



DECRETO N° 14/2021/ADSP-MTMI

IL PRESIDENTE

- VISTA:** la legge 28 Gennaio 94, n. 84 recante il riordino della legislazione in materia portuale, così come modificata dal D.lgs. 4 agosto 2016, n. 169 di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124", pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 203 del 31-8-2016;
- VISTA:** l'art. 8, comma 11-bis della legge 27 Febbraio 1998, n. 30, con il quale il Porto di Gioia Tauro è stato classificato nella 2° categoria, classe 1°, dei porti marittimi nazionali ai fini dell'art. 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 ss.mm.ii;
- VISTO:** il D.P.R. 16 luglio 1998, istitutivo dell'Autorità Portuale del porto di Gioia Tauro, che ha conferito alla stessa i compiti di cui alla legge 84/94;
- VISTO:** il D. L.gs. 4/8/2016, n. 169, di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124 che ha istituito, tra l'altro, l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto di Messina;
- VISTO:** l'articolo 22-bis del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136, con il quale è stata emendata la denominazione e la competenza territoriale della predetta Autorità di Sistema Portuale, per come previsto dal precedente D.L.gs. n. 169/2016, modificandola in Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio con competenza sui porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia;
- VISTO:** il D.M. n. 257 del 18.06.2021 con il quale il Dott. Andrea Agostinelli è stato nominato Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio;
- VISTO:** il Decreto n. 18/20 del 18.02.2020 con il quale il contrammiraglio dott. Pietro Preziosi ha assunto l'incarico di Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio;
- CONSIDERATO:** che, nei porti sede di AdSP, la disciplina delle operazioni portuali, delle concessioni, di tutte le attività economiche private che si esplicano nel porto, e dei relativi rinnovi, sono di competenza delle Autorità stesse, ai sensi della Legge 84/94, nonché la disciplina degli accessi e dei permessi di ingresso in porto, le cui disposizioni contenute nelle Ordinanze locali prevedono, che possono accedere nelle aree portuali di competenza, esclusivamente le persone munite di apposito permesso rilasciato dall'AdSP;
- CONSIDERATO:** che, tra i loro compiti delle AdSP vi è quello dell'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella propria circoscrizione territoriale sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando, sentito il Comitato di gestione, le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della

navigazione e nelle relative norme di attuazione (art. 8. comma 3. lett. m) della L. 84/94 e s.m.i.), nonché quello di disciplinare, mediante apposita regolamentazione, e di vigilare sull'espletamento delle operazioni portuali - vale a dire il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale - e dei servizi portuali - vale a dire prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali - espletate per conto proprio o di terzi da imprese portuali, entrambe assoggettate ad apposito rilascio di autorizzazione amministrativa della predetta AdSP (art. 16. commi 1, 2 e 3 della L. 84/94 e s.m.i.);

VISTO: l'art. 9, comma 5, lett. m-bis) della L. 84/94 e s.m.i. che conferisce al Comitato di Gestione dell' AdSP la funzione di deliberare il Piano dell'organico del porto (P.O.P.) dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 ;

VISTA: la Delibera n.13/2021/ADSP-MTMI del 2/11/2021, pubblicata all'indirizzo <https://www.portodigiotauro.it/albopretorio/provvedimenti/2021/11/04/13-2021-adsp-mtmi-13-2021-adsp-mtmi-772/> con la quale il Comitato di Gestione ha deliberato il Piano dell'organico dei porti del Sistema Portuale dell'AdSP MTMI dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18;

RITENUTO: pertanto di dover procedere all'adozione formale del suddetto Piano dell'organico dei porti del Sistema Portuale dell'AdSP MTMI dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18;

VISTO l'art. 8,co. 3 lett. s-bis) Legge 84/94, in base al quale il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale adotta, previa delibera del Comitato di Gestione, sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati dalle imprese di cui agli articoli 16 e 18 e dell'organico del soggetto di cui all'articolo 17, il Piano dell'organico del porto (P.O.P.) dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18;

VISTI gli atti d'ufficio;

DECRETA

Le premesse costituiscono parte integrante del presente provvedimento.

E' adottato il Piano dell'organico dei porti del Sistema Portuale dell'AdSP MTMI dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18, nella formulazione deliberata dal Comitato di Gestione con la Delibera n.13/2021/ADSP-MTMI del 2/11/2021, allegata al presente provvedimento per farne parte integrante.

Manda alle Aree ed ai settori per il seguito di competenza.

Gioia Tauro, 05 NOV. 2021

IL DIRIGENTE DELL'AREA AMMINISTRATIVA
Dott. Pasquale FARAONE

IL SEGRETARIO GENERALE
C.A. (CP) ~~PAOLO~~ ~~REZZIOSI~~
dell' Area Amministrativa
Dott. Pasquale FARAONE

IL PRESIDENTE
C.A. (CP) Andrea AGOSTINELLI

VISTO: IL R.P.C.T.
Avv. Simona SCARCELLA



DELIBERA N. 13 /2021
DEL COMITATO DI GESTIONE DELL'ADSP MTMI
Seduta del 2/11/2021

Il Comitato di Gestione:

Con la presenza di:

1. Andrea AGOSTINELLI – Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio – *Presidente del Comitato di Gestione;*
2. Tommaso CALABRO’ – in Rappresentante della Regione Calabria, designato dal Presidente della Regione Calabria con nota prot. n. 315394 del 13/07/2021- *Componente;*
3. Domenico BERTI – in rappresentanza della Città Metropolitana di Reggio Calabria, designato dal Sindaco con nota prot. n. 51799 del 16/7/2021– *Componente;*
4. Antonio GUERRIERI - in rappresentanza del Comune di Gioia Tauro, designato dal Sindaco con Decreto n. 25 del 23/7/2021– *Componente;*
5. Antonio RANIERI – Direttore Marittimo della Calabria e della Lucania Tirrenica – *Componente;*

- VISTA** la legge 28 Gennaio 1994 n. 84, e le successive modificazioni ed integrazioni, in tema di riordino della legislazione in materia portuale;
- VISTO** l’art. 8 comma, 11-bis, della legge 27/2/1998, n. 30, come modificato dall’art. 10 della L. 30/11/98, n. 413, che ha classificato il porto di Gioia Tauro di rilevanza economica internazionale, di categoria II classe I;
- VISTO** il D.P.R. 16 luglio 1998, istitutivo dell’Autorità Portuale del porto di Gioia Tauro, che ha conferito alla stessa i compiti di cui alla legge 84/94;
- VISTO** il D. Lgs. 4 agosto 2016 n.169, relativo alla Riorganizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali (sostituite con le Autorità di Sistema Portuale) di cui alla legge 28 gennaio 1994, n.84, in attuazione dell’articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n.124;
- VISTO** l’articolo 22-*bis* del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136, con il quale è stata emendata la denominazione e la competenza territoriale della predetta Autorità di sistema portuale, per come previsto dal precedente D.L.gs. n. 169/2016, modificandola in Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio (AdSP MTMI), con competenza sui porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia;

- VISTO** il D.M. n. 257 del 18/06/2021 con il quale il Dott. Andrea Agostinelli è stato nominato Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio;
- VISTO** il Decreto n. 18/20 del 18/02/2020 con il quale il contrammiraglio dott. Pietro Preziosi ha assunto l'incarico di Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio;
- VISTO** il Decreto n. 23/2021/ADSP-MTMI del 23/7/2021, con il quale è stato costituito il Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, ai sensi dell'art. 9, comma 1, della L. 84/94 e s.m.i.;
- VISTO** il Decreto n. 53/2021/ADSP-MTMI del 28/9/2021, con il quale la composizione del Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stata integrata con la nomina del rappresentante del Comune di Vibo Valentia, a termini dell'art. 9, comma 1-*bis*, della L. 84/94 e s.m.i.;
- VISTO** l'Ordine di Servizio n. 01/2021 del 1/9/2021 con il quale è stato istituito l'Ufficio di Segreteria del Comitato di Gestione;
- VISTA** la Deliberazione del Comitato di Gestione n. 01/2021/ADSP-MTMI del 30/9/2021, con cui è stato approvato il Regolamento per disciplinare lo svolgimento delle attività del Comitato di Gestione dell'AdSP-MTMI;
- VISTO** l'art. 9, comma 5, lett. *m-bis*) della L. 84/94 e s.m.i. che attribuisce al Comitato di Gestione il compito di **deliberare il Piano Organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18;**
- CONSIDERATO** che, a norma dell'art. 9, comma 1, lettera e), della legge 84/94, e della Circolare MIT-DGVPTM n. 11205 del 26/4/2018, l'Autorità Marittima esprime in Comitato di Gestione il proprio voto unitario sulle materie elencate dal comma 5 del citato articolo 9, con esclusione di quelle di cui alle lettere c), d), i), l) e m);
- SENTITO** il Segretario Generale a norma dell'art. 10, comma 4, lett. c) della L. 84/94 e s.m.i.;
- CONSIDERATO** che nel corso della seduta del Comitato di Gestione del 2/11/2021 il Piano Organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 relativo al periodo 2021-2023 dell'AdSP MTMI è stato sottoposto al predetto Organo per la sua approvazione;
- VISTO** l'esito della votazione che ha avuto luogo nel corso della seduta del 2/11/2021 (*votanti 5; favorevoli 5; contrari 0; astenuti 0*), come risulta dal verbale della seduta;
- VISTI** gli atti d'ufficio;

DELIBERA

Le premesse costituiscono parte integrante della presente deliberazione.

E' deliberato il Piano Organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 dell' AdSP MTMI, relativo al periodo 2021-2023, nella formulazione allegata alla presenta Delibera per farne parte integrante.

Copia delle presente Delibera unitamente al documento allegato sia inviata al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per quanto di competenza.

La presente Delibera sarà pubblicata con le modalità previste dall'art. 12, comma 4, del Regolamento che disciplina lo svolgimento delle attività del Comitato di Gestione.

La presente Delibera è immediatamente esecutiva.

Gioia Tauro, li 2/11/2021

~~p. IL SEGRETARIO GENERALE~~
CA. (CP) Pietro PREZIOSI t.a.

Il Dirigente
dell' Area Amministrativa
Dott. Pasquale FARAONE

IL PRESIDENTE
CA. (CP) Andrea AGOSTINELLI



Piano dell'Organico del Sistema dei Porti 2021-2023

Art. 8, comma 3, lett. s-bis e comma 3 -bis della L. 84/94 e s.m.i.

AdSP - MTMI

Autore: Area Amministrativa



Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio

Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio



Piano dell'Organico del Sistema dei Porti
Art. 8, comma 3, lett. s-bis e comma 3-bis della L. 84/94 e s.m.i.

Sommario

Premessa	3
Inquadramento generale	5
Perimetro di indagine	6
Obiettivi	8
Analisi	12
<i>Andamento numero addetti</i>	13
<i>Composizione addetti per fascia di età</i>	14
<i>Ricorso Agli Ammortizzatori sociali</i>	14
<i>Tipologia di attività</i>	15
<i>Imprese</i>	15
Fabbisogno di personale nell'ambito del Sistema Portuale	27
Conclusioni	28



1. PREMESSA

Il Piano dell'Organico del Porto nasce a seguito di un'esigenza avvertita a livello legislativo di programmazione del lavoro in ambito portuale, volta a cercare di tutelare in modo più incisivo gli operatori di settore, ovvero i lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della Legge n. 84 del 1994.

Tale esigenza di tutela si è concretizzata, con il c.d. "Correttivo porti" di cui al D. L.gs. 232 del 2017 – pubblicato in G.U. nel febbraio del 2018 – che ha introdotto l'obbligo, a carico dell'Ente regolatore portuale, di redigere un documento strategico denominato "Piano Organico del Porto", soggetto a revisione annuale, con validità triennale e valore di documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto; esso non produce vincoli per i soggetti titolari di autorizzazioni e concessioni di cui agli articoli 16 e 18, fatti salvi i relativi piani di impresa e di traffico..

La succitata novità legislativa trova fondamento e impulso nel fatto che, soprattutto negli ultimi anni, il settore del trasporto marittimo di contenitori, e non solo, è stato interessato da grandi trasformazioni che continuano a modificare il contesto sociale e perciò anche lo scenario in cui la professionalità del lavoratore portuale deve svolgersi.

Negli ultimi anni si è assistito a processi di automatizzazione delle operazioni portuali e al verificarsi del fenomeno del cosiddetto "gigantismo navale", in atto ormai da più di un decennio a livello globale e non di meno a una crescente innovazione tecnologica.

Nei porti più avanzati la movimentazione dei containers è ormai affidata a mezzi di servizio senza pilota e a progetti per estendere questa automazione anche al retroporto.

Tale fenomeno ha dato origine alla realizzazione di consistenti investimenti da parte dei principali armatori per la costruzione di navi di dimensioni sempre maggiori, con lo scopo di raggiungere migliori e più efficienti economie di scala. Tutto questo ha comportato negli ultimi anni la necessità di un'evoluzione e di un adeguamento delle infrastrutture portuali e dei sistemi di movimentazione utilizzati per il traffico dei contenitori.

Altro fattore da non sottovalutare è la crescente concentrazione delle compagnie armatoriali internazionali in vere e proprie "alleanze".

