



# PIANO ORGANICO DEL PORTO 2021-2023

DEI LAVORATORI DELLE IMPRESE DI CUI AGLI ARTT. 16, 17, 18 L.84/94

# INDICE



PAGINA 4

## 1. INQUADRAMENTO GENERALE

I comparti



PAGINA 8

## 2. IL CONTESTO ECONOMICO E DI MERCATO

Lo scenario globale

Le tendenze dei traffici

Traffici e lavoro



PAGINA 30

### 3. I COMPARTI PRODUTTIVI E LA FORZA LAVORO

Analisi generale delle imprese portuali ex artt. 16 e 18

La consistenza occupazionale  
e il fabbisogno di manodopera diretta nel periodo  
2021-2023

Analisi generale delle imprese fornitrici  
di manodopera temporanea ex art. 17



PAGINA 58

### 4. PROSPETTIVE FUTURE PER I SINGOLI COMPARTI

Container

Rotabili prelavanti

Multipurpose

Specializzati

Rinfuse Solide

Rinfuse Liquide

Passeggeri

Logistica ed altri servizi



PAGINA 74

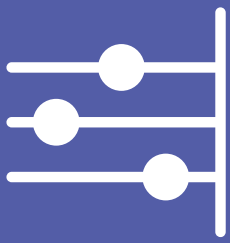
### 5. AZIONI DI SVILUPPO PER IL LAVORO

Lo scenario di sviluppo

Le azioni per il dimensionamento degli organici  
e il ricambio generazionale

Pensionamento anticipato, inidoneità e ricollocamento

Formazione



# 1. INQUADRAMENTO GENERALE

La legge 84/94 e s.m.i. prevede, all'art. 8 comma 3 lettera s-bis e al comma 3-bis le seguenti disposizioni:

- il Presidente adotta, previa delibera del Comitato di Gestione, sentita la Commissione Consultiva, sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati dalle imprese di cui agli articoli 16 e 18 e dell'organico del soggetto di cui all'articolo 17, il Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18;
- il Piano, 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.

Sulla base del Piano, sentiti il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili 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 interessato in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale.

La riforma che ha investito il settore portuale nazionale ha affrontato il tema dell'organizzazione del lavoro rispetto al quale il legislatore ha inteso dotare le neocostituite AdSP di uno strumento di programmazione di carattere strategico specificamente dedicato

ad uno dei fattori produttivi più rilevanti nel processo portuale.

Una rilevanza fra l'altro connotata da una combinazione produttiva che vede impegnati sia le unità dipendenti delle imprese concessionarie ex art. 18 che quelle dei soggetti autorizzati ai sensi dell'art. 16 allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali, oltre ai cosiddetti "pool" di manodopera rappresentati dalle imprese autorizzate ex art. 17 quali fornitori di lavoro temporaneo a copertura dei picchi di lavoro che caratterizzano l'attività terminalistica. L'analisi del modello organizzativo, soprattutto per quanto concerne gli scali del sistema del Mar Ligure Occidentale, sconta un significativo livello di complessità connesso alla diversificazione produttiva che caratterizza gli scali (container, merci varie, rotabili e autostrade del mare, rinfuse liquide e solide, passeggeri da funzione crocieristica e traghetti).

Per ognuno dei segmenti sopra richiamati l'organizzazione del fattore lavoro e il ricorso alla fornitura di lavoro portuale temporaneo assumono caratteristiche diverse soprattutto con riferimento ad alcuni comparti ed al differente apporto delle imprese ex art. 17.

Per queste ragioni, lo sviluppo del presente piano si focalizza sulle specificità che caratterizzano ciascun ambito produttivo, considerando anche la maggiore complessità rappresentata dalla presenza di due scali (Genova e Savona) che hanno caratteristiche differenti sotto il profilo della diversificazione produttiva, della dimensione, dell'evoluzione storica e delle relazioni fra imprese.

Rispetto agli obiettivi generali della norma è evidente che lo sforzo di proiettare l'analisi

dei fabbisogni lavorativi e formativi nel medio periodo, alcune valutazioni sottese ai piani di impresa che riguardano i seguenti principali fenomeni:

- gigantismo navale e concentrazione delle toccate (container, traghetti e crociere);
- aumento dei lotti movimentati per singola toccata;
- innovazione tecnologica dei processi terminalistici e portuali;
- progressivo calo della movimentazione di merci varie;
- evoluzione del trasporto passeggeri, crociere e traghetti;
- adattamento delle specializzazioni degli organici portuali;
- evoluzione anagrafica degli organici del settore portuale;
- processi di riorganizzazione aziendale dei soggetti autorizzati ex artt. 16, 17 e 18.

Rispetto ai temi citati, quindi, il Piano Organico Porto (POP) 2021-2023, qui declinato, rappresenta il documento di programmazione con cui la comunità portuale delinea l'evoluzione organizzativa e professionale della forza lavoro presente negli scali.

Nello scenario normativo delineato, AdSP ha attivato una prima fase di confronto con le parti interessate (imprese utilizzatrici, imprese autorizzate ex art. 17, associazioni di categoria e organizzazioni sindacali) che ha avuto come obiettivo la generale condivisione dell'impianto del primo documento di organico porto dell'AdSP, nonché la raccolta delle informazioni necessarie per aggiornare il quadro del sistema produttivo portuale.

A seguito degli aggiornamenti forniti dalle imprese, sono state analizzate, anche in chiave previsionale, le seguenti dimensioni:

- traffici suddivisi per segmenti merceologici;
- addetti delle imprese autorizzate ex art.

16/18 articolati tra:

- dirigenti;
- addetti amministrativi (suddivisi tra quelli con funzioni direttamente imputabili all'attività operativa e non);
- addetti operativi;
- previsioni di ricorso a turni, suddivisi per tipologia di specializzazione di manodopera temporanea da parte delle imprese autorizzate ex art. 16/18;
- organici delle imprese autorizzate ex art. 17 (Genova e Savona) con relative articolazioni per classe di età e specializzazione;
- tipologia di CCNL applicato.

Con riferimento al solo organico operativo delle imprese autorizzate ex art. 16/17/18 si è proceduto inoltre ad un'analisi maggiormente dettagliata che ha rilevato:

- suddivisione degli addetti per fascia d'età;
- numero di specializzazioni lavorative;
- indicazione del numero di addetti diretti assunti con contratti a tempo determinato;
- presenza in organico di soggetti inidonei al lavoro portuale.

Sul quadro di analisi fornito dalle imprese si innestano infine le valutazioni circa le caratteristiche attese degli organici portuali per i prossimi anni, nonché le proposte di intervento da attuare per governare le evoluzioni prospettate.

Elemento significativo da tenere in considerazione nell'analisi è la sostanziale differenza di estensione tra il comparto portuale di Genova e quello di Savona che ha comportato il consolidamento di differenti modelli operativi e di organizzazione del lavoro.

## 1.1 I comparti

Data la variabilità di attività svolte nell'ambito del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, ai fini di una più dettagliata analisi, si introduce, al pari di quanto fatto nella precedente edizione del Piano Organico Porto, l'inquadramento delle imprese secondo la classificazione qui denominata "comparti". La definizione del comparto è stabilita sulla base delle aree di business di riferimento dell'impresa portuale considerata, che a loro volta vengono definite sulla base di tre dimensioni:

- la funzione d'uso, ovvero i bisogni che il servizio prodotto dall'impresa intende soddisfare;
- il target di clienti cui è rivolta l'attività di impresa;
- le tecnologie e modalità tecniche di cui l'impresa si serve per la realizzazione del proprio servizio.

Tali elementi dipendono in primo luogo dal tipo di merce e dalle modalità con cui essa viene trasportata, da cui discendono anche i modelli organizzativi e di processo gestionale delle attività di impresa. Dato tale approccio le imprese sono state perciò così suddivise:

### **Container**

In questo comparto sono state introdotte le imprese del sistema che operano pressoché unicamente la movimentazione di container e, solo in maniera residuale, di merce varia (es. break bulk di grandi macchinari o imbarcazioni). Si tratta di un'attività fortemente specializzata dal punto di vista della tipologia di navi, dei clienti serviti, delle tecnologie utilizzate, sia in banchina che in piazzale, e dei processi organizzativi. I terminal, spesso gestiti da operatori globali, competono, inoltre, in un contesto estremamente concorrenziale e dinamico.

### **Rotabili Prevalenti**

Sono da considerarsi ricompresi in questo comparto gli operatori, autorizzati ex art.16 o concessionari ex art.18, che svolgono attività di movimentazione di mezzi rotabili (trailer, automezzi e automobili) su navi Ro-Ro, Ro-Pax, Car Carrier e simili. L'attività, a ridotto contenuto tecnologico rispetto a quella svolta nel settore dei container, non richiede perciò l'installazione di sovrastrutture di piazzale e di banchina, mentre assume una funzione centrale la disponibilità di mezzi e addetti specializzati alla movimentazione in sbarco e imbarco dalle navi. Fra gli operatori attivi nel sistema portuale si collocano anche le principali compagnie di navigazione del settore Ro-Ro ed Autostrade del Mare.

### **Multipurpose**

I terminal considerati in questo comparto svolgono attività differenziate movimentando quote differenti di container, rotabili e merci varie. Si tratta di imprese che rivolgono la propria attività a una platea diversificata di clienti per la movimentazione di varie tipologie di merci su navi non sempre specializzate rispetto alla modalità di condizionamento. Gli operatori in questione perseguono

perciò strategie diverse fra di loro, ma sono accomunati dalla capacità operativa, anche in termini di tecnologie disponibili, di operare più modelli di organizzazione del processo lavorativo.

### **Specializzati**

Si tratta di terminal fortemente focalizzati sulla movimentazione di un determinato tipo di merceologia, generalmente inclusa fra le merci varie (prodotti forestali e prodotti siderurgici fra gli altri), che operano in un contesto scarsamente soggetto a processi di standardizzazione e di innovazione tecnologica. Il comparto ricopre un ruolo ormai residuale nell'ambito delle merci convenzionali, avendo subito un processo pressoché totale di conversione a favore del container.

### **Rinfuse Solide**

L'elenco dei terminal del comparto comprende gli operatori specializzati nella manipolazione di merci movimentate alla rinfusa, siano esse carbone e derivati (rinfuse nere) e altre tipologie di prodotto, quali, fra gli altri, cementi, soda, sale (rinfuse bianche) o granaglie (alimentari). Si tratta di un settore fortemente dipendente dal mercato delle materie prime in cui vengono lavorati lotti unitari di grandi dimensioni. Le navi non scalano i terminal su base regolare, ma piuttosto secondo le dinamiche tipiche del mercato tramp. La movimentazione della merce avviene attraverso impianti fortemente specializzati (gru di banchina e nastri trasportatori).

### **Rinfuse Liquide**

Il comparto degli operatori specializzati nella movimentazione di rinfuse liquide comprende le realtà che movimentano principalmente petrolio e prodotti derivati e, in maniera decisamente più residuale, alimentari e chimici. Il segmento include anche i depositi costieri dedicati al trattamento del bunker. Come nel caso delle rinfuse solide, le navi non toccano i porti sulla base di frequenze regolari. Le strutture di movimentazione dei prodotti alla rinfusa (pipeline e depositi di stoccaggio) non prevedono la manipolazione della merce da parte degli addetti operativi. Nel caso del sistema portuale, inoltre, le imprese incluse in questo comparto non ricorrono all'utilizzo di manodopera temporanea.

### **Passeggeri**

Nel comparto sono ricomprese le aziende che si occupano di offrire servizi alle navi passeggeri, traghetti e crociere, e ai passeggeri in imbarco, sbarco e transito.

### **Logistica**

Si ricomprendono in questa categoria le aziende, autorizzate ex art. 16, che svolgono a vario titolo servizi alla merce e ai terminal (deposito, magazzinaggio, consolidamento, riempimento e svuotamento, movimentazione carichi eccezionali).

# 2. IL CONTESTO ECONOMICO E DI MERCATO



## 2.1 Lo scenario globale



## 2.2 Le tendenze dei traffici

- 2.2.1 I traffici containerizzati
- 2.2.2 I traffici convenzionali: merci varie e rotabili
- 2.2.3 I traffici di rinfuse solide
- 2.2.4 I traffici di rinfuse liquide
- 2.2.5 La movimentazione passeggeri



## 2.3 Traffici e lavoro

- 2.3.1 Le dinamiche dei traffici in relazione al lavoro portuale (produttività e picchi)
- 2.3.2 Il Covid-19 e gli effetti sul lavoro portuale



# 2. IL CONTESTO ECONOMICO E DI MERCATO

## 2.1 Lo scenario globale

Ormai da oltre due anni i commerci internazionali e, conseguentemente, dei traffici marittimi devono confrontarsi con il susseguirsi di eventi esogeni che influenzano in maniera tanto significativa quanto repentina l'andamento a livello globale a mezzo di svariate turbolenze che si sono alternate a in questi mesi e i cui effetti hanno impattato i volumi di traffico anche in modo non atteso rispetto alle previsioni iniziali.

Al momento dello scoppio della pandemia da Covid-19, complice anche la sostanziale incapacità di confrontarsi con la malattia e contenere la diffusione del contagio, l'industria del trasporto via mare di merci e di passeggeri ha dovuto fronteggiare una rapida contrazione dei volumi conseguente al progressivo ed improvviso blocco delle attività produttive, che è stato adottato dai governi nazionali, prima in Estremo Oriente e successivamente nei paesi che venivano coinvolti nell'epidemia.

In questo quadro, l'Italia è risultato il paese europeo che per primo e più di tutti è stato colpito dalla prima ondata di contagi: le misure restrittive adottate nel corso della primavera del 2020 hanno prodotto un notevole rallentamento delle attività produttive e il blocco pressoché totale della mobilità dei cittadini.

Nel periodo di maggiore incisività delle misure di contenimento, secondo il Fondo Monetario Internazionale PIL a livello mondiale ha registrato un calo dell'1,4% nel primo trimestre 2020 ed un ulteriore rallentamento del 6,9%

nel secondo.

Nello stesso periodo i governi nazionali e le istituzioni sovranazionali hanno attivato pacchetti di interventi a sostegno dell'economia in dimensioni senza precedenti che hanno favorito una rapida ripresa delle attività produttive e dei commerci internazionali, che sono stati contemporaneamente supportati dall'aumento dei consumi di beni, favoriti anche dalla significativa crescita delle transazioni e-commerce.

Diversamente da quanto previsto inizialmente il PIL globale ha registrato nel 2020 un calo rispetto all'anno precedente pari al 3,3%

Il rapido recupero dei volumi di traffico, principalmente sulla rotta transpacificca, ha permesso il parziale recupero del crollo delle movimentazioni del primo semestre: a fronte delle previsioni molto pessimistiche che erano state rese pubbliche nelle prime settimane della pandemia, secondo UNCTAD il trasporto marittimo ha chiuso nel 2020 a -3,8%, contenendo le perdite rispetto alla crisi finanziaria del 2009. La quota maggiore della contrazione è risultata a danno del trasporto di rinfuse liquide e prodotti petroliferi, che hanno registrato un calo del 7,7%, mentre l'industria del container ha chiuso sostanzialmente in linea con l'anno precedente (-1,1%).

La ripartenza, più rapida rispetto alle attese, dei volumi di traffico nel settore del trasporto containerizzato ha prodotto però il verificarsi di numerose strozzature lungo le catene

logistiche globali, dovute a un accentuarsi dello sbilanciamento di volumi lungo le principali rotte, alla mancanza di container vuoti nei porti dove servivano maggiormente e alle politiche dei carrier di gestione della capacità di stiva, che hanno prodotto la crescita dei noli di trasporto a livelli inediti.

Il 2020 si è concluso con il lancio della campagna vaccinale, che ha gradualmente introdotto il sistema economico e delle relazioni commerciali internazionale in una fase di convivenza con il diffondersi del contagio.

Nel corso del 2021 il PIL globale ha registrato un immediato rimbalzo rispetto all'anno precedente: la ricchezza mondiale è, infatti, cresciuta, secondo il FMI, del 6,1%, favorendo il completo recupero del terreno perduto nel primo anno di pandemia, ma registrando nell'ultimo periodo dell'anno un considerevole rallentamento dello slancio alla crescita, dovuto all'affievolirsi degli effetti degli stimoli all'economia e alle crescenti difficoltà lungo le catene logistiche di approvvigionamento.

Dal punto di vista dei commerci marittimi il 2021 è stato caratterizzato, almeno fino alla fine del terzo trimestre, da una sostanziale prosecuzione delle dinamiche che si erano determinate negli ultimi mesi del 2020. Mentre i volumi di rinfuse liquide e prodotti petroliferi sono rimasti a livelli ben inferiori rispetto al 2019 nell'industria del trasporto di merci in container, i traffici hanno confermato la tendenza alla crescita, seppure in un contesto complicato dal verificarsi di alcuni eventi (es. il blocco del Canale di Suez o le stringenti misure di contenimento adottate in Cina) che hanno contribuito significativamente alla mancata risoluzione dei problemi lungo la catena logistica.

In questo contesto, molti porti hanno comunque registrato livelli record di movimentazioni, contribuendo alla crescita del trasporto marittimo globale del 4,3% rispetto al 2020.

La crescita della domanda di trasporto di beni, fra cui materie prime e semilavorati necessari a primarie linee produttive, quali, per esempio, quella dell'automotive, la mancanza di spazi e di equipment, il deterioramento del livello di affidabilità dei servizi e l'ulteriore consolidarsi dei livelli di noli che ne è conseguito hanno favorito un raffreddamento del percorso di crescita dei volumi e l'attivarsi di una fase di inflazione, che ha riguardato soprattutto i paesi più industrializzati già a partire dall'ultimo trimestre del 2021.

In questo contesto, il 2022 è iniziato nel segno dello scoppio del conflitto in Ucraina: a partire dal 24 febbraio, le conseguenze, in primo luogo umanitarie, dello scoppio del conflitto hanno prodotto un immediato impatto sul percorso di crescita dell'economia globale.

Il conflitto ha prodotto un rapido aumento del prezzo di alcune materie prime, a partire da quelle energetiche, cui si aggiungono gli effetti delle sanzioni che la maggior parte dei paesi ha imposto alla Russia.

Per quanto il peso relativo delle esportazioni e importazioni da e per Russia e Ucraina non sia particolarmente significativo sul totale del commercio globale (circa il 2%), le due nazioni coinvolte nel conflitto svolgono un ruolo preminente a livello internazionale nella catena di approvvigionamento di alcune commodity: i due paesi rappresentano, infatti, congiuntamente oltre il 25% delle esportazioni di grano e fra il 10 e il 15% delle esportazioni di fertilizzanti, nickel, petrolio greggio, gas naturale, altri cereali, grassi animali e vegetali. Secondo le ultime stime del Fondo Monetario Internazionale, la crescita globale dovrebbe sostanzialmente dimezzarsi rispetto al 2021, passando dal 6,1% dell'anno scorso al 3,6% del 2022 e del 2023 (rispettivamente -0,8% e -0,2% rispetto alle previsioni precedenti).

A livello nazionale, dopo due anni in cui l'economia del Paese ha faticato a rispondere agli effetti della pandemia (PIL 2020 -8,9%, 2021 +6,6%), tanto da non riuscire ancora a ritornare ai livelli del periodo pre-Covid, Bankitalia ha delineato tre possibili scenari di sviluppo, che dipendono, oltre che dal costo delle materie prime e dalla durata del conflitto, anche dall'asprezza delle sanzioni che verranno adottate nei confronti della Federazione Russa. Nello scenario più favorevole, la ricchezza nazionale continuerebbe a crescere sia nel 2022 che nel 2023 (+3%), mentre l'inflazione dovrebbe raffreddarsi, attestandosi al 4,0% nel 2022 e all'1,8% nell'anno successivo; nell'eventualità più severa, invece, il prolungarsi delle ostilità e l'eventuale chiusura delle forniture di prodotti energetici dalla Russia produrrebbero una riduzione del PIL di circa mezzo punto percentuale sia quest'anno sia il prossimo, mentre l'inflazione si avvicinerebbe all'8,0 per cento nel 2022 e scenderebbe al 2,3 nel 2023.

Seppure, infatti, come già descritto, le aree direttamente coinvolte nel conflitto rappresentino una quota marginale dei traffici marittimi globali, l'importanza strategica di alcune merceologie, principalmente prodotti energetici ed alimentari, determina, al momento in cui questo Piano viene redatto, il persistere di molte incertezze derivanti dai possibili sviluppi del conflitto e dagli effetti che esso può produrre a livello globale, anche in termini di determinazione di una fase di recessione o di stagflazione, di cui non è possibile al momento determinare né la durata né la natura e le dimensioni delle conseguenze.

## 2.2 Le tendenze dei traffici

### 2.2.1 I traffici containerizzati

Fra le diverse modalità di trasporto, il settore dei container è quello che nel corso di questi anni ha scontato maggiormente la volatilità delle dinamiche sin qui descritte. Al momento dello scoppio della pandemia, l'industria stava già attraversando alcune crescenti difficoltà dovute a tensioni geopolitiche e ad una generale situazione di eccesso di offerta.

Nell'immediatezza del diffondersi del contagio, le restrizioni adottate nei paesi coinvolti hanno fatto segnare un rapido crollo della domanda di trasporto, cui i carrier hanno reagito con una massiccia cancellazione di toccate nei porti e con una revisione delle rotazioni delle navi.

Già nel secondo semestre del 2020, però, la domanda di trasporto è tornata a crescere fino a livelli record, superando in maniera significativa i livelli del 2019. In questo contesto, soprattutto in virtù del sistema di alleanze attraverso cui i carrier governano l'offerta di capacità sul mercato, si sono verificate le condizioni per una serie di importanti conseguenze:

- la riduzione al minimo storico, a partire dal quarto trimestre 2020, del numero delle navi non operative;
- la mancanza di capacità disponibile sui servizi principali, anche su quelli operati con le navi di maggiori dimensioni;
- l'aumento dei noli che secondo Drewry sono passati da 1.700 USD nel 2019 fino oltre 10.000 USD nel 2021 (Drewry World Container Index, Drewry Maritime Research);
- ritardi nell'imbarco nei porti di origine, in primo luogo in Cina a causa delle stringenti procedure anti-Covid adottate dalle autorità cinesi, e congestione dei porti di destinazione, soprattutto in quelli della West Coast degli

Stati Uniti, che ha determinato un grave ridimensionamento dei livelli di affidabilità dei servizi e dei tempi di resa della merce;

- il prolungamento del dwell-time dei container vuoti impegnati in maniera prolungata nelle spedizioni.

Il consolidarsi di questo schema operativo sulle principali rotte internazionali ha determinato una generale riduzione della qualità del servizio marittimo e terrestre (frequenza dei servizi, tempi di consegna ed affidabilità).

***A livello di sistema portuale nel corso del 2020, nonostante la pandemia, si è registrato l'avvio dell'attività nei nuovi terminal di Vado Gateway, operato congiuntamente da APM Terminals e Cosco, e di Genoa Mediterranean Gateway (Calata Bettolo), gestito dal gruppo MSC.***

In linea con le tendenze globali, nel 2021 i terminal del comparto hanno chiuso a 2.011.412 TEU, in crescita sia rispetto al 2020 (+14,3%) che al 2019 (+4,9%)

Nello specifico del biennio 2022-23 i traffici sono previsti in crescita del **14,3%** all'anno. Tale crescita risulta in termini assoluti prevalentemente dalle previsioni positive di PSA Genova Prà e Vado Gateway, i due terminal in termini di capacità più grandi del comparto container nel nostro sistema: nel contesto competitivo del Nord Tirreno i due operatori prevedono di riuscire a concentrare una quota rilevante di traffico, soprattutto da altri porti del contesto geografico di riferimento.

