



**PIANO ORGANICO DEL PORTO  
DEI LAVORATORI DELLE IMPRESE  
ARTT. 16-17-18 L.84/1994**

**TRIENNIO 2024-2026**



**Autorità di Sistema Portuale dei  
Mari Tirreno Meridionale e Ionio**



## SOMMARIO



CLAUSOLA DI RISERVATEZZA E TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI.....1



PREMESSA E INQUADRAMENTO NORMATIVO.....3



IL MERCATO GLOBALE: SFIDE NEL SEGNO DELLA RESILIENZA.....7



IL BACINO DEL MEDITERRANEO: NUMERI E PROSPETTIVE.....	15
---	----



PORTI ITALIANI: UN SISTEMA CHE REGGE NONOSTANTE LA CONCORRENZA.....	17
---	----



TRAFFICI MARITTIMI E LAVORO PORTUALE: UNO STRETTO LEGAME.....	19
---	----

ANALISI STATISTICA: PORTO DI GIOIA TAURO.....	20
---	----



- GIOIA TAURO: imprese terminaliste ai sensi dell'art. 18 L. 84/1994.....	20
- GIOIA TAURO: imprese portuali ai sensi dell' art. 16 comma 1 e 3 L. 84/1994.....	43
- GIOIA TAURO: imprese portuali ai sensi dell' art. 17 L. 84/1994.....	75
- PORTO DI GIOIA TAURO: SCENARIO COMPLESSIVO E PREVISIONALE.....	88



ANALISTI STATISTICA PORTO DI CROTONE.....	92
- CROTONE: imprese terminaliste ai sensi dell'art. 18 L. 84/1994.....	94
- CROTONE: imprese portuali ai sensi dell' art. 16 comma 1 e 3 L. 84/1994.....	102
- PORTO DI CROTONE: SCENARIO COMPLESSIVO E PREVISIONALE.....	123



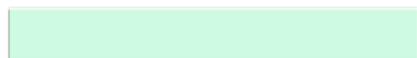
ANALISTI STATISTICA PORTO DI CORIGLIANO-ROSSANO.....	126
CORIGLIANO-ROSSANO: imprese terminaliste ai sensi dell'art. 18 L. 84/1994.....	128
CORIGLIANO-ROSSANO: imprese portuali ai sensi dell' art. 16 comma 1 e 3 L. 84/1994.....	135
PORTO DI CORIGLIANO-ROSSANO: SCENARIO COMPLESSIVO E PREVISIONALE .....	136



ANALISI STATISTICA PORTO DI VIBO VALENTIA.....	139
- VIBO VALENTIA: imprese terminaliste ai sensi dell'art. 18 L. 84/1994.....	141
- VIBO VALENTIA: imprese portuali ai sensi dell' art. 16 comma 1 e 3 L. 84/1994.....	141
- PORTO DI VIBO VALENTIA: SCENARIO COMPLESSIVO E PREVISIONALE.....	153



CONCLUSIONI	
LAVORO PORTUALE: IL FUTURO DEL SISTEMA IN QUATTRO PUNTI.....	156



## CLAUSOLA DI RISERVATEZZA E TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

### Ai sensi del Regolamento UE 2016/679

L'adozione del seguente documento di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, ai sensi dell'art. 8 comma 3 lett. s-bis e comma 3 bis della L. 84/1994, ha reso necessaria la raccolta di dati ed informazioni tra gli operatori economici presenti nei porti che ricadono sotto la giurisdizione amministrativa dell'Ente.

La raccolta ed il trattamento dei dati predetti, risponde a finalità pubblicistico-istituzionali e di studio statistico, nell'assolvimento dei compiti di coordinamento, programmazione e pianificazione che la Legge di Riordino in materia di legislazione portuale affida alle cure del Presidente dell' AdSP.

Tutti i dati personali, nonché i dati particolari di cui questa AdSP-MTMI sia venuta a conoscenza, verranno trattati con l'adozione delle garanzie previste dall'art. 89 del GDPR - Regolamento generale sulla protezione dei dati (UE/2016/679).

Il trattamento dei dati personali e dei dati particolari qui contenuti, sarà improntato ai principi di correttezza, liceità e trasparenza e potrà essere effettuato anche attraverso modalità automatizzate atte a memorizzarli, gestirli e trasmetterli. Il trattamento avverrà mediante strumenti idonei e garantire, anche tramite il ricorso a strumenti di crittografia e/o

ART 89 GDPR 679/2016: "Il trattamento a fini di archiviazione nel pubblico interesse, di ricerca scientifica o storica o a fini statistici è soggetto a garanzie adeguate per i diritti e le libertà dell'interessato, in conformità del presente regolamento. Tali garanzie assicurano che siano state predisposte misure tecniche e organizzative, in particolare al fine di garantire il rispetto del principio della minimizzazione dei dati. Tali misure possono includere la pseudonimizzazione, purché le finalità in questione possano essere conseguite in tal modo. Qualora possano essere conseguite attraverso il trattamento ulteriore che non consenta o non consenta più di identificare l'interessato, tali finalità devono essere conseguite in tal modo".

oscuramento, la riservatezza dell'identità delle persone fisiche coinvolte, così come delle persone giuridiche consultate, anche al fine di evitare il rischio di perdita, accesso non autorizzato, uso illecito e diffusione.

In considerazione di tali esigenze di tutela, qualunque soggetto prenda visione del presente Piano – anche quale componente di organi collegiali, organismi, commissioni o gruppi di portatori di interessi comunque denominati e titolati ad esprimere voti e/o pareri sul Piano medesimo – è tenuto alla più assoluta riservatezza rispetto a quanto appreso, con particolare riguardo alle informazioni relative alle persone (lavoratori e non) e/o ad eventuali loro particolari condizioni.

Nel rispetto del principio di minimizzazione del trattamento, si specifica che i dati personali e particolari che manifestamente non sono utili al trattamento statistico-istituzionale non saranno raccolti o, se raccolti accidentalmente, saranno cancellati immediatamente. Ancora, ai sensi dell'art. 5 del GDPR UE/2016/679, si sottolinea come il periodo di conservazione dei dati personali è stabilito per la durata del presente Piano (anni 3), specificando sin d'ora che i dati saranno comunque oggetto di aggiornamento annuale.

Responsabile del trattamento dei dati ivi raccolti è l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, con sede legale in Contrada Lamia, snc – 89013 Gioia Tauro (RC).

Responsabile per la Protezione dei Dati (*Data protection Officer*) è la società Liquidlaw Srl, raggiungibile all'indirizzo di posta elettronica [privacy@liquidlaw.it](mailto:privacy@liquidlaw.it).

Ai sensi degli art. 15 e 22 del GDPR UE/2016/679, resta ferma la possibilità per gli interessati di esercitare i propri diritti così come esplicitato nell'Informativa sul trattamento dei dati personali dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, consultabile sul sito istituzionale al link <https://autoritaportualedigioiatauro.contrasparenza.it/documenti/allegati/trasparenza/21/decreto-n-111-adsp-mtmi-del-13-05-2022-approvazione-informativa-sul-trattamento-dei-dati-personalidelladsp-mtmi.pdf>.

## PREMESSA E INQUADRAMENTO NORMATIVO

Il mondo del lavoro portuale è una realtà in continuo fermento, che si sviluppa in un processo di naturale evoluzione nel quale si intersecano plurimi fattori di carattere sia endogeno che esterno alla singola realtà portuale.

Le rilevazioni statistiche contenute all'interno di questo documento, rispondono all'esigenza di dotare l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, di uno strumento strutturale e flessibile di intervento per l'incentivazione e la governance del mercato del lavoro portuale all'interno dei porti ricadenti nel perimetro della propria giurisdizione.

Il D.lgs. 232/2017, meglio noto come “Correttivo porti”, rispondendo ad una necessità più volte negli anni evidenziata da tutto il cluster portuale italiano, mentre ha lasciato immutata la disciplina degli art. 16, 17 e 18 della Legge di riordino della disciplina in materia portuale, è intervenuto sui poteri del Presidente delle AdSP, introducendo lo strumento del “Piano dell'organico del Porto”. Sulla base del Piano, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale adotta piani operativi di intervento per il lavoro portuale, finalizzati alla formazione professionale, alla riqualificazione, riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività, sempre in ambito portuale. Per garantire la sostenibilità economica di tali piani di intervento, a mente del comma 577 della legge di bilancio 2018 (Legge n. 205 del 27 dicembre 2017) – trasfuso nel comma 15-bis dell'art. 17 L. 84/81994 – “l'Autorità di sistema portuale può destinare una quota, comunque non eccedente il 15 per cento delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci sbarcate ed imbarcate”. Dunque, la *ratio legis* del c.d. “Correttivo Porti”, impone di guardare al presente documento non come al mero

ART. 8 comma 3 lett. s-bis: “Il Presidente adotta, previa delibera del Comitato di gestione, sentita la Commissione consultiva, sulla base dei piani di impresa, degli e del fabbisogno lavorativo comunicati dalle imprese di cui agli articoli 16 e 18 e dell'organico del soggetto di cui all'articolo 17, il Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18”

adempimento di un obbligo amministrativo in capo alle AdSP, ma come ad uno strumento di programmazione strategica che, nel suo potenziale di analisi e previsione, efficacemente fornisce il quadro all'interno del quale adottare programmi di sviluppo, riqualificazione professionale e gestione delle criticità.

ART. 8 comma 3 bis: “Il Piano di cui al comma 3, lettera s-bis), soggetto a revisione annuale, ha validità triennale e ha valore di documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto e non produce vincoli per i soggetti titolari di autorizzazioni e concessioni di cui agli articoli 16 e 18, fatti salvi i relativi piani di impresa e di traffico.

Esso rappresenta un valido punto di partenza tanto per saggiare, in chiave di analisi, le dinamiche che influiscono sul lavoro portuale, quanto per predisporre in maniera concertata con tutti gli attori coinvolti, progetti per il miglioramento della posizione competitiva dei porti del sistema.

L'indagine condotta per la redazione del presente documento ha interessato le unità dipendenti delle imprese terminaliste ex art. 18, il personale alle dipendenze dei soggetti autorizzati ai sensi dell'art. 16 all'espletamento delle operazioni e dei servizi portuali, oltre che ai cosiddetti “pool” di manodopera rappresentati dall'impresa autorizzata ex art. 17 quale fornitrice di lavoro temporaneo a copertura dei picchi di lavoro che caratterizzano l'attività terminalistica.

Si tratta di soggetti tutti coinvolti nello svolgimento del ciclo delle operazioni portuali, pur con ruoli differenziati e nel rispetto della diversità delle attività condotte in ciascun porto amministrato.

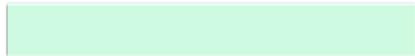
Difatti, la diversificazione produttiva (container, traffico RO-RO, rinfuse solide, rinfuse liquide, merci varie, merci settori specializzati, etc.) incide nell'organizzazione del lavoro e nel modo in cui i soggetti quali il fornitore di lavoro portuale temporaneo, le imprese autorizzate ed i terminalisti entrano tra loro in contatto, tessendo quella rete di relazioni che è il substrato nel quale si sviluppa il mondo del lavoro portuale.

Per questi motivi, il Piano dell'Organico del Porto (POP) 2024-2026, pur presentandosi come la *reductio ad unum* del fabbisogno lavorativo e formativo dell'intero sistema portuale, tiene conto delle possibili evoluzioni organizzative e professionali della forza lavoro nelle singole comunità portuali, in considerazione dei programmi di sviluppo di ciascuno scalo.

Dunque, il Piano qui declinato, grazie al contributo degli operatori economici consultati, ha permesso di elaborare per ciascun porto dell'AdSP-MTMI, dati utili a proiezioni statistiche su:

- Andamento dei traffici distinti per porto e categoria merceologica;
- Numero dei dipendenti delle imprese ex art. 16 e 18, distinti tra dirigenti, addetti amministrativi, addetti operativi;
- Età media del personale impiegato;
- Numero dei dipendenti assunti a tempo determinato e indeterminato;
- Applicazione del CCNL Porti o di altro CCNL;
- Ricorso ad ammortizzatori sociali;
- Livello di saturazione e fabbisogno del personale;
- Principali mansioni;
- Organico dell'impresa autorizzata ex art. 17 L. 84/1994;
- Ricorso ai pool di manodopera e previsioni future.

Dall'analisi globale dei dati rappresentati, sarà possibile verificare concretamente il livello di permeabilità e adeguamento degli scali del sistema a fenomeni quali: il “gigantismo navale”, l'aumento dei lotti movimentati per singola toccata, l'evoluzione di sistemi automatizzati di gestione delle operazioni e dei servizi portuali, l'evoluzione del quadro normativo sia nazionale che comunitario, le sfide legate alla sostenibilità ambientale, le strategie comunitarie di sviluppo del Core Transport Network, l'avanzamento delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT), processi di riorganizzazione aziendale.



In merito a quest'ultimo aspetto, ampio spazio sarà dato al processo in atto per la trasformazione della Gioia Tauro Port Agency S.r.l., l'Agenzia per la somministrazione di lavoro e per la riqualificazione professionale presso il porto di Gioia Tauro. Costituita a seguito dell'Accordo di Programma siglato nel 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, con l'intento di assorbire tutti i lavoratori del terminalista MCT che a quella data risultavano in esubero e che usufruivano di regimi di sostegno al reddito nella forma di ammortizzatori sociali.

ART. 17 comma 5: “Qualora non si realizzi quanto previsto dai commi 2 e 3, le prestazioni di cui al comma 1, vengono erogate da agenzie promosse dalle Autorità di sistema portuale 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 di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera a). Ai fini delle prestazioni di cui al comma 1, l'agenzia assume i lavoratori impiegati presso le imprese di cui all'articolo 21, comma 1, lettera b), che cessano la propria attività”.

La Gioia Tauro Port Agency Srl, unico soggetto a garantire all'interno del sistema portuale la fornitura dei cosiddetti pool di manodopera a copertura dei picchi di lavoro che caratterizzano l'attività terminalistica, scaduto al 31/12/2024 il regime di proroga, verrà trasformata nell'Agenzia del tipo disciplinato al comma 5 dell'art. 17 della L. 84/1994.

## IL MERCATO GLOBALE: SFIDE NEL SEGNO DELLA RESILIENZA

Nonostante abbia stupito la celerità con la quale il sistema economico mondiale è riuscito a rialzarsi dopo la crisi pandemica causata dal Covid-19, superando perfino le stime più ottimistiche delle agenzie di rating nel recuperare l'*annus horribilis* del calo del 3,1% del reddito mondiale, sono ancora tante le sfide aperte che riguardano la crescita economica e, per quanto riguarda in particolare il nostro perimetro di indagine, i traffici marittimi.

Infatti, nonostante l'inflazione decresca in maniera pressoché costante e la crescita economica si sia mostrata straordinariamente tenace, il ritmo dell'espansione rimane lento, comunque ancora al di sotto delle previsioni pre-Covid che stimavano la crescita economica mondiale su una media del 3,8%.

Quelle stime sono state disattese, tanto per gli effetti della pandemia, quanto per le turbolenze geopolitiche che si sono manifestate sullo scenario internazionale a partire dal febbraio 2022 con lo scoppio della guerra in Ucraina e la conseguente impennata dei prezzi di materie prime e fonti energetiche. A questo devono aggiungersi le pervasive sanzioni economiche che Stati Uniti, UE e i Paesi alleati hanno imposto alla Russia che non solo avranno ripercussioni sul Paese sanzionato – ancora incerte, probabilmente più significative nel lungo periodo – ma anche sugli Stati sanzionatori, per la loro incidenza su l'import export e in particolare sull'approvvigionamento energetico.

Oggi l'orizzonte appare ancora più buio, con l'escalation delle tensioni in Medio Oriente e con la possibilità di una guerra totale che appare un'ipotesi drammaticamente meno remota.

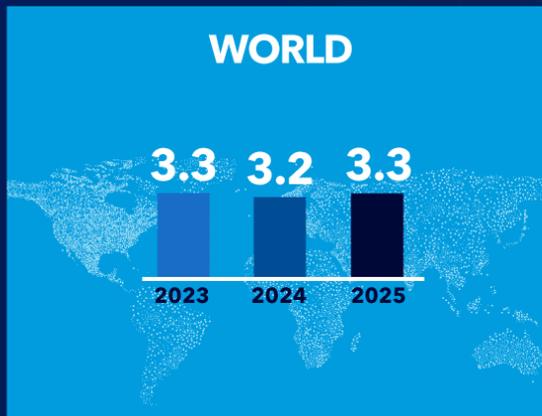
Nonostante queste incognite, secondo i dati diffusi lo scorso luglio in occasione di un aggiornamento *ad interim* del WEO (World Economic Outlook) redatto dal Fondo Monetario Internazionale, il 2024 dovrebbe chiudersi con una crescita del PIL mondiale di 3,2 punti percentuali con un leggero aumento al 3,3% nel 2025.



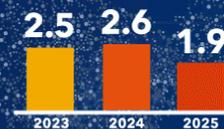
## WORLD ECONOMIC OUTLOOK JULY 2024

# GROWTH PROJECTIONS BY REGION

(REAL GDP GROWTH, PERCENT CHANGE)



### UNITED STATES



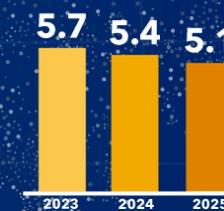
### EURO AREA



### MIDDLE EAST AND CENTRAL ASIA



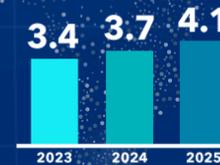
### EMERGING AND DEVELOPING ASIA



### LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN



### SUB-SAHARAN AFRICA



La stima al rialzo, rispetto alle previsioni diffuse ad aprile 2024, è il sintomo evidente di un rinnovato vigore dell'economia cinese (la quale è giusto ricordare, tra il 2013 ed il 2021 ha contribuito per più di un terzo alla crescita globale). Dopo la brusca frenata pandemica, quest'anno l'Fmi ha operato consistenti revisioni a rialzo sulle previsioni di crescita della Cina, 0,4 punti percentuali in più sia sul 2024, ora indicata al 5%, che sul 2025, al 4,5%. Lo stesso vale per gli altri mercati emergenti asiatici, tra i quali il paese con la crescita più elevata tra le grandi economie globali resta l'India, con un 7% atteso quest'anno (alzata di 0,2 punti) e un 6,5% il prossimo.

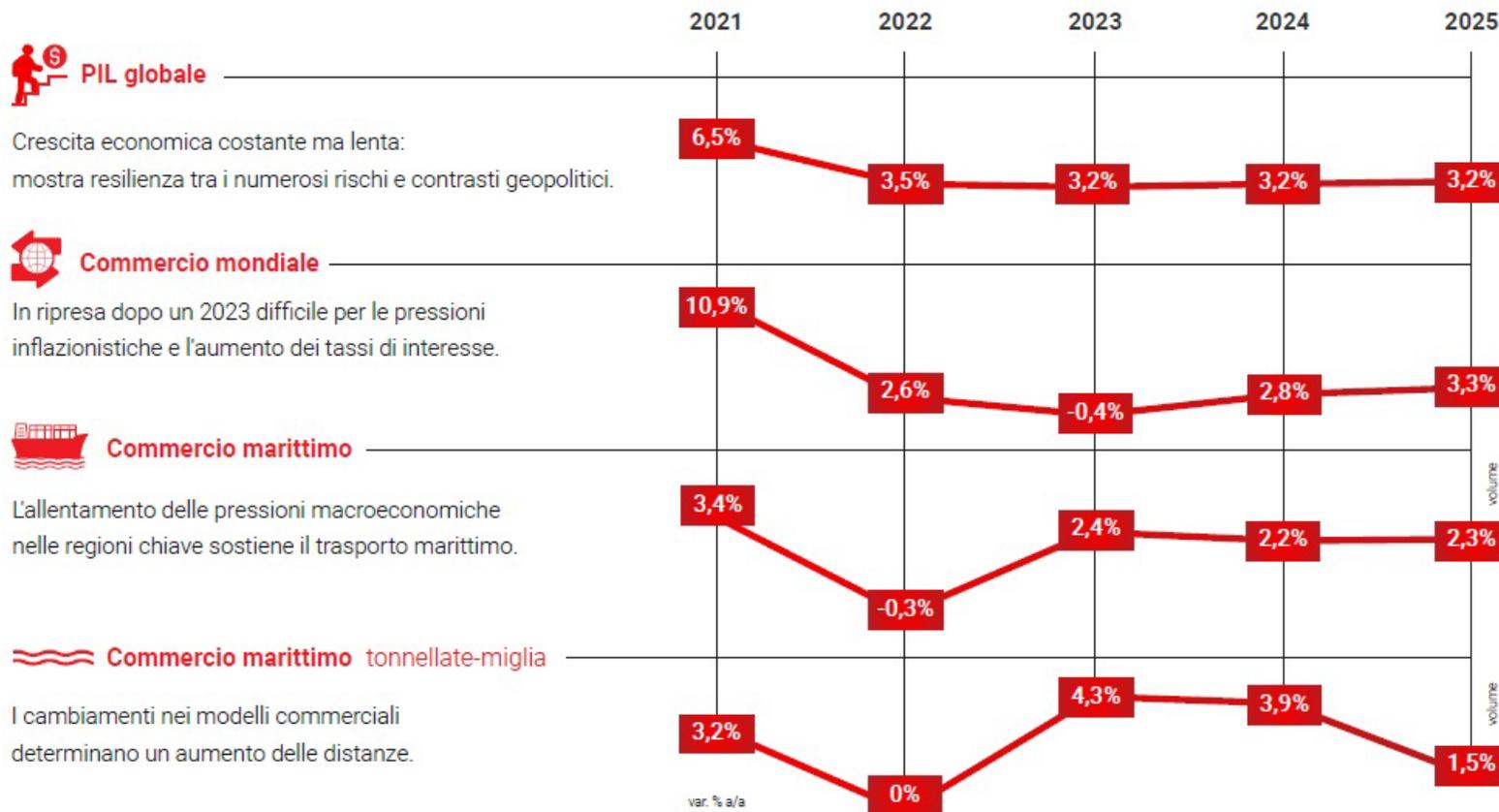
Per l'Eurozona il WEO prevede +0,9% nel 2024 e +1,5% nel 2025, dove le stime al rialzo sono dettate dall'ottimo risultato atteso dalla Spagna e dalle cifre ottimistiche sulla crescita del nostro Paese. Infatti, il PIL italiano per il 2024 è dato al +0,7%, per il prossimo anno invece l'organizzazione rivede al rialzo di 0,2 punti la precedente valutazione, stimando una crescita del Pil dell'Italia dello 0,9%.

Grazie ad una politica monetaria restrittiva ed all'attenuazione delle pressioni dal lato dell'offerta, il Fondo Monetario Internazionale prevede un calo dell'inflazione complessiva globale pari al 5,8% nel 2024 e previsioni al ribasso per il 2025 fino ad una percentuale di 4,4 punti.

L'ultimo rapporto WEO sembra essere possibilista sull'operare un bilanciamento dei fattori di rischio sul mercato, facendo leva sulla disinflazione e sul consolidamento di una politica fiscale meno rigida. Tuttavia, nonostante la crescita economica sia costante, lo è ancora in maniera troppo lenta per poter fornire quelle risposte celeri che sfide come la transizione climatica, lo sviluppo sostenibile e l'innalzamento del tenore di vita, impongono.

Perfettamente in linea con l'andamento dell'economia globale, il trade marittimo si è rivelato particolarmente resiliente, facendo registrare una crescita costante, nonostante gli strozzamenti dovuti alle fibrillazioni geopolitiche nel Mar Rosso ed alla siccità nel Canale di Panama.

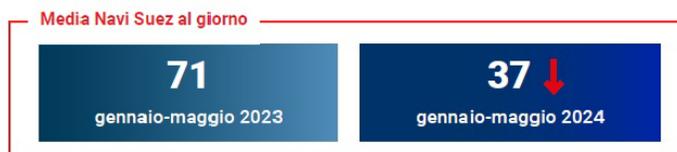
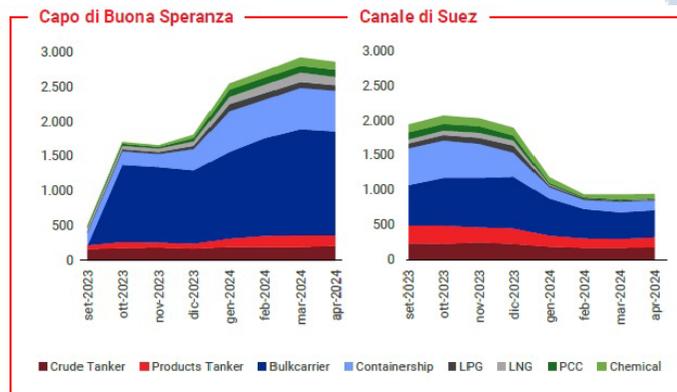
Se pur non rispettando quelle che erano le previsioni di crescita pre-Covid, le stime per il biennio (XI Rapporto Annuale Italian Maritime Economy – SRM) consolidano il dato che vuole lo shipping trade motore trainante del commercio internazionale per un valore di oltre 14mila miliardi di dollari. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale.



Fonte: SRM su FMI, WTO e Clarksons

La domanda di merci movimentate via mare è in aumento, attestandosi per il 2024 ad una percentuale del +2,4% con una stima del +2,6% per il 2025.

Se esaminiamo i traffici marittimi internazionali adottando il rapporto tonnellate-miglia, il trend è ancora più in aumento (4,1% nel 2023 e 5% nel 2024) per effetto della circumnavigazione dell’Africa (rotta obbligata, a causa degli attacchi Houti nel Mar Rosso), per poi calare allo 0,5% nel 2025.



fonte SRM su fonti varie

Il cosiddetto fenomeno del re-routing verso il Continente africano ha determinato un drastico calo dei passaggi di navi mercantili nel Canale di Suez. Tra gennaio e giugno 2024 i transiti medi giornalieri nel Mar Rosso si sono ridotti a 37 passaggi dai 71 dell’anno precedente. A soffrire di più per la costretta circumnavigazione sono le navi Container (-69% dei passaggi), le Car Carrier (-84%) e le LNG (-93%), con effetti a cascata. Questo fenomeno ha comportato, di converso, l’aumento dei traffici attraverso il Capo di Buona Speranza dal quale è stato stimato il transito di circa 99 navi al giorno. Questo ulteriore dato va letto nel senso che se continua a crescere la domanda di merci movimentate via mare, aumentano tuttavia le distanze da percorrere con una serie di effetti a cascata: maggiori costi per i vettori, maggior numero di navi in circolazione e quindi maggiori emissioni.