Questo ha creato, di fatto, una sorta di vero e proprio oligopolio avente il potere di indirizzare i traffici da un porto ad un altro e di imporre loro, conseguentemente, mutamenti nelle infrastrutture e nella loro gestione, al fine di garantire che quei volumi di merci non vengano dirottati altrove, generando competitività ulteriore tra i vari porti del territorio nazionale.

L'attuale quadro legislativo non ha, al momento, previsto strumenti atti a disciplinare un tale fenomeno, poiché la Legge n. 84/1994 non prevede limitazioni per la gestione di *terminals* in porti diversi da parte di uno stesso operatore economico, ma si limita a dettare le regole solo all'interno del singolo porto, nel quale ogni terminalista non può detenere, di norma, più di una concessione per tipologia di movimentazione.

Tutto ciò ha prodotto e continua a produrre notevoli implicazioni per il settore portuale italiano e per i lavoratori che operano all'interno del porto; da qui l'introduzione all'articolo 8, comma 3, lett. *s-bis*) della Legge n. 84/94 del Piano Organico del Porto, quale documento avente valore strategico di ricognizione e di analisi dei fabbisogni lavorativi all'interno dei singoli scali portuali.

L'anno 2021 è segnato da una nuova turbolenza economica dettata da una imprevedibile emergenza sanitaria dovuta alla pandemia mondiale da sindrome respiratoria acuta grave (Sars – Cov- 2, anche detta Covid19).

Il consuntivo dei dati relativi ai traffici portuali dei primi otto mesi dell'anno presenta per la AdSP MTMI un bilancio pressoché stabile se non ed in linea con i volumi dell'anno precedente, considerato che va inquadrato nell'attuale situazione generale di emergenza che, come descritto, in termini di contrazione dei volumi movimentati non ha risparmiato nessun porto. Le statistiche portuali dei primi 8 mesi del 2021, confrontate con i dati del corrispondente periodo del 2020, presentano una movimentazione



complessiva in tonnellate sostanzialmente stabile, in particolare il traffico contenitori in TEU che, dopo un inizio di anno stentato, sta conoscendo un deciso aumento.

Tra i traffici commerciali, il settore che ha risentito maggiormente del *lockdown* è stato quello dell'*automotive* che dall'inizio dell'anno ha registrato nel numero di auto nuove movimentate dallo scalo del -40% rispetto ai dati dell'anno precedente.

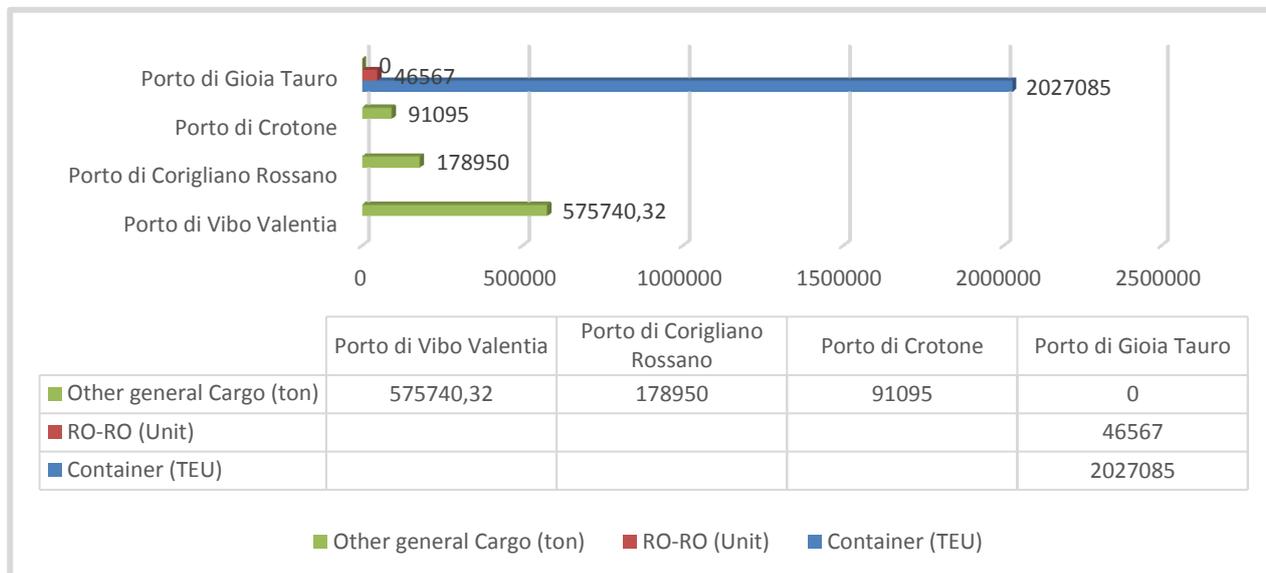
Si riportano i dati consuntivi alla data del 31/08/2021, in raffronto con i dati del anno precedente, relativi al traffico di merci relativi ai porti di Gioia Tauro, Crotona, Corigliano Rossano e Vibo Valentia; per quest'ultimo scalo portuale occorre tenere conto che l'AdSP MTMI esercita le proprie attribuzioni a decorrere dal 18/6/2021, pertanto si riportano dati consuntivi forniti dalla locale Capitaneria di Porto.

Il porto di Taureana di Palmi non ha vocazione commerciale in quanto lo stesso offre essenzialmente servizi per il diporto nautico.

AdSP MTMI	2020	2021 gen. - ago.	%
Porto di Gioia Tauro			
Total traffic			
Containers (TEUs)	3.193.360	2.027.085	63,48
Ro-Ro (unit)	101.179	46.567	46,02
Vessels Numbers	1456	949	65,18
Porto di Crotona			
Other general Cargo (ton)*	249.384	113.607	45,56
Vessels Numbers	87	44	50,57
Porto di Corigliano-Rossano			
Other general Cargo (ton)*	354.876	338.450	95,37
Vessels Numbers	94	42	44,68
Porto di Vibo Valentia			
Other general Cargo (ton)*	666.799	575.740	86,34
Vessels Numbers	142	125	88,03
*Other general Cargo (ton)	Liquid bulk - Dry bulk		



Graficamente



2. INQUADRAMENTO GENERALE

La Legge n. 84 del 28 gennaio 1994 ha inteso riordinare la disciplina portuale, nonché definire i ruoli e le funzioni delle Autorità di Sistema Portuale (in seguito anche “AdSP”), degli uffici territoriali portuali, delle autorità marittime, da un lato, e dei soggetti (imprese, agenzie e lavoratori) che intervengono, a diverso titolo, per lo svolgimento delle attività portuali, dall’altro, nell’ottica più generale di garantire l’adeguamento agli “*obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all’aggiornamento ed alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all’adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti?*” (cfr. art. 1, L. n. 84/94).

Al fine di coordinare i 58 porti di rilievo nazionale, il D. Lgs. n. 169/2016 (rubricato “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994 n. 84, in attuazione dell’art. 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124”) ha istituito 15 nuove AdSP – tra cui l’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Ionio e dello Stretto di Messina, la cui denominazione e competenza territoriale è stata poi emendata ai sensi dell’articolo 22-bis del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136– ed ha sostituito le precedenti Autorità Portuali presenti sul territorio e disciplinate dalla sola L. n. 84/1994.

Questa riforma è stata varata con l’intento di accrescere l’interesse dell’Italia nel bacino del Mediterraneo e per l’Europa, facilitando il trasporto di merci e passeggeri realizzando un auspicabile aumento dell’occupazione ed una sua espansione

Già con Legge n. 124/2015 si era inteso definire le modalità per operare una riorganizzazione e razionalizzazione della disciplina delle autorità portuali, con particolare riferimento alla loro governance in ragione del ruolo dei connessi enti locali e regionali, nonché dell’obiettivo di semplificare ed unificare le procedure doganali ed amministrative.

Tra le altre funzioni individuate dall’art. 8, L. n. 84/1994, ed in virtù delle modifiche introdotte dall’art. 5, co. 1, lett. g) D. Lgs. n. 232/2017, il Presidente adotta il Piano dell’organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli artt. 16, 17 e 18, L. n. 84/1994 (art. 8, co. 3, lett. s-bis, L. n. 84/1994).

Tale piano ha valore di documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto e non produce vincoli per i soggetti titolari di autorizzazioni e concessioni di cui agli artt. 16 e 18, fatti salvi

i relativi piani di impresa e di traffico. Ha validità triennale ed è soggetto a revisione annuale (cfr. art. 8, co. 3-bis, L. n. 84/1994).

Il Presidente, sentito il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'Agenzia nazionale per le Politiche Attive del Lavoro, può adottare piani operativi di intervento per il lavoro portuale finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività portuali (cfr. art. 8, co. 3-bis, L. n. 84/1994, come modificato dall'art. 5, co. 1, lett. h), D. Lgs. n. 232/2017).

3. PERIMETRO DI INDAGINE : I PORTI DEL SISTEMA

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio (*di seguito, per comodità di esposizione, AdSP MTMI*) è stata istituita in conseguenza dell'emanazione del Decreto del Ministro e della Mobilità Sostenibili n. 257 del 18/6/2021, con il quale è stato nominato il suo Presidente; i porti ricompresi nel Sistema dell' AdSP MTMI sono l'oggetto del presente lavoro.

I porti sono: Gioia Tauro (RC), Crotone (Porto Vecchio e Nuovo), Corigliano Rossano (CS), Vibo Valentia e Taureana di Palmi (RC); per le loro caratteristiche ontologiche sono stati coinvolti nel rilascio di autorizzazioni *ex artt.* 16 e 18 i porti di Gioia Tauro (RC), Crotone e Corigliano Rossano (CS), nel mentre presso il porto di Vibo Valentia opera n. 1 impresa portuale autorizzata ai sensi dell'art. 16 della L. 84/94 e s.m.i dalla locale Capitaneria di Porto.

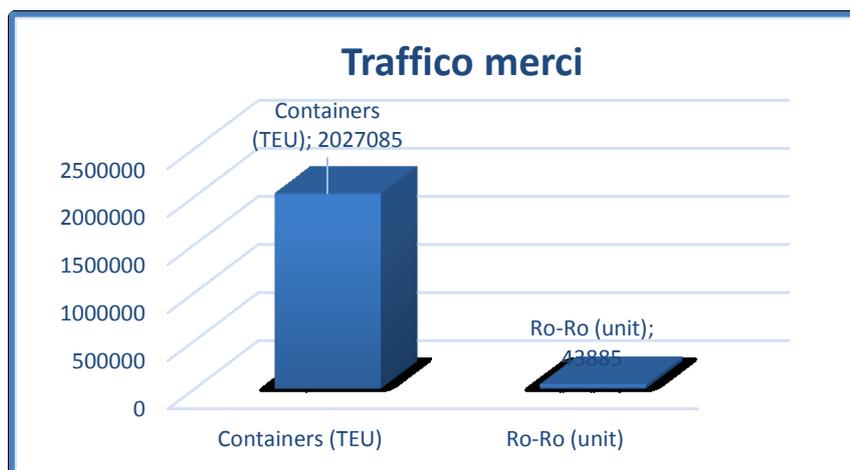
Come detto, il porto di Taureana di Palmi non ha vocazione commerciale in quanto lo stesso offre essenzialmente servizi per il diporto nautico.

Il porto di Gioia Tauro (RC) è uno dei principali scali del Mar Mediterraneo vocato al *transhipment* della merce containerizzata, poiché ospita uno dei più importanti *terminal* del settore in concessione alla Medcenter Container Terminal S.p.a.; esso ospita anche un importante *terminal* per il *transhipment* di autovetture in concessione ad Automar S.p.a.; il porto è dotato di pescaggi, infrastrutture e dotazioni di banchina che consentono di accogliere qualsiasi tipo di nave di categoria ULCS.

Il porto di Gioia Tauro ha visto nel 2020, anno del *lockdown*, un incremento del 26% del suo traffico container, movimentando oltre 3 milioni di TEUs, in netta controtendenza con gli altri porti, nazionali ed internazionali, che hanno conosciuto decrementi compresi in un *range* tra il -10% fino al -20%.

La perfetta tenuta del porto è stata determinata dal coinvolgimento di tutto il *cluster* portuale nelle sue componenti, ed accompagnata dalla determinazione del principale terminalista nel mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, che oggi impegna 1300 lavoratori ca., pienamente in linea con il piano triennale di investimenti 2019-2022.

Nella classifica relativa alla connettività dei porti a livello internazionale, elaborata dalla Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo globale, il porto di Gioia Tauro si pone al vertice del mercato italiano di settore, confermando il traguardo già raggiunto lo scorso anno.



(Dati rilevati alla data del 31/08/2021)

Il porto di Crotona ospita un traffico di merci alla rinfusa presso il cosiddetto Porto Nuovo, costituito prevalentemente da cippato di legno utilizzato per alimentare gli altiforni della vicina centrale a Biomasse di Scandale (KR); il Porto Vecchio è invece interamente dedicato ad infrastrutture destinate ad offrire servizi per il diporto nautico.

I traffici che interessano il porto sono dovuti per il 35% a navigazione internazionale e per il 65% a navigazione di cabotaggio. La movimentazione del porto riguarda sia prodotti industriali sia prodotti commerciali; l'attività prevalente è comunque legata alla movimentazione del suddetto cippato di legno e di componentistica industriale. Nel corso degli ultimi anni il *trend* dei traffici merci afferenti il porto ha subito un decremento: ciò trova la sua motivazione principale nella cessazione di alcune importanti realtà produttive operanti nella vicina area industriale.