## Tabella 1

Previsioni di traffico comparto contenitori, 2019-2023, Sistema AdSP, TEU

	2019	2020	2021	2022	2023
TERMINAL BETTOLO		10.327	107.730	106.700	117.370
PSA GENOVA PRÀ	1.604.305	1.387.016	1.454.582	1.595.000	1.600.000
SECH	311.749	270.002	287.364	349.924	355.173
<b>PORTO DI GENOVA</b>	<b>1.916.054</b>	<b>1.667.345</b>	<b>1.849.676</b>	<b>2.051.624</b>	<b>2.072.543</b>
VADO GATEWAY		91.462	161.737	302.800	555.844
<b>TOTALE SISTEMA</b>	<b>1.916.054</b>	<b>1.758.807</b>	<b>2.011.413</b>	<b>2.354.424</b>	<b>2.628.387</b>
<b>CRESCITA % ANNUA</b>		<b>-8,2%</b>	<b>+14,3%</b>	<b>+17,1%</b>	<b>+11,6%</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

La riorganizzazione del mercato, a partire da un costante incremento della dimensione media del naviglio ed una sempre maggiore concentrazione degli operatori riguarda anche gli scali del sistema con conseguenze che si estendono all'organizzazione del lavoro.

Il primo aspetto ha portato, nel corso degli ultimi 10 anni, ad un **incremento della size media del 75%** (da 2.533 TEU nel 2010 a 4.448 TEU nel corso del 2020) e la prospettiva per il periodo 2021-2023 secondo le ultime stime di Alphaliner, rimane in linea con questo trend con una size media attesa per il 2023 di 4.849 TEU (+9% tra il 2020 ed il 2023).

A supporto di ciò, è sufficiente analizzare gli ordini di nuove navi contenitori attualmente sottoscritti per realizzare come il 75% nella nuova capacità di stiva che sarà immessa sul mercato da oggi al 2023 sarà appannaggio di navi con capacità superiori ai 12.500 TEU: tra queste il 25% è rappresentato da navi con una portata compresa tra i 18.000 TEU ed i 24.000 TEU.

Relativamente alla tendenza alla concentrazione, i primi 9 operatori al mondo, a loro volta raggruppati in 3 distinte alleanze,

controllano l'83,6% della stiva globale e hanno sottoscritto il 56,3% dei nuovi ordini.

Questo dato assume proporzioni ancora maggiori su specifiche rotte come quella tra Estremo Oriente ed Europa o tra Estremo Oriente Nord e America, dove le tre alleanze raggiungono un peso rispettivamente del 99% e dell'88%.

In aggiunta a ciò, i principali carrier sembrano sempre più voler ampliare la loro presenza anche all'interno della logistica terrestre espandendo la loro attività nel settore terminalistico, ferroviario e logistico. Limitatamente al settore terminalistico, il primo che ha visto un ingresso diretto da parte delle compagnie di linea, 5 dei primi 10 operatori al mondo sono direttamente controllati da un carrier (Cosco Shipping Ports, APM Terminals, Terminal Investment Limited, CMA CGM e Evergreen Marine Corporation).

**In questo scenario appare evidente come le scelte di un ristretto numero di operatori, in alcuni casi anche interessati a movimentare la propria merce in terminal direttamente controllati, possano avere significative conseguenze.** Il tutto in un mercato molto competitivo in cui gli scali del sistema

registrano la presenza di tre dei cinque terminal operator controllati da carrier (APM Terminals e Cosco nel terminal di Vado Gateway e il gruppo MSC nel nuovo terminal di calata Bettolo) oltre che del gruppo PSA (Genova Prà e SECH) che si conferma primo operatore al mondo nel settore.

**Questa composizione, supportata anche dagli investimenti effettuati dagli operatori privati e dalla futura realizzazione degli interventi infrastrutturali e di efficientamento previsti dall'Autorità di Sistema, pone le basi per garantire una attrattività nei confronti delle compagnie marittime e dei carrier.** L'azione combinata degli investimenti privati e di quelli previsti da Autorità di Sistema dovrebbe garantire le condizioni operative (volumi di traffico, miglioramento dell'accessibilità che garantirà l'accesso a navi di maggior dimensioni, composizione di treni più lunghi e, in generale, un efficientamento del ciclo logistico) necessarie

all'ampliamento della catchment area di riferimento degli scali del sistema.

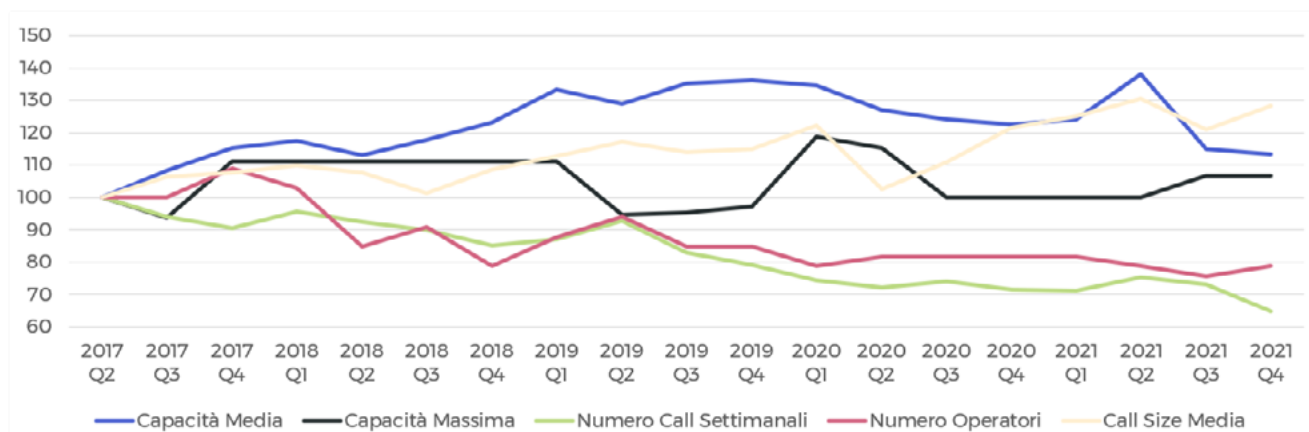
Dal punto di vista delle linee, tutte le alleanze hanno servizi stabili negli scali del sistema, che risultano tra i pochi porti italiani che vengono scalati con regolarità da linee oceaniche (sia dal Far East che dal Nord America) senza necessità di trasbordi intermedi.

Questo fattore assume una particolare importanza dal punto di vista della logistica, riducendo sia i costi del trasporto che il *transit time* del viaggio.

Le varie dinamiche citate in precedenza si possono riassumere con una **costante ricerca della massimizzazione delle economie di scala da parte delle compagnie marittime: navi più grandi che scalano un numero minore di porti e che movimentano sempre più contenitori per ogni singola toccata.**

### Grafico 1

*Evoluzione capacità, numero di call settimanali, call massima, operatori presenti, 2017 Q2-2021, AdSP, Q1 (2017 Q2 = 100)*



Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati Ufficio Rilevazione Andamenti di Mercato

Nel corso degli ultimi anni il numero di operatori presenti è diminuito del 23,5%, passando da 34 a 26 e il numero di toccate settimanali si è ridotto del 30% da 50 a 35.

Altrettanto evidente è la crescita della **capacità media delle navi** che scalano i porti del sistema che è passata dal 2017 al 2021 **da 3.294 TEU a 3.737 (+13,5%)**. La capacità di trasporto media è aumentata su tutti i servizi che fanno capo al sistema portuale: Estremo Oriente (+12%, da 12.210 a 13.645 TEU), Nord America (+13%, da 4.830 a 5.470 TEU) e Sud America (+78%, da 5.025 a 8.973 TEU). Il differente andamento sulle diverse rotte dipende sia dai già evidenziati fenomeni di concentrazione dei servizi sia dalla notevole crescita dei volumi che si è registrata in alcuni casi specifici.

Queste dinamiche impongono a terminal e porti di rispondere ai bisogni infrastrutturali, operativi e di rapido smistamento delle merci rappresentati da navi di grandi dimensioni, dovendo anche garantire volumi di sbarco ed imbarco coerenti con le dimensioni del nuovo naviglio e con la sua economicità gestionale.

Il numero di container per toccata necessario, infatti, a garantire un adeguato tasso di utilizzo delle navi influenza in maniera significativa la struttura dei servizi, anche dal punto di vista della velocità di esercizio e del numero di porti toccati lungo la rotazione. In questo contesto le strategie a disposizione dei porti sono riconducibili a:

### 2.2.2 I traffici convenzionali: merci varie e rotabili

I traffici cosiddetti convenzionali raccolgono al loro interno categorie di merce anche molto eterogenee tra loro. Sostanzialmente all'interno della categoria vengono ricompresi tutti quei

- svolgere in maniera continuativa operazioni di trasbordo per attirare traffici anche da mercati non captive, garantendo volumi sufficienti a rifornire i servizi principali e giustificare la toccata del servizio nello scalo sia dal punto di vista economico che operativo;
- ampliare la propria catchment area per garantirsi i volumi necessari a discapito dei porti concorrenti.

Nel perseguimento della strategia di ampliamento del mercato l'Autorità di Sistema sta cercando, attraverso l'ambizioso piano delle opere approvato, di garantire la massima accessibilità (marittima, stradale e ferroviaria) per poter permettere ai terminal operator, presenti nello scalo, di accogliere le navi di maggiori dimensioni e di poter movimentare la merce via terra su maggiori distanze ed in maniera più efficiente.

Gli effetti delle tendenze quantitative e qualitative del mercato incidono in maniera significativa sul lavoro, con riferimento sia all'occupazione diretta dei terminal sia a quella temporanea delle imprese fornitrici che saranno analizzate nei capitoli successivi. Lotti di maggiori dimensioni comportano, infatti, turnistiche ravvicinate con l'esigenza, per il lavoro portuale, di poter gestire momenti di elevata ed impegnativa continuità operativa alternata a periodi di stasi.

traffici movimentati in break-bulk (merce in pallet, casse mobili, project cargo, merce insacchettata) o traffici di merce movimentati su semi-rimorchi stradali.

Come è facile immaginare, data la profonda varietà delle merceologie considerate, anche i trend che coinvolgono i vari segmenti di traffico possono avere direzioni profondamente differenti. Dopo anni di ridimensionamento dovuto soprattutto all'effetto sostitutivo del container, il segmento della merce varia ha raggiunto una sostanziale stabilizzazione dei traffici per quasi tutti i segmenti break-bulk e per quello del project cargo.

**Il comparto dei rotabili**, principalmente per merito della strategicità del cabotaggio nazionale e della grande flessibilità nella movimentazione, **ha invece fatto registrare trend di crescita positivi nel corso dell'ultimo decennio grazie alla sua flessibilità ed a un contestuale incremento dei collegamenti con Paesi in via di sviluppo**, dove spesso le infrastrutture portuali rimangono deficitarie e i traffici con più semplici modalità di carico risultano favoriti.

Il trasporto di merci varie mantiene la propria quota di mercato, concentrando i propri traffici in quei porti multi-business che hanno terminal attrezzati alla loro ricezione. In particolare,

questa tendenza si registra per i segmenti del project cargo, dei prodotti forestali e di quelli metallici.

Per ciò che riguarda il trasporto di prodotti alimentari a temperatura controllata, a livello globale si assiste a due tendenze: aumento della domanda e crescita percentuale della quota di trasporto containerizzato. Secondo le ultime previsioni di Drewry Shipping Consultant il trasporto marittimo mondiale di merce reefer dovrebbe crescere del 4,8% annuo fino al 2025, ma buona parte di questo incremento dovrebbe essere intercettato dall'aumento di servizi containerizzati piuttosto che dalle navi reefer.

**A livello di traffici del sistema portuale, l'andamento fino al 2023 per il settore sarà strettamente correlato al perdurare o meno degli effetti della pandemia e delle tensioni geopolitiche in atto (la sola Russia, fino ad inizio 2022, movimentava circa 4 milioni di tonnellate di prodotti reefer). Tali tendenze giustificano, quindi le previsioni complessivamente prudenti per il biennio 2022-2023 dei terminal operanti nel settore.**

## Tabella 2

Previsioni di traffico comparto rotabili prevalenti, 2019-2023, Sistema AdSP, metri lineari

	2019	2020	2021	2022	2023
COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE	511.881	474.561	505.485	450.000	450.000
GRANDI NAVI VELOCI	1.236.768	1.211.073	1.512.481	1.635.489	1.635.489
MOBY LINES	27.166	42.471	118.557	28.885	28.885
TERMINAL SAN GIORGIO	1.894.076	1.799.061	1.944.127	2.150.000	2.200.000
<b>PORTO DI GENOVA</b>	<b>3.669.891</b>	<b>3.527.166</b>	<b>4.080.650</b>	<b>4.264.374</b>	<b>4.314.374</b>
SAVONA TERMINAL AUTO	2.167.708	1.803.956	2.138.994	1.965.815	1.976.663
<b>TOTALE SISTEMA</b>	<b>5.837.599</b>	<b>5.331.122</b>	<b>6.219.644</b>	<b>6.230.189</b>	<b>6.291.037</b>
<b>CRESCITA % ANNUA</b>		<b>-8,7%</b>	<b>16,7%</b>	<b>+0,2%</b>	<b>+1,0%</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate



**Nel comparto dei rotabili prevalenti, a valle della ripresa registrata nel corso del 2021, si prevede una stabilizzazione dei volumi su livelli precedenti alla pandemia nel corso del biennio 2022-2023 per poi riprendere il percorso di crescita interrotto in precedenza.**

Da questo punto di vista, il posizionamento degli scali del sistema sulle rotte principali

per le Autostrade del Mare ed i collegamenti verso le isole maggiori, oltre che la consolidata presenza dei servizi marittimi effettuati dai maggiori operatori a livello globale, conferisce **prospettive di stabilità per un settore che rimane strategico per il sistema anche sul versante dell'occupazione.**

### Tabella 3

Previsioni di traffico comparto multipurpose, 2019-2023, Sistema AdSP, metri lineari

CONTAINER (TEU)	2019	2020	2021	2022	2023
IGNAZIO MESSINA & C.	199.679	246.518	189.516	206.250	213.750
REEFER TERMINAL	54.542	54.619	61.528	62.000	62.000
SPINELLI TERMINAL GPT	411.868	351.472	419.537	451.764	469.770
<b>TOTALE SISTEMA</b>	<b>666.089</b>	<b>652.609</b>	<b>670.581</b>	<b>720.014</b>	<b>745.520</b>
<b>CRESCITA % ANNUA</b>		<b>-2,0%</b>	<b>2,7%</b>	<b>+7,3%</b>	<b>+3,5%</b>

ROTABILI (METRI LIN)	2019	2020	2021	2022	2023
IGNAZIO MESSINA & C.	146.685	89.945	97.077	96.000	96.000
SPINELLI TERMINAL GPT	938.648	722.920	536.061	533.531	533.531
<b>TOTALE SISTEMA</b>	<b>1.085.333</b>	<b>812.865</b>	<b>633.138</b>	<b>629.531</b>	<b>629.531</b>
<b>CRESCITA % ANNUA</b>		<b>-25,1%</b>	<b>-22,1%</b>	<b>-0,6%</b>	<b>0,0%</b>

MERCE VARIA (TONS)	2019	2020	2021	2022	2023
IGNAZIO MESSINA & C.	24.499	20.904	13.731	27.500	30.000
REEFER TERMINAL	399.549	386.055	368.536	546.000	559.000
SAVONA TERMINALS	379.739	277.180	362.803	452.000	452.000
SPINELLI TERMINAL GPT	914	951	1.759	1.000	1.000
<b>TOTALE SISTEMA</b>	<b>804.701</b>	<b>685.090</b>	<b>746.829</b>	<b>1.026.500</b>	<b>1.042.000</b>
<b>CRESCITA % ANNUA</b>		<b>-14,9%</b>	<b>+9,0%</b>	<b>+37,4%</b>	<b>+1,5%</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

**Tabella 4**

Previsioni di traffico comparto specializzati, 2019-2023, Sistema AdSP, tonnellate

	2019	2020	2021	2022	2023
FO.RE.S.T. TERMINAL	56.402	80.913	109.169	135.200	140.200
GENOA METAL TERMINAL	414.494	278.226	351.296	700.000	720.000
<b>TOTALE SISTEMA</b>	<b>470.896</b>	<b>359.139</b>	<b>460.465</b>	<b>835.200</b>	<b>860.200</b>
<b>CRESCITA % ANNUA</b>		<b>-23,7%</b>	<b>+28,2%</b>	<b>+81,4%</b>	<b>3,0%</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

La componente multi-business del sistema portuale è garantita dai terminalisti operanti nei comparti multipurpose e dei traffici specializzati. In questi casi, la compagine degli operatori è molto variegata e vede sbilanciamenti più o meno marcati verso una diversa componente di traffico, così come un numero più o meno ampio di clienti e merceologie movimentate.

**Complessivamente, in ogni caso, le previsioni dei terminalisti mostrano una ripresa del comparto e moderate prospettive di crescita per il settore.**

Mentre la maggior parte dei traffici convenzionali non riscontra particolari variazioni nella tipologia di naviglio utilizzato, fa eccezione la flotta dedicata al traffico rotabile che mostra una sempre maggiore tendenza alla crescita dimensionale.

**Tabella 5**

Crescita dimensione media flotta convenzionale, 2017-21, Sistema AdSP, .000 di tons di stazza lorda

	2017	2018	2019	2020	2021	VAR% 2021 vs. 17
MULTI-PURPOSE	9.205	9.214	9.193	9.131	9.178	-0,3%
GENERAL CARGO	2.489	2.505	2.531	2.606	2.544	2,2%
RO-RO	5.066	6.352	7.451	8.544	8.664	71,0%
CAR CARRIERS	15.985	16.051	16.074	16.116	16.116	0,8%
REEFER	3.361	3.237	3.213	3.134	3.134	-6,8%

Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati UNCTAD

In particolare, a fronte di una sostanziale stabilità nelle dimensioni delle navi dedicate al trasporto della merce varia, **per quello che riguarda il naviglio Ro-Ro, si assiste ad una importante crescita dimensionale, generata dalla spinta da parte degli armatori per massimizzare le economie di scala.**

La maggior parte delle navi, che hanno in molti casi già superato i due decenni di attività, hanno

una stazza lorda media di circa 4.000 TSL, mentre quelle più moderne sono di dimensioni molto maggiori, avendo una stazza lorda media di circa 11.000 TSL.

Dopo anni di scarso interesse da parte degli armatori, anche per navi Ro-Ro impiegate sui servizi a corto raggio (*short-sea*) si sono registrati nuovi ordini e consegne di naviglio di dimensioni anche superiori alle 25.000 TSL.

#### **Tabella 6**

*Crescita dimensione media flotta Ro-Ro, 2001-2021, lunghezza e capacità di carico*

	2001	2011	2021	VAR 2021 vs. 01
LUNGHEZZA NAVE	169	181	199	17,8%
METRI LINEARI DI CARICO	1.870	2.840	5.100	172,7%

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

#### **Tabella 7**

*Crescita dimensione massima flotta Ro-Ro, 2001-2021, lunghezza e capacità di carico*

	2001	2011	2021	VAR 2021 vs. 01
LUNGHEZZA NAVE	214	239	242	13,1%
METRI LINEARI DI CARICO	3.500	6.300	7.800	122,9%

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

Analizzando nel dettaglio l'evoluzione della flotta Ro-Ro nel corso dell'ultimo ventennio appare evidente come sia la lunghezza delle navi utilizzate che la capacità di carico abbiano avuto una crescita costante. Se l'utilizzo di navi di maggiore lunghezza può significare delle difficoltà di accesso ai terminal portuali la rilevante crescita della stiva utilizzabile genera impatti sull'organizzazione del lavoro.

Anche in questo caso, come anticipato nel paragrafo dedicato al settore contenitori, il

numero di toccate si riduce concentrando maggior volume su navi di più grandi dimensioni che trovano regolare ospitalità nei porti del sistema.

La crescita dimensionale nel settore Ro-Ro, seppure non accentuata come quella vista negli ultimi anni nel settore dei contenitori, può essere un elemento di criticità per alcuni porti e terminal e potrebbe portare ad una almeno parziale riorganizzazione dei servizi verso quelle realtà più preparate per la ricezione di questo nuovo naviglio.

Al fine di prevenire nell'immediato detto riorientamento dei traffici si rende necessaria una gestione operativa delle banchine volta a massimizzare l'uso degli spazi disponibili, favorendo misure di coordinamento e pianificazione tra gli stessi operatori indirizzate a prevenire rallentamenti nelle dinamiche commerciali.

### 2.2.3 I traffici di rinfuse solide

La maggior parte dei volumi movimentati nel settore delle rinfuse solide è in generale riconducibile all'industria dell'acciaio ed alla produzione energetica e, in quantità minori, a quella della produzione del cemento. La Cina è stabilmente ed ampiamente il primo produttore mondiale di acciaio. Questo accentramento della produzione in un unico paese genera naturalmente grandi flussi di materie prime in import e di prodotti finiti in export.

I flussi di materie prime e prodotto finito sono sempre più concentrati verso il Pacifico, con oltre il 70% della produzione mondiale di acciaio concentrata in Asia, seppur con tendenze diverse tra i vari paesi.

Le economie più avanzate mostrano una riduzione della produzione con diverse chiusure di impianti produttivi, dovute sia a convenienze legate al costo del lavoro sia alla diversa valorizzazione delle esternalità negative del ciclo produttivo.

Inoltre, con il confermarsi della tendenza alla progressiva chiusura o riconversione di diverse acciaierie ed alla sostituzione del carbone come fonte per la produzione di energia elettrica, l'import di rinfuse solide ha mostrato una notevole riduzione con riflessi negativi anche su alcuni operatori e terminalisti specializzati.

Infine, la crisi politica in atto tra Russia ed

Queste dinamiche contribuiscono ad una concentrazione degli avviamenti in un ridotto numero di turni che acuisce alcune criticità. In particolare, la consistenza di alcune figure professionali è attualmente tarata su una turnistica maggiormente cadenzata. La riduzione delle toccate, unita all'aumento medio dei lotti di carico, esplicita quindi la necessità di formare nuove figure da affiancare a quelle già professionalizzate attualmente presenti in organico.

Ucraina, e le conseguenti sanzioni commerciali, ha impatti diretti sulla produzione dei due paesi coinvolti che sono rispettivamente quinto e quattordicesimo produttore globale di acciaio.

Analizzando il mercato a livello europeo e nazionale, un altro settore di grande importanza per le rinfuse solide è quello della produzione di cemento e clinker, anch'esso in una fase di contrazione.

***Per quanto concerne le movimentazioni del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, caratterizzato da un elevato grado di diversificazione merceologica, l'andamento dei traffici di rinfuse solide dipende dalle performance delle tradizionali industrie operanti nel mercato di sbocco.***

In particolare, i traffici di rinfuse "nere", che rappresentano storicamente la componente largamente maggioritaria di tale categoria merceologica, si trovano da anni in un trend di progressivo declino per ragioni connesse alla riduzione del loro impiego in ambito industriale ed anche in quello energetico. A tale proposito, le chiusure delle centrali elettriche di Genova e Vado Ligure hanno imposto al sistema portuale scelte di razionalizzazione in linea con le tendenze della domanda espressa dal mercato. Il polo di Savona rimane comunque il porto di riferimento del sistema per le rinfuse solide, tra

cui quelle alimentari (granaglie), mentre, per quanto riguarda il polo di Genova, sono in corso da tempo strategie di diversificazione produttiva orientata verso altri settori merceologici emergenti legati alle biomasse (pellet e cippato) e al settore dei rifiuti destinati al riutilizzo ovvero allo smaltimento.

A livello prospettico, sulla base di quanto

ipotizzato dai singoli terminal operator del comparto, **il segmento delle rinfuse solide ha registrato una ripresa nel 2021 rispetto al rallentamento del 2020, ma è previsto in lieve calo nel biennio.** In ambito genovese si segnala, peraltro, come una parte delle aree tradizionalmente dedicate alle rinfuse siano state riconvertite ad altri traffici.