A questo deve aggiungersi, quale conseguenza negativa, anche il calo dell’affidabilità nei servizi di linea sceso a maggio 2024 al 55,8% (dal 66,8% di Maggio 2023) e il contestuale aumento dei giorni di ritardo, 5,10 giorni a maggio

2024 contro i 4,37 dell’anno precedente. Al superamento di tali due fenomeni sono legate le strategie future dei grandi carrier mondiali che sono in procinto di ridisegnare il quadro delle alleanze portando ad una maggiore competitività tra i vettori. Come è noto a gennaio 2025 2M, l’alleanza composta da Maersk e MSC non esisterà più, mentre nascerà Gemini, alleanza europea tra Maersk e Hapag Lloyd che punta a creare un sistema “hub and spoke” con tocche che “regionalizzino” il traffico, quindi siano limitati a rotte con distanza ridotta, nell’intento di aumentare l’affidabilità degli orari fino alla soglia del 90%.

Per quanto riguarda il costo dei noli, dopo un periodo di ribasso, il 2024 si è caratterizzato per un significativo aumento. Secondo il Drewry World Container Index (DWCI) – uno degli indicatori più usati al mondo per valutarne l’andamento – al 20 giugno 2024 il costo sulla rotta Shanghai-Genova aveva superato i 5.100 dollari, in aumento di oltre il 233% in un anno. Queste stime, tuttavia sono state riviste nel mese di ottobre 2024, registrando una diminuzione del costo dei noli, così come è possibile vedere nella proiezione grafica che segue.

Route	Route code	19-Sep-24	26-Sep-24	03-Oct-24	Weekly change (%)	Annual change (%)
<b>Composite Index</b>	WCI-COMPOSITE	\$3,970	\$3,691	\$3,489	-5% ▼	151% ▲
<b>Shanghai - Rotterdam</b>	WCI-SHA-RTM	\$4,682	\$4,157	\$3,815	-8% ▼	271% ▲
<b>Rotterdam - Shanghai</b>	WCI-RTM-SHA	\$603	\$600	\$590	-2% ▼	26% ▲
<b>Shanghai - Genoa</b>	WCI-SHA-GOA	\$4,928	\$4,212	\$3,848	-9% ▼	162% ▲
<b>Shanghai - Los Angeles</b>	WCI-SHA-LAX	\$5,580	\$5,490	\$5,258	-4% ▼	163% ▲
<b>Los Angeles - Shanghai</b>	WCI-LAX-SHA	\$717	\$717	\$715	0%	-13% ▼
<b>Shanghai - New York</b>	WCI-SHA-NYC	\$6,364	\$6,028	\$5,922	-2% ▼	120% ▲
<b>New York - Rotterdam</b>	WCI-NYC-RTM	\$713	\$722	\$724	0%	-2% ▼
<b>Rotterdam - New York</b>	WCI-RTM-NYC	\$2,056	\$2,067	\$2,061	0%	31% ▲

Fonte: Drewry - rilevazioni ottobre 2024

Questo scivolone delle tariffe sui container dalla Cina all'Italia segna un calo del 9% sulla rotta Shanghai-Genova, il più pesante dai tempi della pandemia. Si tratta di una diminuzione generalizzata: scendono anche i noli Shanghai-Rotterdam (-8%), Shanghai-New York (-2%), Shanghai-Los Angeles (-4%). Rimangono stabili i noli sulle rotte transatlantiche (Rotterdam-New York e viceversa). Questo andamento può determinare non poche preoccupazioni nei carriers, soprattutto se dovesse consolidarsi il passaggio regolare delle navi da Capo di Buona Speranza, considerando che il 10% della capacità globale container, in questo momento assorbito dai traffici più lunghi, andrebbe a sommarsi al +7% di stiva previsto già per il prossimo anno. Per tale ragione questo andamento dei prezzi dei noli è seguito a strettissimo giro anche il fenomeno del cosiddetto container shortage, ovvero la necessità di avere maggiore capienza di stiva sulle navi.

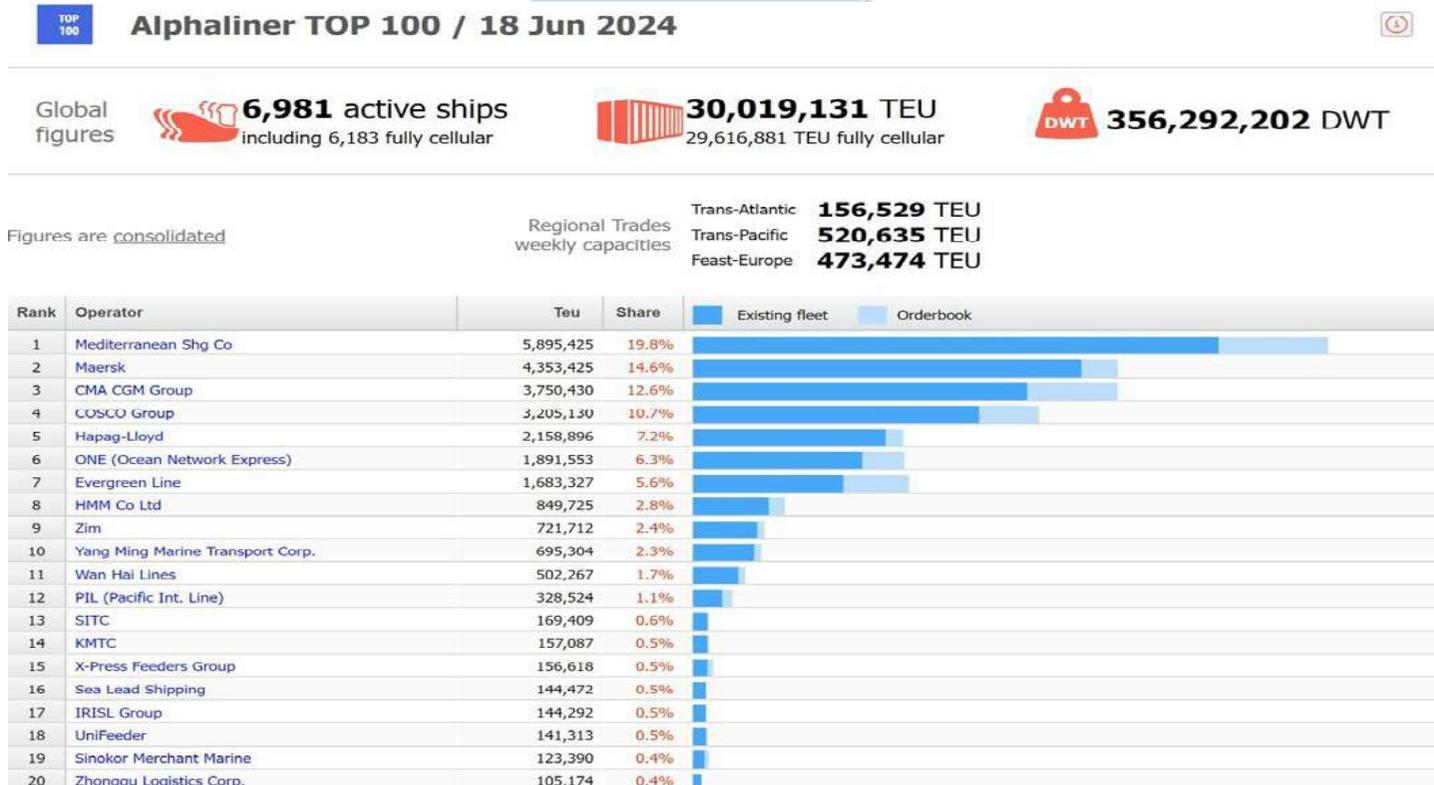
Stando ai dati elaborati dalla società di ricerca Alphaliner, la flotta globale di navi portacontaineri ha superato per la prima volta nella storia i 30 milioni di Teu; questo grazie all'enorme capacità di stiva messa in acqua nei primi mesi dell'anno in corso dai cantieri navali asiatici.

La mancanza di container (container shortage) torna a farsi sentire a causa del re-routing che determina una necessità di maggiore capacità del 7%. Il tasso del container shortage per l'anno in corso si assesta

ad un +7%, situazione che potrebbe modificarsi solo per fine anno, quando scadranno le prenotazioni di tutti i noli disponibili nei principali porti asiatici. La necessità di movimentare con un solo viaggio un numero sempre maggiore di container è alla base del fenomeno al quale si assiste ormai da diversi anni e che pare sia destinato a perdurare, se non addirittura ad amplificarsi: il gigantismo navale.

A sorprendere particolarmente è la celerità con la quale si è passati a navi di grosso stivaggio: la cantieristica navale ha impiegato circa 50 anni per raggiungere lo stivaggio di 5 milioni di Teu, dato rilevato fino al 2021, mentre ha eseguito una repentina impennata in soli 7 anni, passando da 20 milioni a 30 milioni di Teu.

Il 2024 dovrebbe chiudere con un totale di 478 nuove portacontainer da 3,1 milioni di Teu con un aumento del 41% sui dati 2023, prevedendo che alla fine dell'anno in corso la capacità della flotta mondiale sarà aumentata, in termini di capacità di stiva, almeno del 10%. Questo trend pare non sia destinato ad invertirsi, anzi, Il passaggio dalla soglia dai 30 ai 35 milioni di Teu di capacità si prevede avverrà in tempi molto rapidi, in considerazione del fatto che i cantieri asiatici continuano a ottenere commesse, con alcuni dei più grandi costruttori che starebbero contrattando consegne di navi portacontainer programmate fino al 2029. Allo stato attuale, come è possibile vedere dal grafico riportato di seguito e predisposto proprio da Alphaliner, i primi tre vettori marittimi mondiali per capacità di stivaggio garantito (ovvero Msc, Maersk e Cma Cgm) controllano il 47% della flotta di navi portacontenitori esistente, ai primi cinque operatori fa capo il 64,9% della capacità di stiva disponibile e ai primi dieci l'84,3% dei Teu sul mercato.



Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo)  
Corigliano Rossano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.

[info@portodigioiatauro.it](mailto:info@portodigioiatauro.it) - [autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it](mailto:autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it) - [www.portodigioiatauro.it](http://www.portodigioiatauro.it)

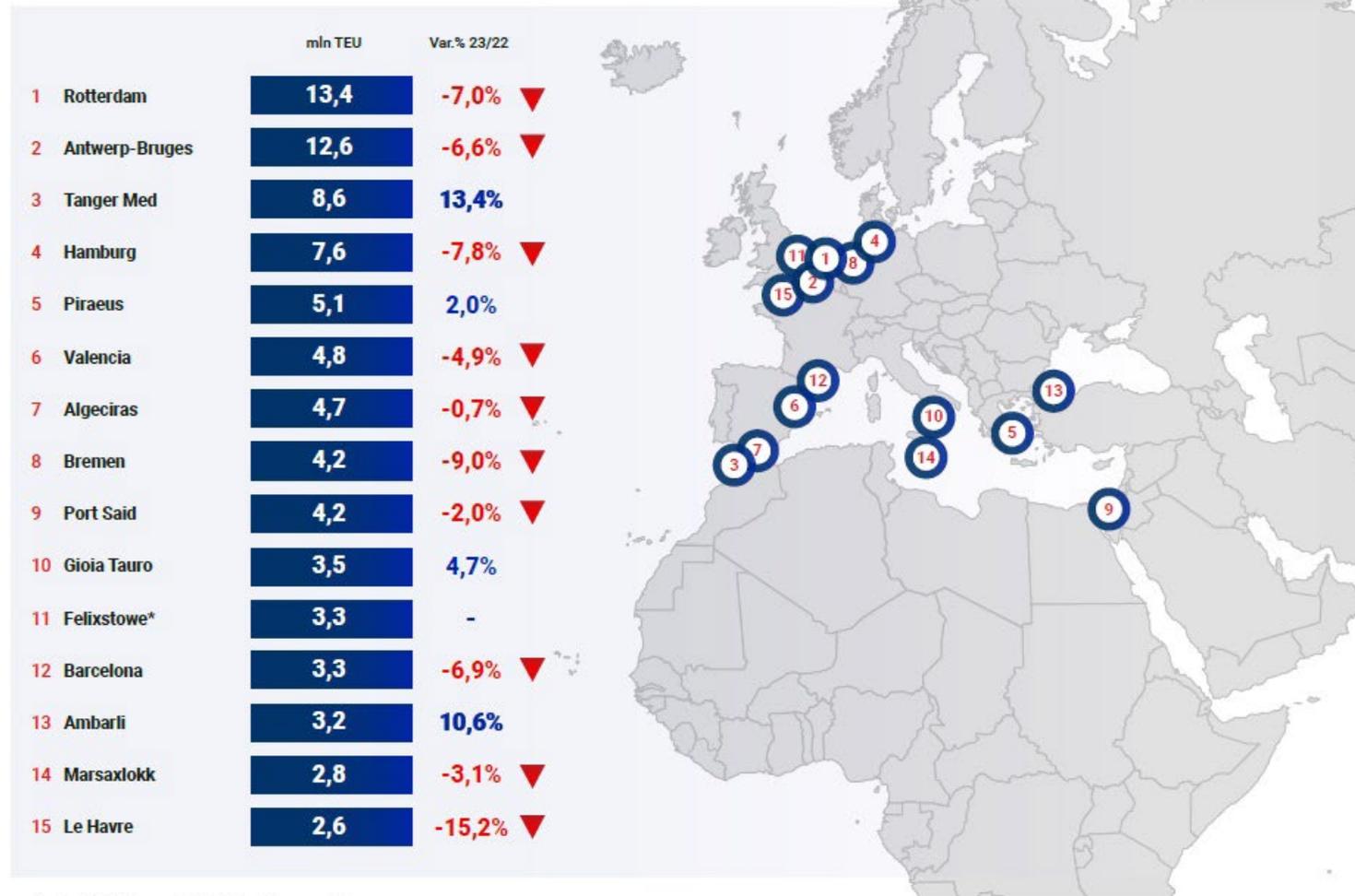
## IL BACINO DEL MEDITERRANEO: NUMERI E PROSPETTIVE

Ancora più resiliente si sta dimostrando il mercato dei traffici marittimi nel bacino del Mediterraneo, questo nonostante i fronti di guerra aperti. Gli studi riportati all'interno del XI Rapporto Annuale Italian Maritime Economy 2024 redatto da SRM, evidenziano una crescita media annua al 2028 dei traffici container del Mediterraneo del 3% contro il 2,5% della media Mondo, riuscendo a mantenere la loro centralità nel contesto geoeconomico. Mentre il commercio USA-Cina si riduce quello UE-Cina tende ad aumentare, passando nell'import da quota 15,8% al 20,5% e nell'export dall'8% all'8,7%, rendendo ancor più solida la rotta via mare Asia/Euro-Mediterranea.

L'Area del Mediterraneo è riuscita negli ultimi anni a rafforzare la presenza sul mercato dei propri porti che sono stati in grado di ritagliarsi una posizione di prim'ordine a livello europeo tanto da far diminuire, anche sensibilmente, la distanza con il cosiddetto Northern Ports System, in particolare grazie agli hub di trasbordo. I porti container del Mediterraneo hanno migliorato la loro efficienza e attrattiva, con una crescita media annua del 3,2% tra il 2008 e il 2023. La Sponda Sud Est del Mediterraneo si rafforza. Sino ad oggi a beneficiare maggiormente del rafforzamento del bacino sono stati i sistemi portuali della costa orientale, cioè Grecia e Turchia e della sponda sud, Egitto e Marocco.

Come possiamo vedere dalla grafica, tra i top 15 porti dall'area Euro-Mediterranea, dopo il record fatto registrare da Tanger MED che, grazie alla sua Free-Zone (specializzata in automotive), si conferma il più grande porto Mediterraneo con un aumento annuale del 13,4%, solo tre porti fanno registrare un risultato positivo: Ambarli +10,6%, Piraeus +2% e, orgogliosamente Gioia Tauro con un +4,7%, avendo movimentato 3,5 milioni di Teu. Per tutti gli altri porti del Mediterraneo il risultato è negativo, con perdite che vanno dal picco di Le Havre con -15,2% allo 0,7% di Algericas.

## I Top 15 porti Euro-Med



fonte SRM su dati Alphaliner e Drewry

Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo)  
Corigliano Rossano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.

[info@portodigioiatauro.it](mailto:info@portodigioiatauro.it) - [autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it](mailto:autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it) - [www.portodigioiatauro.it](http://www.portodigioiatauro.it)

## PORTI ITALIANI: UN SISTEMA CHE REGGE NONOSTANTE LA CONCORRENZA

Il sistema portuale italiano ha movimentato 474,4 milioni di tonnellate nel 2023, facendo registrare un lieve flessione dei traffici delle merci via mare, pari a -3,6% rispetto all'anno precedente. Questa flessione è stata determinata sicuramente dalle tensioni geopolitiche e dall'aumento della competitività dei porti dell'area Mediterranea, che da queste sono state favorite quale conseguenza, ad esempio del fenomeno del re-routing dei traffici verso il Capo di Buona Speranza e a discapito del Canale di Suez.

Ciononostante, nel complesso il sistema marittimo italiano regge, mostrandosi particolarmente resiliente, con profili d'eccellenza che proiettano una luce positiva sulle sfide future.

In questo scenario, i porti italiani rappresentano un'instimabile risorsa per l'economia nazionale, considerando che il 28% dell'import/export in valore e il 50% in quantità utilizza la nave (dati al 2023).

In Europa, il Belpaese ha la leadership del cosiddetto Short Sea Shipping, ovvero la "regionalizzazione" dei traffici. Il volume di merci movimentate, infatti, è pari a 305 milioni di tonnellate, con una quota di mercato superiore al 17% del totale, davanti a Paesi Bassi (16%), Spagna (13%) e Germania (9%).

Nel 2023 il valore dell'economia marittima in Italia è stato pari a 59 miliardi di euro e le 228 mila imprese del cluster marittimo, pari al 3,8% del tessuto imprenditoriale italiano, danno lavoro a 914 mila occupati, il 3,6% del totale.

Difatti, secondo gli studi diffusi da SRM all'interno del suo XI Rapporto Annuale Italian Maritime Economy, l'Italia è tra i maggiori esportatori a livello mondiale, sesta in classifica dopo Cina, Stati Uniti, Germania, Olanda e Giappone. Tra questi grandi Paesi presenta inoltre una elevata incidenza del rapporto Export+Import/Pil (terzo al Mondo).

La tipologia di traffico prevalente è quella delle rinfuse liquide, le quali, tuttavia, calano del 1%, traffico container, anch'esso in calo del 3,6% e Ro-Ro. Quest'ultima tipologia è l'unica tra le merci solide a segnare un incremento, pari a (+0,4%), tant'è che la flotta italiana traghetti è un'eccellenza mondiale e dei primi 10 porti RO-RO europei del Mediterraneo, 7 sono in Italia.

Nessuna aria di crisi per il traffico passeggeri, anzi nel corso del 2023 ha fatto registrare numeri da record.

Sono stati 70,8 milioni i passeggeri transitati nel nostro Paese: 38,8 milioni di passeggeri locali (+10,9%), 18,7 milioni da traghetti (+9,8%), 11,4 milioni da crociere (+11,4%).

Nel 2023  
i porti italiani  
hanno gestito:

**474,4**  
milioni di  
tonnellate

**-3,2%**

**70,8**  
milioni di  
passeggeri

**+16,3%**



Fonte SRM sui dati forniti dalle Autorità di Sistema Portuale  
portinfographics update 2024

Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo)  
Corigliano Rossano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.

[info@portodigioiatauro.it](mailto:info@portodigioiatauro.it) - [autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it](mailto:autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it) - [www.portodigioiatauro.it](http://www.portodigioiatauro.it)

## TRAFFICI MARITTIMI E LAVORO PORTUALE: UNO STRETTO LEGAME

L'analisi del contesto economico e lo studio delle dinamiche che muovono i traffici marittimi sono un passaggio essenziale nell'analisi del lavoro portuale all'interno dei porti amministrati da questa Autorità. Mettere a fuoco fenomeni come la massimizzazione delle economie di scala da parte delle compagnie marittime attraverso navi più grandi che scalano un numero minore di porti e che movimentano sempre più contenitori per ogni singola toccata, così come la concentrazione sul mercato degli operatori e le loro previsioni di investimento, è necessario per capire quanto l'organizzazione del lavoro portuale ne venga influenzata.

Un maggior quantitativo di merce movimentata ha conseguenze sia sull'occupazione diretta dei terminal sia su quella della somministrazione di lavoro temporaneo da parte dell'impresa fornitrice, a copertura dei picchi di lavoro, nei termini che verranno meglio illustrati in seguito nel Piano qui declinato.

Adesso basti pensare che lotti di maggiori dimensioni comportano l'organizzazione del lavoro su una turnistica sempre più ravvicinata, per garantire la gestione di periodi di elevata, talvolta particolarmente gravosa, continuità operativa.

In aggiunta a tutto questo, va segnalato come negli ultimi anni si è intensificata la tendenza dei maggiori carriers di espandersi anche all'interno della logistica terrestre, estendendo la loro presenza ai

settori terminalistico, logistico e ferroviario. Un porto che sappia adattarsi alle nuove istanze del mercato attraverso una strutturazione dinamica della forza lavoro e della modalità di erogazione dei servizi, si mantiene competitivo ed appetibile tanto per i terminalisti già presenti, incoraggiati a continuare ad investire, che per nuovi traffici provenienti dai cosiddetti mercati non captive.

Questo scenario, naturalmente, potrebbe non interessare in modo uguale i singoli scali del sistema amministrato, i quali si differenziano tra loro per vocazione, dimensione, caratterizzazione delle attività produttive, numero delle risorse impiegate e numero di operatori economici presenti. Ecco perché all'interno del Piano dell'Organico dei Porti, i dati riferiti al lavoro portuale, verranno illustrati porto per porto, solo così il P.O.P. 2024-2026 assolverà alla sua funzione di documento strategico di programmazione per la predisposizione di futuri Piani operativi d'intervento. Seguirà, dunque, uno studio analitico del fattore lavoro all'interno dei porti di competenza.

## ANALISI STATISTICA: PORTO DI GIOIA TAURO

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stata istituita con Decreto dell'allora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 257 del 18/6/2021.

Ai sensi dell'art. 6 comma 4 L.84/1994, l'Autorità di Sistema Portuale esercita attività di: “Indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'articolo 6-bis, comma 1, lettera c), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali”.

Oggi, i porti che sono ricompresi nella giurisdizione dell'AdSP MTMI sono: Gioia Tauro (RC), Crotone (Porto Vecchio e Nuovo), Corigliano Rossano (CS), Vibo Valentia e Taureana di Palmi (RC). In tutti gli scali del sistema sono presenti, a diversa concentrazione ed a differente tipologia produttiva, soggetti autorizzati ai sensi dell'art. 18 L.84/1994 (Terminal operator) e art. 16 commi 1 e 3 L. 84/1994 (imprese che svolgono operazioni e servizi portuali). Fa eccezione il porto di Taureana di Palmi il quale non ha vocazione commerciale, offrendo essenzialmente servizi per il diporto nautico.

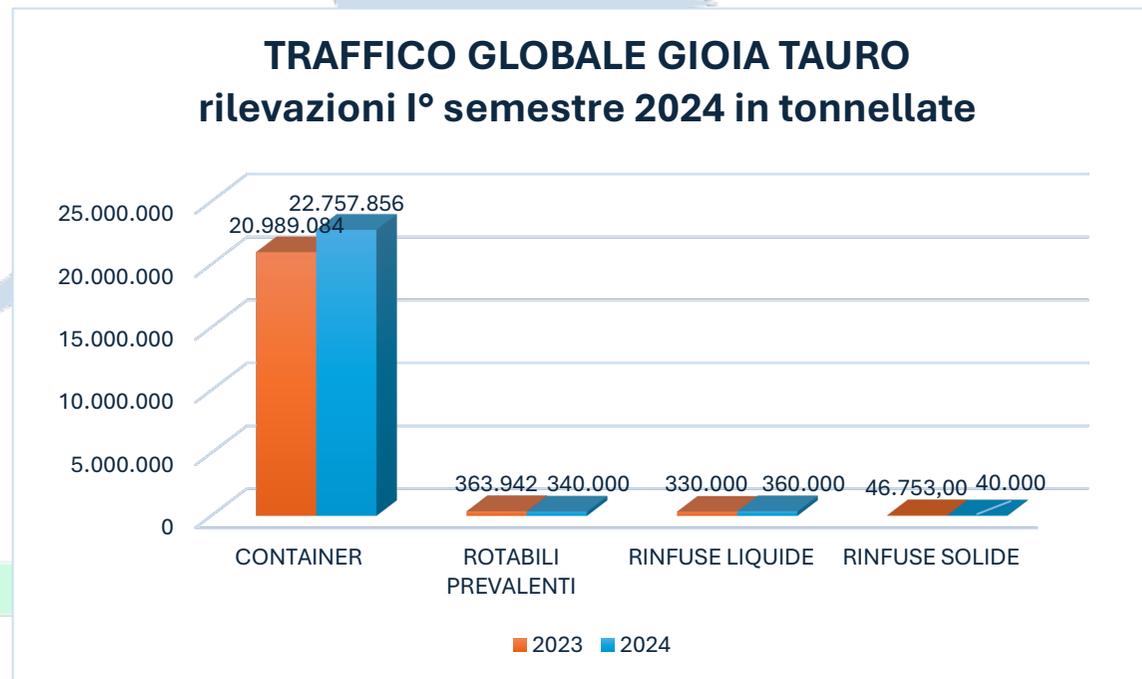
### **GIOIA TAURO: imprese terminaliste ai sensi dell'art. 18 L. 84/1994**

Il porto di Gioia Tauro con la superficie complessiva di 620 ettari di cui 440 destinati al terminal e 180 allo specchio acqueo, è uno dei principali porti dell'area Euro-Mediterranea, con chiara vocazione al transhipment. Anche gli spazi operativi sono di assoluta rilevanza: dispone di 5130 metri di banchine di cui 3395 ricavate lungo il lato di levante, 815 lungo il lato nord e 920 metri a ponente per unità RoRo. I piazzali portuali hanno una superficie complessiva di circa 1 milione e 800 mila metri quadri.

*Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo)  
Corigliano Rossano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.*

*[info@portodigioiatauro.it](mailto:info@portodigioiatauro.it) - [autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it](mailto:autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it) - [www.portodigioiatauro.it](http://www.portodigioiatauro.it)*

Lo scalo gioiese è dotato di un sistema infrastrutturale, che lo rende competitivo e pronto ad accogliere qualunque nave di categoria ULCS. Nel corso del 2024 è stata inaugurata una nuova banchina a Ponente di lunghezza pari ad oltre 385 metri, distinti in un segmento rettilineo principale di circa 325 metri ed un altro di circa 60 metri a sud. La nuova banchina completa consentirà nel prossimo futuro di ospitare un bacino di carenaggio semovente che darà il via a nuove attività metalmeccaniche di riparazione di navi, operazioni di rimessaggio che è qui corretto segnalare perché andranno ad aumentare i livelli occupazionali all'interno del porto. Per poter avere un quadro generale, prima di analizzare nel dettaglio i dati riferiti alle imprese autorizzate ex art. 18 e art. 16 L. 84/1994, di seguito si riportano graficamente i dati relativi ai traffici marittimi che hanno interessato il porto, differenziati per tipologia merceologica.



Com'è possibile vedere dal grafico nel corso del primo semestre 2024 il traffico container, espresso in tonnellate, è aumentato del +8,4% rispetto al 2023.