Il porto di Corigliano Rossano (CS) ospita un traffico di merci alla rinfusa, con prevalenza di materiale ferroso classificato come “merce” ai sensi Regolamento 333/2011/UE del Consiglio, oltre ad ospitare numerose unità destinate all'esercizio dell'attività di pesca professionale.

I volumi dei suoi traffici evidenziano una sostanziale sottoutilizzazione dell'infrastruttura portuale, anche se nell'ultimo anno la movimentazione delle merci, in particolare del rottame di ferro che costituisce l'unico settore merceologico che origina imbarchi dal porto, ha registrato una ripresa, unitamente a biomasse, grano, sansa esausta.

Il porto di Vibo Valentia, nei cui confronti l'AdSP MTMI esercita le proprie attribuzioni a decorrere dal 18/6/2021, è principalmente un porto industriale, poiché ivi scalano principalmente le *oil carriers* presso i terminali di scaricazione posti in banchina e che adducono ai retrostanti Depositi Costieri. E' anche vocato ad offrire importanti servizi per il diporto nautico.

Infine, **il porto di Taureana di Palmi (RC)** è esclusivamente dedicato all'offerta di servizi per la nautica da diporto, oltre ad ospitare presso il molo di sopraflutto le unità destinate all'esercizio dell'attività di pesca professionale.

Su di essi si è dunque concentrata l'analisi degli organici degli operatori economici con l'intento di analizzare anche i dati relativi alla movimentazione delle merci cercando di correlare questo dato al dato occupazionale.

Il perimetro delle imprese operanti in porto e oggetto del Piano dell'organico, come da articolo 8 comma 3 lettera s-bis della Legge n.84 del 28 Gennaio 1994, comprende:

- Le imprese come da Articolo 16 comma 1 della Legge n.84 del 28 Gennaio 1994, ovvero le imprese autorizzate dall'Autorità di Sistema Portuale all'espletamento delle operazioni portuali;
- Le imprese come da Articolo 16 comma 3 della Legge n.84 del 28 Gennaio 1994, ovvero le imprese autorizzate dall'Autorità di Sistema Portuale all'espletamento dei servizi portuali;
- Le imprese come da Articolo 18 comma 1 della Legge n.84 del 28 Gennaio 1994, di cui all'articolo 16 comma 3, ovvero le imprese che hanno ricevuto dall'Autorità di Sistema Portuale la concessione di aree demaniali e banchine comprese nell'ambito portuale;

In aggiunta rispetto a quanto definito dalla Legge 84/94, per le peculiarità locali, l'AdSP ha esteso il perimetro delle imprese oggetto del Piano dell'organico anche a:

- L'Agenzia prevista dall' articolo 4 del Decreto Legge n.243 del 29 Dicembre 2016, convertito in Legge n.18 del 27 Febbraio 2017, ovvero l'agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale.

Si evidenzia che l'analisi in parola sconta, ovviamente, il dato fattuale derivante dall'istituzione dell'AdSP MTMI avvenuta il 18/6/2021 e dunque la sua inevitabile parzialità.

4. OBIETTIVI

Il presente documento rappresenta la prima stesura del Piano dell'Organico del Porto, ed ha come scopo i seguenti obiettivi:

- analizzare, tramite le notizie fornite dalle imprese la consistenza della forza lavorativa e la eventuale variazione nel periodo di analisi;
- individuare eventuali criticità attraverso la valutazione delle dichiarazioni fornite dalle società;
- identificare questioni specifiche collegate all'abilità professionale o a necessità di sostituzione del personale per qualsiasi eventuale ragione.

Seppur la legge stabilisca che il Piano dell'Organico del Porto non produce vincoli per le imprese portuali, fatti salvi i relativi piani di impresa e di traffico, questo strumento deve porsi l'obiettivo di valutare, proprio a partire dai piani di impresa e dalle previsioni di traffico, quale potrebbe essere l'evoluzione del mondo del lavoro in porto.

Fare previsioni comporta incertezza ma non ci si può esimere, comunque, dall'analizzare quali possano essere le prospettive future sulla base degli elementi noti al momento di indagine.

Per questo la legge ha previsto che sulla base del P.O.P., il Presidente ha la facoltà di adottare "piani operativi di intervento per il lavoro portuale" (in seguito "POILP") destinati alla formazione professionale con lo scopo di riqualificare, riconvertire o ricollocare il personale, impiegandolo in altre mansioni o attività, sempre in ambito portuale (articolo 8, comma 3-bis della legge n. 84/1994). Per il finanziamento dei suddetti POILP le AdSP possono utilizzare una quota delle risorse di cui all'articolo 17, comma 15-bis, della legge medesima.

Da ciò, emerge che, una volta adottato il Piano dell'Organico del Porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18, si ha la possibilità di ricorrere alla facoltà riconosciuta dal comma 15-bis dell'articolo 17, purché ciò venga disposto nel Piano stesso o nei suoi successivi aggiornamenti.

Il Piano non può prescindere dal cogliere l'intreccio fra evoluzione della movimentazione della merce e l'assetto del mercato del lavoro, per evidenziare le tendenze di fondo del mercato che maggiormente influenzano i fattori organizzativi dei *terminals* e il lavoro.

Modalità di svolgimento delle indagini

Per la predisposizione del Piano dell'organico dei porti che ricadono nella circoscrizione territoriale di competenza dell'AdSP MTMI si è proceduto con il percorso di identificazione del fabbisogno lavorativo delle imprese operanti in Porto, mediante le seguenti fasi:

- Inquadramento del contesto normativo, analisi della regolamentazione specifica per il settore portuale sia di tipo autorizzativo sia contrattualistico, con particolare riferimento a:
 - Legge 28 Gennaio 1994, n.84, modificata dal D.Lgs. 13 dicembre 2017, n. 232, con particolare riferimento all'art. 8, co. 3, lett. s-bis) e co. 3-bis e agli art. 16, 17 e 18;
 - CCNL Porti vigente, in quanto trattamento normativo ed economico minimo inderogabile per i lavoratori ed i soci (ove presenti cooperative) delle imprese di agli art. 16, e 18 della Legge 84/94;
 - Art. 4 del D.L. n. 243 del 2016 convertito in legge n. 18 del 2017 con il quale è stata costituita l'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale "Port Agency Gioia Tauro S.r.l."
- Identificazione del perimetro delle imprese oggetto del Piano dell'organico:
 - identificazione delle imprese oggetto del piano dell'organico, come imprese operanti in porto alla data di redazione del Piano medesimo (31 Agosto 2021); sono state quindi escluse dal perimetro del Piano dell'organico le imprese che hanno presentato nuove richieste di autorizzazioni o concessioni, per le quali è ancora in corso la valutazione per il rilascio delle stesse.
- Analisi dei fabbisogni di personale, mediante l'analisi delle informazioni dichiarate dalle imprese relativamente ad attività erogate, volumi storici e previsionali, stime di fabbisogno di personale, è stato stimato il fabbisogno complessivo di personale.

La fase di rilevazione degli organici delle imprese portuali e l'analisi delle criticità, in termini di numero e professionalità, non ha potuto che prendere avvio dal dialogo con i soggetti autorizzati allo svolgimento delle operazioni e servizi nel porto: gli operatori economici del settore.

Si è ritenuto, pertanto, di procedere, dapprima (**Step n. 1**) attraverso un'indagine basata sulla richiesta di dati ed elementi afferenti all'oggetto dell'analisi che portato alla redazione del presente Piano, avvenuta con modalità tradizionali mediante richieste scritte, e, successivamente, si è proceduto ad effettuare interviste in video conferenza (**Step n. 2**), per approfondire necessità e criticità emerse dalla lettura delle dichiarazioni rese dalle varie imprese.

Le Operazioni ed i servizi portuali (Art. 16)

La L. n. 84/1994 distingue le operazioni portuali dai servizi portuali (cfr. art. 16, co. 1), ricomprendendo espressamente tra i primi (i) il carico, (ii) lo scarico, (iii) il trasbordo, (iv) il deposito e (v) la movimentazione in genere delle merci e di ogni altro materiale nell'ambito portuale.

Quanto ai servizi portuali, invece, da intendersi quali prestazioni specialistiche, complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni portuali, la normativa vigente non ne offre un'elencazione ma riconosce all'autorità portuale o, in assenza, all'autorità marittima il potere di adottare specifiche regolamentazioni, in conformità ai criteri vincolanti fissati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della Mobilità sostenibili.

L'AdSP MTMI, identifica tra i servizi portuali le seguenti attività: la pesatura della merce, la smarcatura, il conteggio e la cernita della merce, la pulizia delle merci ed il ricondizionamento dei colli, l'attacco e stacco delle manichette o delle tubazioni, il servizio di *shuttle* delle merci, il nolo a caldo di mezzi meccanici, il riempimento e svuotamento dei contenitori, le operazioni complementari all'attività di rizzaggio e derizzaggio delle merci a bordo delle navi e a terra. Le operazioni ed i servizi portuali possono essere esercitati per conto proprio o per conto terzi, previa autorizzazione da parte dell'autorità competente (cfr. art. 16, co. 3), da rilasciarsi entro 90 giorni dalla richiesta (cfr. art. 16, co. 7-ter). In assenza di diniego motivato, la richiesta si intende accolta. L'autorità, sentita la commissione consultiva

locale, determina il numero massimo di autorizzazioni rilasciabili in relazione alle esigenze del porto e dei relativi traffici, nel rispetto del principio della libera concorrenza (cfr. art. 16, co. 7).

Le autorizzazioni, generalmente di durata rapportata al programma operativo proposto dall'impresa o di durata pari alla durata di eventuali concessioni ottenute ai sensi dell'art. 18 (cfr. art. 16, co. 6), vengono rilasciate solo qualora il richiedente sia in possesso di determinati requisiti di carattere personale e tecnico-organizzativo, di capacità finanziaria, di professionalità degli operatori e delle imprese richiedenti, adeguati alle attività da espletare, tra i quali la presentazione di un programma operativo e la determinazione di un organico di lavoratori alle dirette dipendenze comprendente anche i quadri dirigenziali.

L'autorizzazione per lo svolgimento di operazioni portuali per conto proprio permette al richiedente di poter svolgere anche ogni servizio portuale ad esse correlato, senza che questo comporti la necessità di richiedere ulteriori specifiche autorizzazioni.

Al contrario, qualora il soggetto autorizzato per lo svolgimento di operazioni portuali per conto di terzi, dovesse svolgere anche servizi portuali, questi dovranno essere tutti autorizzati singolarmente. Le imprese autorizzate vengono inserite in un apposito registro e sono tenute (i) al pagamento di un canone annuo e (ii) al versamento di una cauzione i cui importi sono definiti dall'autorità portuale/marittima.

Le tariffe delle operazioni portuali sono rese pubbliche e le imprese ad esse autorizzate devono comunicare all'autorità competente le tariffe che intendono praticare agli utenti (cfr. art. 16, co. 5).

Concessione di aree e banchine (Art. 18)

L'AdSP e l'autorità marittima possono concedere alle imprese individuate ai sensi dell'art. 16, co. 3, L. n. 84/1994:

- le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali;
- la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo.

Ai fini dell'ottenimento della concessione, i richiedenti devono presentare, all'atto della domanda, un programma di attività, assistito da idonee garanzie, anche di tipo fideiussorio, volto all'incremento dei traffici e alla produttività del porto e devono possedere adeguate attrezzature tecniche ed organizzative, idonee anche dal punto di vista della sicurezza a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi, nonché prevedere un organico di lavoratori rapportato al proprio programma di attività (art. 18, co. 6).

Perimetro delle imprese dei porti ricompresi nel Sistema dell' AdSP MTMI

L'indagine ha quindi coinvolto complessivamente le seguenti imprese per categoria :

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

Porto di Gioia Tauro

MEDCENTER CONTAINER TERMINAL S.p.a.

AUTOMAR S.p.a.

Porto di Corigliano – Rossano

MARESUD S.R.L.



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

Porto di Gioia Tauro

MEDCENTER CONTAINER TERMINAL S.p.a.

AUTOMAR S.p.a.

SEA WORK SERVICE S.r.l.

UNIVERSAL SERVICES S.r.l.

INTERNATIONAL SHIPPING S.r.l.

Porto di Crotona

RECYCLING S.R.L.

M.G.Srls

Porto di Corigliano – Rossano

MARESUD S.R.L.

RECYCLING S.R.L.

Porto di Vibo Valentia

PORT COMPANY S.R.L.

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

Porto di Gioia Tauro

SEA WORK SERVICE S.r.l.

UNIVERSAL SERVICES S.r.l.

INTERNATIONAL SHIPPING S.r.l.

ALFA DISTRIBUZIONE S.R.L.

ALL CONTROLS S.R.L.

COOPMAR S.C.A.R.L.

GLOBAL REPAIR S.R.L.

MEDREPAIR S.R.L.

DERRICK SERVICE S.R.L.

Porto di Crotona

RECYCLING S.R.L.