### Tabella 8

Previsioni di traffico comparto rinfuse solide, 2019-2023, Sistema AdSP, tonnellate

	2019	2020	2021	2022	2023
TERMINAL RINFUSE GE	630.288	594.345	761.080	534.333	484.333
di cui Holcim	41.904	40.375	42.753	50.000	55.000
<b>PORTO DI GENOVA</b>	<b>630.288</b>	<b>594.345</b>	<b>761.080</b>	<b>534.333</b>	<b>484.333</b>
BUT	215.947	219.396	259.532	213.000	216.140
COLACEM	150.109	139.764	142.703	200.000	200.000
MONFER (ALIMENTARE)	414.430	265.148	200.556	425.000	425.000
TAFS	768.323	666.437	731.696	720.000	720.000
BUZZI UNICEM	4.500	21.723	24.853	25.000	40.000
<b>PORTO DI SAVONA</b>	<b>1.553.309</b>	<b>1.312.468</b>	<b>1.359.340</b>	<b>1.583.000</b>	<b>1.601.140</b>
<b>TOTALE SISTEMA</b>	<b>2.183.597</b>	<b>1.906.813</b>	<b>2.120.420</b>	<b>2.117.333</b>	<b>2.085.473</b>
<b>CRESCITA % ANNUA</b>		<b>-12,7%</b>	<b>+11,2%</b>	<b>-0,1%</b>	<b>-1,5%</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

#### 2.2.4 I traffici di rinfuse liquide

La domanda di trasporto di rinfuse liquide è prevalentemente influenzata dalla movimentazione di petrolio greggio e dei suoi raffinati, mentre i mercati dei prodotti chimici, degli oli vegetali e delle altre rinfuse alimentari rappresentano volumi relativamente ridotti, seppur con un maggiore valore unitario.

Dopo essersi stabilizzata nel corso del 2019 a 99,97 milioni di barili al giorno, la domanda di greggio ha registrato un crollo ad inizio del 2020, dovuto alla brusca riduzione dei consumi a seguito della pandemia ed al conseguente

shock nei prezzi del greggio che sono arrivati a toccare valori negativi, chiudendo l'anno con un calo della domanda del 9,3% fino a raggiungere una domanda complessiva di 90,6 milioni di tonnellate.

Più recentemente la domanda è lentamente risalita chiudendo il 2021 a circa 96 milioni di barili al giorno, un dato pari quello registrato nel 2016, con le ultime stime disponibili (maggio 2022) che prevedono per il 2022 un risultato finale pari a 99,8 milioni di barili al giorno. Le previsioni relative al 2022, però, rimangono particolarmente laboriose a causa

dell'incremento del prezzo della materia prima e dell'inizio del conflitto russo-ucraino. Queste due tendenze, infatti, hanno già generato una revisione al ribasso (-800.000 barili al giorno) rispetto alle stime effettuate ad inizio anno.

Al di là delle oscillazioni annue vanno segnalate alcune macro-tendenze in atto in Europa. Il settore petrolifero europeo ha, infatti, registrato negli ultimi anni un ridimensionamento della capacità di raffinazione compensata da un sostanziale incremento in Medio Oriente, Cina ed India. Inoltre, la sempre maggiore spinta verso la transizione ecologica e l'utilizzo di fonti alternative, così come il generale trend alla riduzione dei consumi, stanno contribuendo a ridurre la domanda di prodotti petroliferi soprattutto legati al settore dei trasporti.

In termini di tonnellaggio, il settore delle rinfuse liquide, e del greggio in particolare, rappresenta una quota rilevante di traffico del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Il 2019 si è chiuso per i porti del sistema con 21,7 milioni di tonnellate movimentate, in leggero calo rispetto all'anno precedente (-2,4%), mentre **il 2020, a causa degli effetti della pandemia sul mercato citati in precedenza, ha sperimentato una vistosa contrazione del 22,5% che ha portato la chiusura annua a 16,8 milioni di tonnellate. Il 2021 si è chiuso con una forte ripresa rispetto all'anno precedente (+11,5%) attestandosi poco sopra i 17,8 milioni di tonnellate, ma**

**ancora in calo nel confronto con il 2019 (-14,1%).**

In ogni caso, al di là del calo del 2020, dovuto anche a fattori straordinari, l'andamento dei traffici negli scali del sistema ha riprodotto le tendenze osservate sul mercato continentale. Nel corso del decennio precedente alla crisi del 2020, il traffico di petrolio e prodotti petroliferi ha registrato un costante calo, con una riduzione dei volumi complessivi del 13% nel periodo 2011-2019.

In controtendenza risulta, invece, l'andamento della movimentazione di olii vegetali, rinfuse alimentari e combustibili meno inquinanti come il biodiesel.

**Analizzando i dati di traffico dei terminal del sistema si può riscontrare per quasi tutti gli operatori una risalita dei volumi di traffico nel 2021 con una tendenza positiva per il biennio successivo, in particolare per le rinfuse liquide alimentari.**

Da questo trend, invece, sembra rimanere escluso il principale terminalista del sistema: al netto di previsioni particolarmente caute, i volumi ipotizzati da Porto Petroli risultano sostanzialmente in linea con i volumi movimentati nel corso del 2020, nonostante a fine 2021 abbia registrato un significativo aumento dei traffici.

**Tabella 9**

Previsioni di traffico comparto rinfuse liquide, 2019-2023, Sistema AdSP, tonnellate

	2019	2020	2021	2022	2023
ALKION TERMINAL VADO LIGURE	106.134	242.052	78.867	100.000	120.000
DEPOSITI COSTIERI SAVONA	45.730	60.706	41.919	85.000	90.000
ESSO ITALIANA SAVONA	185.392	182.170	219.791	215.000	215.000
ITALIANA PETROLI	46.606	97.057	43.746	280.000	300.000
SARPOM	5.901.457	5.394.143	5.217.508	6.500.000	6.500.000
<b>PORTO DI SAVONA</b>	<b>6.285.319</b>	<b>5.976.128</b>	<b>5.601.831</b>	<b>7.180.000</b>	<b>7.225.000</b>
ENI	247.502	259.347	149.075	500.000	500.000
ESSO ITALIANA GENOVA	90.125	75.729	66.489	350.000	350.000
GETOIL	45.900	17.200	34.633	300.000	300.000
PORTO PETROLI S.A.A.R.	14.023.330	9.667.594	12.017.369	9.770.000	9.770.000
SAMPIERDARENA OLII	123.871	110.690	131.804	160.000	170.000
SILOMAR	420.595	332.633	241.482	550.000	550.000
<b>PORTO DI GENOVA</b>	<b>15.361.950</b>	<b>10.803.536</b>	<b>13.043.871</b>	<b>12.040.000</b>	<b>12.080.000</b>
<b>TOTALE SISTEMA</b>	<b>21.647.269</b>	<b>16.779.664</b>	<b>18.645.703</b>	<b>19.220.000</b>	<b>19.305.000</b>
<b>CRESCITA % ANNUA</b>		<b>-22,5%</b>	<b>+11,1%</b>	<b>+3,0%</b>	<b>+0,4%</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

### 2.2.5 La movimentazione passeggeri

#### Il settore dei traghetti

Il settore dei traghetti vede una certa frammentazione tra gli operatori a livello globale, ma con una scarsa sovrapposizione a livello nazionale, dove si possono verificare anche evidenti concentrazioni, come nel caso delle tratte di collegamento con le isole minori. Globalmente il settore, seppure con ritmi di diversa intensità, è stato caratterizzato da performance positive della domanda con un numero complessivo di passeggeri che, a partire dal 2017 ha superato i 2,25 miliardi. Nel 2020, tuttavia, il comparto ha subito una pesante battuta d'arresto: in breve tempo l'impatto

della pandemia, a causa delle restrizioni agli spostamenti e dei lockdown nazionali, ha permeato ogni aspetto del settore, costringendo gli operatori a cancellare le partenze o, nella maggior parte dei casi, passare alla modalità solo merci.

In Italia nel 2020 il settore dei traghetti ha registrato una flessione del 46,3%, con 9.590.071 passeggeri. A causa della pandemia, ad esempio, è stata interrotta la linea Ro-Pax attiva sulla tratta Savona – Barcellona – Tangeri.

Le imprese di navigazione attive sulle rotte di corto cabotaggio hanno subito gli effetti maggiori, mentre le linee verso le isole maggiori

(Sardegna in particolare) hanno recuperato durante l'alta stagione, anche se la capacità passeggeri è stata dimezzata. In tale contesto il segmento ha visto alcuni player rafforzarsi investendo in nuove navi e collegamenti, mentre altri si sono indeboliti o hanno accusato la rigidità di una flotta dedicata ai passeggeri e poco attrezzata per il traffico merci.

Nel corso del 2021 il traffico passeggeri a livello italiano ha registrato una importante ripresa raggiungendo quasi 13,5 milioni di passeggeri, un dato ancora lontano dai 18 milioni del 2019, ma che, comunque, dovrebbe permettere di porre le basi per un ritorno ai livelli precedenti alla pandemia a partire dal 2023.

### Tabella 10

Previsioni di traffico comparto passeggeri traghetti, 2019-2023, Sistema AdSP, unità

	2019	2020	2021	2022	2023
FORSHIP S.P.A. (SV)	310.187	138.114	218.877	225.000	300.000
STAZIONI MARITTIME (GE)	2.168.721	1.194.305	1.678.315	1.634.422	2.043.028
<b>TOTALE SISTEMA</b>	<b>2.478.908</b>	<b>1.332.419</b>	<b>1.897.192</b>	<b>1.859.422</b>	<b>2.343.028</b>
<b>CRESCITA % ANNUA</b>		<b>-46,2%</b>	<b>+42,4%</b>	<b>-2,0%</b>	<b>+26,0%</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

### Il settore crocieristico

Nell'ultimo decennio il settore crocieristico è stato tra i settori oggetto di maggiore espansione: il comparto del è cresciuto ad un tasso medio annuo superiore al 5%, raggiungendo i 30 milioni di passeggeri nel 2019. I bassi tassi di penetrazione nei paesi in via di sviluppo, specialmente a Oriente, lasciavano presagire una crescita duratura, nonostante la pressoché raggiunta saturazione dei mercati occidentali. A fronte di previsioni che confermavano la crescita del settore anche per il 2020, fino a raggiungere i 32 milioni di passeggeri, la successiva emergenza ha di fatto bloccato il traffico crocieristico dal marzo del 2020 per oltre 5 mesi. La Cruise Line

Concentrando l'analisi sul sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, al netto delle future evoluzioni esogene al mercato, **il settore dei traghetti è atteso ritornare ai livelli pre-Covid nel corso del 2023 e riprendere negli anni successivi il trend di moderata crescita che lo ha contraddistinto nel corso dell'ultimo quinquennio.**

International Association (CLIA) ha stimato che il crollo dei traffici abbia comportato una perdita superiore a 77 miliardi di dollari di fatturato, 518.000 posti di lavoro e 23 miliardi di dollari in salari.

Per quanto concerne le stime a livello nazionale, le associazioni del turismo hanno stimato in circa un miliardo di euro il mancato contributo dei crocieristi in spese presso le strutture commerciali delle città portuali.

Tuttavia, nonostante l'evento pandemico, l'incremento dell'offerta è continuato a ritmi sostenuti, al punto che nel 2020 sono state introdotte sul mercato 16 unità, 29 nel 2021 e l'orderbook rimane consistente, con circa 77



navi previste in consegna tra il 2022 e il 2027. Circa 30 di queste risultano commissionate a Fincantieri.

Le previsioni di sviluppo presentate dagli operatori del Sistema Portuale prima dell'erompere della pandemia evidenziavano una crescita costante per il comparto. Tanto nello scalo di Genova quanto in quello di Savona i passeggeri erano, infatti, previsti crescere di oltre il 10% nel corso del periodo 2021-2023 in linea con le previsioni di sviluppo nel Mediterraneo. Tali originarie previsioni sono state ovviamente superate a causa degli effetti della pandemia.

A livello italiano, il passaggio dai 12,3 milioni di

passeggeri del 2019 ai circa 600 mila del 2020 non è stato ancora compensato dalla ripresa a 2,4 milioni nel corso del 2021 e nemmeno dalle previsioni per il 2022 che ipotizzano una chiusura dell'anno a circa 7,3 milioni di crocieristi.

***A partire dal 2023 è comunque previsto un ulteriore incentivo alla crescita generato dall'entrata in funzione di nuove navi di ultima generazione e per le quali sono già previsti interventi di dragaggio e di elettrificazione delle banchine per rendere la sosta pienamente compatibile con il vicino contesto urbano.***

#### **Tabella 11**

*Previsioni di traffico comparto passeggeri crociere, 2019-2023, Sistema AdSP, unità*

	2019	2020	2021	2022	2023
COSTA CROCIERE	669.477	75.612	175.005	450.000	700.000
STAZIONI MARITTIME	1.349.370	131.121	416.386	674.686	1.012.028
<b>TOTALE SISTEMA</b>	<b>2.018.847</b>	<b>206.733</b>	<b>591.391</b>	<b>1.124.686</b>	<b>1.712.028</b>
<b>CRESCITA % ANNUA</b>		<b>-89,8%</b>	<b>+186,1%</b>	<b>+90,2%</b>	<b>+52,2%</b>

*Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate*

## 2.3 Traffici e lavoro

### 2.3.1 Le dinamiche dei traffici in relazione al lavoro portuale (produttività e picchi)

Nel corso degli ultimi anni si è assistito al consolidamento di dinamiche specifiche nei vari segmenti di traffico che, in alcuni casi, hanno anche subito delle accelerazioni a seguito dell'avvento della pandemia.

Il settore dei contenitori è stato caratterizzato, in primo luogo, da due macro-tendenze: un costante incremento della dimensione media del naviglio ed una sempre maggiore concentrazione sul mercato degli operatori.

Il primo aspetto ha portato, nel corso degli ultimi 10 anni, ad un incremento della size media del 79% (da 2.533 TEU nel 2010 a 4.522 TEU nel 2021) e la prospettiva per il periodo 2022-2023, secondo le ultime stime di Alphaliner, rimane in linea con questo trend con una size media per le navi attualmente in ordine di 8.140 TEU, ed una size media attesa per il 2023 pari a 6.074 TEU.

A supporto di ciò, è sufficiente analizzare nel dettaglio gli ordini di nuove navi contenitori attualmente sottoscritti.

Il 72% nella nuova stiva che sarà immessa sul mercato nei prossimi anni sarà appannaggio di navi con capacità superiori ai 12,500 TEU; tra queste il 22% è rappresentato da navi con una capacità compresa tra i 18.000 TEU ed i 24.000 TEU.

Relativamente alla precedentemente segnalata tendenza alla concentrazione, i primi 9 operatori al mondo, a loro volta raggruppati in 3 distinte alleanze, controllano l'82,6% della stiva globale e hanno sottoscritto 63% dei nuovi ordini.

Questo dato assume proporzioni ancora maggiori su specifiche rotte come quella tra Estremo Oriente ed Europa o tra Estremo

Oriente e Nord America, dove le tre alleanze raggiungono un peso rispettivamente del 99% e dell'87%.

La stessa considerazione può essere fatta su specifici size di mercato. La totalità delle navi superiori ai 12.500 TEU è infatti direttamente controllata dalle Alleanze precedentemente citate.

In aggiunta a ciò, i principali carrier sembrano sempre più voler ampliare la loro presenza anche all'interno della logistica terrestre espandendo la loro attività nel settore terminalistico, ferroviario e logistico. Limitatamente al settore terminalistico, il primo che ha visto un ingresso diretto da parte delle compagnie di linea, 5 (Cosco Shipping Ports, APM Terminals, Terminal Investment Limited, CMA CGM e Evergreen Marine Corporation) dei primi 10 operatori al mondo è direttamente controllato da un carrier.

In questo scenario appare evidente come le scelte di un ristretto numero di operatori, in alcuni casi anche interessati a movimentare la propria merce in terminal direttamente controllati, possa avere pesanti conseguenze per quei porti esclusi dai principali servizi.

Tali dinamiche impongono a terminal e porti di rispondere ai bisogni infrastrutturali, operativi e di rapido smistamento delle merci rappresentati da navi di grandi dimensioni e, per quei porti inseriti nelle rotazioni dei principali servizi, anche di servire mercati capaci di garantire volumi di sbarco ed imbarco coerenti con le dimensioni del nuovo naviglio e con la sua economicità gestionale.

Il numero di container per toccata necessario,

infatti, a garantire un adeguato tasso di utilizzo delle navi influenza in maniera significativa la struttura dei servizi, anche dal punto di vista della velocità di esercizio e del numero di porti toccati lungo la rotazione. In questo contesto un porto che sia in grado di svolgere in maniera continuativa operazioni di trasbordo può attirare traffici anche da mercati non captive, garantendo volumi sufficienti a rifornire i servizi principali e giustificare la toccata del servizio nello scalo sia dal punto di vista economico che operativo.

A partire dal 2017 il numero di operatori presenti è diminuito del 23,5%, passando da 34 a 26 e il numero di toccate settimanali si è ridotto del 30% da 50 a 35. Tale andamento decrescente non è però da attribuire ad una mancata competitività del sistema portuale, quanto piuttosto da inserire nei fenomeni più globali della concentrazione del mercato e nel consolidarsi delle alleanze globali come modalità operativa stabilmente affermata nell'industria.

Nello stesso periodo si è registrata una crescita della capacità media delle navi che scalano i porti del sistema che è passata da 3.172 TEU a 3.853 (+21%). La capacità di trasporto media è aumentata su tutti i servizi che fanno capo al sistema portuale: Estremo Oriente (+9%, da 12.361 a 13.522 TEU), Nord America (+20%, da 4.856 a 5.845 TEU) e Sud America (+128%, da 3.879 a 8.873 TEU). Il differente andamento sulle diverse rotte dipende sia dai già evidenziati fenomeni di concentrazione dei servizi sia dalla notevole crescita dei volumi che si è registrata in alcuni casi specifici.

Questo scenario, naturalmente, ha degli effetti diretti sull'organizzazione del lavoro in banchina, sia esso diretto che indiretto. La concentrazione di volumi di merce sempre maggiori in un minore numero di toccate porta alla necessità di intensificare i turni lavorativi con la conseguente esigenza di una nuova programmazione del lavoro e delle chiamate.

La citata tendenza alla crescita dimensionale della flotta non si limita al settore dei contenitori, ma si riscontra con sempre maggiore intensità anche nel settore delle crociere ed in quello del traffico rotabile.

Se il gigantismo nel settore crocieristico ha prevalentemente effetti sulla necessità di dotazioni infrastrutturali, ma in misura minore sull'organizzazione del lavoro in banchina, la crescita della dimensione della flotta rotabile ha anche effetti diretti sulla domanda di lavoro portuale come meglio approfondito nei paragrafi che seguono.

Il settore del trasporto della merce convenzionale ha visto, nel corso dell'ultimo quinquennio, una sostanziale stabilità dal punto di vista dell'offerta di stiva presente sul mercato, con i rotabili a rappresentare l'unico dato di crescita moderata (1,1% CAGR nel periodo 2017-2021). Questo sostanzialmente a causa di due fattori principali: la sempre maggiore specializzazione dei traffici break-bulk su navi dedicate e la stabilizzazione dei traffici, un tempo movimentati su queste navi, verso il traffico contenitori. Al contrario, la flotta general cargo ha mantenuto le sue quote di mercato mostrando anche un lieve incremento.

Oltre all'offerta complessiva di stiva è interessante osservare anche il trend relativo alla dimensione media della flotta dedicata alle singole modalità di trasporto.

**Tabella 12**

Capacità globale stiva flotta convenzionale, 2017-2021, milioni di stazza lorda

	2017	2018	2019	2020	2021	VAR% 2021 vs. 17
MULTI-PURPOSE	29,3	29,3	29,3	28,9	28,9	-1,4%
GENERAL CARGO	38,6	39,0	39,2	39,3	39,3	1,8%
RO-RO	6,8	7,0	7,1	7,1	7,2	5,9%
CAR CARRIERS	12,4	12,5	12,4	12,2	12,2	-1,6%
REEFER	4,8	4,6	4,6	4,6	4,6	-4,2%

Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati UNCTAD

**Tabella 13**

Crescita dimensione media flotta convenzionale 2017-2021, .000 tons di stazza lorda

	2017	2018	2019	2020	2021	VAR% 2021 vs. 17
MULTI-PURPOSE	9.205	9.214	9.193	9.131	9.178	-0,3%
GENERAL CARGO	2.489	2.505	2.531	2.606	2.544	2,2%
RO-RO	5.066	6.352	7.451	8.544	8.664	71,0%
CAR CARRIERS	15.985	16.051	16.074	16.116	16.116	0,8%
REEFER	3.361	3.237	3.213	3.134	3.134	-6,8%

Fonte: Elaborazione di AdSP MaLO su base dati UNCTAD

In particolare, a fronte di una sostanziale stabilità nelle dimensioni delle navi dedicate al trasporto della merce varia, per quello che riguarda il naviglio Ro-Ro, si assiste ad una importante crescita dimensionale generata dall'aumento della domanda di traffico e dalla volontà degli armatori di massimizzare le loro economie di scala. La maggior parte delle navi, con una vita di 20 o più anni, hanno una stazza lorda media di circa 4.000 TSL, mentre quelle più moderne, sono di dimensioni molto maggiori, avendo una stazza lorda media di circa 11.000 TSL.

Dopo anni di scarso interesse da parte degli armatori, anche per le navi Ro-Ro impiegate sui servizi a corto raggio ("short sea"), si sono registrati nuovi ordini e consegne di naviglio di dimensioni anche superiori alle 25.000 TSL.

Questa crescita dimensionale, seppure non accentuata come quella vista negli ultimi anni nel settore dei contenitori, può essere un elemento di criticità per alcuni porti e terminal e potrebbe portare ad una riorganizzazione almeno parziale dei servizi verso quelle realtà più preparate per la ricezione di questo nuovo naviglio.

### 2.3.2 Il Covid-19 e gli effetti sul lavoro portuale

A partire da inizio febbraio 2020, pur in assenza di normative o protocolli nazionali e quando le misure emergenziali erano ancora lontane dall'essere attuate, all'interno degli scali del sistema sono stati introdotti nuovi modelli organizzativi ed operativi tali da garantire la continuità produttiva dei vari operatori del sistema portuale.

In uno scenario fatto di fermi dell'attività e di massiccio ricorso alla cassa integrazione anche in diversi porti italiani, gli operatori del sistema, pur in presenza di evidenti cali dei traffici, sono riusciti a minimizzare le limitazioni operative ed a mantenere la loro operatività tutelando, per quanto possibile, l'aspetto occupazionale in un contesto comunque caratterizzato da un forte calo dei traffici.

Le misure mirate al contenimento della diffusione della pandemia hanno chiaramente generato delle modifiche all'operatività gestionale del lavoro portuale. La necessità di ridurre al minimo l'esposizione dei lavoratori ha originato una serie di controlli precedenti all'entrata in servizio, una modifica delle relazioni coi marittimi, dell'uso dei mezzi operativi e delle aree comuni, elementi che hanno portato alla riorganizzazione delle squadre nei vari terminal. Va sottolineato come, almeno nella fase più critica della pandemia, il pesante calo dei traffici registrato e le citate riorganizzazioni operative siano state prevalentemente assorbite dai due soggetti autorizzati ex art.17 negli scali di Genova e Savona.

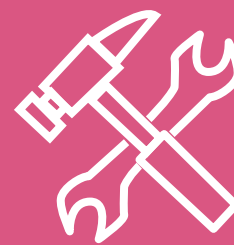
A partire dall'insorgere della pandemia, e fino alle fine del 2021, la compagnia portuale di Genova ha registrato un calo di circa 48 mila giornate nel corso del 2020 (-25,4% rispetto al 2019) e di quasi 28 mila giornate nel corso del 2021, mentre quella di Savona-Vado ha registrato un calo di quasi 3.700 turni rispetto al 2019 (-11,6%) nel 2020 e di circa 1.800 turni nel 2021.

Nel caso di Savona, il calo risulta mitigato dall'avvio delle attività ad inizio 2020 nella piattaforma contenitori di Vado Gateway che ha generato circa 3.900 avviamenti aggiuntivi.

Il calo degli avviamenti è stato tale da prevedere una misura legislativa ad hoc per contenere le perdite delle compagnie portuali italiane e per limitare la perdita salariale da parte dei loro lavoratori.

Come prevedibile, l'avvento della pandemia ha anche generato un aumento delle giornate medie di malattia (questo soprattutto nelle prime fasi in cui risultava particolarmente laborioso effettuare tamponi in tempi brevi) e, di conseguenza, una riduzione degli organici effettivamente a disposizione dei concessionari. Al di là degli aspetti strettamente legati alle misure emergenziali, alcuni effetti indiretti del Covid-19 potranno permanere anche nel medio termine, ripercuotendosi sull'intera catena logistica e, quindi, anche a livello portuale.

