

Indice

PREMESSA	3
1. INDICAZIONI GENERALI DI SCENARIO	5
1.1 La realtà del trasporto spezzino e il rapporto con il porto.....	5
1.2 La consistenza occupazionale ed economica del sistema portuale spezzino	9
1.3 Il collocamento del Centro Intermodale di Santo Stefano Magra nella Piattaforma logistica spezzina.....	12
2. LO SCENARIO COMPLESSIVO DI INDAGINE	17
2.1 Il comparto della logistica: cenni sulle tendenze ed evoluzioni.....	17
2.2 Il mercato del lavoro e le esigenze di professionalità nel settore logistico.....	19
2.3 Individuazione imprese della filiera.....	25
3. L'INDAGINE QUALI-QUANTITATIVA	27
3.1 Premessa.....	27
3.2 Una sperimentazione di analisi delle dinamiche occupazionali del settore portuale e della logistica attraverso i dati DWH del Laboratorio delle Professioni di Domani	28
3.2.1 I dati del Sistema Rubens	28
3.2.3 I dati degli esiti professionali degli allievi formati negli ambiti di indagine alla Spezia.....	37
4 UN APPROFONDIMENTO QUALITATIVO: LA DEFINIZIONE DEI PROCESSI PRODUTTIVI E DEI FABBISOGNI PROFESSIONALI DELLE AREE RETROPORTUALI DELLA PROVINCIA DELLA SPEZIA	47
4.1 Le interviste semistrutturate.....	47
4.2 I focus group con testimoni privilegiati	48
4.3 L'analisi 'per processo' e la sua applicazione alle principali attività delle aziende della logistica integrata in ambito portuale e retro portuale.....	51
4.4 Attività logistiche in ambito portuale.....	54
4.4.1 Mappa delle attività: import di contenitori in transito dal porto della Spezia	55
4.5 Attività logistiche in ambito retroportuale.....	58
4.5.1 Mappa delle attività: magazzino industriale logistica distributiva.....	58
4.5.2 Mappa delle attività: magazzino industriale approvvigionamento linea di produzione	60
5. CONCLUSIONI	61
SCHEDA 1: LINEE GUIDA PER LA PROGRAMMAZIONE	65
1.1 Indicazioni generali di scenario.....	65
1.2 Tendenza ed evoluzione	66
SCHEDA 2: CONTESTO QUANTITATIVO	69
2.1 Rubens.....	69
2.2 La formazione professionale.....	72
SCHEDA 3: GLI APPROFONDIMENTI QUALITATIVI	75
3.1 Elementi di contesto.....	75
3.2 Le figure professionali.....	76
3.3 Competenze.....	76
SCHEDA 4: L'ANALISI DI PROCESSO	79
4.1 Tipologia processi	79
4.2 Processo relativo alla realizzazione del prodotto/servizio	80
4.2.2 Magazzino industriale logistica distributiva	83
4.2.3 Magazzino industriale approvvigionamento linea di produzione	84
SCHEDA 5: ELEMENTI DI RIFLESSIONE	85
5.1 Catena logistica e logica integrata	85

SCHEDA 6: SCHEMA METODOLOGIA UTILIZZATA PER DUPLICAZIONE ESPERIENZA APPROFONDIMENTI TEMATICI UTILI AL LABORATORIO DELLE PROFESSIONI DEL DOMANI	87
I PROFILI PROFESSIONALI: LA COMPILAZIONE DEL FORMAT	89
Responsabile di magazzino	89
Magazziniere (operatore di magazzino)	95
Gruista portuale.....	101
Spedizioniere (tecnico di spedizione, trasporto e logistica).....	109
Responsabile della logistica (tecnico di logistica)	117
BIBLIOGRAFIA	125
ALLEGATI	127
1. Indirizzario.....	127
Enti e istituzioni	127
Associazioni di categoria	127
Cantieri Navali.....	128
Linee di navigazione	128
Cantieri Navali Diporto	128
Imprese portuali	129
2. Gli interlocutori privilegiati.....	130
3. Le aziende campione e filiere operative	131
4. Traccia-guida dell'intervista per i testimoni privilegiati	132

Premessa

Nell'ambito delle attività di analisi correlate al laboratorio, la Provincia della Spezia ha evidenziato un fabbisogno conoscitivo relativo ad un'area in particolare evoluzione socio economica: la zona retroportuale.

Infatti il tema della logistica e dei collegamenti delle aree portuali con i rispettivi *hinterland* sta assumendo un'importanza fondamentale nello sviluppo della filiera trasportistica, coinvolgendo diverse aree occupazionali dalla produzione al consumo.

Il porto, come centro di smistamento di materie prime e prodotti verso l'entroterra, ha una immediata ricaduta sulle aree all'interno delle quali molteplici soggetti operano sia per lo smistamento e il transito sia per trasformazione delle merci stesse.

In questo contesto appare evidente l'interesse della Provincia di acquisire il maggior numero di informazioni possibile utili alla programmazione di interventi formativi e orientativi e di politiche di sviluppo.

Per questo motivo, Agenzia Liguria Lavoro ha realizzato una indagine finalizzata a sistematizzare le informazioni sia come strumento previsivo (programmazione) che ai fini di analisi di risultati concreti di attuazione delle politiche attive (monitoraggio) e che si inquadri nel più complessivo progetto del *Laboratorio delle professioni*, sia in un'ottica di analisi permanente (di taglio quantitativo) che di approfondimento qualitativo.

Questa ricerca si pone la finalità di essere integrativa rispetto ad altre indagini svolte¹ e a "indici" di figure professionali²: in una logica di rinforzo si pone l'obiettivo di contribuire a fornire indicazioni efficaci e di collaborare a "leggere" le esigenze espresse dal territorio in modo coerente rispetto al sistema regionale. Le indicazioni emerse sulle figure professionali emergenti confluiranno nel *Repertorio delle figure professionali* della Regione Liguria.

L'elemento importante di un simile progetto, e che in realtà costituisce una ricchezza del sistema, è quello di attuare un pieno coinvolgimento delle parti sociali e attivare un sistema di partnership con soggetti diversi: Istituzioni, Università (anche attraverso i singoli Dipartimenti), Enti Bilaterali, Associazioni datoriali, pur avendo come interlocutore primario l'impresa, poiché essa costituisce il soggetto attivo in grado di prevedere quali possono essere i fabbisogni professionali futuri.

Una ricaduta positiva di questo progetto è quindi anche quella di creare una rete di relazioni nell'ambito dei servizi per l'impiego e degli attori sociali ed economici del territorio: un circolo "virtuoso" dell'informazione.

Questo Report ha, in questo senso, l'obiettivo di porre le basi per la creazione di una rete condivisa, istituzionale e socio-economica, che nel tempo possa contribuire a integrare e arricchire specifiche conoscenze.

1 Ad esempio: Spedia SpA, Indagine sul campo circa i fabbisogni formativi delle aziende coinvolte nei programmi di sviluppo locale, aprile 2006

Liguria Ricerche srl, Effetti economici ed occupazionali delle attività portuali della Spezia e nuovo Piano Regolatore Portuale, 2002

2 Agenzia per l'Impiego della Liguria – Ricerca e Progetto sas, AAA ... cercasi. Le richieste e le tendenze del mercato del lavoro, 1999; Agenzia per l'Impiego della Liguria - Ricerca e Progetto sas, Le professioni nel porto logistica e trasporti. Profili e contenuti professionali, 1999

Dalle prime indicazioni di scenario è infatti possibile iniziare a desumere quali filoni produttivi approfondire e fornire prime indicazioni utili, come base per alimentare la discussione con gli interlocutori.

Poiché è proprio il rapporto con il territorio l'elemento fondante del processo di ricerca, si propone in questa sede una mappatura³

- sia degli interlocutori da coinvolgere sin dall'inizio in tutto il processo di ricerca
- sia delle imprese della filiera, interlocutori privilegiati e fonte primaria di informazioni.

Il prodotto è quello di individuare i sub settori e le figure professionali su cui incentrare l'attenzione, realizzare una indagine di scenario che da un lato evidenzii le tendenze del settore e dall'altro alimenti il *Repertorio delle professioni*.

Infatti l'obiettivo generale di questo progetto – volutamente inserito nel progetto regionale *Il laboratorio delle professioni* – è quello di individuare

- i **fabbisogni**, nel senso più ampio del termine, ossia occupazionali, professionali e formativi, e quindi le
- **figure** (emergenti e mancanti)

su cui la Provincia possa impostare un **documento di programmazione**.

Il complesso delle attività previste produrrà una riflessione teorica ed operativa per la costruzione di un **piano di sviluppo settoriale**.

I prodotti che scaturiranno da questo intervento saranno costituiti da:

- *Linee guida per la programmazione*: un report di ricerca, di taglio operativo perché sia utile alla programmazione e che tenga quindi conto dei dati di **scenario**, degli approfondimenti qualitativi realizzati sul territorio con gli interlocutori privilegiati e che coniughi i fabbisogni sia con l'offerta formativa consolidata sia con la programmazione di interventi formativi innovativi
- *Il repertorio delle figure professionali*: ossia la costruzione delle schede sui profili professionali, sperimentando il format del modello regionale

³ Si vedano gli Allegati

1. Indicazioni generali di scenario

1.1 La realtà del trasporto spezzino e il rapporto con il porto

Un'analisi del settore del trasporto nella Provincia spezzina ovviamente non può prescindere dal ruolo che ricopre la realtà portuale nel complesso delle attività di trasporto del territorio considerato.

La Spezia ha ormai legato in maniera imprescindibile la propria vocazione economica al porto in continuità con la propria storia. In generale il Porto della Spezia rappresenta una delle principali realtà portuali del Mediterraneo con una particolare collocazione nell'ambito del trasporto containerizzato, anche per la presenza di uno dei principali terminal container Italiani (La Spezia Container Terminal di proprietà del Gruppo Contship) e il permanere di altri operatori del settore di una certa forza e consistenza quantitativa (Gruppo Tarros).

In questo senso La Spezia ha sempre più l'esigenza di correlare i flussi di merci che transitano attraverso il porto spezzino con le reti intermodali e i principali corridoi transeuropei.

Con la sua ubicazione all'estremo levante della costa ligure, il Porto della Spezia fa parte di un arco costiero che, nel tratto di circa 350 Km compreso fra Livorno e Imperia, presenta la maggiore concentrazione di porti di tutto il territorio nazionale. Qui si concentrano infatti quattro fra i maggiori porti nazionali (Genova, Savona, Livorno e La Spezia) e due porti minori (Marina di Carrara e Imperia), una vera e propria regione portuale litoranea che vanta una capacità di movimentazione di oltre 100 milioni di tonnellate annue di merci.

La Spezia si trova all'incrocio tra la direttrice Tirreno – Brennero (Corridoio 1) e quella costiera tirrenica in posizione baricentrica rispetto alle aree produttive e di consumo più importanti del Nord Italia. Il porto spezzino, nel ranking europeo, si colloca tra i primi per l'utilizzo della tecnologia intermodale ed è collegato con frequenze plurisettimanali con i maggiori terminal intermodali del centro e del nord Italia. Il suo bacino di riferimento è pertanto costituito dai mercati della pianura padana, della Svizzera e dell'Austria sino alla Baviera. Le linee di navigazione che scalano regolarmente il Porto della Spezia sono oltre 50 e lo collegano con 200 porti in tutto il mondo.

L'ubicazione particolare del porto, posto all'estremità di un profondo golfo orientato su un asse Nord-Ovest/Sud-Est, gli conferisce una connotazione di porto naturale, esposto ai soli venti di scirocco (e parzialmente di tramontana). La rada della Spezia, di grande valore ambientale, rappresenta di fatto uno degli ambiti portuali naturali più vasti dell'intera costa italiana.

La diga foranea lunga 2.210 metri posta all'imboccatura del golfo determina situazioni di tranquillità in tutto l'arco portuale assicurando l'operatività tutti i giorni dell'anno. Attraverso i due passaggi di 400 metri e 200 metri, posti l'uno a ponente e l'altro a levante della diga, avviene l'accesso delle navi mercantili e militari alla rada, uno specchio acqueo di circa 150 ettari per una profondità di circa 4,6 Km ed una larghezza che si aggira mediamente sui 3,2 Km. La profondità del fondale varia da

8,00 m a 14,00 m, per l'accesso delle navi sono stati dragati infatti canali alla profondità di oltre 14,00 m in modo da consentire l'accosto alle navi portacontainer.

Le informazioni che seguono sono tratte principalmente dai documenti di programmazione dell'Autorità Portuale della Spezia e definiscono a grandi linee le varie funzioni presenti all'interno del golfo spezzino ed il layout infrastrutturale dell'area.

Il nuovo Piano Regolatore Portuale sottolinea in particolare come l'esame delle attività e delle utilizzazioni della costa presenti lungo tutto lo sviluppo del golfo metta "in evidenza una molteplicità ed un intreccio inconsueto di interessi, di impieghi, di prerogative, di aspettative e propensioni che convivono con evidenti difficoltà. La presenza, infatti, della maggior parte delle attività industriali e di quelle turistico-diportistiche è nata spontaneamente senza ispirarsi ad uno strumento pianificatore, accavallandosi sui tratti costieri resi disponibili per nuove utilizzazioni dalla dismissione di un precedente uso, in genere effettuato dalla Marina Militare o da alcune industrie manifattiere (Verzocchi - Pertusola) o cantieri di demolizioni navali".

Nella rada partendo dall'estremità di ponente ed in senso orario, si affacciano sul mare i comuni di Portovenere, La Spezia e Lerici. Le zone interne del golfo sono diventate di generale interesse della Marina Militare a partire dalla metà circa del secolo scorso.

Nel Comune di Portovenere inizia la presenza degli stabilimenti militari con la base del Varignano cui fa seguito il Golfo delle Grazie, insenatura di uso turistico-pubblico, e quindi il terminal GNL Italia di Panigaglia. Seguono, verso Nord, alcune insenature libere in prossimità degli abitati di Fezzano e Cadimare prima di giungere ai moli che delimitano lo specchio acqueo della base navale che termina verso levante, in corrispondenza con il litorale cittadino della Spezia.

Il tratto di costa su cui si affaccia la città della Spezia è costituito dal fronte mare di Viale Italia e poi dalla zona del porto commerciale compresa tra molo Italia e molo Pagliari. Le installazioni portuali, tipiche di un porto mercantile, sono ben definite e continue nella prima parte, costituite dalle Calate Paita, Malaspina e Artom con i moli Garibaldi e Fornelli.

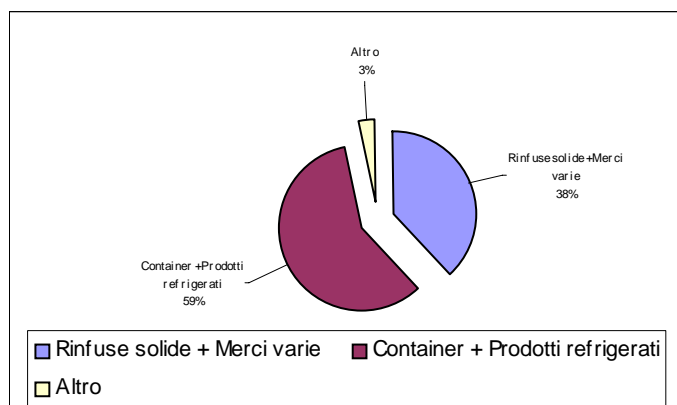
A levante di questa parte le presenze e le utilizzazioni costiere attuali sono frammiste. La zona del Canaletto, utilizzata per ormeggio e riparo di imbarcazioni, confina con la nuova banchina in fase di ampliamento del terminal Ravano. Proseguendo verso levante l'eterogeneità dell'utilizzo costiero è ancora più evidente: vi si incontrano l'opera di scarico delle acque di raffreddamento della centrale ENEL, gli ormeggi di piccole imbarcazioni private di Fossamastra, il Terminal del Golfo; il pontile ENEL, il terminal ro-ro ex terminal Tarros, il molo Pagliari della Marina Militare utilizzato per l'imbarco e lo sbarco di materiali, merci pericolose ed esplosivi di interesse delle navi militari Nazionali/Nato.

La zona costiera successiva, da Pagliari a San Bartolomeo e sino all'insenatura della Pertusola, interessata dall'insediamento militare di Mariperman è principalmente utilizzata come zona industriale del porto con presenza di cantieri di riparazione e costruzione navali ed imbarcazioni da diporto (San Marco, Ferretti, Baglietto, Beconcini Fincantieri, Navalmare, ecc.) frammisti ad insediamenti nautici come Porto Lotti ed a attività artigianali di riparazione di barche da diporto, nonché ai punti di sbarco di prodotti petroliferi di Pol Nato e Arcola Petrolifera. A seguire in comune di Lerici, la costa riprende verso levante l'aspetto naturale con utilizzo turistico-balneare.

Situato come si è detto al lato orientale della città, il Porto commerciale della Spezia dispone di oltre 5 Km. di banchine destinate ai diversi traffici secondo le proporzioni rappresentate nella figura successiva e 575.000 mq di aree, 17.000 metri di binari ferroviari e 3.500 metri di strade. Vi si accede dalla città attraverso due varchi principali, posti uno a levante e l'altro a ponente. Il porto mercantile ha una superficie acqua complessiva di circa 400.000 mq. Rimorchiatori, piloti e ormeggiatori vi garantiscono il servizio 24 ore su 24 per 365 giorni all'anno.

La superficie delle banchine suddivise per destinazione d'uso (Anno 2004)

Superficie totale La Spezia	Coperta	19.000
	Scoperta	575.000
Rinfuse solide + Merci varie		218.600
Container + Prodotti refrigerati		338.050
Altro		18.350



Fonte: RICEM. Elaborazione: Liguria Ricerche.

Oggi operano in porto numerose imprese, di cui 12 concessionarie/terminaliste. Sono operativi, con la relative attrezzature specializzate, due terminal container, tre terminal multipurpose, due terminal per prodotti petroliferi, un terminal carbonifero, un terminal per GPL, due terminal per cereali, un terminal per oli alimentari vegetali, un terminal per rinfuse solide, due terminal per cemento. I terminal hanno gru con capacità di sollevamento fino a 100 tonnellate e magazzini coperti per un totale di circa 13.000 mq.

Lo sporgente Fornelli in particolare, destinato al traffico specializzato in container, insieme alla banchina Ravano e parte della calata Artom, è gestito dal La Spezia Container Terminal per una superficie totale di oltre 260.000 mq. È il primo terminal nel Mediterraneo ad aver ottenuto la certificazione ISO 9002 Standard dal Lloyd's Register. È in grado di movimentare più di 700.000 teu all'anno, un terzo dei quali per ferrovia.

Si tratta del primo esempio in Italia di gestione privata di un terminal portuale pubblico. È operativo con 1,5 km di ormeggi con pescaggi fino a 14 metri.

Nel decennio 1994-2004 il Porto di La Spezia ha visto più che raddoppiare il traffico complessivo ed è stato in grado di superare, nel biennio 2003-2004, nella movimentazione di container, la soglia del milione di teu. Nel periodo 2000-2006 hanno fatto scalo nel Porto della Spezia 14.000 navi per una stazza complessiva di 230.000 tonnellate circa; metà di queste erano portacontainer. Sono transitate nel Porto della Spezia nello stesso periodo complessivamente oltre 100.000 tonnellate di merce, ossia mediamente ogni anno 14.600 tonnellate circa, registrando un picco di oltre 17.000 tonnellate movimentate nel 2003 ed un leggero decremento nell'ultimo anno (12.500 circa nel 2006). Oltre la metà dei volumi totali è rappresentata da merci containerizzate. Nel periodo 2000-2006 hanno inoltre transitato nel Porto della Spezia circa 500.000 passeggeri. (dati autorità portuali e Direzione Marittima Liguria,

Banca Dati Recris, Progetto Interreg III B Medocc SECUR MED, elaborazione Liguria Ricerche)

Nel primo semestre del 2007 si è avuto un consolidamento del traffico di contenitori (+8,3% rispetto al primo semestre del 2006); di questi, oltre l'87% è stato movimentato presso LSCT. Il 32,5% delle merci containerizzate è stato movimentato per ferrovia. In decremento il traffico di rinfuse liquide, mentre crescono le rinfuse solide e soprattutto le merci varie, trainate dai container ma con ottime performance anche dei carichi generali. In crescita anche il transito dei passeggeri, riconducibile all'incremento degli scali programmati dalle diverse compagnie operanti alla Spezia oltre che dall'inserimento della città quale nuova destinazione della prestigiosa Disney Cruise.

La realizzazione della rete telematica del porto è occasione di pregio che offre agli operatori e alla clientela un moderno strumento ad avanzata tecnologia, sia per lo snellimento delle pratiche doganali, sia per la logistica del trasporto su strada. Il sistema di videocontrollo del porto garantisce maggior sicurezza alle navi in arrivo e in partenza. Una nuova rete idrica, il miglioramento dei collegamenti viari interni, l'accresciuta attenzione ai problemi della sicurezza, l'adozione di misure per diminuire l'impatto ambientale causato dai rumori e dalle polveri che fatalmente si originano dall'attività commerciale del porto, sono il risultato della costante attenzione dell'Autorità Portuale allo sviluppo sostenibile dei traffici.

Il Porto della Spezia risente tuttavia dei ritardi nei lavori di dragaggio ai fondali d'accesso ai terminal che risultano insufficienti per le portacontainer di ultima generazione e della carenza di spazi che rischiano di mettere in crisi lo scalo. La vicenda dei dragaggi del Porto di La Spezia è stata un alternarsi di accelerate e marce indietro. Le realizzazioni che risultano prioritarie nel Porto di Spezia sono rappresentate, oltre che dal dragaggio dei fondali dagli interventi di ampliamento di moli e banchine e dagli interramenti previsti nel canale navigabile e nel bacino di evoluzione del Molo Fornelli.

L'11 ottobre 2006 la Giunta Regionale della Liguria ha approvato il nuovo Piano Regolatore Portuale (il precedente PRP è datato 1982) e l'iter approvativo è stato successivamente perfezionato con l'approvazione del Consiglio Regionale, avvenuta nel dicembre 2006. Il P.R.P. era stato adottato dal Comitato Portuale nel mese di luglio 2002 e dopo aver ricevuto, nel mese di ottobre 2003, il prescritto parere positivo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici era stata avviata la procedura di valutazione di impatto ambientale, conclusasi nel mese di maggio 2006. La stesura definitiva alla quale si è arrivati recepisce le intese siglate tra Autorità portuale e Enti locali e integra in modo preciso e puntuale le previsioni del Piano Urbanistico comunale della Spezia e del piano regolatore portuale.

Il nuovo Piano Regolatore Portuale all'orizzonte del 2010 mira principalmente a coniugare le esigenze di crescita del porto con un disegno condiviso di sviluppo, secondo le indicazioni delle comunità locali, attraverso la razionalizzazione dei problemi esistenti sul versante marittimo, che derivano come accennato dall'anomalo intreccio di attività diverse, tra loro incompatibili sia dal punto di vista operativo che da quello della sicurezza e dell'ambiente". In particolare il piano regolatore prevede 140.000 mq di nuovi riempimenti destinati ad incrementare l'attività portuale e definisce il perimetro di tutta l'area che verrà restituita alla città per il nuovo waterfront di Calata Paita, oggi occupata da attività commerciali e avvia altresì la ridefinizione degli spazi per l'Arsenale individuandone una via di trasformazione. Questo PRP porta ad una previsione di movimentazione nello scalo della Spezia di 1.600.000 teu.

Non sussistono invece particolari problemi di collegamento del porto commerciale con l'entroterra, fatto salvo il necessario completamento della linea ferroviaria "Pontremolese". Il Porto della Spezia è infatti direttamente collegato alla rete autostradale (Autostrada A 12 Genova - Livorno Autostrada A 15 Parma - La Spezia) e a quella ferroviaria. L'aeroporto internazionale più vicino è quello di Pisa "G. Galilei" ad 80 Km dalla città; segue, a circa 100 km di distanza quello del Capoluogo di Provincia, l'aeroporto Internazionale "C. Colombo", ed è in crescita l'aeroporto di terzo livello di Luni a soli 18 Km di distanza.

Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, si segnala che dalla Stazione della Spezia partono treni da/per tutte le destinazioni. La Società Ferrovie dello Stato S.p.A. ha dato il via ai lavori del nuovo fascio di binari per il raddoppio del collegamento tra il Porto della Spezia e la linea tirrenica, tenuto conto che nel porto spezzino come già accennato si muove su rotaia oltre il 30% delle merci containerizzate.

1.2 La consistenza occupazionale ed economica del sistema portuale spezzino

Il porto spezzino si pone come uno dei principali poli di creazione di ricchezza e fonte di occupazione del sistema socio-economico provinciale. A riguardo l'Autorità Portuale della Spezia ha commissionato uno studio sull'impatto economico e occupazionale delle attività portuali che definisse la consistenza occupazionale, sia in termini diretti che indotti e indiretti delle attività legate al porto.⁴

In questo senso la realtà portuale, estende sempre di più la propria influenza e interdipendenza con le altre fasi del trasporto (essenzialmente fase nave e fase terra), vede aprire le proprie prospettive occupazionali in relazione alla capacità del porto stesso ad adeguarsi alle tendenze di sviluppo e alle esigenze dell'intero ciclo del trasporto.

La crescita del sistema economico portuale, e conseguentemente della sua occupazione, è determinata dalla presenza di un porto moderno, in grado di soddisfare le esigenze sia infrastrutturali che di qualità dei servizi, richieste dalle aziende di trasporto marittimo e terrestre.

La ricerca, relativa al 2002, ha posto le basi per una approfondita conoscenza della struttura occupazionale del Porto della Spezia attraverso l'utilizzo di metodologie quantitative e qualitative tese a delineare il reale impatto del porto sull'economia del Sistema Produttivo Locale Spezzino.

In estrema sintesi lo studio ha definito un quadro occupazionale che partendo sulla base dei dati forniti dall'Autorità Portuale relativi alle imprese insediate nella circoscrizione territoriale di competenza identifica l'impatto occupazionale diretto delle attività portuali in 3.323 addetti.

Le attività che insieme danno luogo al cluster portuale generano un indotto di posti di lavoro stimato, utilizzando le matrici input-output, in 4.870 addetti; considerando anche gli effetti occupazionali indiretti, l'impatto complessivo risulta pari a 12.033 addetti.

⁴ Cfr. Liguria Ricerche, Effetti economici ed occupazionali delle attività portuali della Spezia e nuovo Piano Regolatore Portuale, 2002

In sintesi, per ogni addetto diretto nelle attività portuali possono essere contabilizzati 1,5 addetti che lavorano nelle attività indotte (cioè che forniscono input alle attività portuali o che da queste comprano gli output) e altri 1,2 addetti il cui lavoro è legato, in via indiretta alle attività portuali.

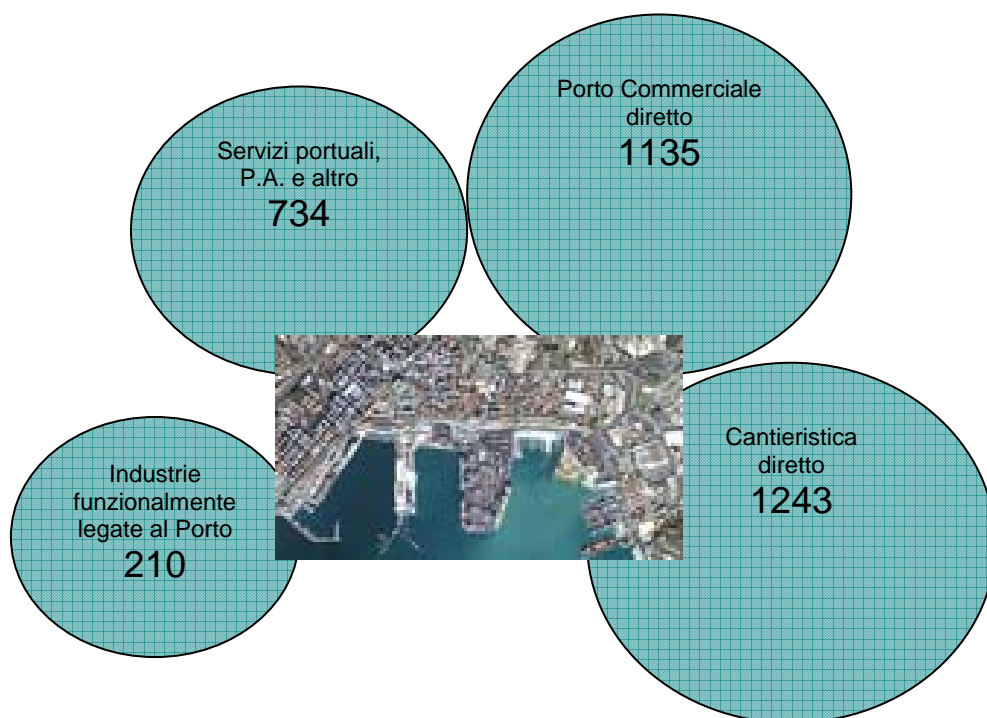
Si può, inoltre, affermare che ad ogni occupato nelle attività portuali corrispondono ben 2,6 occupati nelle attività indotte e in quelle indirette. Il moltiplicatore occupazionale è pertanto pari a 3,6.

Quadro occupazione diretta nel porto della Spezia

Diretto	Numero Addetti
Occupazione diretta porto commerciale	1.135
Occupazione diretta cantieristica	1.243
Servizi Portuali	441
Pubbliche Amministrazioni (solo per aspetti operativi)	214
Industrie funzionalmente legate al porto	210
Altro	80
<i>Totale occupazione diretta</i>	<i>3.323</i>

Fonte: Liguria Ricerche

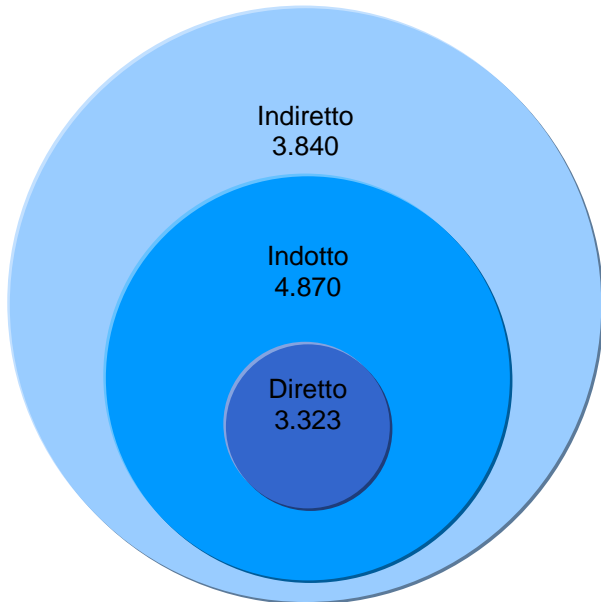
Quadro di sintesi del sistema occupazionale del porto della Spezia. Attività dirette nel 2002



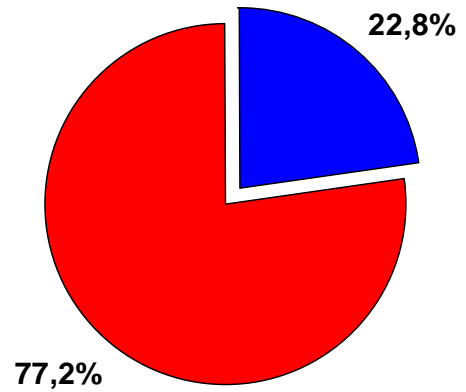
Fonte: Liguria Ricerche

L'impatto occupazionale

Le tre componenti
(Totale = 12.033)



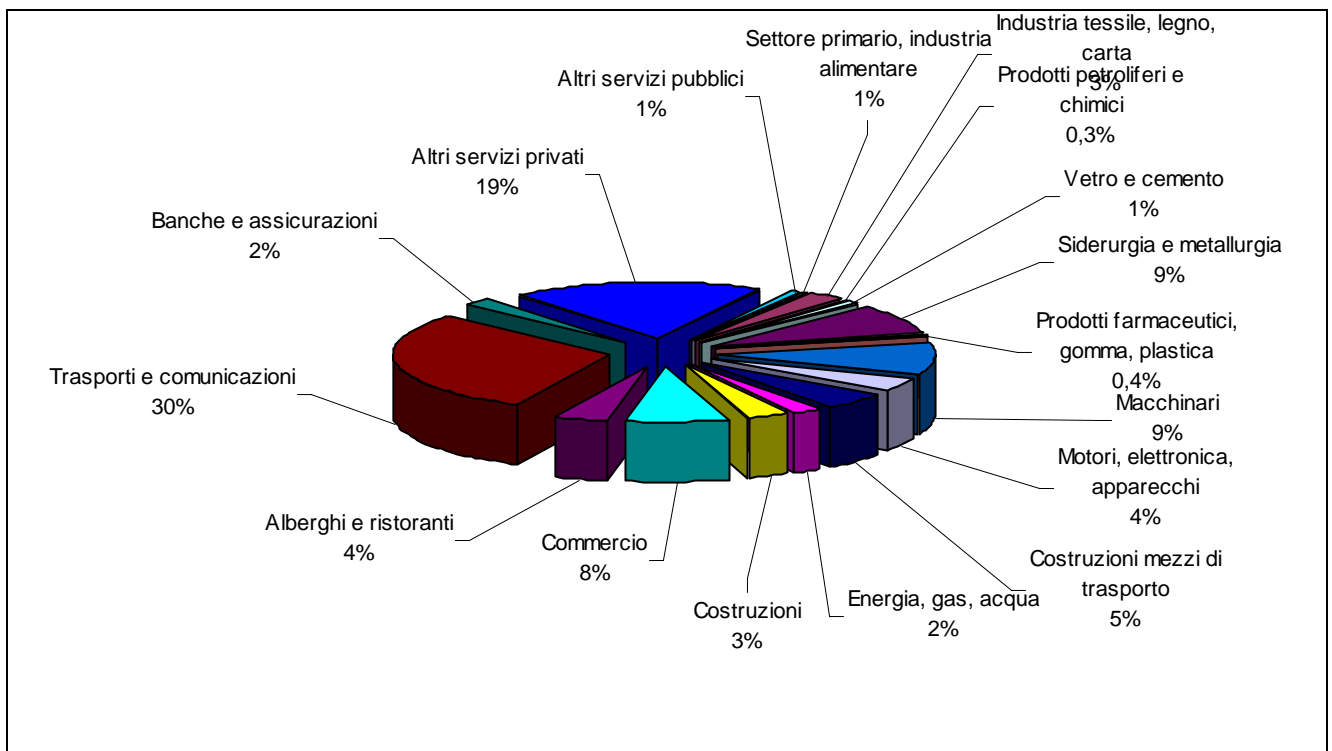
Il peso rispetto all'economia del SPL
della Spezia



■ Attività portuali ■ Altre attività

Fonte: Liguria Ricerche

Occupazione indotta per settore



Fonte: Liguria Ricerche

1.3 Il collocamento del Centro Intermodale di Santo Stefano Magra nella Piattaforma logistica spezzina

Come abbiamo già detto la crescita del sistema economico portuale, e conseguentemente della sua occupazione, è determinata in maniera strategica dalla capacità di un porto moderno di soddisfare le esigenze sia infrastrutturali che di qualità dei servizi, richieste dalle aziende di trasporto marittimo e terrestre.

Infatti il tema della logistica e dei collegamenti delle aree portuali con i rispettivi hinterland sta assumendo un'importanza fondamentale nello sviluppo della filiera trasportistica, coinvolgendo diverse aree occupazionali dalla produzione al consumo.

Il porto, come centro di smistamento di materie prime e prodotti verso l'entroterra, ha una immediata ricaduta sulle aree all'interno delle quali molteplici soggetti operano sia per lo smistamento e il transito sia per trasformazione delle merci stesse.

Questa logica viene considerato di fondamentale importanza lo sviluppo del Centro Intermodale di Santo Stefano Magra quale principale infrastruttura dedicata allo sviluppo di tali attività.

Nel territorio del Comune di Santo Stefano di Magra si è avviato anni fa il processo di valorizzazione delle aree a tutti gli effetti individuate come retroportuali, riguardando l'obiettivo di realizzare un vero e proprio distripark al servizio del porto della Spezia. In tale modo sulle nuove aree e su quelle attualmente destinate al deposito container si potranno insediare vere e proprie attività produttive collegate alla logistica delle merci.

Il progetto distripark, elaborato ed attuato da S.V.A.R. (Società per la Valorizzazione delle Aree Retroportuali) S.r.l., società di scopo a prevalente capitale pubblico entrata dal 2002 nell'orbita di Spedia Holding, si inserisce in un contesto nel quale sono già state realizzate le opere di urbanizzazione e di infrastrutturazione dell'intera area, ivi compresa una piastra intermodale di 20.000 mq con tre binari collegati alla rete ferroviaria e quindi direttamente con il porto della Spezia, piastra di interscambio; parcheggi; viabilità di accesso; sistemazione idrica.

La superficie totale interessata dal progetto si aggira intorno a circa 220.000 mq, così suddivisi:

- infrastrutture: mq 40.000 (piastra intermodale, parcheggio, raccordo ferroviario);
- superfici coperte: mq 43.500 (suddivisi in num. 7 capannoni);
- piazzali operativi: mq 90.000;
- viabilità e parcheggi: mq 30.000;
- sistemazione idrica: mq 14.000.