Nel settore automotive, invece, si registra una lieve frenata, fermandosi a -6,6% sui dati del 2023. Si tratta, tuttavia di un dato parziale che andrà rivisto alla fine dell'anno in corso.

Le rinfuse liquide aumentano del +9,09% rispetto allo scorso anno. Tuttavia, si fa presente, che l'operatore economico che gestisce il traffico non è un'impresa terminalista, autorizzata ai sensi dell'art. 18 L. 84/1994, pertanto, i dati relativi al personale impiegato non sono oggetto di questo studio.

Anche le rifuse solide movimentate in porto scendono a -14,4%.

### ➤ MEDCENTER CONTAINER TERMINAL S.P.A.

Il motore trainante del porto continua ad essere il transhipment di container, business che rende l'hub di Gioia Tauro leader a livello nazionale e eccellenza tra i porti del Mediterraneo. Il porto, grazie alla presenza dell'impresa terminalista Medcenter Container Terminal, lo scorso anno ha movimentato 3.548.830 Teu, pari al +5,0%, rappresentando da solo sulla percentuale nazionale dei 4,2 milioni Teu movimentati, l'80% del transhipment italiano. 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 che è stato implementato proprio nell'anno in corso con l'arrivo di nuove gantry cranes e straddle carriers. Dal prossimo mese di novembre, il terminalista potrà contare su 25 gru di banchina, 3 gru mobili e su 18 nuovi carrelli che nel mese di agosto si sono aggiunti a quelli già presenti in porto. L'aumento del parco mezzi, testimonia la volontà di investire sullo sviluppo dello scalo gioiese, attraverso la dotazione di macchine in grado di soddisfare le esigenze del transhipment mondiale.

Il 2024 che sta volgendo al termine continua a vedere lo scalo calabrese in crescita, pronto a superare anche il record dello scorso anno. Nel corso della Naples Shipping Week tenutasi all'inizio di ottobre 2024, sono stati resi noti i dati aggiornati dello studio

SRM, che danno conto della movimentazione di quasi 3 milioni di container solo nei primi 9 mesi dell'anno, facendo segnare un aumento del 10,4% sullo stesso periodo del 2023.

Secondo le stime presentate dalla stessa MCT, si prevede che l'anno in corso si concluderà con la movimentazione di 3.900.000 TEUS; una crescita costante che non sembra conoscere crisi.

<b>SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA</b>	
<b>Ragione Sociale</b>	MEDCENTER CONTAINER TERMINAL SPA
<b>Sede Legale</b>	VIALE ANGELO RAVANO N. 1 – GIOIA TAURO 89013 RC
<b>Sede Operativa</b>	VIALE ANGELO RAVANO N. 1 – GIOIA TAURO 89013 RC
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	01292910807
<b>Fatturato (2023)</b>	€ 160.186.189
<b>Codice ATECO</b>	52.29.22
<b>Tipologia Impresa</b>	SPA
<b>Servizio/ Operazione</b>	SERVIZI LOGISTICI RELATIVI ALLA DISTRIBUZIONE DI MERCI
<b>Categoria Merceologica</b>	MERCI SU CONTAINER
<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	26/06/2044
<b>Attività Principale</b>	MOVIMENTAZIONE CONTAINER DA NAVE A NAVE

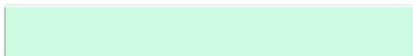


PERSONALE		
<b>Risorse Umane 2022 e 2023 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo Determinato: 6</li> <li>• Tempo Indeterminato: 860</li> <li>• CCNL Porti: 1241</li> <li>• Altri CCNL: Dirigenti Industria 6</li> </ul>	Esterni: □ Contratto: Ditte esterne vessel handling: 115/ media gg. A chiamata: 0
<b>Mansione</b>	carrellisti	
<b>Saturazione (Stima %)</b>	*****	
<b>Allegato</b>		
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG NO	FIS NO
VOLUMI GESTITI		
<b>Navi (numero) 2023</b>	1.494	
<b>Navi (numero) 2024 prev.</b>	1.400	
<b>Merci (MOVES (IN/OUT) 2023)</b>	3.548.827 TEUS	
<b>Merci MOVES (IN/OUT) 2024 prev.</b>	3.900.000 TEUS	
<b>Nuovi servizi</b>	West Med – Red Sea	
<b>Previsione Volumi 2023</b>	3.548.827 TEUS	
<b>Previsione Volumi 2024 Prev.</b>	3.900.000 TEUS	

FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025	
Fabbisogno Complessivo dichiarato	<ul style="list-style-type: none"> <li>- assunzioni: fino ad un massimo di 1.290 (+16 unità rispetto al numero attuale)</li> <li>- a chiamata: 0</li> </ul>
Modalità di gestione	Orario giornaliero e su turni

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO DIRIGENTI**

FABBISOGNO FORMATIVO			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONALE DA FORMARE</b>	<b>4</b>		



**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI AMMINISTRATIVI**

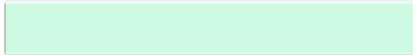
<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	<b>97</b>		

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI OPERATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>								
	<b>PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	<b>29</b>							<b>38</b>

								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI/ MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>				<b>8</b>	<b>43</b>	<b>33</b>	<b>5</b>	<b>32</b>

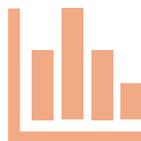
I prospetti sono stati valorizzati con i dati relativi al fabbisogno formativo per l'annualità 2024



## RIELABORAZIONE GRAFICA PER MCT SPA



**1276 DIPENDENTI: 1084 ASSUNTI CON LA QUALIFICA DI OPERAIO, 167 IMPIEGATI AMMINISTRATIVI TRA I QUALI 21 IMPIEGATI CON INQUADRAMENTO DI QUADRO, 4 DIRIGENTI**



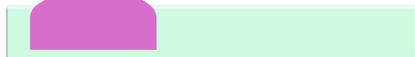
**L'ETA' MEDIA DEI DIPENDENTI E' DI 49 ANNI**



**1272 DEI DIPENDENTI SONO ASSUNTI CON CCNL DEI LAVORATORI DEI PORTI, 4 UNITÀ SONO ASSUNTE CON CCNL DIRIGENTI INDUSTRIA**



**SU 1276 DIPENDENTI, 42 SONO DONNE, ASSUNTE CON LA QUALIFICA DI IMPIEGATO DI CUI 1 UNITA' ASSUNTA**



➤ **AUTOMAR S.P.A.**

Un ruolo importante riveste nel cluster portuale di Gioia Tauro, il terminalista Automar S.p.a., leader nel settore della logistica integrata per l'automotive. L'operatore detiene in concessione un'area di circa 240mila metri quadrati e può ospitare oltre 17mila autoveicoli.

Nel primo semestre 2024 Automar ha operato nel porto gioiese circa 118 navi e prevede di chiudere al 31 dicembre con un totale di 230 navi. Si prevede un volume di traffico merci per 340.000 MOVES IN/OUT con una lieve flessione in negativo sui risultati del 2023.

Si segnala la volontà del terminalista di rafforzare la propria presenza nello scalo calabrese, approntando un significativo potenziamento delle attività logistiche e intermodali. Nel mese di ottobre 2024 è stata rilasciata a favore della società, una concessione demaniale marittima per ulteriori 40.000 metri quadrati ed è in corso di definizione l'iter per il rilascio di ulteriori concessioni che dovrebbero far aumentare gli spazi a disposizione dell'automotive fino ad una superficie di circa 387.699 metri quadrati.

SCHEDE RIPILOGATIVE GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
Ragione Sociale	AUTOMAR SPA
Sede Legale	VIA C. COLOMBO SNC – PONTECAGNANO FAINO (SA)
Sede Operativa	ZONA INDUSTRIALE SNC – SAN FERDINANDO (RC)
P.IVA/ Codice Fiscale	00222270654
Fatturato (2023)	€ 54.000.000
Codice ATECO	59.29.21
Tipologia Impresa	SPA
Servizio/ Operazione	SBARCO/IMBARCO/STOCCAGGIO VEICOLI



PERSONALE		
<b>Risorse Umane 2023 e 2024 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 55 (OPERAI) 2023 + 31 (OPERAI) 2024/2026  • Tempo Determinato: 3 • Tempo Indeterminato: 81 • CCNL Porti: 77 • Altri CCNL: 5	Esterni: □ Contratto: ART. 16-17 200 PERSONE/SETTIMANA A chiamata: 0
<b>Mansione</b>	OPERATORE PORTUALE POLIVALENTE	
<b>Saturazione (Stima %)</b>	100%	
<b>Allegato</b>		
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG NO	FIS NO
VOLUMI GESTITI		
<b>Navi (numero) 2023</b>	238	
<b>Navi (numero) 2024 prev.</b>	118 A GIUGNO 2024 / IN PREVISIONE 230 A DICEMBRE 2024	
<b>Merci (MOVES (IN/OUT) 2023)</b>	363.942	
<b>Merci MOVES (IN/OUT) 2024 prev.</b>	340.000	
<b>Nuovi servizi</b>		
<b>Previsione Volumi 2023</b>	173.743	
<b>Previsione Volumi 2024 Prev.</b>	170.000	

FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025	
Fabbisogno Complessivo dichiarato	- assunzioni: 50 - a chiamata: 40
Modalità di gestione	*****

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO DIRIGENTI**

FABBISOGNO FORMATIVO			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONALE DA FORMARE</b>	*****	*****	*****

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI AMMINISTRATIVI**

FABBISOGNO FORMATIVO			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	*****	*****	*****

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI OPERATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>								
	<b>PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>			<b>10</b>		<b>36</b>	<b>36</b>	<b>50</b>	<b>36</b>
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI/MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	<b>36</b>		<b>11</b>		<b>10</b>		<b>10</b>	<b>10</b>

## RIELABORAZIONE GRAFICA PER AUTOMAR SPA



96 DIPENDENTI DI CUI 85 ASSUNTI CON LA QUALIFICA DI OPERAIO, 3 AUTISTI, 8 IMPIEGATI AMMINISTRATIVI TRA I QUALI UN IMPIEGATO CON LA QUALIFICA DI QUADRO.



L'ETA' MEDIA DEI DIPENDENTI E' DI 45 ANNI



92 DEI DIPENDENTI SONO ASSUNTI CON CCNL DEI LAVORATORI DEI PORTI, MENTRE LE RESTANTI 4 UNITÀ SONO ASSUNTE CON CCNL TRASPORTI E LOGISTICA.



SU 96 DIPENDENTI LE DONNE ASSUNTE SONO 5, INQUADRATE TUTTE COME IMPIEGATO AMMINISTRATIVO TRA LE QUALI 1 UNITÀ INQUADRATA COME QUADRO

➤ **HEIDELBERG MATERIALS ITALIA CEMENTI S.P.A.**

Il soggetto terminalista nasce dalla fusione delle storiche aziende Italcementi e Calcestruzzi.

La Heidelberg Materials è uno dei principali produttori integrati di soluzioni e materiali per le costruzioni, nei settori cemento, inerti e calcestruzzo preconfezionato, la quale sta investendo sull'evoluzione della gamma dei prodotti e dei servizi offerti sul mercato per traghettare l'impresa nel mercato del futuro che vuole le imprese sempre più eco-sostenibili e digitali.

Difatti, i siti produttivi di HM Italia Cementi S.p.a. hanno ottenuto la certificazione ambientale ISO 14001 a cui si aggiunge, in alcune aree geografiche, la certificazione CSC che certifica il processo di approvvigionamento responsabile su tutta la filiera di produzione.

La società svolge dal 2021 l'attività di terminalista nel porto di Gioia Tauro, i cui dati si riportano di seguito.

<b>SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA</b>	
<b>Ragione Sociale</b>	Heidelberg Materials Italia Cementi S.p.A.
<b>Sede Legale</b>	20068 Peschiera Borromeo (MI) Via Lombardia21A
<b>Sede Operativa</b>	Banchina di Ponente Porto di Gioia Tauro (RC)
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	P.IVA 00223700162 - Codice Fiscale 006337110164
<b>Fatturato (2023)</b>	HM ITALIA: Euro 769.886.418,00 - Gioia Tauro: Euro 6.319.062,00
<b>Codice ATECO</b>	2351
<b>Tipologia Impresa</b>	Produzione e vendita cementi e calce

<b>Servizio/ Operazione</b>	Scarico pneumatico di cemento alla rinfusa da navi
<b>Categoria Merceologica</b>	cemento
<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	31/12/2024
<b>Attività Principale</b>	sbarco cemento, carico sili e ricarichi su camion
<b>Dipendenti 2022/2023</b>	Unità locale Gioia Tauro: 3
<b>Ricorso Ammortizzatori sociali</b>	SI NO X
<b>ATTIVITÀ</b>	
<b>Modello Operativo</b>	<b>Attività:</b> Terminal portuale presso il porto di Gioia Tauro (RC)
	Descrizione: <ul style="list-style-type: none"> <li>- scarico pneumatico cemento alla rinfusa</li> <li>- stoccaggio in n. 2 sili</li> <li>- ricarica, pesatura e bollettazione camion</li> </ul>
	- Mezzi necessari: 2
	- Mezzi a disposizione: 2
	Squadre/lavoratori dedicati: 2

	Unità di misura: tonnellate	
	Tempo: *****	
<b>Clienti</b>	Centri di betonaggio, prefabbricati, manufatti in cemento della zona sud della Calabria	
<b>Allegato</b>		
<b>PERSONALE</b>		
<b>Risorse Umane 2022 e 2023 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 3  • Tempo Determinato: • Tempo Indeterminato: 3 • CCNL Porti: • Altri CCNL: calce e cemento	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:
		<input type="checkbox"/> A chiamata:
<b>Mansione</b>		
<b>Saturazione (Stima %)</b>		
<b>Allegato</b>		
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG NO	FIS NO nell'unità locale di Gioia Tauro
<b>VOLUMI GESTITI</b>		

Navi (numero) 2023	8
Navi (numero) 2024 prev.	n. 3 al 31/07, previste 6-7 navi in dipendenza della portata
Merci (MOVES (IN/OUT) 2023	OUT 46,753 KT
Merci MOVES (IN/OUT) 2024 prev.	OUT 40,00 KT
Nuovi servizi	/
Previsione Volumi 2023	Consuntivo: t. 46.753,58
Previsione Volumi 2024 Prev.	40,00 Kt
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
Fabbisogno Complessivo dichiarato	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ..... assunzioni</li> <li>- .... a chiamata</li> </ul>
Modalità di gestione	

<b>Relazione con Volumi previsionali</b>	Non sono previste assunzioni se non al superamento delle 100.000 t per n° 1 operaio
--	---

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO DIRIGENTI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONALE DA FORMARE</b>	*****	*****	*****

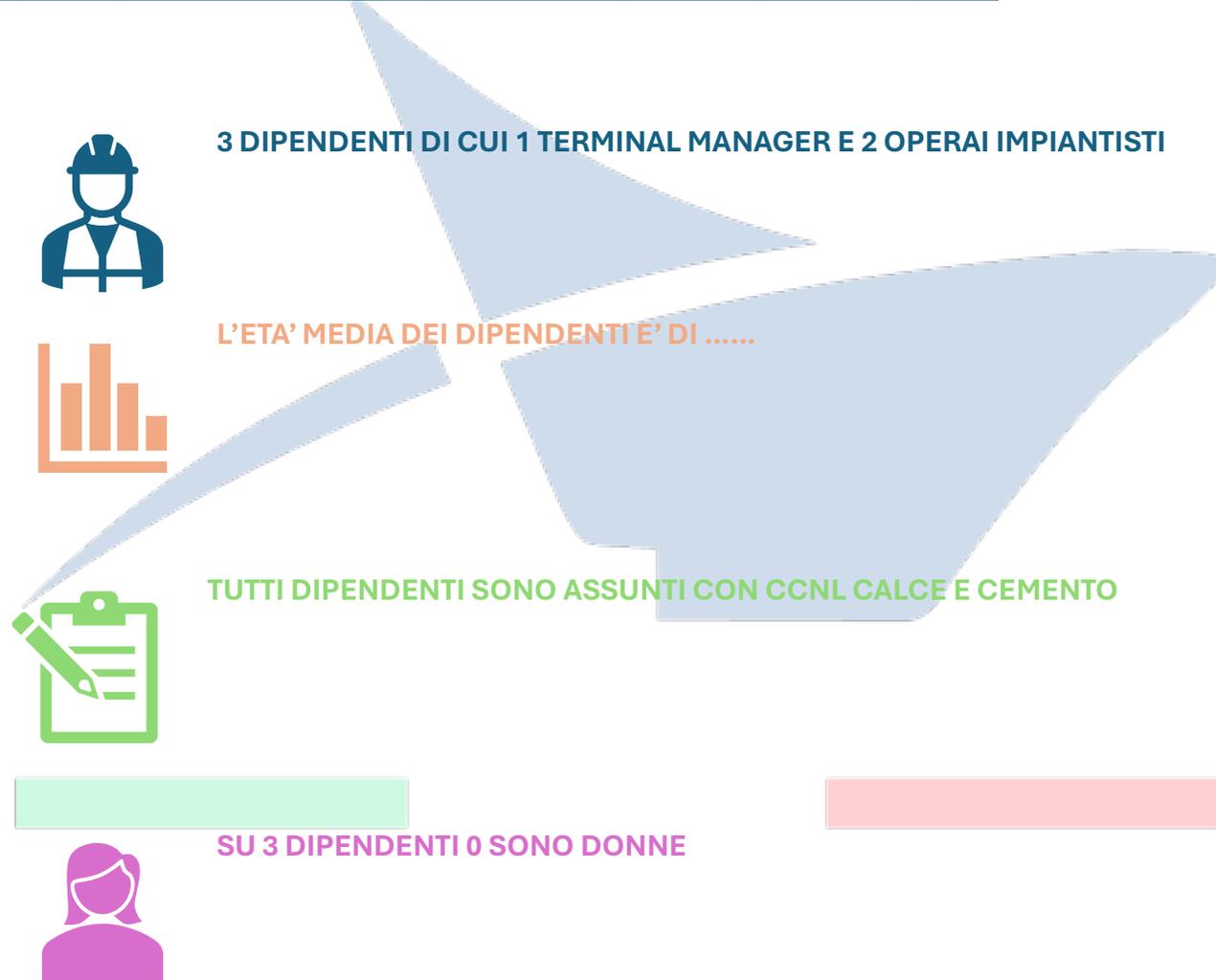
**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI AMMINISTRATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	*****	*****	*****

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI OPERATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>								
	<b>PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>								
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI/MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>								

## RIELABORAZIONE GRAFICA PER HEIDELBERG MATERIALS ITALIA CEMENTI S.P.A.



## GIOIA TAURO: imprese portuali ai sensi dell' art. 16 comma 1 e 3 L. 84/1994

Oltre alle 3 imprese terminaliste, sono presenti 7 operatori economici, autorizzati allo svolgimento di operazioni e servizi portuali nell'ambito del porto di Gioia Tauro. Tutte e 7 le imprese svolgono servizi portuali, ai sensi del comma 3 dell'art. 16 L.84/1994, mentre sono 3 tra queste, le sole ad essere autorizzate anche all'espletamento di operazioni portuali (art. 16 comma 1 L. 84/1994).

ART. 16 comma 1: “Sono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale. Sono servizi portuali quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali.

ART. 16 comma 3: “L'esercizio delle attività di cui al comma 1, espletate per conto proprio o di terzi, è soggetto ad autorizzazione dell'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, dell'autorità marittima”.

### ➤ INTERNATIONAL SHIPPING S.R.L. – OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI

La International Shipping S.r.l. è impresa autorizzata sia per lo svolgimento di operazioni che di servizi portuali. Nell'ambito del porto di Gioia Tauro espleta la propria attività per i due maggiori terminalisti: Medcenter Container Terminal S.p.a. e Automat S.p.a. Nel primo semestre sono state lavorate 149 navi e l'impresa prevede di concludere il 2024 con un totale di 320 navi, registrando un incremento del +2,89% sui dati del 2023.

SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
<b>Ragione Sociale</b>	International Shipping Srl
<b>Sede Legale</b>	Via traversa privata Poscolo, 2 – 89026 S. Ferdinando (RC)
<b>Sede Operativa</b>	*****
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	P.IVA 01586560805
<b>Fatturato (2023)</b>	2.314.434,00 euro
<b>Codice ATECO</b>	52.24.20; 52.22.09; 52.24
<b>Tipologia Impresa</b>	SRL
<b>Servizio/ Operazione</b>	Impresa portuale
<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	31/12/2024
<b>Attività Principale</b>	Rizzaggio e derizzaggio
<b>Dipendenti 2023</b>	50 dipendenti
<b>Ricorso Ammortizzatori sociali</b>	SI NO X

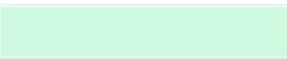
ATTIVITÀ	
<b>Modello Operativo</b>	<b>Attività:</b> rizzaggio e derizzaggio
	<b>Descrizione:</b> - Movimentazione merci, lavoro in H24
	- Mezzi necessari: muletti, furgoni
	- Mezzi a disposizione: muletti, furgoni
	Squadre/lavoratori dedicati: senza turnistica
	Unità di misura: Tempo: *****
<b>Clienti</b>	MCT SPA – AUTOMAR SPA
PERSONALE	
<b>Risorse Umane 2023 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 58
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo Determinato:</li> <li>• Tempo Indeterminato: TUTTI</li> <li>• CCNL Porti: TUTTI</li> <li>• Altri CCNL:</li> </ul>
	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:
	<input type="checkbox"/> A chiamata:
<b>Mansione</b>	

Saturazione (Stima %)	100%	
Allegato		
Ammortizzatori sociali	CIG NO	FIS NO
<b>VOLUMI GESTITI</b>		
Navi (numero) 2023	311	
Navi (numero) 2024 prev.	n. 320	
Merci (MOVES (IN/OUT) 2023)		
Merci MOVES (IN/OUT) 2024 prev.		
Nuovi servizi	/	
Previsione Volumi 2023	450.000 TEUS	
Previsione Volumi 2024 Prev.	40,00 Kt	
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>		
Fabbisogno Complessivo dichiarato	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ...0.. assunzioni</li> <li>- ...0. a chiamata</li> </ul>	

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO DIRIGENTI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONALE DA FORMARE</b>	*****	*****	*****

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI AMMINISTRATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	***** 	***** 	***** 

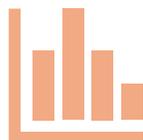
**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI OPERATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>								
	<b>PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>								
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI/MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>								

## RIELABORAZIONE GRAFICA PER INTERNATIONAL SHIPPING S.R.L.



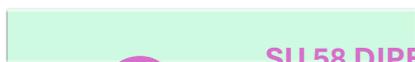
58 DIPENDENTI DI CUI 54 OPERAI, 2 ADDETTI AMMINISTRATIVI, 2 DIRIGENTI



L'ETA' MEDIA DEI DIPENDENTI E' DI 40 ANNI



TUTTI DIPENDENTI SONO ASSUNTI CON CCNL PORTI



SU 58 DIPENDENTI 0 SONO DONNE



➤ **UNIVERSAL SERVICES S.R.L.**

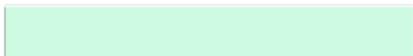
La società opera all'interno dell' area portuale di Gioia Tauro dall'anno 2002, ed effettua sia operazioni portuali (carico, scarico, deposito e movimento merci in genere) che servizi portuali. Dalle informazioni fornite, la stessa impegna 46 unità di personale tra i quali 1 dirigente, 2 addetto amministrativo e 43 addetti operativi. La società nel primo semestre ha operato 135 navi, prevedendo di chiudere l'anno in corso a quota 320 navi, con un incremento del +1,59% rispetto al 2023. L'impresa portuale prevede l'incremento di 1-2 unità a seconda dei volumi assegnati.

<b>SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA</b>	
<b>Ragione Sociale</b>	Universal Services S.r.l.
<b>Sede Legale</b>	Via B. Buoizzi 167/E Palmi (RC)
<b>Sede Operativa</b>	Via Rossini, 54 San Ferdinando (RC)
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	P.IVA 021910900808
<b>Fatturato (2023)</b>	3.007.370,00 euro
<b>Codice ATECO</b>	52.24.20
<b>Tipologia Impresa</b>	SRL
<b>Servizio/ Operazione</b>	Impresa portuale ex art. 16 comma 1 e comma 3

<b>Categoria Merceologica</b>	
<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	31/12/2024
<b>Attività Principale</b>	Rizzaggio e derizzaggio – Car driver
<b>Dipendenti 2023</b>	43 dipendenti
<b>Ricorso Ammortizzatori sociali</b>	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
<b>ATTIVITÀ</b>	
<b>Modello Operativo</b>	<p><b>Attività:</b> rizzaggio e derizzaggio</p> <p>Descrizione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Movimentazione merci, lavoro in H24</li> <li>- Mezzi necessari: fork lift e mezzi per trasporto persone</li> <li>- Mezzi a disposizione: fork lift-altro</li> </ul> <p>Squadre/lavoratori dedicati: senza turnistica</p> <p>Unità di misura:</p> <p>Tempo: *****</p>
<b>Clienti</b>	MCT SPA – AUTOMAR SPA



Nuovi servizi	/
Previsione Volumi 2023	563.463,00
Previsione Volumi 2024 Prev.	590.000,00
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
Fabbisogno Complessivo dichiarato	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ...3 assunzioni 2024</li> <li>- ...0. a chiamata si incrementano in base ai volumi assegnati</li> </ul>
Modalità di gestione	
Relazione con Volumi previsionali	Per l'anno 2024 si valuta l'incremento di personale per 1-2 unità in relazione ai volumi assegnati

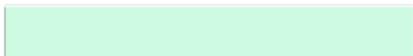


**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO DIRIGENTI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONALE DA FORMARE</b>			

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI AMMINISTRATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>			



**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI OPERATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>								
	<b>PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>							<b>3 Attività formativa 2024</b>	
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI/MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>			<b>3 Lavori in quota 2024</b>					

## RIELABORAZIONE GRAFICA PER UNIVERSAL SERVICES SRL



46 DIPENDENTI, TRA CUI 1 DIRIGENTE, 2 ADDETTI AMMINISTRATIVI E 43 ADDETTI OPERATIVI



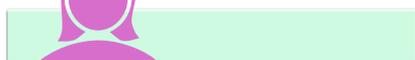
L'ETA' MEDIA DEI DIPENDENTI E' DI 44 ANNI



TUTTI I DIPENDENTI SONO ASSUNTI CON CCNL PORTI



SU 46 DIPENDENTI 2 SONO DONNE



➤ **SEA WORK SERVICE SRL**

Anche la Sea Work Service Srl è autorizzata da questa AdSP-MTMI a svolgere sia operazioni che servizi portuali. L'attività è esercitata principalmente per i due maggiori terminalisti: Medcenter Container Terminale Spa e Automar Spa. L'impresa dichiara di avere fatto ricorso ad ammortizzatori sociali per eventi metereologici. Stando ai dati forniti dall'impresa, la stessa impegna 45 unità di personale per i quali, però, non sono state specificate mansioni, inquadramento, CCNL applicato, età media. L'impresa, inoltre ha dichiarato di essersi avvalsa nel corso del 2023 di 3 tirocinanti. La società nel primo semestre ha operato 203 navi, prevedendo di registrare un analogo flusso nel secondo semestre. L'andamento dei volumi risulta costante rispetto a quelli segnati nel 2023. L'eventuale assunzione di nuovo personale sarà valutata in relazione alla richiesta dei clienti.

