos'è la *misdeclaration*? La dichiarazione falsa da parte dello speditore sulla natura e il peso

della merce trasportata. Per *poor packaging* s'intende il cattivo stivaggio della merce nel container o la mancata operazione di disinfezione del container stesso. E' inutile ricordare che queste sono tra le cause che hanno provocato alcune tragedie del mare. Cosa ci dice tutto questo? Che i problemi della sicurezza marittima non nascono nel terminal – il quale forse è l'area della supply chain più affidabile – ma nascono o a bordo o, soprattutto, nella catena logistica a monte, là dove le spedizioni vengono preparate. Occorre quindi una visione integrata della sicurezza lungo tutta la supply chain, occorre una mentalità diversa. Sono d'accordo quindi che l'assetto istituzionale attuale vada cambiato, ma in direzione di un maggiore rigore non di un maggiore lassismo, perseguendo il fine di guadagnare in competitività attraverso la qualità del prodotto/servizio, non, secondo la mentalità purtroppo dominante, abbassando gli standard. Qui c'è campo per innovare, qui c'è il futuro, questo è un terreno in cui S.I.Po.Tra potrebbe svolgere un ruolo importante. Tanto più che alcuni passi in avanti sono stati fatti, potremmo essere sulla strada buona. Il preclearing e l'istituzione all'interno delle sue procedure della figura dell'OEA (operatore economico autorizzato), è un modo – vedremo quanto efficace, ma comunque un modo – per filtrare gli operatori corretti da quelli disonesti. Lo Stato, la Dogana, hanno reso questo servizio senza imporre nuove gabelle. Il mercato. I noli sono scesi ai minimi storici in certi settori, quello del dry bulk per esempio, nel container siamo tornati ai livelli del 2013, già allora depressi. La sovraofferta di stiva non accenna a diminuire malgrado la vivace attività di *scrapping*, i cantieri continuano a vomitare navi sempre più sofisticate che producono sempre meno ricavi. La corsa al gigantismo navale non si arresta, ogni volta che la lunghezza di una nave aumenta di qualche metro le finanze pubbliche sono costrette a investimenti pesanti nell'adeguamento delle infrastrutture portuali. Si pensava che le Alleanze o i grandi consorzi sarebbero riuscite a frenare la corsa al ribasso dei prezzi, ma, come dice l'esperto di Morgan Stanley Doug Hayes, finché ci sono tanti *price-setter* quanti erano prima, non ce la faranno mai. Solo il settore dei crude tanker se la vede meglio, grazie al crollo del prezzo del greggio ed al fatto che per anni si sono ordinate poche cisterne. Ma esce da una depressione terribile. Nella finanza dello shipping dopo la batosta subita dal KG System tedesco con il fallimento di più di 200 fondi d'investimento, è toccato ai novellini del private equity di pagare il loro tributo a questo mercato surreale. Conclusione: la redditività delle compagnie marittime è messa sempre più a rischio, tenuto conto anche dell'entrata in vigore di alcune normative IMO piuttosto stringenti (si pensi alle aree ECA, alle acque di zavorra e altro). La situazione dell'armamento italiano, da questo punto di vista, assomiglia a quella di un lazzaretto. Tra fallimenti e ristrutturazioni del debito, su una trentina circa di compagnie armatoriali, quelle che si reggono in piedi da sole si contano sulle dita di una mano. In molti casi le banche che tengono in pugno i destini di queste società sono messe ancora peggio dei loro creditori (si pensi a MPS o a Carige), alcune hanno cominciato a scrollarsi di dosso i crediti "non performanti", altre consumano in questo modo il QE della BCE. L'industria terminalistica in Italia, diciamo pure il settore portuale nel suo complesso, non sono ridotti in queste condizioni. Non si capisce quindi perché proprio loro debbano essere sottoposti

a questa continua sfibrante accusa di rappresentare un caso di parassitismo, di assistenzialismo, di inefficienza, di esosità. La scuola di pensiero postportuale nasce e si consolida in questo clima e sparge l'illusione che, abbassando gli standard ed i costi della fase di carico e scarico, lo shipping possa risolvere i suoi problemi, causati invece dalla sovraofferta di stiva.

Eppure sarebbe possibile uscire in maniera vincente da questa crisi. La Germania si è trovata a fronteggiare disastri ben maggiori nella finanza dello shipping, ha perso forse definitivamente una leadership mondiale che si era conquistata con sagacia. Eppure i suoi porti hanno continuato a progredire. Amburgo è l'unico tra i grandi scali del Northern Range ad avere problemi di fondali. Con l'arrivo delle navi giganti, sopra i 14.000 Teu, avrebbe dovuto trovarsi in difficoltà, invece nel 2014 ha superato ogni record. Ha visto drasticamente crollare il suo secondo cliente, la Russia, ma ne ha guadagnati altri. Avrebbe dovuto cedere traffico al nuovo porto di Wilhelmshaven, invece non gli ha ceduto nemmeno un Teu. La ragione del successo, secondo me, vista dal mio piccolo osservatorio di socio della BVL, è l'aver mantenuto certi standard di qualità, anche nella gestione della forza lavoro flessibile, e non aver rinunciato alla presenza del pubblico. HHLA, principale terminalista del porto, è una società pubblica. Ma forse la ragione è un'altra. Lassù la politica supporta i destini della portualità, ne abbiamo avuto prova in questi giorni. Era apparsa sul bollettino della BVL la notizia che Daimler Benz stesse meditando di imbarcare le sue auto non più in un porto tedesco ma in un porto mediterraneo, si facevano i nomi di Livorno e di Koper. Si è messa immediatamente in moto la macchina, un europarlamentare della SPD ha chiesto la convocazione di una riunione con i porti di Trieste, di Koper e di Rijeka, alla presenza di rappresentanti sindacali, per verificare se la competitività dei porti del Nord Adriatico si fondava o meno sul dumping sociale. Zeno d'Agostino era presente, potrà dirvi meglio di me. Pensate che, in caso analogo, il ceto politico italiano avrebbe mostrato la stessa sollecitudine?