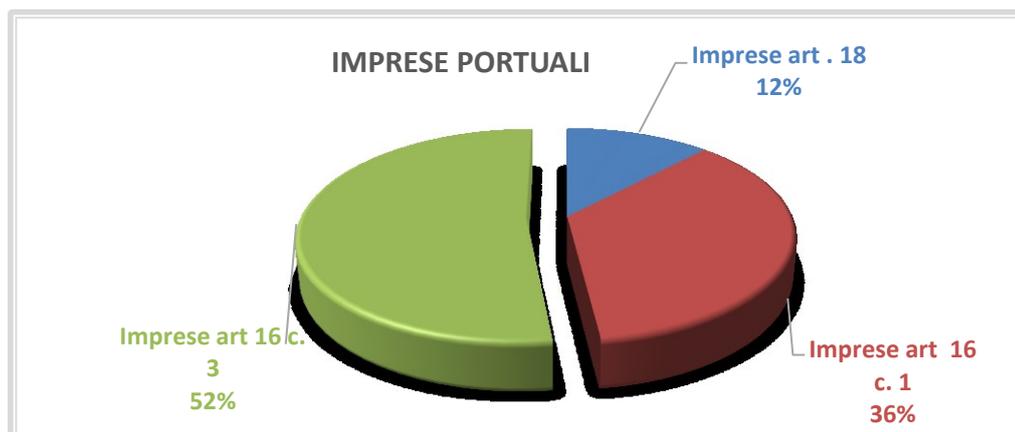
GRAZIANI FRANCESCO S.R.L.

Porto di Corigliano – Rossano

MARESUD S.R.L.

**Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale,
come da Articolo 4 del D.L. 243/16:**

GIOIA TAURO PORT AGENCY S.R.L. (GTPA S.r.l.)



5. ANALISI

Porto Di Gioia Tauro

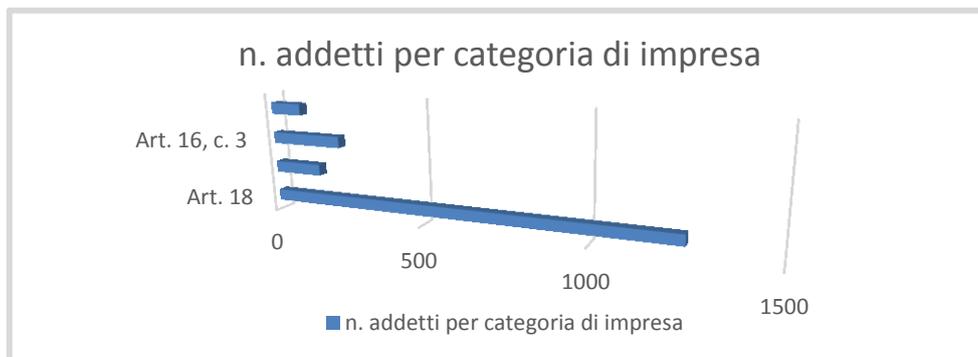
ANDAMENTO NUMERO ADDETTI

Dalle analisi svolte tra gli operatori del porto di Gioia Tauro è emerso che tutti gli 11 operatori economici complessivamente autorizzati *ex art.* 16, 17, e 18, hanno riscontrato la richiesta di dati ed elementi afferenti all'oggetto dell'analisi.

La tabella che segue rappresenta la distribuzione per tipologia di autorizzazione:

Impresa	Dipendenti	Porto	Autorizzazione
MEDCENTER CONTAINER TERMINAL S.p.a.	1210	Gioia Tauro	Art. 18 Legge 84/94
AUTOMAR S.p.a.	48	Gioia Tauro	Art. 18 Legge 84/94
SEA WORK SERVICE S.r.l.	38	Gioia Tauro	Art. 16, c. 1 Legge 84/94
UNIVERSAL SERVICES S.r.l.	43	Gioia Tauro	Art. 16, c. 1 Legge 84/94
INTERNATIONAL SHIPPING S.r.l.	41	Gioia Tauro	Art. 16, c. 1 Legge 84/94
ALFA DISTRIBUZIONE S.R.L.	32	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94
ALL CONTROL S.R.L.	46	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94
COOPMAR S.C.A.R.L.	43	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94
GLOBAL REPAIR S.R.L.	96	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94
MEDREPAIR S.R.L.	9	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94
DERRIK SERVICE S.R.L.	3	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94
Totale	1609		

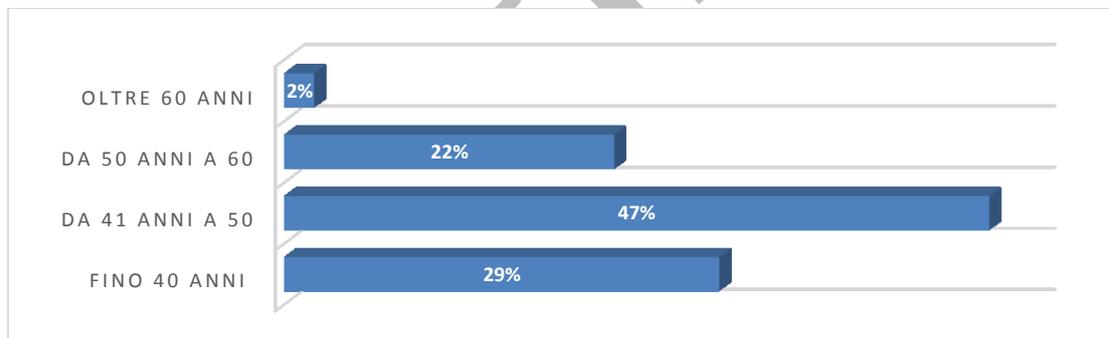
Sulla base delle imprese intervistate emerge un organico dichiarato alla data del 31 agosto 2021 pari a **1609 addetti totali**, di cui n. 1258 impiegati in società terminaliste, n. 229 in imprese autorizzate allo svolgimento dei servizi portuali, n. 154 in imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni portuali, n. 100 impiegati presso l' Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, come da Articolo 4 d D.L. 243/16.



COMPOSIZIONE ADDETTI PER FASCIA DI ETÀ'

L'analisi condotta rivela che la maggior parte degli addetti tra le imprese oggetto di indagine è in una fascia di età compresa **tra i 41 e i 50 anni**. Si è escluso dalle valutazioni il personale della Gioia Tauro Port Agency S.r.l.

Articolazione per classi di età



Il tema è da tempo all'attenzione della comunità portuale in considerazione della difficoltà di poter garantire adeguati livelli di operatività e sicurezza in un ciclo produttivo oggettivamente "usurante".

Un ciclo di operazioni caratterizzato da lavoro all'aperto, lavoro in stiva, esposizione a condizioni meteo avverse, turnistica h 24, utilizzo dei mezzi meccanici in ambiti lavorativi complessi, è inidoneo all'impiego diffuso e continuato di personale con una lunga e pregressa permanenza in attività operative.

L'argomento rientra fra le possibili politiche da attuare in esito all'adozione dell'organico porto e riferite alla formazione per la ricollocazione delle figure ritenute non più pienamente idonee allo svolgimento delle operazioni portuali.

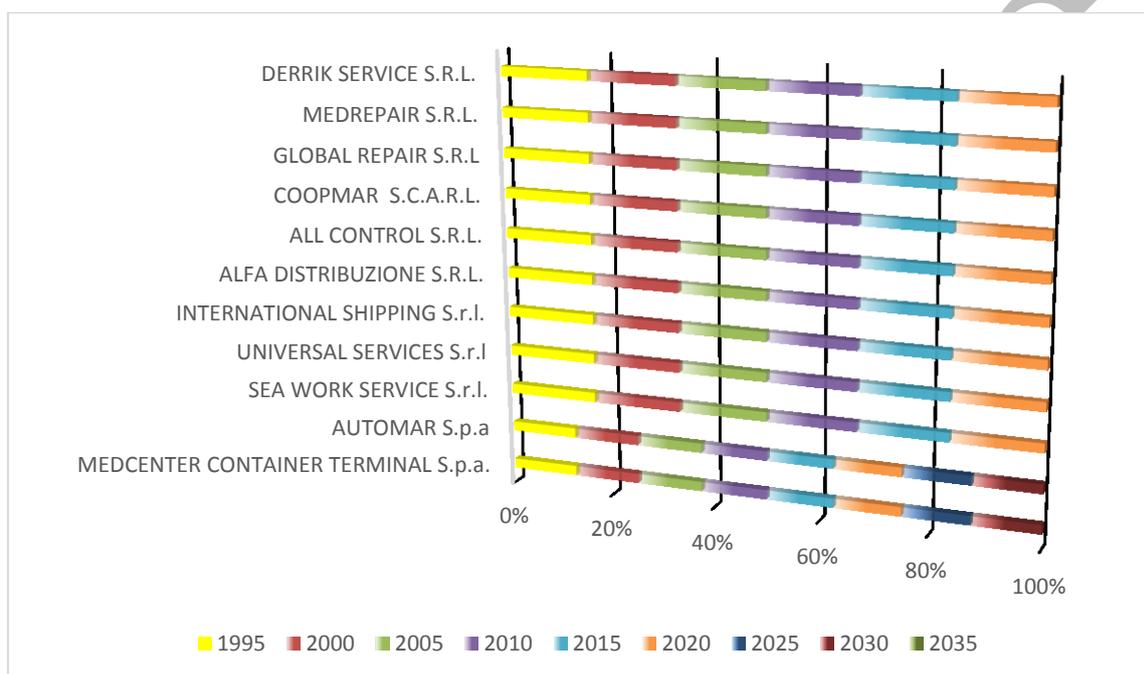
RICORSO AGLI AMMORTIZZATORI SOCIALI

Un altro dato importante che si è ritenuto di valutare è il numero delle imprese che sono state costrette a far ricorso agli ammortizzatori sociali e il numero di dipendenti eventualmente coinvolti.

Escludendo il personale della Gioia Tauro Port Agency S.r.l., si rileva che molte imprese che operano all'interno del Porto di Gioia Tauro **non hanno fatto ricorso ad alcuna misura di sostegno al reddito**; unici operatori che hanno fatto ricorso alla CIG sono stati il terminalista AUTOMAR S.p.A., International Shipping S.r.l. e Sea Work Service, quale scelta obbligata determinata dalla flessione economica generale dovuta all'epidemia pandemica – COVID-19.

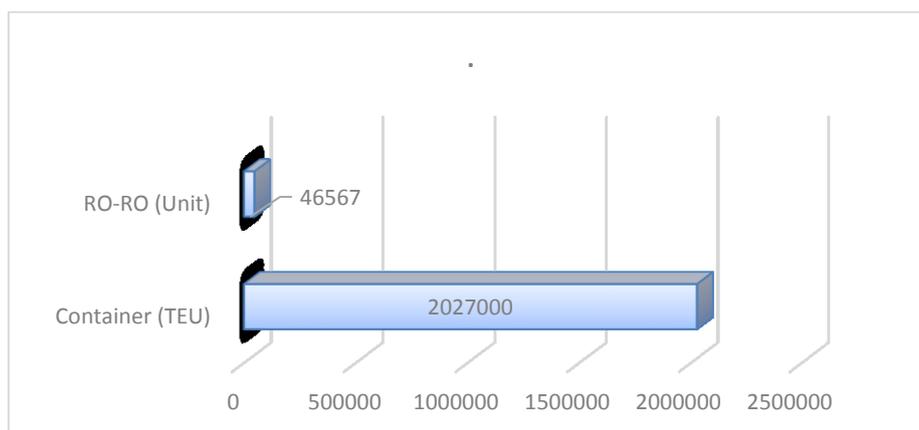
Ulteriore dato di analisi è l'anzianità di presenza nel porto di Gioia Tauro

Le autorizzazioni rilasciate nel corso dell'anno 2020 hanno validità biennale; la fotografia storica delle imprese con autorizzazione in corso di validità vede la presenza pluriennale della maggior parte delle stesse.



TIPOLOGIA DI ATTIVITA'

Le imprese operanti nel porto di Gioia Tauro sono prevalentemente dedicate al settore delle merci containerizzate ed in minima parte al RO-RO. Il mercato vede il traino del terminalista MEDCENTER CONTAINER TERMINAL S.p.a. che, come detto, svolge attività di *trashipment* di merce containerizzata.



Imprese

La **MEDCENTER CONTAINER TERMINAL S.p.a.** è titolare della concessione demaniale marittima per atto formale n. 1/96 e successivi atti suppletivi, tutti rilasciati ai sensi dell'art. 18 della L. 84/94; la sua attività operativa ha avuto inizio nel 1995 e si è sviluppata a ritmo elevato fino a far assumere allo scalo in breve il ruolo di leader nel settore del *transshipment*; l'operatore detiene in concessione, per lo stoccaggio e la movimentazione dei container, una superficie pari a circa 1 milione e 600 mila metri quadrati, con una dotazione di *equipment* di banchina di notevole capacità operativa, le cui principali caratteristiche tecniche sono n. 22 gru di banchina (*"gantry cranes"*) e di m 154 banchina/Gru, che, con l'attuazione di un importante piano di impresa aggiornato al 27/5/2019, focalizzato *"sulla piena operatività del piazzale e dei relativi mezzi operanti in porto"*, prevede investimenti per oltre 97 milioni di euro mediante l'integrazione di innovative infrastrutture dell'*equipment* in grado di rispondere alle sempre maggiori esigenze di mercato. In particolare, nel corso dell'anno 2022, saranno incrementate le gru di banchina con ulteriori due unità oltre a n.12 nuove *straddle carrier* diesel-elettriche di ultima generazione, con il conseguente aumento di volume di merce i cui valori previsionali si attestano prudenzialmente a 3.200.000 TEU per l'anno 2022, che necessariamente produrranno incremento di risorse umane da impegnare per consentire lo svolgimento della corretta efficacia ed efficienza delle operazioni.