L'area interessata è collegata, a mezzo superstrada:

- al casello autostradale (distanza circa 1 km), da cui si dipartono la A12 (Genova-Livorno) e la A15 (La Spezia-Parma);
- alle banchine del porto della Spezia (distanza circa 7 km).

Essa utilizza, come già detto, un suo impianto ferroviario che consente la lavorazione contemporanea di 2 treni completi e che è direttamente collegato al

limitrofo parco ferroviario di Santo Stefano Magra, alla Pontremolese ed alla Tirrenica.

Le strutture in corso di realizzazione consistono in circa 40.000 mq di superficie coperta collocate in un'area di 173.000 mq e articolate su tre lotti (A, B e C). Il primo dei tre lotti, ultimato lo scorso anno, ospita tre manufatti industriali per complessivi mq 17.000, con i relativi piazzali operativi per mq 27.000, che stanno vedendo in questi mesi l'insediamento delle prime imprese.

Al momento il La Spezia Container Terminal e la società Nora Container stanno operando congiuntamente con attività di immagazzinamento e riparazione container su una superficie totale di 130.000 m².

Secondo alcuni l'area retroportuale di Santo Stefano Magra inoltre, integrata con zone industriali ed agricole a sud del parco ferroviario, sembra quella più vocata ai fini della realizzazione di una zona franca, sia sotto il profilo logistico sia sotto quello dimensionale: oltre 1.000.000 di m² nella sua massima estensione.

Sull'importanza strategica dello sviluppo dell'area per il consolidamento delle attività logistiche e lo sviluppo di attività costituisce una opzione fondamentale per creare valore aggiunto e nuove opportunità di lavoro. L'area in questione, dunque, non dovrebbe essere adibita esclusivamente alla funzione di deposito e transito della merce, ma, soprattutto, allo sviluppo dei processi di lavorazione di materie prime e semilavorati, al fine di incrementare l'occupazione, anche in termini di nascita di nuove qualifiche professionali, e di nuove realtà imprenditoriali.

Per fare questo ovviamente è necessario favorire le infrastrutture atte a collegare l'area di Santo Stefano alle banchine con infrastrutture ferroviarie, sviluppare la capacità di attrarre attività di manipolazione e trattamento della merce ed individuare soluzioni organizzative adeguate e integrate nella filiera logistica.

In definitiva, il distripark rappresenta un fattore critico per lo sviluppo dell'economia spezzina la chiave di volta perché il nuovo PRP possa aumentare la competitività della Spezia rispetto agli altri scali marittimi dell'Alto Tirreno, una questione nodale per l'aspetto occupazionale, che può assumere una rilevanza strategica qualora si superino le logiche e l'inerzia adottate sinora. La realizzazione del distripark, inoltre, potrebbe contribuire a ridurre l'impatto ambientale delle attività portuali sulla città.

Il processo avviato nel 1999 trova oggi collocazione nella formalizzazione di un accordo del Luglio 2007 per raccordare e potenziare il ruolo della Spezia all'interno dell'Asse Tirreno – Brennero che mette in relazione i poli logistici di Spezia, Parma e Verona e fortemente relazionato al potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese in fase di raddoppio. In Particolare l'accordo prevede un potenziamento della rete e dei nodi infrastrutturali attraverso un'intesa con Ferrovie dello Stato e ha in programma la realizzazione di un terminal ferroviario "portuale" presso il centro intermodale di S. Stefano Magra per la composizione dei treni blocco standard europeo e per un instradamento verso gli interporti di Parma e di Verona.

Il piano regolatore portuale approvato nel 2006 in relazione allo sviluppo dell'area retroportuale di Santo Stefano Magra recita "L'attività dei comprensori della Spezia/Santo Stefano Magra (porto e retroporto) può svilupparsi e creare valore aggiunto (e quindi opportunità di occupazione) principalmente in relazione all'esistenza di flussi di interscambio di merci destinate/provenienti al/dal Nord e Centro Italia e Sud Europa ed alla capacità di attrarre, attraverso il porto di La Spezia, sia il transito che altre operazioni logistiche a valore aggiunto, sia addirittura

parte del processo di trasformazione dei prodotti stessi”⁵. In questa logica “l’evoluzione dell’attività logistica nell’area di Santo Stefano Magra è considerata un’opportunità di sviluppo per l’economia della Spezia, che darà spazio alle merci varie nell’area portuale e trasformerà il traffico container da puro e semplice transito a piena operatività di arrivo e partenza e manipolazione ad alto valore aggiunto. Per tale motivo, così come ha operato il Porto di Genova, il retroporto e il distripark di Santo Stefano Magra vengono considerati parte integrante del Piano Regolatore Portuale, pur non essendovi competenze giuridiche da parte dell’Autorità portuale sulle aree retroportuali.”

Il Piano Regolatore Portuale quindi da il suo contributo per il massimo sviluppo dell’area e per superare i vincoli e le criticità che ne limitano lo sviluppo ha delineato delle linee guida della strategia per massimizzare l’utilizzo delle aree esistenti:

1. Massimizzare nei limitati spazi portuali disponibili a La Spezia le seguenti attività:

- container: imbarco, sbarco, sosta dei container pieni, formazione ed arrivo dei treni blocco, scarico/ricarico dei container a pieno carico (FCL), riempimento/svuotamento dei soli container con merce di dimensioni eccezionali;
- merci varie e rinfuse: imbarco, sbarco e magazzinaggio, (in generale le opportunità d’impiego di mano d’opera per mq. sono maggiori per le merci varie che per i container);
- dogana: formalità doganali export/import per carichi completi (container, merci varie e rinfuse).

2. Concentrare nell’area retroportuale di Santo Stefano Magra l’attività logistica, per lo più per merce prima o poi containerizzata, relativa a:

- svuotamento/riempimento dei container (groupage e LCL);
- concentrazione e distribuzione di merci per conto di operatori nazionali ed esteri;
- magazzinaggio di merce destinata o proveniente da container, anche in regime doganale di magazzino estero;
- manipolazione e operazioni ad alto valore aggiunto;
- servizi di corrieri nazionali;
- formalità doganali per carichi parziali (groupage e/o distribuzione);
- recapito e sosta dei container vuoti;
- riparazione dei container.

3. Creare un collegamento efficiente ed economico per il trasferimento dei container pieni tra La Spezia e Santo Stefano Magra, sotto vincolo doganale:

Affinché il binomio Porto della Spezia / Retroporto Logistico di Santo Stefano Magra funzioni bisogna che vi sia una perfetta integrazione sotto gli aspetti:

- funzionale,

⁵ Cfr, Relazione Piano Regolatore Portuale della Spezia,.

- logistico,
- doganale.

Circa l'attività portuale delle banchine del porto della Spezia esistono avviati progetti imperniati sullo sviluppo dei terminali contenitori e su una graduale crescita delle operazioni relative a merce varia e rinfuse; ma proprio sotto la spinta di queste iniziative si moltiplica la necessità di spazi per le attività logistiche successive alle vere e proprie operazioni di imbarco e sbarco.

Nel P.R.P recentemente approvato l'attività logistica nell'area retroportuale viene considerata un tutt'uno con le attività portuali.⁶ Inoltre nel P.R.P. vengono date anche alcune precise indicazioni rispetto le opportunità lavorative che lo sviluppo dell'area retroportuale attraverso l'applicazione di modelli matematici atti a definire l'impatto occupazionale relativo alla realizzazione delle opere relative allo sviluppo dell'area retroportuale:

- ✓ m_2 (area totale coperta + scoperta) = 1.000 ton/anno = 1 addetto
- ✓ area coperta : area totale = 1 : 3 ; (Assodock, 1996)

Su questa base il Piano Regolatore Portuale prevede i seguenti possibili sviluppi

- la dimensione di un'area logistica di magazzinaggio, riempimento e/o e svuotamento funzionale all'attività portuale di La Spezia può idealmente raggiungere e superare i 300.000 m²
- l'opportunità d'impiego di manodopera derivante dalla sola attività logistica di manipolazione/distribuzione può quindi essere di circa 300 addetti, che si aggiungerebbero a quelli impiegati nella attuale gestione dei container vuoti e di riparazione;
- l'attività logistica di manipolazione/distribuzione coinvolge e richiede inoltre l'impiego di altri addetti per le attività amministrativa e/o commerciale, per la programmazione della concentrazione/distribuzione e per le formalità doganali;
- poiché l'interscambio di merci attraverso l'interporto sarebbe con Paesi non Comunitari, è richiesto l'espletamento delle formalità doganali di esportazione, importazione o transito; quindi Santo Stefano Magra deve essere prevista come Sezione Doganale, parte integrante della Sezione Doganale di La Spezia.

⁶ Si osserva infatti :

- il confronto con l'attività in porti limitrofi indica che la quota di traffico che potrebbe essere interessata a riempimento e/o svuotamento o alla concentrazione e/o distribuzione può essere valutata intorno a 3-7 % del traffico import (con punte ben maggiori per i traffici dall'Estremo Oriente) ed al 1-3 % del traffico export;
- in importazione, si aprirebbe il mercato della distribuzione nazionale ed internazionale, oggi appannaggio degli operatori dell'interno e soprattutto di quelli del Nord Europa;
- in esportazione, si aprirebbe il mercato della raccolta e concentrazione per conto degli acquirenti americani e giapponesi, anche per merce che origina dal Nord Italia;
- tutte le predette operazioni, che si traducono in alto valore aggiunto, sono una notevole opportunità d'impiego di mano d'opera; è importante aver presente alcuni grossolani indici/equazioni di riferimento dell'attività logistica di manipolazione/distribuzione

2. Lo scenario complessivo di indagine

2.1 Il comparto della logistica: cenni sulle tendenze ed evoluzioni

Una recentissima analisi svolta dal Censis ci dice che le attività logistiche portuali rappresentano l'1,5% del prodotto interno lordo italiano superando 20 miliardi di euro, di cui 15,6 miliardi di euro nei trasporti marittimi e 4,4 miliardi di euro nelle attività di logistica portuale e ausiliarie ai trasporti marittimi e questo dato ci offre sommariamente lo spunto per comprendere il reale peso del settore oggetto del presente lavoro.

Punto di partenza, per perseguire gli obiettivi che il laboratorio delle professioni si prefigge, è avviare una analisi delle principali dinamiche economiche, occupazionali e tecnologiche che caratterizzano attualmente il settore della logistica e del trasporto merci.

La logistica integrata, si sviluppa “come sistema che pianifica e controlla le attività lungo tutta la catena di fornitura del prodotto (supply chain), sviluppandosi nei due sensi, dal fornitore al cliente e viceversa. In tal modo, ampliando il proprio campo di azione, la logistica si sposta gradualmente dall'impresa “verso l'esterno”, coinvolgendo altre realtà aziendali (a monte e a valle) della catena.”

Il comparto logistico si trova interessato da alcuni fenomeni considerabili come “epocali” che vanno ad influenzare in maniera significativa l'organizzazione della modalità di fornitura del servizio. Tra questi fenomeni ricordiamo:

- la proliferazione dei prodotti e l'incremento della concorrenza
- la globalizzazione dei mercati e la de-localizzazione della produzione
- l'affermazione del just in time (produzione “alla giornata”)
- l'innovazione tecnologica nel campo dell'informatica e dei trasporti

La globalizzazione trova proprio nel settore del trasporto delle merci e della logistica uno dei principali campi di competizione economica, aprendola a sfide inimmaginabili, sia in termini di opportunità che di concorrenza. Infatti se infinite sembrano essere le possibilità in termini di apertura a nuovi mercati dall'altra parte si osserva che aumenta la concorrenza tra “imprese e territori” e che quindi diventa strategico aumentare la competitività in termini di qualità di servizio, e di contenimento dei costi. Ovviamente l'investimento nella professionalità delle risorse umane diventa uno dei fattori fondamentali per reggere alla sfida “globale” che un settore così aperto sollecita al mondo delle imprese.

Tale ragionamento si inserisce nel contesto della sempre crescente importanza economica del settore del trasporto delle merci e che vede, a livello nazionale, tassi di crescita importanti che allineano la realtà italiana a quelle dei paesi economicamente più importanti.⁷

⁷ I dati ufficiali indicano che negli anni '90 fino al 2004 il valore aggiunto (v.a.) ai prezzi di mercato dei “servizi di trasporto” ha registrato una crescita media annua dell'1,4% e complessiva del 20%, pari a 7.578 milioni di euro in valore assoluto. L'aumento è stato dell'8,4% nella fase 1990-95 (1,7% su base annua) e del 10,7% nel periodo 1995- 2004 (0,8 in media all'anno). Relativamente alle singole modalità (trasporti ferroviari, merci su strada, passeggeri su strada, marittimi, agenzie di viaggio ed attività connesse ai trasporti) emerge il considerevole apporto proprio del *trasporto merci su strada*, il cui v.a. è salito del 25% nell'intero periodo 1990-2004 e contribuisce da solo oramai quasi al 50% alla

La logistica quindi diventa un importantissimo fattore aziendale che in maniera trasversale si affianca alla produzione delle merci diventando un elemento fondamentale nella produzione del valore aggiunto delle merci stesse.

Il problema fondamentale è quello che nell'attività logistica è necessario coniugare l'obiettivo di aumentare la qualità delle merci e dei servizi offerti (efficacia logistica) con quello di diminuire le voci di costo per l'insieme delle attività utili a garantire quel predefinito livello di servizio (efficienza logistica) e quindi garantire la competitività delle aziende. Il raggiungimento di questi obiettivi vede spesso l'esigenza di moltiplicare le fasi operative del processo logistico.

Per dare una prima rassegna di tali fasi utilizzeremo il consolidato modello ISFORT che ci mostra le principali fasi del sistema logistico.

Box. 1 - Il sistema logistico nell'impresa (principali fasi operative)

1. Approvvigionamento

- pianificazione dei fabbisogni a breve e lungo termine, sulla base delle previsioni e/o degli impegni di spesa
- individuazione dei fornitori e contrattazione
- gestione degli ordini di acquisto e solleciti
- emissione degli ordini
- trasporto dei materiali in entrata
- ricezione e controllo delle merci
- immagazzinamento e gestione delle scorte di materie prime e materiali
- movimentazione e consegna alle linee di produzione
- controllo della qualità

2. Supporto alla produzione

- partecipazione alla stipulazione di un programma generale di produzione in modo da ottimizzare le risorse e le capacità produttive
- gestione delle scorte e dei materiali in lavorazione
- movimentazione e trasporto interno all'azienda
- tempificazione delle componenti

3. Distribuzione fisica

- ricezione ed evasione degli ordini
- gestione, immagazzinamento e movimentazione delle scorte
- imballaggio
- trasporto dei prodotti in uscita
- consegna al cliente
- gestione del flusso di ritorno

Fonte: Istiee-Isfort, 2002

formazione del v.a. di settore. Significativo anche il contributo offerto dalle *attività connesse ai trasporti* e legate alla gestione di infrastrutture e servizi (intorno al 20% del v.a. totale di settore) che sono, peraltro, tra le voci in ulteriore crescita nel 2004 rispetto al 2003 (+ 4,5%) insieme al valore aggiunto dei *trasporti marittimi* (+ 3,4%), e a quello delle merci su strada che dopo una netta contrazione nel 2003 è tornato a far registrare tendenze positive (+0,7%). Cfr. ISFORT, *Evoluzione del settore e nuovi fabbisogni professionali nel campo della logistica e del trasporto merci*, Roma, 2005

Il comparto logistico poi si deve confrontare con alcune tendenze che saranno di sicuro interesse in una prospettiva di lungo periodo e che probabilmente caratterizzeranno fortemente l'offerta dei servizi logistici. Tra queste tendenze citiamo: crescita di esternalizzazione delle funzioni logistiche e della distribuzione delle merci in conto terzi; evoluzione delle ICT a servizio dei sistemi organizzativi dedicati ai trasporti e relativi effetti sulle reti di vendita e quindi di distribuzione; un ulteriore filone di sviluppo è quello che viene definito attinente alla "eco logistica"⁸ con le due sue principali applicazioni della *City logistics* e della *reverse logistics*.

2.2 Il mercato del lavoro e le esigenze di professionalità nel settore logistico

In un settore in così forte evoluzione e trasformazione come emerge nella sintetica analisi riportata nel precedente paragrafo è evidente che il fattore umano e la professionalizzazione delle risorse appare come uno degli aspetti cruciali per una risposta adeguata delle aziende alle sfide e alla complessità della realtà economica considerata.

La ricognizione sui fabbisogni formativi del settore così come è delineata negli intenti del lavoro impostato all'interno del "Il Laboratorio delle Professioni di domani" intende partire da un approfondimento tematico che metta in forte relazione la domanda e l'offerta di lavoro e di professionalità nel settore specifico dello sviluppo delle attività logistiche contribuendo a determinare parallelamente quali siano le esigenze formative per favorire l'emergere o il consolidarsi di determinate professioni soprattutto in relazione alla realizzazione e lo sviluppo delle opere previste nell'ambito dell'area retroportuale di Santo Stefano Magra.

Recenti importanti lavori⁹ tesi ad offrire alle imprese e agli operatori portuali liguri elementi conoscitivi e strumenti metodologici adeguati a finalizzare ed armonizzare le iniziative di formazione rivolte alla qualificazione e al potenziamento delle diverse competenze professionali, hanno fornito un quadro piuttosto completo dei fabbisogni che l'ambito portuale (con la sua complessità e le sue molte sfaccettature) richiede in questo periodo storico.¹⁰

Un'area specifica dell'indagine riguardava un approfondimento sui fabbisogni professionali e su eventuali interventi formativi relativi alle attività legate alla logistica. Sinteticamente emerge una percezione del settore in forte evoluzione, e numerose aziende hanno mostrato un vivo interesse per l'argomento indicando sia una loro personale evoluzione nel campo della logistica integrata, ma anche il ruolo che potrà assumere il distripark nell'evoluzione del mercato del lavoro futuro, "come luogo di ampliamento e accrescimento di professionalità ancora in germoglio". Voci critiche

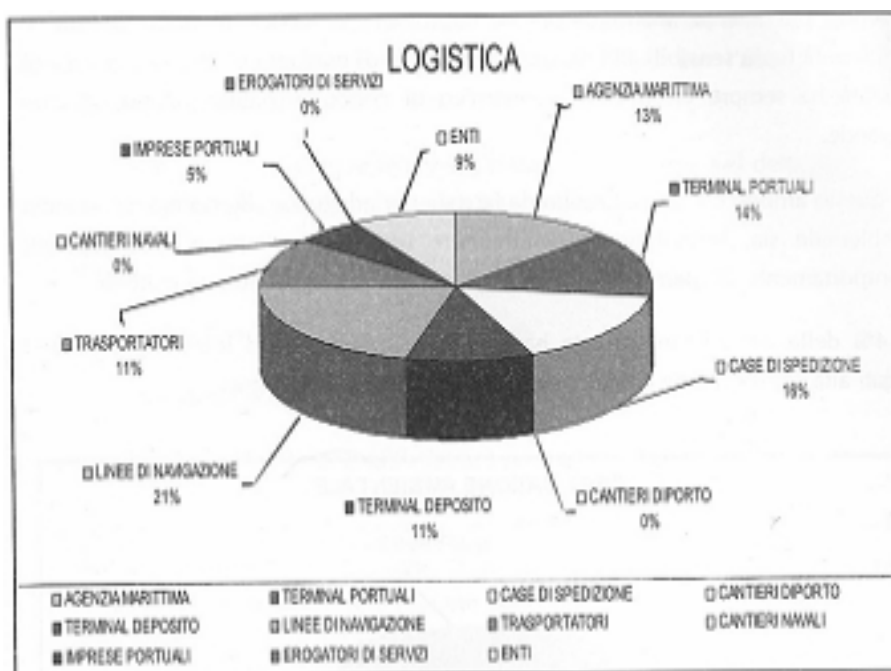
⁸ Eco-logistica (*green logistics*) con riferimento al filone teorico sviluppato di recente con l'obiettivo di ideare soluzioni capaci di ridurre al minimo le "esternalità" negative provocate dalla logistica e dal trasporto merci: *smog* e inquinamento acustico, incidenti, congestione stradale e perdite di tempo, consumo energetico da fonti non rinnovabili e, in ambito urbano, deturpazione dei centri storici e delle aree verdi (CFR ISFORT, *Evoluzione del settore e nuovi fabbisogni professionali nel campo della logistica e del trasporto merci*, Roma, 2005)

⁹ Finporto di Genova, Ricerca sui fabbisogni formativi nei porti di Genova, La Spezia e Savona: Rapporto finale, Genova, 2005

¹⁰ La ricerca ha coinvolto molto fattivamente la realtà portuale spezzina prevedendo il coinvolgimento di 45 imprese ed istituzioni della provincia (A.P., Agenzia delle dogane, una linea di navigazione, 9 terminalisti, 8 agenzie marittime, 4 case di spedizione, 2 trasportatori, 2 terminal depositi, 5 cantieri navali, 3 cantieri da diporto, 4 imprese portuali e 2 imprese erogatrici di servizi portuali).

non sono mancate come chi ha parlato della logistica come di “ultima spiaggia di un mercato (quello portuale) fortemente in crisi, aggredito da forte concorrenzialità, ostilità della popolazione locale, mancanza di professionalità restringimento del mercato”. Inoltre dall’indagine emerge chiara anche l’esigenza di avviare strumenti di analisi in grado di determinare in maniera preventiva la reale collocazione delle strutture retroportuali e la loro reale potenzialità. Tale carenza di analisi si estrinseca anche nell’esigenza di conoscere in maniera più pertinente la “catena logistica” in cui le strutture retroportuali vanno ad inserirsi.

Di seguito mostriamo la grafica relativa alle esigenze di formazione specifica nell’ambito delle attività logistiche da parte delle aziende facenti parte del campione considerato dall’indagine.



Fonte: Finporto, Ricerca sui fabbisogni formativi nei porti di Genova, La Spezia Savona

A riguardo è bene ricordare che le funzioni logistiche possono riguardare sia in maniera trasversale tutte le tipologie di aziende (di produzione e di servizi) e in maniera specifica aziende specializzate nel settore del trasporto e della distribuzione delle merci e che quindi il fabbisogno di figure professionali necessarie allo svolgimento delle funzioni considerate devono essere necessariamente ritrovate all’interno di queste diverse tipologie di aziende.

A riguardo riportiamo un recente modello di analisi scaturito dall’esperienza della Regione Emilia Romagna all’interno del progetto ENLoCC European Network of Logistics Competence Centers finanziato dal Programma Interreg III C Ovest. Tale esperienza aveva l’obiettivo di individuare e analizzare i fabbisogni di formazione emersi come prioritari, nel contesto imprenditoriale emiliano-romagnolo, con speciale riferimento alle piccole e medie imprese, per profili professionali riferiti al settore del trasporto merci e della logistica e ha costruito un interessante impianto metodologico teso a comprendere gli effettivi fabbisogni delle imprese, partendo dalla costruzione della catena del valore della logistica a partire dai processi e nel contempo

costruendo un dettagliato repertorio di profili attinenti al settore e delle competenze che li caratterizzano tenendo conto di affinamenti metodologici a livello europeo.¹¹

I Settori considerati nel progetto riguardano quattro settori specifici bene rappresentativi della realtà territoriale considerata, ma in ogni modo trasferibili in altre realtà come quella ligure, tenendo conto di settori specifici come quelli delle aziende di trasporto; settore della produzione di grande consumo o della grande distribuzione (supermercati e ipermercati); produzione meccanica o di beni durevoli e un settore di servizi alla persona di carattere pubblico come il settore della sanità.

Tale modello sembra ben trasferibile alla realtà spezzina in virtù della presenza significativa a livello locale dei settori produttivi considerati dall'esperienza pilota emiliana:

Settori	Descrizione
Trasporto e logistica	<ul style="list-style-type: none"> • Aziende di trasporto merci varie e servizi logistici integrati (es: facchinaggio e magazzinaggio)
Produzione beni di largo consumo e GDO	<ul style="list-style-type: none"> • Produzione e distribuzione di beni di largo consumo e generi alimentari • Grande distribuzione organizzata (supermercati e ipermercati)
Produzione meccanica e di beni durevoli	<ul style="list-style-type: none"> • Aziende di produzione di componenti meccanici e beni durevoli
Sanità	<ul style="list-style-type: none"> • Aziende sanitarie locali e aziende ospedaliere

Alcuni settori per tener conto delle diverse specificità, sono stati ripartiti in cluster a seconda della classe di fatturato o dei servizi offerti:

Per meglio comprendere la compatibilità del modello considerata prendiamo in considerazione i cluster specifici in cui sono inserite le aziende.

¹¹ Regione Emilia Romagna- Assessorato Mobilità e trasporti, La quinta infrastruttura: la formazione nella logistica: :ricerca sui fabbisogni e standard, Quaderni della Direzione Generale Reti Infrastrutturali,Logistica e Sistemi di Mobilità., n°1, ottobre 2007

I cluster del settore trasporto e logistica

Settori	Cluster	Note
Trasporto logistica	Trasporto	• Aziende e corrieri nazionali che offrono servizio di trasporto su gomma e movimentazione merci, che considerano la logistica un'attività strumentale
	Logistica integrata	• Aziende che offrono servizio di logistica integrata, di gestione del trasporto e del magazzino, diventando partner di aziende di produzione e contribuendo alla creazione del valore aggiunto dei prodotti
	Spedizioni intermodali	• Aziende specializzate nei servizi di logistica e trasporto intermodale, case di spedizione e società terminaliste

I cluster del settore produzione di beni di largo consumo e GDO

Settori	Cluster	Note
Produzione di beni di largo consumo e GDO	Produzione piccole	• Aziende di produzione di beni di largo consumo, generi alimentari e prodotti per la casa. • In entrambi i cluster sono presenti aziende che si caratterizzano per la produzione di prodotti deperibili e sono inserite nella catena del freddo.
	Produzione medio-grandi	
	GDO	• Aziende che si occupano della distribuzione e vendita presso punti vendita (pdv) di proprietà o affiliati di beni di largo consumo e di generi alimentari.

I cluster del settore meccanica e beni durevoli

Settori	Cluster	Note
Meccanica e beni durevoli	Meccanica e beni durevoli piccole	• Aziende produttrici di beni durevoli e meccanici, in alcuni casi anche ad elevato contenuto tecnologico. • In entrambi i cluster vi è la presenza di aziende attive nel mercato internazionale.
	Meccanica e beni durevoli medie	

Ovviamente nella costruzione del modello si tiene conto di alcuni fattori interpretativi di contesto relativi alla logistica necessari alla giusta collocazione delle aziende considerate:

1.3 I FATTORI DI CONTESTO

Per una migliore lettura e comprensione dei risultati occorre individuare alcuni "fattori di contesto" che interessano oggi la logistica

Fattori interpretativi	Descrizione
Centralità della funzione logistica	• Acquisizione da parte della logistica di un ruolo sempre più strategico e centrale di coordinamento e integrazione tra funzioni e attori della supply chain, e quindi fattore determinante per la competitività aziendale, il contenimento dei costi e la qualità del servizio
Evoluzione dei mercati	• Ampliamento dei mercati come nuove opportunità di business, possibilità di delocalizzare la produzione, ma anche aumento della concorrenza
Sviluppo dell'outsourcing	• Ricorso all'outsourcing come leva per una maggiore focalizzazione sul core business, maggiore flessibilità operativa e accesso facilitato a competenze specifiche
Modalità di trasporto e rete infrastrutturale	• Potenziamento della rete infrastrutturale e ottimizzazione delle soluzioni di trasporto, in linea con le politiche di sviluppo sostenibile
Innovazione e strumenti informatici	• Sviluppo e utilizzo degli strumenti di Information Technology che permettono una maggiore ottimizzazione e razionalizzazione dei processi

Proseguendo nel modello logico utilizzato nel lavoro citato si sono individuati i principali processi aziendali riconducibili allo sviluppo delle figure professionali della logistica utilizzando infine profili professionali della nomenclatura europea ascrivibili a ciascun processo individuando 24 profili emergenti nel settore considerato.

Novalog e Innotrans associano ogni profilo a un processo. I processi considerati sono cinque

Processi	Descrizione
Definizione strategie	<ul style="list-style-type: none"> • Processo finalizzato all'analisi e allo studio delle politiche e delle strategie per la logistica; copre le aree strategiche e di decision-making all'interno delle aziende.
Gestione degli approvvigionamenti	<ul style="list-style-type: none"> • Processo finalizzato alla pianificazione degli ordini per le operazioni manifatturiere, di assemblaggio, di installazione o delle altre operazioni di fabbricazione, tramite lo scambio di informazioni con il personale della produzione.
Gestione del magazzino	<ul style="list-style-type: none"> • Processo relativo alla gestione degli stock e al magazzinaggio delle merci.
Pianificazione e controllo della produzione	<ul style="list-style-type: none"> • Processo finalizzato alla pianificazione della produzione, alla sua effettuazione e al suo controllo.
Trasporto	<ul style="list-style-type: none"> • Processo finalizzato alla programmazione, all'effettuazione e al controllo delle operazioni di trasporto a partire dalla pianificazione di carico dei veicoli e individuazione dei percorsi ottimali fino alla consegna al destinatario.

I profili individuati a livello europeo

Processo	Nomenclatura Novalog / Innotrans	Finalità del profilo
Definizione delle strategie	<ul style="list-style-type: none"> • Supply chain Manager • Logistic • Analista logistico • Ingegnere logistico • Controller della logistica • Esperto IT per la logistica • Supervisore logistico 	<ul style="list-style-type: none"> • Sincronizzare e ottimizzare le interazioni tra i vari anelli della catena logistica • Implementare le politiche aziendali relative alla logistica • Analizzare il contesto delle attività logistiche, le politiche di servizio e i KPI • Sviluppare e pianificare le strutture logistiche per acquisire efficacia ed efficienza • Analizzare i costi e le performance come assistente gestionale • Implementare soluzioni software per la supply chain • Coordinare le operazioni del magazzino
Gestione degli approvvigionamenti	<ul style="list-style-type: none"> • Manager dei materiali • Manager degli imballaggi • Manager degli acquisti • Funzionario degli acquisti • Impiegato degli acquisti • Controller stock e inventario 	<ul style="list-style-type: none"> • Pianificare gli approvvigionamenti dei materiali di lavorazione • Organizzare i servizi e le attività relative alle operazioni di imballaggio • Stabilire accordi di approvvigionamento a lungo termine con i fornitori • Negoziare le condizioni generali con i fornitori e valutare le loro performance • Coordinare le attività operative relative al servizio acquisti • Supervisionare il trattamento degli ordini e controllare il livello degli stock

Processo	Nomenclatura Novalog / Innotrans	Finalità del profilo
Pianificazione e controllo della produzione	<ul style="list-style-type: none"> • Planner e controller della produzione 	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborare un piano direttivo per stabilire l'ordine e i tempi di ogni operazione
Gestione del magazzino	<ul style="list-style-type: none"> • Manager del magazzino • Responsabile del magazzino • Impiegato del processo degli ordini • Operatore di magazzino • Mulettista • Prelevatore di ordini • Responsabile della manutenzione • Operatore della manutenzione 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestire e coordinare il centro di distribuzione o il magazzino • Gestire le operazioni quotidiane del magazzino • Gestire la ricezione degli ordini e elaborare le liste di preparazione degli ordini • Svolgere le operazioni interne al magazzino, dal controllo della merce entrante al suo trasferimento • Trasferire la merce, sia all'interno che all'esterno del magazzino, usando carrelli elevatori o transpallet • Effettuare le operazioni di picking o di packing e preparare gli ordini • Assicurare la manutenzione e la riparazione e coordinare le relative operazioni • Riparare le macchine e gli equipaggiamenti nel caso di cattivo funzionamento
Trasporto	<ul style="list-style-type: none"> • Commercial • Traffic planner 	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborare soluzioni di trasporto adatte alle richieste dei clienti • Implementare e pianificare le operazioni di trasporto ottimizzando e combinando le risorse

Il quadro fin qui costruito, relativo ai profili professionali emergenti nel settore della logistica, ci permette di avere un primo quadro piuttosto dettagliato nell'individuazione dei settori specifici ove applicare la rilevazione dell'analisi dei fabbisogni. Inoltre nell'ambito del lavoro svolto dal Progetto si è individuato un repertorio piuttosto approfondito di conoscenze generali e competenze specifiche relazionate alle funzioni strategiche ricoperte da ciascun profilo e a nostro parere potrebbe costituire un buon punto di partenza per l'analisi da condurre nello specifico spezzino.

2.3 Individuazione imprese della filiera

Imprese concessionarie Porto convenzionale	Vengono qui rappresentati gli addetti relativi al cosiddetto porto convenzionale e in particolare gli addetti del Gruppo C.L.P. e attualmente dei terminal Speter, Monfer, Ditta Mazzi Magazzini, Terminal Rinfuse, Terminal Riuniti e Gabeter.
Imprese concessionarie Porto Specializzato	Vengono qui rappresentati gli addetti relativi al cosiddetto porto specializzato e in particolare dei terminal container, essenzialmente dei gruppi LSCT e Tarros.
Terminal energetici	Vengono qui rappresentati i dati occupazionali dei terminal energetici in particolare GNL Italia SPA, Arcola Petrolifera SPA e ENEL Produzione SPA. E' bene sottolineare che i dati in questione sono riferiti agli addetti che operano nella circoscrizione di competenza dell'Autorità Portuale.
Imprese Portuali	Vengono qui rappresentati i dati occupazionali relativi alle imprese autorizzate a svolgere operazioni portuali (art. 16, legge 84/94).
Servizi Portuali	Vengono qui rappresentati i dati occupazionali relativi ai quei tipici servizi, sia della fase nave che della fase merci, che più tradizionalmente partecipano al ciclo portuale. Per i servizi della fase nave (Rimorchiatori, Ormeggiatori e Piloti) più i servizi relativi al Port Community System, mentre per la galassia dei servizi alla fase merce ci si riferisce agli Agenti Marittimi e agli Spedizionieri.
Imprese autorizzate Art. 68	Imprese autorizzate ad operare in ambito portuale ai sensi dell' Articolo 68 del Codice della Navigazione. Tale categoria comprende un ampio raggio di imprese che a vario titolo prestano la loro attività in ambito demaniale (552 imprese nel 2001). Più in particolare in questo aggregato vengono ricomprese: i periti, il recupero rottami, i servizi di vigilanza, la provveditoria, il bunkeraggio, la lavanderia, i sub, i lavoratori provenienti da società di fornitura di lavoro temporaneo e inoltre due categorie come quelle dei lavori a bordo e terra e della nautica con una forte incidenza del totale sia delle imprese che degli addetti totali. E' bene sottolineare che tra questi dati, che vengono rilevati attraverso le iscrizioni al registro dell' Art. 68 del CdN tenuto dall'Autorità Portuale, viene conteggiata solo la quota (stimata dalle stesse imprese) degli addetti impiegati mediamente in attività svolte in ambito demaniale. L'importanza di questo dato deriva dalla imputabilità quasi complessiva del dato stesso nella definizione dell'occupazione indotta.
Altre attività	In questo aggregato si tiene conto di quelle attività che pur non propriamente portuali vengono svolte in ambito demaniale. In particolare: bar e ristoranti, addetti delle linee di navigazione e addetti delle società di rimessaggio.
Pubbliche amministrazioni	Questo macro aggregato ci offre la possibilità di analizzare la consistenza occupazionale delle pubbliche amministrazioni legate a vario titolo nelle attività portuali e marittime. Nel dettaglio: l'Autorità Portuale, la Capitaneria di Porto, la Dogana, il Genio Civile OO. MM., i Carabinieri, la Guardia di Finanza, la Polizia di Stato, la Sanità Marittima, i Servizi Veterinari, i servizi fitopatologici, le FF.SS. SPA (per quei settori dedicati alle attività svolte in ambito demaniale marittimo), i Vigili del Fuoco, la UOPSAL e l'ARPAL.
Trasportatori su gomma	In questa categoria vengono indicati gli addetti dei trasportatori su gomma della provincia della Spezia, sia dipendenti che i cosiddetti padroncini. Nel computo delle attività portuali vengono peraltro indicati quelli mediamente impiegati in attività di trasporto da e per il porto ad esclusione delle imprese autorizzate al servizio shuttle all'interno dei terminal.
Cantieri navali	In questa categoria vengono indicati gli addetti dei cantieri navali sia della fase costruzione, riparazione e trasformazione.
Cantieri diporto e Centri Nautici	In questa categoria vengono indicati gli addetti dei cantieri navali specializzati nel diporto e dei centri nautici.
Mitilicoltura e acquicoltura	Addetti impegnati nelle attività citate

3. L'indagine quali-quantitativa

3.1 Premessa

Sulla base degli scenari descritti nella prima parte del presente rapporto l'indagine ha previsto lo sviluppo di ulteriori rilevazioni e l'analisi di dati che permettesse un maggior dettaglio e una ricchezza di fonti allo scopo di definire quali fossero i *fabbisogni professionali del domani dell'area retroportuale della Spezia*.

