



Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Piano dell'Organico del Porto

dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 L. 84/94



Indice

- 1. Inquadramento generale**
- 2. L'offerta portuale: settori, previsioni di sviluppo e organizzazione del lavoro**
- 3. Analisi del lavoro portuale temporaneo**
- 4. Conclusioni - Organico porto e indicazioni per un piano di intervento**

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 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.

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 neo costituite 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 e autorizzata ai sensi dell'art. 16 allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali, e il cosiddetto "pool" di manodopera rappresentato dalla impresa autorizzata ex art. 17 quale fornitore 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 con una complessità in più rappresentata dalla presenza di due scali (Genova e Savona) che, seppur simili sotto il profilo dell'organizzazione generale, hanno caratteristiche differenti sotto il profilo della diversificazione produttiva, della dimensione, dell'evoluzione storica 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, sconti alcune valutazioni sottese ai piani di impresa che riguardano i seguenti principali fenomeni:

- gigantismo navale e concentrazione delle toccate (container);
- innovazione tecnologica dei processi terminalistici e portuali;
- progressivo calo della movimentazione di merci varie;
- crescente ruolo delle Autostrade del Mare;
- evoluzione del trasporto passeggeri, crociere e traghetti.

Rispetto ai temi citati, quindi, il Piano Organico Porto (POP) 2018-2020 qui declinato rappresenta il primo 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 OO.SS) 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.

Dagli aggiornamenti forniti dalle imprese, così come dall'esame dei piani di impresa (elemento richiamato dalla normativa in questione) sono state analizzate le seguenti dimensioni:

- traffici suddivisi per segmenti merceologici;
- organici delle imprese autorizzate ex art. 18/16 articolato tra:
 - addetti diretti di cui: operativi e amministrativi/impiegati
 - addetti operativi di cui sono stati richiesti approfondimenti relativi a:
 - specializzazione (% di specializzati su totale)
 - dati anagrafici: fino a 35 anni – da 35 a 50 – da 50 a 60 – oltre 60
- organici delle imprese autorizzate ex art. 17 (Genova e Savona) con relative articolazioni per classe di età e specializzazione.

Sul quadro di analisi fornito dalle imprese si potranno innestare le proposte di piani di formazione volte a consentire un percorso di qualificazione continua del personale, in particolare quello addetto alle operazioni portuali.

Come detto, il presente documento rappresenta il primo piano dell'organico porto che potrà essere successivamente affinato sulla base delle esperienze maturate e che viene elaborato in un momento congiunturale particolarmente delicato.

Gli effetti del crollo del ponte Morandi e degli ingenti danni provocati dagli eventi meteo marini di fine ottobre, sono oggetto di analisi e potranno essere valutati appieno nei prossimi mesi anche in termini di possibili conseguenze sui volumi di traffico, sulla loro organizzazione logistica e, conseguentemente, sul lavoro portuale.

Nelle pagine seguenti vengono sintetizzati i principali dati utili all'inquadramento produttivo dei due scali del sistema con specifico riferimento ai comparti in cui gli stessi risultano articolati.

- Lo scalo di Genova

Come è noto le dinamiche di sviluppo che hanno interessato il porto di Genova negli ultimi anni si sono sostanziate in una rilevante crescita del segmento container che tra il 2016 e il 2017 ha fatto registrare un incremento pari al 14,1%.

Per quanto concerne il traffico convenzionale-ro-ro, la componente più significativa è rappresentata dai servizi connessi alle cosiddette Autostrade del Mare che concentrano un'ampia varietà di servizi nazionali e/o mediterranei nel porto di Genova.

Gli altri segmenti di traffico (rinfuse solide, liquide e passeggeri) fanno registrare una certa variabilità caratterizzata sia dall'andamento dei settori utilizzatori, sia da fattori di stagionalità e/o di strategie degli operatori dello shipping (crociere).