<b>SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA</b>	
<b>Ragione Sociale</b>	Sea Work Service SRL
<b>Sede Legale</b>	Zona Interporto Porto di Gioia Tauro, snc – 89026 San Ferdinando
<b>Sede Operativa</b>	Via Rossini, 54 San Ferdinando (RC)
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	P.IVA 01594510800
<b>Fatturato (2023)</b>	2.353.073 euro
<b>Codice ATECO</b>	52.24.2 – 52.10.01
<b>Tipologia Impresa</b>	Impresa portuale

<b>Servizio/ Operazione</b>	Servizi ed operazioni portuali, attività di magazzino doganale	
<b>Categoria Merceologica</b>	Servizi	
<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	Autorizzazione Operazioni portuali n. 08/2024 scadenza 31/12/2024, Autorizzazione Servizi Portuali n. 09/2024 scadenza 31/12/2024, Autorizzazione art. 68 scad. 31/12/82024, magazzino doganale privato codice n. 103718H, Concessione demaniale n. 09/03	
<b>Attività Principale</b>	Rizzaggio e derizzaggio – fissaggio merce, taccaggio e movimentazione auto su navi, vagoni, carri ferroviari ecc.	
<b>Dipendenti 2023</b>	45/46	
<b>Ricorso Ammortizzatori sociali</b>	SI (eventi meteorologici)	NO
<b>ATTIVITÀ</b>		
<b>Modello Operativo</b>	<p><b>Attività:</b> rizzaggio e derizzaggio contenitori, automezzi di vario tipo e merce varia, posizionamento twist, aste ecc., movimentazione all'interno del parco di stoccaggio, assistenza all'imbarco e allo sbarco di pezzi speciali, fuori sagome, flat rack, barche/motoscafi, riempimento e svotamento contenitori, tramacchi, ispezioni di merce non pericolosa, noleggio ralla con semi rimorchi, trasferimento dei veicoli all'interno dell'area demaniale in concessione, imbarco e sbarco autoveicoli ed eventuali servizi accessori, deposito doganale e relativi servizi/attività ecc.</p> <p>- Mezzi necessari: automezzi, trattori portuali, carrelli con montante, semirimorchi, gru elettrica ecc.</p>	

	- Mezzi a disposizione:		
	Squadre/lavoratori dedicati: tutto il personale in organico		
	Unità di misura: tonnellate		
	Tempo: *****		
<b>Clienti</b>	MCT SPA – AUTOMAR SPA e clienti magazzino		
<b>Allegato</b>			
	<b>PERSONALE</b>		
<b>Risorse Umane 2023 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 45/46  • Tempo Determinato: 4/5 • Tempo Indeterminato: 45/46 • CCNL Porti: • Altri CCNL:	Esterni: <input type="checkbox"/> X Contratto: 2022: 4 tirocinanti 2023: 3 tirocinanti	
		<input type="checkbox"/> A chiamata: 0	
<b>Mansione</b>	Rizzatori		
<b>Saturazione (Stima %)</b>	Dipende dalle richieste dei clienti		
<b>Allegato</b>			
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG (meteo avverso)	FIS NO	

VOLUMI GESTITI	
Navi (numero) 2023	399
Navi (numero) 2024 prev.	I Semestre n. 203 II Semestre si prevede analogo flusso del I semestre
Merci (MOVES (IN/OUT) 2023	
Merci MOVES (IN/OUT) 2024 prev.	
Nuovi servizi	/
Previsione Volumi 2023	
Previsione Volumi 2024 Prev.	In funzione della richiesta dei clienti
FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025	
Fabbisogno Complessivo dichiarato	- ... - ... si incrementano in base ai volumi assegnati
Relazione con Volumi previsionali	In funzione della richiesta dei clienti e correlate con la saturazione della forza lavoro essere

L'impresa non ha risposto circa il proprio fabbisogno formativo.



46 DIPENDENTI. L'IMPRESA NON HA INDICATO LA SUDDIVISIONE PER MANSIONE E INQUADRAMENTO



L'IMPRESA NON HA FORNITO I DATI RELATIVI ALL'ETA' MEDIA DEI DIPENDENTI



L'IMPRESA NON HA FORNITO I DATI RELATIVI AL CCNL APPLICATO



L'IMPRESA NON HA FORNITO I DATI SULLA QUOTA FEMMINILE PRESENTE IN AZIENDA



➤ **MEDREPAIR ITALIA S.R.L.**

La società Medrepair Italia SRL è autorizzata all'espletamento di servizi portuali ex art. 16 L. 84/1994. Specializzata nell'attività di riparazione e manutenzione contenitori, l'impresa opera essenzialmente per il terminalista MCT. La società dichiara di non aver fatto ricorso ad ammortizzatori sociali. Impiega un totale di 13 dipendenti, di cui 2 addetti amministrativi e 11 addetti operativi.

SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
Ragione Sociale	MEDREPAIR ITALIA S.R.L.
Sede Legale	Zona Retroportuale snc 19037 S. stefano di Magra
Sede Operativa	Gioia Tauro, Via Angelo Ravano
P.IVA/ Codice Fiscale	01417440110
Fatturato (2023)	777.088
Codice ATECO	33.11.06
Tipologia Impresa	s.r.l.
Servizio/ Operazione	riparazione e manutenzione contenitori
Categoria Merceologica	containers reefer, alimentari e non alimentari
Scadenza Autorizzazione / Concessione	art. 16: 31/12/2024 concessione demaniale n. 18/19 del 1/10/19. scad.: 31/8/2025
Attività Principale	riparazione e manutenzione containers. Deposito di containers

Dipendenti 2022/2023	12+1 Responsabile Amministrativo		
Ricorso Ammortizzatori sociali	SI	XNO	
	<b>ATTIVITÀ</b>		
Modello Operativo	<b>Attività:</b>		
	Descrizione:  riparazione e manutenzione containers		
	_ Mezzi necessari: officina mobile		
	_ Mezzi a disposizione: Fiat Doblò, Fiat Panda, Opel Combo		
	Squadre/lavoratori dedicati: 11		
	Unità di misura: tonnellate pressione, temp., amp., volt., isol elettrici		
	Tempo: minimo: 1 ora massimo: 8 ore		
Clienti	MSC		
	<b>PERSONALE</b>		
Risorse Umane 2022 e 2023 dedicate ad attività portuali	Interni:  • Tempo Determinato: • Tempo Indeterminato: 13 • CCNL Porti: • Altri CCNL: Metalmeccanico	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:	

		<input type="checkbox"/> A chiamata:
<b>Mansione</b>	frigoristi	
<b>Saturazione (Stima %)</b>	100%	
<b>Allegato</b>		
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG      no	FIS
<b>VOLUMI GESTITI</b>		
<b>Navi (numero) 2023</b>		
<b>Navi (numero) 2024 prev.</b>		
<b>Merchi (MOVES (IN/OUT) 2023)</b>	/	
<b>Merchi MOVES (IN/OUT) 2024 prev.</b>	/	
<b>Nuovi servizi</b>	/	
<b>Previsione Volumi 2023</b>	Trattandosi di "prestazioni di servizi" la riparazione dei contenitori non costituisce "volumi"	
<b>Previsione Volumi 2024 Prev.</b>	come sopra	
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>		
<b>Fabbisogno Complessivo dichiarato</b>	- ... 0 .. assunzioni - ... 0 a chiamata	

Modalità di gestione	Su segnalazione del terminal mct-linea-agenzia, il tecnico si reca al varco per accedere nell'area di stoccaggio del cntr da riparare. A lavoro eseguito comunica alle parti il "fine lavoro"
Relazione con Volumi previsionali	art. 16 - prestazioni di servizi: non stimabile

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO DIRIGENTI**

FABBISOGNO FORMATIVO			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
NUMERO PERSONALE DA FORMARE			

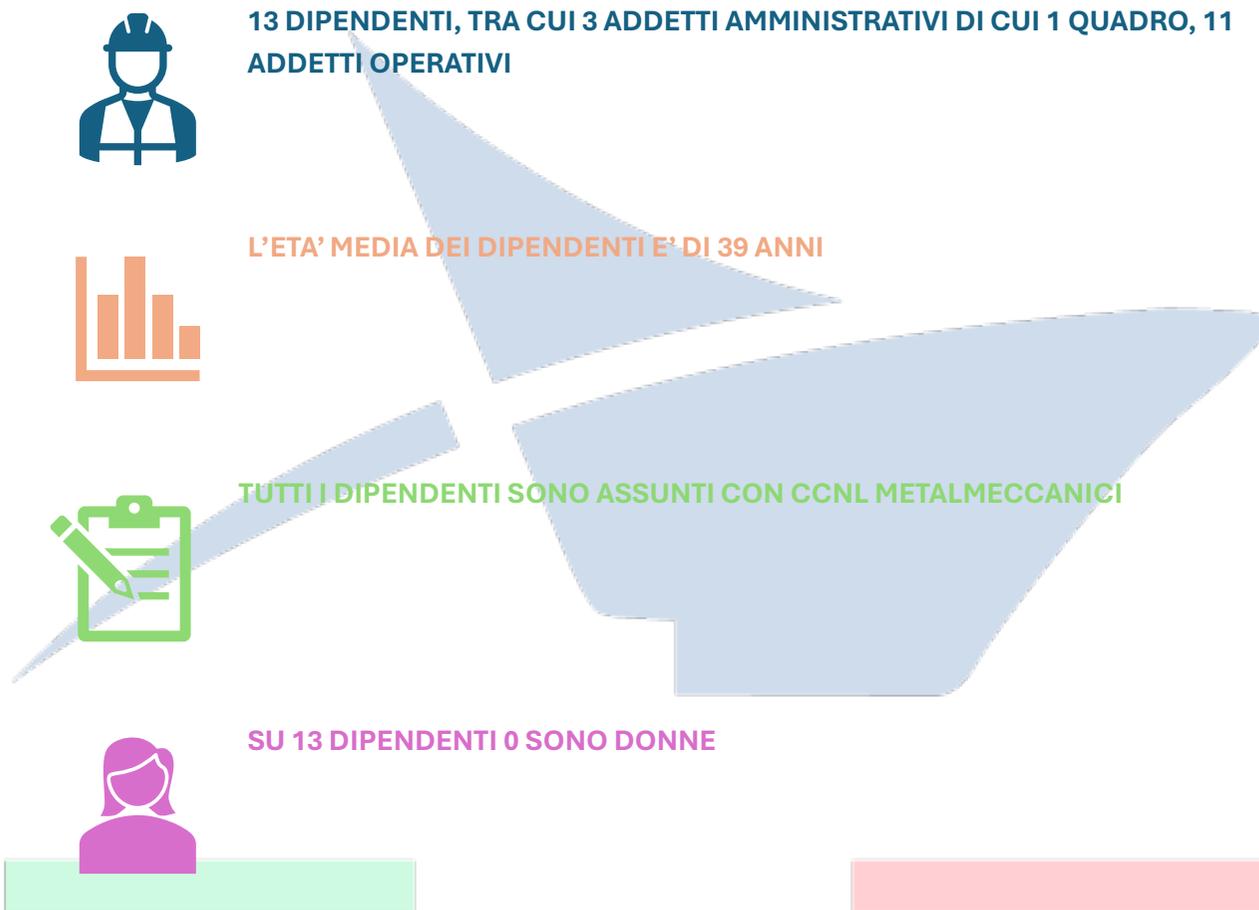
**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI AMMINISTRATIVI**

FABBISOGNO FORMATIVO			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
NUMERO PERSONE DA FORMARE	<b>1</b>		

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI OPERATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>								
	<b>PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	6						4	
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI/ MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>					2			

**RIELABORAZIONE GRAFICA PER MEDREPAIR ITALIA SRL**



➤ ALL CONTROLLS SRL

La società All Controlls Srl, è impresa portuale autorizzata da questa AdSP, ai sensi dell'art. 16 comma 3 L.84/1994 e nell'ambito del Porto di Gioia Tauro, eroga servizi portuali ai maggiori terminalisti operanti nello scalo. L'impresa, rispetto ai volumi dello scorso anno, ha fatto registrare un +1% e per l'esercizio 2025 intende aumentare la gamma dei servizi offerti con la "manutenzione di gru di banchina". La saturazione del fabbisogno di personale è pari al 90% e l'impresa prevede di poter aumentare il numero dei propri dipendenti. La società dichiara di non aver fatto ricorso ad ammortizzatori sociali.

SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
<b>Ragione Sociale</b>	ALL CONTROLL SRL
<b>Sede Legale</b>	VIA ALESSANDRINI 16/18 - 01036 NEPI (VT)
<b>Sede Operativa</b>	VIA PROVINCIALE EST 44 - 89026 SAN FERDINANDO (RC)
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	P.IVA 0213140801
<b>Fatturato (2023)</b>	€ 3.978.990,46
<b>Codice ATECO</b>	52.24 - 25.62 - 74.70.1 - 33.12.30 - 33.20.03
<b>Tipologia Impresa</b>	SRL
<b>Servizio/ Operazione</b>	MOVIMENTO MERCI ( COMPRESA MERCE IMO) LAVORI DI MECCANICA GENERALE
<b>Categoria Merceologica</b>	CATEGORIA: I - K - C

<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	ART. 16 TRAMACCO IMO E RIPRISTINO CONTAINER - 31/12/2024 ART. 68 LAVORI DI MECCANICA GENERALE - 31/12/2024 RILASCIO CONCESSIONE AREA DEMANIALE N. 10/2023/ADSP-MTMI
<b>Attività Principale</b>	MOVIMENTO MERCI LAVORI DI MECCANICA GENERALE
<b>Dipendenti 2023</b>	54
<b>Ricorso Ammortizzatori sociali</b>	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
<b>ATTIVITÀ</b>	
<b>Modello Operativo</b>	<b>Attività:</b>
	Descrizione: MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA NAVI - SC - GRU MOVIMENTAZIONE MERCI COMPRESA MERCE IMO E SU CONTAINER
	- Mezzi necessari: AUTOCARRI - CARRELLI ELEVATORI - PIATTAFORME AUTOCARRI - CARRELLI ELEVATORI - PIATTAFORME
	Squadre/lavoratori dedicati: 4/8
	Unità di misura: TONNELLATE
<b>Clienti</b>	MCT SPA – AUTOMAR SPA - ITALCEMENTI

PERSONALE	
<b>Risorse Umane 2023 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 54  • Tempo Determinato: 8 • Tempo Indeterminato: 46 • CCNL Porti: 10 • Altri CCNL: METALMECCANICO/INDUSTRIA  Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:
<b>Mansione</b>	ELETTROMECCANICO - OPERAIO PORTUALE
<b>Saturazione (Stima %)</b>	90%
<b>Allegato</b>	
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG NO FIS NO
VOLUMI GESTITI	
<b>Navi (numero) 2023</b>	3.300 TON
<b>Navi (numero) 2024 prev.</b>	3.900 TON
<b>Nuovi servizi</b>	MANUTENZIONE GRU DI BANCHINA
<b>Previsione Volumi 2023</b>	+1,5%
<b>Previsione Volumi 2024 Prev.</b>	+1%

<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
<b>Fabbisogno Complessivo dichiarato</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ...6 assunzioni</li> <li>- ...0. a chiamata</li> </ul>

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO DIRIGENTI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONALE DA FORMARE</b>	<b>1</b>		

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI AMMINISTRATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	<b>2</b>		

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI OPERATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>								
	<b>PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	49	10			6		40	
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI/MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>			49	6	10	30	20	30

72

## RIELABORAZIONE GRAFICA PER ALL CONTROLLS SRL



52 DIPENDENTI, TRA CUI 1 DIRIGENTE, 2 ADDETTI AMMINISTRATIVI, 49 ADDETTI OPERATIVI



L'ETA' MEDIA DEI DIPENDENTI E' DI 40 ANNI



8 DIPENDENTI SONO ASSUNTI CON CCNL PORTI 41 CON CCNL INDUSTRIA METALMECCANICA



SU 49 DIPENDENTI 2 SONO DONNE

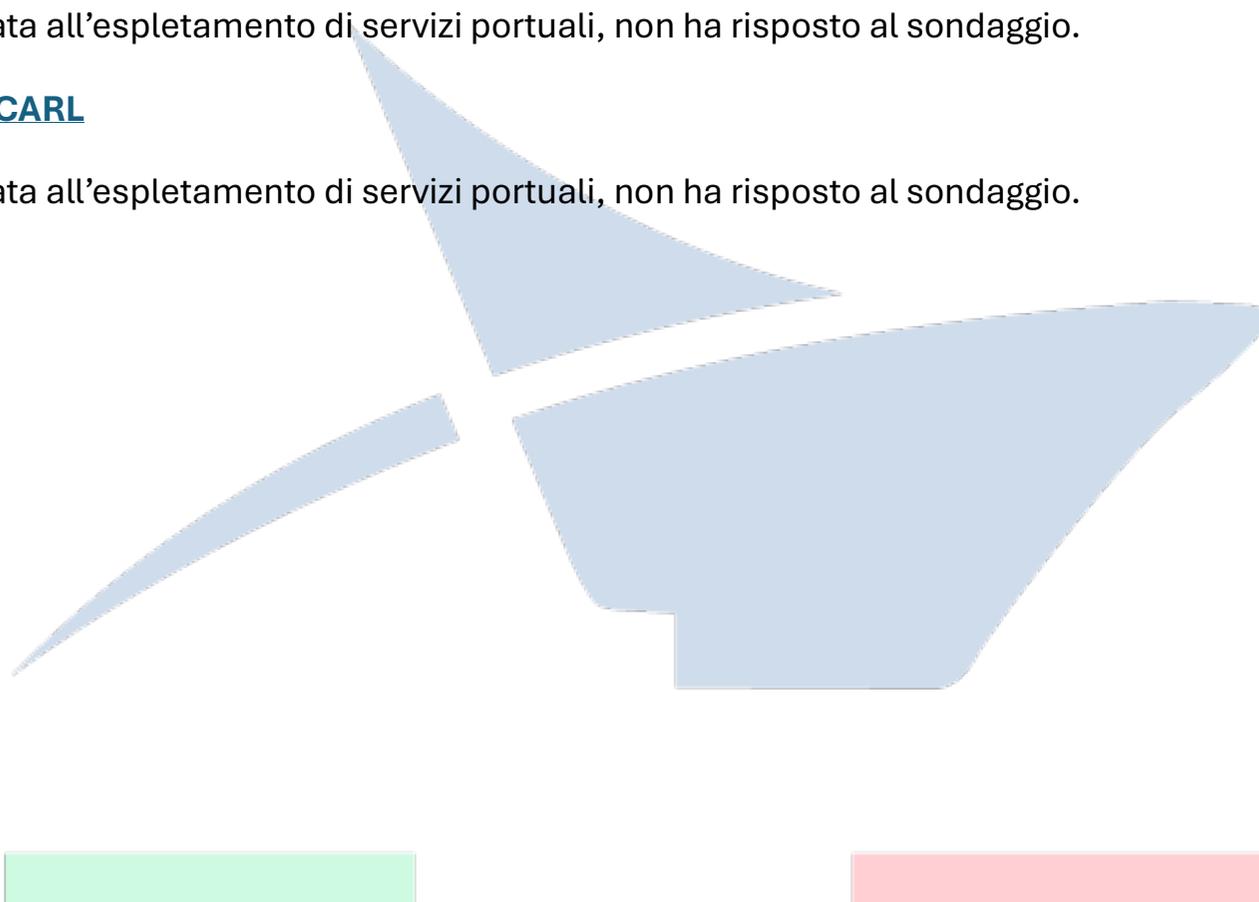


➤ **GLOBAL REPAIR SRL**

L'impresa, autorizzata all'espletamento di servizi portuali, non ha risposto al sondaggio.

➤ **COOPMAR SCARL**

L'impresa, autorizzata all'espletamento di servizi portuali, non ha risposto al sondaggio.



## GIOIA TAURO: imprese portuali ai sensi dell' art. 17 L. 84/1994

### ➤ LA GIOIA TAURO PORT AGENCY SRL. 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

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.

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.

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.

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.

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.

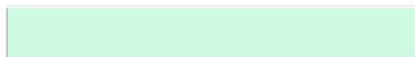
A tal proposito, all'esito di due procedure ad evidenza pubblica attivate per garantire trasparenza e massima partecipazione (i relativi avvisi sono stati pubblicati sul sito dell'Ente ed inviati ai colleghi degli ordini professionali per darne massima diffusione tra gli iscritti), l'Ente, dopo i prescritti 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.

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 illustrate, 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.

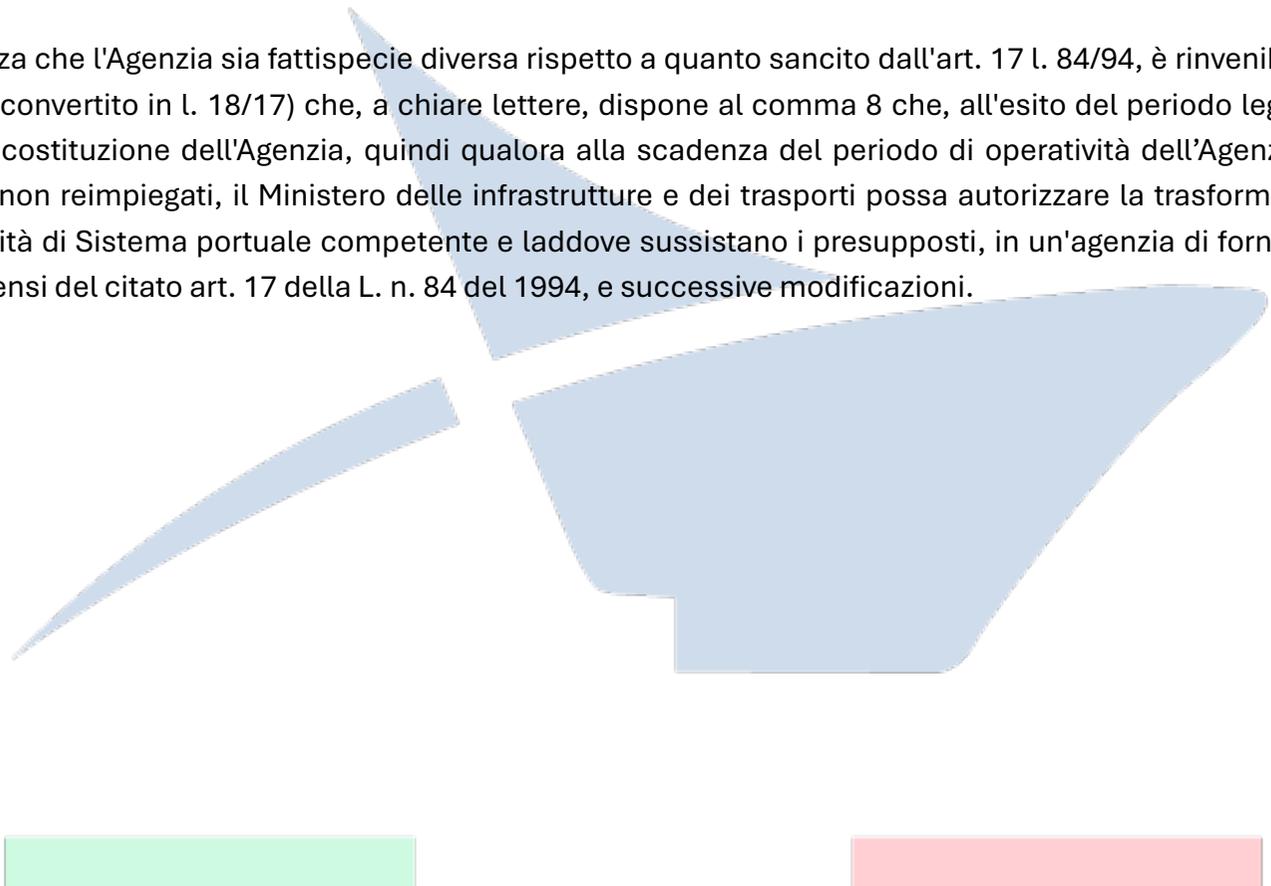
79

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.

La Port Agency Srl è giunta a scadenza il 27 aprile 2024, per lo spirare del termine di proroga che era stato disposto dall'art. 8, comma 2, lett. a) del D.L. 30/12/2023, n. 215 (c.d. "Milleproroghe").

In seguito l'art. 24 bis, comma 1, lett. a) del D.L. 7.5.2024, n. 60 (c.d. "Coesione"), convertito con L. 4/7/2024, n. 95 (in G.U. Serie Generale n. 157 del 6/7/2024), ha inteso prorogare ulteriormente il periodo di operatività dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, posticipandone la scadenza al prossimo 31/12/2024.

Questa Autorità di Sistema Portuale, al fine di garantire la massima operatività del Porto di Gioia Tauro e degli altri porti del sistema, conscia della necessità di garantire la disponibilità di pool di manodopera per la fornitura di lavoro temporaneo, a copertura dei picchi di lavoro, ha avviato l'iter per la costituzione di un nuovo soggetto che, alla scadenza del termine ultimo di operatività della Port Agency, possa far fronte alle richieste di somministrazione di lavoro.

Si va verso la costituzione di una Società a Responsabilità Limitata, partecipata dall'AdSP-MTMI, dai maggiori stakeholder presenti in porto, tanto i terminalisti quanto le imprese portuali ex art. 16.

I lavoratori che si trovano ancora in forza alla Port Agency, in quanto non reimpiegati, diverranno dipendenti della nuova società che, su richiesta degli operatori economici, provvederà a darne la disponibilità per la somministrazione di lavoro temporaneo. I dipendenti, per le giornate non lavorate, fino ad un massimo di 26 giornate in un mese, riceveranno dall'Inps l'indennità di mancato avviamento al lavoro (IMA).

### ANALISI DEI DATI DELLA PORT AGENCY SRL

Alla data del 31/8/2021, quando è stato redatto il Piano dell'Organico del Porto 2021/2023, risultavano iscritti presso gli elenchi tenuti dalla GTPA S.r.l. n. 100 lavoratori, oggi il numero si è dimezzato per l'avvicinarsi di diversi fattori, tra le quali la quiescenza di alcuni di essi e l'assunzione di altri. Su quest'ultimo punto, in particolare, va segnalato che 26 lavoratori sono stati assunti da Automar S.p.a. 16 con contratto a tempo indeterminato, 10 unità con contratto a tempo determinato, ma con prospettive di stabilizzazione.

Automar S.p.a. è di fatto l'operatore economico che dal 2022 fa richiesta dei pool di manodopera forniti dalla Gioia Tauro Port Agency per fronteggiare i picchi di lavoro. Si consideri che su 26 giorni lavorabili, Automar richiede una media di 23 persone per una media di 20 giorni al mese, con periodi di particolare intensità lavorativa per i quali vengono richieste in servizio tutte le 35 unità con la qualifica di driver.