Per arrivare a questo ambizioso e complesso obiettivo il gruppo di lavoro impegnato nelle attività di ricerca ha deciso di avvalersi di un mix di tecniche quantitative e qualitative, in grado di, sulla base di importanti approfondimenti, definire ulteriormente processi e fabbisogni derivanti dalle attività produttive legate al settore logistico portuale e retroportuale.

In particolare tali analisi sulle dinamiche occupazionali del settore portuale e della logistica è stata condotta sulla base di due delle principali basi dati facenti parti del sistema di integrazione: quello relativo alle informazioni contenute nel sistema informatico di gestione dei Centri del lavoro Regionale "**RUBENS**" e quelle residenti nella banca dati "**Esiti professionali**" gestito dall'Agenzia Liguria Lavoro.

Tale percorso trova un suo valore aggiunto in virtù del **carattere sperimentale della metodologia complessiva di analisi**, tenendo conto che nelle attività svolte si è tenuto conto dell'esigenza della riproducibilità per il percorso sia in termini territoriali sia in termini settoriali.

Su questa base conoscitiva si è innestato l'approfondimento qualitativo realizzato nel territorio spezzino.

In questa logica si è deciso di avviare un'attività di indagine sul territorio coinvolgendo i principali attori locali in grado di aiutarci a definire i fabbisogni professionali indotti dallo sviluppo delle infrastrutture e delle attività relative al retroporto della Spezia.

Tale attività, partendo dal coinvolgimento dei principali referenti, istituzionali, gestori ed operativi ha permesso di sviluppare un'analisi dei profili professionali afferenti l'area oggetto della ricerca, secondo la metodologia applicativa di '**approccio per competenze**' e appoggiandosi sull'analisi del processo tecnico-organizzativo e dei servizi erogati all'interno delle aziende e si è proposta di seguire passo-passo **la filiera 'di processo'** permettendo così di individuare la successione logico-temporale delle principali e più significative attività erogate dall'azienda. Una volta individuate le attività dei processi (analisi del lavoro), è più facile identificare quelle su cui è coinvolta la figura professionale oggetto di analisi (analisi di attività).

Tale approccio ha permesso di disegnare una precisa ed approfondita **geografia dei fabbisogni professionali per ogni singolo segmento del processo produttivo** ampliando significativamente la significatività e la scientificità delle figure individuate per il settore.

3.2 Una sperimentazione di analisi delle dinamiche occupazionali del settore portuale e della logistica attraverso i dati DWH del Laboratorio delle Professioni di Domani

3.2.1 I dati del Sistema Rubens

In questo paragrafo mettiamo in evidenza i risultati di una attività sperimentale di analisi dei dati residenti all'interno del sistema Rubens, nella logica di utilizzare le informazioni raccolte dai sistemi informativi dei Centri dell'impiego ad un utilizzo di analisi conoscitiva, sia in senso storico sia in senso prospettico, con lo scopo principale di accrescere ad approfondire le conoscenze sulle dinamiche occupazionali che interessano diversi settori produttivi dell'economia ligure.

In particolare l'approfondimento condotto nell'ambito territoriale della Provincia spezzina sul comparto delle attività portuali, retroportuali e della logistica ha permesso di effettuare un **percorso metodologico**, a partire dalla costruzione di un campione di riferimento piuttosto significativo delle imprese facenti parte della filiera produttiva della logistica portuale e retroportuale (con una significativa attenzione delle attività lato terra) . E' stata tenuta in considerazione, data la particolare configurazione del Porto specializzato della Spezia, caratterizzato dalla presenza di grandi imprese dedicate alla movimentazione delle merci che agiscono come eccellenze nel settore della logistica integrata seppur con caratteristiche organizzative e gestionali con una forte particolarità:

- ◆ il La Spezia Container Terminal, appartenente ad uno dei più grandi gruppi italiani specializzati nel trasporto containerizzato in una logica integrata e intermodale.
- ◆ Il gruppo Tarros che per la propria struttura societaria rappresenta un vero e proprio esempio di ciclo integrato del trasporto marittimo containerizzato con la presenza di quasi tutte le attività tipiche del ciclo produttivo della logistica containerizzata.

Di fatto nell'elaborazione condotta in questa sezione si sono tenute piuttosto larghe le maglie del recinto definitorio del campione in virtù della natura a rete del lavoro portuale, per il quale ogni singola attività è fortemente interrelata alle altre e per le quali in ogni caso considerare lo sviluppo del cuore produttivo delle attività portuali (lo scarico e carico delle merci) vuol dire di fatto dover considerare lo sviluppo di tutte le altre attività correlate.

La particolarità di questo settore produttivo così come abbiamo brevemente introdotto ci ha portato a focalizzare l'analisi sulle 15 aziende: due terminal specializzati in movimentazione container (LSCT e Tarros terminal SPA), tre terminal definiti convenzionali (SPETER, Terminal Rinfuse e Terminal Riuniti)

L'estrazione ha come oggetto il totale dei rapporti di lavoro avviati dalle aziende riportate in nota¹² presso i CPI della Provincia di La Spezia a partire dal 1 gennaio 2000. I totali ai quali si farà riferimento nel testo vanno pertanto riferiti ai soli movimenti delle aziende citate.

¹² Compagnia Lavoratori Portuali Srl; Contrepair Manovre Ferroviarie Srl; Coop. Elpea; Impresa Portuali Srl; L.C.A. la Spezia Container Agency; La Spezia Container Terminal Spa; Sepor Terrestre e Marittima Srl; Speter Spa; Tarros Linee Nazionali; Tarros Spa; Tarros Spa Compagnia di Navigazione; Tarros Terminal Spa ;Terminal Rinfuse; Terminal Riuniti Srl

Il totale degli avviamenti è pari 1.438 e le aziende che durante il periodo considerato hanno avviato il maggior numero di rapporti di lavoro sono: La Spezia Cointainer Terminal spa (33,9%), Compagnia Lavoratori Portuali srl (21,1%), Tarros spa (12,1%) e Speter spa (11,7%).

Numero di rapporti di lavoro avviati presso i CPI della provincia di La Spezia nel periodo 1° gennaio 2000 / 23 aprile 2008, dettaglio per denominazione azienda, valori assoluti e percentuali

		Frequency	Valid Percent
Valid	Compagnia Lavoratori Portuali Srl	304	21,1
	Contrepair Manovre Ferroviarie Srl	15	1,0
	Coop. Elpea	98	6,8
	Impresa Portuali Srl	19	1,3
	L.C.A. la Spezia Container Agency	15	1,0
	La Spezia Container Terminal Spa	488	33,9
	Sepor Terrestre e Marittima Srl	128	8,9
	Speter Spa	168	11,7
	Tarros Linee Nazionali	1	,1
	Tarros Spa	174	12,1
	Tarros Spa Compagnia di Navigazione	10	,7
	Tarros Terminal Spa	8	,6
	Terminal Rinfuse	8	,6
	Terminal Riuniti Srl	2	,1
	Totale	1438	100,0

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati Rubens

Durante circa 8 anni considerati (nello specifico dal 1° gennaio 2000 al 23 aprile 2008, data di estrazione dei dati), il numero di rapporti avviati si distribuisce con percentuali piuttosto omogenee, con un picco massimo durante il 2000 (15,7%) e un calo evidente (escludendo per ovvi motivi l'anno ancora in corso) durante il 2003 (8,3%).

Numero di rapporti di lavoro avviati presso i CPI della provincia di La Spezia a partire nel periodo 1° gennaio 2000 / 23 aprile 2008, dettaglio per anno di avviamento, valori assoluti e percentuali

		Frequency	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	2000	226	15,7	15,7
	2001	153	10,6	26,4
	2002	201	14,0	40,3
	2003	120	8,3	48,7
	2004	143	9,9	58,6
	2005	197	13,7	72,3
	2006	210	14,6	86,9
	2007	161	11,2	98,1
	2008	27	1,9	100,0
	Totale	1438	100,0	

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati Rubens

Il 18,2% dei rapporti di lavoro avviati a partire dal 1° gennaio 2000 è stato interrotto entro il 23 aprile 2008; la durata media dei rapporti avviati ed in seguito interrotti è pari 19,5 mesi, con una distribuzione per fasce di durata che vede primeggiare i contratti "brevi" (i contratti conclusi entro i due anni coprono,

cumulativamente, il 78,5%). È importante sottolineare come siano alti i valori di *Dato mancante* per la variabile “data di fine rapporto”, nonostante l'accensione di nuovi rapporti di lavoro per la stessa persona, l'incompletezza del dato non permette quindi una lettura totalmente attendibile delle dinamiche descritte.

Fasce durate (in mesi) dei rapporti di lavoro avviati presso i CPI della provincia di La Spezia a partire dal 1° gennaio 2000 e conclusi entro il 23 aprile 2008, valori assoluti e percentuali

		Frequency	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	meno di 6 mesi	59	22,6	22,6
	da 7 mesi ad 1 anno	54	20,7	43,3
	da 1 a 2 anni	92	35,2	78,5
	da 2 a 4 anni	31	11,9	90,4
	oltre 4 anni	25	9,6	100,0
	Total	261	100,0	
Dato mancante	System	1177		
Totale		1438		

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati Rubens

Tra le restanti categorie di comunicazione emerge un numero piuttosto rilevante di trasformazioni (23,6%).

Categorie di comunicazione dei rapporti di lavoro avviati presso i CPI della provincia di La Spezia nel periodo 1° gennaio 2000 / 23 aprile 2008, valori assoluti e percentuali

		Frequency	Valid Percent
Valid	Assunzione	743	51,7
	Cessazione	261	18,2
	Proroga	94	6,5
	Trasformazione	340	23,6
	Totale	1438	100,0

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati Rubens

Nello specifico delle tipologie contrattuali, la forma di contratto più frequente risulta essere il lavoro a tempo indeterminato (49,4%), seguito dai contratti a tempo determinato (28,3%) e dal contratto di Formazione lavoro (10,2%).

Tipologie di contratto relative ai rapporti di lavoro avviati presso i CPI della provincia di La Spezia nel periodo 1° gennaio 2000 / 23 aprile 2008, valori assoluti e percentuali

		Frequency	Valid Percent
Valid	Apprendistato	139	9,7
	Collaborazione coordinata e continuativa	1	,1
	Contratto di Formazione lavoro	147	10,2
	Contratto di inserimento lavorativo	15	1,0
	Lavoro a progetto	13	,9
	Lavoro a tempo determinato	407	28,3
	Lavoro a tempo indeterminato	710	49,4
	Piano di Inserimento Professionale (PIP)	1	,1
	Tirocinio	5	,3
	Totale	1438	100,0

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati Rubens

I profili professionali relativi ai rapporti di lavoro considerati vedono primeggiare i Conduttori di Impianti e Operai Semiqualeficati Addetti a Macchinari Fissi e Mobili (38,8%), gli Impiegati (22,3%), e le Professioni non qualificate (14,4%%).

Qualifiche professionali relative ai rapporti di lavoro avviati presso i CPI della provincia di La Spezia nel periodo 1° gennaio 2000/23 aprile 2008, valori assoluti e percentuali

		Frequency	Percent	Valid Percent
Valid	Artigiani, Operai Specializzati e Agricoltori	136	9,5	10,8
	Conduttori di Impianti e Operai Semiqualeficati Addetti a Macchinari Fissi e Mobili	486	33,8	38,8
	Impiegati	280	19,5	22,3
	Legislatori, Dirigenti e Imprenditori	4	,3	,3
	Professioni Intellettuali, Scientifiche e di Elevata Special	6	,4	,5
	Professioni Non Qualificate	181	12,6	14,4
	Professioni Qualificate nelle Attività Commerciali e nei Servizi	15	1,0	1,2
	Professioni Tecniche	146	10,2	11,6
	Totale	1254	87,2	100,0
Dato mancante		184	12,8	
Totale		1438	100,0	

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati Rubens

Nello specifico dei tre gruppi di qualifiche più rappresentati, l'analisi delle qualifiche di livello inferiore (sulla scala di generalità) mostra come i profili professionali più rappresentati siano i conduttori carrelli elevatori (19,0%), i Conduttori di Gru e di Apparecchi di Sollevamento (16,2%) e i Facchini, Addetti allo Spostamento Merci ed Assimilati (10,8%).

Dettaglio delle qualifiche professionali (rami n° 3 della classificazione Istat) relative ai rapporti di lavoro avviati presso i CPI della provincia di La Spezia nel periodo 1° gennaio 2000/23 aprile 2008, valori assoluti e percentuali

	Frequency	Percent	Valid Percent
Valid Altri Addetti accoglienza, all'informazione ed all'assistenza della clientela	5	,5	,5
Altri Conduttori di Locomotive, Altri Manovratori di Veicoli	2	,2	,2
Altri Conduttori di Macchine Movimento Terra e Sollevamento	18	1,9	1,9
Altri Conduttori di Veicoli a Motore e a Trazione Animale	3	,3	,3
Altri Impiegati con Funzioni Specifiche Non Altrove Class. [...]	4	,4	,4
Altri Marinai di Coperta e Lavoratori Assimilati	6	,6	,6
Altro Pers. Ausiliario di Magazzino, di Spostamento Merci e [...]	4	,4	,4
Altro Pers. di Ufficio con Compiti Generali di Tipo Esecutivo [...]	1	,1	,1
Attrezzisti Navali	70	7,4	7,5
Autisti di Taxi, Conduttori di Automobili e di Furgoni	16	1,7	1,7
Conduttori di Caldaie a Vapore e di Motori Termici in Imp. [...]	2	,2	,2
Conduttori di Carrelli Elevatori	177	18,7	19,0
Conduttori di Catene di Montaggio Automatizzate	2	,2	,2
Conduttori di Gru e di Apparecchi di Sollevamento	151	15,9	16,2
Conduttori di Impianti di Centrale Elettrica (Caldaie, Turbi [...]	2	,2	,2
Conduttori di Impianti per la Raffinazione dei Prodotti Petr. [...]	2	,2	,2
Conduttori di Locomotive	2	,2	,2

Conduuttori di Locomotive, Altri Manovratori di Veicoli Su Ro. [...]	1	,1	,1
Conduuttori di Macchinari per il Movimento Terra	3	,3	,3
Conduuttori di Mezzi Pesanti e Camion	16	1,7	1,7
Facchini, Addetti allo Spostamento Merci ed Assimilati	100	10,6	10,8
Frenatori, Segnalatori ed Agenti di Manovra	4	,4	,4
Hostess, Steward ed Assimilati	7	,7	,8
Impiegati	66	7,0	7,1
Impiegati di Ufficio	82	8,7	8,8
Manovali dell'assemblaggio Meccanico	1	,1	,1
Manovali delle Manifatture ed Affini	37	3,9	4,0
Manovali e Personale Non Qualificato Dell'edilizia Civile ed [...]	7	,7	,8
Marinai di Coperta	1	,1	,1
Operai Addetti a Macchine Utensili Automatiche e Semiautomatiche	8	,8	,9
Operatori Su Macchine di Calcolo e di Elaborazione Dati	19	2,0	2,0
Personale Addetto alla Gestione Amministrativa dei Trasporti	11	1,2	1,2
Personale Addetto alla Gestione degli Approvvigionamenti	1	,1	,1
Personale Addetto alla Gestione degli Stock, dei Magazzini e	12	1,3	1,3
Personale di Segreteria	65	6,9	7,0
Personale di Segreteria ed Operatori Su Macchine di Ufficio	1	,1	,1
Personale Esecutivo Impiegato Presso Professionisti e [...]	6	,6	,6
Spazzini e Altri Raccoglitori di Rifiuti ed Assimilati	15	1,6	1,6
Totale	930	98,2	100,0
Dato mancante	17	1,8	
Totale	947	100,0	

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati Rubens

La distribuzione dei CCNL di riferimento è fortemente concentrata nell'ambito della "Spedizione e Trasporto Merci : C.C.N.L. per i Dipendenti dalle Imprese di Spedizione, Anche Se Denominate Transitarie e Doganali, dalle Aziende Esercenti L'autotrasporto di Merce Su Strada per Conto Terzi, dalle Imprese di Servizi Ausiliari del Trasporto" (61,3%), appare comunque importante evidenziare come sia piuttosto alta la percentuale di rapporti di lavoro per i quali non risulta definito il CCNL di riferimento (15,4%).

CCNL relativi ai rapporti di lavoro avviati presso i CPI della provincia di La Spezia a Spezia nel periodo 1° gennaio 2000 / 23 aprile 2008, valori assoluti e percentuali

	Frequency	Valid Percent
Valid Agenzie Aeree, di Assicurazione, Ippiche e Marittime : C.C.N [...] ,8	11	,8
Agricoltura ed Attivita` Affini ,1	2	,1
Alberghi: Dipendenti Catene Alberghiere ,2	3	,2
Autotrasporto e Spedizione Merci (Cisal) ,1	1	,1
Commercio ,1	2	,1
Commercio e Servizi ,1	2	,1
Marittimi : Equipaggi Aliscafi. ,1	1	,1
Metalmecanica : C.C.N.L. per i Dipendenti dalle Aziende [...] 1,0	14	1,0
Metalmecanica : C.C.N.L. per i Dipendenti dalle Imprese Art ,2	3	,2
Metalmecanica : C.C.N.L. per i Dipendenti dalle Piccole e [...] 7,8	112	7,8
Non Definito 15,4	221	15,4
Porti : C.C.N.L. per i Dipendenti dalle Aziende Che [...] 5,8	83	5,8
Pulizia Disinfezione Disinfestazione (Pmi Cooperative Artig. [...] ,7	10	,7
Servizi ,1	2	,1
Servizi Socio-Assistenziali: Cooperative 6,3	90	6,3
Spedizione e Trasporto Merci : C.C.N.L. per i Dipendenti dal [...] 61,3	881	61,3
Totale 100,0	1438	100,0

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati Rubens

3.2.2 Il profilo delle persone assunte

Il numero di persone che, nel periodo citato, ha registrato almeno un contratto di lavoro con le aziende considerate presso i CPI della Provincia di La Spezia è pari a 672.

Il numero medio di contratti di lavoro aperti nei circa 8 anni considerati è dunque pari a 2,1 contratti a testa, con una massimo di 9 avviamenti per una singola persona.

L'età media dei lavoratori al momento del primo avviamento¹³ concordato con le aziende citate e registrato presso i CPI della Provincia di La Spezia è 32,4 anni. L'84,5% dei lavoratori è di genere maschile e, per entrambi i generi (seppur con diverse proporzioni inter-segmento), le fasce di età più rappresentate risultano essere la 25-29 (che rappresenta il 24,3% degli uomini e il 31,7% delle donne), la 20-24 (21,8% tra gli uomini e 16,3% tra le donne) e la 30-34 (16,4% tra gli uomini e 21,2% tra le donne).

Fascia d'età per genere al primo avviamento registrato presso i CPI della provincia di La Spezia nel periodo 1° gennaio 2000 / 23 aprile 2008, valori assoluti e percentuali di riga e colonna

			Genere		Total
			Femmina	Maschio	
Fasce_età.1: Fasce_età	meno di 19 anni	Count	2	19	21
		% within Fasce_età.1: Fasce_età	9,5%	90,5%	100,0%
		% within Genere	1,9%	3,3%	3,1%
	20-24 anni	Count	17	124	141
		% within Fasce_età.1: Fasce_età	12,1%	87,9%	100,0%
		% within Genere	16,3%	21,8%	21,0%
	25-29 anni	Count	33	138	171
		% within Fasce_età.1: Fasce_età	19,3%	80,7%	100,0%
		% within Genere	31,7%	24,3%	25,4%
	30-34 anni	Count	22	93	115
		% within Fasce_età.1: Fasce_età	19,1%	80,9%	100,0%
		% within Genere	21,2%	16,4%	17,1%
	35-39 anni	Count	8	62	70
		% within Fasce_età.1: Fasce_età	11,4%	88,6%	100,0%
		% within Genere	7,7%	10,9%	10,4%
	40-44 anni	Count	11	50	61
		% within Fasce_età.1: Fasce_età	18,0%	82,0%	100,0%
		% within Genere	10,6%	8,8%	9,1%
	45-49 anni	Count	5	38	43
		% within Fasce_età.1: Fasce_età	11,6%	88,4%	100,0%
		% within Genere	4,8%	6,7%	6,4%
	50-54 anni	Count	5	23	28
		% within Fasce_età.1: Fasce_età	17,9%	82,1%	100,0%
		% within Genere	4,8%	4,0%	4,2%
	oltre 55 anni	Count	1	21	22
		% within Fasce_età.1: Fasce_età	4,5%	95,5%	100,0%
		% within Genere	1,0%	3,7%	3,3%
Total		Count	104	568	672
		% within Fasce_età.1: Fasce_età	15,5%	84,5%	100,0%
		% within Genere	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati Rubens

La distribuzione dei titoli di studio si concentra per la quasi totalità nell'ambito dei laureati¹⁴ (32,9%), dei diplomati alle scuole secondarie superiori (32,6%) e delle persone con licenza media (26,8%); escludendo l'insieme dei laureati, si rileva una difformità inter-genere: se, infatti, le donne sono diplomate per il 50,0% e i maschi per il 29,5%, nel contesto delle persone che hanno ottenuto la licenza media tale

¹³ D'ora in poi tutte le variabili anagrafiche riportate dovranno essere riferite al primo avviamento presente in banca dati

¹⁴ Includendo tra questi anche le persone che hanno ottenuto un diploma di laurea o hanno concluso il percorso formativo in un Accademia

rapporto si ribalta e le donne si fermano al 6,7% mentre i maschi sono rappresentati al 30,5%.

Titolo di studio per genere al primo avviamento registrato presso i CPI della provincia di La Spezia nel periodo 1° gennaio 2000 / 23 aprile 2008, valori assoluti e percentuali di riga e colonna

			Genere		Total
			Femmina	Maschio	
Titolo_Studio_recod2	Diploma scuola superiore	Count	52	167	219
		% within Titolo_Studio_recod2	23,7%	76,3%	100,0%
		% within Genere	50,0%	29,5%	32,6%
	Diloma professionale	Count	5	22	27
		% within Titolo_Studio_recod2	18,5%	81,5%	100,0%
		% within Genere	4,8%	3,9%	4,0%
	Diploma di laurea / laurea / accademie	Count	37	184	221
		% within Titolo_Studio_recod2	16,7%	83,3%	100,0%
		% within Genere	35,6%	32,5%	32,9%
	Licenza media	Count	7	173	180
		% within Titolo_Studio_recod2	3,9%	96,1%	100,0%
		% within Genere	6,7%	30,5%	26,8%
	Licenza elementare / obbl. scolastico	Count	3	20	23
		% within Titolo_Studio_recod2	13,0%	87,0%	100,0%
		% within Genere	2,9%	3,5%	3,4%
	Nessun titolo	Count	0	1	1
		% within Titolo_Studio_recod2	,0%	100,0%	100,0%
		% within Genere	,0%	,2%	,1%
Total		Count	104	567	671
		% within Titolo_Studio_recod2	15,5%	84,5%	100,0%
		% within Genere	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati Rubens

La quasi totalità (97,7%) delle persone considerate è di nazionalità italiana, e l'81,1% delle 672 persone considerate è nato in Liguria.

Nazionalità al primo avviamento registrato presso i CPI della provincia di La Spezia nel periodo 1° gennaio 2000 / 23 aprile 2008, valori assoluti e percentuali di riga e colonna

		Frequency	Percent	Valid Percent
Valid	Afghana	1	,1	,2
	Colombiana	1	,1	,2
	Italiana	642	95,5	97,7
	Marocchina	6	,9	,9
	Non definita	2	,3	,3
	Portoghese	1	,1	,2
	Senegalese	4	,6	,6
	Totale	657	97,8	100,0
Dato mancante		15	2,2	
Totale		672	100,0	

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati Rubens

Comune di nascita delle persone che hanno registrato almeno un avviamento presso i CPI della provincia di La Spezia nel periodo 1° gennaio 2000 / 23 aprile 2008, valori assoluti e percentuali di riga e colonna

		Frequency	Percent	Valid Percent
Valid	Liguria	528	78,6	81,1
	Extra Liguria	123	18,3	18,9
	Total	651	96,9	100,0
Dato mancante		21	3,1	
Totale		672	100,0	

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati Rubens

3.2.3 I dati degli esiti professionali degli allievi formati negli ambiti di indagine alla Spezia

L'offerta formativa

L'offerta di attività formativa - attivata a livello di programmazione ordinaria dalla Provincia della Spezia (FSE Ob. 2 ed Ob. 3) negli anni 2002-2007 per le figure professionali attinenti il comparto della logistica, afferenti ai piani formativi SP02, SP04 e SP05 MARE.¹⁵ - ha interessato complessivamente 61 beneficiari ed ha erogato un totale di 3.336 ore-coso.

Le figure professionali in uscita hanno corrisposto, per una buona metà, a fabbisogni puntuali, segnalati dalle aziende operanti nell'ambito della portualità e della logistica (attivando le opportunità previste dall'art. 17), ed hanno visto un alto tasso di assorbimento occupazionale.¹⁶

¹⁵ I dati presentati sono stati forniti da: Provincia della Spezia, Servizio Politiche Attive del Lavoro e Formazione Professionale.

¹⁶ Da un'indagine condotta sugli esiti occupazionali relativi ai corsi attinenti l'area della logistica attivati dalla provincia della Spezia si è riscontrato, per il piano SP02MARE, un tasso di occupazione pari all' 80,95% (Cfr: *Monitoraggio attività formative riconducibili a Piani di Sviluppo Locale e Settoriale*

Le attività formative implementate, negli anni formativi indicati, sono state:

Anno formativo	Piano formativo	Titolo attività	Ente proponente	Durata	Figura in uscita	Allievi
2002	SP02MARE Piano di sviluppo economia del mare	Esperto in logistica	Scuola Naz. Trasporti	500 ore	Assistente pianificazione e controllo	12
2003	SP04LSCT Piani formativi interessati da art. 17	Operatore portuale polivalente	LSCT La Spezia	312 ore	Gruista	10
2003	SP04MARE Piano di sviluppo economia del mare	Operatore polivalente terminal	LSCT La Spezia	312 ore	Gruista	6
2003	SP04MARE Piano di sviluppo economia del mare	Operatore polivalente terminal	LSCT La Spezia	312 ore	Gruista	6

2003	SP04MARE Piano di sviluppo economia del mare	Tecnico dei trasporti e della logistica	ATI ECOMAR Ass. Val di Magra form. –Scuola Naz. Trasporti	400 ore	Gerente magazzino di vendita	12
2005	SP05C3MARE Formazione superiore settore nautico	Esperto in logistica e trasporti	ATI Scuola Naz. Trasporti – Polo universitario della Spezia	500 ore	Assistente pianificazione e controllo	15

E' interessante segnalare, infine, il monitoraggio dei fabbisogni formativi riferiti ad alcune figure professionali facenti capo al comparto oggetto della presente indagine conoscitiva, operato da CCIAA della Spezia attraverso l'apposito servizio di 'ascolto' dei bisogni formativi aziendali (Servizio Informativo Excelsior¹⁷). Nella tavola 13 (*Le professioni richieste 2007*) vengono segnalate le assunzioni previste dalle imprese secondo le classificazioni ISTAT dei grandi gruppi professionali.

E' interessante notare come alla voce '*Personale ausiliario di magazzino, spostamento merci, ed assimilati*' (figura molto comune, di basso profilo

attivati dalla Provincia della Spezia a valersi sui fondi FSE Ob. 3/2002. Relazione di attività alla VI Commissione 5.11.04 curata da M. Giannoni).

¹⁷ Il Sistema Informativo Excelsior, promosso e realizzato da Unioncamere, Ministero del Lavoro e Unione Europea, è, a partire dal 1997, una delle maggiori fonti informative disponibili in Italia sui temi del mercato del lavoro e della formazione. I dati riportati si riferiscono agli attuali rilevamenti (*Sintesi dei principali risultati 2007*) presenti sul sito della CCIAA della Spezia. Dati significativi, riferiti al contesto nazionale, sono stato presentati nell'ambito del Progetto Virgilio in: *Il lavoro che ci aspetta 2006. Le figure professionali richieste dalle imprese secondo il Sistema Informativo Excelsior* (Unioncamere 2006).

professionale, tra quelle del comparto logistico) sia espressa una bassa intensità di assunzioni (per il 2007 sono previste in tutto 60 unità, in decrescita sul 2006) e di *'necessità di corsi di formazione'* previsti dalle imprese attraverso attività corsuali interne ed esterne ad esse.

In particolare, i bisogni formativi delle figure evidenziate, non qualificate, vengono così definiti:

Totale assunzioni 2006	Totale assunzioni 2007	% di difficile reperimento	% senza esperienza specifica	% a tempo indeterminato	% necessità di formazione	% in sost. di analoga figura
70	60	44,3	80,3	68,9	3,3	41,0

Va però segnalato che, per quello che concerne le figure di tipo impiegatizio, alla voce *'Personale addetto alla gestione degli stock, degli approvvigionamenti'* (figura molto frequente, di medio profilo professionale, tra quelle del comparto logistico), i bisogni formativi delle figure evidenziate vengono così puntualizzati:

Totale assunzioni 2006	Totale assunzioni 2007	% di difficile reperimento	% senza esperienza specifica	% a tempo indeterminato	% necessità di formazione	% in sost. di analoga figura
50	100	0,0	80,5	8,3	13,5	5,2

Come si può notare, in questo caso, secondo quanto evidenziato in tabella, la necessità di formazione cresce di oltre 10 punti percentuali.

Il monitoraggio esiti FP

Ad integrazione di queste informazioni relative alla programmazione, sono stati analizzati i dati contenuti nell'archivio del Monitoraggio Esiti della formazione professionale di Agenzia Liguria Lavoro, che dal 2000 si occupa di monitorare l'impatto della formazione professionale sugli esiti occupazionali delle persone che hanno frequentato e terminato i corsi organizzati nelle diverse province.

L'attività di monitoraggio viene svolta attraverso l'integrazione tra il database FP2000 e il database Esiti professionali, quest'ultimo costruito sulla base delle interviste che annualmente vengono effettuate a tutti i formati.

Per questo lavoro sono stati accorpati i diversi database annuali nel periodo 2000-2005, nonché rielaborati per tararli sulla provincia della Spezia e sugli ambiti professionali pertinenti con il tema della ricerca.

Dalle banche dati FP2000 risultano organizzati in Liguria nel periodo 2000-2005 un totale di 3.852 corsi. Tuttavia in questo totale sono inclusi alcuni corsi non direttamente imputabili all'indagine sugli esiti occupazionali; nello specifico sono inclusi interventi che per loro natura non presentano la necessità di procedere alla rilevazione dell'esito occupazionale (alternanza scuola lavoro) o che sono propedeutici anche ad altre azioni di politica attiva del lavoro (orientamento) o che sono destinati ad un target specifico (apprendisti), pertanto questi corsi sono stati esclusi dall'universo totale dal quale si è attinto per costruire l'universo delle persone da intervistare.

I "criteri di esclusione" utilizzati, hanno infatti mirato a rendere il più aderente possibile l'universo di riferimento alle finalità specifiche del monitoraggio, ossia la rilevazione degli esiti occupazionali della formazione professionale. Un ulteriore criterio utilizzato è stato quello di tenere conto della durata del corso: si è ritenuto opportuno escludere i corsi al di sotto delle 80 ore complessive, soglia definita sulla base dell'elevata eterogeneità delle tipologie di corsi contenuti nella fascia oraria complessiva precedente (0-79 ore) con contenuti non finalizzati da un percorso professionalizzante per l'inserimento lavorativo.

Il totale dei corsi, scremato in base a questi criteri, comprende dunque 1809 corsi, di cui 300 organizzati nella provincia della Spezia.

Corsi Totali 2000-2005

La Spezia	300
altre province e DP	1.509
Totali	1.809

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati FP 2000

Per circoscrivere i corsi agli ambiti della ricerca, si sono classificati gli stessi in settori di pertinenza, sulla base delle qualifiche ISTAT a cui erano finalizzati o in mancanza di questa codifica, in base al titolo del corso.

Sono state quindi individuati tre ambiti professionali, il primo più strettamente legato al tema di indagine "porto e logistica", gli altri, "cantieristica nautica" e "professioni del mare", sono stati evidenziati come settori di confine

Corsi per provincia e ambiti professionali

	SP	altre province e DP	Totali
porto e logistica	13	73	86
cantieristica nautica	4	35	39
professioni del mare	0	30	30
altro / non definito	283	1.371	1.654
Totali	300	1.509	1.809
Totali ambiti di riferimento	17	138	155
Incidenza sul totale dei corsi	5,7%	9,1%	8,6%

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati FP 2000

Il totale degli allievi formati da questi corsi, in base ai dati estratti dai database FP2000, risulta di 22.203 persone, di cui 3.191 in provincia della Spezia.

Formati Totali 2000-2005

La Spezia	3.191
altre province e DP	19.012
Totale	22.203

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati FP 2000

Rispetto ai nostri temi, risultano formati nei settori di indagine 1.096 allievi in Liguria e 163 alla Spezia.

Formati per provincia e ambiti professionali

	SP	altre province e DP	Totale
porto e logistica	127	671	798
cantieristica nautica	36	188	224
professioni del mare	0	237	237
altro / non definito	3.028	17.916	20.944
Totale	3.191	19.012	22.203
Totale ambiti di riferimento	163	1.096	1.259
Incidenza sul totale dei formati	5,1%	5,8%	5,7%

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati FP 2000

A fronte di un universo complessivo di 22.203 formati, è stato possibile inserire nell'universo di riferimento 17.665 persone da intervistare, ossia quelle di cui erano disponibili i verbali di fine corso, nonché i recapiti per contattarle. Di questo totale, sono stati effettivamente reperibili e hanno accettato l'intervista circa il 40%, per un totale di 7.196 persone intervistate.

Intervistati Totali 2000-2005

La Spezia	1.386
altre province e DP	5.810
Totale	7.196

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati FP 2000

Le persone intervistate, che hanno frequentato corsi attinenti al nostro tema di ricerca, sono state 450 in Liguria, di cui 73 alla Spezia.

Intervistati per provincia e ambiti professionali

	SP	altre province e DP	Totali
porto e logistica	66	212	278
cantieristica nautica	7	84	91
professioni del mare	0	81	81
altro / non definito	1.313	5.433	6.746
Totali	1.386	5.810	7.196
Totali ambiti di riferimento	73	377	450

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati FP 2000

Al fine di monitorare gli esiti professionali dei formati, si è domandato agli intervistati quale fosse la loro situazione occupazionale a distanza di 6 mesi dalla conclusione del corso, di 12 mesi e alla data dell'intervista.

In questa sede riportiamo i dati sull'occupazione dopo 12 mesi dal corso e al momento della somministrazione del questionario.

Dalla tabella seguente si evince che in Liguria poco più della metà degli intervistati (59%) risulta occupata dopo un anno dal corso.

Quasi la totalità degli occupati (91%) è stata inserita con un contratto alle dipendenze, sebbene solo meno della metà (45%) di questi sono a tempo indeterminato (41% sul totale degli occupati).

Gli ambiti "porto e logistica" e "cantieristica nautica" sembrano garantire maggiore occupazione rispetto alle "professioni del mare", mentre quest'ultimo pare assicurare maggiore stabilità rispetto ai precedenti (55% di assunti a tempo indeterminato).

Esiti occupazionali allievi intervistati formati negli ambiti di riferimento ad un anno da fine corso (Liguria)¹⁸

	porto e logistica	%	cantieristica nautica	%	professioni del mare	%	Totali	%
occupati	86	63%	21	62%	31	51%	138	59%
<i>dipendenti</i>	77	90%	19	90%	29	94%	125	91%
<i>dipendenti a tempo indeterminato</i>	33	38%	6	29%	17	55%	56	41%
in cerca di occupazione	45	36%	12	35%	26	43%	83	36%
inattivi	6	4%	1	3%	4	7%	11	5%
Totali	137	100%	34	100%	61	100%	232	100%

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati indagine diretta annualità 2000-2005

I dati della Spezia risultano in linea con quelli regionali, anche se si osserva una proporzione più alta di dipendenti a tempo indeterminato (56% contro 41%).

¹⁸ L'alto numero di dati mancanti è da imputare principalmente al fatto che nella rilevazione 2000-20001 la domanda sullo stato occupazionale ad un anno di distanza dalla data di fine corso non era posta all'intero universo, bensì ad un ristretto campione (497 su 2074 totali) al quale è stato somministrato il questionario completo.