Tabella 1 - Andamento dei traffici nei principali comparti - Scalo di Genova (tonn)

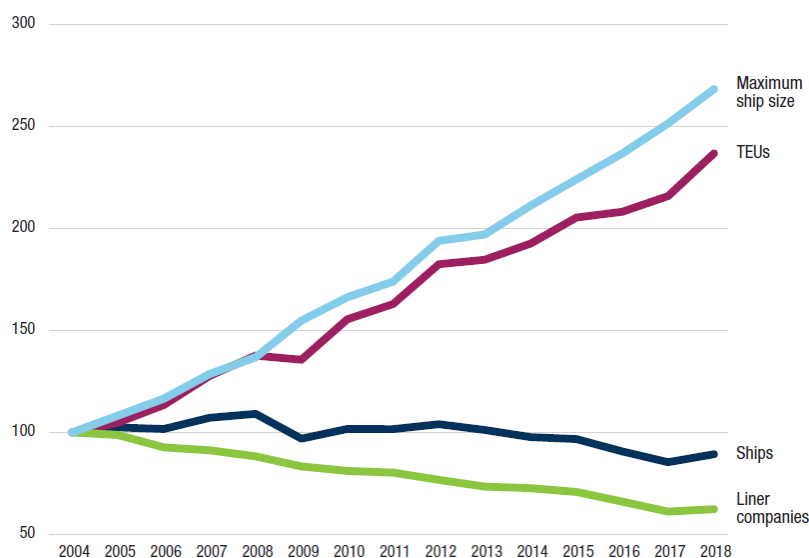
| TRAFFICI | 2015 | 2016 | 2017 | Var. % 2017-2016 |
|--------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|
| MERCE VARIA di cui: | 30.755.964 | 31.595.637 | 35.541.903 | 12,5% |
| traffico containerizzato | 21.866.983 | 22.377.403 | 25.820.772 | 15,4% |
| traffico convenzionale-rotabili | 8.888.981 | 9.218.234 | 9.721.131 | 5,5% |
| RINFUSE SOLIDE | 984.727 | 604.347 | 632.705 | 4,7% |
| OLI MINERALI | 14.998.352 | 13.859.794 | 14.503.781 | 4,6% |
| ALTRE RINFUSE LIQUIDE di cui: | 755.171 | 722.986 | 730.958 | 1,1% |
| oli vegetali, vino | 271.724 | 240.836 | 223.373 | -7,3% |
| prodotti chimici | 483.447 | 482.150 | 507.585 | 5,3% |
| TOT. TRAFFICO COMMERCIALE | 47.494.214 | 46.782.764 | 51.409.347 | 9,9% |
| FUNZIONE INDUSTRIALE di cui: | 2.731.617 | 3.046.818 | 2.775.804 | -8,9% |
| rinfuse solide | 127.172 | 103.343 | 11.905 | -88,5% |
| traffico siderurgici | 2.604.445 | 2.943.475 | 2.763.899 | -6,1% |
| BUNKERS E PROVVISI DI BORDO | 1.072.721 | 963.518 | 975.998 | 1,3% |
| TOT. GENERALE | 51.298.552 | 50.793.100 | 55.161.149 | 8,6% |
| CONTENITORI (TEUs) | 2.242.902 | 2.297.917 | 2.622.187 | 14,1% |
| MOVIMENTO PASSEGGERI | 2.853.853 | 3.110.432 | 3.003.652 | -3,4% |
| Traghetti | 2.005.626 | 2.093.064 | 2.078.464 | -0,7% |
| Crociere | 848.227 | 1.017.368 | 925.188 | -9,1% |

Fonte: Ufficio rilevazione andamenti di mercato, AdSP

Al fine di meglio comprendere l'evoluzione produttiva che caratterizza i vari segmenti, al di là del mero dato quantitativo relativo ai volumi di traffico, è opportuno sottolineare come, in linea con quanto rappresentato in precedenti documenti in argomento, negli ultimi anni si sono consolidati alcuni importanti fenomeni che possono essere di seguito sintetizzati:

- nel comparto dei container si è assistito ad un continuo aumento della dimensione delle navi che ha investito, seppure in misura diversa, i principali servizi internazionali (cfr. figura 1) e in particolare quelli che toccano il porto di Genova determinando un significativo incremento di volumi movimentati per singola nave con conseguenti fenomeni di concentrazione delle attività;
- con particolare riferimento ad alcuni dei principali terminal genovesi specializzati nella movimentazione dei container, negli ultimi anni la dimensione media e massima delle navi all'accosto ha subito un progressivo incremento. A titolo esemplificativo la lunghezza massima del naviglio operato da SECH è passato da 300 a 350 metri, presso il terminal VTE le navi superiori ai 12.000 TEU sono passate da 48 unità del 2015 (6,1%) a 112 nel 2016 (14%);

Grafico 1 - Andamento delle principali tendenze del settore container, 2004 - 2018



Fonte: UNCTAD - Review of Maritime Transport 2018

- una crescita della produttività del lavoro nei principali segmenti (all'aumento dei traffici è corrisposto un maggior utilizzo della forza lavoro meno che proporzionale) che ha avuto origine negli anni immediatamente successivi al

biennio di crisi economica ma che ha continuato a progredire anche per effetto di una sempre più accesa concorrenza internazionale;

- gli operatori portuali e del trasporto che hanno attivato interventi di razionalizzazione ed efficientamento dell'attività anche attraverso lo sviluppo di soluzioni tecnologiche (E-port) ed impiantistiche accompagnata da una organizzazione del lavoro incentrata su flessibilità e sistemi incentivanti;
- una forte crescita del traffico di rotabili con ricadute anche sulla domanda di lavoro portuale, tenuto conto della limitata possibilità di automatizzazione del processo produttivo;
- il comparto dei passeggeri da funzione crocieristica ha fatto registrare un costante aumento caratterizzato tuttavia dalle dinamiche di stagionalità e di punte di attività.

Con specifico riferimento alla forza lavoro coinvolta nel processo produttivo portuale, si evidenzia come, a fronte dell'evoluzione dei traffici così come rappresentata, è corrisposta una organizzazione del fattore lavoro con le seguenti caratteristiche:

- sostanziale stabilità degli occupati diretti delle imprese terminaliste (almeno nella componente operativa e soprattutto nel comparto container) che, diversamente investite dallo sviluppo dei traffici, hanno tendenzialmente mantenuto un orientamento verso l'utilizzo della forza lavoro flessibile per fare fronte alla variabilità che caratterizza il ciclo operativo;
- corrispondente variabilità delle giornate complessivamente lavorate dall'organico dell'impresa autorizzata ex art. 17 che, a partire da un punto di minimo del 2013, sono progressivamente cresciute fino a tutto il 2017.

Tale situazione ha indotto l'adozione, da parte del Comitato di Gestione di AdSP, di due distinti provvedimenti relativi all'organizzazione del lavoro nel porto di Genova: il primo del 27 luglio 2017 relativo alla rideterminazione dell'organico operativo dell'impresa autorizzata ex art. 17 in 930 unità e il secondo del 31 maggio 2018 avente ad oggetto la trasformazione di 78 unità di lavoro in soci speciali.

Con particolare riferimento alla quantificazione dell'organico operativo dell'impresa autorizzata ex art. 17, occorre sottolineare come lo stesso sia scaturito dall'applicazione delle indicazioni contenute nella nota ministeriale del 5 luglio

2010 che forniva i riferimenti circa la teorica dimensione degli organici in rapporto alle giornate lavorate nel biennio precedente. La revisione dell'organico è stata formalmente approvata dal MIT nel luglio 2017.

Suddetta revisione degli organici risultava per altro supportata, oltre che dall'andamento dei traffici, anche dalle previsioni dei rinnovati piani di impresa sostenuti:

- da rilevanti investimenti conclusi e in corso da parte delle due principali imprese specializzate nella movimentazione di merce containerizzata;
- dalle previsioni connesse alle proroghe delle concessioni nel bacino di Sampierdarena che prevedono investimenti per oltre 450 milioni di euro;
- prospettive di crescita dei traffici connesse all'attivazione di nuove infrastrutture.