Dall'analisi delle informazioni dichiarate dal'impresa si rileva, che alla data del 31/08/2021, M.C.T. S.p.a. impegna **1206** unità di personale di cui **operativi 847** con qualifica prevalente di carrellista/gruisti, in 4 turni lavorativi di 6 ore giornaliere, oltre ad impegnare personale esterno – *ditta esterna di vessel handling* – pari a **n. 115 unità/medie giornaliere**, provenienti dalle società autorizzate ex art. 16 e 18; inoltre dai dati previsionali la società ha evidenziato un fabbisogno di personale **pari a 30 unità con qualifica di operatore tecnico specializzato per gru di banchina e straddle carrier**.

Il secondo concessionario terminalista dell'area portuale, **Automar S.p.A.**, è titolare della concessione demaniale marittima per atto formale n. 8/2000 e successivi atti suppletivi, tutti rilasciati ai sensi dell'art. 18 della L. 84/94 e s.m.i.; essa opera su un'area di circa 240mila metri quadrati e può ospitare fino a 17mila autoveicoli; dall'analisi delle informazioni dichiarate dal'impresa si rileva, che alla data del 31/08/2021, impegna **48 unità di personale** con qualifica prevalente di operatore polivalente (*driver*), con un livello di saturazione del personale del 35%; impegna, inoltre, per la gestione dei picchi di traffico, del personale esterno – *ditta esterna vessel handling* – provenienti dalle società autorizzate ex art. 16 e 18; inoltre dai dati previsionali la società ha evidenziato un incremento di volumi per l'anno 2022 fino a 132.000 *moves*, con una stima di crescita del 50%.



Imprese articolo 16 comma 1 Legge n.84/94

Sea Work Service srl

Dalle informazioni pervenute dall'impresa portuale risulta che, alla data del 31/08/2021, essa impiega n.38 unità di personale di cui **operativi 37**, in 4 turni lavorativi di 6 ore giornaliere, a supporto delle attività svolte dai due terminalisti, MEDCENTER CONTEINER TERMINAL S.p.A. ed Automar S.p.a.. per i quali esse svolgono prevalentemente attività di rizzaggio e derizzaggio di contenitori ed automezzi.

Merce/Prodotti	Numero Scali/Anno	Tonnellate per Scalo	Tonnellate Anno
Attività Ro-Ro	V.L.N. 150	U.M. 1.500	V.L.N. 225.000
Pellets	12	30	360.000
Caffè crudo	32	0,32	10.240
Legname in tronchi	15	1.500	22.500
Legname segato in pedane	24	500	12.000
Prodotti chimici in pedane	36	3.000	108.000
Prodotti vari di genere alimentare	38	2.000	76.000
Prodotti vari e macchinari industriali	10	5.000	50.000
Totale	V.L.N. 150 167	U.M. 1.500 (Media) 1.719	V.L.N. 225.000 638.740

La stessa società, sulla base di indagini di mercato effettuata e degli incontri con gli operatori principali che operano nell'area portuale di Gioia Tauro, ha previsto un incremento di volumi e carichi di lavoro pari al 2%, confermando che, per i volumi previsti, il personale attualmente in organico risulta essenzialmente adeguato.

Universal Service S.r.l.

La società opera all'interno dell' area portuale di Gioia Tauro dall'anno 2002, ed effettua sia operazioni portuali (carico, scarico, deposito e movimento merci in genere) che servizi portuali, quali prestazioni specialistiche complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni portuali, anch'essa a supporto dei principali terminalisti. Dalle informazioni fornite, la stessa impegna 44 unità di personale di cui **operativi 43**, in 4 turni lavorativi di 6 ore giornaliere, a supporto delle attività svolte dai due terminalisti, MEDCENTER CONTEINER TERMINAL S.p.A. ed Automar S.p.a.. per i quali svolgono prevalentemente attività di *lashing/unlashing* di contenitori ed automezzi.

La Universal Service ha dichiarato che il personale attualmente in forza alla società è adeguato per i turni di lavoro attualmente programmati e per gli eventuali picchi imprevisi.

International Shipping S.r.l.

L'impresa portuale impegna 43 unità di personale di cui **operativi 32**, in 4 turni lavorativi di 6 ore giornaliere, a supporto delle attività svolte dai due terminalisti. La stessa, sulla base previsionale dei volumi da trattare, prevede di assorbire contrattualmente l'attuale personale assunto a tempo parziale (**n. 4 unità**) trasformando il rapporto di lavoro subordinato a tempo pieno.

Imprese articolo 16 comma 3 Legge n.84/94



Le imprese autorizzate a svolgere servizi portuali sono n. 9 di cui 3 autorizzate anche ex art 16 comma 1, (SEA WORK SERVICE S.r.l. - UNIVERSAL SERVICES S.r.l. INTERNATIONAL SHIPPING S.r.l.) I cui dati di riferimento e di interesse del presente Piano sono riportati al precedente paragrafo.

Per le restanti società che svolgono servizi portuali nell'ambito del porto di Gioia Tauro, si riporta una tabella di riepilogo:

Impresa	Dipendenti	Personale Operativo	Servizi (art. 16 c. 3)	Fabbisogno di Personale - Saturazione	Previsioni di nuove assunzioni	Ammortizzatori Sociali
ALFA DISTRIBUZIONE S.R.L.	np	np	Riparazione e manutenzione contenitori	na	na	na
ALL CONTROL S.R.L.	46	43	Movimento merci, Servizi di Pulizia. Lavori di Meccanica	85%	6	no
COOPMAR S.C.A.R.L.	43	41	lashing/unlashing	-	0	no
GLOBAL REPAIR S.R.L.	96	94	Manutenzione di Sdradde e gru di banchina	100%	0	no
MEDREPAIR S.R.L.	9	8	Riparazione e manutenzione contenitori	80%	2	no
DERRIK SERVICE S.R.L.	3	3	Riparazione e manutenzione contenitori	100%	0	no

Il fabbisogno di personale nel periodo di riferimento dichiarato dalle imprese oggetto del piano, evidenzia una situazione di sostanziale stabilità. Le dichiarazioni sono basate considerando i volumi previsionali sulla base del dato relativo al biennio precedente (2019-2020).

In particolare si rileva che solo due imprese prevedono assunzioni sulla base di previsioni di incremento regolare dei volumi, **per un totale di n. 8 unità.**

Fabbisogno di personale

Il quadro del fabbisogno complessivo del personale delle imprese portuali ex artt. 16 e 18 della L. 84/94 e s.m.i. che operano all'interno dell'ambito del Porto di Gioia Tauro scaturisce da una serie di valutazioni concorrenti.

La prima valutazione afferisce alla circostanza fattuale secondo la quale che lo scalo portuale gioiese ha una configurazione del mercato del lavoro portuale del tutto peculiare, poiché i *drivers* decisionali in ordine alla terziarizzazione di segmenti del ciclo operativo "nave" sono sostanzialmente allocati presso i due principali operatori terminalisti ex art. 18 della L. 84/94.

Sulla scorta dei dati acquisiti alla data di rilevazione per la redazione del presente Piano (31/8/2021), i due *terminal operators* hanno entrambi rappresentato il ricorso a risorse lavorative esterne; in particolare MEDCENTER CONTAINER TERMINAL S.p.A. ha quantificato il ricorso a risorse lavorative provenienti dalla cosiddette "imprese terze" in un numero pari a **115 unità giornaliere, impiegate nei settori del rizzaggio e derizzaggio (lashing/unlashing).**

La seconda valutazione deriva dunque dall'ulteriore circostanza che si tratta comunque di flussi di manodopera "interni" al sistema portuale di Gioia Tauro, poiché generati da un'esigenza endogena del mercato del lavoro portuale, e sono attualmente soddisfatti mediante l'erogazione dei pertinenti servizi specialistici portuali ex art. 16, comma 3, della L. 84/94 e s.m.i. da parte delle imprese a ciò autorizzate verso i due *terminal operators*.



Tali imprese portuali “terze” hanno a loro volta rappresentato un fabbisogno di personale complessivamente pari a n. 8 unità, di talché un primo approdo conclusivo farebbe propendere per una fabbisogno complessivo dell'intero sistema portuale di Gioia Tauro, alla data del 31/8/2021, **pari a n. 38 unità.**

Impresa	Porto	Autorizzazione	Fabbisogno di Personale
MEDCENTER CONTAINER TERMINAL S.p.a.	Gioia Tauro	Art. 18 Legge 84/94	30
AUTOMAR S.p.a.	Gioia Tauro	Art. 18 Legge 84/94	0
SEA WORK SERVICE S.r.l.	Gioia Tauro	Art. 16, c. 1 Legge 84/94	0
UNIVERSAL SERVICES S.r.l.	Gioia Tauro	Art. 16, c. 1 Legge 84/94	0
INTERNATIONAL SHIPPING S.r.l.	Gioia Tauro	Art. 16, c. 1 Legge 84/94	0
ALFA DISTRIBUZIONE S.R.L.	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94	0
ALL CONTROL S.R.L.	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94	6
COOPMAR S.C.A.R.L.	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94	0
GLOBAL REPAIR S.R.L.	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94	0
MEDREPAIR S.R.L.	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94	2
DERRIK SERVICE S.R.L.	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94	0
		Totale fabbisogno effettivo	38

In realtà il suddetto fabbisogno, oltre ad essere generato dalle attività esternalizzate, è certamente influenzato dall'attuazione del piano di investimenti in infrastrutture di banchina da parte del terminalista MEDCENTER CONTAINER TERMINAL S.p.A., che, sulla base delle informazioni pervenute prevedono l'installazione di nuove gru; ciò comporta che gli obiettivi dichiarati in termini di TEUs da movimentarsi per il biennio 2021/2022, consentono di ipotizzare un fabbisogno di personale per tali attività di n. 4 unità lavorative su 4 turni giornalieri, per un ammontare complessivo di n. 16 unità operative per ogni nuova gru di banchina, sulla scorta di una riflessione che sarà sviluppata nei successivi paragrafi.

La possibilità che tale fabbisogno generi necessità di assunzione di personale è connesso a diversi elementi tra cui, l'effettiva saturazione del personale delle imprese portuali, il livello di conoscenza e inclusione dei traffici esternalizzati nelle stime prospettiche fornite.

Gioia Tauro Port Agency S.r.l.

Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, come da Articolo 4 d D.L. 243/16

Con Accordo di Programma sottoscritto in data 27/7/2016 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali, la Regione Calabria, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. (Invitalia) e l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, è stato assunto l'impegno a livello governativo, mediante emanazione di apposito provvedimento normativo, di procedere ad una serie di interventi straordinari per l'area del porto di Gioia Tauro tanto per la implementazione della infrastrutturazione quanto per il rilancio e per la salvaguardia dei lavoratori della principale azienda

terminalista operante in porto ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Medcenter Container Terminal S.p.a.) che a quella data usufruivano di regimi di sostegno al reddito nella forma di ammortizzatori sociali.

Quanto al secondo aspetto, relativo alla salvaguardia del bacino di lavoratori, destinati, all'esito delle procedure ex l. 223/91 avviate da Medcenter Container Terminal S.p.a., ad essere estromessi dal ciclo produttivo di quella azienda, il Governo ha assunto l'incarico di procedere alla istituzione dell'Agenzia per la fornitura di lavoro portuale, la riqualificazione professionale e la ricollocazione dei lavoratori presso il porto di Gioia Tauro che, a quella data usufruivano di regimi di sostegno al reddito nella forma di ammortizzatori sociali.

Il governo ha dato fattiva attuazione all'impegno assunto e con l'art. 4. D.L. 29/12/2016, n. 243 poi convertito, con modificazioni, dalla L. 27/2/2017, n. 18, ha previsto la istituzione, in via eccezionale e temporanea, per un periodo massimo non superiore a trentasei mesi poi portati a cinquantaquattro, da parte della Autorità di Sistema Portuale, previa intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con delibera del Comitato Portuale, di un'agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, nella quale confluiscono i lavoratori in esubero delle imprese che operano ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, autorizzate alla movimentazione dei container che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme degli ammortizzatori sociali.

Con delibera del Comitato Portuale, in data 23.03.2017, preso atto della intesa intervenuta sulla istituzione della Agenzia, il Comitato ha assunto la decisione di provvedere alla costituzione della Agenzia di somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale.

Sempre a mente dell'art. 4 del D.L. 29/12/2016, n. 243 poi convertito, con modificazioni, dalla L. 27/2/2017, n. 18, il legislatore ha previsto al ricorrere dei presupposti in esso indicati che l'Autorità Portuale di Gioia Tauro costituisse, ai sensi del D.lgs. 19 agosto 2016 n. 175 (T.U. società partecipate), una società avente ad oggetto l'attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi anche attraverso la loro formazione professionale in relazione alle iniziative economiche ed agli sviluppi industriali dell'area portuale di Gioia Tauro di competenza dell'Ente nonché ogni attività necessaria o strumentale alla realizzazione di quanto sopra, prevedendo che la stessa dovesse essere promossa e partecipata dall'Autorità di Sistema portuale competente, in deroga all'articolo 6, comma 11, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e secondo le norme recate nel citato testo unico in materia di società a partecipazione pubblica di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.