Esiti occupazionali allievi intervistati formati negli ambiti di riferimento ad un anno da fine corso (La Spezia)¹⁹

	porto e logistica	%	cantieristica nautica	%	professioni del mare	%	Totali	%
occupati	11	46%	5	71%			16	52%
<i>dipendenti</i>	10	91%	5	100%			15	94%
<i>dipendenti a tempo indeterminato</i>	6	55%	3	60%			9	56%
in cerca di occupazione	12	50%	2	29%			14	45%
inattivi	1	4%					1	3%
Totali	24	100%	7	100%			31	

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati indagine diretta annualità 2000-2005

¹⁹ V. nota precedente

Settori di destinazione allievi intervistati occupati (Liguria)

	porto e logistica	%	cantieristica nautica	%	professioni del mare	%	Totali	%
Agricoltura, caccia e silvicoltura, pesca, piscicoltura			2	9%			2	2%
Industria manifatturiera	3	4%	6	26%	2	6%	11	8%
Produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua	4	5%	1	4%			5	4%
Costruzioni	1	1%	2	9%	2	6%	5	4%
Commercio ingrosso e dettaglio; riparazione autoveicoli e motocicli	11	14%	4	17%	2	6%	17	13%
Alberghi e ristoranti			2	9%			2	2%
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	47	60%	4	17%	23	74%	74	56%
Intermediazione monetaria e finanziaria	1	1%					1	1%
Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, servizi alle imprese	2	3%	2	9%			4	3%
Pubblica amministrazione e difesa	1	1%					1	1%
Sanità e altri servizi sociali	1	1%					1	1%
Altri servizi pubblici, sociali e personali	6	8%			2	6%	8	6%
Servizi domestici presso famiglie e convivenze	1	1%					1	1%
Totali	78	100%	23	100%	31	100%	132	100%

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati indagine diretta annualità 2000-2005

I settori di destinazione sembrano essere adeguati alle competenze acquisite attraverso il percorso formativo frequentato, sebbene si possano osservare delle dispersioni. Il 60% dei formati in ambito logistico-portuale lavora, infatti, nel settore

dei trasporti, percentuale che sale al 74% se vi si include il settore del commercio. La medesima distribuzione si osserva per i formati nelle professioni del mare, impiegati per la maggior parte nel settore dei trasporti e delle comunicazioni.

Chi invece ha frequentato corsi attinenti alla cantieristica nautica si distribuisce prevalentemente nell'industria manifatturiera (26%), nel commercio (17%) e nei trasporti (17%).

La corrispondenza tra ambito di formazione e di inserimento lavorativo si osserva in misura maggiore tra i formati nei corsi della Spezia, dove l'82% di chi ha frequentato corsi in materie attinenti al porto lavora nel settore dei trasporti, mentre il 50% di chi si è formato in ambito nautico è impiegato nell'industria.

Settori di destinazione allievi intervistati occupati (La Spezia)

	porto e logistica	%	cantieristica nautica	%	professioni del mare	%	Totali	%
Agricoltura, caccia e silvicoltura, pesca, piscicoltura			1	25%			1	7%
Industria manifatturiera			2	50%			2	13%
Produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua	1	9%					1	7%
Commercio ingrosso e dettaglio; riparazione autoveicoli e motocicli	1	9%					1	7%
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	9	82%	1	25%			10	67%
Totali	11	100%	4	100%			15	100%

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati indagine diretta annualità 2000-2005

Alla data dell'intervista, in media circa poco meno di 2 anni dalla conclusione del corso, il tasso di occupazione sale dal 59% al 77%. Il tasso di stabilità (dipendenti occupati a tempo indeterminato) resta costante, mentre si abbassa leggermente la percentuale di coloro che sono assunti con un contratto alle dipendenze (dal 91% all'84%). L'ambito delle professioni del mare si conferma il settore che garantisce maggiore stabilità occupazionale (52% di occupati a tempo indeterminato, contro il 45% dell'ambito portuale e il 34% della cantieristica nautica).

Esiti occupazionali allievi intervistati formati negli ambiti di riferimento alla data dell'intervista (Liguria)

	porto e logistica	%	cantieristica nautica	%	professioni del mare	%	Totali	%
occupati	155	73%	70	83%	62	78%	287	77%
<i>dipendenti</i>	134	86%	54	77%	52	84%	240	84%
<i>dipendenti a tempo indeterminato</i>	69	45%	24	34%	32	52%	125	44%
in cerca di occupazione	45	21%	11	12%	13	16%	69	18%
inattivi	11	5%	3	4%	5	6%	19	5%
Totali	211	100%	84	100%	80	100%	375	100%

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati indagine diretta annualità 2000-2005

I dati riguardanti i formati dei corsi della Spezia confermano il maggiore tasso occupazionale (dal 52% al 73%), il maggior ricorso a forme contrattuali atipiche (i dipendenti passano dal 94% all'81%), mentre registrano una sensibile diminuzione della stabilità lavorativa (sul totale degli occupati, gli assunti a tempo indeterminato passano dal 56% al 38%).

Esiti occupazionali allievi intervistati formati negli ambiti di riferimento alla data dell'intervista (La Spezia)

	porto e logistica	%	cantieristica nautica	%	professioni del mare	%	Totali	%
occupati	46	70%	7	100%			53	73%
<i>dipendenti</i>	37	80%	6	86%			43	81%
<i>dipendenti a tempo indeterminato</i>	15	33%	5	71%			20	38%
in cerca di occupazione	16	24%					16	22%
inattivi	4	6%					4	5%
Totali	66	100%	7	100%			73	100%

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati indagine diretta annualità 2000-2005

4 *Un approfondimento qualitativo: la definizione dei processi produttivi e dei fabbisogni professionali delle aree retroportuali della Provincia della Spezia*

4.1 **Le interviste semistrutturate**

L'universo di riferimento coinvolto nella ricerca e analisi relativa alla definizione dei bisogni formativi per le aziende afferenti l'area retro portuale della Spezia è sostanzialmente composta da due gruppi omogenei: da una parte gli interlocutori privilegiati, istituzionali e non, testimoni dei cambiamenti in atto e dell'evoluzione delle dinamiche economiche riferite all'area; dall'altra le aziende del comparto della logistica, operative all'interno e nelle immediate vicinanze dell'area retro portuale della piana di S. Stefano Magra.

Per il primo gruppo di interlocutori l'utilizzo dell'intervista semistrutturata è stata preferita rispetto ad altri strumenti (ad es. interviste in profondità, strutturate, questionari, ecc.) perché ritenuta più funzionale al reperimento di dati qualitativamente significativi in presenza di un campione medio-piccolo. L'intervista semistrutturata, infatti, non è articolata su domande chiuse, ma si compone di domande aperte inserite in una serie di fasi 'di approfondimento', con funzione di permettere una maggiore comprensione del quesito²⁰.

Ciò ha permesso la conduzione del colloquio in modo standardizzato ma non direttivo ed ha garantito una buona autonomia dell'intervistato (che ha potuto parlare liberamente ed esaurientemente sui temi proposti) e nel contempo ha assicurato la massima autonomia al ricercatore (che ha potuto formulare le domande nel modo che ha ritenuto più utile per una maggiore comprensione del dato).

E' stata quindi definita una traccia-guida dell'intervista per i testimoni privilegiati, finalizzata ad acquisire informazioni relativamente a:

- Definizione dello stato dell'arte relativo alle politiche di sviluppo riferite al comparto e all'area
- Descrizione del processo e delle principali fasi operative attraverso le quali si svolge l'attività
- Suggerimenti e proposte sui fabbisogni formativi evidenziati.

²⁰ Per quanto concerne la realizzazione di tracce o questionari per interviste ed analisi, si confronti G. Trentini (a cura di) *Manuale del colloquio e dell'intervista*, UTET, 2004, che ha del problema un approccio di tipo psicologico, molto attento al rapporto tra il 'fornitore delle informazioni' e l'intervistatore. Per la tecnica di conduzione dell'intervista rimane sempre valido il manuale di V. L. Zammuner, *Tecniche dell'intervista e del questionario*, Il Mulino, 1998 soprattutto per quel che concerne gli aspetti legati al 'disegno' della ricerca. Per un taglio più marcatamente valutativo si confronti: C. Bezzi, *Il disegno della ricerca valutativa*, Franco Angeli, 2003, e Palumbo M - Garbarino E., *Strumenti e tecniche della ricerca sociale*, Milano, Franco Angeli, 2006 ai quali si rimanda anche per l'ampia bibliografia

4.2 I focus group con testimoni privilegiati

Lo schema di colloquio, teso ad evidenziare i punti di discussione con i testimoni privilegiati, ha permesso di definire le opportunità offerte dai servizi erogabili all'interno dell'area retro portuale rispetto all'operatività di filiera (logistica integrata, distributiva, ecc), i nodi critici e le necessarie puntualizzazioni, i collegamenti strategici e gli scenari ottimali auspicabili nel breve-medio periodo.

Indubbiamente l'area (strategica rispetto ai terminal portuali e ben collegata con le principali direttrici autostradali e ferroviarie), è sostanzialmente composta da due unità operative: il Parco ferroviario (per la movimentazione di contenitori provenienti direttamente dalle banchine del porto della Spezia) ed il Distripark (per il magazzinaggio e la successiva lavorazione di merci containerizzate da distribuirsi a mezzo di vettori combinati), gestiti rispettivamente da Trenitalia e SVAR.

In particolare l'insediamento promosso dalla Società per la Valorizzazione delle Aree Retroportuali²¹ consiste nella 'progettazione, realizzazione e gestione di infrastrutture e attrezzature di interesse collettivo e di supporto alle aree retroportuali e nella promozione, coordinamento ed attuazione di iniziative finalizzate allo sviluppo della logistica'²² sull'intero territorio provinciale, attraverso la proprietà e la gestione di un raccordo ferroviario, pari a ml 2.300; di una zona di interscambio ferro-gomma, pari a mq 16.000 (piazzali posti lungo i binari); di mq 6.000 di piazzali adibiti ad area di sosta; di mq 40.000 di terreni di proprietà.

La società, sulla base delle profonde trasformazioni dei sistemi di produzione delle merci e dei flussi distributivi promuove una piattaforma logistica che unisce i tradizionali flussi di carico-scarico del container (e relativo magazzinaggio delle merci) con la parziale lavorazione delle stesse, con conseguente creazione di valore aggiunto per l'impresa: il Distripark, dotato di moderni servizi per l'imprenditoria di settore, costituisce un vero e proprio *distretto logistico integrato* capace di allargare l'offerta del porto spezzino, non più costituita dalla sola attività di smistamento di contenitori ma anche da attività di manutenzione, stoccaggio e prima lavorazione delle merci. Un progetto ambizioso, capace di ridurre i tempi di sosta dei containers (sia in porto che nelle aree retro portuali) per sostituire ad essi insediamenti produttivi, tali da rappresentare occupazione e sviluppo.

L'azione di ricerca-analisi si è svolta attraverso la mappatura dei principali interlocutori istituzionali (e non) legati in qualche modo alle problematiche inerenti sia le attività economiche ed i servizi attivati in banchina (porto della Spezia) che quelle presso le aree retroportuali (aree ferroviarie e Distripark afferenti ai comuni di S. Stefano Magra e Vezzano Ligure in Val di Magra)²³.

Le due entità, porto e retroporto, come ovvio, sia per funzioni che per specifiche finalità, sono strettamente interconnesse e, nel panorama italiano del trasporto

²¹ Società a maggioranza pubblica, costituita nel 1996 su iniziativa del Comune di Santo Stefano Magra per procedere alla concreta realizzazione del progetto di costituzione di un interporto, come parte fondamentale del sistema logistico plurimodale della Spezia

²² Cfr. Statuto aziendale

²³ L'attivazione di un distripark, che porti attività produttive ed occupazione laddove oggi ci sono montagne di container, e che rafforzi l'asse tra il porto della Spezia, gli altri porti dell'alto Tirreno ed i collegamenti con Parma, Verona e l'Europa centrale (il corridoio Tirreno-Brennero), è un'idea di grande attualità per tutto il sistema portuale e della logistica ligure. Per più dettagliate informazioni cfr. il sito dell'Autorità portuale della Spezia www.porto.laspezia.it.

intermodale, la realtà spezzina rappresenta, in assoluto, quella dove il traffico di contenitori su rotaia è maggiore.

La Regione Liguria dichiara di porre la struttura retroportuale di Santo Stefano Magra quale punto fondamentale del riassetto logistico regionale. Attualmente la Regione ha commissionato uno studio per la realizzazione del Piano Regionale della Logistica che vedrà la propria nascita probabilmente alla fine di quest'anno o all'inizio del prossimo.

In questa logica diventa fondamentale accennare all'organizzazione di questo piano partendo dal presupposto che il piano contribuirà a determinare un forte impulso ad una visione sistemica del settore logistico regionale, ponendo il "sistema portuale regionale" in una prospettiva integrata.

All'interno del piano in via di redazione ovviamente le strutture retroportuali vengono poste in una prospettiva strategica per un'adeguata risposta infrastrutturale rispetto la prevista l'auspicata crescita dei traffici verso i porti Liguri.

Un retroporto nella definizione regionale viene così stabilito "è un terminale intermodale direttamente collegato ad almeno un porto in cui gli operatori possono manipolare le loro unità di carico standardizzate come se si trovassero all'interno del porto stesso. Essere un retroporto non significa non poter ricoprire altri ruoli di rilevanza logistica"

Questa definizione ci aiuta a sgomberare i dubbi rispetto alla natura funzionale delle infrastrutture di cui stiamo trattando. Rispetto alle analisi condotte per la provincia della Spezia viene ribadito il ruolo fondamentale ricoperta dalla struttura di Santo Stefano Magra all'interno della strategia di coordinamento regionale soprattutto nella logica della collocazione del Porto della Spezia all'interno del disegno pianificatorio di un auspicabile **sistema dei porti liguri** sia in relazione alla prospettiva di un potenziamento infrastrutturale che porti una maggiore incisività dell'intero sistema logistico della Liguria.

Come sappiamo il futuro della struttura retro portuale di Santo Stefano Magra potrà essere prevedibile solo nei momenti in cui si determineranno in maniera puntuale destinazione e prospettiva manageriale.

Questa scelta strategica, quella di privilegiare il più possibile il trasporto per via ferroviaria, è oggi condivisa da tutti gli attori del sistema porto-retroporto, non solo per le ovvie ricadute in ambito locale ma, a livello strategico, in funzione soprattutto del potenziamento della direttrice di traffico Ti-bre anche se il raddoppio della Pontremolese non è ancora realtà.

Tutti gli interlocutori hanno comunque evidenziato i ritardi e le carenze strutturali dovuti sia al corretto dimensionamento del collegamento ferroviario tra banchina ed area retro portuale (transshipment/navettaggio) sia a quello dell'area destinata a Distripark con la rete ferroviaria Trenitalia che, ad oggi, impediscono la piena valorizzazione dell'area e delle funzioni ad essa demandate. Va da sé che la necessità impellente del porto sia quella di spostare nell'interporto (inland) l'attività di banchina in modo da ottimizzare i tempi e le operazioni di carico e scarico dei contenitori ma il tutto non deve limitarsi a questa sola operazione.

Oggi la logistica non è solo il trasporto (il più efficiente possibile) di merci, ma è l'intera gamma di servizi e attività che, da un lato, portano la domanda dal cliente al produttore e che, dall'altro lato, accompagnano la merce dal luogo di produzione al cliente finale.

Per questo si parla di logistica integrata. Solo in questo senso la logistica è un'attività che porta valore aggiunto, che può creare, cioè, una rete di competenze locali, occasioni di lavoro ed opportunità di sviluppo.

L'area retro portuale della Val di Magra (vero e proprio Hub logistico a tutti gli effetti, pur nelle dimensioni non ottimali delle superfici disponibili), oltre al potenziamento dell'organizzazione delle spedizioni (ivi inclusi i servizi collegati di tipo finanziario, assicurativo e della consulenza legale) dovrà traguardare nel medio periodo obiettivi di più alto profilo, legati soprattutto alla crescita delle Risorse Umane impegnate ai più vari livelli nei settori della formazione e della ricerca, che dovranno essere in grado non solo di sopperire alle alte specializzazioni che il mercato richiede (ricordiamo al riguardo che oggi si sta andando verso la direzione della gestione 'in remoto' di magazzini e scorte strategiche e che il comparto alimentare, anche per il significativo risparmio di costi ottenibile, sta investendo massicciamente in questa direzione), ma anche di incentivare il trasferimento di tecnologie appropriate verso quelle figure di tipo intermedio e, spesso, più 'operativo' che oggi sono dichiarate dalle aziende del settore 'di difficile reperimento'.

I limiti con cui oggi ci si misura sono duplici: da una parte ci si scontra con il problema di una carenza strutturale di collegamenti ferroviari veloci ed opportunamente dimensionati tra porto e retroporto, tra area retroportuale ferroviaria e Distripark e tra Distripark e rete ferroviaria nazionale; dall'altra non sono ancora stati predisposti dalle Autorità e dalle Pubbliche Amministrazioni competenti gli strumenti di pianificazione e gestione delle specifiche funzioni territoriali che possano permettere all'area una piena appetibilità soprattutto per le specifiche funzioni di Distripark.

Da più parti (Cepim/Parma; Zai/Verona) si auspica un effettivo potenziamento almeno del livello infrastrutturale (che al momento rimane un ibrido) dove il sistema logistico distributivo è ancora preponderante e significativamente ancorato alla rotabilità del trasporto.

Per quello che riguarda più propriamente l'analisi delle figure professionali, i bisogni formativi del comparto e le competenze ad essi correlate, sono stati evidenziati e messi in discussione con il gruppo degli interlocutori privilegiati, i seguenti punti:

- Figure professionali esistenti da migliorare e potenziare
- Competenze necessarie ma difficilmente reperibili
- Mansioni e competenze prevedibili per l'immediato futuro

Dalle interviste è emerso che il comparto non necessita al momento di figure professionali di altissima specializzazione, trattandosi, limitatamente al settore della logistica distributiva, di mansioni standardizzate, afferenti principalmente a due profili tecnici:

- Quella del 'pianificatore delle attività di logistica integrata' (planner) figura tecnica specializzata nell'organizzazione e gestione degli spazi e modalità di carico/scarico dei contenitori e della programmazione della loro distribuzione (stivaggio, destinazione, ecc.).
- Quella del 'magazziniere industriale' (variamente declinata a seconda che le merci in entrata e/o in uscita necessitino di una qualche lavorazione, più o meno sommaria). Ovviamente la parte di ciclo lavorativo interessata alla manipolazione delle merci (assemblaggi, disassemblaggi, packaging, controlli qualitativi, ecc)

necessita di professionalità specifiche afferenti alla filiera di prodotto (piastrelle, tessile, legno, ecc.).

Vengono segnalate difficoltà invece nel reperimento di figure di tipo operativo, di profilo più specialistico, come ad esempio (limitatamente alle aree retro portuali) quelle operanti nell'ambito dei servizi alla logistica distributiva (predisposizione dei documenti di trasporto, riparazione contenitori, collaudi, ecc.):

- Saldocarpentiere qualificato
- Carrellista
- Addetto alla documentazione del trasporto

Viene segnalata da parte delle imprese interessate una difficoltà dell'attuale sistema della Formazione Professionale per l'Apprendistato (riferita particolarmente alla formazione prevista per il secondo anno) e viene posta la richiesta di modificare l'impianto dell'offerta formativa introducendo l'utilizzo di forme più flessibili ed efficaci, rappresentate dai 'Voucher aziendali', attualmente sperimentate dalla Regione Toscana e dalla Regione Emilia Romagna: si tratterebbe di usare lo stesso monte-ore di formazione che, superando lo schema rigido imposto nell'alternanza formativa tra 'aula' e 'laboratori' e tra 'saperi trasversali' e 'saperi specialistici', permetterebbe di declinare l'impianto formativo in favore dei fabbisogni dei singoli lavoratori dell'azienda, favorendo sia una più puntuale attività di tipo didattico che una gestione più semplificata del processo da parte dell'azienda.

Le competenze per le quali viene ravvisata necessità di continuo aggiornamento sono:

- Informatica (in tutte le sue declinazioni)
- Lingue straniere (prima di tutto inglese)
- Sicurezza
- Controllo della qualità

Il terminal Inland rappresenta di fatto un prolungamento dell'attività di banchina: le attività ad esso connesse sono praticamente identiche a quelle organizzate in ambito portuale con l'aggiunta del potenziamento del servizio di navettamento (transhipment) tra area portuale e l'area retroportuale. In previsione di future attività di potenziamento di tale collegamento potrebbero evidenziarsi necessità formative per le figure di 'Macchinista di motrici ferroviarie diesel' e 'Manovratore ferroviario'.

4.3 L'analisi 'per processo' e la sua applicazione alle principali attività delle aziende della logistica integrata in ambito portuale e retro portuale

L'analisi dei profili professionali afferenti l'area oggetto della ricerca, è stata condotta secondo la metodologia applicativa di 'approccio per competenze'.

Detta metodologia si fonda innanzitutto sull'analisi del processo tecnico-organizzativo e dei servizi erogati all'interno delle aziende e si propone di seguire passo-passo la filiera 'di processo' permettendo così di individuare la successione logico-temporale delle principali e più significative attività erogate dall'azienda. Una volta individuate le attività dei processi (analisi del lavoro), è più facile identificare quelle su cui è coinvolta la figura professionale oggetto di analisi (analisi di attività).

Anche l'aggregazione delle attività in aree omogenee – necessaria per la definizione delle U.F.C. – è facilitata dal “ragionare per processi”: il processo è infatti per definizione un flusso di attività che hanno tra loro una stretta interdipendenza (logico-funzionale o pianificata-controllata); possono essere svolte da figure professionali/ruoli aziendali diversi; sono caratterizzate da un output/risultato (un prodotto o un servizio), che contribuisce a trasformare gli elementi in ingresso al processo (input di processo) in elementi in uscita (output del processo).

Come si può notare la definizione di ‘processo’ viene intesa nello specifico significato attribuito al termine dalle ISO 9000:2000 che lo puntualizzano come *‘insieme di attività correlate o interagenti che trasformano elementi in entrata in elementi in uscita’*²⁴

In tutte le organizzazioni sono presenti, con diversa dimensione e con maggiore o minore accento, alcuni processi indispensabili alla realizzazione di prodotti o all'erogazione di servizi, come ad esempio la gestione dei fornitori/clienti, l'analisi del mercato di riferimento, il controllo e la verifica qualitativa, la gestione delle risorse umane, ecc.

Si tratta quindi di definire i processi tipici del settore/comparto oggetto della nostra analisi, ma anche, e soprattutto, si tratta di individuare le attività principali che ne costituiscono la sequenza al fine di fare emergere le specifiche competenze delle Risorse coinvolte²⁵.

A livello operativo sono state selezionate una serie di aziende significative che operano in area portuale e retroportuale e, assieme a loro, sono stati elaborati *focus mirati* (per singole aziende o per gruppi di aziende di tipologia omogenea) per evidenziare i principali prodotti/servizi resi e le particolari declinazioni dei processi attivati. All'interno dell'analisi per processo, più che ricostruire ‘alberi’ e diagrammi a schema rigido, è stato interessante mettere in evidenza gli apporti di funzione ‘per area omogenea’ (o funzione sovrapposta), di tipo trasversale o esterno.

Il gruppo di aziende è stato selezionato in base alle significative competenze operative: in tal modo è stato possibile ‘coprire’ le principali attività della filiera esaminata secondo diversi ambiti operativi.

Una prima definizione di analisi di processo ha portato a verificare che, nelle aziende segnalate, sono presenti Processi di tipo direzionale, Processi relativi alla gestione delle risorse, Processi relativi alla gestione del prodotto/servizio, come più dettagliato in tabella:

²⁴ In una organizzazione gli elementi in entrata in un processo provengono generalmente dagli elementi in uscita di altri processi e sono di regola pianificati ed eseguiti in condizioni controllate (verificate e replicabili) al fine di garantire il livello qualitativo richiesto dal prodotto/servizio erogato.

²⁵ Per quel che concerne una più approfondita analisi sulla metodologia di approccio ‘per competenze’ si veda quanto promosso da ISFOL consultando la documentazione tecnica disponibile sul sito www.isfol.it Utili manuali al riguardo sono stati elaborati dai competenti uffici delle regioni Toscana ed Emilia Romagna, alla quale in particolare si rimanda anche per un'interessante analisi relativa alle ‘unità di competenza’ delle figure professionali riferite al settore ceramico (‘operatore magazzino merci’).

Tipologia	Processo	Note
Processi direzionali	General management (Direzione)	
	Organizzazione aziendale	
	Gestione della comunicazione interna	
	Gestione amministrativa	In alcuni casi si tratta di un controllo operativo in quanto la gestione è demandata a società esterna specializzata
	Gestione economica e finanziaria	
	Gestione del sistema aziendale per la qualità	Presente, anche se non tutte le aziende sono riconosciute ai sensi delle ISO 9001:2000
	Gestione del sistema aziendale per la sicurezza	Risponde ad un preciso obbligo di legge
	Gestione del sistema aziendale per la tutela della salute e dei luoghi di lavoro	Risponde ad un preciso obbligo di legge
Processi relativi alla gestione delle risorse	Gestione delle risorse umane interne	
	Gestione dei fornitori esterni	
	Gestione macchinari, infrastrutture e tecnologie di filiera	
Processi relativi alla realizzazione del prodotto/servizio	Produzione ed erogazione del prodotto o servizio	

Interessa ora, definire dettagliatamente i processi relativi alla realizzazione del prodotto/servizio.

Processo relativo alla realizzazione del prodotto/servizio	Descrizione
In ambito portuale	<p>Viene definito il ciclo di lavorazione attinente le operazioni di import-export di contenitori in transito dal porto della Spezia, destinati (o provenienti) all'area retro portuale o altrove, a mezzo camion o trasporto ferroviario.</p> <p>Il ciclo operativo attiene principalmente le attività di movimentazione/stoccaggio dei contenitori, le attività di dogana, di spedizione ed i servizi allo scalo.</p>
In ambito retroportuale	<p>Le operazioni attualmente svolte dal Distripark sono limitate rispetto alle potenzialità operative. Il ciclo di lavorazione attiene specificatamente quello della logistica e del magazzinaggio industriale. E' operativa una unità di service alle operazioni logistiche (servizio di movimentazione in piazzale, manutenzione-riparazione contenitori, ecc.).</p> <p>Vengono definiti i cicli di lavorazione di due differenti tipologie di magazzino:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il magazzino logistico operativo dove oltre allo stoccaggio di materie prime, semilavorati o prodotti finiti avvengono parti o fasi di lavorazione legate alla particolare tipologia del prodotto • Il magazzino logistico operativo alla linea di produzione in cui le scorte vengono finalizzate alla realizzazione di un determinato prodotto nei tempi e quantità stabiliti dall'ordinativo del cliente. <p>Le operazioni attualmente compiute sono quelle della ricezione del contenitore, della sua apertura e controllo; della eventuale ripartizione-lavorazione-assemblaggio di componenti o parti del prodotto; del nuovo impacchettamento(packaging)-stivaggio su contenitore e spedizione verso il cliente finale (attualmente solo per via rotabile).</p>

4.4 Attività logistiche in ambito portuale

Le attività logistiche di ambito portuale, pur non essendo obiettivo prioritario della presente analisi, sono evidenziate per la stretta connessione che avranno, in un prossimo futuro, le così dette 'attività di banchina' ampliate in area retroportuale, attraverso l'opportuno dimensionamento dell'attuale sistema di collegamento ferroviario.

Ciò favorirà indubbiamente il decongestionamento del porto e, attraverso l'attivazione del trasporto su rotaia (attraverso opportune scelte pubbliche e private finalizzate alla promozione di modelli innovativi di 'logistica sostenibile'), sarà possibile migliorare l'efficienza delle attività di consegna/raccolta, promovendo modi e mezzi di trasporto a ridotto impatto ambientale.

La definizione delle attività di un determinato processo, di seguito rappresentato, suddivise per gruppi (o aree omogenee di attività), permette di evidenziare gli output (intermedi) necessari a definire ruoli e figure professionali che, tramite competenze più o meno marcate, interagiranno (o si sovrapporranno) su segmenti specifici della filiera di prodotto/servizio.

4.4.1 Mappa delle attività: import di contenitori in transito dal porto della Spezia²⁶

Attività	Output/risultato dell'attività
<p>1.</p> <p>Scaricare il contenitore a bordo nave (banchina)</p>	<p>Lo scarico del contenitore a bordo nave avviene tramite gru speciale a braccio mobile in grado di prelevare il contenitore dal ponte o dalla stiva della nave e a caricarlo su camion o depositarlo direttamente in banchina.</p> <p>Questa operazione permette di concentrare in un'unica area i contenitori facenti parte di una medesima spedizione.</p>
<p>2.</p> <p>Prelevare i documenti originali accompagnatori e attribuire al contenitore codice identificativo</p>	<p>Vengono prelevati i documenti accompagnatori del contenitore (che comprendono fattura, paking list, polizza di carico, certificati assicurativi, certificati fitosanitari, ecc.) ed i dati identificativi delle merci e del contenitore vengono caricati sul sistema di gestione informatizzata del porto.</p> <p>Viene avvisato il destinatario della merce dell'arrivo in porto della stessa e, nel contempo, si dà avvio alle operazioni doganali previste per ogni tipo di merce in entrata (o transito) sul territorio nazionale.</p>
<p>3.</p> <p>Stivare il contenitore in una area determinata del terminal</p>	<p>I contenitori vengono concentrati in un'area riservata e opportunamente predisposta attraverso la movimentazione combinata di camion e carrelli.</p> <p>Questa operazione permette di collocare i contenitori in file e ranghi in funzione della loro successiva movimentazione per luogo-destino (ottimizzando i tempi di uscita dal terminal).</p>

²⁶ La serie di attività, esattamente al contrario, definisce i passi operativi necessari alle operazioni di export di contenitori.

<p>4.</p> <p>Eseguire le formalità amministrative richieste</p>	<p>Le operazioni doganali sono eseguite a cura del Ministero delle Finanze. Consistono in controlli documentali, ispezioni relative ai quantitativi di merce dichiarata, alla congruità qualitativa dei prodotti, all'eventuale contingente previsto per singolo prodotto. Per i prodotti alimentari le formalità aggiuntive (rilevate dal Ministero della Salute) riguardano lo stato di conservazione dei prodotti attraverso visite ed analisi fitosanitarie o veterinarie.</p>
<p>5.</p> <p>Ottenere l'OK di uscita</p>	<p>Entro i termini di giacenza previsti tra lo spedizioniere ed il destinatario della merce (free time) vengono regolate le formalità amministrative e la relativa contabilità. A questo punto il contenitore è libero per l'uscita dal terminal.</p>
<p>6.</p> <p>Ritirare il contenitore</p>	<p>Questa operazione consiste nel prelievo del contenitore da parte del vettore indicato dal proprietario della merce. Operativamente viene presentata in entrata (gate) la documentazione attestante il diritto di prelevare il contenitore (documenti in copia di chi ha spedito la merce; avviso di merce arrivata in porto da parte dell'agenzia che ha curato l'import; ricevute delle polizze doganali ed altre formalità amministrative; documenti originali accompagnatori del contenitore). Il ritiro può essere fatto a mezzo autotreno oppure a mezzo convoglio ferroviario.</p>
<p>7.</p> <p>Organizzare il trasporto del contenitore a mezzo ferroviario ai centri di interscambio</p>	<p>Questa operazione (navettaggio²⁷) consiste nella prenotazione e nel ritiro presso Tenitalia dei vagoni necessari al trasporto, del loro caricamento ed invio ai centri di interscambio.</p>

²⁷ L'attività di navettaggio (transshipment), del conferimento presso un'area intermodale di contenitori attuata a mezzo ferrovia, per essere efficace presuppone necessariamente, oltre che un dimensionamento opportuno dei convogli (al di sotto dei 600 metri pare che l'economicità del trasporto non sia considerato ottimale), l'organizzazione dei servizi di dogana in area retro portuale. Va da sé che, in quest'ottica, detto gruppo di attività, nella catena logica di erogazione del servizio, viene immediatamente dopo lo sbarco del contenitore a bordo nave.

I profili professionali che interessano i gruppi di attività appena evidenziati, sono presentati in tabella:

Attività	Output/gruppo di attività	Profili professionali interessati
1	Scarico del contenitore a bordo nave	<ul style="list-style-type: none"> • Gruista • Rizzatore²⁸ • Checker²⁹
	Concentrazione in un'unica area dei contenitori facenti parte di una medesima spedizione	<ul style="list-style-type: none"> • Carrellista • Autotrasportatore • Planner³⁰ Coordinatore di piazzale
2	Gestione dei documenti accompagnatori del contenitore	<ul style="list-style-type: none"> • Addetto alla documentazione del trasporto
3	Stivaggio dei contenitori in funzione della loro successiva movimentazione per luogo-destino	<ul style="list-style-type: none"> • Planner • Carrellista
4	Controlli documentali, ispezioni quantitative e qualitative di merce dichiarata	<ul style="list-style-type: none"> • Ministero delle Finanze • Azienda USL Addetto alla documentazione del trasporto
5	Contenitore libero per l'uscita dal terminal	Addetto alla documentazione del trasporto
6	Ritiro del contenitore (a mezzo camion)	<ul style="list-style-type: none"> • Carrellista • Autotrasportatore
7	Organizzazione del trasporto ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> • Agente dei trasporti • Competenti uffici Trenitalia • Planner • Carrellista • Manovratore ferroviario • Macchinista di motrici ferroviarie diesel

²⁸ Il Rizzatore sovrintende alle operazioni di ancoraggio/disancoraggio dei contenitori sul ponte o nella stiva.

²⁹ Il Checker esercita il primo controllo sul contenitore in arrivo (più spesso sulle rinfuse), 'smarcando' dalla lista di carico della nave le merci man mano scaricate.

³⁰ Il Planner è la figura tecnica che sovrintende alle operazioni di stivaggio (carico scarico) dei contenitori e alla loro collocazione (per rango e per piano) in un luogo determinato del terminal. L'operatività del planner, (che predispone i tabulati e i diagrammi di carico-scarico) a livello operativo è sostenuta dal Coordinatore di piazzale, figura specializzata nello smaltimento in banchina o in area dedicata di operazioni di carico/scarico attivate contemporaneamente su navi diverse.

4.5 Attività logistiche in ambito retroportuale

Le attività logistiche di ambito retroportuale, attengono principalmente alla logistica distributiva (magazzinaggio e successiva consegna del prodotto).

4.5.1 Mappa delle attività: magazzino industriale logistica distributiva

Attività	Output/risultato dell'attività
1. Aprire il contenitore e controllare il carico in arrivo	<p>Prima di aprire il contenitore si provvede o al distacco della ralla di carico o alla messa a terra del contenitore.</p> <p>Nel frattempo l'autotrasportatore consegna i documenti di trasporto.</p> <p>Si provvede quindi al controllo del sigillo del contenitore confrontando i dati indicati nella bolla di carico.</p> <p>Si firmano all'autotrasportatore i documenti di trasporto per ricevuta.</p> <p>Si apre il contenitore e si attua un controllo di conformità circa la quantità del materiale ricevuto e la qualità dell'imballo.</p> <p>Queste operazioni permettono di accertare la perfetta corrispondenza tra il quantitativo di merce ricevuta e merce ordinata.</p>
2. Scaricare la merce	<p>Se la merce è pallettizzata si opera con carrello e rampa di accesso.</p> <p>Se la merce non è pallettizzata si procede con nastro di trasporto, alimentato manualmente, collegato a terra con pallettatrice.</p> <p>Se si tratta di bobine si opera con carrello a pinze.</p>
3. Stoccare il carico in un'area di verifica e depositarlo a magazzino	<p>La merce scaricata viene depositata temporaneamente in un'area riservata dove avviene un accurato esame qualitativo del prodotto.</p> <p>Contemporaneamente vengono inseriti a computer i dati identificativi della merce, ricavati dalla documentazione di trasporto e dall'esame qualitativo del prodotto.</p> <p>Successivamente la merce è depositata a magazzino secondo la particolare tipologia, natura in funzione dei tempi stimati di uscita/utilizzo.</p>
4. Assemblare parti di materiali ed eseguire nuovo imballaggio	<p>In alcuni casi, per specifiche lavorazioni, vi è necessità di assemblare parti di prodotto o eseguire (nuove) operazioni di imballaggio (packaging).</p>

	La catena logica di attività varia a seconda della difficoltà operativa e della tipologia di prodotto ³¹ .
5. Organizzare la consegna della merce al cliente finale	<p>Si parte dalla ricezione dell'ordinativo da parte del cliente e si verifica la giacenza della merce a magazzino.</p> <p>Si prepara il carico, imballato, in un'area dedicata del magazzino, a disposizione di eventuale ispezione-controllo da parte del cliente.</p> <p>Se di competenza del magazzino, si organizza la spedizione della merce franco destino con relativa assicurazione ³²: tramite opportuna ricerca di mercato si saranno assicurate le quotazioni migliori; si sarà individuato il mezzo più idoneo al trasporto e si saranno rilasciate le coordinate ed i documenti di carico al vettore incaricato del ritiro del contenitore.</p>
6. Caricare il contenitore sul vettore	L'operazione di carico del contenitore prevede: il suo riempimento (come indicato al punto 2) ed il carico effettivo del contenitore sulla ralla o sull'autotreno a mezzo di carrello idoneo.

I profili professionali che interessano i gruppi di attività appena evidenziati, sono presentati in tabella:

Attività	Output/gruppo di attività	Profili professionali interessati
1	Apertura e primo controllo del contenitore	<ul style="list-style-type: none"> • Carrellista Responsabile amministrativo/ contabile
2	Scarico della merce dal contenitore	<ul style="list-style-type: none"> • Magazziniere • Carrellista
3	Esame qualitativo dei prodotti	<ul style="list-style-type: none"> • Magazziniere • Terminalista (computer) • Eventuale perito esterno esperto in controllo qualitativo
4	Eventuale assemblaggio di parti di prodotto e nuovo imballo delle merci	<ul style="list-style-type: none"> • Operatori del settore merceologico afferenti al prodotto Magazziniere
5	Organizzazione della consegna al cliente finale	<ul style="list-style-type: none"> • Magazziniere • Ufficio amministrativo Ufficio spedizioni
6	Carico del contenitore	<ul style="list-style-type: none"> • Carrellista • Magazziniere Autotrasportatore

³¹ Proprio nel Distripark di S. Stefano Magra, recentemente, Grancasa Spa ha manifestato l'interesse a utilizzare un magazzino con relativa unità di assemblaggio di parti di mobili per la rete dei distributori del Nord Italia. La stima di impiego di manodopera è di circa 30 unità.