- Lo scalo di Savona

Le dinamiche di sviluppo che hanno interessato lo scalo savonese evidenziano, per il 2017, un significativo incremento del segmento delle merci convenzionali e ro-ro (+16,8%) e della movimentazione di rinfuse solide (+66,9%) che, dopo una contrazione registratasi nel corso del 2016, sono tornate a crescere attestandosi su volumi pari a circa 2,5 milioni di tonnellate.

L'offerta portuale, in attesa dell'avvio della nuova piattaforma APM dedicata alla movimentazione di merce containerizzata, si caratterizza per una rilevante specializzazione sui segmenti di mercato sopra delineati.

In particolare, il posizionamento dello scalo nel comparto delle rinfuse è strettamente connesso alle esigenze di approvvigionamento delle principali industrie utilizzatrici. Nel complesso, pur considerando il calo nella movimentazione di carbone, le altre rinfuse (alimentari, bianche, fertilizzanti) hanno registrato una rilevante crescita nel 2017.

Tabella 2 - Andamento dei traffici nei principali comparti - Scalo di Savona (tonn.)

| TRAFFICI | 2015 | 2016 | 2017 | Var. % |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------|
| MERCE VARIA di cui: | 5.013.769 | 4.136.986 | 4.830.103 | 16,8% |
| traffico containerizzato | 1.304.061 | 370.282 | 200.795 | -45,8% |
| traffico convenzionale-rotabili | 3.709.708 | 3.766.704 | 4.629.308 | 22,9% |
| RINFUSE SOLIDE | 1.752.753 | 1.454.506 | 2.427.782 | 66,9% |
| OLI MINERALI | 6.580.341 | 7.040.884 | 6.559.047 | -6,8% |
| OLI VEGETALI, VINO | 43.475 | 111.838 | 50.357 | -55,0% |
| TOT. TRAFFICO COMMERCIALE | 13.390.338 | 12.744.214 | 13.867.289 | 8,8% |
| BUNKERS E PROVVISTE DI | n.d. | 183.931 | 138.452 | -24,7% |
| TOT. GENERALE | 13.390.338 | 12.928.145 | 14.005.741 | 8,3% |
| CONTENITORI (TEUs) | 98.033 | 54.594 | 44.057 | -19,3% |
| MOVIMENTO PASSEGGERI | 1.379.440 | 1.250.702 | 1.220.666 | -2,4% |
| Traghetti | 375.725 | 328.454 | 326.084 | -0,7% |
| Crociere | 982.226 | 910.244 | 854.443 | -6,1% |

Fonte: Ufficio rilevazione andamenti di mercato, AdSP

Tra i comparti in progressiva evoluzione rientra, come per lo scalo genovese, anche il segmento delle Autostrade del Mare che nel 2017 ha fatto registrare un incremento di circa il 34%, seppure su volumi più contenuti.

In particolare, il settore Ro-Ro, nelle due componenti di traffico auto e autostrade del mare mediterraneo, dopo il trend positivo degli ultimi anni, mantiene importanti opportunità di sviluppo grazie agli investimenti per il miglioramento delle strutture ricettive dei terminal di Savona, che metteranno a disposizione nuovi spazi coperti per lo stoccaggio degli autoveicoli, ed all'ampliamento delle reti di collegamenti inframediterranei.

Per gli altri settori (frutta, prodotti forestali, acciai) si registra un sostanziale mantenimento dei volumi connesso alla consolidata presenza di operatori specializzati.

Sotto il profilo dell'organizzazione produttiva e del fattore lavoro, a fronte di una sostanziale stabilità degli occupati diretti l'impresa autorizzata ex art. 17 è costituita da un organico operativo di 150 addetti che concentrano la fornitura di lavoro temporaneo prevalentemente nei segmenti dei rotabili (50%) delle rinfuse solide (31%) e multipurpose (25%).

Rispetto al quadro delineato, i traffici del sistema a tutto ottobre 2018 presentano la dinamica rappresentata nella tabella 3.