In ossequio alla disciplina richiamata, questa Amministrazione ha proceduto alla costituzione della società in trattazione per il perseguimento delle finalità discendenti dal citato accordo governativo e dalla norma istitutiva della Agenzia.

In data 26 luglio 2017, con delibera n. 107/2017, il Comitato Portuale ha conferito al Commissario Straordinario dell'Ente il potere di rogare l'atto costitutivo e lo statuto sociale presso studio notarile all'uopo incaricato.

In data 27 luglio 2017, previa comunicazione dell'Ente alla Sezione di Controllo della Corte dei Conti ai fini conoscitivi ex art. 5 T.U. 175/2016 ss.mm.ii, è stata costituita con atto notarile la società sotto la denominazione di Gioia Tauro Port Agency s.r.l.

La forma giuridica di società a responsabilità limitata deriva dal combinato disposto dell'art. 4 d.l. 243 convertito in l. 17/18 e dell'art. 3 T.U. in materia di società partecipate, articolo quest'ultimo rubricato " *Tipi di società in cui è ammessa la partecipazione pubblica*", secondo cui le amministrazioni pubbliche possono partecipare esclusivamente a società, anche consortili, costituite in forma di società per azioni o di società a responsabilità limitata (quale quella in analisi) e che nelle società a responsabilità limitata a controllo pubblico l'atto costitutivo o lo statuto in ogni caso debbano prevedere la nomina dell'organo di controllo o di un revisore.

A tal proposito, all'esito di due procedure ad evidenza pubblica attivate per garantire trasparenza e massima partecipazione (i relativi avvisi sono stati pubblicati sul sito dell'Ente ed inviati ai collegi degli

ordini professionali per darne massima diffusione tra gli iscritti), l'Ente, dopo i prescritti controlli sulle autodichiarazioni dei concorrenti, ha individuato tanto l'Amministratore Unico quanto il Revisore della Società, che unitamente al Commissario Straordinario *pro tempore* hanno sottoscritto l'atto costitutivo della Società.

Fin dall'assunzione del relativo incarico, l'Amministratore Unico ha provveduto, di concerto con gli uffici dell'Ente, a tutti gli adempimenti burocratici stabiliti per la costituita società (trasmissione atto già registrato alla Agenzia dell'Entrate, richiesta ed immediata assegnazione del numero di partita iva/codice fiscale, iscrizione CCIAA, iscrizione Rea con relativo codice ATECO, presentazione libri contabili per la loro vidimazione obbligatoria per legge, individuazione della banca di tesoreria), nonché predisposto il piano di avviamento e di chiamata di concerto con le OO.SS. rappresentative.

L'Agenzia, che rappresenta un *quid novi* nel panorama giuridico, nel quale si assiste alla commistione di istituti giuridici che la rendono una novità in tal senso, ha il compito di gestire gli elenchi dei lavoratori (che non sono dipendenti della stessa) che, alla data del 31.07.2017, sono stati definitivamente estromessi, all'esito di procedura di licenziamento ex l. 223/91 ss.mm.ii., dalla società concessionaria terminalista operante in porto (Medcenter Container Terminal), assolvendo alla loro formazione funzionale alla loro riconversione, oltre che al loro avviamento a favore delle imprese operanti in ambito portuale, che dovessero farne richiesta, secondo gli schemi della somministrazione le cui norme, ai sensi del richiamato art. 4. D.L. 29/12/2016, n. 243 poi convertito, con modificazioni, dalla L. 27/2/2017, n. 18, si applicano alla Agenzia ove compatibili.

La norma più volte richiamata prevede che i soggetti iscritti agli elenchi detenuti e gestiti dall'Agenzia ricevono una indennità di mancato avviamento (I.M.A.) per le giornate di disponibilità (massimo 26 giornate nell'arco mensile) che, secondo quanto prospettato dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti che vigila sulle Autorità Portuali, viene versata da parte dell'I.N.P.S., una volta trasmessi i relativi elenchi verificati dal medesimo Ministero indi rimessi dallo stesso all'istituto previdenziale, che provvede al relativo accredito direttamente al lavoratore.

La norma di cui all'art. 4 D.L. 29/12/2016, n. 243 poi convertito, con modificazioni, dalla L. 27/2/2017, n. 18 prevede degli importi precisi destinati ed impegnati dal Ministero del lavoro per le annualità per il pagamento dell'I.M.A.. E' bene chiarire, per fugare ogni dubbio interpretativo al riguardo, che le somme in questione - previste tanto per Gioia Tauro quanto per Taranto - non transiteranno mai dai bilanci dell'Agenzia, ma sono destinate direttamente dal Ministero del lavoro all'INPS che è il soggetto erogatore della relativa indennità a favore dei lavoratori iscritti agli elenchi per le loro giornate di disponibilità nell'arco temporale mensile.

Nell'attuale scenario giuridico, una fattispecie paragonabile, ma non perfettamente sovrapponibile per le ragioni che nel prosieguo verranno ostese, è quella disciplinata dall'art. 17 L. 84/94.

L'articolo 17 della L. 84/1994 disciplina la fornitura del lavoro portuale temporaneo. In particolare, il comma 2 stabilisce che le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, debbano autorizzare l'erogazione delle prestazioni di lavoro temporaneo da parte di una impresa, che deve essere dotata di adeguato personale e risorse proprie con specifica caratterizzazione di professionalità nell'esecuzione delle operazioni portuali. L'attività della richiamata impresa deve essere esclusivamente rivolta alla fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, da individuare secondo una procedura accessibile ad imprese italiane e comunitarie. Il successivo comma 5 dispone che nel caso in cui non si realizzi quanto previsto in precedenza circa l'istituzione e l'autorizzazione all'esercizio della richiamata impresa, le prestazioni di lavoro portuale temporaneo vengano erogate da agenzie promosse dalle autorità portuali o, laddove non istituite, dalle autorità marittime e soggette al controllo delle stesse e la cui gestione è affidata ad un organo direttivo composto da rappresentanti delle imprese operanti in operazioni portuali (carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale), in fornitura di lavoro portuale temporaneo e nella gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali.

Al comma 10 è fatto carico all'Autorità Portuale di adottare specifica regolamentazione della fornitura di lavoro portuale temporaneo, da parte di soggetto di cui ai commi 2 e 5 dello stesso articolo, allo scopo di controllare le attività da questo effettuate e di verificare la capacità di fornirle secondo livelli quantitativi e qualitativi adeguati, nonché di verificare l'osservanza dell'obbligo di parità di trattamento nei confronti delle imprese richiedenti la prestazione, nel rispetto della vigente normativa.

Nel caso della costituita Agenzia, la norma ha disposto che, a differenza di quanto avviene per i casi testé analizzati, al ricorrere dei presupposti declinati nell'art. 4 D.L. 29/12/2016, n. 243 poi convertito, con modificazioni, dalla L. 27/2/2017, n. 18, che l'Autorità Portuale di Gioia Tauro costituisca una società pubblica, senza ricorso a procedure ad evidenza pubblica di individuazione di una impresa deputata in tal senso come avviene nel caso di art. 17 "puro", per l'attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi anche attraverso la loro formazione professionale in relazione alle iniziative economiche ed agli sviluppi industriali dell'area portuale di Gioia Tauro di competenza dell'Ente nonché ogni attività necessaria o strumentale alla realizzazione di quanto sopra.

Anzi, la circostanza che l'Agenzia sia fattispecie diversa rispetto a quanto sancito dall'art. 17 l. 84/94, è rinvenibile nella stessa norma (art. 4 dl. 243/16 convertito in l. 18/17) che, a chiare lettere, dispone al comma 8 che, all'esito del periodo legislativamente previsto decorrente dalla costituzione dell'Agenzia, quindi qualora alla scadenza del periodo di operatività dell'Agenzia restino in forza alla stessa lavoratori non reimpiegati, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa autorizzare la trasformazione dell'Agenzia, su istanza dell'Autorità di Sistema portuale competente e laddove sussistano i presupposti, in un'agenzia di fornitura di lavoro portuale temporaneo, ai sensi del citato art. 17 della L. n. 84 del 1994, e successive modificazioni.

Dalla circostanza che la Agenzia sia un *quid novi* consegue, alla luce della normativa richiamata e delle direttive ministeriali ricevute, che la stessa debba:

- iscrivere negli elenchi i lavoratori licenziati dalla società concessionaria, che al riguardo dovranno garantire la loro disponibilità ad essere iscritti, formati e avviati dalla Agenzia;
- detenere gli elenchi con le generalità dei lavoratori iscritti all'Agenzia e trasmetterli al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, con l'annotazione per ogni lavoratore iscritto delle giornate di disponibilità in cui non è stato utilizzato (ai fini del riconoscimento della indennità di mancato avviamento) e delle giornate di avviamento presso un'impresa insediata in ambito portuale che lo ha utilizzato a fronte di richiesta formulata all'Agenzia;
- predisporre piani formativi per i lavoratori iscritti negli elenchi per la loro riconversione e per il loro avviamento presso imprese che dovessero insediarsi in ambito portuale;

Sulla scorta delle indicazioni ricevute dal Ministero vigilante, l'Agenzia ha l'obbligo di trasmettere gli elenchi per la verifica al MIMS che, all'esito dei controlli, li rimetterà all'istituto previdenziale, affinché provveda all'accredito della indennità di mancato avviamento ed al versamento della contribuzione figurativa a favore del lavoratore.

Secondo l'art.4 più volte richiamato, all'Agenzia, ad eccezione delle modalità istitutive e di finanziamento, si applica la normativa vigente relativa alle agenzie di somministrazione di lavoro, di cui al D.Lgs. 10 settembre 2003, n. 276, ed al D.Lgs. 15 giugno 2015, n. 81, ove compatibile.

Il comma 4 prevede che la somministrazione di lavoro possa essere richiesta, al fine di integrare il proprio organico, da qualsiasi impresa abilitata a svolgere attività nell'ambito portuale di competenza dell'Autorità di Sistema portuale che ha istituito l'Agenzia.

Ai sensi del comma 5, in caso di nuove iniziative imprenditoriali e produttive che dovessero localizzarsi nel porto, le imprese autorizzate o concessionarie devono fare ricorso ai lavoratori dell'Agenzia, secondo percentuali predeterminate nel relativo titolo abilitativo, per le assunzioni a tempo determinato e indeterminato, laddove vi sia coerenza tra i profili professionali richiesti e quelli offerti.

Lo stesso obbligo grava, in caso di previsione di nuove assunzioni, a carico delle aziende già concessionarie ai sensi del citato art. 18 della L. n. 84 del 1994, e successive modificazioni. I lavoratori,

qualora non accettino l'impiego proposto in base agli obblighi di cui al citato comma 5, sono cancellati dagli elenchi tenuti dall'Agenzia.

Ciò posto, attesa la peculiarità più volte evidenziata nel corpus della presente che l'Agenzia rappresenta un *quid novi*, si rileva che la normativa della agenzie di somministrazione si applica ove compatibile e su tale punto è stata interessata la Direzione territoriale del lavoro che, dopo un interpello dell'Ispettorato Nazionale, ha fornito interpretazione della disposizione di cui all'art. 4 d.l. 243/2106 convertito in l. 18/17.

In particolare, l'Ispettorato nazionale del lavoro, acquisito il parere dell'Ufficio Legislativo del Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali, per i profili di stretta competenza, ha fatto presente che l'Agenzia, ex art. 4, D.L. n. 243/2016, conv. da L. n. 18/2017, appare assimilabile ad una agenzia di intermediazione e supporto alla ricollocazione professionale piuttosto che ad una agenzia di somministrazione di lavoro in senso stretto, questo nonostante l'art. 4 sia rubricato "agenzia di somministrazione".

Secondo l'Ispettorato Nazionale del Lavoro, alla luce di quanto previsto dal citato decreto n. 243, nonché dall'Accordo di Programma sottoscritto in data 27/07/2016, l'Agenzia in argomento sembrerebbe infatti deputata a svolgere attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi, nonché preposta ad avviare gli stessi presso le aziende operanti nel porto, senza che sia previamente instaurato un rapporto di lavoro tra l'Agenzia e il personale da collocare presso le aziende portuali.

L'art. 2, co. 1, D.L. n. 87/2018, conv. in L. n. 96/2018 (cd. Decreto Dignità e relativa legge di conversione) ha modificato le disposizioni di cui all'art. 29, co. 2, lett. b), D. Lgs. n. 81/2015, escludendo le attività portuali dall'applicazione della normativa in tema di contratti a tempo determinato. Pertanto, ad oggi, **non** vi sono limiti in termini di durata e numero di proroghe, né sussiste l'obbligo di indicare una causale che giustifichi il ricorso a contratti di lavoro a tempo determinato.