³² In alternativa il cliente può organizzare il trasporto a suo carico.

4.5.2 Mappa delle attività: magazzino industriale approvvigionamento linea di produzione

In questo caso è stata presa ad esempio una particolare attività di magazzino: quella di gestione delle scorte ad una linea di produzione industriale ³³.

Essa prevede la gestione delle componenti in ingresso alla linea produttiva e la gestione dei prodotti finiti/assemblati in uscita, che ritornano a magazzino e da lì in poi sono gestiti secondo le modalità tipiche di un magazzino distributivo.

Anche i profili professionali interessati non si discostano da quelli appena esaminati salvo la presenza più marcata, in tutte le fasi di attività, di una gestione informatizzata nella catena di controllo delle operazioni ³⁴.

Attività	Output/risultato dell'attività
1. Ricevere ed ordinare a magazzino il materiale del cliente	Il materiale viene fornito dal cliente dopo essere stato opportunamente testato, collaudato e classificato. Il materiale, dopo essere stato codificato (codice a barre), viene collocato a magazzino.
2. Ricevere un ordinativo dalla linea di produzione e predisporre il quantitativo richiesto	Viene ritirato dal magazzino il quantitativo e la tipologia del materiale necessario alla linea di produzione. Viene organizzata la consegna del prodotto alla linea di lavorazione, secondo le modalità, tempistiche e specifiche indicate dal cliente.
3. Ritirare il prodotto lavorato/assemblato e collocarlo nuovamente a magazzino	Il prodotto proveniente dalle linee di lavorazione viene ritirato su indicazione del cliente nelle modalità e tempistiche stabilite. Successivamente viene classificato, collaudato e depositato nuovamente a magazzino.

³³ Si tratta dell'attività della società Login scarl. che gestisce il magazzino scorte alla produzione della società OTO Melara.

³⁴ Va detto per inciso che il livello di informatizzazione e di controllo esercitato nella gestione di questa tipologia particolare di magazzino è dettato esclusivamente dal livello tecnologico dell'azienda-cliente: il magazzino 'conto terzi' infatti offre un servizio assolutamente mirato e dimensionato alle esigenze del committente.

5. Conclusioni

L'attività realizzata nell'ambito dell'approfondimento sulle strutture retroportuali della provincia della Spezia ci indica quale principale risultato la creazione di una metodologia sperimentale innovativa nella definizione dei fabbisogni professionali a livello settoriale che mettesse a sistema diversi approcci, qualitativi e quantitativi, caratterizzati da forte capacità conoscitiva.

Per il raggiungimento di questo risultato generale, condizione necessaria è stata sia la definizione dello scenario di riferimento dello specifico settore produttivo sia la messa in sistema a livello di settore specifico di tutti i principali attori interessati a definire quali siano i fabbisogni professionali futuri di un settore produttivo.

In relazione alla messa in punto dello scenario dopo aver provveduto a definire il contesto occupazionale sia delle attività portuali che di quelle retroportuali, si è ritenuto opportuno analizzare i principali documenti programmatici (in particolare il Piano Regolatore del Porto della Spezia) sulla prospettiva d'impatto occupazionale delle infrastrutturazioni previste.

Dal punto di vista metodologico la fase del coinvolgimento il più possibile esteso della rete dei soggetti coinvolti a livello di territorio (istituzionali ed operativi) è stata fondamentale nella prospettiva di definizione di un apparato metodologico condiviso e di una definizione il più possibile attinente alla realtà del settore produttivo analizzato in termini di processo produttivo.

A partire dalla creazione di questa cooperazione cognitiva è stato possibile descrivere e fasizzare il processo produttivo "reale", ovvero scaturente dalle indicazioni e dalle esperienze di chi effettivamente svolge quelle attività produttive in quello specifico territorio, relativo al settore logistico retroportuale così come per il settore logistico portuale in senso stretto, data la stretta contiguità e sovrapposibilità dei due comparti.

In questa logica di ciclo deve essere senz'altro visto come un grande risultato la costruzione di "mappe delle attività" di specifici segmenti nella logica di partire dal processo inteso come "un flusso di attività che hanno tra loro una stretta interdipendenza (logico-funzionale o pianificata-controllata); possono essere svolte da figure professionali/ruoli aziendali diversi; sono caratterizzate da un output/risultato (un prodotto o un servizio), che contribuisce a trasformare gli elementi in ingresso al processo (input di processo) in elementi in uscita (output del processo)."

Tale flusso di attività è, ovviamente, svolto da distinte figure dotate di specifiche competenze; la disamina delle competenze e della attività chiave viene in parallelo realizzata nell'ambito della costruzione del Repertorio delle figure professionali.

Dall'incrocio di questi elementi con le indicazioni emerse dalle interviste e i focus emerge una esigenza fondamentale nel considerare in una catena logistica fortemente marittima come quella spezzina, le attività logistiche retroportuali in strettissima relazione e continuità delle attività logistiche portuali (inland), di fatto individuando figure professionali che pongano le proprie fondamenta in un ambito di processo più ampio che tenga conto delle implicazioni mare – terra.

Tale presupposto, dal punto di vista dei fabbisogni professionali, evidenzia l'esigenza di vedere nella nostra Regione in un continuum mare e terra la catena

logistica. A riguardo diventa evidente che in una logica di prospettiva tutto il know how formativo sul versante portuale diventa fondamentale anche su quello inland, permettendo l'insorgere di sinergie importanti anche in prospettiva di programmazione.

Il terminal Inland rappresenta di fatto un prolungamento dell'attività di banchina: le attività ad esso connesse sono praticamente identiche a quelle organizzate in ambito portuale con l'aggiunta del potenziamento del servizio di navettamento (transshipment) tra area portuale e l'area retroportuale.

L'analisi, soprattutto quella svolta nei focus con i referenti territoriali, ci mostra che tendenzialmente le figure professionali che sono quelle tipiche dell'attività in banchina. In previsione di future attività di potenziamento di tale collegamento potrebbero evidenziarsi necessità formative per le figure di 'Macchinista di motrici ferroviarie diesel' e 'Manovratore ferroviario'.

L'occasione più grande forse potrebbe derivare da un contributo nel senso inverso, ovvero, il trasferimento di competenze e cultura organizzativa proprie delle tendenze di un settore in forte progressione e con estremo grado di innovatività in termini professionali come quello della logistica integrata verso il comparto portuale.

In particolare sembra evidente l'esigenza da parte delle aziende del settore si concentra sui profili tecnico- operativi e sui livelli medio-alti, che riscontrano, per i primi, uno scarso livello di esperienza e praticità e, per i secondi, carenti competenze manageriali e gestionali, considerate da tutti fondamentali per fronteggiare le sfide in atto.

Se è vero che lo sviluppo dell'attività logistica deve essere visto quale pura espressione dei processi di globalizzazione che caratterizzano la nostra economia tanto è vero che tali aziende devono dotarsi, ai livelli medio – alti di veri esperti della "globalizzazione" prevedendo la progettazione di nuovi corsi di formazione e/o di aggiornamento delle competenze per le professioni legate al settore del trasporto merci e della logistica, rendendole sempre più aderenti alle aspettative discontinue e fortemente variabili delle imprese che operano nella nostra regione ma in una prospettiva sempre più internazionale e appunto globale.

La nuova competitività a livello internazionale richiede, pertanto, la ricerca di soluzioni sempre più adeguate e coerenti a governare tali processi: diviene necessario sviluppare continuamente soluzioni innovative.

L'ottimizzazione, rispetto all'offerta formativa atta a contribuire l'esigenze delle aziende del settore, sembra derivare quindi dalla capacità di creare un mix tra l'esigenze espresse dal territorio e quelle espresse dalle particolarità del settore in questione sospeso sempre più in una logica internazionale. Tale mix sembra poter garantire la creazione di profili professionali, che ancorati fortemente sulla consolidata cultura professionale e organizzativa dell'esperienza portuale ligure possa facilmente essere trasferita in contesti e territori diversi.

Ancora sembra importante il contributo conoscitivo dato dall'esame dei dati storici derivanti dalla sperimentazione attuata nel processo delle banche dati relativo alla creazione del Data Ware house previsto dal laboratorio delle professioni del domani. Tale strumento, seppur in una prima sperimentazione, ci sembra molto interessante per condurre un'osservazione puntuale e precisa dei fenomeni relativi alle diverse professioni. Nello specifico dell'approfondimento in questione interessanti sono senz'altro le risultanze in prospettiva delle informazioni che siamo riusciti ad estrapolare a questo singolo cluster produttivo, sia in termini di tipologie

d'informazioni, sia nella prospettiva di trasferimento di questa esperienza in altri contesti territoriali e produttivi, seppur sottolineando il carattere innovativo e sperimentale dell'attività condotta.

Il fattore di maggior interesse sembra derivare dalle enormi possibilità che possono scaturire quando le diverse banche dati considerate potranno effettivamente dialogare tra loro. In quel caso, per esempio citando uno solo dei possibili output, potremo seguire il percorso dei formati di un singolo corso di qualsiasi settore, negli anni a venire sapendo esattamente quale sarà il loro percorso e destino professionale con ricadute significative rispetto alle attività di valutazione e programmazione

Per maggior chiarezza, si propongono di seguito alcune schede di sintesi, derivanti dall'intero processo di ricerca.

Scheda 1: Linee guida per la programmazione

1.1 Indicazioni generali di scenario

1.1.1 Piano Regolatore Portuale: linee guida

1. *Massimizzare nei limitati spazi portuali disponibili a La Spezia le seguenti attività:*
 - container: imbarco, sbarco, sosta dei container pieni, formazione ed arrivo dei treni blocco, scarico/ricarico dei container a pieno carico (FCL), riempimento/svuotamento dei soli container con merce di dimensioni eccezionali;
 - merci varie e rinfuse: imbarco, sbarco e magazzinaggio, (in generale le opportunità d'impiego di mano d'opera per mq. sono maggiori per le merci varie che per i container);
 - dogana: formalità doganali export/import per carichi completi (container, merci varie e rinfuse).
2. *Concentrare nell'area retroportuale di Santo Stefano Magra l'attività logistica, per lo più per merce prima o poi containerizzata, relativa a:*
 - svuotamento/riempimento dei container (groupage e LCL);
 - concentrazione e distribuzione di merci per conto di operatori nazionali ed esteri;
 - magazzinaggio di merce destinata o proveniente da container, anche in regime
 - doganale di magazzino estero;
 - manipolazione e operazioni ad alto valore aggiunto;
 - servizi di corrieri nazionali;
 - formalità doganali per carichi parziali (groupage e/o distribuzione);
 - recapito e sosta dei container vuoti;
 - riparazione dei container.
3. *Creare un collegamento efficiente ed economico per il trasferimento dei container pieni tra La Spezia e Santo Stefano Magra, sotto vincolo doganale.*

Affinché il binomio Porto della Spezia / Retroporto Logistico di Santo Stefano Magra funzioni bisogna che vi sia una perfetta integrazione sotto gli aspetti:

 - • funzionale,
 - • logistico,
 - • doganale.

1.1.2 Piano Regolatore Portuale: possibili sviluppi

- La dimensione di un'area logistica di magazzinaggio, riempimento e/o e svuotamento funzionale all'attività portuale di La Spezia può idealmente raggiungere e superare i 300.000 m²
- l'opportunità d'impiego di manodopera derivante dalla sola attività logistica di manipolazione/distribuzione può quindi essere di circa 300 addetti, che si aggiungerebbero a quelli impiegati nella attuale gestione dei container vuoti e di riparazione;
- l'attività logistica di manipolazione/distribuzione coinvolge e richiede inoltre l'impiego di altri addetti per le attività amministrativa e/o commerciale, per la programmazione della concentrazione/distribuzione e per le formalità doganali;
- poiché l'interscambio di merci attraverso l'interporto sarebbe con Paesi non Comunitari, è richiesto l'espletamento delle formalità doganali di esportazione, importazione o transito; quindi Santo Stefano Magra deve essere prevista come Sezione Doganale, parte integrante della Sezione Doganale di La Spezia.
- circa l'attività portuale delle banchine del porto della Spezia esistono avviati progetti imperniati sullo sviluppo dei terminali contenitori e su una graduale crescita delle operazioni relative a merce varia e rinfuse; ma proprio sotto la spinta di queste iniziative si moltiplica la necessità di spazi per le attività logistiche successive alle vere e proprie operazioni di imbarco e sbarco.

1.2 Tendenza ed evoluzione

1.2.1 Fasi sistema logistico

Box. 1 - Il sistema logistico nell'impresa (principali fasi operative)

1. Approvvigionamento

- pianificazione dei fabbisogni a breve e lungo termine, sulla base delle previsioni e/o degli impegni di spesa
- individuazione dei fornitori e contrattazione
- gestione degli ordini di acquisto e solleciti
- emissione degli ordini
- trasporto dei materiali in entrata
- ricezione e controllo delle merci
- immagazzinamento e gestione delle scorte di materie prime e materiali
- movimentazione e consegna alle linee di produzione
- controllo della qualità

2. Supporto alla produzione

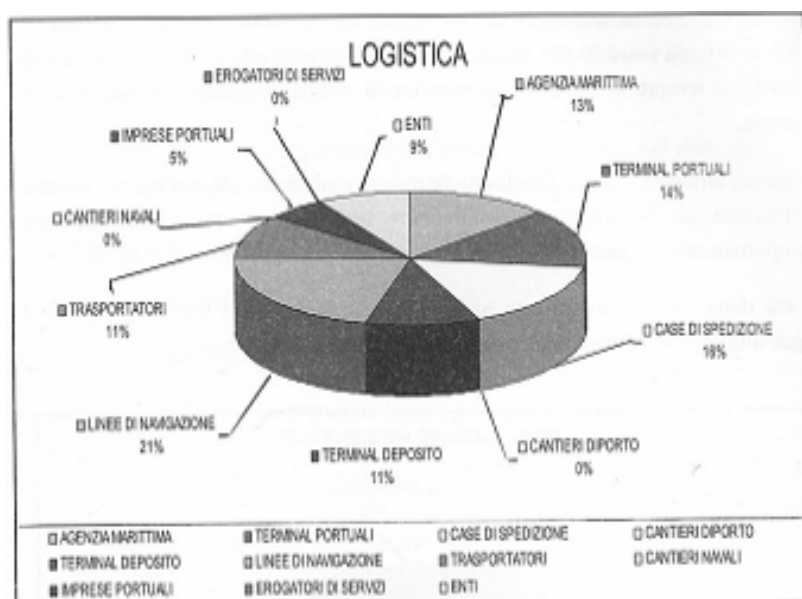
- partecipazione alla stipulazione di un programma generale di produzione in modo da ottimizzare le risorse e le capacità produttive
- gestione delle scorte e dei materiali in lavorazione
- movimentazione e trasporto interno all'azienda
- tempificazione delle componenti

3. Distribuzione fisica

- ricezione ed evasione degli ordini
- gestione, immagazzinamento e movimentazione delle scorte
- imballaggio
- trasporto dei prodotti in uscita
- consegna al cliente
- gestione del flusso di ritorno

Fonte: Istiee-Isfort, 2002

1.2.2. Esigenze formative



1.2.3 Settori

Novalog e Innotrans associano ogni profilo a un processo. I processi considerati sono cinque

Processi	Descrizione
Definizione strategie	<ul style="list-style-type: none"> • Processo finalizzato all'analisi e allo studio delle politiche e delle strategie per la logistica; copre le aree strategiche e di decision-making all'interno delle aziende.
Gestione degli approvvigionamenti	<ul style="list-style-type: none"> • Processo finalizzato alla pianificazione degli ordini per le operazioni manifatturiere, di assemblaggio, di installazione o delle altre operazioni di fabbricazione, tramite lo scambio di informazioni con il personale della produzione.
Gestione del magazzino	<ul style="list-style-type: none"> • Processo relativo alla gestione degli stock e al magazzinaggio delle merci.
Pianificazione e controllo della produzione	<ul style="list-style-type: none"> • Processo finalizzato alla pianificazione della produzione, alla sua effettuazione e al suo controllo.
Trasporto	<ul style="list-style-type: none"> • Processo finalizzato alla programmazione, all'effettuazione e al controllo delle operazioni di trasporto a partire dalla pianificazione di carico dei veicoli e individuazione dei percorsi ottimali fino alla consegna al destinatario.

I profili individuati a livello europeo

Processo	Nomenclatura Novalog / Innotrans	Finalità del profilo
Definizione delle strategie	<ul style="list-style-type: none"> • Supply chain Manager • Logistic • Analista logistico • Ingegnere logistico • Controller della logistica • Esperto IT per la logistica • Supervisore logistico 	<ul style="list-style-type: none"> • Sincronizzare e ottimizzare le interazioni tra i vari anelli della catena logistica • Implementare le politiche aziendali relative alla logistica • Analizzare il contesto delle attività logistiche, le politiche di servizio e i KPI • Sviluppare e pianificare le strutture logistiche per acquisire efficacia ed efficienza • Analizzare i costi e le performance come assistente gestionale • Implementare soluzioni software per la supply chain • Coordinare le operazioni del magazzino
Gestione degli approvvigionamenti	<ul style="list-style-type: none"> • Manager dei materiali • Manager degli imballaggi • Manager degli acquisti • Funzionario degli acquisti • Impiegato degli acquisti • Controller stock e inventario 	<ul style="list-style-type: none"> • Pianificare gli approvvigionamenti dei materiali di lavorazione • Organizzare i servizi e le attività relative alle operazioni di imballaggio • Stabilire accordi di approvvigionamento a lungo termine con i fornitori • Negoziare le condizioni generali con i fornitori e valutare le loro performance • Coordinare le attività operative relative al servizio acquisti • Supervisionare il trattamento degli ordini e controllare il livello degli stock

Processo	Nomenclatura Novalog / Innotrans	Finalità del profilo
<p>Pianificazione e controllo della produzione</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Planner e controller della produzione 	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborare un piano direttivo per stabilire l'ordine e i tempi di ogni operazione
<p>Gestione del magazzino</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Manager del magazzino • Responsabile del magazzino • Impiegato del processo degli ordini • Operatore di magazzino • Mulettista • Prelevatore di ordini • Responsabile della manutenzione • Operatore della manutenzione 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestire e coordinare il centro di distribuzione o il magazzino • Gestire le operazioni quotidiane del magazzino • Gestire la ricezione degli ordini e elaborare le liste di preparazione degli ordini • Svolgere le operazioni interne al magazzino, dal controllo della merce entrante al suo trasferimento • Trasferire la merce, sia all'interno che all'esterno del magazzino, usando carrelli elevatori o transpallet • Effettuare le operazioni di picking o di packing e preparare gli ordini • Assicurare la manutenzione e la riparazione e coordinare le relative operazioni • Riparare le macchine e gli equipaggiamenti nel caso di cattivo funzionamento
<p>Trasporto</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Commercial • Traffic planner 	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborare soluzioni di trasporto adatte alle richieste dei clienti • Implementare e pianificare le operazioni di trasporto ottimizzando e combinando le risorse

Scheda 2: Contesto quantitativo

2.1 Rubens

2.1.1 Imprese considerate

1. Compagnia Lavoratori Portuali Srl;
2. Contrepair Manovre Ferroviarie Srl;
3. Coop. Elpea;
4. Impresa Portuali Srl;
5. L.C.A. la Spezia Container Agency;
6. La Spezia Container Terminal Spa;
7. Sepor Terrestre e Marittima Srl;
8. Speter Spa;
9. Tarros Linee Nazionali;
10. Tarros Spa;
11. Tarros Spa Compagnia di Navigazione;
12. Tarros Terminal Spa ;
13. Terminal Rinfuse;
14. Terminal Riuniti Srl

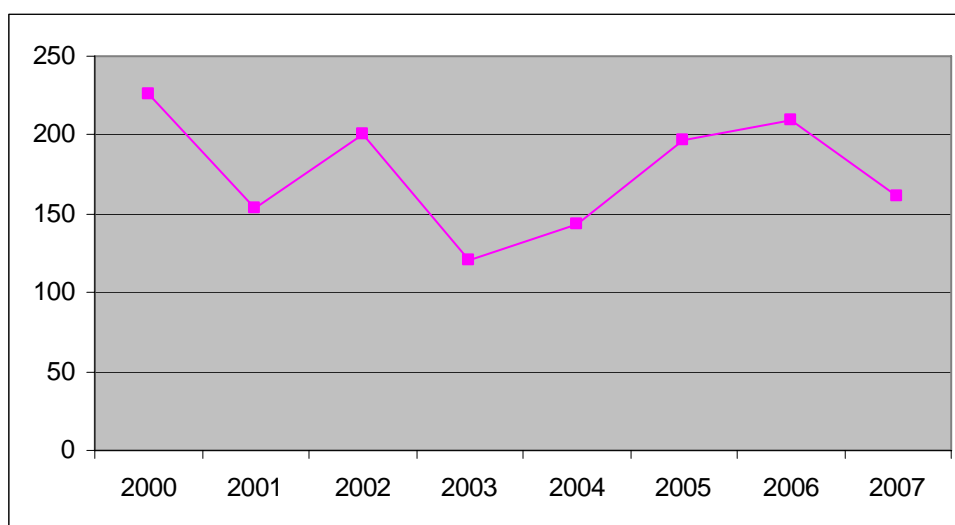
2.1.2 Periodo analisi

Gennaio 2000 – aprile 2008

2.1.3 Totale movimenti

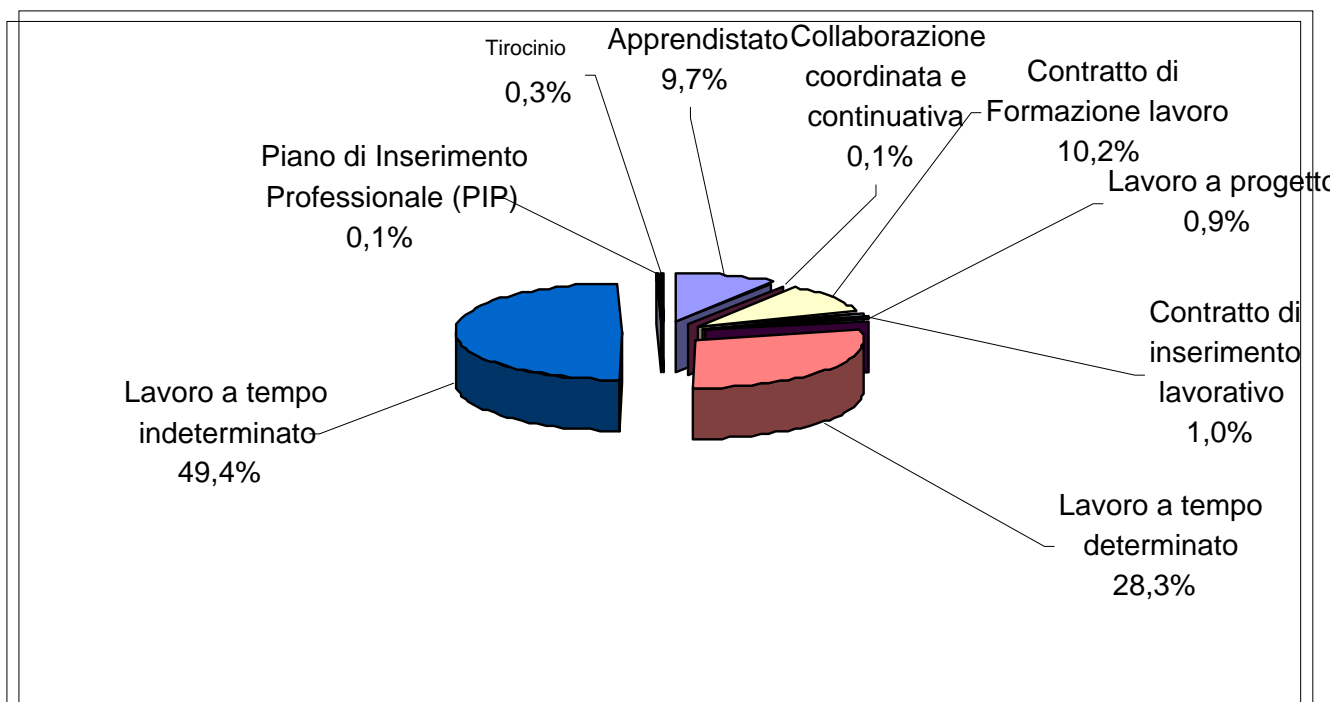
- avviamenti: 1.438
- persone: 672
- numero medio contratti per persona: 2,1
- Numero massimo avviamenti per persona: 9

2.1.4 Andamento complessivo avviamenti al lavoro campione considerato



Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati Rubens

2.1.5 Tipologia contrattuale



Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati Rubens

2.1.6 Profili

Conduttori di Impianti e Operai Semiqualeficati Addetti a Macchinari Fissi e Mobili	486
Impiegati	280
Professioni Non Qualificate	181
Professioni Tecniche	146
Artigiani, Operai Specializzati e Agricoltori	136
Professioni Qualificate nelle Attività Commerciali e nei Servizi	15
Professioni Intellettuali, Scientifiche e di Elevata Specializzazione	6
Legislatori, Dirigenti e Imprenditori	4
Totale specificati	1254
Dato mancante	184
Totale	1438

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati Rubens

2.1.7 Qualifiche

Conduttori di Carrelli Elevatori	177
Conduttori di Gru e di Apparecchi di Sollevamento	151
Facchini, Addetti allo Spostamento Merci ed Assimilati	100
Impiegati di Ufficio	82
Attrezzisti Navali	70
Impiegati	66
Personale di Segreteria	65
Manovali delle Manifatture ed Affini	37
Operatori Su Macchine di Calcolo e di Elaborazione Dati	19
Altri Conduttori di Macchine Movimento Terra e Sollevamento	18
Autisti di Taxi, Conduttori di Automobili e di Furgoni	16
Conduttori di Mezzi Pesanti e Camion	16
Spazzini e Altri Raccoglitori di Rifiuti ed Assimilati	15
Personale Addetto alla Gestione degli Stock, dei Magazzini e	12
Personale Addetto alla Gestione Amministrativa dei Trasporti	11
Operai Addetti a Macchine Utensili Automatiche e Semiautomatiche	8
Hostess, Steward ed Assimilati	7
Manovali e Personale Non Qualificato Dell'edilizia Civile ed [...]	7
Altri Marinai di Coperta e Lavoratori Assimilati	6
Personale Esecutivo Impiegato Presso Professionisti e [...]	6
Altri Addetti accoglienza, all'informazione ed all'assistenza della clientela	5
Altri Impiegati con Funzioni Specifiche Non Altrove Class. [...]	4
Altro Pers. Ausiliario di Magazzino, di Spostamento Merci e [...]	4
Frenatori, Segnalatori ed Agenti di Manovra	4
Altri Conduttori di Veicoli a Motore e a Trazione Animale	3
Conduttori di Macchinari per il Movimento Terra	3
Altri Conduttori di Locomotive, Altri Manovratori di Veicoli	2
Conduttori di Caldaie a Vapore e di Motori Termici in Imp. [...]	2
Conduttori di Catene di Montaggio Automatizzate	2
Conduttori di Impianti di Centrale Elettrica (Caldaie, Turbi [...]	2
Conduttori di Impianti per la Raffinazione dei Prodotti Petr. [...]	2
Conduttori di Locomotive	2
Altro Pers. di Ufficio con Compiti Generali di Tipo Esecutivo [...]	1
Conduttori di Locomotive, Altri Manovratori di Veicoli Su Ro. [...]	1
Manovali dell'assemblaggio Meccanico	1
Marinai di Coperta	1
Personale Addetto alla Gestione degli Approvvigionamenti	1
Personale di Segreteria ed Operatori Su Macchine di Ufficio	1
Totale specificato	930
Dato mancante	17
Totale	947

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati Rubens

2.1.8 Profilo

L'età media dei lavoratori al momento del primo avviamento: 32,4 anni.

L'84,5% dei lavoratori è di genere maschile e, per entrambi i generi (seppur con diverse proporzioni inter-segno), le fasce di età più rappresentate risultano essere la 25-29 (che rappresenta il 24,3% degli uomini e il 31,7% delle donne), la 20-24 (21,8% tra gli uomini e 16,3% tra le donne) e la 30-34 (16,4% tra gli uomini e 21,2% tra le donne).

2.1.9 Titolo di studio

La distribuzione dei titoli di studio si concentra per la quasi totalità nell'ambito dei laureati (32,9%), dei diplomati alle scuole secondarie superiori (32,6%) e delle persone con licenza media (26,8%); escludendo l'insieme dei laureati, si rileva una difformità inter-genere: se, infatti, le donne sono diplomate per il 50,0% e i maschi per il 29,5%, nel contesto delle persone che hanno ottenuto la licenza media tale rapporto si ribalta e le donne si fermano al 6,7% mentre i maschi sono rappresentati al 30,5%.

2.1.10 Nazionalità

Comune di nascita delle persone che hanno registrato almeno un avviamento presso i CPI della provincia di La Spezia nel periodo 1° gennaio 2000 / 23 aprile 2008, valori assoluti e percentuali di riga e colonna

		Frequency	Percent	Valid Percent
Valid	Liguria	528	78,6	81,1
	Extra Liguria	123	18,3	18,9
	Total	651	96,9	100,0
Dato mancante		21	3,1	
Total		672	100,0	

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati Rubens

2.2 La formazione professionale

2.2.1 La banca dati esiti fp

Provincia della Spezia - 2000-05	Corsi	Formati
totali	300	3.191
Ambito individuato	17	163

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati FP 2000

Ambiti	Corsi totali	Formati
porto e logistica	13	127
cantieristica nautica	4	36
professioni del mare	0	0
altro / non definito	283	3.028
Totali	300	3.191
Totali ambiti di riferimento	17	163
Incidenza sul totale dei corsi	5,70%	5,10%

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati FP 2000

2.2.2 Esiti

Esiti occupazionali allievi intervistati formati negli ambiti di riferimento ad un anno da fine corso (Liguria)³⁵

	porto e logistica	%	cantieristica nautica	%	professioni del mare	%	Totali
occupati	86	63%	21	62%	31	51%	138
<i>dipendenti</i>	77	90%	19	90%	29	94%	125
<i>dipendenti a tempo indeterminato</i>	33	38%	6	29%	17	55%	56
in cerca di occupazione	45	36%	12	35%	26	43%	83
inattivi	6	4%	1	3%	4	7%	11
Totali	137	100%	34	100%	61	100%	232

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati indagine diretta annualità 2000-

Esiti occupazionali allievi intervistati formati negli ambiti di riferimento ad un anno da fine corso (La Spezia)³⁶

	porto e logistica	%	cantieristica nautica	%	professioni del mare	%	Totali	%
occupati	11	46%	5	71%			16	52%
<i>dipendenti</i>	10	91%	5	100%			15	94%
<i>dipendenti a tempo indeterminato</i>	6	55%	3	60%			9	56%
in cerca di occupazione	12	50%	2	29%			14	45%
inattivi	1	4%					1	3%
Totali	24	100%	7	100%			31	

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati indagine diretta annualità 2000-2005

- Alla data dell'intervista, in media circa poco meno di 2 anni dalla conclusione del corso, il **tasso di occupazione** sale dal 59% al 77%.
- Il **tasso di stabilità** (dipendenti occupati a tempo indeterminato) resta costante, mentre si abbassa leggermente la percentuale di coloro che sono assunti con un contratto alle dipendenze (dal 91% all'84%).
- L'ambito delle professioni del mare si conferma il settore che garantisce maggiore stabilità occupazionale (52% di occupati a tempo indeterminato, contro il 45% dell'ambito portuale e il 34% della cantieristica nautica).

³⁵ L'alto numero di dati mancanti è da imputare principalmente al fatto che nella rilevazione 2000-20001 la domanda sullo stato occupazionale ad un anno di distanza dalla data di fine corso non era posta all'intero universo, bensì ad un ristretto campione (497 su 2074 totali) al quale è stato somministrato il questionario completo.

³⁶ V. nota precedente

Esiti occupazionali allievi intervistati formati negli ambiti di riferimento alla data dell'intervista (Liguria)

	porto e logistica	%	cantieristica nautica	%	professioni del mare	%	Totali
occupati	155	73%	70	83%	62	78%	287
<i>dipendenti</i>	134	86%	54	77%	52	84%	240
<i>dipendenti a tempo indeterminato</i>	69	45%	24	34%	32	52%	125
in cerca di occupazione	45	21%	11	12%	13	16%	69
inattivi	11	5%	3	4%	5	6%	19
Totali	211	100%	84	100%	80	100%	375

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati indagine diretta annualità 2000-2005

Esiti occupazionali allievi intervistati formati negli ambiti di riferimento alla data dell'intervista (La Spezia)

	porto e logistica	%	cantieristica nautica	%	professioni del mare	%	Totali	%
occupati	46	70%	7	100%			53	73%
<i>dipendenti</i>	37	80%	6	86%			43	80%
<i>dipendenti a tempo indeterminato</i>	15	33%	5	71%			20	33%
in cerca di occupazione	16	24%					16	24%
inattivi	4	6%					4	6%
Totali	66	100%	7	100%			73	100%

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati indagine diretta annualità 2000-2005

Settori di destinazione allievi intervistati occupati (La Spezia)

	porto e logistica	%	cantieristica nautica	%	professioni del mare	%	Totali	%
Agricoltura, caccia e silvicoltura, pesca, piscicoltura			1	25%			1	7%
Industria manifatturiera			2	50%			2	13%
Produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua	1	9%					1	7%
Commercio ingrosso e dettaglio; riparazione autoveicoli e motocicli	1	9%					1	7%
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	9	82%	1	25%			10	67%
Totali	11	100%	4	100%			15	100%

Fonte: Agenzia Liguria Lavoro U.O. Monitoraggio e Analisi - Elaborazioni su dati indagine diretta annualità 2000-2005

Scheda 3: Gli approfondimenti qualitativi

3.1 Elementi di contesto

“Un retroporto è un terminale intermodale direttamente collegato ad almeno un porto in cui gli operatori possono manipolare le loro unità di carico standardizzate come se si trovassero all'interno del porto stesso. Essere un retroporto non significa non poter ricoprire altri ruoli di rilevanza logistica”

Le due entità, porto e retroporto, come ovvio, sia per funzioni che per specifiche finalità, sono strettamente interconnesse, e, nel panorama italiano del trasporto intermodale, la realtà spezzina rappresenta, in assoluto, quella dove il traffico di contenitori su rotaia è maggiore.

La Regione Liguria dichiara di porre la struttura retroportuale di Santo Stefano Magra quale punto fondamentale del riassetto logistico della Regione Liguria.

- piano come impulso ad una visione sistemica del settore logistico regionale, ponendo il “sistema portuale regionale” in una prospettiva integrata.
- strutture retroportuali poste in una prospettiva strategica per un’adeguata risposta infrastrutturale rispetto la prevista l’auspicata crescita dei traffici verso i porti Liguri.

Il futuro della struttura portuale di Santo Stefano Magra potrà essere prevedibile solo nei momenti in cui si determineranno in maniera puntuale destinazione e prospettiva manageriale.

Questa scelta strategica, quella di privilegiare il più possibile il trasporto per via ferroviaria, è oggi condivisa da tutti gli attori del sistema porto-retroporto, non solo per le ovvie ricadute in ambito locale ma, a livello strategico, in funzione soprattutto del potenziamento della direttrice di traffico Ti-bre anche se il raddoppio della Pontremolese non è ancora realtà.

Tutti gli interlocutori hanno comunque evidenziato

- i ritardi e le carenze strutturali dovuti
- sia al corretto dimensionamento del collegamento ferroviario tra banchina ed area retro portuale (transhipment/navettaggio)
- sia a quello dell’area destinata a Distripark con la rete ferroviaria Trenitalia che, ad oggi, impediscono la piena valorizzazione dell’area e delle funzioni ad essa demandate.
- la necessità impellente del porto di spostare nell’interporto (inland) l’attività di banchina in modo da ottimizzare i tempi e le operazioni di carico e scarico dei contenitori ma il tutto non deve limitarsi a questa sola operazione.

L’area retro portuale della Val di Magra

- potenziamento dell’organizzazione delle spedizioni (ivi inclusi i servizi collegati di tipo finanziario, assicurativo e della consulenza legale)
- nel medio periodo obiettivi di più alto profilo, legati soprattutto alla crescita delle Risorse Umane impegnate ai più vari livelli nei settori della formazione e della ricerca, che dovranno essere in grado
- non solo di sopperire alle alte specializzazioni che il mercato richiede (ricordiamo al riguardo che oggi si sta andando verso la direzione della gestione ‘in remoto’ di magazzini e scorte strategiche e che il comparto alimentare, anche per il

significativo risparmio di costi ottenibile, sta investendo massicciamente in questa direzione),

- ma anche di incentivare il trasferimento di tecnologie appropriate verso quelle figure di tipo intermedio e, spesso, più 'operativo' che oggi sono dichiarate dalle aziende del settore 'di difficile reperimento'.