# 3. I COMPARTI PRODUTTIVI E LA FORZA LAVORO



## 3.1 Analisi generale delle imprese portuali ex artt. 16 e 18



## 3.2 La consistenza occupazionale e il fabbisogno di manodopera diretta nel periodo 2021-2023

3.2.1 Analisi dell'età degli addetti diretti operativi

3.2.2 Le specializzazioni disponibili



## 3.3 Analisi generale delle imprese fornitrici di manodopera temporanea ex art. 17

3.3.1 La consistenza degli organici operativi e il fabbisogno di manodopera temporanea nel periodo 2021-2023 - scalo di Genova

3.3.2 Analisi dell'età degli addetti art.17 – scalo di Genova

3.3.3 Le specializzazioni disponibili art.17 – scalo di Genova

3.3.4 La consistenza degli organici operativi e il fabbisogno di manodopera temporanea nel periodo 2021-2023 - scalo di Savona

3.3.5 Analisi dell'età degli addetti art.17 – scalo di Savona

3.3.6 Le specializzazioni disponibili – scalo di Savona

# 3. I COMPARTI PRODUTTIVI E LA FORZA LAVORO

Il cluster delle imprese che operano nell'ambito del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale rappresenta, in maniera articolata e diversificata, un asset di estrema importanza per il territorio di riferimento, non solo in termini di produzione di valore aggiunto, ma anche dal punto di vista dell'occupazione diretta e delle sue ricadute sul contesto economico e produttivo.

Tale importanza, che nel contesto portuale, soprattutto in quello genovese, non si limita unicamente all'ambito delle operazioni commerciali, ma va ampliato al settore industriale delle riparazioni e delle costruzioni navali, è stata evidenziata in maniera puntuale dallo studio effettuato nel 2019 da Prometeia per conto di AdSP, prima perciò dello scoppio della pandemia da Covid-19.

Dallo studio risulta che la filiera portuale del Mar Ligure Occidentale attiva in Liguria complessivamente 12,8 miliardi di euro di produzione, 5,3 miliardi di euro di valore aggiunto ed impiega 71 mila unità di lavoro. In termini relativi, la filiera pesa, quindi, per il 14,1% della produzione, per il 12,0% del valore aggiunto e per l'11,5% dell'occupazione.

A livello settoriale, la filiera portuale trattiene al suo interno il 50,7% degli effetti complessivi dei porti, in termini di valore aggiunto, mentre il restante 49,3% è diffuso principalmente a settori fra i quali le attività immobiliari, il commercio all'ingrosso, le attività legali e i servizi finanziari. Dallo studio emerge anche come gli effetti diretti ed indiretti della filiera portuale su Genova siano quantificabili in 8,5 miliardi di euro di produzione, 3,2 miliardi di valore aggiunto e poco meno di 40 mila unità di lavoro.

La quota sull'economia genovese della

filiera portuale è decisamente significativa, raggiungendo il 12,1% del valore aggiunto totale e l'10,5% dell'occupazione. Considerando anche degli effetti indiretti la filiera portuale rappresenta per Genova quasi 9,9 miliardi di produzione, 3,9 miliardi di valore aggiunto (14,9% sul totale provinciale) ed oltre 48 mila unità di lavoro (il 12,7% del totale della provincia).

Significativo è l'impatto della filiera portuale anche in provincia di Savona, con gli effetti diretti ed indiretti che raggiungono il 470 milioni di euro di produzione, i 180 milioni di valore aggiunto (2,6% del totale della provincia) e le 2.500 unità di lavoro (2,3% del totale). Tenendo in considerazione anche gli effetti indiretti, l'impatto sulla produzione è di 500 milioni di euro, quello sul valore aggiunto di 200 milioni (2,9% del totale provinciale) e quello sull'occupazione di 2.700 unità di lavoro (2,5%).

La diversificazione delle attività e degli ambiti operativi di riferimento degli operatori rappresenta una ricchezza per l'intero sistema, anche in un'ottica di rafforzamento delle sinergie fra gli scali di Genova e Savona, non solo in termini di traffico portuale e di posizionamento competitivo rispetto ai sistemi portuali concorrenti, ma anche, potenzialmente, dal punto di vista dell'occupazione.

La capacità del sistema portuale di essere competitivo in un ambito in cui vengono lavorate varie merceologie rappresenta un punto di forza e diversificazione dei rischi, oltre che di ricorso a professionalità variegata e, spesso, di alto livello in termini operativi.

Il posizionamento competitivo del sistema

portuale, seppur positivamente influenzato dagli elementi di diversificazione e complementarità delle attività, è comunque condizionato da dinamiche che ne stanno strutturalmente modificando la natura: il gigantismo navale, i volumi movimentati per singola toccata, le tendenze all'innovazione, la concentrazione nei settori di riferimento lungo la catena logistica fra pochi operatori di grandi dimensioni il cui indirizzo strategico è determinato in ambito internazionale e, da ultimo, il Covid-19, di cui ancora non è possibile determinare le influenze che potrà produrre al di là della contingenza attuale.

***In questo contesto la consistenza degli organici, che comprendono tanto gli addetti alle operazioni portuali quanto gli amministrativi a supporto delle stesse, è rimasta pressoché invariata negli ultimi anni.***

Tale constatazione merita una sottolineatura nel senso che la crescita nei volumi riscontrata, accompagnata dallo sviluppo di alcuni dei fenomeni sopraindicati, quali il gigantismo e la concentrazione dei volumi in capo a pochi operatori, hanno comportato il sostanziale mantenimento di organici caratterizzati da una ormai consolidata flessibilità operativa e oggetto di cicli di formazione continua.

Le dinamiche sopra descritte che condizionano sviluppo e caratteristiche dei traffici stanno evidenziando accentuazioni tali da richiedere una sempre maggiore attenzione all'evolversi della forza lavoro in termini di produttività, volumi, specializzazioni ed età lavorativa.

Agli addetti direttamente alle dipendenze degli operatori autorizzati ex art. 16 o concessionari ex art. 18, si aggiungono quali lavoratori del sistema portuale i soci e i dipendenti delle due imprese autorizzate alla fornitura di lavoro temporaneo (art. 17 l.84/94), rispettivamente la Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie "Paride Batini"

per il porto di Genova e la Compagnia Unica Lavoratori Portuali "Pippo Rebagliati" per lo scalo di Savona-Vado.

Nel 2021 risultavano occupati nell'intero sistema portuale **4.418 addetti**, di cui 3.169 alle dipendenze delle aziende operanti sulla base di un'autorizzazione art. 16 o di una concessione art. 18 e **1.249 soci o dipendenti** delle due Compagnie. Nel dettaglio dei due scali il porto di Genova pesa per oltre i 3/4 del totale degli addetti (77,2 %), con un particolare rilievo in termini di soci della CULMV (85,7% del totale degli occupati dalle due imprese art. 17). Sul versante savonese assumono, invece, particolare rilievo gli addetti dell'art. 18, che rappresentano il 67,8% del totale degli occupati nello scalo e il 28% del numero complessivo dei dipendenti dei concessionari del sistema.

Si tratta naturalmente di lavoratori per la maggior parte impiegati nelle operazioni di movimentazione della merce (3.079, pari al 69,7%) cui si affiancano 1.252 amministrativi, che nella ricognizione effettuata in vista della redazione del presente documento sono stati ulteriormente suddivisi fra operativi e non operativi. In tal senso rientrano negli amministrativi operativi gli addetti amministrativi con funzioni direttamente imputabili all'attività operativa, fra i quali gli addetti alla control room, ship planning e altri, mentre rientrano nei non operativi anche gli addetti con funzioni non direttamente imputabili all'attività operativa come HR, IT e commerciali.

Residuale resta la quota di addetti inquadrati con mansioni dirigenziali (87).



**Tabella 14**

Addetti art 16/17/18 ripartiti per dirigenti, amministrativi e operativi, Sistema AdSP, 2021, unità

PORTO	INQUADRAMENTO	Art.16	Art.18	Art.17	TOTALE
GENOVA	DIRIGENTI	13	38	6	57
	AMMINISTRATIVI	286	629	66	981
	OPERATIVI	257	1114	998*	2369
<b>TOTALE GENOVA</b>		<b>556</b>	<b>1781</b>	<b>1070</b>	<b>3407</b>
SAVONA	DIRIGENTI	5	20	5	30
	AMMINISTRATIVI	10	230	31	271
	OPERATIVI	131	436**	143	710
<b>TOTALE SAVONA</b>		<b>146</b>	<b>686</b>	<b>179</b>	<b>1011</b>
ADSP MLO	DIRIGENTI	18	58	11	87
	AMMINISTRATIVI	296	859	97	1252
	OPERATIVI	388	1550	1141	3079
<b>TOTALE ADSP MLO</b>		<b>702</b>	<b>2467</b>	<b>1249</b>	<b>4418</b>

\*il totale degli operativi CULMV include 73 soci speciali che risultano ora inseriti nell'Organico Operativo a seguito di deliberazione del Comitato di Gestione del 31 marzo 2022

\*\*il totale degli addetti art. 18 di Savona include anche 50 dipendenti di ZPMC, che operano a completo servizio delle manutenzioni di Vado Gateway per le gru di banchina e i mezzi di piazzale.

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

### 3.1 Analisi generale delle imprese portuali ex artt. 16 e 18

Come anticipato nei capitoli precedenti, ai fini di una più dettagliata analisi, si introduce, al pari di quanto fatto nella precedente edizione del Piano Organico Porto, l'inquadramento delle imprese secondo la classificazione qui denominata "comparti".

Considerata tale ripartizione, che, come detto, tiene conto delle dimensioni (bisogni che il servizio prodotto dall'impresa intende

soddisfare, il target di clienti e le tecnologie e modalità tecniche di cui l'impresa si serve) che definiscono l'appartenenza ad una determinata area di business, le imprese autorizzate ex art. 16 e 18 che operano negli scali di Genova e Savona, risultano pertanto suddivise come descritte nelle successive tabelle.

**Tabella 15**

Elenco delle imprese autorizzate ex art. 16 e 18 e ricorso alla fornitura di lavoro temporaneo, Genova

COMPARTO	ART.18	ART.16	ART.17
CONTAINER	BETTOLO PSA GENOVA PRÀ PSA SECH		SI
ROTABILI PREVALENTI	TERMINAL SAN GIORGIO	CIN GNV MOBY	SI
MULTIPURPOSE	GPT MESSINA		SI
SPECIALIZZATI	ANSALDO ENERGIA ARCELOR MITTAL FOREST GMT		SI
RINFUSE LIQUIDE	ENI ESSO GETOIL PORTO PETROLI SAAR SILOMAR SAMPIERDARENA OLII		NO
RINFUSE SOLIDE	TERMINAL RINFUSE	HOLCIM	SI
PASSEGGERI	STAZIONI MARITTIME*		SI
LOGISTICA E ALTRO		ANGELO PASTORINO BETTARINI CENTRO SERVIZI DERNA CFM CSM EUROMARE MULTIMARINE SERVICE THERMOCAR T.S. SERVICE VERNAZZA AUTOGRU	SI

\*Società titolare di servizio di interesse generale

**Tabella 16**

*Elenco delle imprese autorizzate ex art. 16 e 18 e ricorso alla fornitura di lavoro temporaneo, Savona*

COMPARTO	ART.18	ART.16	Art.17
CONTAINER	VADO GATEWAY		SI
ROTABILI PREVALENTI	SAVONA TERMINAL AUTO		SI
MULTIPURPOSE	REEFER TERMINAL SAVONA TERMINALS		SI
SPECIALIZZATI		CAMPOSTANO ANCHOR	SI
RINFUSE LIQUIDE	ALKION DEPOSITI COSTIERI SV ESSO ITALIANA PETROLI SARPOM		NO
RINFUSE SOLIDE	BUT COLACEM MONFER BUZZI UNICEM TERMINAL ALTI FONDALI	CONSORZIO SAVONA CROCIERE	SI
PASSEGGERI	COSTA CROCIERE FORSHIP		SI
LOGISTICA E ALTRO		BAZZINO CHV CSA FRATELLI PIANA NOVA SOCIETÀ COO VERNAZZA AUTOGRU	NO

In un contesto ampiamente variegato come quello descritto, il lavoro, i processi che lo governano e le modalità di produzione mutano in maniera radicale e con essi anche le professionalità, le competenze e le

specializzazioni richieste, risultando influenzati in maniera significativa dalla tipologia di merce e dalle modalità di condizionamento delle stesse.

**Tabella 17**

*Distribuzione volumi (2017-21), avviamenti (2017-21), diretti operativi (2021) per comparto, AdSP*

COMPARTO	DISTRIBUZIONE VOLUMI	DISTRIBUZIONE AVVIAMENTI (ART.17)	DISTRIBUZIONE ADDETTI DIRETTI (ARTT.16 E 18)
CONTAINER	29,8%	53,3%	36,6%
ROTABILI PREVALENTI	18,1%	23,6%	14,3%
MULTIPURPOSE	14,1%	16,3%	15,5%
SPECIALIZZATI	0,7%	2,2%	1,5%
RINFUSE SOLIDE	4,3%	1,4%	3,8%
RINFUSE LIQUIDE	33,1%		12,2%
LOGISTICA E SERVIZI	0,0%	0,2%	6,6%
ALTRI SERVIZI			7,6%
PASSEGGERI		3,1%	1,8%

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

**Tabella 18**

Distribuzione volumi (2017-21), avviamenti (2017-21), diretti operativi (2021) per comparto, Genova

COMPARTO	DISTRIBUZIONE VOLUMI	DISTRIBUZIONE AVVIAMENTI (ART.17)	DISTRIBUZIONE ADDETTI DIRETTI (ARTT.16 E 18)
CONTAINER	37,2%	61,5%	40,3%
ROTABILI PREVALENTI	16,7%	19,1%	17,3%
MULTIPURPOSE	14,8%	13,0%	14,4%
SPECIALIZZATI	0,9%	2,6%	2,0%
RINFUSE SOLIDE	1,3%	0,5%	1,8%
RINFUSE LIQUIDE	29,2%	0,0%	9,2%
LOGISTICA E SERVIZI		0,3%	3,6%
ALTRI SERVIZI			9,2%
PASSEGGERI		1,6%	2,3%

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

**Tabella 19**

Distribuzione volumi (2017-21), avviamenti (2017-21), diretti operativi (2021) per comparto, Savona

COMPARTO	DISTRIBUZIONE VOLUMI	DISTRIBUZIONE AVVIAMENTI (ART.17)	DISTRIBUZIONE ADDETTI DIRETTI (ARTT.16 E 18)
CONTAINER	5,4%	5,4%	25,4%
ROTABILI PREVALENTI	23,0%	49,7%	5,4%
MULTIPURPOSE	11,8%	35,7%	18,8%
RINFUSE SOLIDE	14,0%	6,6%	9,8%
RINFUSE LIQUIDE	45,8%	0,0%	21,4%
LOGISTICA E SERVIZI		2,7%	15,9%
ALTRI SERVIZI			2,8%
PASSEGGERI		3,4%	0,5%

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

Dalla tabella 17 si evidenzia come, proprio per le diverse aree di business e le tecnologie

utilizzate, si determini un'intensità lavorativa e un'incidenza del lavoro temporaneo differente.

Il comparto container risulta non solo quello in cui in termini assoluti sono impiegati più addetti, sia diretti che membri degli organici operativi delle compagnie, ma anche quello a maggiore intensità di manodopera (labour intensive): a fronte del 29,8% di tonnellate movimentate nel periodo preso in considerazione, gli addetti operativi impiegati nel comparto ammontano al 36,6% del totale. Ancora maggiore è la rilevanza del settore rispetto al totale delle giornate di lavoro prestate dalle due compagnie che si attesta, infatti, al 53,6%, pur nella diversa organizzazione dei terminalisti che in alcuni casi hanno fino ad oggi privilegiato il ricorso al lavoro temporaneo, mentre altri operatori si sono maggiormente orientati al lavoro diretto oltre che a prestazioni di soggetti autorizzati ex art. 16. Le imprese del settore rappresentano pertanto un bacino fondamentale di riferimento.

Di converso, il settore delle rinfuse liquide movimentata un quantitativo significativo di merce, pari al 33,1% del totale, impiegando un numero limitato di addetti diretti (12,2% del totale) e non facendo ricorso alla manodopera temporanea.

Fra gli altri settori, nel comparto dei rotabili prevalenti, che rappresenta circa il 18% del totale dei volumi, risulta uno spiccato orientamento all'utilizzo del lavoro temporaneo (23,6% del totale degli avviamenti) rispetto all'impiego dei lavoratori diretti (14,9%). Tale dato è influenzato principalmente dalla rilevanza del ricorso al lavoro della CULP da parte dei terminal del comparto, mentre la realtà genovese rappresenta un panorama più equilibrato.

Nel settore multipurpose, soprattutto nel porto di Genova, risulta un maggiore equilibrio fra il ricorso al lavoro della compagnia e l'impiego degli addetti diretti, che si rispecchia abbastanza fedelmente anche dal punto di vista dei volumi.

## 3.2 La consistenza occupazionale e il fabbisogno di manodopera diretta nel periodo 2021-2023

Il fabbisogno di manodopera diretta nel periodo 2021-2023, descritto di seguito, è tratto dalle analisi derivanti dalla ricognizione svolta tra i

soggetti che operano nei porti del sistema ex artt. 16 e 18.

**Tabella 20**

Numero di addetti imprese ex art. 16 e 18, 2019-2023, Sistema AdSP, unità

INQUADRAMENTO	2019	2020	2021	2022	2023
DIRIGENTI	70	71	76	75	74
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	506	506	486	491	495
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	654	661	669	677	682
OPERATIVI	1895	1858	1938	2005	2072
<b>TOTALE</b>	<b>3125</b>	<b>3096</b>	<b>3169</b>	<b>3248</b>	<b>3323</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

Come descritto nella tabella 20, il numero di addetti delle imprese portuali ex artt. 16 e 18 si attesta nel 2021 a **3.169**, di cui la maggior parte (61,1%) è rappresentata da operativi, cui si aggiungono **669** amministrativi (pari al 21,1% del totale).

Rispetto all'anno in corso, nel 2023 le aziende prevedono un incremento dell'occupazione alle loro dirette dipendenze di **154 addetti (+4,8%)**, concentrati principalmente fra gli operativi (+134, pari al 6,9% di crescita). Rimangono, invece, sostanzialmente stabili gli addetti amministrativi non operativi e i dirigenti.

**I suddetti incrementi**, come sarà nel seguito esplicitato, **sono essenzialmente riconducibili alla realtà dei terminal contenitori specializzati in ragione di due diversi ordini**

**di motivazioni: l'aumento dei traffici (Vado Gateway) e il riequilibrio fra addetti diretti e ricorso al lavoro temporaneo (PSA Genova Prà).**

**Fra gli altri comparti è da sottolineare la stabilità dell'occupazione nell'ambito del settore dei rotabili prevalenti**, che, per quanto riguarda Genova, si muove contestualmente con la stipula dei contratti operativi con la CULMV, e del settore passeggeri, che per tutto il periodo di analisi non prevede di tornare ai livelli di traffico precedenti alla pandemia. In questo settore la riduzione di traffico si è ripercossa completamente sul ricorso alla manodopera delle imprese di fornitura temporanea che, a partire dal 2020, hanno visto gli avviamenti ridursi drasticamente.

Dal punto di vista della ripartizione fra i due scali, Genova rappresenta il 73,7% del totale degli addetti diretti occupati nel sistema: tale percentuale è ripartita in maniera omogenea fra le differenti tipologie di funzione, con una lieve variazione nello specifico caso degli addetti amministrativi, per i quali il peso del porto genovese cresce all'81,4%, in virtù della presenza di aziende di maggiori dimensioni e quindi più strutturate dal punto di vista dell'organizzazione.

Il rapporto tra gli addetti operativi dello scalo genovese e di quello savonese è destinato a lievi variazioni (peso di Genova sul totale da 73,7% a 72,8%) che tengono conto della crescita del peso del porto di Savona, che nel 2023 dovrebbe registrare il completamento della fase di start up operativa di Vado Gateway, che prevede di crescere sostanzialmente in termini di traffici.

**Tabella 21**

Numero di addetti imprese ex art.16 e 18, 2021-2023, Genova e Savona, unità

INQUADRAMENTO	2021		2022		2023	
	GENOVA	SAVONA	GENOVA	SAVONA	GENOVA	SAVONA
DIRIGENTI	51	25	51	24	50	24
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	370	116	372	119	376	119
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	545	124	551	126	554	128
OPERATIVI	1371	567	1398	607	1438	634
<b>TOTALE</b>	<b>2337</b>	<b>832</b>	<b>2372</b>	<b>876</b>	<b>2418</b>	<b>905</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

**Tabella 22**

Numero di addetti imprese ex art.16/18 per comparto, 2021-23, Genova e Savona, unità

COMPARTO	2021		2022		2023	
	GENOVA	SAVONA	GENOVA	SAVONA	GENOVA	SAVONA
CONTAINER	942	199	962	231	979	246
MULTIPURPOSE	336	147	339	150	344	152
ROTABILI PREVALENTI	404	42	408	42	408	42
SPECIALIZZATI	46		48		48	
RINFUSE SOLIDE	43	77	43	76	53	82
RINFUSE LIQUIDE	215	167	211	167	215	167
PASSEGGERI	53	4	53	4	53	4
LOGISTICA E SERVIZI	83	124	85	124	88	123
ALTRI SERVIZI	215	22	223	28	230	31
<b>TOTALE</b>	<b>2337</b>	<b>782</b>	<b>2372</b>	<b>822</b>	<b>2418</b>	<b>847</b>

Diversamente da quanto riportato nelle precedenti tabelle, in questa non sono considerati gli operativi ZPCM

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate



### 3.2.1 Analisi dell'età degli addetti diretti operativi

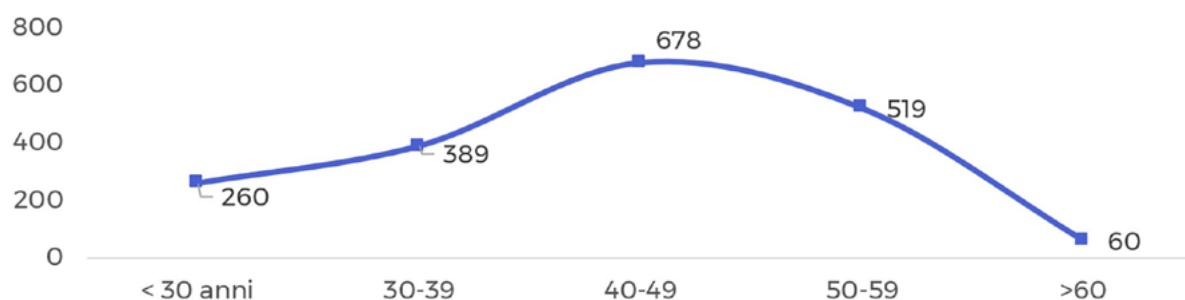
Dall'analisi condotta emerge come l'età media degli addetti operativi diretti del sistema sia al momento attuale di **46 anni**. Il 35,5% degli addetti appartiene, infatti, alla fascia d'età 41-50 anni. A seguire, gli over 50 si attestano al 27,2% del totale degli occupati. I lavoratori tra i 31 e i 40 anni si attestano al 20,4% della forza lavoro complessiva, mentre gli under 30 pesano il 13,6%. Gli over 60 rappresentano

una parte residuale degli organici portuali (3,1%), concentrandosi maggiormente nei passeggeri e nel comparto logistica e servizi.

Nel prossimo futuro, considerata la gravosità di alcune mansioni svolte, comprese quelle a maggior contenuto di competenze, alcuni addetti potrebbero non risultare più idonei allo svolgimento di alcune attività operative.

#### Grafico 2

Analisi dell'età degli addetti diretti operativi, 2021, Sistema AdSP



Il numero di addetti operativi riportati in questo grafico non corrisponde al totale delle tabelle precedenti poiché alcune aziende non hanno fornito la ripartizione degli addetti operativi per fasce di età.