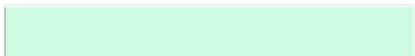
In questo scenario si evince tutta la necessità di garantire la presenza nel bacino lavorativo del porto di Gioia Tauro, di un soggetto ex art. 17 L. 84/1994, che curi la somministrazione di lavoro temporaneo.

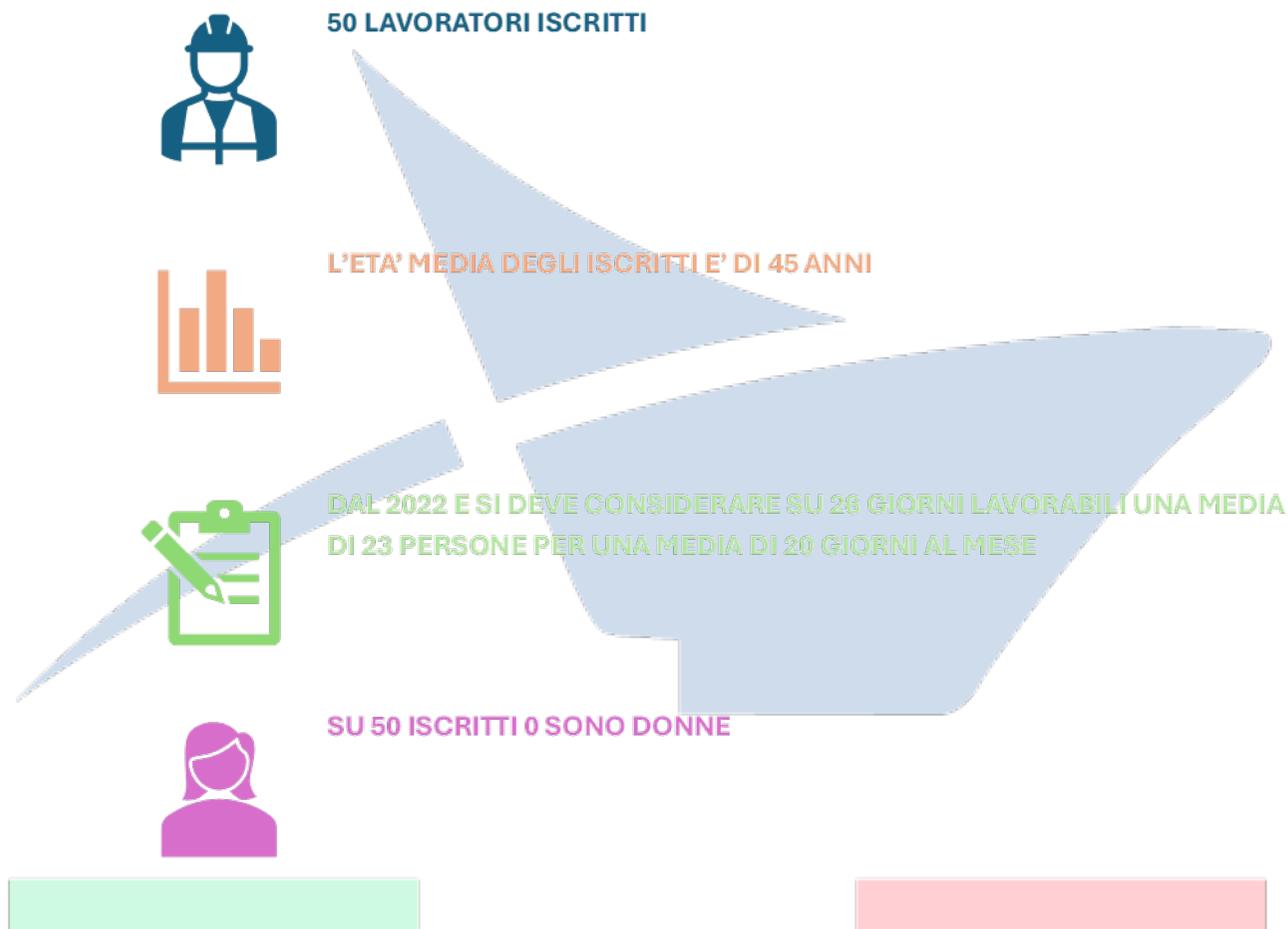
Il futuro del costituendo nuovo soggetto che verrà costituito alla scadenza dell'Agenzia adesso in regime di proroga, andrà ad aumentare la quota dei suoi dipendenti, assorbendo i 50 lavoratori ad in forza della GTPA e assumendone altri, con qualifiche differenti, che possano, dunque, rivolgersi a tutto il cluster portuale.

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI OPERATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>								
	<b>PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>								
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI/MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE</b>			*35 lavoratori hanno ricevuto la formazione					

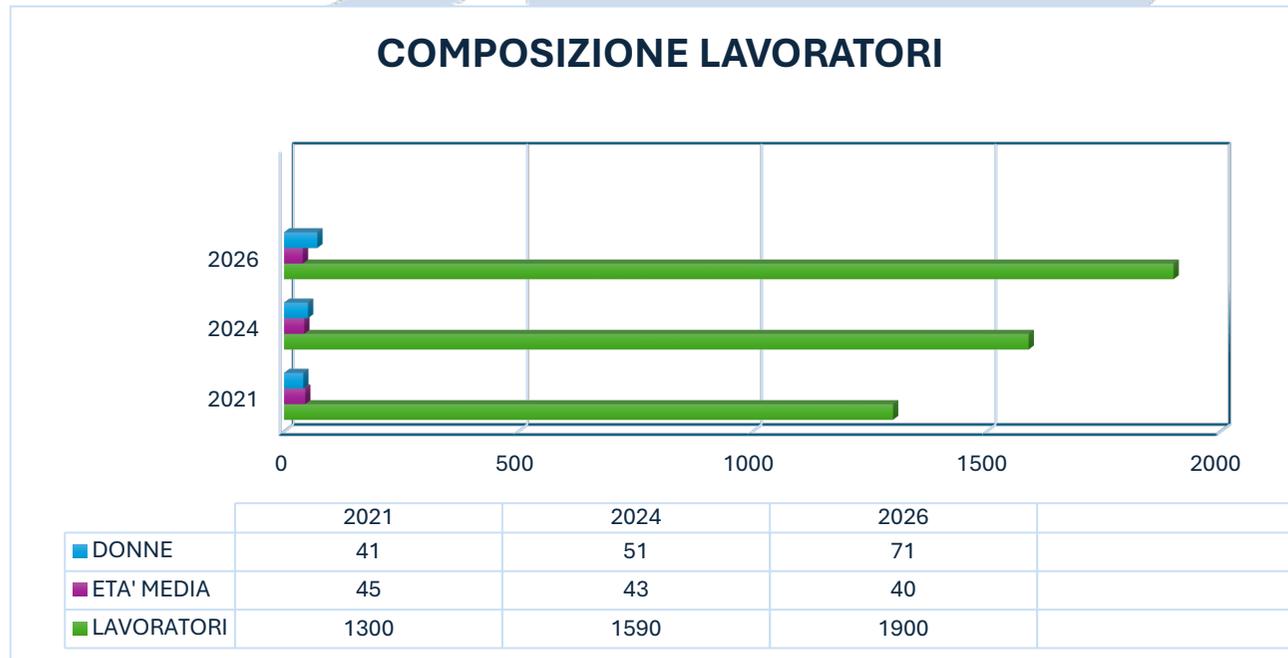
<p><b>DA FORMARE</b></p>			<p>sulla sicurezza al lavoro prevista dal D.lgs 81/2008 fino al rischio medio (richiesto per lavorare in Automar S.p.a.), i restanti 15 hanno la medesima formazione fino a rischio basso, essendo essenzialmente rizzatori.</p>					
--------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--



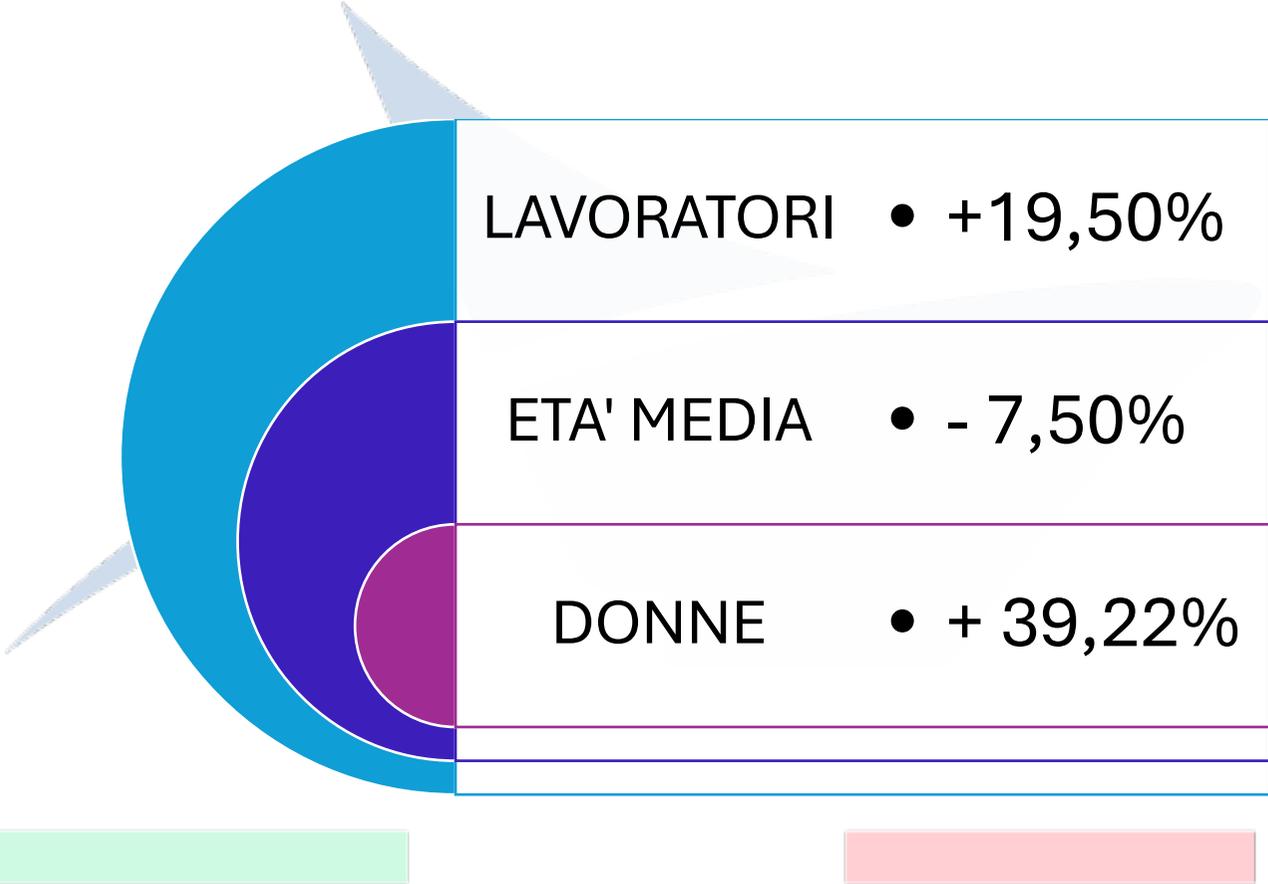


## PORTO DI GIOIA TAURO: SCENARIO COMPLESSIVO E PREVISIONALE

I dati raccolti tra le imprese permettono di aprire una finestra sul mondo del lavoro portuale gioiese e consentono di specificare un quadro complessivo che appare florido, seppur con profili che possono essere migliorati. L'indagine statistica, condotta consultando le imprese e facendo riferimento alle rilevazioni statistiche internazionali e nazionali, rimandano l'immagine di un settore economico che, nonostante le fibrillazioni dovute alla congettura geopolitica che stiamo vivendo, esprime potenzialità di crescita. In linea con quelli che sono i piani d'investimento degli operatori presenti in porto, in particolare dei due maggiori terminalisti e con il trend di mercato che si prevede resiliente, si cercherà di proiettare al traguardo del 2026 quelle che sono le prospettive future.



**VARIAZIONE PERCENTUALE PREVISIONALE AL 2026**



## CCNL PORTI

- 1476 LAVORATORI

## ALTRI CCNL

- 65 LAVORATORI

## PREVISIONI OCCUPAZIONALI SOMMINISTRAZIONE LAVORO TEMPORANEO



## ANALISI STATISTICA: PORTO DI CROTONE

Il porto di Crotona è costituito da due bacini distinti, non comunicanti tra di loro. Il minore e più antico è denominato Porto Vecchio, il principale, situato nella zona nord della città è denominato Porto Nuovo.

Il Porto Vecchio racchiude uno specchio d'acqua di 66.400 mq., entro i circa 1.200 metri di banchina ricavata lungo le calate interne e la scogliera esterna. Il Porto Nuovo racchiude uno specchio d'acqua di circa 1.105.000 mq. con fondali dai sei a dodici metri. Nel corso del 2024 è stato eseguito il livellamento dei fondali che ha permesso la rimozione di banchi di sabbia, rendendo la navigazione più sicura ed agevole.

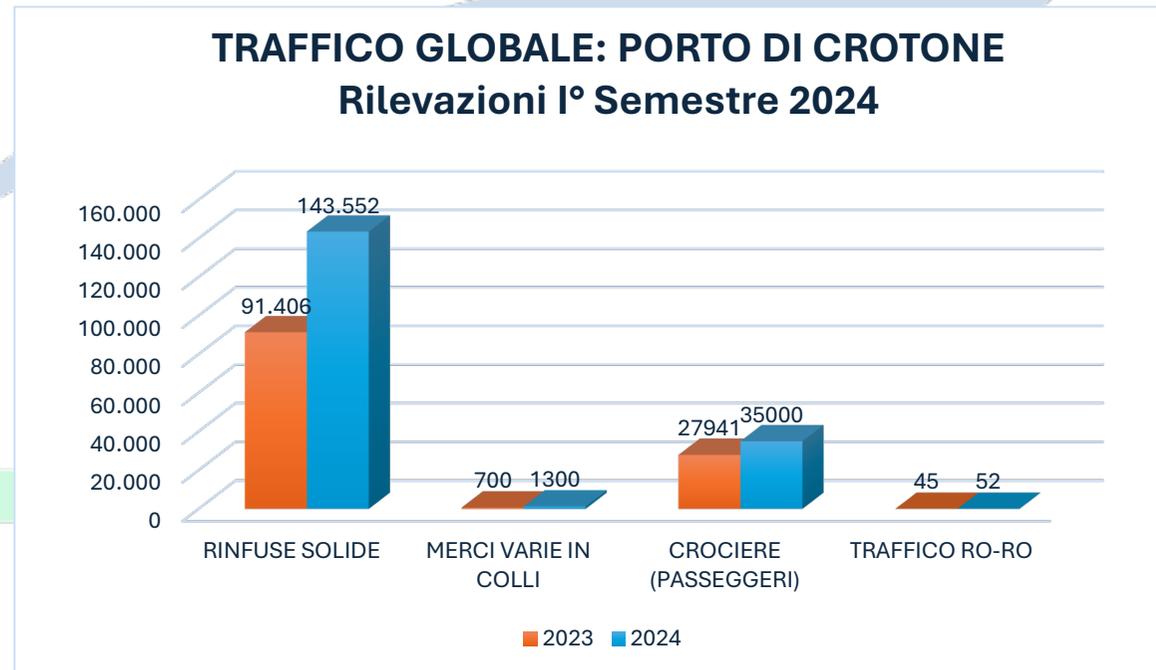
E' protetto a levante dal molo di sopraflutto della lunghezza di 1.725 metri, ed a ponente dal molo di sottoflutto costituito da tre bracci orientati verso N-E della lunghezza complessiva di 920 metri. Il canale di accesso al porto è largo 220 metri e l'imboccatura è ben protetta da tutti venti. Le banchine "Giunti", "Foraneo", "Riva", "Spezzato" e "Sottoflutto", di lunghezza rispettivamente pari a metri 253, 372, 380, 88, 1.050, sono dotate di calate della superficie complessiva di 143.500 metri quadrati.

Lo scalo crotonese ospita un traffico di merci alla rinfusa presso il cosiddetto Porto Nuovo, costituite 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.

Si segnala il traffico di carpenteria metallica, destinato ad aumentare grazie all'ottimo risultato fatto registrare dal nuovo insediamento della società Metal Carpenteria. Su un sito di circa 20.000 mq viene eseguita da personale specializzato, la saldatura di moduli di carpenteria metallica, parzialmente realizzati nelle officine della società ed assemblate in porto, da installare successivamente in impianti produttivi oltreoceano finalizzati al trattamento di liquefazione del gas. Benchè questa attività non riguarda direttamente l'attività d'impresa portuale esercitata ai sensi degli art. 16 e 18 L. 84/1994, è interessante darne conto nel Piano qui declinato, in quanto lo sviluppo di tale business può senza dubbio, ripercussioni occupazionali sul porto e finanche nell'aumento dei servizi e nella specializzazione dei servizi portuali offerti, aumentando la competitività del porto.

Ancora, sebbene fuori dal perimetro d'indagine di questo lavoro, ma degno di nota per gli stessi motivi sopra ricordati, si rappresenta l'aumento del traffico crocieristico. Stando alle rilevazioni effettuate ad agosto 2024, le navi da crociera attraccate a Crotona sono state 15 ed hanno movimentato un traffico di 25.000 passeggeri. Lo scorso anno Crotona ha mancato per poco l'ingresso nel range dei porti che movimentano 30mila – 70mila passeggeri, fermandosi a quota 27.941, quest'anno dovrebbe riuscire a raggiungere il traguardo. Proiettandoci al termine cui guarda il presente P.O.P., il comparto crocieristico nello scalo di Crotona si candida a segnare un aumento che può diventare ragguardevole, (già confermato l'arrivo di 31 navi) in linea sia col trend mondiale, sia con il progetto di riqualificazione, fortemente voluto da questa AdSP, che sta interessando il Porto Vecchio di Crotona, che diverrà un luogo gradevolissimo. La bellezza aumenta la fruibilità di un territorio, ma anche la sua "appetibilità" per nuovi stakeholders. Come già fatto per il porto di Gioia Tauro, prima di analizzare nel dettaglio i dati riferiti alle imprese autorizzate ex art. 18 e art. 16 L. 84/1994, di seguito si riportano graficamente i dati relativi ai traffici marittimi che hanno interessato il porto, differenziati per tipologia di traffico.

### PROIEZIONE TRAFFICI PORTO DI CROTONE



Com'è possibile vedere dal grafico nel corso del primo semestre 2024 il traffico di rinfuse solide, espresso in tonnellate, è aumentato del +57,04% rispetto al 2023. Il traffico di merci multipurpose è aumentato del +85,71%. Il comparto crocieristico è aumentato del +25,26%, mentre il traffico RO-RO sale del +15,56%.

## **CROTONE: imprese terminaliste ai sensi dell'art. 18 L. 84/1994**

### ➤ **RECYCLING SRL**

Nell'ambito del porto di Crotona vi è una sola impresa terminalista ex art. 18 L. 84/1994: Recycling Srl.

La società è quella che movimentata il maggior quantitativo di rinfuse solide, un business che come abbiamo visto ha aumentato in maniera considerevole la propria incidenza nei traffici locali. L'impresa è autorizzata a svolgere sia operazioni che servizi portuali ed è ampia la gamma delle prestazioni garantite.

<b>SCHEDE RIPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA</b>	
<b>Ragione Sociale</b>	RECYCLING SRL
<b>Sede Legale</b>	VIA AMEDEO AVOGADRO 186
<b>Sede Operativa</b>	VIA AMEDEO AVOGADRO 186
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	02467810798
<b>Fatturato (2023)</b>	4.141.810,74 euro
<b>Codice ATECO</b>	52.24.2
<b>Tipologia Impresa</b>	SRL

<p><b>Servizio/ Operazione</b></p>	<p>ART. 16 C. 1 (CARICO , SCARICO, TRASBORDO, DEPOSITO E MOVIMENTAZIONE IN GENERE DELLE MERCI E DI OGNI ALTRO MATERIALE, RESE IN AMBITO PORTUALE E FINALIZZATE AL PASSAGGIO DEL CARICO O DI PARTE DI ESSO DA UNA NAVE AD UN'ALTRA O AD ALTRA MODALITA' DI TRASPORTO E VICEVERSA)</p> <p>ART. 16 C.3 (PESATURA E/O MISURAZIONE MERCI-MARCATURA, CONTEGGIO E CERNITA DELLE MERCI -PULIZIA MERCI E/O RICONDIZIONAMENTO MERCI, RIZZAGGIO E DERIZZAGGIO, FARDAGGIO MERCE, TACCAGGIO AUTO ECC. SU NAVI, SU VAGONI, E CARRI FERROVIARI, PULIZIA BANCHINE A TERMINE OPERAZIONI COMMERCIALI, IMABRICO/SBARCO MERCI, NOLO A CALDO DI MEZZI MECCANICI DI SOLLEVAMENTO E MOVIMENTAZIONE MERCI, CONTROLLO QUALITATIVO E QUANTITATIVO MERCEOLOGICO, RIEMPIEMNTO E SVUOTAMENTO CONTENITORI, MOVIMENTAZIONE PER ISPEZIONE MERCI, SERVIZIO SHUTTLE SE INTEGRATO AI SERVIZ PORTUALI SOPRA RIPORTATI, SORVEGLIANZA E VIGILANZA ANTIFURTO E ANTINCENDIO SE INTEGRATO AI SERVIZI PORTUALI SOPRA RIPORTATI).</p> <p>ART. 68 (TRASPORTO CONTO TERZI, TRASPORTO CARICHI ECCEZIONALI, TRASPORTO E FORNSITURA ACQUA INDUSTRIALE E POTABILE, ALAGGIO E VARO, RACCOLTA/SMALTIMENTO/RECUPERO RIFIUTI LIQUIDI/SOLIDI/PULVIROLENTI PERICOLOSI E NON PERICOLOSI, PORTIERATO O GUARDIA NON ARMATA).</p>
<p><b>Categoria Merceologica</b></p>	
<p><b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b></p>	<p>31/12/2024</p>
<p><b>Attività Principale</b></p>	<p>MOVIMENTAZIONE MERCI IN AMBITO PORTUALE, SBARCO MERCI, EROGAZIONE DI SERVIZI, TRASPORTI ECCEZIONALI, TRASPORTI IN</p>

	GENERE, RACCOLTA E TRASPORTO DI RIFIUTI SPECIALI PERICOLOSI E NON PERICOLOSI.
Dipendenti 2023	37
Ricorso Ammortizzatori sociali	SI NO X
	<b>ATTIVITÀ</b>
Modello Operativo	<b>Attività:</b>
	Descrizione:
	COME SOPRA
	- Mezzi necessari: GRU-AUTOGRU-PILE-CARRELLI ELEVATORI-ESCAVATORI-PALE GOMMATE-AUTOCARRI-AUTOARTICOLATI
	- Mezzi a disposizione:
	Squadre/lavoratori dedicati: GRUISTI-MANOVRATORI MEZZI MECCANICI, OPERATORI SPECIALIZZATI E GENERICI
	Unità di misura: TONNELLATE
	Tempo: 48/72 H SCARICO MERCE + 48/72 H RICARICO AUTOMEZZI
Clienti	BIOMASSE ITALIA SPA – ENI SPA- VESTAS-NORDEX-METALCARPENTERIA

<b>PERSONALE</b>	
<b>Risorse Umane 2024 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 44  • Tempo Determinato: 3 • Tempo Indeterminato: 39 • CCNL Porti: • Altri CCNL:
	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:
	<input type="checkbox"/> A chiamata:
<b>Mansione</b>	GRUISTI-COORDINATORI-PIC-AUTISTI-MANOVALI
<b>Saturazione (Stima %)</b>	
<b>Allegato</b>	
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG FIS
<b>VOLUMI GESTITI</b>	
<b>Navi (numero) 2023</b>	43
<b>Navi (numero) 2024 prev.</b>	60
<b>Merci (MOVES (IN/OUT) 2023)</b>	2500000
<b>Merci MOVES (IN/OUT) 2024 prev.</b>	2600000
<b>Nuovi servizi</b>	SERVIZIO INTEGRATIVO ANTINCENDIO

Previsione Volumi 2023	
Previsione Volumi 2024 Prev.	
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
Fabbisogno Complessivo dichiarato	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 10 assunzioni</li> <li>- 0 a chiamata</li> </ul>
Modalità di gestione	<p>CONTRATTO NAZIONALE DEI PORTI CONTRATTO NAZIONALE DELLE GUARDIE AI FUOCHI</p>

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO DIRIGENTI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONALE DA FORMARE</b>			

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI AMMINISTRATIVI**

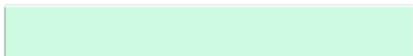
<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>			

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI OPERATIVI**

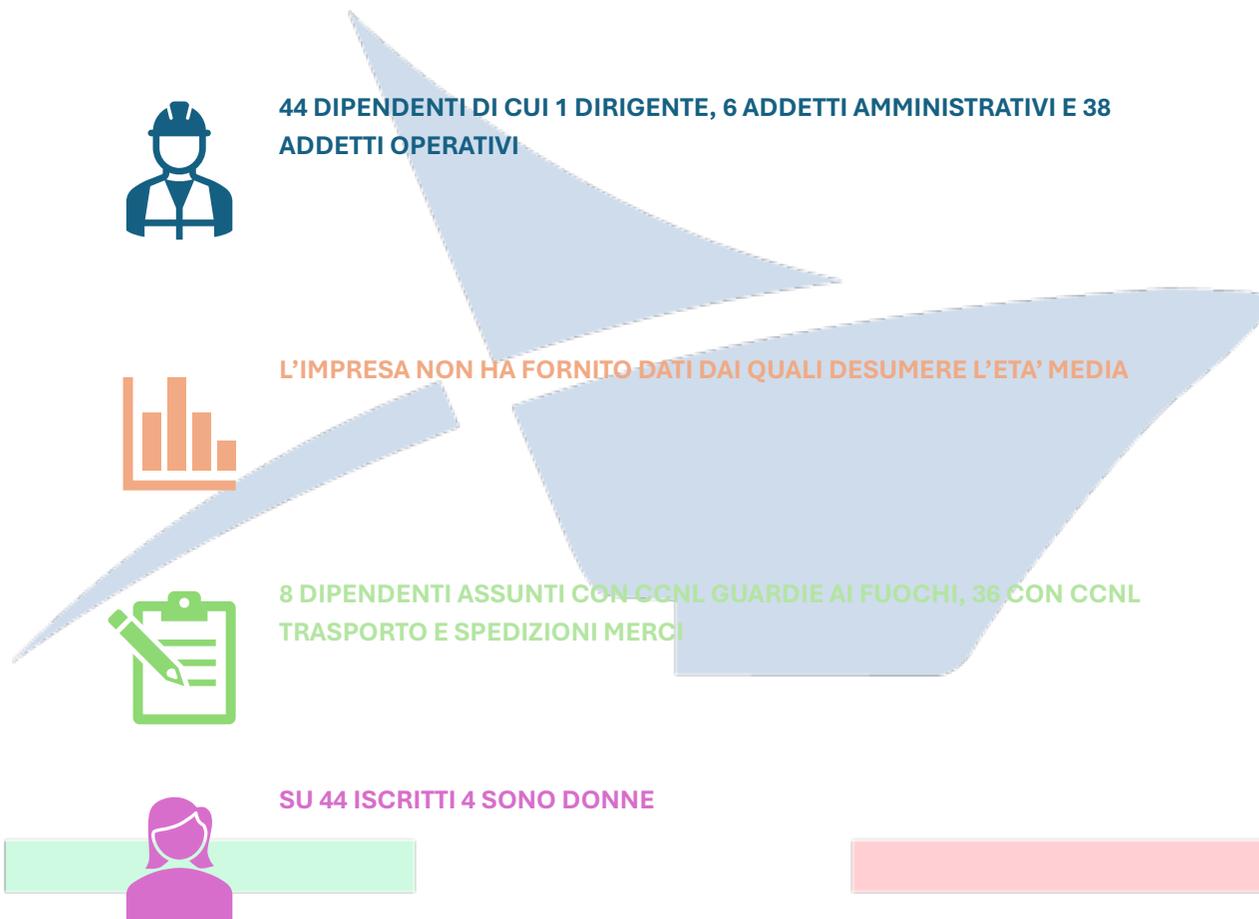
<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>								
	<b>PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>								

								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI/ MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>								

Sul fabbisogno formativo la società dichiara che tutto il personale assunto con mansioni di autisti e/o conduttori di mezzi pesanti, camion, manovratori di mezzi meccanici, è debitamente formato, a cadenza periodica, secondo la normativa vigente.