Limiti

- una carenza strutturale di collegamenti ferroviari veloci ed opportunamente dimensionati tra porto e retroporto, tra area retroportuale ferroviaria e Distripark e tra Distripark e rete ferroviaria nazionale;
- non sono ancora stati predisposti dalle Autorità e dalle Pubbliche Amministrazioni competenti gli strumenti di pianificazione e gestione delle specifiche funzioni territoriali che possano permettere all'area una piena appetibilità soprattutto per le specifiche funzioni di Distripark.
- Necessità di un effettivo potenziamento almeno del livello infrastrutturale (che al momento rimane un ibrido) dove il sistema logistico distributivo è ancora preponderante e significativamente ancorato alla rotabilità del trasporto.

3.2 Le figure professionali

Per quello che riguarda più propriamente l'analisi delle figure professionali, i bisogni formativi del comparto e le competenze ad essi correlate, sono stati evidenziati e messi in discussione con il gruppo degli interlocutori privilegiati, i seguenti punti:

- Figure professionali esistenti da migliorare e potenziare
- Competenze necessarie ma difficilmente reperibili
- Mansioni e competenze prevedibili per l'immediato futuro

3.3 Competenze

Dalle interviste è emerso che il comparto non necessita al momento di figure professionali di altissima specializzazione, trattandosi, limitatamente al settore della logistica distributiva, di mansioni standardizzate, afferenti principalmente a due profili tecnici:

- Quella del 'pianificatore delle attività di logistica integrata' (planner) figura tecnica specializzata nell'organizzazione e gestione degli spazi e modalità di carico/scarico dei contenitori e della programmazione della loro distribuzione (stivaggio, destinazione, ecc.).
- Quella del 'magazziniere industriale' (variamente declinata a seconda che le merci in entrata e/o in uscita necessitino di una qualche lavorazione, più o meno sommaria). Ovviamente la parte di ciclo lavorativo interessata alla manipolazione delle merci (assemblaggi, disassemblaggi, packaging, controlli qualitativi, ecc) necessita di professionalità specifiche afferenti alla filiera di prodotto (piastrelle, tessile, legno, ecc.).

Vengono segnalate difficoltà invece nel reperimento di figure di tipo operativo, di profilo più specialistico, come ad esempio (limitatamente alle aree retro portuali) quelle operanti nell'ambito dei servizi alla logistica distributiva (predisposizione dei documenti di trasporto, riparazione contenitori, collaudi, ecc.):

- Saldocarpentiere qualificato
- Carrellista

- Addetto alla documentazione del trasporto

Viene segnalata da parte delle imprese interessate una difficoltà dell'attuale sistema della Formazione Professionale per l'Apprendistato (riferita particolarmente alla formazione prevista per il secondo anno) e viene posta la richiesta di modificare l'impianto dell'offerta formativa introducendo l'utilizzo di forme più flessibili ed efficaci, rappresentate dai 'Voucher aziendali', attualmente sperimentate dalla Regione Toscana e dalla Regione Emilia Romagna: si tratterebbe di usare lo stesso monte-ore di formazione che, superando lo schema rigido imposto nell'alternanza formativa tra 'aula' e 'laboratori' e tra 'saperi trasversali' e 'saperi specialistici', permetterebbe di declinare l'impianto formativo in favore dei fabbisogni dei singoli lavoratori dell'azienda, favorendo sia una più puntuale attività di tipo didattico che una gestione più semplificata del processo da parte dell'azienda.

Scheda 4: L'analisi di processo

4.1 Tipologia processi

Tipologia	Processo	Note
Processi direzionali	General management (Direzione)	
	Organizzazione aziendale	
	Gestione della comunicazione interna	
	Gestione amministrativa	In alcuni casi si tratta di un controllo operativo in quanto la gestione è demandata a società esterna specializzata
	Gestione economica e finanziaria	
	Gestione del sistema aziendale per la qualità	Presente, anche se non tutte le aziende sono riconosciute ai sensi delle ISO 9001:2000
	Gestione del sistema aziendale per la sicurezza	Risponde ad un preciso obbligo di legge
	Gestione del sistema aziendale per la tutela della salute e dei luoghi di lavoro	Risponde ad un preciso obbligo di legge
Processi relativi alla gestione delle risorse	Gestione delle risorse umane interne	
	Gestione dei fornitori esterni	
	Gestione macchinari, infrastrutture e tecnologie di filiera	
Processi relativi alla realizzazione del prodotto/servizio	Produzione ed erogazione del prodotto o servizio	

4.2 Processo relativo alla realizzazione del prodotto/servizio

Processo relativo alla realizzazione del prodotto/servizio	Descrizione
In ambito portuale	<p>Viene definito il ciclo di lavorazione attinente le operazioni di import-export di contenitori in transito dal porto della Spezia, destinati (o provenienti) all'area retro portuale o altrove, a mezzo camion o trasporto ferroviario.</p> <p>Il ciclo operativo attiene principalmente le attività di movimentazione/stoccaggio dei contenitori, le attività di dogana, di spedizione ed i servizi allo scalo.</p>
In ambito retroportuale	<p>Le operazioni attualmente svolte dal Distripark sono limitate rispetto alle potenzialità operative. Il ciclo di lavorazione attiene specificatamente quello della logistica e del magazzinaggio industriale. E' operativa una unità di service alle operazioni logistiche (servizio di movimentazione in piazzale, manutenzione-riparazione contenitori, ecc.).</p> <p>Vengono definiti i cicli di lavorazione di due differenti tipologie di magazzino:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il magazzino logistico operativo dove oltre allo stoccaggio di materie prime, semilavorati o prodotti finiti avvengono parti o fasi di lavorazione legate alla particolare tipologia del prodotto • Il magazzino logistico operativo alla linea di produzione in cui le scorte vengono finalizzate alla realizzazione di un determinato prodotto nei tempi e quantità stabiliti dall'ordinativo del cliente. <p>Le operazioni attualmente compiute sono quelle della ricezione del contenitore, della sua apertura e controllo; della eventuale ripartizione-lavorazione-assemblaggio di componenti o parti del prodotto; del nuovo impacchettamento(packaging)-stivaggio su contenitore e spedizione verso il cliente finale (attualmente solo per via rotabile).</p>

4.2.1 Import di contenitori in transito dal porto della Spezia³⁷

a) Attività

Attività	Output/risultato dell'attività
1. Scaricare il contenitore a bordo nave (banchina)	Lo scarico del contenitore a bordo nave avviene tramite gru speciale a braccio mobile in grado di prelevare il contenitore dal ponte o dalla stiva della nave e a caricarlo su camion o depositarlo direttamente in banchina. Questa operazione permette di concentrare in un'unica area i contenitori facenti parte di una medesima spedizione.
2. Prelevare i documenti originali accompagnatori e attribuire al contenitore codice identificativo	Vengono prelevati i documenti accompagnatori del contenitore (che comprendono fattura, paking list, polizza di carico, certificati assicurativi, certificati fitosanitari, ecc.) ed i dati identificativi delle merci e del contenitore vengono caricati sul sistema di gestione informatizzata del porto. Viene avvisato il destinatario della merce dell'arrivo in porto della stessa e, nel contempo, si dà avvio alle operazioni doganali previste per ogni tipo di merce in entrata (o transito) sul territorio nazionale.
3. Stivare il contenitore in una area determinata del terminal	I contenitori vengono concentrati in un'area riservata e opportunamente predisposta attraverso la movimentazione combinata di camion e carrelli. Questa operazione permette di collocare i contenitori in file e ranghi in funzione della loro successiva movimentazione per luogo-destino (ottimizzando i tempi di uscita dal terminal).

³⁷ La serie di attività, esattamente al contrario, definisce i passi operativi necessari alle operazioni di export di contenitori.

b) Profili

Attività	Output/gruppo di attività	Profili professionali interessati
1	Scarico del contenitore a bordo nave	<ul style="list-style-type: none">• Gruista• Rizzatore³⁸• Checker³⁹
	Concentrazione in un'unica area dei contenitori facenti parte di una medesima spedizione	<ul style="list-style-type: none">• Carrellista• Autotrasportatore• Planner⁴⁰• Coordinatore di piazzale
2	Gestione dei documenti accompagnatori del contenitore	<ul style="list-style-type: none">• Addetto alla documentazione del trasporto
3	Stivaggio dei contenitori in funzione della loro successiva movimentazione per luogo-destino	<ul style="list-style-type: none">• Planner• Carrellista
4	Controlli documentali, ispezioni quantitative e qualitative di merce dichiarata	<ul style="list-style-type: none">• Ministero delle Finanze• Azienda USL• Addetto alla documentazione del trasporto
5	Contenitore libero per l'uscita dal terminal	<ul style="list-style-type: none">• Addetto alla documentazione del trasporto
6	Ritiro del contenitore (a mezzo camion)	<ul style="list-style-type: none">• Carrellista• Autotrasportatore
7	Organizzazione del trasporto ferroviario	<ul style="list-style-type: none">• Agente dei trasporti• Competenti uffici Trenitalia• Planner• Carrellista• Manovratore ferroviario• Macchinista di motrici ferroviarie diesel

³⁸ Il Rizzatore sovrintende alle operazioni di ancoraggio/disancoraggio dei contenitori sul ponte o nella stiva

³⁹ Il Checker esercita il primo controllo sul contenitore in arrivo (più spesso sulle rinfuse), 'smarcando' dalla lista di carico della nave le merci man mano scaricate

⁴⁰ Il Planner è la figura tecnica che sovrintende alle operazioni di stivaggio (carico scarico) dei contenitori e alla loro collocazione (per rango e per piano) in un luogo determinato del terminal. L'operatività del planner, (che predispose i tabulati e i diagrammi di carico-scarico) a livello operativo è sostenuta dal Coordinatore di piazzale, figura specializzata nello smaltimento in banchina o in area dedicata di operazioni di carico/scarico attivate contemporaneamente su navi diverse.

4.2.2 Magazzino industriale logistica distributiva

a) Attività

Attività	Output/risultato dell'attività
1. Aprire il contenitore e controllare il carico in arrivo	Prima di aprire il contenitore si provvede o al distacco della ralla di carico o alla messa a terra del contenitore. Nel frattempo l'autotrasportatore consegna i documenti di trasporto. Si provvede quindi al controllo del sigillo del contenitore confrontando i dati indicati nella bolla di carico. Si firmano all'autotrasportatore i documenti di trasporto per ricevuta. Si apre il contenitore e si attua un controllo di conformità circa la quantità del materiale ricevuto e la qualità dell'imballo. Queste operazioni permettono di accertare la perfetta corrispondenza tra il quantitativo di merce ricevuta e merce ordinata.
2. Scaricare la merce	Se la merce è pallettizzata si opera con carrello e rampa di accesso. Se la merce non è pallettizzata si procede con nastro di trasporto, alimentato manualmente, collegato a terra con pallettatrice. Se si tratta di bobine si opera con carrello a pinze.
3. Stoccare il carico in un'area di verifica e depositarlo a magazzino	La merce scaricata viene depositata temporaneamente in un'area riservata dove avviene un accurato esame qualitativo del prodotto. Contemporaneamente vengono inseriti a computer i dati identificativi della merce, ricavati dalla documentazione di trasporto e dall'esame qualitativo del prodotto. Successivamente la merce è depositata a magazzino secondo la particolare tipologia, natura in funzione dei tempi stimati di uscita/utilizzo.
4. Assemblare parti di materiali ed eseguire nuovo imballaggio	In alcuni casi, per specifiche lavorazioni, vi è necessità di assemblare parti di prodotto o eseguire (nuove) operazioni di imballaggio (packaging). La catena logica di attività varia a seconda della difficoltà operativa e della tipologia di prodotto ⁴¹ .
5. Organizzare la consegna della merce al cliente finale	Si parte dalla ricezione dell'ordinativo da parte del cliente e si verifica la giacenza della merce a magazzino. Si prepara il carico, imballato, in un'area dedicata del magazzino, a disposizione di eventuale ispezione-controllo da parte del cliente. Se di competenza del magazzino, si organizza la spedizione della merce franco destino con relativa assicurazione ⁴² : tramite opportuna ricerca di mercato si saranno assicurate le quotazioni migliori; si sarà individuato il mezzo più idoneo al trasporto e si saranno rilasciate le coordinate ed i documenti di carico al vettore incaricato del ritiro del contenitore.
6. Caricare il contenitore sul vettore	L'operazione di carico del contenitore prevede: il suo riempimento (come indicato al punto 2) ed il carico effettivo del contenitore sulla ralla o sull'autotreno a mezzo di carrello idoneo.

⁴¹ Proprio nel Distripark di S. Stefano Magra, recentemente, Grancasa Spa ha manifestato l'interesse a utilizzare un magazzino con relativa unità di assemblaggio di parti di mobili per la rete dei distributori del Nord Italia. La stima di impiego di manodopera è di circa 30 unità.

⁴² In alternativa il cliente può organizzare il trasporto a suo carico.

b) Profili

Attività	Output/gruppo di attività	Profili professionali interessati
1	Apertura e primo controllo del contenitore	<ul style="list-style-type: none">• Carrellista• Responsabile amministrativo/ contabile
2	Scarico della merce dal contenitore	<ul style="list-style-type: none">• Magazziniere• Carrellista
3	Esame qualitativo dei prodotti	<ul style="list-style-type: none">• Magazziniere• Terminalista (computer)• Eventuale perito esterno esperto in controllo qualitativo
4	Eventuale assemblaggio di parti di prodotto e nuovo imballo delle merci	<ul style="list-style-type: none">• Operatori del settore merceologico afferenti al prodotto• Magazziniere
5	Organizzazione della consegna al cliente finale	<ul style="list-style-type: none">• Magazziniere• Ufficio amministrativo• Ufficio spedizioni
6	Carico del contenitore	<ul style="list-style-type: none">• Carrellista• Magazziniere• Autotrasportatore

4.2.3 Magazzino industriale approvvigionamento linea di produzione

Attività	Output/risultato dell'attività
1. Ricevere ed ordinare a magazzino il materiale del cliente	Il materiale viene fornito dal cliente dopo essere stato opportunamente testato, collaudato e classificato. Il materiale, dopo essere stato codificato (codice a barre), viene collocato a magazzino.
2. Ricevere un ordinativo dalla linea di produzione e predisporre il quantitativo richiesto	Viene ritirato dal magazzino il quantitativo e la tipologia del materiale necessario alla linea di produzione. Viene organizzata la consegna del prodotto alla linea di lavorazione, secondo le modalità, tempistiche e specifiche indicate dal cliente.
3. Ritirare il prodotto lavorato/assemblato e collocarlo nuovamente a magazzino	Il prodotto proveniente dalle linee di lavorazione viene ritirato su indicazione del cliente nelle modalità e tempistiche stabilite. Successivamente viene classificato, collaudato e depositato nuovamente a magazzino.

Scheda 5: Elementi di riflessione

5.1 Catena logistica e logica integrata

Logica di prospettiva:

- tutto il know how formativo sul versante portuale diventa fondamentale anche su quello inland, permettendo l'insorgere di sinergie importanti anche in prospettiva di programmazione.

Il terminal Inland rappresenta di fatto un prolungamento dell'attività di banchina: le attività ad esso connesse sono praticamente identiche a quelle organizzate in ambito portuale con l'aggiunta del potenziamento del servizio di navettamento (transshipment) tra area portuale e l'area retroportuale.

L'analisi, soprattutto quella svolta nei focus con i referenti territoriali, ci mostra che tendenzialmente le figure professionali che sono quelle tipiche dell'attività in banchina. In previsione di future attività di potenziamento di tale collegamento potrebbero evidenziarsi necessità formative per le figure di

- 'Macchinista di motrici ferroviarie diesel'
- 'Manovratore ferroviario'.

In particolare sembra evidente l'esigenza da parte delle aziende del settore si concentra :

- sui profili tecnico- operativi, ma scarso livello di esperienza e praticità
- sui livelli medio-alti, ma carenti competenze manageriali e gestionali, considerate da tutti fondamentali per fronteggiare le sfide in atto.

Sviluppo dell'attività logistica visto quale pura espressione dei processi di globalizzazione che caratterizzano la nostra economia:

- le aziende devono dotarsi, ai livelli medio – alti di veri esperti della "globalizzazione" prevedendo la progettazione di nuovi corsi di formazione e/o di aggiornamento delle competenze per le professioni legate al settore del trasporto merci e della logistica, rendendole sempre più aderenti alle aspettative discontinue e fortemente variabili delle imprese che operano nella nostra regione ma in una prospettiva sempre più internazionale e appunto globale.

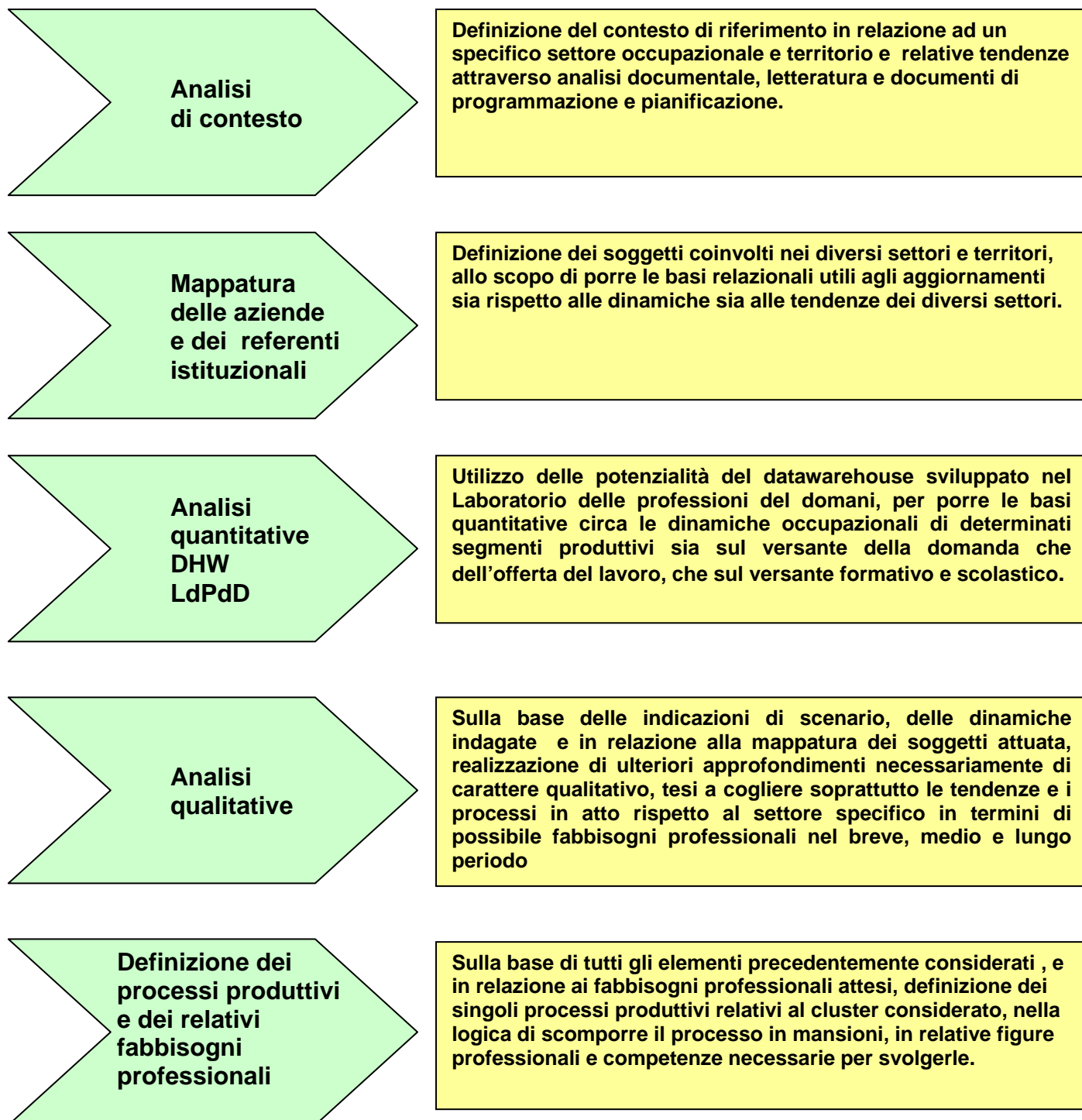
Offerta formativa:

- capacità di creare un mix tra l'esigenze espresse dal territorio e quelle espresse dalle particolarità del settore in questione sospeso sempre più in una logica internazionale.

Scheda 6: Schema metodologia utilizzata per duplicazione esperienza approfondimenti tematici utili al Laboratorio delle professioni del domani

Fasi del processo

OUTPUT



**FABBISOGNI PROFESSIONALI
DEL DOMANI**

**Definizione dei
processi produttivi**

Analisi qualitative

Analisi quantitative

Mappatura

**Analisi
di contesto**

Regione Liguria
Provincia di Genova – Imperia – Savona – Spezia

Repertorio Ligure delle Figure Professionali
Format figura professionale

Autori

Provincia di <Genova>
Nome e cognome degli autori: <F. Mandirola – R. Calvo>
Data inizio lavori < Aprile 2008 >
Data prima consegna alla Regione < Maggio 2008 >

Denominazione della figura professionale

Responsabile di magazzino

Descrizione sintetica

Il responsabile di magazzino pianifica, organizza, dirige e coordina le procedure e le risorse necessarie per il ricevimento, il magazzinaggio e la spedizione di merci. Obiettivo primario è il mantenimento degli stock di merci a livello ottimale, e quindi organizzare, coordinare e supervisionare le attività del personale di magazzino in modo da ottimizzare le risorse disponibili. Verifica la consegna degli ordini e lo stato della merce, gestisce il ricevimento e lo smistamento delle merci all'interno del magazzino. Si avvale del sistema informativo di gestione del magazzino e si occupa della gestione amministrativa del magazzino. Verifica la corrispondenza tra la documentazione e il materiale movimentato, verifica che il materiale sia correttamente ispezionato dai magazzinieri e controlla la corrispondenza quantitativa e qualitativa. Sovrintende alla gestione degli spazi di stoccaggio fornendo direttive al personale circa la regolazione degli stessi. Elabora rapporti per la direzione consultando i documenti archiviati dai magazzinieri sulle attività di immagazzinamento e sulle giacenze, Garantisce che siano rispettate le norme di sicurezza e che il personale utilizzi l'apposito materiale antinfortunistico. Si relaziona con autotrasportatori, clienti, fornitori e responsabili della logistica.

Area professionale

30 – Marittimo portuale

Settore economico di appartenenza

Codice ATECO: I-61 TRASPORTI MARITTIMI E PER VIE D'ACQUA

Situazioni-tipo di lavoro

Opera per lo più in qualità di dipendente. Risponde al responsabile della logistica, interagisce con le ditte esterne, coordina il lavoro degli addetti al magazzino. L'impiego si esercita prevalentemente all'interno di magazzini, spesso illuminati artificialmente; in alcuni casi può svolgersi anche all'aperto. Il lavoro può svolgersi anche su turni o nei giorni festivi.

Attività chiave (1)

Denominazione: pianificazione della disposizione delle merci

Risultato atteso: mappa della disposizione merci aggiornata

Descrizione:

utilizzare sistemi informatici di gestione dei magazzini;
individuare gli spazi e le modalità di disposizione delle merci nei diversi locali del magazzino;
pianificare la disposizione delle merci in base alle grandezze fisiche e tipologie delle merci.

Attività chiave (2)

Denominazione: attività amministrative del magazzino

Risultato atteso: adempimenti amministrativi di magazzino assolti

Descrizione:

verificare settimanalmente il materiale in giacenza;
registrare le anomalie nel funzionamento delle spedizioni,
redigere la modulistica predisposta dall'azienda per i controlli,
constatare eventuali difetti;
utilizzare il software per la gestione dei depositi e dei magazzini della gestione amministrativa.;
sovrintendere alle attività di spedizione verificando la documentazione (bolle, manifesti di spedizione polizze) di accompagnamento verificare che le norme di spedizione ed importazione siano state applicate.

Attività chiave (3)

Denominazione: supervisionare il lavoro operativo del magazzino

Risultato atteso: personale del magazzino coordinato

Descrizione:

organizzare e pianificare le attività del personale di magazzino al fine di garantire l'ottimizzazione di tutte le risorse impegnate ;
stabilire il piano di lavoro, sorvegliare l'esecuzione delle singole attività e dell'intero processo di lavoro;
garantire il rispetto delle misure di sicurezza fra gli addetti al magazzino e dell'utilizzo del materiale antinfortunistico;
supervisionare l'evasione degli ordini;
pianificare il ricevimento e lo smistamento delle merci nonché la loro corretta allocazione a magazzino.

Competenza (1)

Denominazione: Essere in grado di pianificare la disposizione delle merci in magazzino

Descrizione:

- utilizzare sistemi informatici di gestione dei magazzini;
- individuare gli spazi e le modalità di disposizione delle merci nei diversi locali del magazzino;
- pianificare la disposizione delle merci in base alle grandezze fisiche e tipologiche delle merci.

Conoscenze:

Tecniche di pianificazione di attività	142
Procedura di gestione delle merci	288
Procedure di gestione scorte di magazzino	514
Schemi di disposizione del magazzino	529
Sistemi gestionali e organizzativi di un magazzino merci	3778
Tipologie di merci e specifiche di stoccaggio	3757

Abilità:

Applicare tecniche di pianificazione delle attività	1818
Utilizzare strumenti di pianificazione delle attività	2355
Utilizzare strumenti informatici di Supply chain planning	5978
Utilizzare software gestione magazzino	2313
Applicare procedure Just in time	1592
Applicare tecniche di gestione del magazzino	1798
Applicare tecniche di pianificazione della gestione delle scorte	5611

Competenza (2)

Denominazione: Essere in grado di gestire le procedure amministrative del magazzino

Descrizione:

- verificare i preventivi e le condizioni contrattuali relative a ciascun ordinativo e cliente;
- verificare le situazione delle polizze assicurative;
- controllare le giacenze presenti al momento del deposito;
- redigere rapporti inerenti la movimentazione delle merci, costi e ricavi, strutturati per parametri come linea, porto, tipologia di merce, redditività, scostamenti;
- registrare e trasmettere alla contabilità gli adempimenti relativi al magazzino (anticipazioni, costi, fatturazioni).

Conoscenze:

Procedure di carico e scarico merci (bolle)	132
Procedura di gestione delle merci	288
Procedure di gestione scorte di magazzino	514
Procedure di controllo e compilazione documenti di trasporto	401
Metodi di controllo delle rimanenze	3177
Procedure amministrative, fiscali e doganali relative alle spedizioni nazionali e internazionali	3756

Abilità:

Applicare modalità di controllo conformità della merce in arrivo	1415
Applicare modalità di controllo delle bolle di accompagnamento merci	1417
Applicare modalità di registrazione delle rimanenze	1451
Applicare modalità di registrazione entrata/uscita merci	1452
Applicare modalità di verifica giacenze in magazzino	1474
Applicare procedure per l'inventario di magazzino	1618
Applicare procedure amministrativo-contabili di registrazione dei flussi di magazzino	3776
Applicare procedure di controllo e compilazione documenti di trasporto	5848
Applicare procedure per la verifica della documentazione per l'importazione e l'esportazione di merci	6084
Applicare procedure di predisposizione documenti per pratiche portuali	6105
Utilizzare software gestione magazzino	2313

Competenza (3)

Denominazione: Essere in grado di coordinare le attività del magazzino

Descrizione:

- indicare ai collaboratori la giusta collocazione delle merci per il loro corretto stoccaggio in area magazzino;
- disporre ai collaboratori le liste di prelievo e organizzare il recupero delle merci da preparare per la spedizione;
- supervisionare il lavoro dei collaboratori per ottimizzarne l'efficienza;
- individuare gli elementi identificativi delle merci ed i dispositivi di sicurezza previsti;
- valutare disponibilità, rintracciabilità e stato delle merci (localizzazione, livello giacenze e scorte) in risposta a richieste di informazioni di clienti interni ed esterni;
- utilizzare software per la gestione del magazzino nell'elaborazione statistica dei movimenti;
- impostare e coordinare il lavoro di verifica delle giacenze di magazzino per l'inventario;
- garantire l'applicazione della normativa sulla tutela della salute e sicurezza dei lavoratori.

Conoscenze:

Sistemi di immagazzinamento e movimentazione merci	224
Procedura di gestione delle merci	288
Elementi identificativi e di sicurezza dei prodotti: part number, serial number, barcode, placche antitaccheggio	3760
Sistemi gestionali e organizzativi di un magazzino merci	3778
Norme antinfortunistiche e di sicurezza nella gestione del magazzino	5047
Modalità di gestione delle scorte	5551
Normativa nazionale/comunitaria su sicurezza depositi e magazzini	5046
Normativa nazionale e internazionale sulla sicurezza portuale	6169
Tipologie di merci e specifiche di stoccaggio	3757
Elementi di organizzazione del lavoro	4250

Abilità:

Applicare modalità di disposizione delle merci	1428
Applicare modalità di gestione delle scorte	1430
Applicare procedure Just in time	1592
Applicare tecniche di controllo del magazzino	1738

Applicare procedure di verifica applicazione disposizioni antinfortunistiche	3006
Applicare procedure di coordinamento operazioni di movimentazione container	6170
Applicare procedure di monitoraggio movimentazione merci	6173
Utilizzare software gestione magazzino	2313
Applicare modalità di coordinamento del lavoro	1425
Utilizzare strumenti di coordinamento	5716

Conoscenze riferite alla figura

Procedure di carico e scarico merci (bolle)
 Sistemi di immagazzinamento e movimentazione merci
 Procedura di gestione delle merci
 Procedure di gestione scorte di magazzino
 Schemi di disposizione del magazzino
 Elementi identificativi e di sicurezza dei prodotti: part number, serial number, barcode, placche antitaccheggio
 Sistemi gestionali e organizzativi di un magazzino merci
 Norme in materia di sicurezza nell'impiego dei carrelli elevatori
 Norme antinfortunistiche e di sicurezza nella gestione del magazzino
 Modalità di gestione delle scorte
 Piano di sicurezza aziendale
 Normativa nazionale/comunitaria su sicurezza depositi e magazzini
 Normativa nazionale e internazionale sulla sicurezza portuale
 Procedure di controllo e compilazione documenti di trasporto
 Metodi di controllo delle rimanenze
 Procedure amministrative, fiscali e doganali relative alle spedizioni nazionali e internazionali
 Tipologie di merci e specifiche di stoccaggio
 Tecniche di pianificazione di attività
 Elementi di organizzazione del lavoro

Prerequisiti formali e condizioni di accesso

Generalmente non vi sono prerequisiti formali di accesso ma è sempre richiesta una precedente esperienza come magazziniere.

Percorsi formativi e titoli di studio collegati

A volte è richiesto un diploma di istruzione secondaria superiore ad indirizzo tecnico commerciale mentre è indispensabile una significativa esperienza in qualità di magazziniere, nel settore di riferimento.

Figure professionali contigue

PROSSIMITA' CON FIGURE TRATTE DALLE FONTI SELEZIONATE:
 fonte 3: responsabile magazzino

PROSSIMITA' CON LE VOCI DELLA CLASSIFICAZIONE MLPS 2001:

413101 Aiuto magazziniere

413102 Aiuto spedizioniere

413104 Magazziniere

511102 Addetto all'insieme delle operazioni nei magazzini di smistamento

511103 Addetto allo stock (magazziniere)
511406 Spedizioniere

PROSSIMITA' DI LIVELLO DI CARRIERA:
magazziniere

PROSSIMITA' CON ALTRE FIGURE DEL REPERTORIO LIGURIA:
magazziniere

Riferimenti alle fonti informative e bibliografia

1. Job Centre Genova – Atene – Autorità Portuale di Genova; *Professioni andate in Porto*; CD ROM finanziato dal Fondo Sociale Europeo; 2004
2. Regione Emilia Romagna; *Repertorio delle qualifiche regionali*; 2007:
<http://www.form-azione.it/operatori/sistemaregionale.htm>
3. *Thesaurus* Borsa nazionale del lavoro; 2008:
<http://www.borsalavoro.it/wps/portal/thesaurus>
4. *Repertorio delle Figure professionali della Regione Toscana*; 2008:
<http://web.rete.toscana.it/RRFP/gateway?passo=index&applicativo=RRFP&funzionali ta=index&operazione=index&anonimo=y>
5. *Repertorio delle professioni* ISFOL; 2007:
<http://www.isfol.it/orientaonline/>

Classificazioni ufficiali

Classificazione ISTAT Professioni 2001:

4.1.3.1 - Personale addetto alla gestione degli stock, dei magazzini ed assimilati

Classificazione MLPS DM 05/05/2001:

4.1.3.1.04 - Magazziniere

Livello

Livelli europei di formazione 85/368/CEE semplificati:

LIVELLO B

Trova corrispondenza nel sistema formativo e dell'istruzione con il 3° ed al 4° livello europeo di formazione e raggruppa figure che svolgono attività tecniche che prevedono l'utilizzo di strumenti, tecniche e metodologie anche sofisticate e che presuppongono la padronanza di conoscenze tecniche e scientifiche specialistiche e di abilità tecnico-professionali complesse; lo svolgimento di tali attività avviene in autonomia nei limiti dei rispettivi obiettivi e può inoltre comportare gradi di autonomia e responsabilità rispetto ad attività di programmazione o coordinamento di processi e di attività. Questo gruppo-livello rende conto prevalentemente della caratterizzazione tecnica delle figure, con gradi diversi di complessità.

Allegati

Regione Liguria
Provincia di Genova – Imperia – Savona – Spezia

Repertorio Ligure delle Figure Professionali
Format figura professionale

Autori

Provincia di <Genova>
Nome e cognome degli autori: <F. Mandirola – R. Calvo>
Data inizio lavori < Aprile 2008>
Data prima consegna alla Regione < Maggio 2008>

Denominazione della figura professionale

Magazziniere (operatore di magazzino)

Descrizione sintetica

Il magazziniere esegue autonomamente, entro le scadenze prescritte, le attività di ingresso, controllo, stoccaggio e movimentazione della merce. Gestisce il complesso delle uscite della merce dal magazzino effettuando le manovre di movimentazione ed i controlli necessari al fine di consegnare il prodotto integro ed inalterato. All'ingresso delle merci, il magazziniere effettua il controllo dei colli verificandone quantità, peso, marcature e destinazione al fine del loro corretto immagazzinamento; rileva le condizioni della merce stoccata ed eventuali difformità, anomalie, mutamenti o danni che esse possano aver subito. Qualora si verifichi un danno, avvalendosi dell'attività di periti, deve accertarsi se il danno si sia verificato all'origine, durante il trasporto o dopo lo sbarco. Un ulteriore ed accurato controllo, fisico e numerico, viene effettuato nella fase di consegna, per accertare che le condizioni della merce in entrata siano rimaste inalterate in termini di qualità, sigillatura e imballaggio. Può occuparsi anche dello svuotamento e del riempimento di container, camion, vetture di trasporto, seguendo le indicazioni del responsabile. Utilizza mezzi operativi quali muletti, carrelli semoventi, trans pallet ed esegue anche movimentazioni a mano.

Area professionale

30 – Marittimo portuale

Settore economico di appartenenza

Codice ATECO: I -61 TRASPORTI MARITTIMI E PER VIE D'ACQUA

Situazioni-tipo di lavoro

L'attività del magazziniere si svolge prevalentemente in magazzino, anche se si reca spesso in ufficio per la documentazione e, se necessario, per effettuare prove sui campioni. In ambito portuale ha contatti di lavoro con il semoventista a piazzale, spedizioniere, capo-nave, commesso di bordo, autotrasportatore. Fuori dall'ambito portuale si relaziona con spedizionieri e autotrasportatori. Risponde al responsabile di magazzino. Utilizza mezzi di sollevamento e carrelli elevatori oltre ad attrezzature per ufficio e macchinari per eseguire prove sui campioni prelevati (ad esempio gli igrometri per rilevare il grado di umidità della merce). Mette in atto capacità di programmazione dovendo gestire magazzini anche molto vasti con prodotti differenti. E' un lavoro svolto con una certa autonomia che richiede responsabilità. L'ambiente di lavoro risente delle diverse tipologie di merci stoccate e dalla necessità di gestire spesso più partite contemporaneamente. L'attività in genere si svolge durante il normale orario diurno.

Attività chiave (1)

Denominazione: carico e scarico merci in entrata e uscita

Risultato atteso: merce caricata e scaricata

Descrizione:

- verificare l'esattezza dei documenti di trasporto e la rispondenza con gli ordini;
- valutare qualità e funzionalità delle strutture di stoccaggio e stato delle merci da immagazzinare;
- valutare funzionalità ed efficienza di attrezzature e macchinari utilizzati per la movimentazione (carrelli elevatori, muletti, palletts, ecc.);
- condurre muletto o sistemi automatizzati per scarico e carico merci;
- usare software per carico/scarico merci di magazzino;
- aggiornare la lista d'attesa di merci in arrivo al magazzino.