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

### 3.2.2 Le specializzazioni disponibili

Un ulteriore elemento di analisi è rappresentato dalla distribuzione delle specializzazioni di cui risultano essere in possesso gli addetti operativi. Complessivamente sono disponibili **3.615** specializzazioni, 503 delle quali sono tuttavia rappresentate dalla mansione di generico di bordo e terra. Oltre a questa competenza di base, sono maggiormente presenti le specializzazioni di trattorista e rallista, carro pontista, gruista e stackerista (più frequente nel comparto container)

e decisamente meno frequenti quelle di retromarcista. Un certo rilievo è rappresentato anche dalla specializzazione di rizzatore che viene ascritta principalmente ai comparti multipurpose e rotabili prevalenti.

**Dalla ricognizione svolta**, come si dirà più dettagliatamente in seguito nel capitolo relativo alle prospettive dei comparti, **si nota come i comparti multipurpose, rotabili prevalenti e container siano, anche in ragione delle attività svolte, i settori in cui gli addetti operativi sono maggiormente specializzati.**

Coerentemente con la numerosità degli addetti di età compresa tra i 41 e i 50 anni, le specializzazioni a maggiore contenuto di competenze, e maggiormente diffuse, risultano particolarmente concentrate tra coloro che appartengono a tale fascia d'età.

Infine, fra gli addetti più giovani si concentrano le specializzazioni richieste nel comparto container.

### 3.3 Analisi generale delle imprese fornitrici di manodopera temporanea ex art. 17

Una funzione fondamentale nell'organizzazione del lavoro portuale è svolta dalle imprese autorizzate alla fornitura di lavoro temporaneo all'interno dei porti del sistema.

Nei due scali di Genova e Savona operano due differenti imprese autorizzate ex art. 17:

Compagnia Unica Lavoratori Portuali Paride Batini S.c.a.r.l. (CULMV)

Compagnia Unica Lavoratori Portuali di Savona Pippo Rebagliati (CULP)

Le imprese svolgono attività di fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione dei servizi portuali, assicurando la necessaria flessibilità e svolgendo una funzione essenziale per garantire il regolare funzionamento degli scali. Le due imprese sono rispettivamente autorizzate

per un organico operativo consistente in 930 unità nel caso della CULMV e 151 addetti per la CULP.

Le due Compagnie sono, inoltre, integrate da strutture amministrative ed organizzative che portano la consistenza occupazionale fra soci e dipendenti a **1.070 unità a Genova** e a **179 unità a Savona**.

Le due imprese rappresentano, quindi, il **28,3%** del totale degli addetti in ambito portuale e il **37,1%** del totale degli addetti operativi.

La tabella 23 si riferisce alla consistenza occupazionale delle due compagnie a fine 2021: in essa è perciò riportato ancora il riferimento ai soci speciali della CULMV, che il 31/03/2022 sono stati stabilizzati con delibera del Comitato di Gestione e risultano ora inseriti nell'Organico Operativo.

#### Tabella 23

Addetti imprese autorizzate art.17, 2021, Genova e Savona, unità

INQUADRAMENTO	GENOVA	SAVONA	TOTALE
DIRIGENTI (CDA)	6	5	11
AMMINISTRATIVI E ALTRI	66	31	97
SOCI ORGANICO OPERATIVO	925	143	1068
SOCI SPECIALI	73		73
<b>TOTALE</b>	<b>1070</b>	<b>179</b>	<b>1249</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati CULMV e CULP

Oltre ai soci compresi nell'organico operativo, le due compagnie ricorrono, soprattutto in periodi di particolari picchi ovvero in periodi in cui si ha una minore disponibilità degli organici, sia diretti che delle due imprese ex art.17, alla disponibilità di lavoratori somministrati. Nei due scali risultano al momento abilitati rispettivamente 86 lavoratori a Genova e 50 a Savona, con diverse contrattualizzazioni calibrate secondo le esigenze temporanee. Ad aprile 2022, per quanto riguarda lo scalo di Genova, si è raggiunto un accordo per la riduzione a 46 unità del numero di lavoratori interinali, anche in virtù dell'impegno assunto dalla CULMV nell'ambito del Piano di Risanamento che prevede di limitare il ricorso al lavoro interinale in una percentuale inferiore al 5%.

Nell'ultimo triennio le due compagnie hanno mediamente erogato giornate lavorative presso i terminal per un totale annuo di **240.167** turni, di cui **207.156** a Genova e **33.011** a Savona.

**Lo scoppio dell'epidemia da Covid-19 ha generato una sostanziale battuta di arresto nel numero di avviamenti richiesti alle due imprese, che,** considerata la natura della propria attività, che prevede il ricorso al lavoro temporaneo soprattutto in presenza di picchi di traffico, **hanno visto ridursi le giornate di lavoro in maniera più che proporzionale rispetto ai volumi.**

La tabella 24 riporta le giornate lavorate presso i terminal da soci, soci speciali e lavoratori somministrati, rappresentando, pertanto, la effettiva domanda di lavoro generata presso gli scali del sistema dal ciclo delle operazioni di movimentazione di merce e passeggeri.

**Tabella 24**

*Avviamenti imprese autorizzate art.17, 2015-21, Genova e Savona, unità*

PORTO	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
GENOVA	180.119	191.575	222.346	218.714	232.329	184.448	204.692
SAVONA	36.515	35.904	37.471	37.328	34.187	30.760	34.085
<b>TOTALE</b>	<b>216.634</b>	<b>227.479</b>	<b>259.817</b>	<b>256.042</b>	<b>266.516</b>	<b>215.208</b>	<b>238.777</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati CULMV e CULP

Per quanto riguarda, nello specifico, i lavoratori somministrati, il ricorso alla manodopera di questa categoria rappresenta, comunque, una quota marginale degli avviamenti, che negli ultimi anni ha visto una ridotta incidenza sul totale delle giornate lavorate, fenomeno atteso

anche per gli anni a venire considerati gli già citati impegni assunti da CULMV. Nel caso savonese il ricorso ai lavoratori interinali vede crescere il proprio peso in considerazione della mancata saturazione dell'organico operativo autorizzato a CULP.

**Tabella 25**

Avviamenti lavoratori somministrati, 2017-21, Genova e Savona, turni

	TOTALE AVVIAMENTI LAVORATORI SOMMINISTRATI				
PORTO	2017	2018	2019	2020	2021
GENOVA	20.087	16.032	19.275	8.254	9.725
SAVONA	3.426	4.283	3.144	2.895	4.637
<b>TOTALE</b>	<b>23.513</b>	<b>20.315</b>	<b>22.419</b>	<b>11.149</b>	<b>14.362</b>

	PESO DEGLI AVVIAMENTI LAVORATORI SOMMINISTRATI SU TOTALE				
PORTO	2017	2018	2019	2020	2021
GENOVA	9,0%	7,3%	8,3%	4,5%	4,8%
SAVONA	9,1%	11,5%	9,2%	9,4%	13,6%
<b>TOTALE</b>	<b>9,0%</b>	<b>7,9%</b>	<b>8,4%</b>	<b>5,2%</b>	<b>6,0%</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati CULMV e CULP

Come già descritto nelle tabelle 17, 18 e 19, **i comparti ricorrono in maniera differenziata ai servizi delle due Compagnie, e ciò è dovuto ai modelli adottati dai diversi operatori e terminal, entro le cui organizzazioni l'attività delle due imprese fornitrici di manodopera temporanea può risultare integrata in maniera più o**

**meno strutturale.**

Le imprese svolgono, quindi, attività di fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione dei servizi portuali, assicurando la necessaria flessibilità e svolgendo una funzione essenziale per garantire il regolare funzionamento degli scali.

### 3.3.1 La consistenza degli organici operativi e il fabbisogno di manodopera temporanea nel periodo 2021-2023 - scalo di Genova

Nel porto di Genova la CULMV, società cooperativa, risulta autorizzata all'esercizio delle attività di cui all'art. 17 l. 84/94 in base all'autorizzazione rilasciata il 01/11/2009. Al momento la stessa autorizzazione risulta in scadenza al 31/10/2027, prorogata sulla base di varie disposizioni normative che si sono succedute a partire dalla conversione in legge del c.d. Decreto Genova.

A fine 2021 l'organico della CULMV risulta costituito da **1.070** soci, di cui **925** inseriti

**nell'organico operativo** (autorizzato, secondo le disposizioni del Ministero vigilante fino a 930 membri), 73 soci speciali operativi, 66 soci e dipendenti amministrativi e 6 dirigenti. La CULMV è, quindi, la più grande impresa fornitrice di manodopera portuale a livello nazionale.

La molteplicità di modelli aziendali con cui la CULMV e i propri soci si interfacciano, ognuno pensato per aderire maggiormente alle necessità ed alle peculiarità del singolo operatore portuale, configura uno scenario caratterizzato da una elevata complessità, non solo dal punto di vista delle dimensioni dell'organico impegnato costantemente e dei picchi di traffico, ma anche sotto il profilo dell'organizzazione del lavoro in capo all'impresa.

Il porto di Genova presenta, infatti, diverse articolazioni dal punto di vista geografico, con due distinti bacini (Sampierdarena e Prà), in termini di organizzazione degli orari lavorativi e dei turni, e, infine, sotto il profilo delle figure professionali e delle specializzazioni che la

Compagnia Unica deve rendere disponibili e che sono fra loro anche profondamente diverse. La CULMV rappresenta quindi un asset di riferimento per l'intera operatività del porto di Genova, garantendo la riserva di manodopera necessaria ad integrare gli addetti diretti soprattutto nei settori maggiormente *labour intensive*.

L'importanza del ruolo della CULMV si riflette anche nello sviluppo degli avviamenti: dal punto di vista delle giornate lavorate negli ultimi anni si è assistito ad una progressione, in linea con la crescita dei volumi, interrotta soltanto dal crollo del ponte Morandi prima e, in maniera decisamente più impattante, dall'avvento del COVID nel 2020 ed dai suoi strascichi nel corso del 2021.

### **Tabella 26**

*Andamento delle giornate lavorate presso i terminal, 2015-21, Genova, turni*

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>GIORNATELAVORATE</b>	<b>180.119</b>	<b>191.575</b>	<b>222.346</b>	<b>218.714</b>	<b>232.329</b>	<b>184.448</b>	<b>204.692</b>

*Fonte: Elaborazione AdSP su base dati CULMV "Paride Batini"*

Dalla ricognizione effettuata presso gli operatori portuali ed anche a seguito di successivi approfondimenti effettuati con gli stessi, nel corso degli anni oggetto di analisi del presente Piano, le giornate di lavoro richieste a CULMV dovrebbero crescere rispetto al periodo della

pandemia (2020-21), ma non è previsto che tornino nell'immediato dell'orizzonte temporale del Piano ai livelli del 2019. Tali previsioni dipendono da alcuni elementi di contesto di cui è necessario tenere conto.

Nell'ambito del Piano di Risanamento, approvato da CULMV a novembre 2020, in corrispondenza del riconoscimento degli Strumenti Finanziari Partecipativi, e dell'Accordo Quadro, sottoscritto con la Sezione Terminals di Confindustria Genova, CULMV ha concluso alcuni contratti operativi che prevedono, parallelamente al raggiungimento dell'equilibrio economico per gli avviamenti richiesti, azioni di efficientamento organizzativo con lo scopo di aumentare la produttività dei soci avviati. L'applicazione degli accordi, sottoscritti fra gli altri con Terminal San Giorgio, GNV e PSA Genova Prà, produce, a parità di traffico, nell'immediato, tanto quanto strutturalmente nel lungo periodo, un riequilibrio degli avviamenti rispetto al passato.

L'introduzione di alcuni elementi di innovazione tecnologica da parte dei terminal, soprattutto nel comparto container, produce un incremento di efficienza organizzativa nel ciclo delle operazioni, tali da aumentare la produttività del singolo turno e delle squadre avviate, producendo effetti sulla domanda di manodopera temporanea.

L'aumento della concorrenza all'interno dello scalo di Genova e nell'ambito del sistema portuale, dovuta all'avvio delle attività di nuovi operatori, ha fino ad ora, in costanza della catchment area di riferimento nell'ambito dell'hinterland tradizionale, prodotto il trasferimento di volumi di traffico fra terminal, che ricorrono all'utilizzo della manodopera temporanea con diversi livelli di intensità.

### **Tabella 27**

*Previsioni avviamenti per comparto, 2019-2023, Genova, turni*

<b>COMPARTO</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
CONTAINER	144.193	115.844	130.882	136.940	138.677
ROTABILI PREVALENTI	38.029	36.915	39.428	35.996	33.005
MULTIPURPOSE	30.885	24.237	22.573	25.014	25.779
SPECIALIZZATI	6.693	4.159	6.638	5.230	5.330
PASSEGGERI	10.544	1.840	3.535	3.000	7.500
RINFUSE SOLIDE	1.385	1.178	1.362	700	870
LOGISTICA E SERVIZI	600	275	274	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>232.329</b>	<b>184.448</b>	<b>204.692</b>	<b>206.880</b>	<b>211.161</b>

*Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate*

### 3.3.2 Analisi dell'età degli addetti art.17 – scalo di Genova

Sotto il profilo dell'articolazione anagrafica l'attuale organico operativo presenta un'età media pari a **47,5 anni**, più alta, quindi, di quella degli addetti diretti. Tale dato, oltre a rappresentare la media dell'età dei soci è molto prossimo al dato mediano della distribuzione (48 anni), ma ciò che è importante sottolineare è come l'età dei soci sia fortemente concentrata nelle due fasce fra i 40 e i 60 anni (85,2% del totale dei membri dell'organico operativo). Al di là del dato medio sopra discusso, l'aspetto più significativo da sottolineare è che circa il

**37 % dell'organico, per un totale prossimo a 350 persone, supera già i 50 anni di età**, con i conseguenti rischi di progressive inidoneità allo svolgimento di alcune funzioni.

L'adozione di strumenti atti a garantire il ricambio generazionale rappresenta quindi un obiettivo da perseguire, sia a livello locale sia attraverso disposizioni di carattere nazionale, al fine di assicurare adeguata copertura delle mansioni e flessibilità del lavoro temporaneo.

#### Tabella 28

Articolazione dell'organico operativo CULMV per fasce di età, 2021, Genova, unità

CLASSE DI ETÀ	UNITÀ	% SUL TOTALE
FINO A 30 ANNI	0	0,0%
DA 30 A 39 ANNI	118	12,8%
DA 40 A 49 ANNI	468	50,6%
DA 50 A 59 ANNI	320	34,6%
OLTRE I 60 ANNI	19	2,1%
<b>TOTALE</b>	<b>925</b>	

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati CULMV

Quale ulteriore elemento di analisi è utile evidenziare le differenze di età tra i lavoratori prevalentemente indirizzati nell'ambito di Genova ovvero in quello di Pra'. **Nel caso dei soci avviati al bacino di Genova Pra' l'età si attesta a 45,6 anni, mentre per coloro prevalentemente avviati a Sampierdarena è pari a 48,6.** Nello specifico delle classi di riferimento in entrambi i pool la maggior parte dei soci si concentra nella decade fra i 41 e i 50 anni, mentre la distribuzione complessiva

appare bilanciata in maniera differente. A Prà, infatti, la classe di età corrispondente ai 31-40 anni risulta molto più consistente, non solo in termini relativi, ma anche assoluti rispetto a quanto accade a Sampierdarena.

### Tabella 29

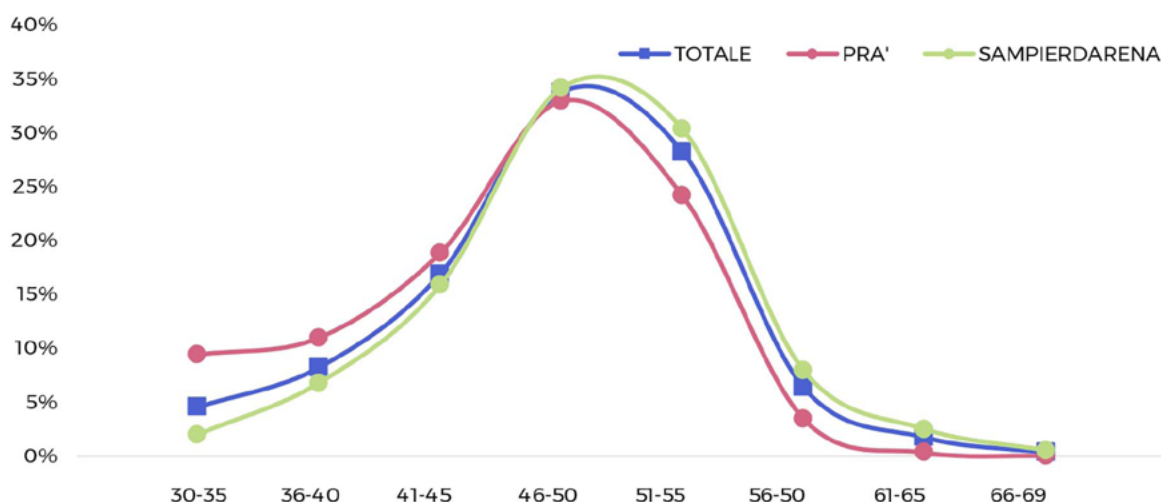
Articolazione dell'organico operativo CULMV per fasce di età e pool di riferimento, 2021, Genova, unità

CLASSE DI ETÀ	SOCI ORGANICO OPERATIVO		PESO SUL TOTALE (IN %)	
	PRA'	SAMPIERDARENA	PRA'	SAMPIERDARENA
FINO A 30 ANNI	0	0	0,0%	0,0%
DA 30 A 39 ANNI	65	53	20,1%	8,8%
DA 40 A 49 ANNI	170	298	52,5%	49,6%
DA 50 A 59 ANNI	88	232	27,2%	38,6%
OLTRE I 60 ANNI	1	18	0,3%	3,0%
<b>TOTALE</b>	<b>324</b>	<b>601</b>		

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati CULMV

### Grafico 3

Consistenza delle fasce di età per area di avviamento prevalente, 2021, Genova, in %



Fonte: Elaborazioni AdSP da dati CULMV

Dal punto di vista delle giornate lavorate, nel 2021 l'intero organico operativo è stato impegnato per una media di **18,1 giornate lavorative al mese**, equamente distribuite fra le varie classi di età, fatti salvi i soci che superano i 60 anni, che oltre a rappresentare una frazione marginale del totale, risultano occupati per circa 12 avviamenti/mese.

Nel dettaglio specifico dei due pool territoriali, i soci risultano impegnati mediamente per **21,5 turni/mese a Pra'**, mentre a

**Sampierdarena** il dato si attesta a **16,4**.

L'analisi delle giornate medie lavorate per classe di età restituisce uno spaccato diversificato, che si può anche in buona misura ricondurre al tipo di attività svolta nei due ambiti territoriali in cui i soci vengono prevalentemente avviati al lavoro. **Nel caso di Pra' risulta evidente come nella classe di età fra i 50 e i 60 anni, i più giovani (50-55) vengano chiamati al lavoro sostanzialmente in linea con la media del**



**bacino di riferimento, mentre nel caso dei soci più vecchi (55-60) il numero di giornate/mese si riduce sensibilmente. D'altro canto, a Sampierdarena la situazione appare più omogenea**, salvo il caso dei più giovani che, oltre a lavorare mediamente meno (14,1 giornate

rispetto alle 16,4 del pool) risultano anche rappresentare una porzione abbastanza piccola (8,8%) del totale dei soci prevalentemente avviati nel porto storico.

### Tabella 30

Avviamenti mensili medi per classe di età, 2021, Genova, turni

CLASSE DI ETÀ	PRA'	SAMPIERDARENA	TOTALE
30-35	21,0	14,2	19,1
35-40	22,2	14,1	17,8
40-45	20,2	17,1	18,3
45-50	22,4	16,9	18,8
50-55	21,5	16,5	18,0
55-60	17,6	16,0	16,3
60-65	28,9*	13,8	14,7
65-69		12,3	12,3
<b>TOTALE</b>	<b>21,5</b>	<b>16,4</b>	<b>18,1</b>

\*il dato è riferito ad un unico addetto che rientra nella classe 60-65  
Fonte: Elaborazioni AdSP da dati CULMV

### 3.3.3 Le specializzazioni disponibili art.17 – scalo di Genova

Un altro elemento importante di analisi è rappresentato dalla distribuzione delle specializzazioni di cui risultano essere in possesso i soci attualmente compresi nell'organico operativo. Complessivamente sono disponibili **2.672** specializzazioni, 925 delle quali sono tuttavia rappresentate dalla mansione di generico di bordo e terra di cui sono naturalmente dotati tutti i soci. Oltre a questa

competenza di base, **risultano maggiormente presenti le specializzazioni dedicate al comparto container (trattori e ralle, stacker e carroponete) e decisamente meno frequente quella di retromarcista (157), concentrata essenzialmente a Sampierdarena.**

**Tabella 31**

Specializzazione professionale dell'organico operativo CULMV, 2021, Genova

SPECIALIZZAZIONE	PRA'	SAMPIERDARENA	TOTALE
GENERICO BORDO/TERRA	324	601	925
TRATTORI E RALLE (CONTAINER)	317	255	572
STACKER	157	277	434
PREPOSTO/CAPOTURNO	144	105	249
TTR E RETROMARCISTI	19	138	157
CARROPONTE	116	6	122
RIZZAGGIO SPECIALE	8	104	112
COMMESO/TECNICO	14	48	62
GRUISTA	12	27	39
<b>TOTALE</b>	<b>1111</b>	<b>1561</b>	<b>2672</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

**Tabella 22**

Ripartizione per tipologia di avviamenti, 2019-23, Genova, in %

SPECIALIZZAZIONE	2019	2021	2023
TRATTORI E RALLE (CONTAINER)	27%	26%	27%
RIZZAGGIO/DERIZZAGGIO	26%	27%	26%
STACKER	19%	13%	14%
GENERICO BORDO/TERRA	12%	11%	12%
ALTRI	6%	9%	11%
TTR E RETROMARCISTI	4%	8%	5%
PREPOSTO/CAPOTURNO	2%	2%	2%
CARROPONTE/CARROPONTE	2%	1%	1%
STIVATORE	1%	1%	1%
GRUISTI	<1%	1%	<1%
COMMESO/TECNICO	<1%	<1%	<1%

Fonte: Elaborazione AdSP su base dati CULMV

Secondo le previsioni raccolte presso gli operatori portuali e i successivi approfondimenti svolti, il peso delle specializzazioni richieste alla CULMV dovrebbe mutare nel tempo, seppure in maniera marginale.

L'avviamento di soci alla movimentazione di stacker e carroponte, cui si ricorre prevalentemente nel comparto container, dovrebbe vedere diminuire la propria rilevanza sul totale delle giornate annue, passando dal 21% del 2019 al 15%, per un totale di circa 17.000 avviamenti previsti in meno nel 2023. In termini assoluti, invece, gli operatori prevedono

di ridurre nel 2023 di oltre 6.000 avviamenti/anno rispetto al 2019 il ricorso ai trattoristi e rallisti nel settore container, pari ad 1/3 delle minori giornate attese per la CULMV. Nel settore traghetti la specializzazione "retromarcisti", mantiene la sua percentuale sul complesso degli avviamenti e tuttavia vede una riduzione in valore assoluto degli stessi in relazione agli aumenti di produttività già in corso di attuazione sulla base dei contratti stipulati con gli operatori del settore. Nel bacino di Sampierdarena, infatti, è prevista una riduzione delle giornate di trattoristi retromarcisti rispetto alle chiamate del 2021 (-4.906 ca. nel 2023 vs. 19), in virtù principalmente dell'effetto dei citati accordi.

### *3.3.4 La consistenza degli organici operativi e il fabbisogno di manodopera temporanea nel periodo 2021-2023 - scalo di Savona*

Nel porto di Savona la CULP, società cooperativa, risulta autorizzata all'esercizio delle attività di cui all'art. 17 l. 84/94 in base all'autorizzazione rilasciata l'11/01/2005.

A seguito degli interventi di legge inseriti nel Decreto 162/19 (c.d. Milleproroghe), approvato il 30/12/2019 e successivamente convertito in legge, alla durata dell'autorizzazione per la fornitura di lavoro temporaneo nel porto di Savona sono state applicate le previsioni di cui all'art. 9-ter della Legge 130/18. La suddetta autorizzazione risulta quindi prorogata fino al

31/03/2028 in forza dei medesimi provvedimenti legislativi che sono intervenuti a determinare la prosecuzione della durata anche per il porto di Genova.