**RIELABORAZIONE GRAFICA PER RECYCLING SRL**



## CROTONE: imprese portuali ai sensi dell' art. 16 comma 1 e 3 L. 84/1994

Oltre all'unica impresa terminalista, la quale svolge sia operazioni che servizi portuali, sono presenti 3 operatori economici, autorizzati allo svolgimento di operazioni e servizi portuali nell'ambito del porto di Crotona. Tra questi 1 autorizzato esclusivamente alle operazioni portuali ex art. 16 comma 1, 1 autorizzato esclusivamente all'espletamento di servizi portuali ed un'impresa autorizzata per entrambe le attività.

### ➤ **MG SRLS**

La MG Srls è soggetto autorizzato a svolgere operazioni portuali. Fornisce la propria attività di carico, scarico e movimentazione merce per il cliente Baker Hughes e fornisce il servizio SIA (Servizio Integrativo Antincendio). Nel corso del 2024 ha movimentato circa 265 tonnellate di merce, operando 3 navi. L'impresa stima di chiudere l'anno in corso con 530 tonnellate movimentate.

102

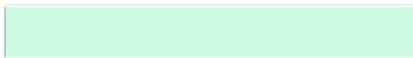
<b>SCHEDE RIPILOGATIVE GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA</b>	
<b>Ragione Sociale</b>	MG S.r.l.s.
<b>Sede Legale</b>	Via Ruggero Leoncavallo, 2 - 88900 - Crotona (KR)
<b>Sede Operativa</b>	Porto di Crotona
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	IT 03505680797
<b>Fatturato (2023)</b>	0,00 (Società non autorizzata nell'anno 2023)
<b>Codice ATECO</b>	52.29.21

## PIANO DELL'ORGANICO DEI PORTI – TRIENNIO 2024/2026

<b>Tipologia Impresa</b>	Impresa Portuale ex art. 16, c.1 , L.84/94
<b>Servizio/ Operazione</b>	Servizi Integrativi antincendio / Operazioni Portuali
<b>Categoria Merceologica</b>	Per il SIA tutte le merci pericolose / Per le attività di impresa merce in colli
<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	31/12/2024
<b>Attività Principale</b>	Operazioni portuali
<b>Dipendenti 2023</b>	13
<b>Ricorso Ammortizzatori sociali</b>	SI      X                      NO
<b>ATTIVITÀ</b>	
<b>Modello Operativo</b>	<b>Attività:</b>
	Descrizione:
	CARICO, SCARICO, MOVIMENTAZIONE E DEPOSITO MERCI
	- Mezzi necessari: GRU-CARRELLI
	- Mezzi a disposizione: Gru, carrelli e attrezzature varie (scale, ganci,ecc.)
	Squadre/lavoratori dedicati: 1 squadra (2 operatori mezzi - 2 facchini - 3 guardia fuochi)
Unità di misura: TONNELLATE 265	
Tempo: 6 H	
<b>Clienti</b>	BAKER HUGHES

PERSONALE	
Risorse Umane 2022 e 2023 dedicate ad attività portuali	Interni: 13  • Tempo Determinato: 13 • Tempo Indeterminato: • CCNL Porti: 4 • Altri CCNL: 9  Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:
	<input type="checkbox"/> A chiamata:
Mansione	IMPIEGATI AMMINISTRATIVI-OPERATORI MEZZI -FACCHINI-GUARDIA AI FUOCHI
Saturazione (Stima %)	
Allegato	
Ammortizzatori sociali	CIG X FIS
VOLUMI GESTITI	
Navi (numero) 2023	0
Navi (numero) 2024 prev.	3
Merci (MOVES (IN/OUT) 2023	0
Merci MOVES (IN/OUT) 2024 prev.	530 TON
Nuovi servizi	2

Previsione Volumi 2023	0
Previsione Volumi 2024 Prev.	530 TON
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
Fabbisogno Complessivo dichiarato	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 12 assunzioni</li> <li>- 0 a chiamata</li> </ul>
Modalità di gestione	INTERNA

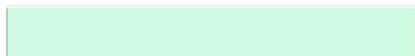


**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO DIRIGENTI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONALE DA FORMARE</b>			

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI AMMINISTRATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	<b>1</b>		<b>1</b>



**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI OPERATIVI**

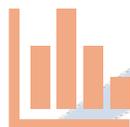
<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>								
	<b>PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>			<b>3</b>		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI/MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>			<b>12</b>				<b>3</b>	<b>12</b>

107

## RIELABORAZIONE GRAFICA PER MG SRLS



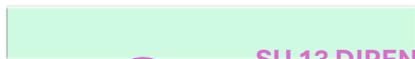
13 DIPENDENTI DI CUI 1 DIRIGENTE, 1 ADDETTO AMMINISTRATIVO E 11 ADDETTI OPERATIVI



L'ETA' MEDIA DEI DIPENDENTI E' DI 28 ANNI



2 DIPENDENTI ASSUNTI CON CCNL PORTI, 11 DIPENDENTI ASSUNTI CON CCNL GUARDIE AI FUOCHI



SU 13 DIPENDENTI



Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo)  
Corigliano Rossano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.

[info@portodigioiatauro.it](mailto:info@portodigioiatauro.it) - [autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it](mailto:autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it) - [www.portodigioiatauro.it](http://www.portodigioiatauro.it)

➤ **O.MI. SUD SRL**

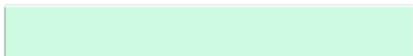
L'impresa è autorizzata all'espletamento di operazioni e servizi portuali ex art. 16 comma 1 e 3 L. 84/1994. La propria attività si rivolge a diversi operatori economici tra cui: Condotte Srl,, Med Wind Srl, Metalcarpenteria, Argo srl, Petrol cem, Seva Srl. Nel corso del primo semestre sono state operate 12 navi alle quali se ne prevedono ulteriori 7 entro la fine dell'anno. Nel 2023 l'impresa ha movimentato merce per 22.000 tonnellate; la previsione per il 2024 è di 25.000 tonnellate, con un possibile incremento del +13,64%.

<b>SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITA' D'IMPRESA</b>	
<b>Ragione Sociale</b>	OFFICINA MECCANICA INDUSTRIALE SUD SRL – IN SIGLA OMI SUD
<b>Sede Legale</b>	VIA G.MERCALLI, SNC – ZONA INDUSTRIALE – LOC. ZIGARI 88900 CROTONE (KR)
<b>Sede Operativa</b>	
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	01961530795
<b>Fatturato (2023)</b>	2.557.332 EURO
<b>Codice ATECO</b>	33.12.59 – 33.15 – 43.99.02
<b>Tipologia Impresa</b>	SOCIETÀ A RESPONSABILITÀ LIMITATA – S.R.L.
<b>Servizio/ Operazione</b>	ART. 68: LAVORI DI MECCANICA GENERALE; ALAGGIO/VARO IMBARCAZIONI. -ART. 16 COMMA 1: CARICO, SCARICO, TRASBORDO, DEPOSITO, MOVIMENTO IN GENERE DELLE MERCI E DI OGNI ALTRO MATERIALE, SVOLTI NELL'AMBITO PORTUALE. -ART.16 COMMA 3: RIPARAZIONE E MANUTENZIONE CONTENITORI; NOLEGGIO MEZZI MECCANICI, DI SOLLEVAMENTO E TRASLAZIONE; RIZZAGGIO E DERIZZAGGIO, FISSAGGIO MERCE, TACCAGGIO AUTO,

	ECC., SU NAVI, VAGONI E CARRI FERROVIARI; MARCATURA/SMARCATURA, CONTEGGIO E CERNITA DI MERCE; PULIZIA MERCI E RICONDIZIONAMENTO COLLI; CONTROLLO QUALITATIVO/QUANTITATIVO MERCE;
<b>Categoria Merceologica</b>	SBARCO, IMBARCO E STOCCAGGIO DI MERCI IN AMBITO PORTUALE; NOLEGGIO DI GRU ED ALTRE ATTREZZATURE CON OPERATORE; RIPARAZIONE E MANUTENZIONE DI MACCHINARI; RIPARAZIONE E MANUTENZIONE DI NAVI E IMBARCAZIONI
<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	31/12/2024
<b>Attività Principale</b>	SBARCO, IMBARCO E STOCCAGGIO DI MERCI IN AMBITO PORTUALE; RIPARAZIONE E MANUTENZIONE DI MACCHINARI; RIPARAZIONE E MANUTENZIONE DI NAVI E IMBARCAZIONI; NOLEGGIO DI GRU ED ALTRE ATTREZZATURE CON OPERATORE
<b>Dipendenti 2023</b>	24
<b>Ricorso Ammortizzatori sociali</b>	SI NO X
	<b>ATTIVITÀ</b>
<b>Modello Operativo</b>	<p><b>ATTIVITÀ:</b> SBARCO, IMBARCO, MOVIMENTAZIONE E STOCCAGGIO DI MERCI IN AMBITO PORTUALI</p> <p>DESCRIZIONE:</p> <p>CARICO, SCARICO, TRASBORDO, DEPOSITO, MOVIMENTO IN GENERE DELLE MERCI E DI OGNI ALTRO MATERIALE RESE IN AMBITO PORTUALE E FINALIZZATE AL PASSAGGIO DEL CARICO O DI PARTE DI ESSO DA UNA NAVE AD UN'ALTRA MODALITÀ DI TRASPORTO E VICEVERSA.</p> <p>- MEZZI NECESSARI: GRU PORTUALE, CARRELLI ELEVATORI, PALE MECCANICHE, ESCAVATORI</p>

	- MEZZI A DISPOSIZIONE: GRU PORTUALE, CARRELLI ELEVATORI, PALE MECCANICHE, ESCAVATORI	
	SQUADRE/LAVORATORI DEDICATI GRUISTI, CONDUTTORI MEZZI MECCANICI, OPERATORI SPECIALIZZATI E GENERICI	
	UNITÀ DI MISURA: TONNELLATE	
	TEMPO: 6 H24/36 ORE SCARICO- 24/36 CARICO	
<b>Clienti</b>	CONDOTTE SRL –MED WIND SRL- METALCARPETERIA– ARGO SRL- PETROL CEM- SEVA SRL -	
	<b>PERSONALE</b>	
<b>Risorse Umane 2022 e 2023 dedicate ad attività portuali</b>	INTERNI: 10  • TEMPO DETERMINATO: • TEMPO INDETERMINATO: • CCNL PORTI: • ALTRI CCNL:	ESTERNI: <input type="checkbox"/> CONTRATTO:
		<input type="checkbox"/> A CHIAMATA:
<b>Mansione</b>	GRUISTI, OPERAI POLIVALENTI , AMMINISTRATIVI	
<b>Saturazione (Stima %)</b>		
<b>Allegato</b>		
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG X	FIS
	<b>VOLUMI GESTITI</b>	
<b>Navi (numero) 2023</b>	9	
<b>Navi (numero) 2024 prev.</b>	1° SEMESTRE: 12 NAVI 2° SEMESTRE: 7 NAVI IN PREVISIONE	

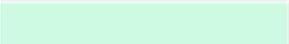
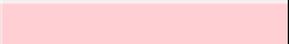
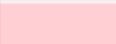
Merchi (MOVES (IN/OUT) 2023	9
Merchi MOVES (IN/OUT) 2024 prev.	17
Nuovi servizi	PROJET CARGO
Previsione Volumi 2023	PREVISIONE 2023- 9500 TONNELLATE - REALIZZATE 22.000 TONNELLATE
Previsione Volumi 2024 Prev.	TONNELLATE 25.000
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
Fabbisogno Complessivo dichiarato	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 ASSUNZIONI</li> <li>- 0 A CHIAMATA</li> </ul>
Modalità di gestione	CCNL PORTI, CCNL METALMECCANICO



**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO DIRIGENTI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONALE DA FORMARE</b>			

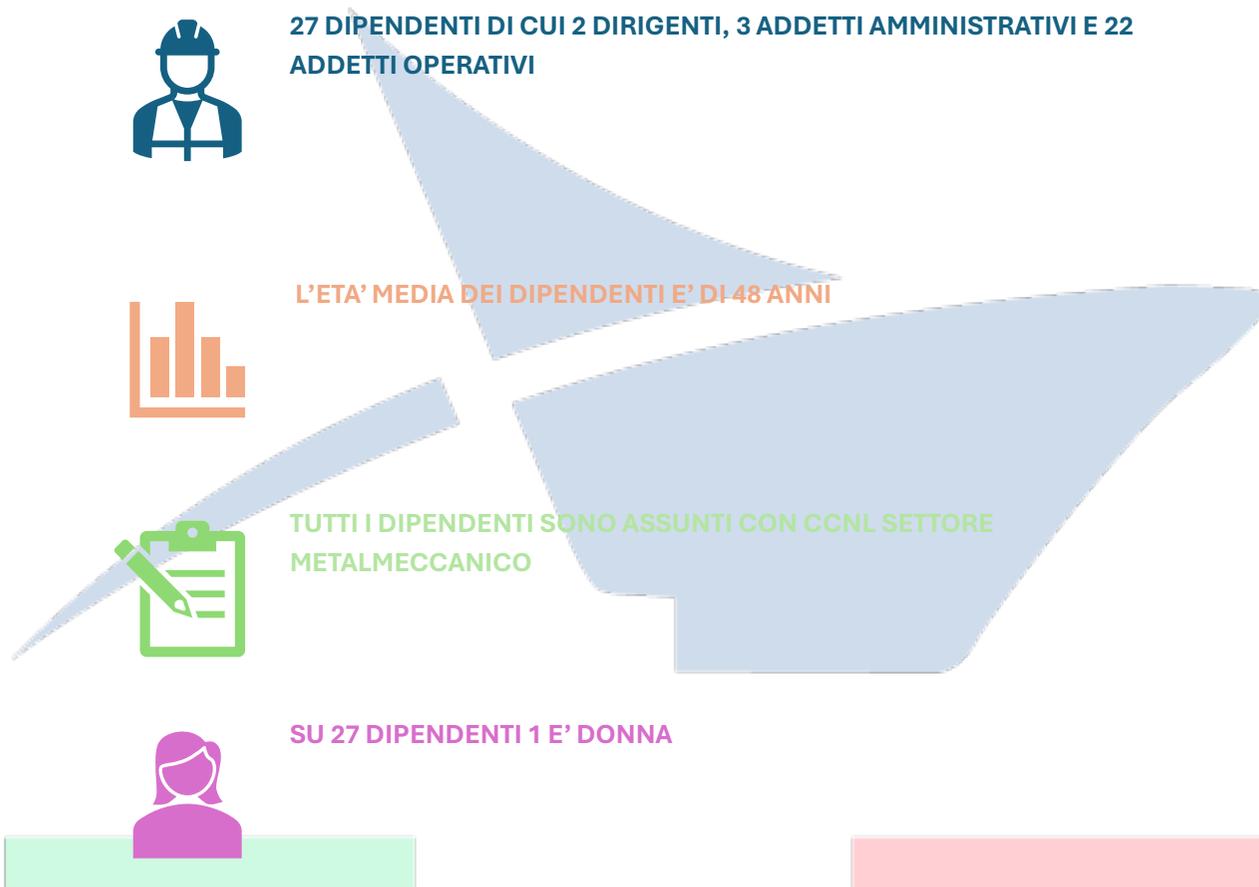
**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI AMMINISTRATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>			

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI OPERATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>								
	<b>PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	2	2	2	2	2	2	2	2
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI/ MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	2		2					1

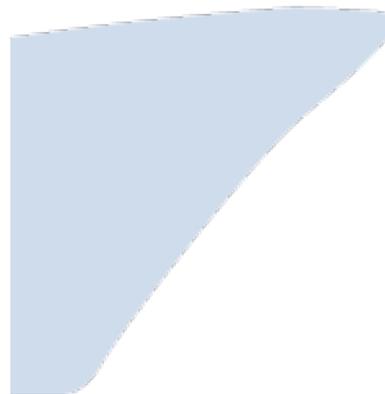
**RIELABORAZIONE GRAFICA PER O.MI. SUD SRL**



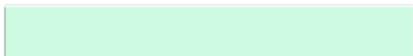
➤ **GRAZIANI FRANCESCO SRL**

La società è autorizzata ad espletare servizi portuali che eroga a favore del terminalista Recycling Srl, altre imprese portuali come MG Srls, e operatori economici quali Brembana e Rolle, KT, tuttavia, si segnala che ai fini della nostra indagine, la società non ha fornito dati sui volumi realizzati ed attesi.

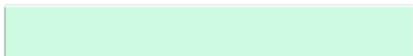
SCHEDE RIPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
Ragione Sociale	GRAZIANI FRANCESCO S.R.L.
Sede Legale	VIA FILIPPO CORRIDONI N. 32, 88900 CROTONE
Sede Operativa	VIA FILIPPO CORRIDONI N. 32, 88900 CROTONE
P.IVA/ Codice Fiscale	01912260799
Fatturato (2023)	6.666.570,00 €
Codice ATECO	25.11
Tipologia Impresa	METALMECCANICA
Servizio/ Operazione	SERVIZI PORTUALI
Categoria Merceologica	N, C.
Scadenza Autorizzazione / Concessione	31/12/2024
Attività Principale	VEDI SEZIONE ATTIVITÀ A SEGUIRE
Dipendenti 2022/2023	113
Ricorso Ammortizzatori sociali	<input checked="" type="checkbox"/> NO



	ATTIVITÀ
<b>Modello Operativo</b>	<b>Attività:</b>
	Descrizione: RIPARAZIONE E MANUTENZIONE CONTENITORI NOLEGGIO MEZZI DI SOLLEVAMENTO RIZZAGGIO E DERIZZAGGIO, FISSAGGIO MERCE, TACCAGGIO AUTO SU NAVI MARCATURA/SMARCATURA, CONTEGGIO, CERNITA E PULIZIA MERCÌ
	- Mezzi necessari: VEDI ELENCO MEZZI IN ALLEGATO
	- Mezzi a disposizione:
	Squadre/lavoratori dedicati: N. 8 AUTISTI/GRUISTI
	Unità di misura: tonnellate
	Tempo: N. A.
<b>Clienti</b>	RECYCLING SRL, MG SRLS, BREMBANA E ROLLE, KT
<b>Allegato</b>	*ELENCO MEZZI

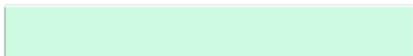


PERSONALE		
Risorse Umane 2022 e 2023 dedicate ad attività portuali	Interni:	Esterni: <input type="checkbox"/>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo Determinato: 2</li> <li>• Tempo Indeterminato: 5</li> <li>• CCNL Porti:</li> <li>• Altri CCNL: METALMECCANICO</li> </ul>	Contratto:
		<input type="checkbox"/> A chiamata:
Mansione	AUTISTI/GRUISTI	
Saturazione (Stima %)		
Allegato	*ELENCO PERSONALE IN ALLEGATO	
Ammortizzatori sociali	CIG	FIS



VOLUMI GESTITI	
Navi (numero) 2023	0
Navi (numero) 2024 prev.	0
Merci (MOVES (IN/OUT) 2023	/
Merci MOVES (IN/OUT) 2024 prev.	/
Nuovi servizi	/
Previsione Volumi 2023	
Previsione Volumi 2024 Prev.	

FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025	
Fabbisogno Complessivo dichiarato	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ... assunzioni</li> <li>- ... a chiamata</li> </ul>

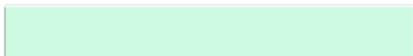


**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO DIRIGENTI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONALE DA FORMARE</b>			

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI AMMINISTRATIVI**

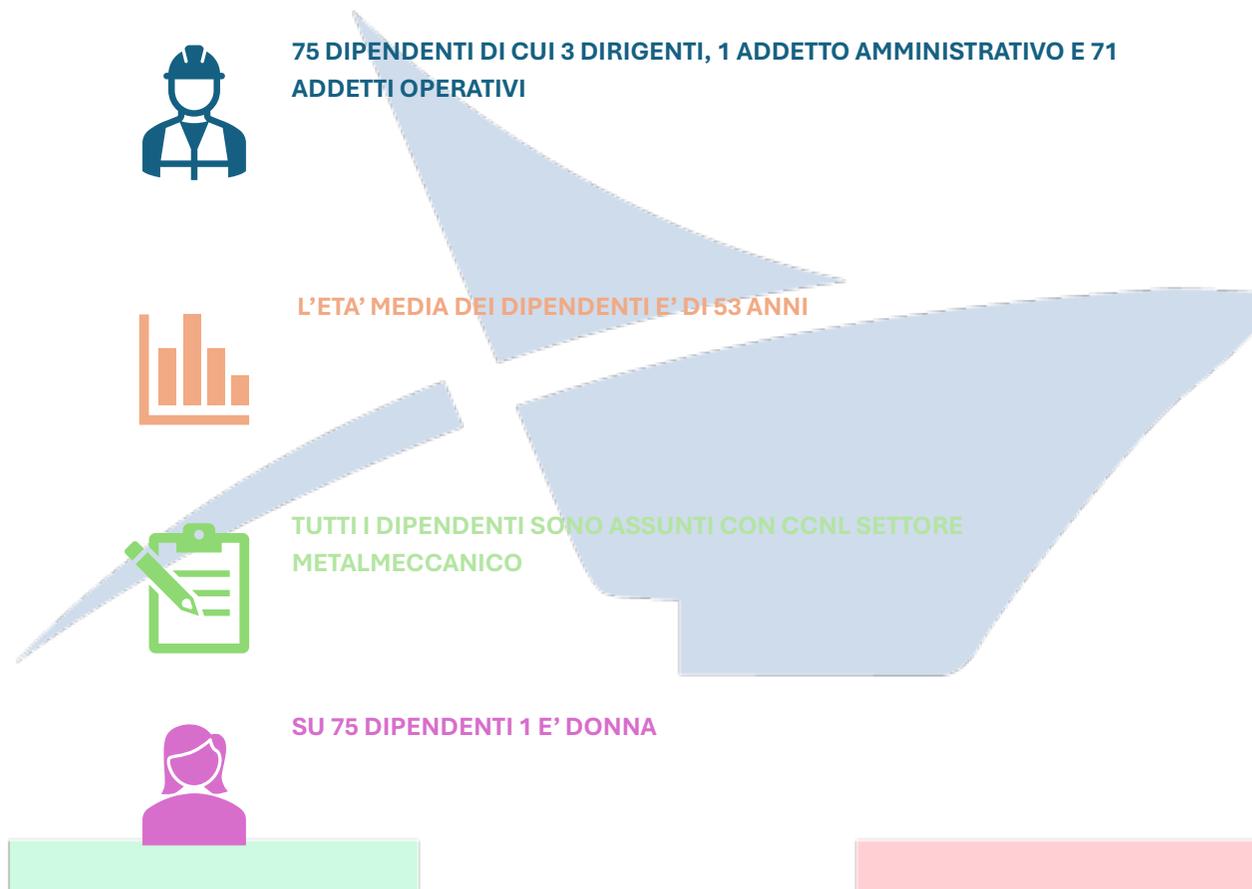
<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>			



**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI OPERATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>								
	<b>PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>								
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI/ MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>								

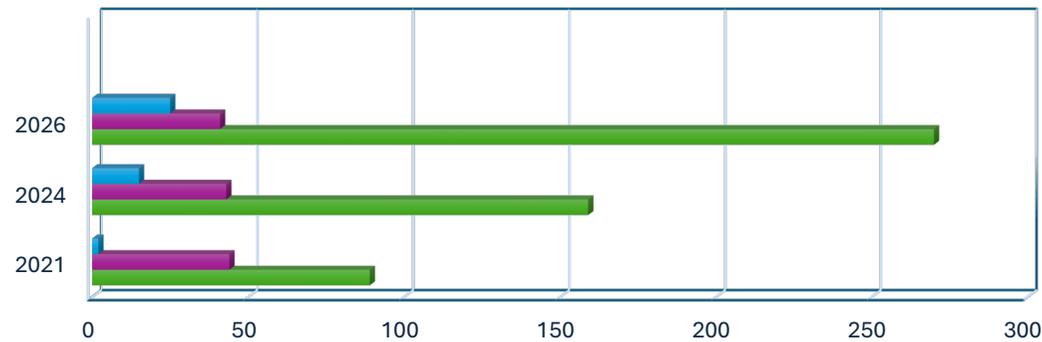
## RIELABORAZIONE GRAFICA PER GRAZIANI FRANCESCO SRL



## PORTO DI CROTONE: SCENARIO COMPLESSIVO E PREVISIONALE

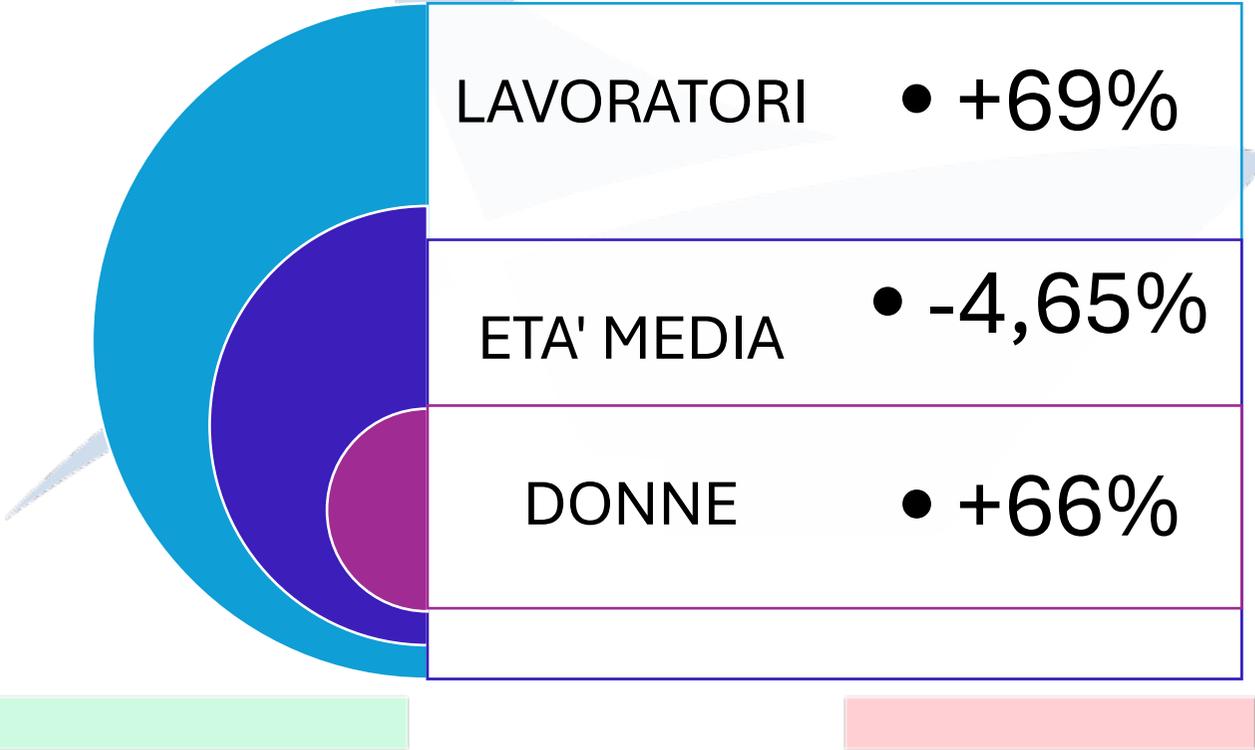
I dati raccolti tra le imprese permettono di aprire una finestra sul mondo del lavoro portuale crotonese e consentono di specificare un quadro complessivo che appare florido, con ampi margini di miglioramento. L'indagine statistica, condotta consultando le imprese e facendo riferimento alle rilevazioni statistiche internazionali e nazionali, rimandano l'immagine di un settore economico che, nonostante le fibrillazioni dovute alla congettura geopolitica che stiamo vivendo, esprime potenzialità di crescita. In linea con quelli che sono i piani d'investimento degli operatori presenti in porto, in particolare dei due maggiori terminalisti e con il trend di mercato che si prevede resiliente, si cercherà di proiettare al traguardo del 2026 quelle che sono le prospettive future.