Attività chiave (2)

Denominazione: controllo condizioni merce

Risultato atteso: merce conservata correttamente

Descrizione: assicurare che la merce non subisca alterazione durante la fase di deposito; al tal fine egli svolge controlli in entrata e in uscita.

Attività chiave (3)

Denominazione: stoccaggio merci

Risultato atteso: merci stoccate in magazzino

Descrizione:

- individuare gli spazi e le modalità di disposizione delle merci nei diversi locali del magazzino;
- distinguere grandezze fisiche e tipologie delle merci movimentate per il loro corretto stoccaggio negli spazi assegnati in area magazzino;
- individuare gli elementi identificativi delle merci ed i dispositivi di sicurezza previsti;
- collocare la merce in magazzino utilizzando il muletto o sistemi automatizzati;

- valutare disponibilità, rintracciabilità e stato delle merci (localizzazione, livello giacenze e scorte, ecc.) in risposta a richieste di informazioni di clienti interni ed esterni;
- consegnare la merce ad altri reparti dell'impresa sulla base di appositi ordini di consegna;
- verificare le giacenze di magazzino per l'inventario.

Competenza (1)

Denominazione: Essere in grado di effettuare il carico e scarico delle merci

Descrizione:

- verificare l'esattezza dei documenti di trasporto e la rispondenza con gli ordini;
- valutare qualità e funzionalità delle strutture di stoccaggio e stato delle merci da immagazzinare;
- valutare funzionalità ed efficienza di attrezzature e macchinari utilizzati per la movimentazione (carrelli elevatori, muletti, palletts, ecc.);
- condurre muletto o sistemi automatizzati per scarico e carico merci;
- usare software per carico/scarico merci di magazzino;
- aggiornare la lista d'attesa di merci in arrivo al magazzino.

Conoscenze:

Elementi identificativi e di sicurezza dei prodotti: part number, serial number, barcode, placche antitaccheggio	3760
Procedure di carico e scarico merci (bolle)	132
Sistemi di immagazzinamento e movimentazione merci	224
Procedura di gestione delle merci	288
Norme antinfortunistiche e di sicurezza nella gestione del magazzino	5047
Piano di sicurezza aziendale	3173
Normativa sul trasporto e deposito di merci pericolose	3753
Tipologie di carrelli elevatori	4498

Abilità:

Applicare modalità di controllo delle bolle di accompagnamento merci	1417
Applicare modalità di controllo conformità della merce in arrivo	1415
Applicare modalità di registrazione entrata/uscita merci	1452
Applicare tecniche di movimentazione merci	1806
Condurre carrello elevatore	2095
Utilizzare macchinari per carico/scarico merci	2218
Utilizzare dispositivi di protezione individuali (DPI)	2157
Utilizzare strumenti per pesatura del carico	2415
Utilizzare software carico/scarico merci	2292

Competenza (2)

Denominazione: Essere in grado di effettuare il controllo sulle merci immagazzinate

Descrizione:

- verificare i documenti di trasporto;
- verificare la conformità delle merci ai documenti di accompagnamento;
- verificare le specifiche di conservazione (es. date di scadenza);
- verificare l'integrità di sigilli ed imballi.

Conoscenze:

Elementi identificativi e di sicurezza dei prodotti: part number, serial number, barcode, placche antitaccheggio	3760
Piano di sicurezza aziendale	3173
Elementi di merceologia	68
Normativa sul trasporto e deposito di merci pericolose	3753
Tipologie di merci e specifiche di stoccaggio	3757

Abilità:

Applicare procedure di segnalazione di non conformità merci	1577
Applicare metodi di controllo quali/quantitativo sui materiali in consegna	2934
Utilizzare dispositivi di protezione individuali (DPI)	2157
Applicare tecniche di gestione del magazzino	1798
Applicare modalità di controllo materiali di imballo	1420
Applicare modalità di controllo sullo stato delle merci in magazzino	New area 341

Competenza (3)

Denominazione: Essere in grado di effettuare lo stoccaggio delle merci in magazzino

Descrizione:

- individuare gli spazi e le modalità di disposizione delle merci nei diversi locali del magazzino;
- distinguere grandezze fisiche e tipologie delle merci movimentate per il loro corretto stoccaggio negli spazi assegnati in area magazzino;
- individuare gli elementi identificativi delle merci ed i dispositivi di sicurezza previsti;
- collocare la merce in magazzino utilizzando il muletto o sistemi automatizzati;
- valutare disponibilità, rintracciabilità e stato delle merci (localizzazione, livello giacenze e scorte, ecc.) in risposta a richieste di informazioni di clienti interni ed esterni;
- gestire la riparazione dei guasti delle attrezzature;
- predisponendo lo stoccaggio in funzione dell'uscita;
- preparare la merce per l'evasione;
- registrare i movimenti delle merci;
- verificare le giacenze di magazzino per l'inventario;
- consegnare la merce ad altri reparti dell'impresa sulla base di appositi ordini di consegna.

Conoscenze:

Sistemi di immagazzinamento e movimentazione merci	224
Procedura di gestione delle merci	288
Procedure di gestione scorte di magazzino	514
Schemi di disposizione del magazzino	529
Tipologie di imballaggio e di packaging	3761
Norme tecniche manutenzione carrelli elevatori	4543
Modalità di gestione delle scorte	5551
Piano di sicurezza aziendale	3173
Normativa sul trasporto e deposito di merci pericolose	3753
Metodi di controllo delle rimanenze	3177
Tipologie di merci e specifiche di stoccaggio	3757

Abilità:

Applicare modalità di disposizione delle merci	1428
Applicare modalità di registrazione delle rimanenze	1451
Applicare modalità di verifica giacenze in magazzino	1474
Applicare procedure per l'inventario di magazzino	1618
Utilizzare strumenti di codificazione merci	1635
Applicare tecniche di stoccaggio merci	2009
Condurre carrello elevatore	2095
Utilizzare dispositivi antincendio	2153
Utilizzare dispositivi di protezione individuali (DPI)	2157
Utilizzare software gestione magazzino	2313
Applicare procedure di manutenzione ordinaria mezzi di sollevamento	2985

Conoscenze riferite alla figura

Elementi di merceologia
Tipologie di merci e specifiche di stoccaggio
Procedure di gestione scorte di magazzino
Elementi identificativi e di sicurezza dei prodotti (es. part number, serial number, barcode, placche antitaccheggio)
Sistemi gestionali e organizzativi di un magazzino merci
Normativa nazionale e comunitaria su sicurezza depositi e magazzini
Sistemi di immagazzinamento e movimentazione merci
Tipologie di carrelli elevatori e di mezzi di sollevamento
Norme in materia di sicurezza nell'impiego dei carrelli elevatori
Norme tecniche manutenzione carrelli elevatori

Prerequisiti formali e condizioni di accesso

Generalmente non vi sono prerequisiti formali di accesso ma a seconda dei casi può essere richiesto il possesso di patentini per condurre carrelli elevatori o – in alcuni casi - la patente C per condurre autocarri.

Percorsi formativi e titoli di studio collegati

Non sono richiesti particolari titoli di formazione superiore ma possono rivelarsi utili percorsi di formazione professionale specificamente rivolti alla gestione del magazzino. L'insieme di conoscenze e abilità richieste implica tipicamente un percorso formativo aziendale interno o esterno, unitamente ad una esperienza pluriennale di lavoro in magazzino.

Figure professionali contigue

PROSSIMITA' CON FIGURE TRATTE DALLE FONTI SELEZIONATE:

fonte 1: magazziniere

fonte 2: operatore magazzino merci

fonte 3: magazziniere

PROSSIMITA' CON LE VOCI DELLA CLASSIFICAZIONE MLPS 2001:

413101 Aiuto magazziniere

413102 Aiuto spedizioniere

413104 Magazziniere

511102 Addetto all'insieme delle operazioni nei magazzini di smistamento
511103 Addetto allo stock (magazziniere)
511406 Spedizioniere

PROSSIMITA' DI LIVELLO DI CARRIERA:
responsabile di magazzino

PROSSIMITA' CON ALTRE FIGURE DEL REPERTORIO LIGURIA:
responsabile di magazzino

Riferimenti alle fonti informative e bibliografia

6. Job Centre Genova – Atene – Autorità Portuale di Genova; *Professioni andate in Porto*; CD ROM finanziato dal Fondo Sociale Europeo; 2004
7. Regione Emilia Romagna; *Repertorio delle qualifiche regionali*; 2007:
<http://www.form-azione.it/operatori/sistemaregionale.htm>
8. *Thesaurus* Borsa nazionale del lavoro; 2008:
<http://www.borsalavoro.it/wps/portal/thesaurus>
9. *Repertorio delle Figure professionali della Regione Toscana*; 2008:
<http://web.rete.toscana.it/RRFP/gateway?passo=index&applicativo=RRFP&funzionalita=index&operazione=index&anonimo=y>
10. *Repertorio delle professioni* ISFOL; 2007:
<http://www.isfol.it/orientaonline/>

Classificazioni ufficiali

Classificazione ISTAT Professioni 2001:
4.1.3.1 - Personale addetto alla gestione degli stock, dei magazzini ed assimilati

Classificazione MLPS DM 05/05/2001:
4.1.3.1.04 - Magazziniere

Livello

Livelli europei di formazione 85/368/CEE semplificati: LIVELLO A
Trova corrispondenza nel sistema formativo e dell'istruzione con il 2° livello europeo di formazione e raggruppa figure professionali che svolgono attività che prevedono l'utilizzo di strumenti e tecniche e la padronanza di conoscenze generali relative al settore, ai processi e ai prodotti; tali attività consistono in lavori di tipo esecutivo, tecnicamente anche complessi, che possono essere svolti in autonomia nei limiti delle tecniche ad essi inerenti.

Allegati

Regione Liguria
Provincia di Genova – Imperia – Savona – Spezia

Repertorio Ligure delle Figure Professionali
Format figura professionale

Autori

Provincia di Genova e La Spezia
Nome e cognome degli autori: < Romano Calvo; Sauro Andreoni, Enza Coppola, Sergio De Gattis, Giovanni Gaggini; Federica Mandirola >
Data inizio lavori < Aprile 2008>
Data prima consegna alla Regione < Maggio 2008>

Denominazione della figura professionale

Gruista portuale

Descrizione sintetica

Il gruista opera su mezzi meccanici per la movimentazione di merci e container. In ambito portuale manovra differenti tipologie di gru per movimentare container, merci in colli o alla rinfusa, dalla nave alla banchina e viceversa e svolge attività di caricamento o scaricamento dei materiali su nastri trasportatori, camion, vagoni ferroviari, aree di sosta. La movimentazione richiede l'utilizzo di elevatori di diverso tipo a seconda delle caratteristiche del carico: benne per il carbone o per le rinfuse bianche, polpi per il rottame metallico, ganci per la movimentazione di componenti imbragati.

In ambito portuale, il gruista movimentava merci containerizzate utilizzando elevatori tipo:

- Carrello cavaliere (straddle carrier)
- Carrello laterale (side loader)
- Impilatore (reach stacker)
- Gru a portale (transtainer)
- Gru di banchina (gantry crane)
- Gru portainer (cd. "Paceco").

Per alcune tipologie di gru sono previsti specifici percorsi formativi aziendali.

La figura del gruista è un avanzamento della figura dell'operatore polivalente portuale di cui ricopre, all'occorrenza, le mansioni tipiche.

Nell'ambito della cantieristica navale il gruista manovra diversi mezzi meccanici per il sollevamento e movimentazione di carichi di vario tipo.

A seconda dei casi, il gruista adempie anche alle operazioni di attrezzaggio della gru ed alla sua ordinaria manutenzione.

Area professionale

30 – Marittimo portuale

Settore economico di appartenenza

Codice ATECO: I -61 TRASPORTI MARITTIMI E PER VIE D'ACQUA

Situazioni-tipo di lavoro

Le differenti caratteristiche di dimensione e complessità dei mezzi meccanici manovrati, hanno conseguenze sul tipo di competenze e requisiti psico-fisici di chi le manovra, anche alla luce dei rischi connessi a tali operazioni. In alcune gru di banchina (gantry crane) il gruista è collocato a decine di metri di altezza, in una cabina di vetro mobile, fissata sulla parte inferiore del braccio della gru, da cui è possibile scendere soltanto ad intervalli prefissati.

Non a caso per queste tipologie di gru sono previsti specifici percorsi formativi aziendali.

Il gruista può avvalersi di un segnalatore a bordo della nave che abbia una visione completa della stiva e che quindi lo coadiuvi nell'operazione di sbarco/imbarco.

Questa figura può anche ricoprire mansioni tipiche del transtainerista su gomma e su rotaia, del semoventista a piazzale e del piazzalista (vedi: operatore polivalente terminal portuale). Un gruista deve possedere una buona percezione dello spazio ed uno spiccato senso di osservazione; deve avere un'ottima manualità, precisione e prontezza di riflessi; importanti sono la capacità di comunicare e di rapportarsi in maniera efficace con i colleghi; fondamentale è la conoscenza delle procedure sulla sicurezza oltre che dei parametri stabiliti dalla legge per la movimentazione dei carichi. Il gruista lavora prevalentemente all'esterno, in orari diurni, con contratto di lavoro dipendente.

Attività chiave (1)

Denominazione: stoccaggio dei container nel piazzale

Risultato atteso: container stoccati nel piazzale

Descrizione: operazione di movimentazione di container, attraverso l'utilizzo di mezzi meccanici di tipo transtainer e/o straddle carrier, al fine di posizionarli nella locazione programmata all'interno del piazzale operativo. Il manovratore generalmente trasporta i contenitori da un'area di stoccaggio all'altra (da catasta a catasta) seguendo le direttive per la corretta esecuzione dei piani di carico/scarico programmati. Tramite l'utilizzo della gru di piazzale impila i container su diversi tiri (piani di stoccaggio dei container). Tramite l'utilizzo di mezzi gommati o ferrati di sollevamento e trasporto (straddle carrier) movimentata i contenitori tra aree di stoccaggio, dalle ralle alle aree di stoccaggio, dal treno alle aree di stoccaggio e dalle aree sottostanti le gru alle aree di stoccaggio (e viceversa).

Attività chiave (2)

Denominazione: movimentazione di container da nave a piazzale

Risultato atteso: container caricati e scaricati dalla nave

Descrizione: operazione di caricamento e scaricamento merci containerizzate, merci sfuse, compreso il collettame, dalla nave al piazzale e viceversa, con l'utilizzo di appositi mezzi di sollevamento (gru di banchina). È necessario predisporre l'imbracatura per la movimentazione della merce, saper manovrare la gru avendo cura di smorzare le oscillazioni e bilanciare il carico. Occorre anche valutare le movimentazioni/oscillazioni dovute agli agenti atmosferici sia sulla nave (moto ondoso) che durante il sollevamento (raffiche di vento e spostamenti d'aria). Il lavoro si svolge non solamente a bordo della gru ma anche a terra svolgendo attività di segnalazione delle operazioni di sottobordo alle navi.

Attività chiave (3)

Denominazione: manutenzione ordinaria dei mezzi

Risultato atteso: mezzi di sollevamento mantenuti

Descrizione: si tratta delle operazioni di verifica e di controllo della funzionalità dell'integrità del mezzo (gru) segnalando eventuali anomalie o danni e ove possibile partecipando alla loro riparazione.

Attività chiave (4)

Denominazione: attrezzaggio della gru

Risultato atteso: gru attrezzata

Descrizione: montare i sistemi più adatti per l'imbracatura della merce da trasportare; agganciare e fissare il carico; assicurare il carico e verificare il bilanciamento della gru, rispettando le norme di sicurezza vigenti.

Competenza (1)

Denominazione: Essere in grado eseguire lo stoccaggio dei container nel piazzale

Descrizione:

- manovrare gru di piazzale e mezzi di sollevamento e trasporto: transtainer e straddle carrier;
- seguire le indicazioni ricevute per lo stoccaggio;
- comprendere e rispondere prontamente alle segnalazioni;
- comunicare verbalmente con il personale operativo attraverso il sistema informativo centrale del terminal;
- verificare il funzionamento dei mezzi utilizzati e dei suoi dispositivi di sicurezza;
- individuare i guasti delle parti meccaniche ed elettriche dalle gru ed eventualmente partecipare alla loro eliminazione.

Conoscenze:

65 Tipologie di container
3175 Mezzi di sollevamento (gru)

- 3757 Tipologie di merci e specifiche di stoccaggio
- 5503 Strumentazioni elettroniche di ausilio all'imbarco/sbarco delle merci
 - 224 Sistemi di immagazzinamento e movimentazione merci
- 6169 Normativa nazionale e internazionale sulla sicurezza portuale
 - Elementi identificativi e di sicurezza dei prodotti: part number, serial number,
- 3760 barcode, placche antitaccheggio
- 3173 Piano di sicurezza aziendale
- New
area
840 Dispositivi di comunicazione con terminal portuale
- New
area
840 Procedure di carico/scarico container

Abilità:

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1806 Applicare tecniche di movimentazione merci 1897 Applicare tecniche di imbracatura carichi 2157 Utilizzare dispositivi di protezione individuali (DPI) 2218 Utilizzare macchinari per carico/scarico merci 2998 Applicare procedure di sicurezza nei luoghi di lavoro 3768 Utilizzare attrezzature per movimentazione merci 6167 Applicare modalità di aggancio/sgancio container 2119 Utilizzare apparati ricetrasmittenti VHF New
area
840 Utilizzare dispositivi di comunicazione con terminal portuale New
area
840 Condurre carrello cavaliere (straddle carrier) New
area
840 Condurre impilatore (reach stacker) New
area
840 Condurre e manovrare un transtainer |
|---|

Competenza (2)

Denominazione: Essere in grado di movimentare carichi navali con gru di banchina
--

Descrizione:

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - manovrare gru di banchina; - comprendere e rispondere prontamente alle segnalazioni gestuali; - comunicare verbalmente o per iscritto i fatti rilevanti; - comunicare con il personale operativo attraverso l'apposita apparecchiatura e con il sistema informativo centrale del terminal; - verificare il funzionamento dei mezzi utilizzati e dei dispositivi di sicurezza; - accertarsi che non vi siano ostacoli alla movimentazione; - scegliere l'imbracatura corretta (bilancieri, cinghie benne, polipi e pale meccaniche, ganci a "C", catene); - bilanciare il carico delle merci; - seguire le indicazioni ricevute per lo stoccaggio; |
|---|

Conoscenze:

- New
area
840 Tipologie di imbracatura carichi

- New
area
840 Dispositivi di comunicazione con terminal portuale
- New
area
840 Procedure di carico/scarico container
- New
area
840 Funzionalità delle gru di banchina
- 5503 Strumentazioni elettroniche di ausilio all'imbarco/sbarco delle merci
- 224 Sistemi di immagazzinamento e movimentazione merci
- 65 Tipologie di container
- 3175 Mezzi di sollevamento (gru)
- 6169 Normativa nazionale e internazionale sulla sicurezza portuale
Elementi identificativi e di sicurezza dei prodotti: part number, serial number,
- 3760 barcode, placche antitaccheggio
- 3173 Piano di sicurezza aziendale

Abilità:

- 2119 Utilizzare apparati ricetrasmittenti VHF
- 2932 Utilizzare dispositivi di sicurezza nei luoghi di lavoro
- 2157 Utilizzare dispositivi di protezione individuali (DPI)
- 2998 Applicare procedure di sicurezza nei luoghi di lavoro
- 1897 Applicare tecniche di imbracatura carichi
- 6167 Applicare modalità di agganciamento/sganciamento container
- New
area
840 Manovrare gru di banchina
- New
area
840 Applicare tecnica di sollevamento spreader (pick up - set down)
- New
area
840 Utilizzare dispositivi di comunicazione con terminal portuale

Competenza (3)

Denominazione: Essere in grado di effettuare la manutenzione ordinaria dei mezzi di sollevamento

Descrizione:

- localizzare i guasti meccanici ed elettrici;
- rispettare le scadenze per la manutenzione programmata;
- rilevare le anomalie di funzionamento dei mezzi;
- effettuare le piccole riparazioni sulla parte meccanica ed elettrica;
- controllare e reintegrare il livello degli oli, del carburante, dell'acqua e della batteria;
- verificare al buona condizione delle funi nonché dei materiali di imbracatura.

Conoscenze:

2113	Procedure di manutenzione ordinaria impianti e macchinari
3175	Mezzi di sollevamento (gru)
6169	Normativa nazionale e internazionale sulla sicurezza portuale
3173	Piano di sicurezza aziendale
4543	Norme tecniche manutenzione carrelli elevatori
New area 840	Norme tecniche manutenzione gru di banchina

New
area
840 Norme tecniche manutenzione transtainer

Abilità:

2157	Utilizzare dispositivi di protezione individuali (DPI)
2998	Applicare procedure di sicurezza nei luoghi di lavoro
1507	Applicare procedure di controllo impianti e macchinari
2912	Utilizzare strumenti per la manutenzione meccanica
2616	Applicare procedure di sostituzione di parti di macchinari usurate
2985	Applicare procedure di manutenzione ordinaria mezzi di sollevamento
3064	Applicare tecniche di individuazione anomalie funzionamento macchinari

Competenza (4)

Denominazione: Essere in grado di effettuare l'attrezzaggio di una gru

Descrizione:

- montare i sistemi più adatti per l'imbragamento della merce da movimentare;
- agganciare e fissare il carico da trasportare;
- assicurare il carico da trasportare e verificare lo stato di bilanciamento della gru;
- rispettare le normative vigenti in materia di sicurezza ed antinfortunistica.

Conoscenze:

- 3175 Mezzi di sollevamento (gru)
- 6169 Normativa nazionale e internazionale sulla sicurezza portuale
- 3173 Piano di sicurezza aziendale
- New
area
840 Tecniche di imbracatura carichi
- New
area
840 Tipologie di imbracatura carichi

Abilità:

- New
area
840 Applicare procedure di attrezzaggio di una gru
- 2110 Manovrare gru
- 2932 Utilizzare dispositivi di sicurezza nei luoghi di lavoro
- 2157 Utilizzare dispositivi di protezione individuali (DPI)
- 2998 Applicare procedure di sicurezza nei luoghi di lavoro
- 1897 Applicare tecniche di imbracatura carichi

Conoscenze riferite alla figura

- Tipologie di container
- Mezzi di sollevamento (gru)
- Tipologie di merci e specifiche di stoccaggio
- Strumentazioni elettroniche di ausilio all'imbarco/sbarco delle merci
- Sistemi di immagazzinamento e movimentazione merci
- Normativa nazionale e internazionale sulla sicurezza portuale
- Elementi identificativi e di sicurezza dei prodotti: part number, serial number, barcode, placche antitaccheggio
- Piano di sicurezza aziendale

- Dispositivi di comunicazione con terminal portuale
- Procedure di carico/scarico container
- Funzionalità delle gru di banchina
- Procedure di manutenzione ordinaria impianti e macchinari
- Norme tecniche manutenzione carrelli elevatori
- Norme tecniche manutenzione gru di banchina
- Norme tecniche manutenzione transtainer
- Tecniche di imbracatura carichi
- Tipologie di imbracatura carichi
- Elementi basilari di lingua inglese (terminologia portuale).

Prerequisiti formali e condizioni di accesso

Nell'ambito portuale sono previsti i seguenti requisiti:

- Corso di 40/80 ore per transtainerista;
- Corso di circa 400 ore per il gruista di banchina;
- Patente C ed E per condurre automezzi destinati al sollevamento e trasferimento containers.

Percorsi formativi e titoli di studio collegati

Il percorso tipico per l'accesso a questa professione prevede una prima esperienza aziendale con mansioni da operaio polivalente del terminal portuale alla quale segue il corso da transtainerista (40/80 ore formative) per poter condurre straddle carrier o gru da piazzale. Il passaggio a manovratore di gru di banchina richiede ulteriore esperienza per imparare il bilanciamento del carico e per operare in situazioni di difficoltà legate alle condizioni meteorologiche.

Nella provincia di La Spezia la Scuola Nazionale Trasporti si occupa della formazione di gruisti, sia per gli occupati che per disoccupati.

Le aziende operanti nel settore periodicamente addestrano loro personale con corsi di formazione interna.

Figure professionali contigue

PROSSIMITA' CON FIGURE TRATTE DALLE FONTI SELEZIONATE:

fonte 1: gruista

fonte 3: gruista

PROSSIMITA' CON LE VOCI DELLA CLASSIFICAZIONE MLPS 2001:

7.4.4.3.01; AGGANCIATORE DI GRU

7.4.4.3.02; ARGANISTA

7.4.4.3.05; GRUISTA DI LOCOMOBILE

7.4.4.3.06; GRUISTA DI MONOROTAIA

7.4.4.3.07; GRUISTA EDILE

7.4.4.3.08; GRUISTA ESCAVATORISTA

7.4.4.3.09; GRUISTA IMBRAGATORE

7.4.4.3.10; MANOVRATORE DI CARROPONTE

7.4.4.3.11; OPERATORE GRU SEMOVENTI

7.4.4.3.12; SGANCIATENAGLIE

7.4.4.3.13; VERRICELLISTA

7.4.4.3.14; *CONDUCENTE MEZZI SOLLEVAMENTO PER CARICO SCARICO

PROSSIMITA' DI LIVELLO DI CARRIERA:

operatore polivalente terminal portuale

PROSSIMITA' CON ALTRE FIGURE DEL REPERTORIO LIGURIA:
operatore polivalente terminal portuale

Riferimenti alle fonti informative e bibliografia

11. Job Centre Genova – Atene – Autorità Portuale di Genova; *Professioni andate in Porto*; CD ROM finanziato dal Fondo Sociale Europeo; 2004
12. Regione Emilia Romagna; *Repertorio delle qualifiche regionali*; 2007:
<http://www.form-azione.it/operatori/sistemaregionale.htm>
13. *Thesaurus* Borsa nazionale del lavoro; 2008:
<http://www.borsalavoro.it/wps/portal/thesaurus>
14. *Repertorio delle Figure professionali della Regione Toscana*; 2008:
<http://web.rete.toscana.it/RRFP/gateway?passo=index&applicativo=RRFP&funzionali ta=index&operazione=index&anonimo=y>
15. *Repertorio delle professioni* ISFOL; 2007:
<http://www.isfol.it/orientaonline/>

Classificazioni ufficiali

Classificazione ISTAT Professioni 2001:
7.4.4.3 CONDUTTORI DI GRU E DI APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO

Classificazione MLPS DM 05/05/2001:
7.4.4.3.03 Gruista

Livello

Livelli europei di formazione 85/368/CEE semplificati: LIVELLO A
Trova corrispondenza nel sistema formativo e dell'istruzione con il 2° livello europeo di formazione e raggruppa figure professionali che svolgono attività che prevedono l'utilizzo di strumenti e tecniche e la padronanza di conoscenze generali relative al settore, ai processi e ai prodotti; tali attività consistono in lavori di tipo esecutivo, tecnicamente anche complessi, che possono essere svolti in autonomia nei limiti delle tecniche ad essi inerenti.

Allegati

Regione Liguria
Provincia di Genova – Imperia – Savona – Spezia

Repertorio Ligure delle Figure Professionali
Format figura professionale

Autori

Agenzia Liguria Lavoro
Nome e cognome degli autori: <R. Calvo>
Data inizio lavori < Aprile 2008 >
Data prima consegna alla Regione < Maggio 2008 >

Denominazione della figura professionale

Spedizioniere (tecnico di spedizione, trasporto e logistica)

Descrizione sintetica

Lo spedizioniere organizza la spedizione di merci, rispondendo alle richieste dei clienti per trasferire materiali acquistati o venduti, spesso da e verso l'estero. Evade tutte le pratiche fiscali e doganali relative al trasporto materiali; è a conoscenza dei regolamenti e delle leggi in vigore nelle varie nazioni, le modalità di pagamento delle merci. Egli sceglie il trasportatore più idoneo, sua responsabilità è allacciare rapporti con uno spedizioniere estero. In caso di importazione egli si occupa dello sdoganamento e del trasporto del carico sotto vincolo doganale, in qualità di fiduciario del cliente e rappresentante della merce. Il suo compito è quello di coordinare il trasporto minimizzando i costi. Lo Spedizioniere si reca in dogana con i documenti commerciali del cliente, munito di polizza doganale fornita dallo Spedizioniere nave, ed espleta le formalità necessarie pagando i diritti doganali di dazio e l'IVA. La merce viene quindi sdoganata e quindi gestito l'inoltro della merce, cioè il trasporto alla destinazione richiesta dal cliente. Nell'eventuale richiesta di trasferimento della merce, ossia nella fase di transito, si procede all'emissione dei documenti necessari affinché i container possano essere trasferiti sotto vincolo doganale in un'altra dogana entro i limiti nazionali, dove verranno espletate le successive operazioni. Quando l'autotrasportatore entra negli spazi doganali, lo Spedizioniere compila i documenti d'entrata ed espleta le formalità doganali di esportazione; se invece la merce viaggia scortata da documenti di esportazione emessi da una dogana interna ai confini nazionali è sufficiente regolarizzare i documenti.

A seconda delle dimensioni dell'azienda le fasi di import, transito ed export possono essere svolte da una sola persona, oppure svolte da persone diverse, anche se ognuno deve comunque conoscere le caratteristiche di ciascuna delle altre fasi.

Area professionale

30 – Marittimo portuale

Settore economico di appartenenza

Codice ATECO: I-61 TRASPORTI MARITTIMI E PER VIE D'ACQUA

Situazioni-tipo di lavoro

In ambito portuale ha contatti di lavoro con il capo-terminal, lo stivatore, il magazziniere e gli autotrasportatori. Fuori dall'ambito portuale si relaziona con altri spedizionieri, agenzie marittime, Dogana e Finanza. L'attività viene esercitata presso spedizionieri o imprese di trasporto su gomma, trasporto ferroviario, aereo o navale, nazionale e internazionale; tali imprese si definiscono per piccole (titolare-spedizioni); o di medie e grandi dimensioni (imprese dotate di magazzino proprio e agenzia di trasporti interna).

Nel caso di trasporto internazionale su gomma si è consolidata una specializzazione degli spedizionieri di due tipologie: la prima serve un tipo di clientela omogeneo, con specifica conoscenza dei materiali prodotti e stretto contatto con la catena logistica aziendale; la seconda serve una determinata linea di traffico da due nazioni diverse, con offerta di servizio per ogni tipo di merce. Lo spedizioniere può essere titolare di una piccola impresa o dipendente di una grossa impresa di spedizioni; ha diretti contatti con i clienti da cui acquisisce le commesse o i loro delegati; si interfaccia inoltre con i fornitori interni ed esterni dell'impresa per concordare l'interscambio di servizi; si relaziona con tutti quegli attori che intervengono nella predisposizione delle operazioni di ritiro, trasporto, consegna delle merci. E' un settore caratterizzato da forte concorrenza nel quale occorre agire con precisione in lassi di tempo relativamente stretti. L'attività si svolge in orari d'ufficio, anche se può essere richiesta prestazione straordinaria. E' spesso richiesta la disponibilità ad effettuare trasferte. Lavora in ufficio, spostandosi frequentemente all'interno del porto tra gli uffici doganali ed i gates.

Attività chiave (1)

Denominazione: acquisizione ordini di spedizione merci

Risultato atteso: ordini di spedizione contrattualizzati

Descrizione:

- contattare i clienti attraverso canali di comunicazione formali (pubblicità, promozioni, referenze) e informali;
- approntare un'analisi dei fabbisogni del cliente intermini di aspettative di risultato, tipologie di merce da spedire, esigenze organizzative legate alle caratteristiche e al posizionamento sul mercato;
- definire le condizioni contrattuali tenendo conto di costi/benefici di fornitore/cliente;
- formulare una proposta di fornitura di servizio congrua alle esigenze censite e attese, ed agli standard di qualità di erogazione del servizio
- stipulare contratto, condizioni di fornitura, modalità di erogazione e di pagamento.

Attività chiave (2)

Denominazione: espletamento delle pratiche di trasporto e spedizione

Risultato atteso: pratiche espletate correttamente

Descrizione:

- interpretare normative e convenzioni nazionali ed internazionali in materia di trasporto e spedizione;
- individuare elementi essenziali (clausole e condizioni) per la conclusione di un contratto di trasporto, spedizione e deposito

Attività chiave (3)

Denominazione: spedizione di merci

Risultato atteso: merci spedite

Descrizione:

- prefigurare l'utilizzo e l'organizzazione degli spazi di magazzino funzionali al corretto espletamento delle operazioni di stoccaggio e spedizione
- valutare lo stato delle merci in magazzino riconoscendo eventuali anomalie di imballaggio, etichettatura;
- elaborare i dati relativi alle attività di spedizione, trasporto e logistica

Competenza (1)

Denominazione: Essere in grado di acquisire ordini di spedizione merci

Descrizione:

- contattare i clienti attraverso canali di comunicazione formali (pubblicità, promozioni, referenze) e informali;
- approntare un'analisi dei fabbisogni del cliente in termini di aspettative di risultato, tipologie di merce da spedire, esigenze organizzative legate alle caratteristiche e al posizionamento sul mercato;
- definire le condizioni contrattuali tenendo conto di costi/benefici di fornitore/cliente;
- formulare una proposta di fornitura di servizio congrua alle esigenze censite e attese, ed agli standard di qualità di erogazione del servizio;
- stipulare contratto, condizioni di fornitura, modalità di erogazione e di pagamento.

Conoscenze:

Elementi di comunicazione d'impresa	3520
Procedure amministrative, fiscali e doganali relative alle spedizioni nazionali e internazionali	3756
Tipologie di merci e specifiche di stoccaggio	3757
Processi di logistica integrata	3758
Logistica dei trasporti	199

Abilità:

Applicare tecniche di pianificazione delle attività	1818
Applicare tecniche di vendita dei servizi	2040

Applicare tecniche per l'analisi costo-beneficio	2078
Applicare tecniche di definizione ordini commerciali	2675
Applicare tecniche di fatturazione dei servizi di trasporto e spedizione nazionali ed internazionali	3782
Applicare metodi di verifica della soddisfazione del cliente	4122
Applicare tecniche di stesura di accordi commerciali	4307
Applicare tecniche di ottimizzazione della pianificazione degli ordini e delle vendite	5864
Applicare tecniche valutazione qualità/prezzo trasporti	2090
Applicare procedure per la stesura di un contratto di trasporto intermodale	6067

Competenza (2)

Denominazione: Essere in grado di espletare le pratiche di trasporto e spedizione

Descrizione:

- interpretare normative e convenzioni nazionali ed internazionali in materia di trasporto e spedizione;
- individuare elementi essenziali (clausole e condizioni) per la conclusione di un contratto di trasporto, spedizione e deposito.

Conoscenze:

Sistemi di immagazzinamento e movimentazione merci	224
Sistema distributivo	310
Normativa doganale	1046
Normativa sui trasporti	1062
Procedure amministrative, fiscali e doganali relative alle spedizioni nazionali e internazionali	3756
Tipologie di merci e specifiche di stoccaggio	3757
Processi di logistica integrata	3758
Procedure di controllo e compilazione documenti di trasporto	401

Abilità:

Applicare forme di pagamento nelle transazioni commerciali	3769
Applicare convenzioni per il trasporto internazionale: CMR, Convenzione di Varsavia, di Amburgo, di Montreal	3780
Applicare tecniche di credito documentario nelle transazioni commerciali nazionali ed internazionali	3781
Applicare procedure doganali per l'importazione e l'esportazione di merci	3783
Applicare procedure per pratiche di sdoganamento	1625
Utilizzare sistema di rilevazione dei dati degli scambi commerciali intracomunitari (Intrastat)	3779
Applicare tecniche di credito documentario nelle transazioni commerciali nazionali ed internazionali	3781
Applicare tecniche di fatturazione dei servizi di trasporto e spedizione nazionali ed internazionali	3782
Applicare procedure per la verifica della documentazione per l'importazione e l'esportazione di merci	6084
Applicare procedure di predisposizione documenti per pratiche portuali	6105

Competenza (3)

Denominazione: Essere in grado di organizzare la spedizione di merci

Descrizione:

- prefigurare l'utilizzo e l'organizzazione degli spazi di magazzino funzionali al corretto espletamento delle operazioni di stoccaggio e spedizione
- valutare lo stato delle merci in magazzino riconoscendo eventuali anomalie di imballaggio, etichettatura;
- elaborare i dati relativi alle attività di spedizione, trasporto e logistica;

Conoscenze:

Processi di logistica integrata	3758
Tipologie di imballaggio e di packaging	3761
Procedure amministrative, fiscali e doganali relative alle spedizioni nazionali e internazionali	3756
Sistemi di immagazzinamento e movimentazione merci	224
Sistema distributivo	310
Sistemi gestionali e organizzativi di un magazzino merci	3778
Normativa sul trasporto e deposito di merci pericolose	3753
Normativa nazionale/comunitaria su sicurezza depositi e magazzini	5046
Normativa nazionale e internazionale sulla sicurezza portuale	6169
Tipologie di merci e specifiche di stoccaggio	3757

Abilità:

Applicare procedure amministrativo-contabili di registrazione dei flussi di magazzino	3776
Utilizzare software gestione magazzino	2313
Applicare tecniche di stoccaggio merci	2009
Applicare tecniche di gestione del magazzino	1798
Applicare procedure per ottimizzazione trasporto merci	1621
Applicare tecniche di programmazione logistica	2737
Utilizzare software gestione magazzino	2313
Utilizzare strumenti informatici di Supply chain planning	5978

Conoscenze riferite alla figura

E' essenziale una conoscenza approfondita della normativa e dei regolamenti doganali. La conoscenza delle lingue, soprattutto l'inglese, è indispensabile per comunicare con soggetti di altre nazionalità. E' preferibile la conoscenza di una seconda lingua oltre l'inglese: tedesco o francese. Le competenze logistiche vengono utilizzate soprattutto laddove si organizza anche il trasporto della merce. Occorre conoscere le diverse tipologie merceologiche che possono essere esportate e importate, soprattutto quando una casa di spedizioni si specializza in uno o più tipi di merce. Si richiedono conoscenze basilari nell'uso del computer e dei sistemi informativi gestionali aziendali dedicati alla logistica e trasporti.