L'organico della CULP è costituito da **179** fra soci e dipendenti, di cui **143** inseriti nell'**organico operativo** che, secondo le disposizioni del Ministero vigilante, è fissato un massimo di 156 membri. I rimanenti addetti dell'impresa risultano suddivisi fra addetti operativi non inseriti nell'organico (es. magazzino e tecnici), amministrativi e dirigenti.

### Tabella 33

Addetti impresa autorizzata art.17, 2021, Savona, unità

INQUADRAMENTO	2021
DIRIGENTE	5
AMMINISTRATIVO	13
ALTRE MANSIONI	18
ORGANICO OPERATIVO	143
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>179</b>

Fonte: Elaborazione AdSP su base dati CULP

Al pari di quanto accade a Genova, anche la CULP si confronta con svariati modelli operativi, considerata l'elevata diversificazione delle

attività che si svolgono nei due ambiti territoriali di Savona e Vado Ligure.

Nel primo sono ancora fortemente presenti attività legate alla movimentazione di merce varia (con prevalenza di rotabili) e di rinfuse solide in un contesto, perciò, che richiede all'impresa fornitrice la capacità di avviare al lavoro un quantitativo considerevole di lavoratori in un numero estremamente concentrato di turni in corrispondenza dell'arrivo delle navi e della loro permanenza in porto. Un ruolo particolarmente rilevante è inoltre rappresentato dalla movimentazione di auto in sbarco e imbarco da navi Ro-Ro e Car Carrier presso il Savona Terminal Auto, che rappresenta l'operatore che maggiormente ricorre all'utilizzo di lavoratori di CULP.

D'altro canto, nel bacino di Vado Ligure, soprattutto a seguito dell'avvio delle operazioni presso la piattaforma container Vado Gateway, alle attività più tradizionalmente legate alla movimentazione di frutta presso il Reefer Terminal, si è aggiunta una richiesta di manodopera maggiormente dipendente dalla cadenza regolare delle toccate di servizi containerizzati e quindi più facilmente preventivabile.

Al pari di quanto accade nel porto di Genova per la CULMV, **anche nell'ambito savonese la CULP rappresenta quindi un elemento fondamentale in termini di organizzazione del lavoro nei terminal, garantendo anche la disponibilità di mansioni operative high skill (es. manovra delle gru di bordo) o specializzate (es. stivatori**

**e movimento pale meccaniche dedicate all'imbarco e sbarco di merci varia).**

Nel corso degli ultimi anni gli avviamenti richiesti alla CULP hanno registrato una battuta d'arresto a partire dal 2018 a causa del verificarsi di una serie di eventi, sia interni al porto (es. i danni strutturali al parcheggio multipiano di Savona Terminal

Auto) sia di contesto generale, ivi inclusa la pandemia Covid-19. Nel biennio 2020-21, peraltro, le giornate di lavoro avviate al terminal di Vado Gateway hanno contribuito a limitare gli effetti negativi derivanti dalle sopracitate cause.

#### **Tabella 34**

*Avviamenti impresa autorizzata art.17, 2015-21, Savona, unità*

COMPARTO	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ROTABILI PREVALENTI	16.759	17.942	20.063	17.896	18.209	14.063	15.472
MULTIPURPOSE	14.115	13.640	13.157	14.894	11.896	10.040	11.408
CONTAINER					261	3.876	4.549
RINFUSE SOLIDE	2.162	2.042	2.211	2.415	2.198	2.387	1.998
PASSEGGERI	2.163	1.976	1.645	1.622	1.165	124	229
ALTRI	1.316	304	395	501	458	270	429
<b>TOTALE</b>	<b>36.515</b>	<b>35.904</b>	<b>37.471</b>	<b>37.328</b>	<b>34.187</b>	<b>30.760</b>	<b>34.085</b>

Fonte: Elaborazione AdSP su base dati CULP

Le previsioni raccolte presso gli operatori restituiscono un ritorno alla normalità e, in alcuni casi, una crescita degli avviamenti, cui si aggiungono le giornate lavorate presso il terminal Vado Gateway. Negli anni a seguire questa tendenza verrebbe confermata da una sostanziale stabilità in tutti in comparti e da un

consolidamento del ricorso all'art.17 nel settore container che dovrebbe andare di pari passo con la crescita di volumi prevista. A fine periodo gli avviamenti richiesti alla CULP dovrebbero, quindi, attestarsi oltre le 45.500 giornate, con una crescita del 33,5% rispetto al 2021.

#### **Tabella 35**

*Avviamenti impresa autorizzata art.17, 2019-23, Savona, unità*

COMPARTO	2019	2020	2021	2022	2023
ROTABILI PREVALENTI	18.209	14.063	15.472	18.000	18.000
MULTIPURPOSE	11.896	10.040	11.408	13.344	13.344
CONTAINER	261	3.876	4.549	6.517	10.008
RINFUSE SOLIDE	2.198	2.387	1.998	2.986	3.023
PASSEGGERI	1.165	124	229	1.100	1.100
ALTRI SERVIZI	458	270	429	150	50
<b>TOTALE</b>	<b>34.187</b>	<b>30.760</b>	<b>34.085</b>	<b>42.097</b>	<b>45.525</b>

Fonte: Elaborazione AdSP su base dati CULP

### 3.3.5 Analisi dell'età degli addetti art.17 - scalo di Savona

Sotto il profilo dell'articolazione anagrafica l'attuale organico operativo presenta un'età media pari a **50 anni**, più alta, quindi, sia di quella degli addetti diretti sia di quella dell'organico operativo della compagnia di Genova. Al pari di quanto riscontrato a Genova, **la platea dei soci è particolarmente concentrata in una classe di età: nel caso savonese, però, la coorte maggiormente rappresentata è quella**

**dei soci fra i 50 e i 59 anni, che pesano per circa il 60% sul totale dell'organico operativo** (86 membri su 144).

A conclusione del periodo di analisi e in assenza di uscite per pensionamento, l'età media dei soci aumenterà fino a 52,2 anni, anche in forza dell'accresciuta consistenza della classe di età superiore ai 60 anni che passerebbe da 5 a 19 soci.

#### Tabella 36

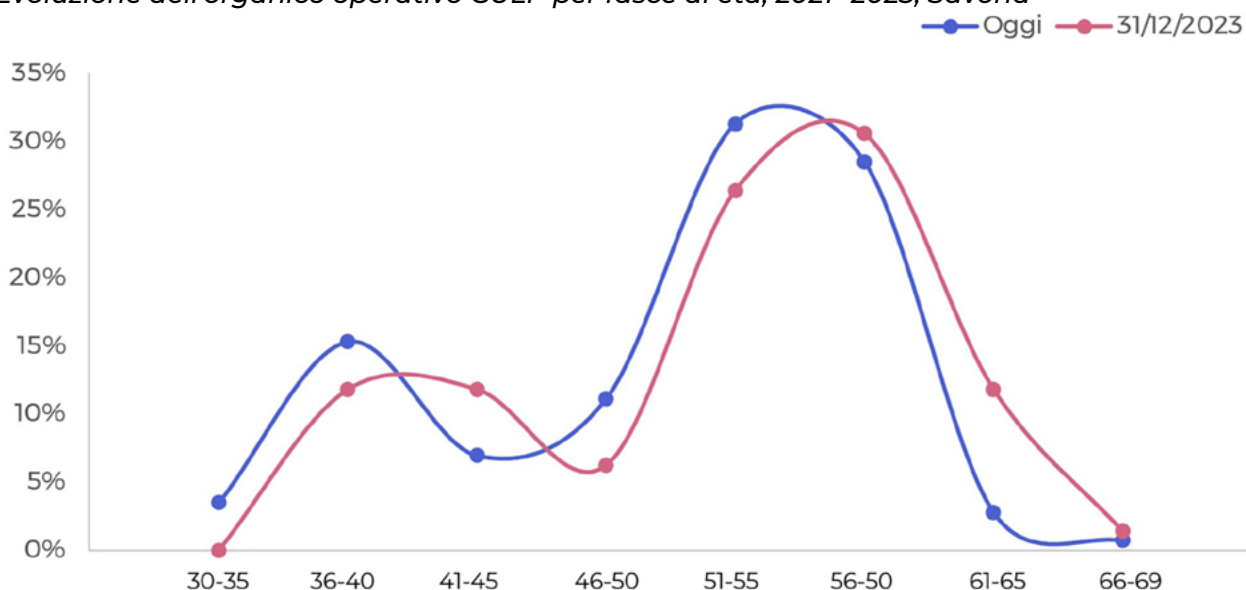
Articolazione dell'organico operativo CULP per fasce di età, 2021, Savona, unità

CLASSE DI ETÀ	UNITÀ	% SUL TOTALE
FINO A 30 ANNI	0	0,0%
DA 30 A 39 ANNI	26	18,2%
DA 40 A 49 ANNI	26	18,1%
DA 50 A 59 ANNI	86	60,1%
OLTRE I 60 ANNI	5	3,5%
<b>TOTALE</b>	<b>144</b>	

Fonte: Elaborazione AdSP su base dati CULP

#### Grafico 4

Evoluzione dell'organico operativo CULP per fasce di età, 2021- 2023, Savona



Fonte: Elaborazioni AdSP da dati CULP

Dal punto di vista delle giornate lavorate, nel 2021 l'intero organico operativo è stato impegnato per una media di **16,4 giornate lavorative al mese**, distribuite però in maniera non omogenea fra le classi di età e con alcuni elementi di criticità. La decade più rappresentata, ovvero quella fra 50 e i 60 anni, è anche quella in cui la media di avviamenti è più bassa, attestandosi nel 2021 a 14,8 giornate. D'altro canto, **la categoria dei soci più giovani evidenzia un più alto e crescente tasso (18,8 avviamenti nella classe di età 30-39 e 20 giornate nella classe 40-49)**. Confrontando il dato relativo al 2021 con quanto registrato nel 2019 **si assiste ad un progressivo spostamento**

**del numero di giornate mediamente lavorate a favore dei soci più giovani.** Nel 2019, infatti, la classe di età fra i 30 e i 39 anni garantiva 17,6 turni/mese, passati nel 2021 a 18,8, e quella fra i 40-49 ne forniva 17,8, aumentati ora fino a 19,9. Contemporaneamente si è ridotto in maniera significativa, almeno dal punto di vista relativo, il contributo della classe 50-59 passato da 17,2 a 14,8 turni/mese. Tale fenomeno è principalmente dovuto alla trasformazione di soci speciali, generalmente più giovani, in soci effettivi e all'aumento del ricorso a questo pool di lavoratori da parte della CULP.

### Tabella 37

Articolazione dell'organico operativo CULP per fasce di età, 20121, Savona, unità

CLASSE DI ETÀ	2019	2020	2021
DA 30 A 39 ANNI	17,6	16,2	18,8
DA 40 A 49 ANNI	17,8	16,6	19,9
DA 50 A 59 ANNI	17,2	15,3	14,8
OLTRE I 60 ANNI	8,6	8,8	10,8
<b>TOTALE</b>	<b>17,3</b>	<b>15,6</b>	<b>16,4</b>

Fonte: Elaborazione AdSP su base dati CULP

**I soci più giovani vedono aumentare le giornate lavorate anche in virtù di un maggiore avviamento presso Vado Gateway**, il quale ricorre all'art.17 unicamente per le attività

di rizzaggio e derizzaggio e quelle di checker/deckman, mansioni, queste ultime, per le quali risultano maggiormente specializzati.

### 3.3.6 Le specializzazioni disponibili - scalo di Savona

Il complesso delle specializzazioni disponibili nell'ambito dell'organico operativo di CULP ammonta a **432**, pari a 3 specializzazioni per addetto, fra le quali va però considerata la competenza di generico bordo/terra.

**Fra le altre specializzazioni risultano**

**particolarmente frequenti quelle di trattoristi e retromarcisti** (rispettivamente 84 e 48 soci), di cui si avvale principalmente il comparto dei rotabili prevalenti, che, come detto, rappresenta il principale fruitore dei servizi di CULP. Un certo rilievo è rappresentato anche dalla

specializzazione di palista (42 soci), che viene utilizzata principalmente nella movimentazione di rinfuse.

Anche in linea con la rilevanza dei soci di età superiore ai 50 anni, **le specializzazioni a maggiore contenuto di competenze e maggiormente richieste, risultano particolarmente concentrate nella coorte fra i 50 e i 59 anni, che detiene oltre il 50% delle specializzazioni disponibili.** D'altro canto, risultano maggiormente concentrate fra i soci più giovani le specializzazioni richieste nel comparto container, la cui rilevanza è prevista aumentare nel prossimo futuro.

Sarà quindi necessario per CULP intraprendere un percorso di formazione dei soci più giovani che permetta contemporaneamente di rispondere alle accresciute richieste che provengono dal comparto container e di continuare a soddisfare le necessità degli operatori che richiedono specializzazioni high skill.

Dal punto di vista delle previsioni relative alla tipologia di avviamenti che verranno richiesti nel prossimo futuro nei bacini di Savona e Vado, si conferma la stabilità delle specializzazioni più tradizionalmente richieste (es. trattoristi e retromarcisti), mentre aumenta il ricorso ai rizzatori, in virtù dell'aumento delle attività a Vado Gateway.

### Tabella 38

Specializzazione professionale dell'organico operativo CULP, 2021, Savona

SPECIALIZZAZIONE	30-39	40-49	50-59	>60	TOTALE
GENERICO BORDO/TERRA	26	26	86	5	143
TRATTORI E RALLE	21	18	44	1	84
TTR E RETROMARCISTI	14	10	24	0	48
PALISTI	2	12	32	0	46
CHECKER/ DECKMAN	27	9	4	0	40
RIZZAGGIO/DERIZZAGGIO	13	6	3	0	22
GRU DI BORDO	0	3	17	0	20
GRUISTI	0	1	13	0	14
PREPOSTO/CAPOTURNO	1	4	8	0	13
COMMESSE/TECNICO	0	0	1	0	1

Fonte: Elaborazione AdSP su base dati CULP











**Tabella 39***Ripartizione per tipologia di avviamenti, 2019-23, Savona, in %*

<b>SPECIALIZZAZIONE</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2023</b>
GENERICO BORDO/TERRA	57%	45%	47%
RIZZAGGIO/DERIZZAGGIO	3%	17%	14%
TTR E RETROMARCISTI	20%	18%	18%
ALTRI	14%	14%	14%
PREPOSTO/CAPOTURNO	2%	2%	3%
COMMESO/TECNICO	3%	2%	3%
GRUISTI	<1%	<1%	1%
PALISTA	<1%	1%	<1%

*Fonte: Elaborazione AdSP su base dati CULP*

# 4. PROSPETTIVE FUTURE PER I SINGOLI COMPARTI



-  **4.1 Container**
-  **4.2 Rotabili prevalenti**
-  **4.3 Multipurpose**
-  **4.4 Specializzati**
-  **4.5 Rinfuse Solide**
-  **4.6 Rinfuse Liquide**
-  **4.7 Passeggeri**
-  **4.8 Logistica e altri servizi**



# 4. PROSPETTIVE FUTURE PER I SINGOLI COMPARTI

## 4.1 Container

Ad oggi nel sistema portuale operano quattro terminal *full container*: a PSA Genova Prà (già VTE) e SECH si sono aggiunti a dicembre 2019 la piattaforma di Vado Gateway, compartecipata da APM Terminals e COSCO, che ha avviato le

operazioni nel corso del mese di febbraio 2020 e, ad ottobre 2020, il Genoa Mediterranean Gateway Terminal presso Calata Bettolo, il cui concessionario è MSC tramite la propria divisione terminalistica Marininvest.

### Tabella 40

Imprese autorizzate comparto container, 2021, Sistema AdSP

IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 18	
GENOVA	SAVONA
PSA GENOVA PRÀ SECH	VADO GATEWAY
GENOA MEDITERRANEAN GATEWAY	

L'ingresso nel mercato dei terminal container del sistema e in quello più ampio dell'Alto Tirreno dei due nuovi operatori rappresenta il principale elemento di novità dal punto di vista della concorrenza e dell'occupazione, nonché dell'introduzione di nuove tecnologie sia in termini di movimentazione che di processo organizzativo.

Nel corso del 2020, anno in cui l'irruzione della pandemia da Covid-19 aveva delineato per l'industria del trasporto di container via mare uno scenario di traffici del tutto simile e in qualche misura peggiore alla crisi finanziaria del 2008, i tre terminal container operativi hanno movimentato 1.758.807 TEU, ovvero il 70,7% del totale del traffico complessivo di container (pari

a 2.498.850 TEU, -6,5% rispetto al 2019).

Il 2021 si è chiuso con 2.011.432 TEU movimentati, con una crescita del 14,4% rispetto al 2020 e del 5,0% rispetto al 2019, favorita dal positivo andamento del mercato a livello globale, ma anche dalla accresciuta capacità operativa del sistema, garantita dall'avvio delle attività dei nuovi terminal.

**Nello specifico, nel prossimo biennio i traffici, in termini di TEU, sono previsti in crescita, rispetto al 2021, del 17,1% nel 2022 e del 30,6% nel 2023. Come descritto in precedenza tale previsione di crescita è principalmente ascrivibile all'aumento in termini assoluti dei traffici nei terminal PSA Genova Prà e Vado Gateway.**

La lettura disaggregata dei dati per i singoli scali evidenzia previsioni di 12,0% per il bacino genovese e di +243,6% per il bacino di Vado (2023 vs 2021).

Per quanto riguarda l'impresa autorizzata ex art.17 nello scalo genovese, considerate le previsioni di traffico, il numero di avviamenti è previsto crescere, per il settore container, del 5,9% rispetto al 2021.

Nello scalo savonese, si registrerà un aumento degli avviamenti meno che proporzionale all'aumento di traffico (+120% avviamenti nel 2023 rispetto al 2021) e ciò, principalmente, a causa di un aumento di traffici concentrato presso un operatore contraddistinto da un'organizzazione a maggior tasso di automazione.

Al di là delle previsioni limitate al biennio 2022-2023, il tema dell'automazione dei terminal, o comunque della modernizzazione degli impianti e relativa produttività, costituisce un elemento di primaria rilevanza per le ricadute sul mondo del lavoro, sia dal punto di vista delle quantità sia delle specializzazioni. Se il terminal di Vado Ligure, essendo l'ultimo entrato in

funzione a pieno regime, evidenzia fin d'ora le nuove correlazioni tra traffico e occupazione, una tale condizione è da prevedersi anche negli altri terminal del sistema.

In particolare, il Terminal Bettolo prevede già nel suo piano di impresa un definitivo attrezzaggio e una conseguente organizzazione del lavoro improntati ad un significativo livello di automazione, così come il terminal PSA Genova Pra', pur impostato su sistemi più tradizionali, sta provvedendo ad ammodernare le proprie strutture operative con conseguenze anche in termini di produttività e avviamenti al lavoro. Quest'ultima circostanza trova, d'altra parte, una prima conferma nel contratto stipulato tra il terminalista e CULMV ad ottobre 2021.

Dal punto di vista dell'età degli operativi occupati, il comparto è quello in cui si concentra la maggior parte degli addetti compresi nelle classi under 30-60 anni.

Poco rappresentata rispetto al totale complessivo risulta invece la fascia di età degli ultrasessantenni (0,4% degli occupati del comparto).

#### **Tabella 41**

*Comparto container- Addetti diretti, 2021-2023, Sistema AdSP*

<b>INQUADRAMENTO</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
DIRIGENTI	27	27	26
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	120	121	120
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	354	356	355
OPERATIVI	640	689	724
<b>TOTALE</b>	<b>1.141</b>	<b>1.193</b>	<b>1.225</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

Sotto il profilo professionale, il personale del comparto nello scalo di Genova si caratterizza per un elevato livello di specializzazione principalmente fra le cosiddette *high skill*, mentre nello scalo di Savona la maggior parte degli addetti operativi svolge mansioni *low skill*. Nei terminal del comparto container si concentra oltre il 50% di addetti abilitati alla mansione di gruisti, operatori di carroponete e stacker. Tra gli addetti coloro che si trovano fra i 41 e i 50 anni risultano essere maggiormente formati su questo tipo di competenze.

***Le dinamiche di mercato che sono già state in parte descritte nelle pagine precedenti e che, ancor più nel comparto dei container, stanno determinando gli sviluppi futuri del settore interessano naturalmente anche il lavoro, sia nella sua componente diretta che in quella temporanea.***

La crescita dimensionale delle navi e della *call size* per toccata, da un lato, e la concentrazione degli operatori sia in senso orizzontale, attraverso le alleanze globali, sia in quello verticale, che si sta concretizzando nella trasformazione dei carrier in operatori logistici lungo la filiera, dall'altro, determinano spinte concorrenziali fra i terminal che impongono il raggiungimento di standard di elevata produttività e di efficienza.

In questa prospettiva l'organizzazione del lavoro assume un'importanza strategica in quanto, tenuto conto del mix produttivo fra addetti diretti e lavoratori delle imprese autorizzate, esso rappresenta un asset fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi degli operatori nel contesto concorrenziale. A ciò si aggiunge il fatto che tali pressioni si realizzano in un panorama di mercato in cui i volumi sono comunque in crescita non solo in termini assoluti, ma anche di singola toccata.

In questo quadro, l'avvio delle attività di nuovi

terminal nell'ambito del Sistema portuale presuppone, oltre all'auspicato allargamento della *catchment area*, l'aumento delle dinamiche competitive fra operatori. Tali "tensioni" producono effetti anche su lavoro portuale soprattutto in considerazione dei diversi modelli operativi ed organizzativi adottati (es. elevato livello di automazione a Vado Gateway).

Un elevato livello di competizione si determina non solo a livello intra-sistema, ma anche nelle relazioni concorrenziali con altri terminal operanti negli altri porti.

L'aumento della produttività del lavoro, rappresentato anche nella stipula dei nuovi contratti fra CULMV e terminal a Genova, rappresenta, quindi, un obiettivo degli operatori con una duplice valenza. Nel medio periodo un rafforzamento della competitività dei terminal del sistema può rappresentare un punto di forza per attrarre nuovi volumi, anche nell'ottica di allargamento dell'hinterland di riferimento, mentre nel breve periodo, con volumi stabili, una conseguenza attesa è il minor ricorso al lavoro temporaneo.

***Il comparto, inoltre, è quello che più di altri è potenzialmente soggetto a percorsi di innovazione e trasformazione dell'organizzazione nel senso dell'automazione dei processi operativi:*** gli operatori, anche in virtù dell'aumentato ricorso alla tecnologia applicata ai mezzi di piazzale e banchina, potrebbero, quindi, nel tempo decidere di ***ricorrere maggiormente a personale diretto per le mansioni high skill***, anche in considerazione del livello di formazione specifica necessaria, riservando alle imprese di fornitura le altre attività. La concretizzazione di tali strategie pare, in parte, realizzarsi anche attraverso nuove assunzioni che garantirebbero

un certo grado di ricambio generazionale ed un riequilibrio della distribuzione fra addetti diretti ed avviamenti, a favore dei primi.

L'effetto di tali dinamiche, che possono essere sinteticamente riassunte nella combinazione fra un aumento della produttività, maggiore ricorso a processi automatizzati o tecnologicamente indirizzati e concorrenza fra operatori, produrrà nel tempo

un riequilibrio fra il ricorso ai servizi delle compagnie e numero crescente di addetti operativi diretti formati soprattutto all'erogazione di prestazioni nella gamma alta delle mansioni.