Resta, tuttavia, l'obbligo per il datore di lavoro di effettuare le comunicazioni obbligatorie di assunzione entro il giorno antecedente l'instaurazione del rapporto di lavoro. L'Agenzia, sentite le organizzazioni sindacali dei lavoratori, svolge attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi, anche attraverso la loro formazione professionale. I piani di formazione e di riqualificazione del personale possono essere co-finanziati anche dalle regioni (art. 4, co. 3). Ai sensi dell'art. 4, co. 4, qualsiasi impresa abilitata ex artt. 16 e 18, L. n. 84/1994, a svolgere attività nell'ambito portuale di competenza dell'AdSP/autorità marittima istitutiva dell'Agenzia può richiedere la somministrazione di lavoratori per integrare il proprio organico. Tuttavia, qualora nei porti sia già presente un soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ex art. 17, L. n. 84/1994, la richiesta di manodopera per lo svolgimento delle operazioni portuali deve necessariamente transitare attraverso questa. Nell'ipotesi residuale in cui l'impresa non avesse personale sufficiente per fornire lavoro portuale temporaneo, questa deve rivolgersi all'Agenzia. Qualora nuove iniziative imprenditoriali e produttive autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18, L. n. 84/1994, e localizzate all'interno del porto dovessero procedere all'assunzione di personale a tempo determinato o indeterminato, laddove vi sia coerenza tra i profili professionali richiesti ed offerti, dovranno necessariamente rivolgersi all'Agenzia, secondo percentuali predeterminate nel relativo titolo abilitativo. Parimenti dovrà avvenire, qualora imprese già concessionarie ai sensi dell'art. 18, L. n. 84/1994, prevedessero nuove assunzioni (art. 4, co. 5). I lavoratori così individuati dovranno accettare l'impiego proposto, pena la cancellazione dagli elenchi detenuti presso l'Agenzia.

Qualora ne sussistano i presupposti, se alla scadenza del periodo di operatività dell'Agenzia, la stessa abbia ancora in forza lavoratori non reimpiegati, su istanza dell'AdSP, il Ministero competente può autorizzare la trasformazione dell'Agenzia in un'agenzia di fornitura di lavoro portuale temporaneo, ex art. 17, L. n. 84/1994 (art. 4, comma 8, D.L. 243/2016).

Alla data del 31/8/2021 risultavano iscritti presso gli elenchi tenuti dalla GTPA S.r.l. **n. 100 lavoratori.**

Indennità di mancato avviamento (I.M.A.)

La normativa in esame prevede che al personale individuato dall'art. 4, co. 1, venga riconosciuta un'indennità per le giornate di mancato avviamento al lavoro, quale strumento di sostegno al reddito art. 4, co. 7). In tale ottica, l'art. 3, commi 2 e 3, L. n. 92/2012 (cd. Riforma Fornero), ha precisato che, a decorrere dal 1° gennaio 2013, l'indennità è riconosciuta limitatamente ai lavoratori:

- addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo occupati con contratto di lavoro a tempo indeterminato nelle imprese e agenzie di cui all'art. 17, commi 2 e 5, L. n. 84/1994;
- dipendenti dalle società derivate dalla trasformazione delle compagnie portuali dell'art. 21, co. 1, lett. b), L. n. 84/1994.

L'indennità può essere riconosciuta per un numero di giornate pari alla differenza tra il numero massimo di 26 giornate mensili erogabili e il numero delle giornate effettivamente lavorate in ciascun mese, incrementato del numero delle giornate di ferie, malattia, infortunio, permesso e indisponibilità.

Sul punto si segnala che la circolare INPS n. 1/2013 ha, peraltro, specificato che la prestazione spetta per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro, comprese quelle che coincidano con le giornate festive per le quali il lavoratore si risultava disponibile. Inoltre, si nota che per tutti i periodi di indennità spetta la relativa contribuzione figurativa. Essa è erogata dall'INPS, previa acquisizione di appositi elenchi predisposti dal Ministero in base agli accertamenti effettuati in sede locale dalle competenti AdSP, recanti il numero delle giornate di mancato avviamento al lavoro.

Porto di Crotona

Nel Porto di Crotona gli operatori in possesso di un'autorizzazione d'impresa portuale ammontano a tre: RECYCLING S.R.L. autorizzata a svolgere operazioni (Autorizzazione n. 06/2020 del 03/07/2020) e servizi portuali (Autorizzazione n. 13/2020 del 03/07/2020)

M.G. S.r.l.s. autorizzata allo svolgimento di operazioni portuali (Autorizzazione n. 01/2020 del 29/01/2020);

GRAZIANI FRANCESCO S.R.L. autorizzata all'erogazione di servizi portuali (Autorizzazione n. 08/2020 del 09/06/2020), che non ha fornito le informazioni *richieste*.

RECYCLING S.r.l.

L'impresa è autorizzata per svolgere operazioni e servizi portuali sia presso il porto di Crotona che di Corigliano-Rossano. La impresa ha registrato un incremento dei volumi nell'ultimo biennio (2019-2020) pari al 39,34%, come evidenziato al Piano d'impresa

ANNO 2019 QUANTITA' E MERCE MOVIMENTATA

• Attività Art 16 comma 1 – Merce sbarcata Ceppato di legno	Ton	41.496,06
• Attività Art 16 comma 1 – Merce sbarcata impianti eolici	Ton	35,20
• <u>Attività Art 68 – Alaggio e varo imbarcazioni</u>	Ton	<u>20,00</u>
Totali merce movimentata anno 2019		Ton 41.551,26
• Attività Art 16 comma 3 – servizio Shuttle	n°	2,00



ANNO 2020 QUANTITA' E MERCE MOVIMENTATA

• Attività Art 16 comma 1 – Merce sbarcata Ceppato di legno	Ton	56.598,12
• Attività Art 16 comma 3 – Merce sbarcata Ceppato di legno	Ton	3.536,85
• Attività Art 16 comma 1 – Merce sbarcata Fertilizzante	Ton	3.439,20
• <u>Attività Art 16 comma 1 – Merce sbarcata Varia Merce</u>	<u>Ton</u>	<u>510,33</u>
Totali merce movimentata anno 2020		Ton 65.084,50
• Attività Art 68 – Alaggio e varo imbarcazioni	n°	4,00
• Attività Art 16 comma 3 Servizio Shuttle	n°	5,00

Con personale impegnato:

ANNO 2019 RISORSE UMANE IMPIEGATE

- Dipendenti impiegati in ambito nell'intero ciclo aziendale Max, unità n° 42
- Dipendenti impiegati in ambito portuale con occupazione media, unità n° 16

ANNO 2020 RISORSE UMANE IMPIEGATE

- Dipendenti impiegati in ambito nell'intero ciclo aziendale Max unità n° 51
- Dipendenti impiegati in ambito portuale con occupazione media unità n° 20

L'impresa ha creato una struttura con operatori giovani e dotati di formazione specifica, tali da soddisfare picchi di lavorazione, pertanto la stessa non prevede ulteriori assunzioni nel breve periodo.

M.G. S.r.l.s.

L'impresa è autorizzata per svolgere operazioni nel porto di Crotona. La impresa è stata autorizzata per la prima volta nell'anno 2019, pertanto i dati forniti sono esclusivamente previsionale basati su ipotesi di traffico merci derivanti da analisi del mercato nazionale.

Sulla base della documentazione pervenuta, l'impresa attualmente ha un organico complessivo di **due unità operative** dedicate, altamente qualificate e con pluriennale esperienza nel settore dei lavori portuali. L'obiettivo dell'impresa è quello di creare e/o migliorare le competenze portuali, investendo sulla formazione di giovani dipendenti dell'impresa sulle moderne tecniche di gestione dei magazzini, movimentazione delle merci, gestione degli approvvigionamenti e degli acquisti, ottimizzazione ed automazione della rintracciabilità delle merci con soluzioni tecnologiche, pianificazione dello stoccaggio e del trasporto dei colli.

In merito al fabbisogno del personale l'impresa rileva che sarebbe opportuno istituire un'impresa autorizzata alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'articolo 17, comma 2 della Legge 84/94, tale da garantire la manodopera specializzata per la gestione dei picchi di lavorazione.



	2020	2021*
A. INDICATORE UNITÀ LAVORATIVE DIRETTE		
A.1 Operai specializzati (Assunti a tempo indeterminato)	2 N°	7 N°
A.2 Operai specializzati (Assunti a part-time)	0 N°	0 N°
A.3 Operai comuni (Assunti a tempo indeterminato)	0 N°	2 N°
A.4 Operai comuni (Assunti a part-time)	0 N°	0 N°
A.5 Operai (Prestazione occasionale)	30 N°	50 N°
B. INDICATORE UNITÀ LAVORATIVE INDIRETTE		
A.1 Operai specializzati (Assunti a tempo indeterminato)	2 N°	2 N°
A.2 Operai specializzati (Assunti a part-time)	0 N°	0 N°
A.3 Operai comuni (Assunti a tempo indeterminato)	0 N°	5 N°
A.4 Operai comuni (Assunti a part-time)	0 N°	0 N°

* = Prospettive future

N.D. = Non Determinabile

Porto di Corigliano – Rossano

Nel Porto di Corigliano Rossano gli operatori autorizzati sono due, RECYCLING S.R.L. e MARESUD S.r.l.; quest'ultima detiene in concessione ai sensi dell'art. 18 della Legge n.84/94, un'area demaniale all'interno del porto di mq. 5200 per lo svolgimento di operazioni e servizi annessi all'attività di deposito temporaneo e successivo imbarco di rottami di ferro e merce varia.

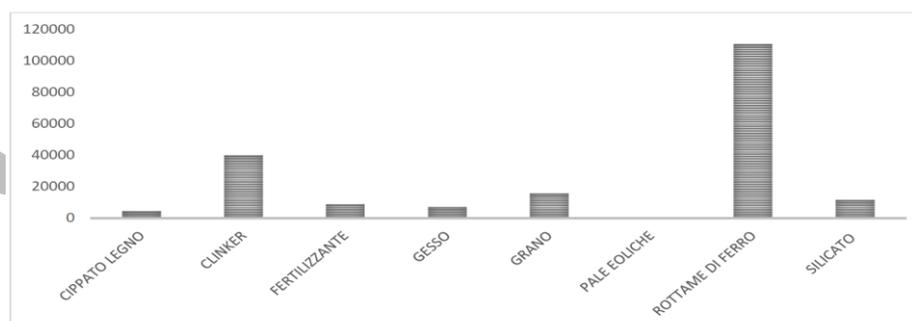
RECYCLING S.R.L.

L'impresa attualmente non opera attivamente nel porto di Corigliano – Rossano, se non per volumi residuali. Il core business dell'impresa è attualmente nel porto di Crotona, i cui dati di riferimento sono stati riportati nel paragrafo precedente.

MARESUD S.r.l.

L'impresa a fronte di un importante incremento dei volumi di traffico dei rottami di ferro (+ 30% nell'anno 2020) e confermato anche nel I° semestre del 2021, come evidenziato dal grafico seguente,

PRIMO SEMESTRE 2021



occupa un organico di 15 unità di cui 13 dedicate alle operazioni e servizi annessi alle lavorazioni in porto. Inoltre in base al trend di crescita dei volumi di rottami di ferro e fertilizzanti, oltre alla specializzazione della movimentazione di project cargo, quali pali eoliche, sono in programma, nel corso dell'anno 2022, l'inserimento di **n. 3 nuove unità di personale nell'area operativa.**



Porto di Vibo Valentia

Nel Porto di Vibo Valentia l'unico operatore autorizzato all'espletamento delle operazioni portuali, PORT COMPANY S.R.L., non ha riscontrato le richieste formulate dall'AdSP MTMI e non ha quindi fornito i dati e gli elementi richiesti.

Si reputa utile ribadire che l'Ente ha esteso la propria circoscrizione territoriale al porto di Vibo Valentia Marina solo a decorrere dal 18/6/2021.

Originale



6. FABBISOGNO DI PERSONALE NELL'AMBITO DEL SISTEMA PORTUALE

L'analisi effettuata sui dati forniti dalle imprese che operano negli ambiti portuali di competenza dell'AdSP-MTMI alla data (anno 2021), il fabbisogno lavorativo in termini di numero di imprese, numero di lavoratori operativi ed il relativo fabbisogno dichiarato son di seguito sintetizzati.