### COMPOSIZIONE LAVORATORI



	2021	2024	2026
■ DONNE	2	15	25
■ ETA' MEDIA	44	43	41
■ LAVORATORI	89	159	270

**VARIAZIONE PERCENTUALE PREVISIONALE AL 2026**



## CCNL PORTI

- 2 LAVORATORI

## ALTRI CCNL

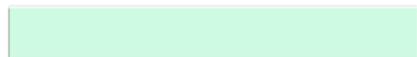
- 157 LAVORATORI

## ANALISI STATISTICA: PORTO DI CORIGLIANO-ROSSANO

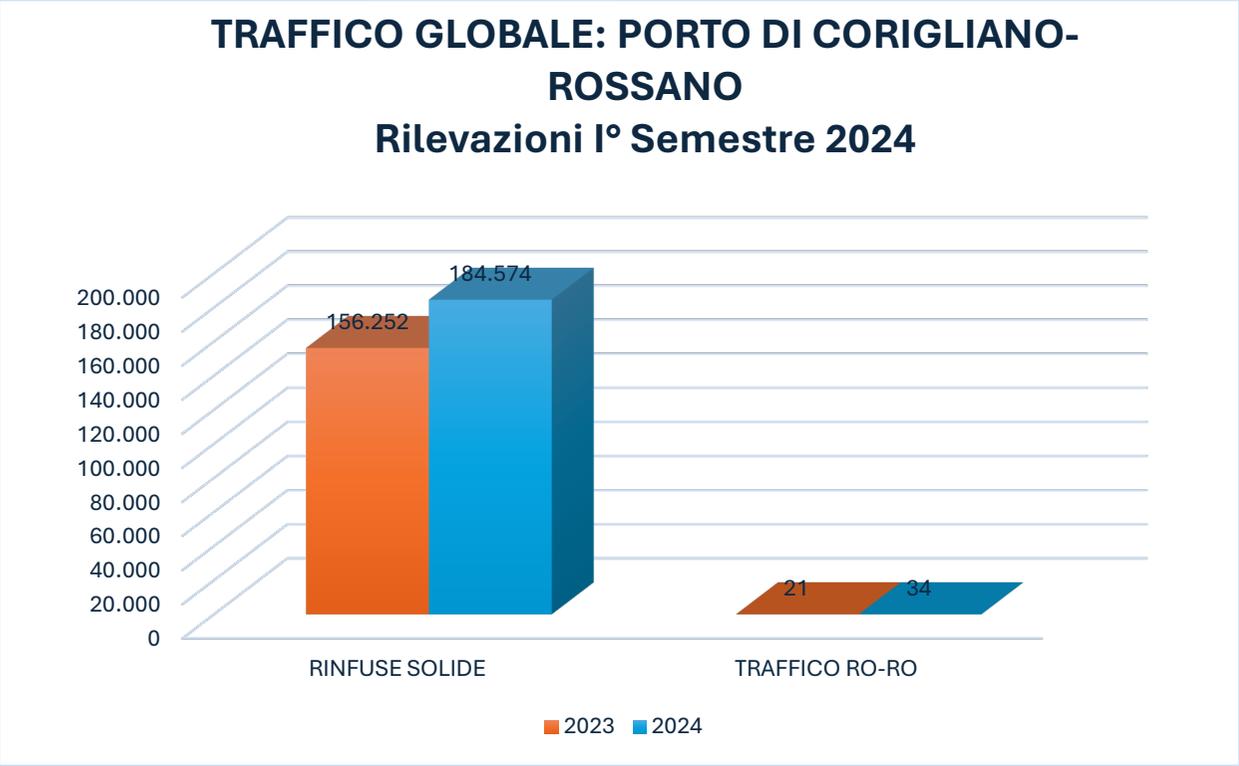
L'infrastruttura portuale inclusiva dello specchio acqueo, si estende su una superficie complessiva di circa 1.300.000 metri quadrati e si articola in un bacino di evoluzione, 7 banchine e 2 darsene disposte in parallelo secondo la linea di costa. Il porto può contare su 7 banchine, la cui lunghezza varia dalla più grande, 750 metri ( banchina est), alla più piccola, 70 metri (banchina 6, destinata al naviglio di Stato).

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. Al momento la tipologia merceologica operata sono le rinfuse solide, in particolare il rottame di ferro che costituisce l'unico settore merceologico che origina imbarchi dal porto. Assente o assai modesta ogni altra attività.

Com'è possibile vedere dal grafico riportato sotto, nel corso del primo semestre 2024 il traffico di rinfuse solide, espresso in tonnellate, è aumentato del +18,1% rispetto al 2023. Modesto, nel complesso, il traffico RO-RO che tuttavia, sale a +61,9%.



**PROIEZIONE TRAFFICI PORTO DI CORIGLIANO-ROSSANO**



## CORIGLIANO-ROSSANO: imprese terminaliste ai sensi dell'art. 18 L. 84/1994

### ➤ MARESUD SRL

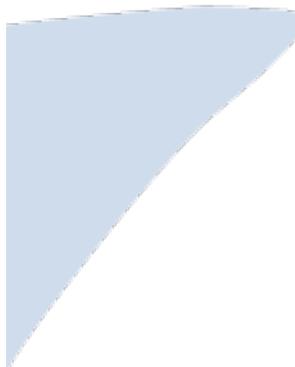
Nell'ambito del porto di Corigliano-Rossano vi è una sola impresa terminalista ex art. 18 L. 84/1994: Maresud Srl.

La società è quella che movimentata il maggior numero di rinfuse solide, che nel porto di Corigliano si concentrano per lo più nel rottame di ferro, ma in quota minore anche in altri minerali, cementi e calci, carboni fossili e ligniti, e in maniera residuale cereali.

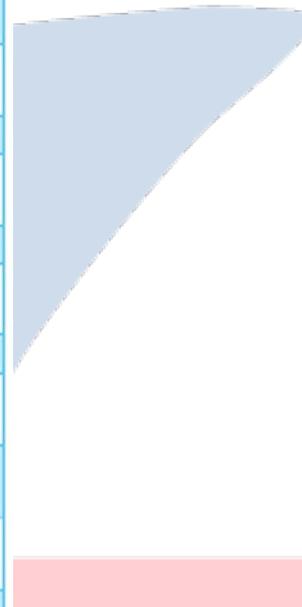
La Maresud Srl è autorizzata a svolgere sia operazioni che servizi portuali.

SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
Ragione Sociale	MARESUD S.R.L.
Sede Legale	Viale Salerno Rione Rivabella M4- 87064 CORIGLIANO-ROSSANO
Sede Operativa	
P.IVA/ Codice Fiscale	02240920781
Fatturato (2023)	€ 1.163.453,00
Codice ATECO	52.29.21
Tipologia Impresa	Impresa portuale ai sensi dell'art. 16 L.84/94- Concessionaria di spazi in banchina (art.18)
Servizio/ Operazione	Imbarco/sbarco e movimentazione merce

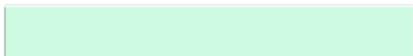
Categoria Merceologica	Merci alla rinfusa e varia, project cargo
Scadenza Autorizzazione / Concessione	31/12/2024 31/08/2025
Attività Principale	Imbarco/sbarco , deposito e movimentazione merce alla rinfusa
Dipendenti 2022/2023	14
Ricorso Ammortizzatori sociali	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
	<b>ATTIVITÀ</b>
Modello Operativo	Attività:
	Descrizione: <b>impresa che opera nel Porto di Corigliano per la gestione tecnico-operativa delle attività di imbarco e sbarco, movimentazione e deposito di merci alla rinfusa</b>
	- Mezzi necessari: gru, pale mecc., escavatori, carrelli, tramoggia, spazzatrici, caricatori
	- Mezzi a disposizione: gru, pale mecc., escavatori, carrelli, tramoggia, spazz., caricatori
	Squadre/lavoratori dedicati: 12
	Unità di misura: tonnellate
	Tempo: il tempo medio di lavorazione nave è due giorni.
Clienti	Molino Bruno spa, Heidelberg Materials spa, Log & Met Scrab, Biomasse Italia spa, Calme



PERSONALE	
Risorse Umane 2022 e 2023 dedicate ad attività portuali	Interni: 12  • Tempo Determinato: • Tempo Indeterminato: 12 • CCNL Porti: • Altri CCNL:12
	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:
	<input type="checkbox"/> A chiamata:
Mansione	gruista, escavatorista, manovale, meccanico, scaricatore di porto, addetto alla pesa
Saturazione (Stima %)	85%
Allegato	
Ammortizzatori sociali	CIG FIS
VOLUMI GESTITI	
Navi (numero) 2023	61
Navi (numero) 2024 prev.	62
Merci (MOVES (IN/OUT) 2023)	186.846 T/115.564 T
Merci MOVES (IN/OUT) 2024 prev.	186.710/114.290 T



Nuovi servizi	/
Previsione Volumi 2023	302.400 T
Previsione Volumi 2024 Prev.	301.000 T
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
Fabbisogno Complessivo dichiarato	- 2 assunzioni - .... a chiamata
Modalità di gestione	Diretta
Relazione con Volumi previsionali	I volumi previsionali si mantengono stabili

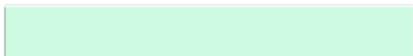


**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO DIRIGENTI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONALE DA FORMARE</b>	<b>PFSO, RSPP (ogni 4 anni)</b>		

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI AMMINISTRATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	<b>CORSO PAGHE 1</b>		

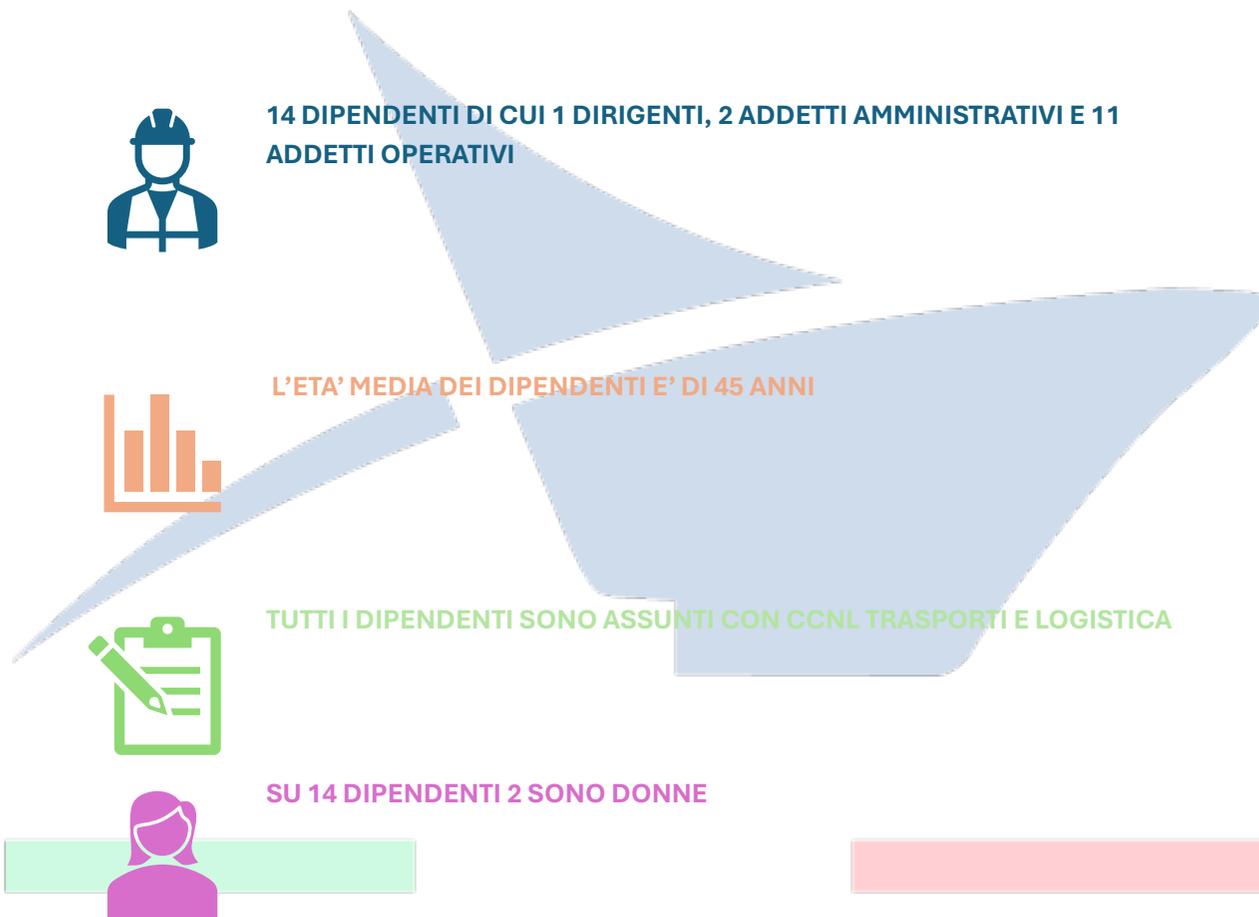


**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI OPERATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>								
	<b>PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>			<b>4 (ogni 4 anni)</b>			<b>4 (ogni 4 anni)</b>	<b>7 (ogni 5 anni)</b>	
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI/MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>			<b>3</b>					

133

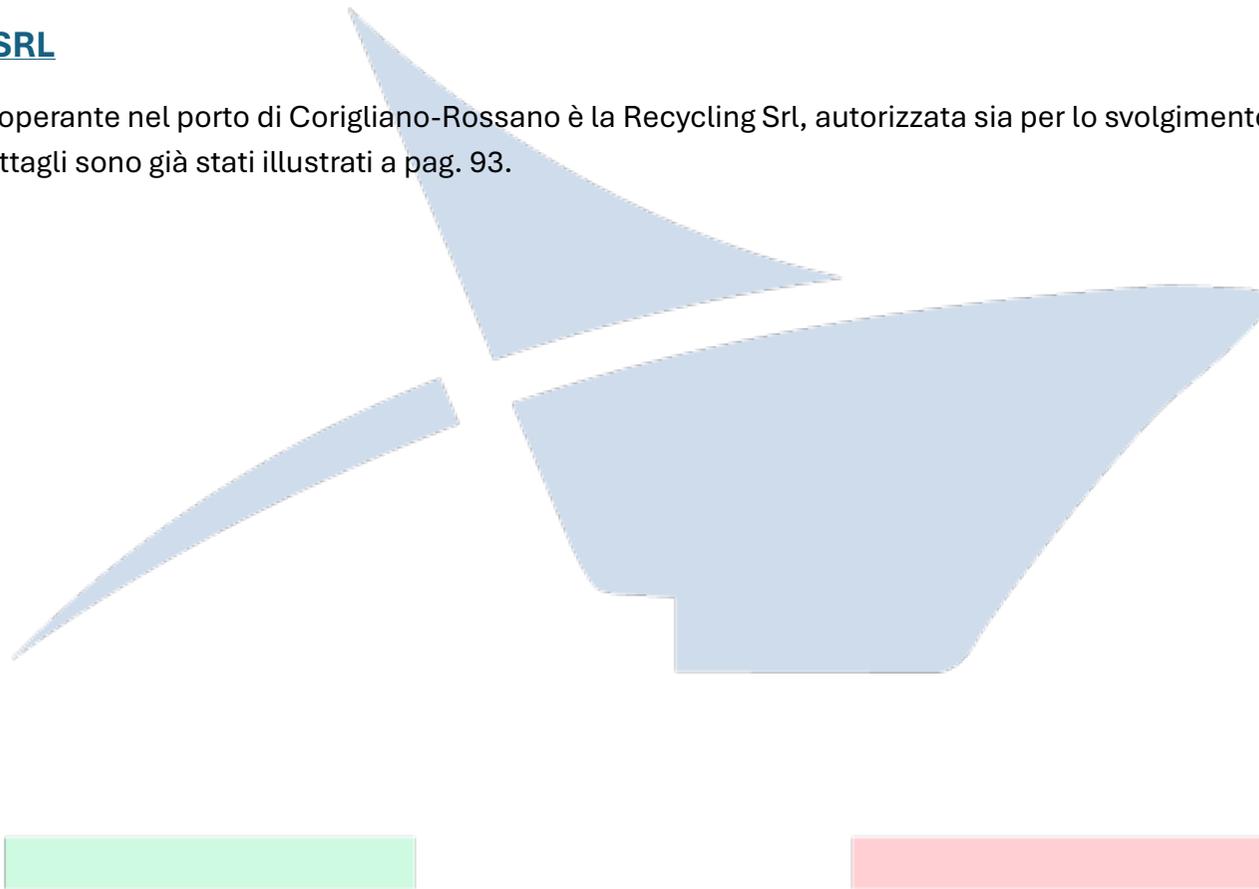
**RIELABORAZIONE GRAFICA PER MARESUD SRL**



## CORIGLIANO-ROSSANO: imprese portuali ai sensi dell' art. 16 comma 1 e 3 L. 84/1994

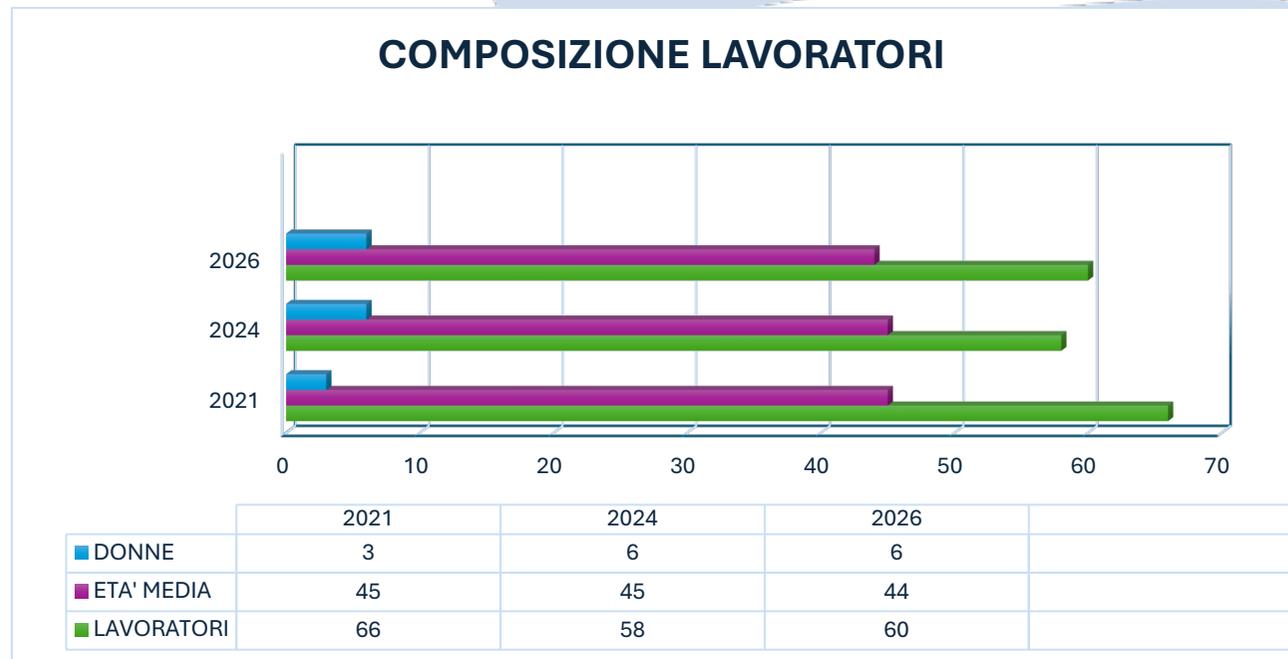
### ➤ RECYCLING SRL

Altra impresa portuale operante nel porto di Corigliano-Rossano è la Recycling Srl, autorizzata sia per lo svolgimento di operazioni che di servizi portuali, i cui dettagli sono già stati illustrati a pag. 93.

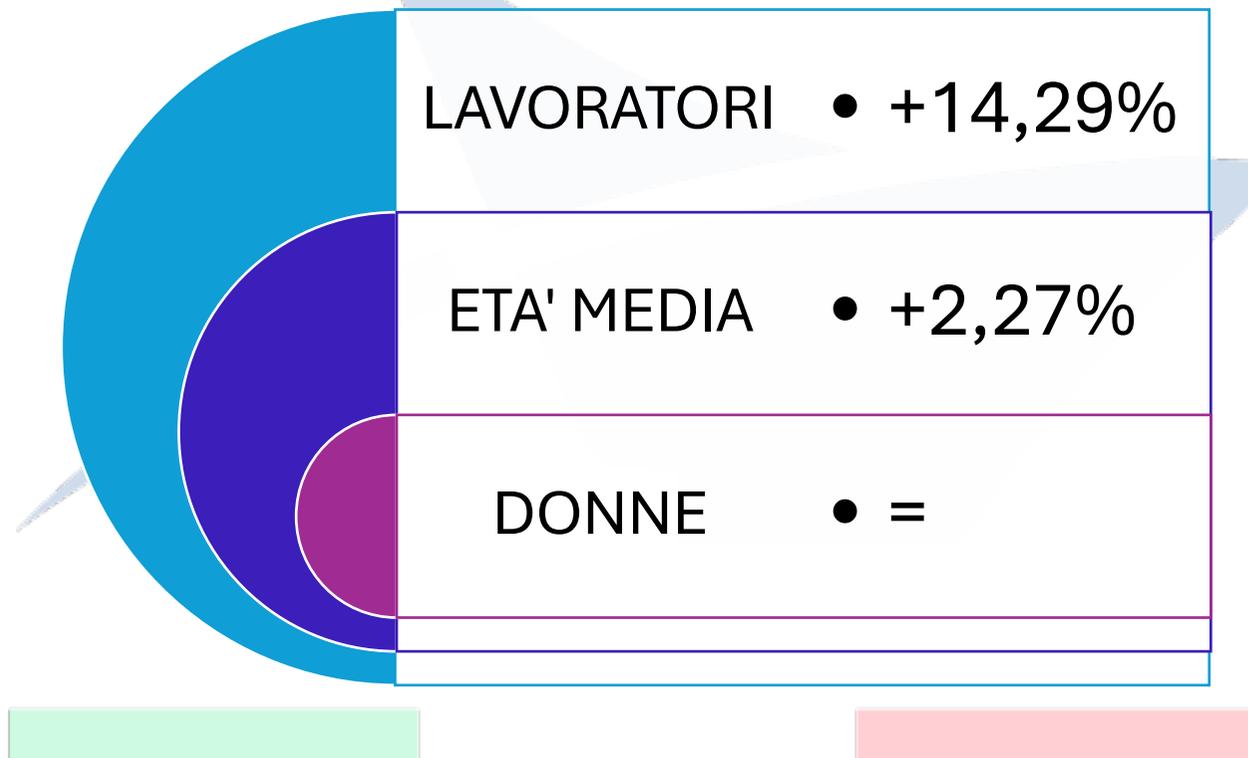


## PORTO DI CORIGLIANO-ROSSANO: SCENARIO COMPLESSIVO E PREVISIONALE

L'indagine condotta sulle imprese presenti in porto ha permesso di esprimere delle statistiche sui traffici dello scalo cosentino le quali, però, restituiscono un quadro dal quale si evince chiaramente una scarsa utilizzazione dell'infrastruttura, che per caratteristiche e spazi disponibili, aspetta ancora di poter esprimere a pieno le proprie potenzialità.



**VARIAZIONE PERCENTUALE PREVISIONALE AL 2026**



## CCNL PORTI

- 0

## ALTRI CCNL

- 58

## ANALISI STATISTICA: PORTO DI VIBO VALENTIA

Il porto di Vibo Valentia Marina si trova nella parte meridionale del Golfo di S. Eufemia, è protetto a ponente da un molo foraneo a gomito e a levante da un molo di sottoflutto a due bracci completamente banchinato (banchina Generale Malta e Molo Cortese). Internamente al bacino portuale ci sono varie banchine (Fiume, Tripoli, Bengasi, Papandrea e Buccarelli) destinate sia alle operazioni commerciali, militari che al diporto.