Prerequisiti formali e condizioni di accesso

Non vi sono prerequisiti formali vincolanti

Percorsi formativi e titoli di studio collegati

Per accedere a questa professione è spesso richiesto il diploma di scuola media superiore. E' preferibile l'iscrizione all'albo degli spedizionieri doganali che si ottiene dopo due anni di tirocinio presso una casa di spedizione e dopo aver superato l'esame di Stato. E' preferibile aver maturato un'esperienza precedente nell'ambito degli uffici spedizioni, trasporti o logistica.

Figure professionali contigue

PROSSIMITA' CON FIGURE TRATTE DALLE FONTI SELEZIONATE:

fonte 1: spedizioniere

fonte 2: spedizioniere

fonte 3: tecnico di spedizione trasporto e logistica

PROSSIMITA' CON LE VOCI DELLA CLASSIFICAZIONE MLPS 2001:

411901 Addetti alle spedizioni

413308 Responsabili trasporti

511406 Spedizioniere

PROSSIMITA' DI LIVELLO DI CARRIERA:

responsabile di magazzino – tecnico della logistica

PROSSIMITA' CON ALTRE FIGURE DEL REPERTORIO LIGURIA:

responsabile di magazzino – tecnico della logistica

Riferimenti alle fonti informative e bibliografia

16. Job Centre Genova – Atene – Autorità Portuale di Genova; *Professioni andate in Porto*; CD ROM finanziato dal Fondo Sociale Europeo; 2004

17. Regione Emilia Romagna; *Repertorio delle qualifiche regionali*; 2007:

<http://www.form-azione.it/operatori/sistemaregionale.htm>

18. *Thesaurus* Borsa nazionale del lavoro; 2008:

<http://www.borsalavoro.it/wps/portal/thesaurus>

19. *Repertorio delle Figure professionali della Regione Toscana*; 2008:

<http://web.rete.toscana.it/RRFP/gateway?passo=index&applicativo=RRFP&funzionalita=index&operazione=index&anonimo=y>

20. *Repertorio delle professioni* ISFOL; 2007:

<http://www.isfol.it/orientaonline/>

Classificazioni ufficiali

Classificazione ISTAT Professioni 2001:

3.3.4.1 SPEDIZIONIERI E TECNICI DELLA DISTRIBUZIONE

Classificazione MLPS DM 05/05/2001:

511406 Spedizioniere

Livello

Livelli europei di formazione 85/368/CEE semplificati: LIVELLO B

Trova corrispondenza nel sistema formativo e dell'istruzione con il 3° ed al 4° livello europeo di formazione e raggruppa figure che svolgono attività tecniche che prevedono l'utilizzo di strumenti, tecniche e metodologie anche sofisticate e che presuppongono la padronanza di conoscenze tecniche e scientifiche specialistiche e di abilità tecnico-professionali complesse; lo svolgimento di tali attività avviene in autonomia nei limiti dei rispettivi obiettivi e può inoltre comportare gradi di autonomia e responsabilità rispetto ad attività di programmazione o coordinamento di processi e di attività. Questo gruppo-livello rende conto prevalentemente della caratterizzazione tecnica delle figure, con gradi diversi di complessità.

Allegati

--

Regione Liguria
Provincia di Genova – Imperia – Savona – Spezia

Repertorio Ligure delle Figure Professionali
Format figura professionale

Autori

Agenzia Liguria Lavoro
Nome e cognome degli autori: <R. Calvo>
Data inizio lavori < Aprile 2008>
Data prima consegna alla Regione < Maggio 2008>

Denominazione della figura professionale

Responsabile della logistica (tecnico di logistica)

Descrizione sintetica

Svolge funzioni di pianificazione, coordinamento, organizzazione e gestione dei processi logistici, interni ed esterni all'azienda, che permettono al prodotto di essere distribuito dal luogo di produzione al cliente finale. Pianifica, implementa e controlla la movimentazione, lo stoccaggio e le lavorazioni di magazzino di materie prime, semilavorati e prodotti finiti. Pianifica la rete distributiva, organizza il flusso logistico integrato dei materiali e gestisce il flusso informativo delle merci.

Area professionale

30 – Marittimo portuale

Settore economico di appartenenza

Codice ATECO: I-61 TRASPORTI MARITTIMI E PER VIE D'ACQUA

Situazioni-tipo di lavoro

Il responsabile della logistica opera sia in aziende di produzione, industriali e commerciali, sia in aziende di trasporto o di servizi logistici. La funzione è trasversale a tutti i settori di produzione, ma in particolar modo nell'ambito dei trasporti, avendo come focus lo stoccaggio e la movimentazione delle merci/prodotti, anche per conto terzi. Un potenziale ambito lavorativo è rappresentato dalla grande distribuzione, grandi magazzini o catene di negozi. Generalmente è un lavoratore dipendente (impiegato, quadro o dirigente a seconda della complessità organizzativa). La progressione di carriera può consentire l'accesso alla consulenza esterna, anche per più aziende, con l'eventuale apertura di una società di servizi logistici. Per ciò che concerne le relazioni interne è in contatto costante soprattutto con la direzione acquisti, produzione, vendite, e commerciale ed in alcuni casi con il supply chain manager. Collabora con le diverse funzioni aziendali: organizzazione, gestione delle risorse umane ed in particolare con i sistemi informativi. Nel caso in cui sia inserito in aziende specializzate in sistemi logistici, collabora in stretta connessione con la

funzione commerciale, intervenendo nella stesura del preventivo e del contratto con il cliente. E' di supporto alla direzione aziendale nella definizione degli obiettivi strategici aziendali e della funzione logistica. Per quello che riguarda le relazioni esterne interagisce con gli operatori specializzati delle aziende di trasporti, contrattando prezzi, modalità e tempi di consegna delle merci. Per ciò che riguarda il mercato del lavoro in Liguria, il settore della movimentazione merci e dei trasporti, con particolare riferimento al settore marittimo portuale, rappresenta una delle attività più caratteristiche e specifiche vista la presenza sul territorio di tre importanti porti a livello italiano ed europeo. Per questo uno dei naturali sbocchi di questa figura professionale è quello del sistema portuale e del suo indotto.

Attività chiave (1)

Denominazione: programmazione del ciclo logistico integrato

Risultato atteso: programma operativo

Descrizione: organizzare secondo criteri di efficacia ed efficienza, lo smistamento, la movimentazione e lo stoccaggio delle merci, ottimizzandone il flusso.

Attività chiave (2)

Denominazione: pianificazione della rete distributiva

Risultato atteso: piano di distribuzione della merce

Descrizione:

- valutare le combinazioni di consegna merci più efficienti in relazione alle zone di smistamento;
- identificare vettori di trasporto più idonei in relazione alla tipologia di merce ed ai tempi di consegna definiti;
- adottare criteri di collocazione della merce all'interno del vettore in funzione delle diverse sequenze di scarico;
- identificare gli indicatori di costo associati alla distribuzione fisica della merce.

Attività chiave (3)

Denominazione: gestione flussi informativi delle merci

Risultato atteso: flusso delle merci sistematicamente monitorato

Descrizione:

- identificare obiettivi, funzioni principali e struttura di un sistema di gestione dei flussi informativi di magazzino;
- monitorare, attraverso l'utilizzo dei mezzi informatici, il tracciato delle merci, controllandone costantemente il flusso;
- valutare informazioni e dati sui flussi fisici ed i livelli della merce in magazzino;
- verificare se la merce è stata consegnata secondo i criteri stabiliti apportando le soluzioni ad eventuali anomalie nel percorso;
- impostare logiche di funzionamento del magazzino in funzione della struttura fisica di riferimento;

- definire criteri e procedure standard di stoccaggio, movimentazione e lavorazione della merce in magazzino;
- identificare metodi e procedure per il monitoraggio del livello di sicurezza delle scorte;
- definire ed adottare procedure per l'integrazione informatizzata dei dati delle diverse funzioni del sistema aziendale.

Attività chiave (4)

Denominazione: analisi di fattibilità economico finanziaria di soluzioni logistiche

Risultato atteso: decisioni in merito all'adozione di nuove soluzioni logistiche

Descrizione:

- valutare se il processo ha risposto a criteri di tempestività, avendo come obiettivo l'ottimizzazione delle risorse e l'efficacia del servizio;
- ridurre al minimo la presenza di scorte e valutare il momento opportuno per l'acquisizione e il rifornimento;
- valutare la convenienza di affidare a fornitori esterni parte del processo, scegliendo i servizi logistici che offrono il migliore rapporto qualità/prezzo;
- applicare le metodologie di analisi e di valutazione degli impianti di movimentazione e di immagazzinamento per un sistema organizzato di controllo di gestione della logistica;
- individuare azioni di miglioramento e valutarne i risultati ottenuti.

Competenza (1)

Denominazione: Essere in grado di programmare il ciclo logistico integrato delle merci

Descrizione:

organizzare secondo criteri di efficacia ed efficienza, lo smistamento, la movimentazione e lo stoccaggio delle merci, ottimizzandone il flusso; utilizzare, collaborando allo sviluppo, i sistemi informativi gestionali.

Conoscenze:

Elementi di organizzazione aziendale	318
Pianificazione strategica degli approvvigionamenti	5974
Strumenti di Logistic Planning	182
Strategie e modelli di integrazione della catena logistica interna ed esterna	5975
Sistemi gestionali e organizzativi di un magazzino merci	3778
Sistemi di immagazzinamento e movimentazione merci	224
Processi di logistica integrata	3758
Tipologie di merci e specifiche di stoccaggio	3757
Elementi di contabilità industriale	3678

Abilità:

Applicare tecniche di ottimizzazione della pianificazione degli ordini e delle vendite	5864
Utilizzare strumenti informatici di Supply chain planning	5978
Applicare procedure Just in time	1592
Applicare procedure per ottimizzazione trasporto merci	1621
Applicare tecniche di programmazione logistica	2737

Competenza (2)

Denominazione: Essere in grado di pianificare la rete distributiva delle merci

Descrizione:

- valutare le combinazioni di consegna merci più efficienti in relazione alle zone di smistamento;
- identificare vettori di trasporto più idonei in relazione alla tipologia di merce ed ai tempi di consegna definiti;
- adottare criteri di collocazione della merce all'interno del vettore in funzione delle diverse sequenze di scarico;
- identificare gli indicatori di costo associati alla distribuzione fisica della merce.

Conoscenze:

Processi di logistica integrata	3758
Tecniche di pianificazione di attività	142
Normativa sui trasporti	1062
Logistica dei trasporti	199
Sistema distributivo	310
Reti di comunicazione e trasporto	404
Organizzazione del trasporto di merci	525
Procedure amministrative, fiscali e doganali relative alle spedizioni nazionali e internazionali	3756

Abilità:

Applicare tecniche di pianificazione della gestione delle scorte	5611
Applicare procedure per ottimizzazione trasporto merci	1621
Applicare tecniche di pianificazione delle attività	1818
Applicare tecniche di analisi dei costi	3654
Applicare tecniche di controllo di gestione	3662

Competenza (3)

Denominazione: Essere in grado di gestire i flussi informativi delle merci

Descrizione:

- identificare obiettivi, funzioni principali e struttura di un sistema di gestione dei flussi informativi di magazzino;
- monitorare, attraverso l'utilizzo dei mezzi informatici, il tracciato delle merci, controllandone costantemente il flusso;
- valutare informazioni e dati sui flussi fisici ed i livelli della merce in magazzino;
- verificare se la merce è stata consegnata secondo i criteri stabiliti apportando le soluzioni ad eventuali anomalie nel percorso;
- impostare logiche di funzionamento del magazzino in funzione della struttura fisica di riferimento;
- definire criteri e procedure standard di stoccaggio, movimentazione e lavorazione della merce in magazzino;
- identificare metodi e procedure per il monitoraggio del livello di sicurezza delle scorte;
- definire ed adottare procedure per l'integrazione informatizzata dei dati delle diverse funzioni del sistema aziendale.

Conoscenze:	
Procedure di gestione scorte di magazzino	514
Logistica	16
Modelli di controllo della supply chain	5979
Elementi di organizzazione del lavoro	4250
Normativa nazionale/comunitaria su sicurezza depositi e magazzini	5046
Abilità:	
Applicare modalità di gestione delle scorte	1430
Utilizzare sistema di rilevazione dei dati degli scambi commerciali intracomunitari (Intrastat)	3779
Applicare convenzioni per il trasporto internazionale: CMR, Convenzione di Varsavia, di Amburgo, di Montreal	3780
Applicare procedure doganali per l'importazione e l'esportazione di merci	3783
Applicare procedure per l'approvvigionamento	1617
Applicare procedure di monitoraggio trasporto merci	1552
Applicare procedure amministrativo-contabili di registrazione dei flussi di magazzino	3776
Applicare procedure di segnalazione di non conformità merci	1577
Applicare procedure per l'inventario di magazzini	1618
Applicare tecniche di stoccaggio merci	2009
Utilizzare software ERP (Enterprise Resource Planning)	3711

Competenza (4)

Denominazione: Essere in grado di realizzare analisi di fattibilità economico-finanziaria di nuove soluzioni logistiche

Descrizione:

- valutare se il processo ha risposto a criteri di tempestività, avendo come obiettivo l'ottimizzazione delle risorse e l'efficacia del servizio;
- ridurre al minimo la presenza di scorte e valutare il momento opportuno per l'acquisizione e il rifornimento;
- valutare la convenienza di affidare a fornitori esterni parte del processo, scegliendo i servizi logistici che offrono il migliore rapporto qualità/prezzo;
- applicare le metodologie di analisi e di valutazione degli impianti di movimentazione e di immagazzinamento per un sistema organizzato di controllo di gestione della logistica;
- individuare azioni di miglioramento e valutarne i risultati ottenuti.

Conoscenze:

Modelli di controllo della supply chain	5979
Tecniche di marketing di acquisto	5543
Elementi di pianificazione degli acquisti	5545
Tecniche di conduzione delle trattative di acquisto	5549
Elementi di gestione logistica interna ed esterna	5554
Criteri di gestione delle scorte	5555

Abilità:

Applicare tecniche di ottimizzazione della pianificazione degli ordini e delle vendite	5864
Applicare tecniche comparative della qualità dei prodotti/servizi offerti	5546
Applicare tecniche di gestione delle relazioni commerciali con i fornitori	5547
Applicare criteri di definizione di modalità e tempi di consegna delle merci	5550

Utilizzare strumenti di pianificazione degli acquisti	5556
Applicare tecniche di analisi dei processi di trasporto merci	1664
Applicare tecniche di analisi delle criticità nei tragitti trasporto merci	1673
Applicare tecniche valutazione qualità/prezzo trasporti	2090

Conoscenze riferite alla figura

Teorie di analisi e progettazione di un servizio logistico: pianificazione e controllo del flusso di movimentazione delle merci; conoscenze di sistemi logistici evoluti (e-commerce) e di logistica integrata.

Conoscenze sottese allo sviluppo di un piano di intervento per la realizzazione di un progetto di logistica sistematico, che metta in evidenza gli spazi competitivi, in uno specifico mercato di riferimento.

Metodologie di analisi e di valutazione degli impianti di movimentazione e di immagazzinamento.

Controllo di gestione sui costi della logistica e sul servizio al cliente.

Tecniche di gestione di magazzini e depositi, tecniche di gestione delle scorte e della produzione.

Tecniche di gestione del personale.

Normativa relativa ai trasporti.

Tecniche di progettazione e pianificazione delle reti distributive.

Adempimenti fiscali e tributari.

Elementi di controllo qualità e produttività.

Elementi di economia aziendale e di organizzazione aziendale, marketing operativo e strategico.

Tecniche di gestione manageriale.

Gestione dei sistemi informativi a supporto della logistica integrata.

Lingua inglese scritta e parlata: sintassi, grammatica e terminologia tecnica.

Prerequisiti formali e condizioni di accesso

Non vi sono prerequisiti formali, ma è quasi sempre richiesta una laurea tecnico economica o un titolo di istruzione superiore seguito da un corso di specializzazione in logistica.

Percorsi formativi e titoli di studio collegati

Laurea o diploma di istruzione secondaria superiore, associate ad una esperienza pluriennale nel settore logistica, trasporti, magazzino o corsi di specializzazione in logistica.

E' spesso richiesta una laurea, preferibilmente ingegneria, economia (area economica, amministrativa, fisico-matematica).

Dal punto di vista dell'offerta formativa per questa figura vengono spesso organizzati master specifici. Per ciò che concerne i diplomi sono pertinenti quelli dell'area tecnico-commerciale; sono inoltre opportuni corsi di formazione nel settore, o percorsi IFTS.

Figure professionali contigue

PROSSIMITA' CON FIGURE TRATTE DALLE FONTI SELEZIONATE:
 fonte 2: tecnico della logistica industriale

fonte 3: tecnico logistica
fonte 5: responsabile della logistica

PROSSIMITA' CON LE VOCI DELLA CLASSIFICAZIONE MLPS 2001:

333201 Capo magazzino
333202 Capo servizi merci
333203 Responsabile magazzino
334112 Responsabile della logistica commerciale
334120 Responsabile logistica
211304 - Logistic Manager

PROSSIMITA' DI LIVELLO DI CARRIERA:

supply chain manager – responsabile di magazzino

PROSSIMITA' CON ALTRE FIGURE DEL REPERTORIO LIGURIA:

responsabile di magazzino

Riferimenti alle fonti informative e bibliografia

21. Job Centre Genova – Atene – Autorità Portuale di Genova; *Professioni andate in Porto*; CD ROM finanziato dal Fondo Sociale Europeo; 2004

22. Regione Emilia Romagna; *Repertorio delle qualifiche regionali*; 2007:
<http://www.form-azione.it/operatori/sistemaregionale.htm>

23. *Thesaurus* Borsa nazionale del lavoro; 2008:
<http://www.borsalavoro.it/wps/portal/thesaurus>

24. *Repertorio delle Figure professionali della Regione Toscana*; 2008:
<http://web.rete.toscana.it/RRFP/gateway?passo=index&applicativo=RRFP&funzionali ta=index&operazione=index&anonimo=y>

25. *Repertorio delle professioni* ISFOL; 2007:
<http://www.isfol.it/orientaonline/>

6. *Repertorio delle professioni dell'Università degli studi di Milano*, COSP:
<http://www.cosp.unimi.it>

Classificazioni ufficiali

Classificazione ISTAT Professioni 2001:

3.3.3.2 Responsabili di magazzino e della distribuzione interna

Classificazione MLPS DM 05/05/2001:

334120 Responsabile logistica

Livello

Livelli europei di formazione 85/368/CEE semplificati: LIVELLO C

Trova corrispondenza nel sistema formativo e dell'istruzione con il 5° livello europeo di formazione e raggruppa figure che svolgono attività professionale che prevede la padronanza delle conoscenze tecniche e scientifiche della professione e di tecniche complesse nell'ambito di un'ampia varietà di contesti; si tratta di un'attività professionale che comporta una larga autonomia e frequentemente una rilevante responsabilità rispetto al lavoro svolto da altri e alla distribuzione di risorse, così come la responsabilità personale per attività di analisi, diagnosi, progettazione e valutazione.

Allegati

--

Bibliografia

- Agenzia per l'Impiego della Liguria – Ricerca e Progetto sas, *AAA ... cercasi. Le richieste e le tendenze del mercato del lavoro*, 1999;
- Agenzia per l'Impiego della Liguria - Ricerca e Progetto sas, *Le professioni nel porto logistica e trasporti. Profili e contenuti professionali*, 1999
- Autorità Portuale della Spezia, *Piano Regolatore Portuale del Porto della Spezia*, La Spezia, 2006
- Bezzi C., *Il disegno della ricerca valutativa*, Franco Angeli, 2003
- Comune della Spezia, Progetto Integrato Sviluppo Risorse Umane, *Piano di sviluppo territoriale Area Golfo, Metanalisi dei Fabbisogni formativi dell'area Golfo*, La Spezia, 2006.
- Confindustria, *Logistica per crescere, Proposte, analisi ed approfondimenti, del Progetto Logistica di Confindustria e del suo Sistema Associativo*, Roma, 1° febbraio 2006
- Excelsior, *Il lavoro che ci aspetta 2006. Le figure professionali richieste dalle imprese secondo il Sistema Informativo Excelsior*, Unioncamere 2006
- Finporto di Genova, *Ricerca sui fabbisogni formativi nei porti di Genova, La Spezia e Savona: Rapporto finale*, Genova, 2005
- Giannoni M., *Monitoraggio attività formative riconducibili a Piani di Sviluppo Locale e Settoriale attivati dalla Provincia della Spezia a valersi sui fondi FSE Ob. 3/2002*. Relazione di attività alla VI Commissione 5.11.04 curata da M. Giannoni).
- ISFORT, *Evoluzione del settore e nuovi fabbisogni professionali nel campo della logistica e del trasporto merci*, Roma, 2005
- ISFORT, *Evoluzione del settore e nuovi fabbisogni professionali nel campo della logistica e del trasporto merci*, Roma, 2005)
- ISFORT, OPZIONE MEDITERRANEA 2006, *Alla ricerca della competitività del sistema logistico italiano oltre l'alibi del gap infrastrutturale*, Atti del convegno, Roma, 23 marzo 2006
- Liguria Ricerche srl, *Effetti economici ed occupazionali delle attività portuali della Spezia e nuovo Piano Regolatore Portuale*, 2002
- Liguria Ricerche, Port Net Med Plus, *Gli osservatori della rete dei Centri d'Eccellenza/esperienza portuale e marittima del Mediterraneo (RICEM)*, Genova, 2004
- Ministero delle infrastrutture e trasporti, *Patto per la logistica, un accordo di settore per la competitività del paese*, Roma, maggio 2005
- Ministero delle infrastrutture e trasporti, *Piano per la logistica, un programma di settore per la competitività del paese*, Roma, gennaio 2006
- Musso E., Benacchio M. e Ferrari C., *Sistemi locali e impatto occupazionale: il caso dei porti*, Paper presentato alla XX Conferenza Italiana di Scienze Regionali (A.I.S.Re.), Piacenza 5-7 Ottobre 1999

- Palumbo M- - Garbarino E., *Strumenti e tecniche della ricerca sociale*, Milano, Franco Angeli, 2006 ai quali si rimanda anche per l'ampia bibliografia
- Regione Emilia Romagna- Assessorato Mobilità e trasporti, *La quinta infrastruttura: la formazione nella logistica: ricerca sui fabbisogni e standard*, Quaderni della Direzione Generale Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità., n°1, ottobre 2007
- Scarsi R., *Gli operatori logistici: caratteri strutturali e mercato*, Giappicchelli Editore, 2004
- Spedia SpA, *Indagine sul campo circa i fabbisogni formativi delle aziende coinvolte nei programmi di sviluppo locale*, aprile 2006
- TRAIL Liguria, *Osservatorio Infrastrutture*, www.trail.liguria.it
- Trentini G. (a cura di) *Manuale del colloquio e dell'intervista*, UTET, 2004
- Zammuner V. L., *Tecniche dell'intervista e del questionario*, Il Mulino

www.isfol.it

www.porto.laspezia.it .

www.trail.liguria.it

ALLEGATI

1. Indirizzario⁴³

Enti e istituzioni

Ragione sociale	Indirizzo	Cap	Comune	Tel	Fax	E-mail
Agenzia delle Dogane della Spezia	Viale Italia, 6	19124	La Spezia	+390187770515	+39018721056	dogana@porto.laspezia.it
Autorità Portuale della Spezia	Via del Molo, 1	19126	La Spezia	+390187546320	+390187599664	autoritaportuale@porto.laspezia.it
Camera di Commercio	Via Vittorio Veneto 28 - P.zza Europa 16	19124	La Spezia	+3901877281	+390187777908	urp@sp.camcom.it
Capitaneria di Porto della Spezia	Largo Michele Fiorillo, 2	19124	La Spezia	+390187778015	+390187770510	capitaneriadiporto@porto.laspezia.it
Guardia di Finanza	Viale San Bartolomeo, 27	19126	La Spezia	+390187503250	+390187503250	finanza@porto.laspezia.it
Polizia di Frontiera	Calata Paita - Porto Mercantile	19126	La Spezia	+39018777891	+3901877789200	polizia@porto.laspezia.it
Vigili del Fuoco	Molo Garibaldi - Porto Mercantile	19124	La Spezia	+390187501610	+390187501610	vvf.distaccamento@porto.laspezia.it

Associazioni di categoria

Ragione sociale	Indirizzo	Cap	Comune	Tel	Fax	E-mail
Ass.ne degli Agenti Marittimi c/o Confindustria La Spezia	Via G. Minzoni, 2	19121	La Spezia	+390187725213	+390187725250	aam@porto.laspezia.it
Ass.ne degli Spedizionieri Doganali	c/o Sernav - Viale Italia, 13	19124	La Spezia	+390187254111	+390187730252	associazione.sd@porto.laspezia.it
Ass.ne delle Case di Spedizione	c/o Associazione Industriali - Via Minzoni Don Giovanni, 2	19122	La Spezia	+390187725212	+390187777907	associazione.cs@porto.laspezia.it
Ass.ne Industriali della Provincia della Spezia	Via Minzoni Don Giovanni, 2	19122	La Spezia	+39018772521	+390187777907	assindustriasp@assindustriasp.com
Comitato Autotrasportatori	c/o Autotrasporti CrovaCrovara SRL Via Pitelli, 101/a	19138	La Spezia	+390187284281	+390187280774	info@crovara.com
Confartigianato	Galleria Adamello, 4	19124	La Spezia	+390187504190	+390187507288	segreteria@confartigianato.laspezia.it
Confederazione Nazionale dell'Artigianato	Via Padre Giuliani, 6	19125	La Spezia	+390187598080	+39018759881	provinciale.sp@cna.it

⁴³ Port Blue Page del Sito dell'Autorità Portuale

Cantieri Navali

Ragione sociale	Indirizzo	Cap	Comune	Tel	Fax	E-mail
Cantiere Valdettaro	Via Libertà, 12	19022	Le Grazie (SP)	+390187791687	+390187798037	valdettaro@porto.laspezia.it
Cantieri San Marco	Viale San Bartolomeo, 362	19138	La Spezia	+390187544111	+390187524181	sanmarco@porto.laspezia.it
Fincantieri	Viale San Bartolomeo, 446	19139	Loc. Muggiano (SP)	+3901875431	+390187543550	fincantieri@porto.laspezia.it
Gestioni Bacini La Spezia	Viale San Bartolomeo, 446	19139	Muggiano (SP)	+390187543551	+390187560778	gianfranco.rolla@fincantieri.it
Intermarine Spa Cantiere Navale	Via Alta, Loc. Cà del Sale	19038	Sarzana	+39 0187 6171	+39 0187 674249	mail@intermarine.it
Michelini & C.	Viale San Bartolomeo, 384	19138	La Spezia	+390187524145	+390187525215	michelini@porto.laspezia.it
Navalmare	Via Pertusola 2	19139	La Spezia	+390187560746	+390187560970	navalmare@porto.laspezia.it

Linee di navigazione

Ragione sociale	Indirizzo	Cap	Comune	Tel	Fax	E-mail
Tarros International	Via Privata Enel	19126	La Spezia	+3901875371	+390187537325	tarros@porto.laspezia.it

Cantieri Navali Diporto

Ragione sociale	Indirizzo	Cap	Comune	Tel	Fax	E-mail
Contrepair	Via Bolano	19037	Santo Stefano (SP)	+390187630319	+390187696105	contrepair@porto.laspezia.it
Coop Elpea	Via Maralunga, 2	19126	La Spezia	+390187280382	+390187284915	elpea@porto.laspezia.it
Nora Italia	Strada Comunale Di Bolano, 20	19037	Santo Stefano (SP)	+390187632390	+390187631545	nora@porto.laspezia.it
Rebora	V. Bolano, 1	19037	Santo Stefano (SP)	+390187699942	+390187699944	rebora@porto.laspezia.it
Cantiere Valdettaro	Via Libertà, 12	19022	Le Grazie (SP)	+390187791687	+390187798037	valdettaro@porto.laspezia.it
Cantieri Navali Baglietto	Viale San Bartolomeo, 414	19138	La Spezia	+39018759831	+390187564765	baglietto@porto.laspezia.it
Cantieri Navali Beconcini	Viale San Bartolomeo, 428	19138	La Spezia	+390187524127	+390187524136	beconcini@porto.laspezia.it
Cantieri Navali di La Spezia	Viale San Bartolomeo, 422	19138	La Spezia	+390187520937	+390187523103	cantierinavali@porto.laspezia.it
Lotti	Viale San Bartolomeo, 394	19138	La Spezia	+390187532111	+390187532245	ufficioporto@portolotti.it
Marina del Fezzano	Via dei Cantieri	19020	Fezzano di Portovenere (SP)	+390187790103	+390187790513	marinadelfezzano@porto.laspezia.it
Spezia Luxury Yacht Service	Viale San Bartolomeo, 380	19138	La Spezia	+39018728621	+390187286247	ferretti@porto.laspezia.it

Imprese portuali

Compagnia Lavoratori Portuali	Piazza G.B. Paita, 1	19124	La Spezia	+390187764711	+39018724371	clp@porto.laspezia.it
Consorzio Tsl	Via Bolano, 20	19037	Santo Stefano (SP)	+390187631493	+390187695363	tsl@porto.laspezia.it
Container Service	Calata Paita - Porto Mercantile	19100	La Spezia	+390187739004	+390187730692	amministrazione@mazzimagazzinigroup.it
Contrepair	Via Bolano	19037	Santo Stefano (SP)	+390187630319	+390187696105	contrepair@porto.laspezia.it
Coop Elpea	Via Maralunga, 2	19126	La Spezia	+390187280382	+390187284915	elpea@porto.laspezia.it
Cooperativa del Golfo	Via Privata Enel, 1	19100	La Spezia	+3901875992126	+3901875992124	cooperativadelgolfo@porto.laspezia.it
Dock Service	Via Molo Fornelli 1	19125	La Spezia	+390187555570	+390187555467	dockservice@porto.laspezia.it
Enel Logistica	Via Valdilocchi, 32	19139	La Spezia	+3901875531	+390187982480	enel@porto.laspezia.it
La Ginestra	Viale Mazzini, 77	19038	Sarzana (SP)	+390187627850	+390187622354	laginestra@porto.laspezia.it
La Spezia Container Terminal	Molo Fornelli - Porto Mercantile	19125	La Spezia	+3901875551	+390187555527	lsct@porto.laspezia.it
Mazzi Magazzini	Calata Paita - Porto Mercantile	19124	La Spezia	+390187739004	+390187730692	amministrazione@mazzimagazzinigroup.it
Monfer	Molo Garibaldi Giuseppe	19126	La Spezia	+390187506166	+390187792368	monfer@porto.laspezia.it
Panni Carlo	Via Levante, 15	19138	La Spezia	+390187502022	+390187525943	panni.gru@porto.laspezia.it
Rolcim	Calata Paita - Porto Mercantile	19126	La Spezia	+390187733867	+39309964672	rolcim@porto.laspezia.it
SEGEMAN società cooperativa a responsabilità limitata	Via Bezecca, 23	19122	La Spezia	+390187713252	+390187708708	segeman@cooperare-in.it
Servizi Ferroviari	Via Rolla, 22R	16152	Genova	+390106485402	+39105206604	segreteria.rosignano@serferonline.it
Speter	Molo Garibaldi - Porto Mercantile	19124	La Spezia	+39018752671	+3901875267301	speter@porto.laspezia.it
Terminal del Golfo	Viale S. Bartolomeo, 340	19138	La Spezia	+3901875992111	+3901875992116	tdg@porto.laspezia.it
Terminal Rinfuse	Calata Paita - Porto Mercantile	19126	La Spezia	+390187520321	+390187517937	terminalrinfuse@porto.laspezia.it
Terminal Riuniti	Molo Garibaldi - Porto Mercantile	19126	La Spezia	+390187520438	+390187520438	terminalriuniti@porto.laspezia.it
Triacca Trasporti	Via Valdilocchi, 5	19126	La Spezia	+390187509872	+390187512242	triacca@porto.laspezia.it

2. Gli interlocutori privilegiati

Ente/Azienda	Tipologia	Persona intervistata	Ruolo/funzione
Regione Liguria	Ente istituzionale	Riccardo Mollo	Dirigente Ufficio Porti e logistica
Provincia della Spezia	Ente istituzionale	Maurizio Giacomelli	Vice Presidente Provincia della Spezia; Assessore ai Trasporti ed alla Pianificazione Territoriale.
Provincia della Spezia	Ente istituzionale	Paola Sisti	Assessore alle politiche formative della provincia della Spezia.
Provincia della Spezia	Ente istituzionale	Ulderico Fusani	Funzionario, Resp. Programmazione Ufficio politiche attive del lavoro e della FP.
Comune di S. Stefano di Magra	Ente istituzionale	Juri Mazzanti	Sindaco del Comune di S. Stefano di Magra.
CCIAA della Spezia	Ente istituzionale	Stefano Spinelli	Responsabile promozione CCIAA della Spezia.
Società per la valorizzazione delle aree retro portuali	SRL partecipata	Marco Zucca	Presidente di SVAR
Associazione Industriali	Ente datoriale	Marco Rafellini	Vice Direttore Confindustria La Spezia; Responsabile della FP Confindustria La Spezia.
SPEDIA	SPA partecipata	Piero Tivegna	Presidente di Spedia Spa.
SCAM	Società consortile partecipata	Luca Piccioli	Responsabile progetti e marketing.
Autorità portuale della Spezia	Ente istituzionale	Sergio Somaglia	Dirigente area Marketing, Sviluppo e Servizi Autorità Portuale della Spezia.
CNA La Spezia	Associazione datoriale	Angelo Matellini	Direttore CNA Provincia della Spezia.
Lega delle Cooperative	Associazione datoriale	Enrico Casarino	Presidente Legacoop La Spezia.
Confartigianato La Spezia	Associazione datoriale	Giuseppe Menchelli	Direttore Confartigianato La Spezia.
Confcooperative La Spezia	Associazione datoriale	Riccardo Tavelli	Responsabile FP Confcooperative La Spezia.

3. Le aziende campione e filiere operative

Azienda	Ambito operatività	Referente	Ruolo/funzione
TARROS SPA	Portuale	Paola Manzini	Customer & sales support West Med line
CMS SRL	Portuale	Fulvio Terdossi	Addetto alle operazioni di import-export
ELPEA SCARL	Portuale	Fabrizio D'Este	Presidente
LOGOS Soc. Consortile a r. l.	Reptroportuale	Luigi De Angelis	Responsabile Ufficio Tecnico
MARES SRL	Retroportuale	Odilio Giberti	Responsabile Ufficio Tecnico
CONTREPAIR SPA	Portuale/Retroportuale	Cesare Dellepiane	Managing Director
LOGIN SCARL	Retroportuale	Andrea Ballarati	Amministratore

4. Traccia-guida dell'intervista per i testimoni privilegiati

Fasi	Obiettivo	Approfondimento	Risultati attesi
1. Presentazione dell'intervista	Presentazione dell'intervistatore, del committente e dello scopo dell'intervista.	L'intervista ha lo scopo di delineare il più dettagliatamente possibile l'ambito operativo all'interno del quale operano le figure professionali afferenti l'area retro portuale ed i fabbisogni formativi del settore	Disponibilità e competenza dell'intervistato nel rispondere alle domande.
2. Presentazione dell'intervistato	Conoscenze tecnico-operative e/o di <i>scenario</i> del testimone privilegiato	Ruolo e/o competenze specifiche ricoperte nell'ambito della programmazione territoriale	Definizione dello stato dell'arte relativo alle politiche di sviluppo riferite al comparto e all'area
3. Descrizione dell'attività dell'intervistato	Maggiore conoscenza delle attività intraprese. Individuazione di eventuali problematiche. Raccolta della documentazione tecnica disponibile (studi, analisi, indagini di mercato, ecc.).	Strategie di analisi. Presentazione delle metodologie ed azioni intraprese e degli strumenti utilizzati.	Descrizione del processo e delle principali fasi operative attraverso le quali si svolge l'attività.
4. Definizione dei fabbisogni formativi e chiusura intervista	Stato dell'arte rispetto alla domanda e all'offerta di formazione espressa dal territorio. Maggiore conoscenza dei fabbisogni formativi esplicitati. Raccolta delle informazioni, suggerimenti e proposte.	Definizione dei fabbisogni formativi correnti e di medio periodo per le aziende del comparto.	Suggerimenti e proposte sui fabbisogni formativi evidenziati.