Impresa	Dipendenti operativi	Porto	Autorizzazione	Fabbisogno di Personale	Ammortizzatori Sociali
MEDCENTER CONTAINER TERMINAL S.p.a.	847	Gioia Tauro	Art. 18 Legge 84/94	30	no
AUTOMAR S.p.a.	48	Gioia Tauro	Art. 18 Legge 84/94	0	si
MARESUD S.r.l.	13	Corigliano Rossano	Art. 18 Legge 84/94	3	no
SEA WORK SERVICE S.r.l.	36	Gioia Tauro	Art. 16, c. 1 Legge 84/94	0	no
UNIVERSAL SERVICES S.r.l.	43	Gioia Tauro	Art. 16, c. 1 Legge 84/94	0	no
INTERNATIONAL SHIPPING S.r.l.	32	Gioia Tauro	Art. 16, c. 1 Legge 84/94	0	si
ALFA DISTRIBUZIONE S.R.L.	32	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94	0	no
ALL CONTROLS.R.L.	43	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94	6	no
COOPMAR S.C.A.R.L.	41	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94	0	no
GLOBAL REPAIR S.R.L.	94	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94	0	no
MEDREPAIR S.R.L.	8	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94	2	no
DERRIK SERVICE S.R.L.	3	Gioia Tauro	Art. 16, c. 3 Legge 84/94	0	no
RECYCLING S.r.l.	20	Crotone - Corigliano Rossano	Art. 16, c. 1 e 3 Legge 84/94	0	no
M.G. S.r.l.s.	2	Crotone	Art. 16, c. 1 Legge 84/94	7	no
GRAZIANI FRANCESCO S.r.l.	np	Crotone	Art. 16, c. 1 Legge 84/94	np	na
PORT COMPANY S.r.l.	np	Vibo Valentia	Art. 16, c. 1 Legge 84/94	np	np
Totale	1262		Totale fabbisogno effettivo	48	

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese

Sotto il profilo quantitativo, gli scali del sistema occupano nelle attività produttive **1262 unità di personale direttamente impegnate nelle attività operative** di cui il 71% è rappresentato dagli addetti diretti delle imprese autorizzate ex art. 18 mentre il restante 29% dagli organici di cui alle imprese autorizzate ex art. 16.

La ricognizione e l'analisi svolte hanno altresì confermato i fabbisogni di seguito sinteticamente illustrati.

- Una crescente flessibilità operativa in particolare in relazione allo sviluppo di traffici caratterizzati da forti concentrazioni di volumi e tempi delle prestazioni scanditi dall'organizzazione dei terminal in funzione delle esigenze della nave.
- La flessibilità del lavoro viene assicurata negli scali del sistema principalmente attraverso il ricorso al lavoro fornito dalle imprese ex art. 16.

7. CONCLUSIONI

I risultati della rilevazione descritta nelle pagine che precedono offrono senza dubbio una fotografia attuale della situazione occupazionale nell'ambito dei porti soggetti alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale del Mare Tirreno Meridionale e Ionio, limitatamente, come previsto dalla Legge, alle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della stessa.

La ricognizione, anche prospettica, elaborata attraverso la collaborazione di tutti i soggetti coinvolti - *che qui si coglie occasione per ringraziare* - e le analisi svolte mediante tale ricognizione, che in assenza di specifiche indicazioni esegetiche o di indirizzi ministeriali, si configurano essenzialmente quali "strumenti di riflessione", fa emergere la centralità del lavoro portuale quale *asset* di competitività degli scali, sottolineando che

- l'efficienza di un sistema portuale non è data solo dall'uso della tecnologia più avanzata ma fonda le sue radici nel capitale umano e che
- solo rafforzando ed adeguando le competenze di coloro che quotidianamente operano all'interno dei porti si potrà accompagnare l'auspicato incremento della competitività degli scali portuali rientranti nella circoscrizione territoriale di competenza.

Il messaggio trasmesso è, in sintesi, che la vera efficienza e competitività di un sistema portuale si basa non solo sull'avanzamento tecnologico, ma si misura anche sulle competenze dei lavoratori portuali. Occorre quindi compiere ogni sforzo affinché i lavoratori siano sempre aggiornati e formati sulle innovazioni imposte dal mercato.

L'adozione di un piano organico da parte dell'AdSP è quindi il primo *step* che apre nuovi scenari, con la possibilità d'intervenire, se necessario, con piani operativi d'intervento costruiti *ad hoc* per ogni singola realtà oggetto di analisi.

Per ottemperare a quanto richiesto, in assenza di precise linee guida da seguire, si è cercato di fornire un'indagine di scenario, con l'obiettivo *in primis* di individuare i fabbisogni occupazionali, professionali e formativi.

E' stata svolta quindi un'attività di monitoraggio sul sistema occupazionale interno dei porti della giurisdizione, che ha condotto a una mappatura degli organici delle imprese, per valutare eventuali necessità e fabbisogni, sia a livello quantitativo, sia a livello formativo, con l'intento di tradurre le reali necessità del mercato in progetti concreti.

Da quanto analizzato sono emerse le seguenti conclusioni:

Il porto di Gioia Tauro è porto "CORE", stabilito ai sensi del Regolamento (UE) n. 1315/2013, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, «*sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE*». Detto regolamento individua la rete transeuropea dei trasporti ("TEN-T"), ossia quella avente alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi di sviluppo delle infrastrutture di trasporto, mediante l'interconnessione dei collegamenti ferroviari, portuali, aeroportuali, di navigazione interna, stradali e intermodali.

Come illustrato nei precedenti paragrafi, l'analisi del porto di Gioia Tauro restituisce uno scenario caratterizzato da un mercato del lavoro sostanzialmente "chiuso" per ciò che afferisce alle operazioni portuali ed alle altre attività ad esse ancillari; i due principali *terminal operators* assolvono alle proprie necessità operative mediante gli addetti da essi dipendenti (1206 – di cui 847 operativi – dipendenti da M.C.T. S.p.a. e 48 dipendenti da Automar S.p.a.), ovvero facendo ricorso, per i segmenti del ciclo

operativo esternalizzabili - prevalentemente rizzaggio/derizzaggio e *drivers* – alle imprese portuali a ciò autorizzate da parte dell'AdSP, in un numero che nel 2021 è stato pari a 115 addetti media/giorno.

La maggior parte di tali lavoratori (il 47%), si colloca nella fascia di età tra 41 e 50 anni e risulta aver ricevuto una formazione professionale di base.

Nell'ottica necessariamente ricognitivo/descrittiva, quanto meno nella fase di prima stesura, del presente Piano, il porto di Gioia Tauro sembra far emergere un fabbisogno organico complessivo di n. 38 unità, di cui n. 30 relative al terminalista M.C.T. S.p.a. e n. 8 relative alle imprese autorizzate ex art. 16, comma 3, all'erogazione di servizi specialistici portuali.

In realtà la suddetta chiave di lettura sconta una prospettiva “statica” dei dati restituiti dall'analisi ricognitiva condotta; difatti, la M.C.T. S.p.a. non ha mancato di evidenziare, nel corso dell'interlocuzione effettuata ai fini della redazione del presente documento, che entro il 2022 saranno messe a terra n. 2 nuove gru di banchina.

Da un punto di vista “dinamico” quindi, poiché la saturazione dell'organico della suddetta Società terminalista è pari al 100% ed anzi essa ricorre, come detto, all'esternalizzazione di segmenti operativi del ciclo produttivo, è ragionevolmente ipotizzabile che, per ciascuna nuova gru, dovranno essere predisposte nuove “mani” di lavoratori, suddivise nei quattro turni di lavoro da sei ore ciascuno; limitando pertanto la presente riflessione ad una stima prudenziale, si può ipotizzare che la messa in opera delle nuove infrastrutture di banchina genererà un fabbisogno di circa n. **32 nuove unità**.

Ecco quindi che l'analisi prognostica, seppur condizionata dall'inevitabile incertezza nella stima dell'andamento dei futuri traffici, consente di immaginare un reale fabbisogno organico del porto di Gioia Tauro pari a circa **80 unità**.

E' di tutta evidenza come a tale fabbisogno possa darsi idonea risposta facendo ricorso agli istituti giuridici che la normazione specializzante mette a disposizione delle Istituzioni pubbliche chiamate a rivestire il ruolo di decisori nella materia del lavoro portuale.

Difatti l'art. 4, comma 8, del già citato D.L. 243/2016 e s.m.i. prevede che, al termine dei cinquantaquattro mesi di operatività, ove restassero in forza alla Gioia Tauro Port Agency S.r.l. lavoratori non reimpiegati, il Ministero vigilante può autorizzare la trasformazione di tale Agenzia, su istanza di questo Ente e laddove sussistano i presupposti, nel soggetto (*Agenzia*) previsto dall'art. 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Occorre dunque verificare in via di interpretazione sistematica, attesa la specialità derogatoria della disciplina recata dall'art. 4 della D.L. 243/2016 convertito con L. 18/2017, come pervenire alla costituzione del soggetto previsto dall'art. 17 della L. 84/94 e s.m.i. e quale sia la modalità per la ripartizione degli oneri da tale Agenzia derivanti, tra il soggetto pubblico e quelli privati.

La norma specializzante in parola porta innanzitutto a concludere che per la costituzione del soggetto in discorso, ai sensi del comma 5 dell'art. 17, non sia necessario espletare, in via preventiva, la procedura selettiva di evidenza pubblica prescritta dal precedente comma 2 per l'individuazione dell'Impresa fornitrice di mere prestazioni di manodopera portuale, costituente altrimenti una sorta di condizione di procedibilità.

In altri termini, poiché il Legislatore del 2016 ha inteso specificare che l'Agenzia istituita ai sensi dell'art. 4 del D.L. 243/2016 e s.m.i. si può trasformare in un'**Agenzia** ai sensi dell'art. 17 della L. 84/94 – e non

già nell'**Impresa** disciplinata dal comma 2 – il riferimento non può che essere al soggetto contemplato dal comma 5.

Anche l'Agazia prevista dall'art. 17, comma 5, della L. 84/94 e s.m.i. dovrà dunque prendere la forma della società di capitali come disciplinate dal Capo V e seguenti del codice civile ai sensi dell' art. 3 del T.U. in materia di società a partecipazione pubblica; la forma giuridica di Società a responsabilità limitata deriva dal combinato disposto dell'art. 4 del D.L. 243/2017 convertito in L. 17/18 e dell'art. 3 T.U. in materia di società partecipate, articolo quest'ultimo rubricato "*Tipi di società in cui è ammessa la partecipazione pubblica*", secondo cui le amministrazioni pubbliche possono partecipare esclusivamente a società, anche consortili, costituite in forma di società per azioni o di società a responsabilità limitata e che nelle società a responsabilità limitata a controllo pubblico l'atto costitutivo o lo statuto in ogni caso debbano prevedere la nomina dell'organo di controllo o di un revisore.

Tale Agazia dovrà essere promossa dall'AdSP ed assoggettata al controllo di un organo direttivo composto, oltre che dalla stessa AdSP, anche dai rappresentanti dell'impresa portuali ex art. 16 e 18 della L. 84/94 e s.m.i., con una partecipazione azionaria da stabilirsi ma che comunque dovrà essere ossequiosa dei limiti imposti dal suddetto D. L.gs. 175/2016 e s.m.i., in particolare dall'art. 11 in materia di organi amministrativi e di controllo.

Per altro, qualora si addivenga alla creazione dell'Agazia in termini di trasformazione dell'esistente *Gioia Tauro Port Agency S.r.l.*, può non farsi luogo all'obbligo di motivazione analitica circa la costituzione della società, ai sensi dell'art. 5, comma 1, del D.L.gs. 175/2016 e s.m.i., poichè essa avverrebbe in conformità di espressa previsione legislativa.

Questo Ente ha già avviato, in sede locale, una fase istruttoria di confronto con il *cluster* portuale, da cui può evincersi una sostanziale apertura alla promozione e costituzione dell'Agazia di cui all'art. 17, comma 5, della L. 84/94 e s.m.i..

Successivamente si è quindi proceduto ad incontrare solo gli operatori portuali concessionari ai sensi dell'art. 18 della L. 84/94 e s.m.i. ed autorizzati ai sensi dell'art. 16 all'erogazione di servizi specialistici portuali, al fine di verificare la possibilità di disciplinare mediante apposito Protocollo d'intesa l'esternalizzazione dei segmenti del ciclo operativo "*nave*" a favore delle suddette Imprese per servizi portuali, al precipuo scopo di garantire, nei limiti della fluttuazione dei volumi di traffico generati dal porto di Gioia Tauro, il mantenimento degli attuali livelli occupazionali.

Si reputa pertanto che la risposta istituzionale al manifestato fabbisogno organico del sistema portuale di Gioia Tauro sia la trasformazione della *Gioia Tauro Port Agency S.r.l.* in Agazia di cui all'art. 17, comma 5, della L. 84/94 e s.m.i., per come previsto dalla legislazione specializzante su menzionata.

Per i porti di **Crotone e Corigliano Rossano** l'analisi restituisce un modesto fabbisogno organico delle uniche due imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16, comma 1, all'espletamento di operazioni portuali ed effettivamente operative (Recycling S.r.l. e Maresud S.r.l.), complessivamente di n. 10 unità, cui si potrà fra fronte mediante integrazione verticale degli organici da parte delle due realtà imprenditoriali.

Il porto di **Vibo Valentia** si colloca al secondo posto per volumi assoluti di merci movimentate all'interno del sistema dell'AdSP MTMI; attesa la rilevata mancanza di dati, si fa riserva di maggiori approfondimenti in sede di aggiornamento annuale del presente Piano.



Da ultimo, considerata la inevitabile limitatezza dell'analisi condotta dovuta alla recente istituzione dell'AdSP MTMI, è parimenti demandata alla revisione annuale del presente P.O.P. ogni valutazione in ordine all'esercizio della facoltà prevista dall'art. 8, comma 3-bis, di adottare "piani operativi di intervento per il lavoro portuale" (POILP) destinati alla formazione professionale con lo scopo di riqualificare, riconvertire o ricollocare il personale, impiegandolo in altre mansioni o attività, sempre in ambito portuale da finanziarsi eventualmente utilizzando una quota delle risorse di cui all'articolo 17, comma 15-bis, della legge medesima.

Originale