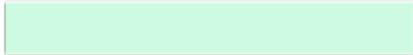
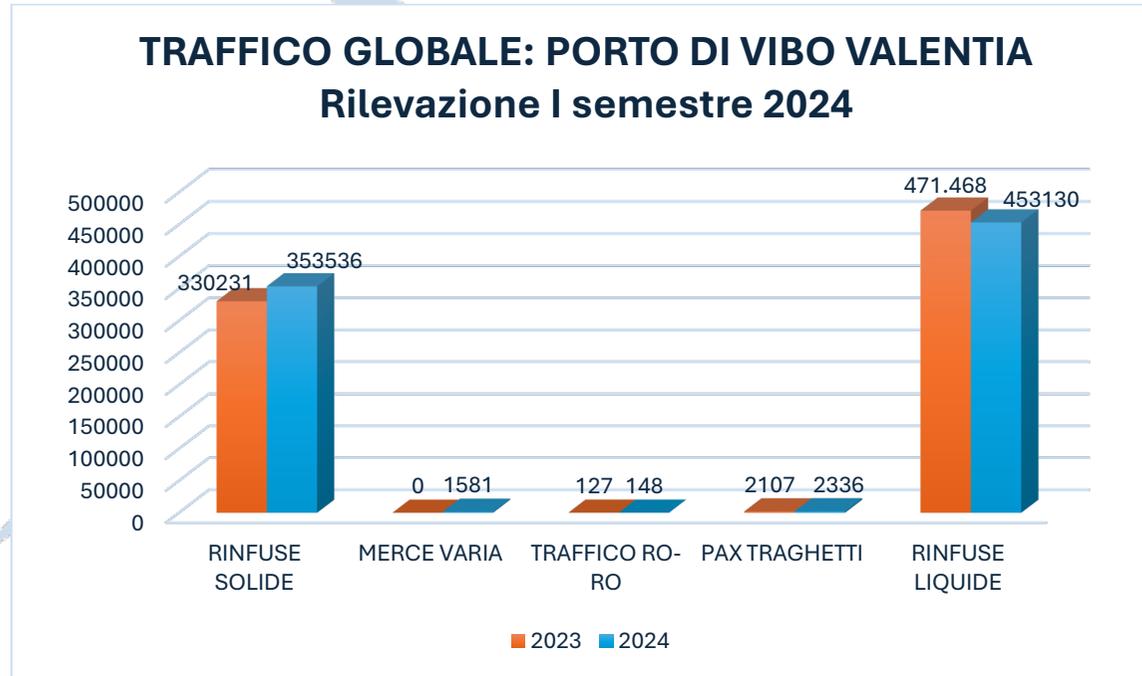
L'AdSP MTMI esercita le proprie attribuzioni sul porto a decorrere dal 18/6/2021, è principalmente un porto industriale, poiché vi scalano principalmente le *oil carriers* presso i terminali di scaricazione posti in banchina e che adducono ai retrostanti Depositi Costieri.

Lo scalo vibonese, tuttavia, si caratterizza per essere destinato ad una doppia funzione, commerciale e turistica. I traffici marittimi sono legati alle attività produttive ed agli insediamenti industriali presenti sul territorio della provincia vibonese, cosicché, il traffico commerciale in arrivo, come detto pocanzi, è costituito principalmente da carburanti e gas destinati ai depositi costieri ed agli stabilimenti presenti nella zona di Vibo Marina, mentre il traffico in partenza è rappresentato essenzialmente da prodotti industriali provenienti dalla limitrofa area industriale.

Significativi anche il commercio di prodotti ittici e l'attività turistica, che nel periodo estivo raggiunge elevati livelli di presenze, rappresentando uno dei punti di forza del mercato turistico della provincia.

Come fatto per gli altri porti del sistema, prima di esaminare i dati riferiti alle imprese portuali ex art. 16 e 18 L.84/1994, alla pagina che segue si riportano graficamente i traffici globali, suddivisi per categoria merceologica, con raffronto al 2023.

**PROIEZIONE TRAFFICI PORTO DI VIBO VALENTIA**



## VIBO VALENTIA: imprese terminaliste ai sensi dell'art. 18 L. 84/1994

Nel porto di Vibo Valentia non vi sono imprese portuali autorizzate ai sensi dell'art. 18 L. 84/1994.

## VIBO VALENTIA: imprese portuali ai sensi dell' art. 16 comma 1 e 3 L. 84/1994

Nell'ambito dello scalo vibonese ci sono due imprese portuali autorizzata a svolgere operazioni portuale ed una solo impresa autorizzata all'espletamento di servizi portuali.

### ➤ MERIDIONALE PETROLI SRL

La Meridionale Petroli Srl, è impresa portuale, autorizzata da questa AdSP a svolgere operazioni portuali. La società ha a disposizione un'area area di stoccaggio dei carburanti per una capacità di complessiva di circa 29.000 metri cubi operativi. Il deposito, che si trova adiacente alla banchina di scarica del porto di Vibo Valentia Marina, è rifornito di gasolio e benzina ed è dotato di una pensilina di carico autobotti con un sistema completamente automatizzato a circuito chiuso.

141

SCHEDE RIPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
Ragione Sociale	MERIDIONALE PETROLI SRL
Sede Legale	VIA A. VESPUCCI, 65 – 89900 (VV)
Sede Operativa	VIA A. VESPUCCI, 65 – 89900 (VV)
P.IVA/ Codice Fiscale	00865760797
Fatturato (2023)	256.634.347

<b>Codice ATECO</b>	19.20.2
<b>Tipologia Impresa</b>	DEPOSITO COSTIERO CARBURANTI
<b>Servizio/ Operazione</b>	OPERAZIONI DI SCARICAZIONE DI PRODOTTI PETROLIFERI PRESSO LA CALATA PAPANDREA CON UTILIZZO DI MANICHETTE FLESSIBILI
<b>Categoria Merceologica</b>	PRODOTTI PETROLIFERI
<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	31/12/2024
<b>Attività Principale</b>	DEPOSITO DI PRODOTTI PETROLIFERI CHIMICI ALLO STATO LIQUIDO
<b>Dipendenti 2023</b>	23
<b>Ricorso Ammortizzatori sociali</b>	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
	<b>ATTIVITÀ</b>
<b>Modello Operativo</b>	<p><b>ATTIVITÀ:</b></p> <p>DESCRIZIONE: COLLEGAMENTO MANICHETTE FLESSIBILI TRA BORDO NAVE E TERRA PER LA SCARICAZIONE DI PRODOTTI PETROLIFERI CHIMICI ALLA STATO LIQUIDO.</p> <p>- MEZZI NECESSARI: MANICHETTE FLESSIBILI</p> <p>- MEZZI A DISPOSIZIONE:</p> <p>SQUADRE/LAVORATORI DEDICATI: 12</p> <p>UNITÀ DI MISURA: TONNELLATE</p> <p>TEMPO: 6 H24/36 ORE SCARICO- 24/36 CARICO</p>
<b>Clienti</b>	CONTO PROPRIO

PERSONALE	
Risorse Umane 2022 e 2023 dedicate ad attività portuali	INTERNI: 12  • TEMPO DETERMINATO: • TEMPO INDETERMINATO: 12 • CCNL PORTI: • ALTRI CCNL: ENERGIA E PETROLIO  ESTERNI: <input type="checkbox"/> CONTRATTO:
	<input type="checkbox"/> A CHIAMATA:
Mansione	GRUISTI, OPERAI POLIVALENTI , AMMINISTRATIVI
Saturazione (Stima %)	
Allegato	
Ammortizzatori sociali	CIG X FIS
VOLUMI GESTITI	
Navi (numero) 2023	81
Navi (numero) 2024 prev.	90 IN PREVISIONE
Previsione Volumi 2023	
Previsione Volumi 2024 Prev.	
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	

Fabbisogno Complessivo dichiarato	- 0 ASSUNZIONI - 0 A CHIAMATA
---	----------------------------------

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO DIRIGENTI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONALE DA FORMARE</b>			

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI AMMINISTRATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>			

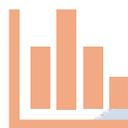
**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI OPERATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>								
	<b>PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>								
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI/MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>								

**RIELABORAZIONE GRAFICA PER MERIDIONALE PETROLI**



**23 DIPENDENTI DI CUI 1 DIRIGENTI, 8 ADDETTI AMMINISTRATIVI E 14 ADDETTI OPERATIVI**



**L'ETA' MEDIA DEI DIPENDENTI E' DI 49 ANNI**



**TUTTI I DIPENDENTI SONO ASSUNTI CON CCNL ENERGIA E PETROLIO**



**SU 23 DIPENDENTI 1 E' DONNA**



➤ **PREVARIN SRL**

L'impresa è autorizzata a svolgere operazioni portuali ai sensi della comma 1 dell'art. 16 l.84/1994. La società dopo l'accoglimento di un'istanza di proroga dell'autorizzazione 2023, eroga anche servizi portuali ed è al momento l'unico operatore economico che compie attività ai sensi del comma 3 dell'art. 16 L. 84/1994.

<b>SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA</b>	
<b>Ragione Sociale</b>	PREVARIN SRL
<b>Sede Legale</b>	ZONA INDUSTRIALE PORTO SALVO – 89900 VIBO VALENTIA
<b>Sede Operativa</b>	ZONA INDUSTRIALE PORTO SALVO – 89900 VIBO VALENTIA
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	02554240792
<b>Fatturato (2023)</b>	554.890,44
<b>Codice ATECO</b>	77.39.99
<b>Servizio/ Operazione</b>	NOLEGGIO A CALDO CON OPERATORE DI AUTOGRU'
<b>Categoria Merceologica</b>	SERVIZI
<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	31/12/2024
<b>Attività Principale</b>	NOLEGGIO A CALDO CON OPERATORE GRU

Dipendenti 2023	13		
Ricorso Ammortizzatori sociali	SI	NO	X
<b>ATTIVITÀ</b>			
Modello Operativo	<b>ATTIVITÀ:</b>		
	DESCRIZIONE: OPERAZIONI DI IMBARCO/SBARCO MATEIALE SU NAVI. RIZZAGGIO E DERIZZAGGIO, FISSAGGIO MERCI		
	- MEZZI NECESSARI: GRU-CARRELLO ELEVATORE-MOTRICE E SEMIRIMORCHI		
	- MEZZI A DISPOSIZIONE: GRU-CARRELLO ELEVATORE-MOTRICE E SEMIRIMORCHI		
	SQUADRE/LAVORATORI DEDICATI: 12		
	UNITÀ DI MISURA: TONNELLATE		
TEMPO: 2 GG IN BASE ALLE ESIGENZE			
Clienti	AGENZIA MARITTIMA GOTTELLINI CANTAFIO – CANTIERI DI RIMESSAGGIO VARI		
<b>PERSONALE</b>			
Risorse Umane 2022 e 2023 dedicate ad attività portuali	INTERNI: 13	ESTERNI: <input type="checkbox"/>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TEMPO DETERMINATO: 5</li> <li>• TEMPO INDETERMINATO: 8</li> <li>• CCNL PORTI: 11</li> <li>• ALTRI CCNL: 2</li> </ul>	CONTRATTO:	

		□ A CHIAMATA: 5
<b>Mansione</b>	GRUISTI- IMBRAGATORI	
<b>Saturazione (Stima %)</b>	100%	
<b>Allegato</b>		
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG	FIS
<b>VOLUMI GESTITI</b>		
<b>Navi (numero) 2023</b>	17	
<b>Navi (numero) 2024 prev.</b>	21	
<b>Merci (MOVES (IN/OUT) 2023</b>	8847 TON	
<b>Merci MOVES (IN/OUT) 2024 prev.</b>	5125 TON	
<b>Nuovi servizi</b>		
<b>Previsione Volumi 2024 Prev.</b>	6245 TON	
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>		
<b>Fabbisogno Complessivo dichiarato</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 0 ASSUNZIONI</li> <li>- 5 A CHIAMATA</li> </ul>	

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO DIRIGENTI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONALE DA FORMARE</b>			

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI AMMINISTRATIVI**

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>			

**SCHEDA FABBISOGNO FORMATIVO ADDETTI OPERATIVI**

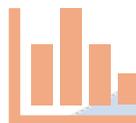
<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>								
	<b>PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>								
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI/MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>								

151

**RIELABORAZIONE GRAFICA PER PREVARIN SRL**



**13 DIPENDENTI DI CUI 1 DIRIGENTI, 1 ADDETTO AMMINISTRATIVO E 11 ADDETTI OPERATIVI**



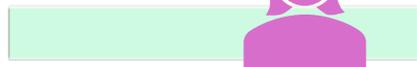
**L'ETA' MEDIA DEI DIPENDENTI E' DI 45 ANNI**



**11 DIPENDENTI SONO ASSUNTI CON CCNL PORTI E DUE CON CCNL PER L'INDUSTRIA METALMECCANICA**

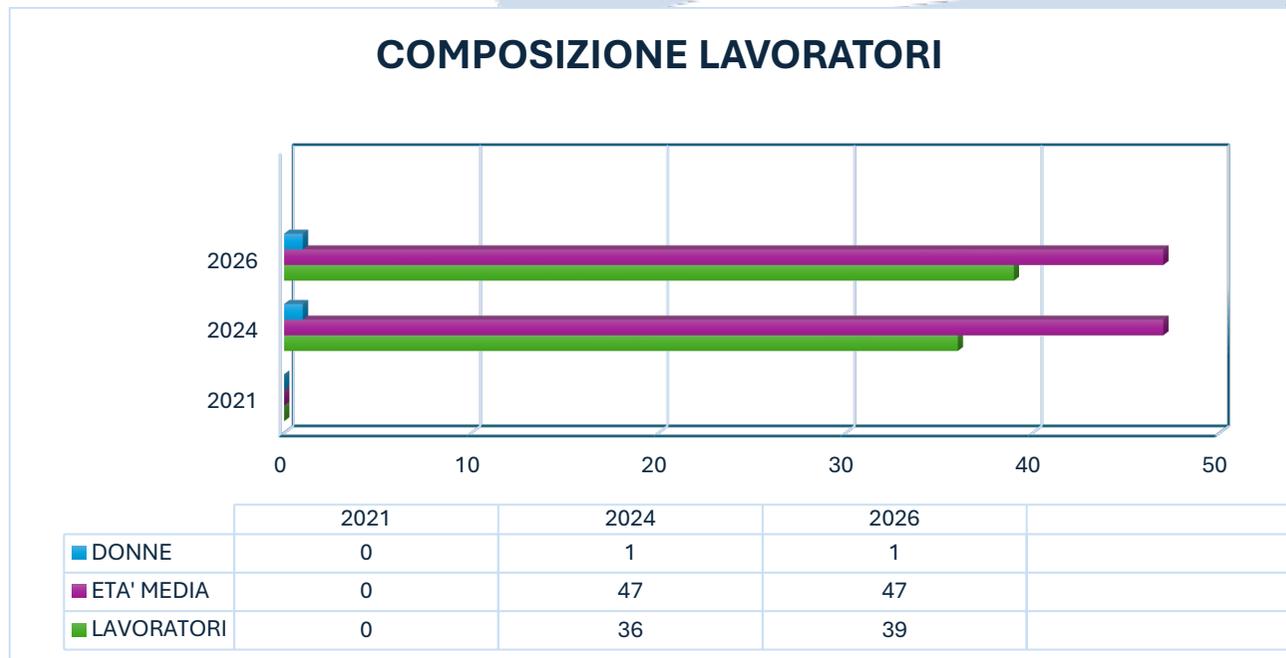


**SU 13 DIPENDENTI 0 SONO DONNE**



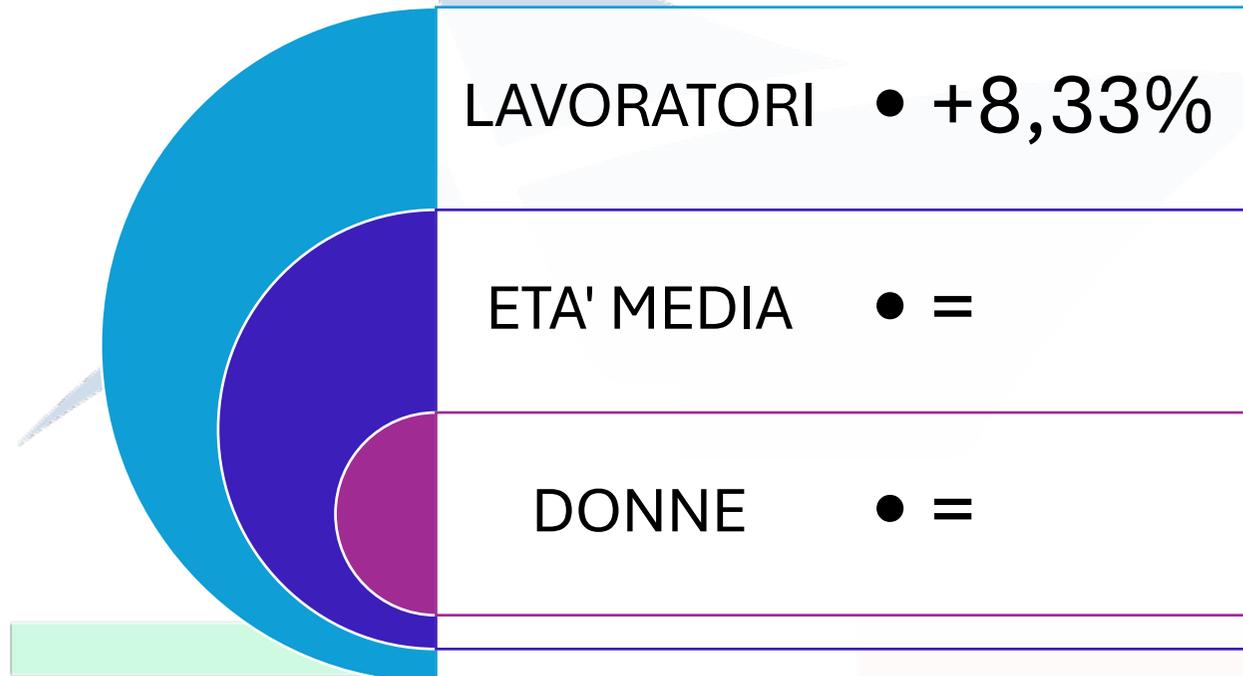
## PORTO DI VIBO VALENTIA: SCENARIO COMPLESSIVO E PREVISIONALE

L'insieme dei dati raccolti tra gli operatori presenti nello scalo, danno testimonianza di come il porto conviva con le sue due anime: commerciale-industriale e turistica. Ai nostri fini non rileva lo studio sull'attività turistica, seppur florida nel porto vibonese, ma delle sole attività oggetto di operazioni portuali. Queste si concentrano essenzialmente sul traffico di prodotti petroliferi, che nel primo semestre fa segnare un - 3,89%. L'anno in corso, tuttavia, dovrebbe mantenersi stabile con l'andamento del 2023, come del resto indicato dalla stessa Meridionali Petroli che gestisce il traffico. Aumentano le altre tipologie di traffici, seppure non in modo significativo.



Con un traffico tendenzialmente costante, non si prevedono incrementi di personale, se non l'eventuale assorbimento, facendo una stima ottimistica, di almeno 3 unità su 5 unità che in questo momento sono impegnate a chiamata da Meridionale Petroli Srl, eventuali stabilizzazioni che non dovrebbero modificare il dato sull'età media e sul numero di donne impiegate.

### VARIAZIONE PERCENTUALE PREVISIONALE AL 2026



## CCNL PORTI

- 11

## ALTRI CCNL

- 25

## CONCLUSIONI

### LAVORO PORTUALE: IL FUTURO DEL SISTEMA IN QUATTRO PUNTI

Alla fine di questo lavoro, dopo aver ricostruito in maniera completa sia l'andamento del mercato e i fenomeni che ne muovono le dinamiche, sia la fisionomia del lavoro portuale all'interno del Sistema AdSP-MTMI, bisogna guardare al futuro per poter predisporre quegli accorgimenti che sono necessari per non arrivare impreparati alle sfide del mercato.

I dati elaborati ed ostesi nel presente documento, restituiscono un dato di potenziale incremento dell'organico dei porti rientranti nella circoscrizione territoriale di questa Autorità. Come è stato opportunamente declinato, i porti, e in particolare lo scalo gioiese, sono in crescita, per cui i dati che ci vengono suggeriti dal mercato potrebbero non specchiarsi del tutto fedelmente con le previsioni del fabbisogno di personale, a volte timide, fatte dalle imprese portuali, soprattutto dagli art. 16. Se questo vale per tutti i porti del sistema, è ancora più evidente nel particolare contesto di Gioia Tauro.

Difatti, nel solo porto di Gioia Tauro, il totale dei lavoratori è pari a 1590 unità (esclusi i 50 lavoratori della Port Agency). Rispetto all'incremento della produzione che si registra nello scalo gioiese, soprattutto nel traffico container, si prevede la necessità di aumentare il plafond dei lavoratori almeno del +19,50% nel triennio, tradotto in numeri, almeno +310 lavoratori.

Dalla consultazione delle imprese, tra le stime degli art. 18 e di tutte le imprese autorizzate ex art. 16 comma 1 e 3, è emerso che il cluster portuale prevede (in totale) l'incremento di sole 59 unità: un dato che sottostima abbondantemente quello che è il fabbisogno lavorativo in porto. L'auspicio è che le proiezioni presenti in questo Piano dell'Organico del Porto, possano essere un valido strumento per i players portuali, perché possano rivedere in maniera più funzionale, le proprie previsioni di implementazioni degli organici, per evitare possibili cortocircuiti tra porto e mercato.

Infatti, anche per la redazione di questo documento si è deciso di partire proprio dal mercato, per poi calarci all'interno di ciascuno degli scali amministrati da questo Ente. I cambiamenti dei traffici marittimi, infatti, influenzano la quantità e la qualità del lavoro portuale che è chiamato ad adattarsi per restare al passo con i tempi.

Le sfide che riguardano l'organizzazione del lavoro portuale, possono sintetizzarsi in quattro punti:

1. Innovazione tecnologica e automazione;
2. Formazione;
3. Abbassamento dell'età media;
4. Competitività.

Un primo fattore da analizzare è quello del progresso tecnologico e dell'automazione del lavoro. Guardando ai porti del sistema, diversi per tipologia e intensità di traffici, è evidente che tali elementi impattano in maniera differente. Difatti, vi sono alcuni segmenti produttivi che per tipologia di merce e per la natura del processo di operazione, non è prevista l'introduzione di strumenti altamente tecnologici (pensiamo ad esempio ai rotabili o alle rinfuse). Il settore dove maggiormente si fa sentire l'esigenza dell'automazione del lavoro, e che nel nostro sistema interessa in particolare il porto di Gioia Tauro, è quello del traffico containers.

Nell'ultimo ventennio il traffico di merci containerizzate è stato caratterizzato da profonde trasformazioni, con l'introduzione di sistemi automatizzati che impattano sull'intensità e qualità di lavoro in banchina. Per cui, il modello produttivo e di gestione del piazzale punterà sempre più all'automazione ed all'utilizzo di tecnologie che remotizzano il controllo della movimentazione delle merci.

L'avanzata di sistemi di automatizzazione pone in chiave programmatica, il raggiungimento di due obiettivi:

- l'aumento della resa produttiva per addetto, che con le nuove tecnologie aumenta rispetto alla gestione del lavoro "tradizionale";
- la necessità di dotarsi di personale altamente specializzato, che sia consapevole ed abile nei nuovi processi tecnologici.

Da quest'ultima esigenza, si apre una finestra sulla seconda sfida che il lavoro portuale dovrà affrontare: la formazione.

La digitalizzazione del lavoro spinge la necessità di dotarsi di nuove competenze, sia di base in termini di alfabetizzazione digitale che, successivamente, di maggiore dettaglio, ovvero indirizzate all'utilizzo e movimentazione di mezzi tramite il relativo software.

Se molto è stato fatto in questo settore dal maggiore terminalista Mct, dal confronto con le imprese portuali, sviluppatosi proprio in occasione della redazione del presente Piano, emerge come la formazione specialistica del personale sia ancora un aspetto residuale. Vi sono poche imprese che investono con regolarità sulla formazione specialistica, molte quelle che si limitano all'aggiornamento obbligatorio dei corsi sulla sicurezza sul lavoro trascurando totalmente la previsioni di attività formative professionalizzanti.

In ottemperanza a quanto disposto dalla L. 84/1994, questa AdSP MTMI, potrà prevedere percorsi finalizzati alla qualificazione professionale, alfabetizzazione digitale, sempre più fondamentali nel ciclo delle operazioni portuali. Gli interventi che l'AdSP MTMI determinerà sulla scorta dei risultati contenuti nel presente Piano, potranno rivolgersi senz'altro al nuovo soggetto che verrà a formarsi ex art. 17, ma pur nel rispetto dell'autonomia delle imprese portuali nel prevedere percorsi di formazione, potranno rivolgersi anche agli art. 18 e 16, concordando programmi di studio e qualificazione per rispondere alle immediate esigenze di un mercato come quello portuale che è in continua evoluzione. Si potrebbe concordare con istituti di formazione, enti università, scuole di specializzazione *et similia*, l'attivazione di percorsi mirati a seconda di quelle che sono le previsioni di sviluppo della locale blu economy.

ART. 8 comma 3 lett. s-bis: “Sulla base del Piano, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale adotta piani operativi di intervento per il lavoro portuale finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione del personale”.

Altra sfida che attende la programmazione del lavoro portuale è l'abbassamento dell'età media. Il valore, riferito a tutto il personale impiegato nel sistema portuale, è di 45 anni, uguale alle rilevazioni del triennio precedente. L'età media dei lavoratori dei porti non è solo una questione statistica, ma dal suo abbassamento dipendono gli standard dei servizi. Infatti, il lavoro portuale è un lavoro particolarmente usurante, si svolge all'aperto spesso in condizioni meteo avverse, prevede l'utilizzo di mezzi meccanici in ambiti caratterizzati da particolare complessità,

si svolge su una turnistica h24. Per cui, l'industria portuale si contraddistingue per una più veloce tendenza all'inedoneità all'espletamento di talune mansioni. Questo, unitamente alle esigenze di digitalizzazione e automazione del lavoro, impone l'introduzione di nuove leve ed eventualmente anche l'adozione di piani di prepensionamento.

Ultima sfida sulla quale questo Piano intende proporre spunti di riflessione è il mantenimento di un alti livelli di competitività. La competitività che qui vuole essere rappresentata, non è un concetto astratto, ma è un profilo che riassume in sé tutti gli aspetti precedentemente illustrati in queste conclusioni e riguarda tutti gli scali. La blu economy mondiale, come abbiamo visto nei primi capitoli di questo lavoro, è attraversata da fenomeni che allo stesso tempo hanno ripercussioni su ampia scala e mutano repentinamente. Quello marittimo è un mercato in continua fibrillazione, per stare al passo coi grandi fenomeni che ne determinano le dinamiche bisogna garantire l'adozione di politiche che favoriscano la concorrenzialità.

Il mercato influenza l'organizzazione del lavoro portuale; il lavoro portuale influenza la resa del mercato. Esempio di questo vicendevole condizionamento è la stretta relazione che esiste tra il gigantismo navale (illustrato nelle pagine precedenti), il conseguente maggior numero di lotti movimentati per singola toccata, la necessità di operare un maggior numero di container, dunque più personale, che abbia maggiore professionalizzazione.