La successiva tabella illustra le prospettive di domanda di lavoro derivata dai piani trasmessi dalle imprese terminalistiche del settore

#### Tabella 42

Addetti diretti e avviamenti, comparto container, 2021-23, Sistema AdSP

	2021	2022	2023
ADDETTI OPERATIVI DIRETTI	640	689	724
AVVIAMENTI	135.431	143.457	148.685

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

## 4.2 Rotabili prevalenti

#### Tabella 43

Imprese autorizzate comparto rotabili prevalenti, 2021, Sistema AdSP

IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 18		IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 16
GENOVA	SAVONA	GENOVA
TSG	SAVONA TERMINAL AUTO	GRANDI NAVI VELOCI  CIN MOBY LINES

Il comparto risulta fortemente focalizzato nell'offerta di servizi di linea con le principali origini e destinazioni italiane (Sicilia e Sardegna) e mediterranee (Spagna, Tunisia e Paesi del Nord Africa) che rappresentano una quota significativa del traffico del sistema portuale. Nel 2021 le suddette imprese hanno, infatti, movimentato circa 6,2 milioni di metri lineari. Nel computo del traffico è, inoltre, opportuno ricordare come il Terminal San Giorgio movimentò anche una quota

di container (98.500 TEU nel 2021) che vengono sbarcati e imbarcati da navi *full container* impegnate su rotte di breve raggio, generalmente nell'ambito del bacino del Mediterraneo e che, pertanto, vengono lavorate secondo modalità operative specifiche (c.d. Lo-Lo, *Lift On-Lift Off*). Dal punto di vista dell'impatto della pandemia da Covid-19, il segmento dei rotabili, oltre che all'impatto generalizzato che l'epidemia ha avuto sull'economia nazionale, è stato penalizzato

dalla sospensione per diversi mesi di molti servizi Ro-Pax su cui normalmente viene imbarcata una quota di traffico rotabile, subendo così una contrazione di traffico pari al 7,4%. Nel prossimo biennio, come illustrato in un precedente paragrafo, i traffici sono previsti

in sostanziale assestamento rispetto al 2021, con tassi di crescita marginali inferiori all'1,0%. Dal punto di vista del lavoro, l'andamento atteso dei dipendenti diretti delle imprese è rilevabile nel prospetto che segue.

**Tabella 44**

*Comparto rotabili prevalenti – Addetti diretti 2021-2023, Sistema AdSP*

INQUADRAMENTO	2021	2022	2023
DIRIGENTI	11	11	11
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	168	169	169
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	100	101	101
OPERATIVI	167	169	169
<b>TOTALE</b>	<b>446</b>	<b>450</b>	<b>450</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

**A fronte di un organico diretto sostanzialmente stabile rispetto agli anni passati e che non prevede variazioni nel prossimo futuro, le imprese prevedono una certa contrazione del numero degli avviamenti nel prossimo biennio (-7,1%).** Tale tendenza risulta principalmente ascrivibile alla revisione del modello organizzativo di composizione delle squadre degli addetti dell'impresa di lavoro temporaneo nel porto di Genova, nel quale le previsioni restituiscono un calo complessivo degli avviamenti del comparto superiore al 16%.

Anche nel settore dei rotabili prevalenti, il processo di revisione dei contratti per quanto riguarda il porto di Genova si è posto come obiettivo il riequilibrio economico del prestatore di lavoro e un certo grado di aumento della produttività attraverso l'aumento delle rese di imbarco e sbarco.

Il processo produttivo del comparto, scarsamente interessato dall'applicazione di innovazioni tecnologiche tali da modificare la natura delle operazioni, è invece particolarmente sensibile all'aumento dei picchi di traffico, dovuti alla concentrazione nel fine settimana dell'arrivo delle navi, soprattutto di quelle operanti nelle autostrade del mare. A ciò si aggiunga il fatto che anche in questo settore si sta affermando una certa tendenza alla crescita dimensionale che sta producendo nel tempo un aumento della *call size* e quindi del numero di trailer e auto in sbarco e imbarco.

Infine, il corto raggio delle tratte percorse dalle navi, la compressione delle schedule e la variabilità degli orari di attracco, particolarmente soggetti a ritardi e modifiche, richiede alle imprese fornitrici di lavoro temporaneo di attrezzare il proprio organico con un elevato grado di flessibilità, anche al di là della tradizionale organizzazione dei turni.

Date le suddette tendenze sarà, quindi, opportuno dotare gli organici degli addetti diretti, così come di quelli operanti nelle imprese art.17 delle specializzazioni richieste (retromarcisti) in numero maggiore rispetto a quanto presente oggi nei porti, in maniera tale da rispondere alle necessità del mercato e degli armatori.

Il comparto rappresenta un importante riferimento in termini di avviamenti per le due

#### **Tabella 45**

*Avviamenti, comparto rotabili prevalenti, 2021-2023, Sistema AdSP*

<b>PORTO</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
GENOVA	39.428	35.996	33.005
SAVONA	15.472	18.000	18.000
<b>TOTALE</b>	<b>54.900</b>	<b>53.996</b>	<b>51.005</b>

*Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate*

L'attività terminalistica si differenzia rispetto ad altri comparti dal punto di vista del sistema produttivo che si presenta più flessibile e meno specializzato sotto il profilo della dotazione impiantistica (banchina e piazzale) con conseguenze sulla domanda di lavoro

compagnie: stando alla ricognizione effettuata presso gli operatori, il settore rappresenta nel 2021 il 22,9% del totale degli avviamenti, pari a circa 55.000 giornate di lavoro, seppure con una rilevanza diversa fra i due scali: 19,2% per lo scalo genovese (circa 39.500) e 45,4% per il porto di Savona (15.000 turni). A fine biennio il totale degli avviamenti richiesti nel comparto è previsto in riduzione di circa 3.700 giornate, tutte da ascrivere alle revisioni contrattuali richiamate nelle righe che precedono.

portuale. Tale constatazione è riscontrata dalla prevalenza di domanda di lavoro a basso livello di specializzazione (49,5% del totale) e di livello intermedio (46,4% del totale delle specializzazioni).

### **4.3 Multipurpose**

***Il comparto multipurpose comprende realtà terminalistiche che movimentano quote variabili di container, rotabili e merci varie. Il***

sistema portuale di Genova e Savona include le seguenti imprese autorizzate ex art. 18:



**Tabella 46***Imprese autorizzate comparto multipurpose, 2021, Sistema AdSP*

IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 18	
GENOVA	SAVONA
GPT – GRUPPO SPINELLI	REEFER TERMINAL
IMT – GRUPPO MESSINA	SAVONA TERMINALS

Dal punto di vista dei traffici, i terminal multipurpose, beneficiano sicuramente di strategie di diversificazione dell'offerta tali da garantire un mix di traffico differente non solo per le modalità di condizionamento della merce, ma anche per la tipologia di clienti e la matrice di destinazioni e origini connesse.

Alla eterogenea composizione delle merci movimentate si associa, inoltre, un differente approccio all'organizzazione del lavoro dal lato dei terminalisti.

Il terminal GPT ha negli anni rafforzato la propria posizione nella movimentazione container fino a diventare un importante riferimento nel comparto dei contenitori del sistema per numero di TEU sbarcati e imbarcati. Per quanto riguarda IMT, i traffici del terminal sono caratterizzati dal fatto di essere in gran

parte svolti in conto proprio, sia per quanto riguarda le navi miste sia per quanto riguarda le navi portacontainer, a seguito dell'entrata nella compagine azionaria del gruppo MSC.

I due terminal savonesi rappresentano ancora oggi un importante punto di riferimento per la merce convenzionale, offrendo servizi specializzati alla propria clientela: movimentazione di frutta per il Reefer Terminal, legnami e acciai per il Savona Terminals, che si configura come il concessionario che offre la maggiore diversificazione in termini di merceologie lavorate nel sistema portuale.

Nella successiva tabella viene riportata l'occupazione attesa degli addetti diretti nel comparto multipurpose.

**Tabella 47***Comparto multipurpose – Addetti diretti 2021-2023, Sistema AdSP*

INQUADRAMENTO	2021	2022	2023
DIRIGENTI	7	8	8
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	44	43	43
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	77	77	77
OPERATIVI	355	361	368
<b>TOTALE</b>	<b>483</b>	<b>489</b>	<b>496</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

**I traffici del comparto multipurpose a livello di sistema sono previsti in crescita nel 2023 rispetto al 2021 sia per quanto riguarda i container (+11,2%) sia nella movimentazione di merce varia (+18,9%).** A fronte di un tale aumento dei traffici del comparto, i turni degli addetti operativi diretti sono attesi crescere in

maniera direttamente proporzionale ai traffici (+2,5% 2023/2021), mentre **gli avviamenti ex art. 17 sono attesi crescere del 15,1% dal 2021 al 2023, +5.142 in valore assoluto.** La crescita degli avviamenti sulla base delle previsioni raccolte è concentrata presso i terminal presenti nello scalo genovese.

#### **Tabella 48**

*Avviamenti, comparto multipurpose, 2021-2023, Sistema AdSP*

<b>PORTO</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
GENOVA	22.573	25.014	25.779
SAVONA	11.408	13.344	13.344
<b>TOTALE</b>	<b>33.981</b>	<b>38.358</b>	<b>39.123</b>

*Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate*

Dall'analisi svolta si evidenzia come il settore necessita di un'ampia gamma di mansioni cui sono avviati in maniera principale gli addetti diretti, che rappresentano circa i 2/3 del totale dei turni richiesti nei terminal del comparto.

Quanto alla polivalenza degli addetti, il settore dispone ad oggi di 1043 specializzazioni distribuite, fra le altre, fra trattoristi (164 addetti), stacker (154 addetti), retromarcisti (95 addetti) e gruisti (78 addetti).

**Dal punto di vista degli avviamenti** di lavoro temporaneo, seppure la mansione di generico risulti quella maggiormente richiesta (poco meno di 20.000 avviamenti/anno, pari al 50% del fabbisogno), **si prevede che nel prossimo futuro vengano avviati presso i terminal in misura consistente anche altre specializzazioni, fra cui trattoristi e rallisti ai container (5.700 turni) e stacker (2.900 turni).**

## 4.4 Specializzati

**Il comparto dei terminal specializzati è rappresentato nel sistema da quelle imprese il cui business è focalizzato principalmente o unicamente nella movimentazione di merce varia** appartenente a specifiche nicchie di mercato quali prodotti forestali, metalli e siderurgici.

Il sistema portuale di Genova e Savona include in questo segmento sia operatori titolari

di concessioni ex art. 18 sia autorizzati allo svolgimento di operazioni portuali secondo l'art. 16. In quest'ultima tipologia ricade l'impresa Campostano Anchor, che svolge attività di imbarco/sbarco e ricarica con mezzi meccanici e operatori. I volumi di movimentazione della suddetta impresa sono considerati perciò nel conteggio relativo al terminal, incluso nel comparto multipurpose.

**Tabella 49**

*Imprese autorizzate comparto specializzati, 2021, Sistema AdSP*

IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 18	IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 16
GENOVA	SAVONA
GMT	CAMPOSTANO ANCHOR
FOREST	
ANSALDO ENERGIA	

L'andamento dei traffici, che si circoscrive quindi al solo ambito genovese, risulta da lungo tempo fortemente condizionato dalla containerizzazione delle merci varie ed una considerevole

variabilità connessa all'andamento del mercato internazionale dei settori di riferimento delle merceologie trasportate.

**Tabella 50**

*Comparto specializzati – Addetti diretti 2021-2023, Sistema AdSP*

INQUADRAMENTO	2021	2022	2023
DIRIGENTI			
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	1	2	2
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	2	2	2
OPERATIVI	43	44	44
<b>TOTALE</b>	<b>46</b>	<b>48</b>	<b>48</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

**Il comparto** rappresenta una piccola nicchia dei traffici e, conseguentemente, **contribuisce in minima parte alla composizione della forza**

**lavoro del sistema (1,6% sul totale) e degli avviamenti per le compagnie portuali (2,1%).**

## 4.5 Rinfuse solide

Il comparto dei terminal specializzati nella movimentazione di rinfuse solide comprende un insieme di realtà che, soprattutto per lo scalo savonese, presentano una discreta diversificazione in ragione dei singoli segmenti

serviti (rinfuse nere, bianche, alimentari). Il sistema portuale di Genova e Savona, in particolare, include le seguenti imprese autorizzate:

**Tabella 51**

*Imprese autorizzate comparto rinfuse solide, 2021, Sistema AdSP*

IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 18		IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 16
GENOVA	SAVONA	GENOVA
TERMINAL RINFUSE GE	BUT COLACEM MONFER BUZZI UNICEM	HOLCIM
TERMINAL ALTI FONDALI		

**Il settore delle rinfuse secche rappresenta una quota di traffico del sistema portuale pari a circa il 6% del totale del sistema.** I volumi movimentati dipendono strettamente dall'andamento delle principali industrie utilizzatrici: le chiusure delle centrali elettriche di Sampierdarena e di Vado Ligure hanno

comportato una notevole riduzione delle quantità di carbone sbarcate. Negli ultimi anni il traffico si è comunque stabilizzato, assestandosi attorno ai 3 milioni di tonnellate.

Nella tabella seguente viene riportata la consistenza occupazionale degli addetti diretti nel periodo di analisi del Piano.

**Tabella 52**

*Comparto rinfuse solide – Addetti diretti 2021-2023, Sistema AdSP*

INQUADRAMENTO	2021	2022	2023
DIRIGENTI	6	6	6
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	8	8	10
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	20	21	23
OPERATIVI	86	84	96
<b>TOTALE</b>	<b>120</b>	<b>119</b>	<b>135</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

Le imprese hanno previsto un lieve aumento dell'organico diretto nel prossimo futuro e del ricorso all'art.17, **con un aumento delle chiamate**

**negli scali del sistema.** In termini complessivi, il comparto rappresenta l'1,5% degli avviamenti.

## 4.6 Rinfuse liquide

**Il comparto dei terminal specializzati nella movimentazione di rinfuse liquide comprende un insieme di realtà che si articolano tra traffici petroliferi e altre** rinfuse liquide (alimentari e chimici). Il segmento prevede anche la presenza

di depositi costieri dedicati al trattamento del bunkeraggio. Il sistema portuale di Genova e Savona include le seguenti imprese autorizzate ex art. 18:

**Tabella 53**

*Imprese autorizzate comparto rinfuse liquide, 2021, Sistema AdSP*

IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 18	
GENOVA	SAVONA
PORTO PETROLI	ESSO – SARPOM
SAAR	ITALIANA PETROLI
SILOMAR	ALKION
SAMPIERDARENA OLII	DEPOSITI COSTIERI SAVONA
ENI	
ESSO	
GETOIL	

Il settore rappresenta nel complesso un'importante quota di traffico del sistema portuale, pari a circa il 30,7% del totale. Nel corso del 2020 i traffici sono risultati pari a oltre 17 milioni di tonnellate con un decremento rispetto all'anno precedente del 22,3% a causa delle misure restrittive alla mobilità imposte

dalla pandemia.

**Si stima che nel prossimo futuro i traffici possano crescere del 3,3% (2021/2023).**

Il segmento in esame non utilizza forza lavoro ex art. 17 configurando una dotazione organica in termini di addetti diretti rappresentata nella tabella seguente:

**Tabella 54**

*Comparto rinfuse liquide – Addetti diretti 2021-2023, Sistema AdSP*

INQUADRAMENTO	2021	2022	2023
DIRIGENTI	12	11	11
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	72	72	72
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	73	74	73
OPERATIVI	225	221	226
<b>TOTALE</b>	<b>382</b>	<b>378</b>	<b>382</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

## 4.7 Passeggeri

Il comparto passeggeri del sistema portuale di Genova e Savona, include sia imprese concessionarie sia operatori portuali autorizzati. In particolare, **nello scalo di Genova, Stazioni Marittime S.p.A. è l'impresa dedicata ai servizi per la movimentazione dei passeggeri**, che presso le banchine in concessione ospita i servizi marittimi offerti, fra le altre dalle imprese armatoriali autorizzate secondo l'articolo 16 (GNV, CIN e Moby) e che sono già state analizzate, per la parte relativa al traffico merci, nel settore dei rotabili prevalenti. Il compendio di Stazioni Marittime ospita anche

gli accosti destinati alle compagnie di crociera. Nello scalo savonese, **il terminal gestito da Costa Crociere S.p.A. presenta una organizzazione operativa differente in quanto le strutture operano sostanzialmente solo in corrispondenza degli arrivi nave**. Al fine di garantire l'offerta del servizio, l'impresa concessionaria ex art. 18 si avvale dei servizi offerti da Consorzio Savona Crociere, soggetto all'uopo autorizzato ex art. 16. **Il traffico di passeggeri via traghetto sulle tratte di corto raggio è operato da Forship nello scalo di Vado**.

**Tabella 55**

*Imprese autorizzate comparto passeggeri, 2021, Sistema AdSP*

IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 18		IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 16	
GENOVA	SAVONA	GENOVA	SAVONA
STAZIONI MARITTIME	COSTA CROCIERE	GNV	CONSORZIO SAVONA CROCIERE
	FORSHIP	CIN	
		MOBY	

**Il settore della movimentazione passeggeri per funzioni traghetto e crociere rappresenta un importante segmento dell'offerta portuale degli scali di Genova e Savona, concentrando i più importanti operatori a livello internazionale.**

Nel corso del 2019 il complesso dei passeggeri che sono transitati per i porti del sistema ha superato i 4,5 milioni (+5,9% rispetto al 2018), di cui 2,5 sui traghetti e oltre 2 su navi da crociera. Oltre l'85% dei passeggeri traghetti è imputabile al traffico generato dal porto di Genova, mentre il traffico crocieristico è maggiormente distribuito

tra i due scali, nonostante la repentina crescita registrata nel corso del 2019 nel porto di Genova (+33,4%). Il sistema ha quindi chiuso il 2019 con una crescita nel settore delle crociere dell'8,5%. Tuttavia, ad oggi, il comparto risulta fra i più colpiti in termini di contrazione di traffico a seguito dello stop imposto dalle compagnie armatoriali al fine di contrastare l'epidemia di Coronavirus, che è venuto meno solo nella seconda metà di agosto 2020 con la ripartenza, seppure a capacità ridotta, di alcuni servizi dai porti di Genova e Savona.

A causa della graduale riduzione delle restrizioni

e, pertanto, delle conseguenti limitazioni alla capacità disponibile il comparto è ancora molto lontano dai volumi di passeggeri del periodo precedente allo scoppio della pandemia.

Nello specifico delle previsioni restituite dagli operatori, per quanto riguarda il mercato dei traghetti, nel prossimo biennio è prevista una crescita del 23,5% nel 2023, anno nel corso del quale **si ipotizza un ritorno dei volumi a livelli prossimi al 2019**.

Nel segmento delle crociere, gli operatori stimano che i volumi attesi rimangano sotto ai livelli del 2019 lungo tutto l'orizzonte temporale delle previsioni fornite: si prevede, infatti, nel 2023 di non attestarsi attorno a 1,7 milioni di passeggeri, pari a -15,2% rispetto al 2019.

Per quanto concerne il fattore lavoro, si evidenzia come il settore dei traghetti sia interessato esclusivamente dall'impiego di lavoratori diretti delle imprese, mentre per il settore crocieristico si rileva il ricorso all'art. 17 nel porto di Genova per servizi di facchinaggio.

Come indicato in precedenza il traffico crocieristico di Savona prevede l'intervento di uno specifico soggetto autorizzato ex art. 16.

Per quanto concerne gli addetti diretti la ricognizione svolta ha evidenziato un andamento stabile nel periodo 2021-2023 rispetto al totale degli occupati del sistema (1,8% del totale), con un profilo anagrafico fortemente concentrato nelle due fasce di età centrali, fra i 41 e i 60 anni.

#### **Tabella 56**

*Comparto passeggeri – Addetti diretti 2021-2023, Sistema AdSP*

<b>INQUADRAMENTO</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
DIRIGENTI	3	3	3
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	11	11	11
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	10	11	11
OPERATIVI	33	32	32
<b>TOTALE</b>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>57</b>

*Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate*

**Le proiezioni degli avviamenti ex art. 17 sono in linea con la previsione di ripresa dei traffici**

**che tuttavia è prevista rimanere al di sotto delle punte di traffico del 2019.**

#### **Tabella 57**

*Avviamenti, comparto passeggeri, 2021-2023, Sistema AdSP*

<b>PORTO</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
GENOVA	3.535	3.000	7.500
SAVONA	229	1.100	1.100
<b>TOTALE</b>	<b>3.764</b>	<b>4.100</b>	<b>8.600</b>

*Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate*

## 4.8 Logistica e altri servizi

**Il comparto logistica e altri servizi comprende un insieme di realtà che si occupano di attività ausiliarie e complementari delle operazioni portuali** tra le quali: servizio di facchinaggio, movimentazione delle merci

a piazzale e a magazzino, trasporti, noleggio veicoli commerciali. Il sistema portuale di Genova e Savona include le seguenti imprese autorizzate ex art. 16.

**Tabella 58**

*Imprese autorizzate comparto logistica e altri servizi, 2021, Sistema AdSP*

IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 16	
GENOVA	SAVONA
AMELIO BETTARINI E FIGLI S.R.L.	NOVA SOCIETÀ COOPERATIVA
VERNAZZA AUTOGRU S.R.L.	CONSORZIO SAVONESE AUTOTRASPORTI
MULTI MARINE SERVICES S.R.L.	COOPERATIVA AUGUSTO BAZZINO
ANGELO PASTORINO S.R.L.	CHV S.R.L.
T.S. SERVICE S.R.L.	FRATELLI PIANA S.R.L.
CENTRO SERVIZI DERNA S.R.L.	CAMPOSTANO ANCHOR S.R.L.
EUROMARE SERVIZI MARITTIMI	VERNAZZA AUTOGRU S.R.L.
THERMOCAR S.R.L.	
CSM CENTRO SMISTAMENTO MERCI S.R.L.	
C.F.M. DI DE CARO S.A.S	

**Il segmento in esame utilizza in maniera assolutamente residuale la forza lavoro ex art. 17.** I dati raccolti relativi al settore logistica e servizi, di seguito riportati, indicano il numero di addetti operativi delle imprese autorizzate a operare in porto; tuttavia, il numero non può

essere interpretato come il numero di addetti stabilmente impiegati in ambito portuale.

Questa osservazione vale, in particolare, per Vernazza il cui dato ricompreso in tabella è pari a 119 addetti e che, pertanto, va interpretato con la dovuta cautela.

**Tabella 59**

*Comparto Logistica e altri servizi – Addetti diretti 2021-2023, Sistema AdSP*

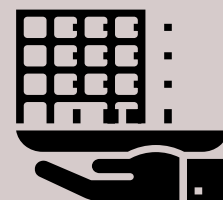
INQUADRAMENTO	2021	2022	2023
DIRIGENTI	10	9	9
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	62	65	68
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	33	35	40
OPERATIVI	339	351	355
<b>TOTALE</b>	<b>444</b>	<b>460</b>	<b>472</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate





# 5. AZIONI DI SVILUPPO PER IL LAVORO



**5.1 Lo scenario di sviluppo**



**5.2 Le azioni per il dimensionamento degli organici e il ricambio generazionale**



**5.3 Pensionamento anticipato, inidoneità e ricollocamento**



**5.4 Formazione**



# 5. AZIONI DI SVILUPPO PER IL LAVORO

## 5.1 Lo scenario di sviluppo

Nei paragrafi precedenti è stato restituito un completo ed esaustivo quadro sia delle principali evoluzioni della domanda di trasporto marittimo, sia dell'organizzazione del lavoro nei due scali del sistema e nei singoli comparti in cui si articola l'offerta produttiva.

Come si evince dai dati raccolti e dai più recenti approfondimenti acquisiti dal confronto con i principali operatori dei diversi segmenti in cui si articola l'offerta, lo scenario per il biennio 2022-2023 evidenzia, a fronte di uno scenario di ripresa dei traffici, un consolidamento delle dinamiche che interessano il fattore lavoro.

A distanza di tre anni dalla prima stesura del Piano Organico Porto e nonostante i due eventi esogeni e fortemente impattanti sul sistema rappresentati dal crollo del ponte Morandi, e dai successivi cantieri stradali legati alla massiva attività manutentiva avviata lungo la tratta Genova – Savona, oltre che dalla pandemia Covid-19, ***dai confronti con le imprese coinvolte, emergono alcuni fenomeni che, pur nel quadro degli sviluppi di traffico rappresentati, devono essere oggetto di particolare attenzione per le ripercussioni che potranno indurre, in prospettiva, sull'attività portuale e sul fattore lavoro.***

Infatti, indipendentemente dalla variabilità che caratterizza l'andamento dei traffici e connessa anche alle dinamiche concorrenziali che influenzano il posizionamento di ciascun terminal portuale all'interno del sistema e sul mercato nazionale, si registrano alcune

tendenze di fondo destinate ad incidere sulla quantità e qualità del lavoro nel lungo termine. Un primo fattore è senza dubbio rappresentato dallo sviluppo dell'automazione e dell'innovazione produttiva sia nella fase portuale, sia lungo la catena del trasporto: elementi che tuttavia impattano in misura molto diversa nei singoli comparti produttivi delineati nei precedenti paragrafi.

Alcuni segmenti, quali i rotabili, le rinfuse solide e liquide e, seppure parzialmente, i traffici specializzati, non sembrano mutare significativamente le modalità di gestione della fase terminalistica, sia in ragione della tipologia di merce movimentata sia in relazione alla natura del processo (ad esempio i rotabili) che non richiede l'introduzione di particolari innovazioni tecnologiche e organizzative.

Il segmento che quindi risulta maggiormente investito dalle sopracitate trasformazioni è quello delle merci containerizzate, che negli ultimi 20 anni è stato caratterizzato a livello globale e nazionale da una significativa trasformazione verso soluzioni maggiormente automatizzate, che impattano sull'intensità di lavoro in banchina.

Tale trasformazione è ben evidente anche negli scali del sistema dove i nuovi terminal di APMT a Vado e Bettolo a Genova (in prospettiva), sono già organizzati con un modello produttivo che punta ad una sostanziale automazione della fase di piazzale e all'introduzione di tecnologie che progressivamente remotizzano il controllo

delle attività di movimentazione.

Sulla base delle informazioni acquisite in fase di redazione del Piano Organico Porto e riferite ai piani di impresa elaborati dai concessionari, si registrano i seguenti effetti, già in atto e potenziali, sulla forza lavoro:

una buona tenuta della componente occupazionale, nel nuovo contesto post-pandemico, i cui effetti di medio e lungo periodo meritano di essere ulteriormente analizzati;

un impatto sulla produttività per addetto che aumenta rispetto ai processi “tradizionali” sia in relazione alle innovazioni tecnologiche sia alla stipula dei nuovi contratti, soprattutto a Genova;

l'esigenza di dotarsi di figure professionali parzialmente differenti rispetto al passato che siano attrezzate con le competenze tecnologiche necessarie ad accompagnare la trasformazione del processo produttivo

Quanto sopra descritto, tuttavia, in una realtà articolata come quella dei porti di Genova e Savona-Vado, deve essere correttamente calato in un contesto dove la dimensione dell'innovazione, nello specifico comparto dei container, assume caratteristiche diversificate, ferma restando la tendenza di fondo con la quale occorre confrontarsi per preparare adeguatamente il mondo del lavoro agli scenari di un futuro prossimo.

Infatti, alcune importanti realtà nel settore in questione, pur avendo investito negli ultimi anni in nuove soluzioni e mezzi di movimentazione, presentano un livello tecnologico che non determinerà gli stessi impatti quali-quantitativi sopra citati sulla forza lavoro.

Sotto questo profilo, ***l'analisi condotta per il Piano Organico Porto, ha permesso di***

***evidenziare anche i principali interventi organizzativi che caratterizzano la forza lavoro nei terminal specializzati***, ma con dotazioni ancora “tradizionali” e che sono riconducibili alla seguente casistica:

- rinnovamento di una parte dei mezzi, sia di piazzale che di banchina, con conseguente diversa gestione dell'attività di conduzione e movimentazione;
- introduzione di sistemi di automazione e organizzazione delle operazioni di piazzale, quali la Optical Character Recognition (OCR) che permettono di indirizzare correttamente i mezzi di piazzale, riducendo e rendendo più efficienti le percorrenze.

***I sopracitati elementi, oltre a determinare un maggiore ricorso alla componente diretta dei terminal, inducono una crescente esigenza di formazione e specializzazione*** verso 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.

Un secondo fattore che è stato osservato nel quadro delle previsioni che le imprese autorizzate ex art. 16 e 18 hanno rappresentato e con particolare riferimento al comparto del container, consiste in una ***tendenza ad un crescente ricorso alla componente diretta***. La principale spinta a tale indirizzo strategico dal punto di vista del lavoro deriva dalla ***necessità, come già sottolineato da parte degli operatori, di ripristinare un maggior controllo diretto sul fattore lavoro rispetto al passato, puntando in particolare sulle figure a maggiore specializzazione***.

Richiamando quanto già evidenziato nell'ambito dell'analisi relativa al comparto

container, risultano inoltre evidenti alcune dinamiche che influenzeranno in parte il determinarsi dei livelli occupazionali nel prossimo futuro:

nel breve e medio periodo, il progressivo riordino della fase marittima lungo la catena logistica, oggi caratterizzata da ritardi, cancellazioni e congestione dei terminal, favorirà un aumento della produttività del ciclo operativo e un potenziale minor ricorso alle attività di manodopera;

le dinamiche derivanti dai processi di automazione e dal grado di penetrazione di questi nel determinare una riorganizzazione strutturale del ciclo operativo;

un maggiore avviamento della manodopera diretta per cui è necessario un supplemento di formazione rispetto al passato. Tale formazione potrà essere indirizzata anche agli addetti delle imprese autorizzate, in ragione delle possibili esigenze di affiancare gli operatori diretti in tutte le fasi del ciclo nel caso di picchi di traffico.

Quanto sopra delineato rappresenta uno dei fattori destinati ad incidere anche sulla dimensione della fornitura di manodopera ex art. 17. A questo proposito occorre evidenziare come, nell'ambito degli obiettivi del piano di risanamento e sviluppo della Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie, **la progressiva entrata in funzione dei nuovi contratti con le imprese utilizzatrici evidenzia equilibri economici e di produttività tali riverberarsi anche sulla dimensione degli avviamenti richiesti all'impresa autorizzata alla fornitura di manodopera.**

Quindi, se da un lato questi interventi consentono alla Compagnia di perseguire il risultato dell'equilibrio economico complessivo e nello specifico in ciascun comparto in cui si articola

la domanda di lavoro, dall'altro, in prospettiva, **si delinea un futuro in cui la stessa domanda, in termini quantitativi, sarà destinata a mostrare minore elasticità rispetto alle variazioni dei volumi movimentati.**

Tale dinamica è già riscontrabile negli sviluppi di traffico che interessano il terminal Vado Gateway e che determinerà un incremento di lavoro temporaneo inferiore a quello che si potrebbe verificare in un terminal tradizionale.

Tutto ciò premesso, è evidente come l'organizzazione del lavoro negli scali del sistema, condizionata dai fenomeni sopra descritti, rimanga comunque legata alle prospettive di sviluppo dei traffici portuali nel medio lungo termine.

In questo senso il Piano Organico Porto rappresenta uno strumento che coglie una dimensione di breve termine (2021-2023), soggetta ad aggiornamento annuale, e come tale potrà accompagnare, con analisi e verifiche puntuali, le evoluzioni che caratterizzeranno il posizionamento dei terminal presenti nei porti di Genova e Savona-Vado.

Dalla lettura dei dati per l'orizzonte temporale 2022-2023 si è potuto constatare come, a fronte di un mercato di riferimento del Nord Italia sostanzialmente invariato e caratterizzato da percentuali di crescita contenute, per quanto riguarda il traffico containerizzato, le previsioni di traffico per il settore fanno segnare un andamento positivo in ragione del posizionamento concorrenziale dei terminal del sistema nel contesto geografico dell'Alto Tirreno.

Nel contesto sopra delineato occorre considerare come AdSP, anche in risposta alle forti perturbazioni del mercato connesse al crollo del Morandi e al Covid-19, abbia rafforzato la pianificazione degli interventi sul fronte

infrastrutturale attivando un programma di 78 opere sui due scali (marittime e di ultimo miglio stradale e ferroviario) destinate a trasformare radicalmente l'offerta produttiva nei prossimi 5-8 anni.

In questo scenario le nuove opere a mare (a Genova, Savona e Vado Ligure) e gli interventi ferroviari connessi al Terzo Valico modificheranno la logistica associata al sistema creando le condizioni per un allargamento della *catchment area* che rappresenta l'obiettivo primario di rafforzamento della posizione competitiva di Genova e Savona-Vado.

Gli effetti quantitativi in termini di aumento dei traffici (soprattutto containerizzati, ma non solo) sono stati evidenziati all'interno delle analisi recentemente sviluppate a sostegno delle nuove opere e potranno essere verificati progressivamente in un orizzonte temporale che travalica quello del presente documento.

In ogni caso, lo scenario che si va a configurare è senz'altro caratterizzato da positive dinamiche sul fronte dell'offerta che saranno poste a

sostegno del mercato e soprattutto degli operatori che insistono sugli scali del sistema, dai quali si attende un'adeguata risposta in termini di investimenti e commerciali, nel breve, come nel lungo periodo.

***È evidente che tali sviluppi determineranno positivi effetti sulla forza lavoro, sia diretta sia in capo alle imprese di manodopera portuale.***

Effetti che, nella loro dimensione quantitativa e qualitativa, saranno senz'altro condizionati dai fenomeni già oggetto di analisi (aumento della produttività, innovazioni di processo, nuova organizzazione delle attività) ma che individueranno un sentiero di crescita dove l'intervento pubblico potrà risultare significativo per l'accompagnamento delle trasformazioni in atto.

***In questo contesto, risulta evidente come debbano essere individuate azioni strategiche che possano produrre effetti già nel breve periodo e che siano in grado di sostenere i seguenti obiettivi:***

## DIMENSIONAMENTO DEGLI ORGANICI E RICAMBIO GENERAZIONALE

della forza lavoro, sia essa alle dirette dipendenze dei terminal, sia fra i soci delle imprese autorizzate ex art. 17 l. 84/94

## FORMAZIONE CONTINUA E ADEGUAMENTO DELLE COMPETENZE

in linea con i processi di innovazione tecnologica presenti e futuri

***Le azioni che vengono descritte nei paragrafi successivi non possono prescindere dal coinvolgimento attivo e dalla collaborazione di tutti i soggetti, pubblici e privati, coinvolti nella gestione e nel governo del ciclo portuale in un'ottica sistemica che traguardi il percorso di crescita degli scali, sotteso agli investimenti infrastrutturali che sono in via di realizzazione.***

## 5.2 Le azioni per dimensionamento degli organici e il ricambio generazionale

Dall'analisi condotta per l'elaborazione del Piano emerge come il periodo 2021-2023 possa rappresentare una fase di transizione e per certi versi di svolta nella organizzazione del lavoro portuale al fine di adeguare lo stesso a tendenze del mercato ormai consolidate e di progressiva affermazione.

Dal punto di vista degli organici delle imprese terminalistiche il quadro delineato evidenzia una tendenza, presso le realtà più strutturate, ad un riequilibrio a favore della componente diretta ovvero, per le realtà più recenti, di una conferma di tale relazione anche in presenza di un significativo sviluppo dei volumi nei prossimi anni, come nel caso savonese.

In questo quadro gli effetti sui fornitori di lavoro temporaneo presentano alcune differenze fra il caso genovese e quello di Savona- Vado.

Il caso genovese presenta maggiori complessità e si deve confrontare con tre fenomeni:

- una fase assestamento del mercato relativo ad alcune tipologie di traffico principalmente in ragione delle dinamiche concorrenziali che interessano gli scali del Tirreno e in costanza dei confini della *catchment area*. Tale fase, da monitorare nella sua evoluzione tenuto conto delle incertezze connaturate agli andamenti del mercato, è altresì da mettere in relazione con l'apertura di grandi cantieri di rinnovamento e potenziamento degli scali, nonché del sistema logistico, che consentiranno in futuro di ampliare il mercato di riferimento;

- la progressiva attuazione del piano di risanamento della Compagnia Unica con la stipula di contratti in grado di assicurare l'equilibrio economico, e quindi la stabilità della Compagnia stessa nel lungo periodo, e allo stesso tempo di aumentare i livelli di produttività;
- la riorganizzazione e l'ammodernamento tecnologico del principale richiedente di manodopera temporanea.

In relazione a quanto sopra deve essere richiamato anche lo sforzo di riorganizzazione interna della Compagnia Unica che vede nel sistema informatizzato di chiamata uno strumento particolarmente utile per razionalizzare la distribuzione del lavoro. Tale strumento, che verrà implementato nel corso del 2022, potrà, quindi, supportare una gestione equilibrata degli avviamenti, con riflessi anche in termini di contenimento delle giornate di mancato avviamento. Per contro, occorre sempre avere presente che l'attuale organico operativo soffre di significativi casi di inidoneità, seppure con diversi gradi di gravità, che condizionano l'offerta di lavoro e che, al di là degli interventi di sostegno economico, necessitano di una soluzione più strutturata.

Il caso savonese mostra una sostanziale stabilità di traffico nei segmenti tradizionalmente di appannaggio della Compagnia Pippo Rebagliati e per i quali non sono previste particolari evoluzioni tecnologiche e organizzative degli operatori. Il panorama è tuttavia caratterizzato dallo sviluppo atteso della piattaforma di Vado che, oltre ad una crescita dei propri addetti, prevede un

significativo aumento delle chiamate di lavoro temporaneo, per il momento concentrate nelle funzioni di rizzaggio/derizzaggio.

Una lettura di sistema dei dati di traffico e delle tendenze della domanda di lavoro temporaneo, unitamente alle azioni che verranno meglio dettagliate nel seguito e

articolate tra reimpiego e pensionamento anticipato, induce, inoltre, ad una rivalutazione complessiva nell'utilizzo del lavoro interinale. Quanto sopra fermo restando che la crescita degli occupati diretti nel terminal di Vado e in quelli genovesi potrebbe ben rivolgersi al settore dei lavoratori interinali che, come detto, hanno già maturato esperienza nel settore.

### 5.3 Pensionamento anticipato, inidoneità e ricollocamento

Sempre sotto il profilo del dimensionamento e in prospettiva del ricambio generazionale, una delle azioni che saranno sviluppate nel corso degli anni 2021-2023 si riconduce

all'attivazione delle misure di pensionamento anticipato ai sensi del comma 15-bis dell'art. 17 l. 84/94 che prevede l'incentivazione al pensionamento dei lavoratori delle imprese autorizzate alla fornitura di lavoro temporaneo.

A tale fine AdSP con delibera del 31 marzo 2022 ha avviato un programma di intervento sul tema del pensionamento anticipato con particolare riferimento agli strumenti di cui all'art. 4 della legge 92/2012 (isopensione) e del Dlgs 148/2015 (contratto di espansione).

Le attività realizzate, a seguito di contatti con le imprese autorizzate ex art. 17, hanno visto lo sviluppo delle seguenti fasi propedeutiche alla determinazione degli impegni finanziari in capo ad AdSP da dedicare alla misura nel biennio 2022-2023:

- definizione delle procedure preliminari ed assistenza in sede di accordo di esodo;
- acquisizione da parte della Compagnie

Portuali di Genova e Savona-Vado degli elenchi dei lavoratori soci e dipendenti che possono maturare diritto al pensionamento anticipato nel periodo sopra indicato;

- gestione delle interlocuzioni con INPS finalizzate ad elaborare, per ciascuna posizione e a seguito di apposita delega da parte dei lavoratori, i relativi oneri contributivi e quota pensionistica;

I risultati della ricognizione, effettuata anche a seguito dell'affidamento di un incarico di ricognizione ad un soggetto professionale su una platea, proposta dalle compagnie portuali, per un totale di 262 soci (165 nel porto di Genova e 97 in quello di Savona), hanno prodotto l'individuazione di 90 potenziali beneficiari della misura, di cui 51 afferenti alla Compagnia di Genova e 39 alla Compagnia di Savona-Vado. Occorre poi inoltre sottolineare che la concreta attuazione di tale misura passa attraverso il consenso del singolo lavoratore, consenso acquisito per i soci della CULP di Savona ed in fase di acquisizione per la CU di Genova.

È evidente come in prospettiva e nella misura in cui tale intervento possa essere favorevolmente accolto da tutti i lavoratori interessati, gli effetti sugli organici delle imprese autorizzate si



sostanzieranno in una riduzione del numero di addetti e quindi in una occasione di progressivo e potenziale rinnovamento della forza lavoro.

In particolare, in esito alla sopracitata deliberazione, il programma delle fuoriuscite dei lavoratori è il seguente:

**Tabella 60**

*Ipotesi di ripartizione dei pensionamenti anticipati in caso di applicazione delle previsioni dell'art.4 della legge 92/2012 (isopensione)*

	GENOVA	SAVONA	TOTALE
01/01/2023	41	29	70
30/11/2023	10	10	20
<b>TOTALE MISURA</b>	<b>51</b>	<b>39</b>	<b>90</b>

Fonte: Elaborazioni AdSP su dati consulente incaricato

La rilevanza dei costi, cui AdSP dovrà fare fronte per finanziare le misure di prepensionamento nei successivi anni a partire dal 2023 e che vanno a gravare sull'ammontare previsto dal comma 15-bis dell'art.17, impone di avviare un'analisi sulle modalità con cui le somme disponibili vengono ripartite fra le differenti iniziative che sono già sostenute, prevedendo anche la possibilità di redistribuire parte dei costi di ricollocamento e formazione a carico degli operatori.

D'altra parte, il tema dell'età media dei lavoratori, già illustrato nei precedenti paragrafi, deve essere letto in connessione con la problematica connessa alla tipologia di operazioni alla quale la stessa forza lavoro è dedicata e al tema della progressiva inidoneità allo svolgimento di alcune mansioni. Tale aspetto è rilevante in una industria come quella portuale caratterizzata da:

- lavoro all'aperto;
- lavoro in stiva;
- esposizione a condizioni meteo avverse;
- turnistica h 24;
- utilizzo dei mezzi meccanici in ambiti lavorativi complessi.

Il fenomeno è stato anch'esso oggetto di intervento da parte di AdSP, sempre in linea con le disposizioni del comma 15-bis dell'art.17, che negli ultimi anni ha adottato provvedimenti a sostegno del reimpiego dei lavoratori (totalmente o parzialmente inidonei alle operazioni portuali) in attività diverse da svolgersi all'interno delle stesse imprese autorizzate. Tale misura ha, finora, interessato una media di circa 70 unità all'anno fra Genova e Savona-Vado.

Nel medio periodo la combinazione delle dinamiche trattate nel Piano apre, tuttavia, scenari di ulteriore ricorso a questo tipo di misure, ponendo all'attenzione non solo della AdSP, ma anche delle istituzioni locali e centrali,

il tema del numero dei soggetti potenzialmente interessati e dell'orizzonte temporale in cui sviluppare azioni di ricollocamento.

A questo proposito emergono due esigenze:

- l'attuazione di un percorso di ricollocamento dei lavoratori parzialmente inidonei, anche attraverso una specifica attività formativa, con la collaborazione degli enti

locali (Comune e Regione) nell'ambito dei rispettivi compiti istituzionali con particolare riguardo alle politiche attive del lavoro. A questo proposito il riferimento per l'intera comunità portuale è rappresentato dal Tavolo per il Lavoro avviato dal Presidente della Regione Liguria nel luglio 2021. La condivisione in allora emersa circa i principi fondamentali di tutela dell'occupazione e di una sua progressiva qualificazione rappresentano la base per la redazione di un "Patto per il Lavoro" che individui, fra l'altro, idonei percorsi per il ricollocamento di lavoratori divenuti inidonei allo svolgimento di operazioni e servizi portuali.

In questo contesto sono da qualche tempo in corso le necessarie verifiche con il Comune di Genova per avviare un processo di ricollocamento di 80 unità attualmente in forza a CULMV, come previsto nell'ambito dell'accordo di stabilizzazione dei soci speciali, sottoscritto dalle parti in data 21/12/2021.

- l'individuazione di una soluzione stabile al problema dei lavoratori totalmente inidonei all'attività operativa attraverso percorsi di riconoscimento dell'invalidità e, attraverso un intervento legislativo anche di modifica delle previsioni del comma 15-bis dell'art.17.

## 5.3 Formazione

Come è noto l'art. 8, comma 3 lettera s-bis, nel definire il Piano Organico Porto, prevede che "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 interessato in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale".

Il tema della formazione è da tempo oggetto di intervento da parte di AdSP anche nel quadro delle disposizioni di cui al comma 15-bis dell'art. 17, rispetto al quale, in coerenza con quanto previsto dalle due compagnie fornitrici di lavoro portuale temporaneo, i programmi di formazione sono stati oggetto di erogazione di contributi pubblici finalizzati a sostenere il rinnovamento e l'aggiornamento professionale degli organici delle imprese.

Tale misura ha permesso alle imprese

autorizzate di sviluppare un'attività orientata sia alla formazione obbligatoria, sia a corsi di specializzazione prevalentemente indirizzati all'aggiornamento del personale nella conduzione dei mezzi di piazzale.

A partire dal 2017, anno di attivazione degli strumenti previsti dal citato comma, e fino al 2020, AdSP ha finanziato 945 corsi di formazione per i lavoratori delle due compagnie portuali di Genova e Savona.

Secondo gli orientamenti ricavabili dall'istruttoria svolta per il Piano, risulta evidente come nei prossimi anni gli interventi da parte di AdSP debbano essere maggiormente indirizzati all'evoluzione delle esigenze formative in termini di tipologia di avviamenti/ specializzazioni che è stata rappresentata dalle imprese utilizzatrici.

In coerenza con le indicazioni sopracitate, AdSP attiverà quindi gli opportuni confronti con le Compagnie e gli utilizzatori, in modo

tale da meglio programmare le future attività formative e rendere coerenti le stesse con le evoluzioni che caratterizzeranno il ciclo operativo portuale.

A questo proposito, oltre alla formazione obbligatoria, l'attivazione dei nuovi corsi dovrà allinearsi alle politiche di ammodernamento degli impianti in uso presso le imprese utilizzatrici nonché alle nuove esigenze di alfabetizzazione tecnologica che contraddistinguono sempre di più in ciclo delle operazioni portuali.

**Oltre alle misure da attivare nei confronti delle imprese autorizzate ex art. 17 il sopraccitato comma 3, lettera s-bis individua il Piano Organico Porto quale punto di partenza per l'adozione di piani di intervento destinati anche alle imprese autorizzate ex artt. 16 e 18.** Rispetto a questo punto, nell'ambito della sua istruttoria, AdSP ha organizzato una serie di incontri sia con le Organizzazioni Sindacali sia con i rappresentanti delle parti datoriali per acquisire indicazioni in merito ad una futura e comune programmazione delle attività formative da rivolgere a tutte le imprese autorizzate.

Pur nell'autonomia che caratterizza le politiche di intervento delle singole imprese in materia di formazione professionale, l'obiettivo è stato quello di delineare alcuni percorsi che possano formare oggetto di intervento. **Gli approfondimenti svolti evidenziano in particolare un crescente interesse verso figure in grado di rispondere alle innovazioni tecnologiche** sopra illustrate per le quali si delineano due esigenze:

- l'organizzazione di corsi di alfabetizzazione digitale di primo e secondo livello per la formazione continua;
- l'avvio di un corso biennale post-diploma in "Tecnico superiore per la gestione dei processi di automazione in ambito portuale (Business Process Officer).

In particolare, ***l'istruttoria ha visto coinvolta l'Accademia Italiana della Marina Mercantile*** che, oltre a raccogliere tra i suoi soci un'ampia rappresentanza del cluster pubblico e privato della portualità e della logistica, ***è un ente riconosciuto per l'offerta di alta formazione e di training in ambito marittimo.*** L'Accademia è un'istituzione a partecipazione pubblica che rilascia titoli del Ministero dell'Istruzione e del Ministero dell'Università e della Ricerca.

Dai confronti svolti con l'Accademia e da quelli della stessa con le imprese terminalistiche è emersa in particolare la possibilità di organizzare il corso biennale post-diploma sopra richiamato per un numero pari a 25 unità da inserire negli organici delle imprese. Quanto ai corsi di alfabetizzazione digitale è stata prospettata la possibilità di organizzare corsi di formazione continua, di breve durata (8 o 16 ore), rivolti a risorse interne e indirizzati ad un'ampia platea di addetti nell'ambito di tutte le imprese autorizzate (artt.16, 17 e 18).

Al fine di dare concretezza al percorso avviato AdSP e l'Accademia hanno predisposto un protocollo di intesa allegato al presente Piano, con il quale le parti hanno disciplinato la futura collaborazione.

Il protocollo costituirà il primo piano di intervento in capo ad AdSP e, a seguito dell'intesa con i ministeri competenti, sarà sottoposto per l'adozione al Comitato di Gestione.



VADO LIGURE ■ SAVONA ■ PRA' ■ GENOVA