Come si evince dai dati, lo scalo di Genova ha subito gli effetti immediati del crollo del ponte Morandi le cui ripercussioni di medio periodo saranno come detto valutate appieno nei prossimi mesi, così come andranno valutati gli effetti degli ingenti danni provocati dagli eventi meteo marini di fine ottobre che hanno particolarmente colpito lo scalo savonese.

Tabella 3 - Andamento traffici degli scali del sistema a ottobre 2018 e confronto con stesso periodo 2017

| Comparti | AdSP - Genova e Savona | | | Scalo di Genova | | | Scalo di Savona | | |
|------------------------------------|------------------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------------|--------------|-------------------|-------------------|--------------|
| | 2017 | 2018 | delta % | 2017 | 2018 | delta % | 2017 | 2018 | delta % |
| MERCE VARIA di cui: | 33.815.700 | 34.554.033 | 2,2% | 29.728.153 | 29.852.592 | 0,4% | 4.087.547 | 4.701.441 | 15,0% |
| traffico containerizzato | 21.758.864 | 21.579.079 | -0,8% | 21.594.790 | 21.354.894 | -1,1% | 164.074 | 224.185 | 36,6% |
| traffico convenzionale | 12.056.836 | 12.974.954 | 7,6% | 8.133.363 | 8.497.698 | 4,5% | 3.923.473 | 4.477.256 | 14,1% |
| RINFUSE SOLIDE | 2.611.478 | 2.886.622 | 10,5% | 520.708 | 465.465 | -10,6% | 2.090.770 | 2.421.157 | 15,8% |
| OLI MINERALI | 17.683.072 | 17.619.678 | -0,4% | 12.030.597 | 12.359.509 | 2,7% | 5.652.475 | 5.260.169 | -6,9% |
| ALTRE RINFUSE LIQUIDE | 641.052 | 641.689 | 0,1% | 595.643 | 594.365 | -0,2% | 45.409 | 47.324 | 4,2% |
| oli vegetali,vino | 226.434 | 229.248 | 1,2% | 181.025 | 181.924 | 0,5% | 45.409 | 47.324 | 4,2% |
| prodotti chimici | 414.618 | 412.441 | -0,5% | 414.618 | 412.441 | -0,5% | 0 | 0 | - |
| TOTALE TRAFFICO COMMERCIALE | 54.751.302 | 55.702.022 | 1,7% | 42.875.101 | 43.271.931 | 0,9% | 11.876.201 | 12.430.091 | 4,7% |
| FUNZIONE INDUSTRIALE di cui: | 2.362.411 | 2.122.945 | -10,1% | 2.362.411 | 2.122.945 | -10,1% | - | - | - |
| rinfuse solide | 11.905 | 0 | -100,0% | 11.905 | - | -100,0% | - | - | - |
| traffico siderurgici | 2.350.506 | 2.122.945 | -9,7% | 2.350.506 | 2.122.945 | -9,7% | - | - | - |
| Bunker | 955.708 | 994.435 | 4,1% | 837.837 | 876.279 | 4,6% | 117.871 | 118.156 | 0,2% |
| TOTALE GENERALE | 58.069.421 | 58.819.402 | 1,3% | 46.075.349 | 46.271.155 | 0,4% | 11.994.072 | 12.548.247 | 4,6% |
| TOTALE CONTAINERS TEUS | 2.217.435 | 2.225.725 | 0,4% | 2.186.664 | 2.183.155 | -0,2% | 30.771 | 42.570 | 38,3% |
| Traghetti | 2.296.677 | 2.308.701 | 0,5% | 1.943.661 | 1.964.507 | 1,1% | 353.016 | 344.194 | -2,5% |
| Crociere | 1.524.970 | 1.582.123 | 3,7% | 802.091 | 860.486 | 7,3% | 722.879 | 721.637 | -0,2% |
| Totale passeggeri | 3.821.647 | 3.890.824 | 1,8% | 2.745.752 | 2.824.993 | 2,9% | 1.075.895 | 1.065.831 | -0,9% |

Fonte: Ufficio rilevazione andamenti di mercato, AdSP

2. L'offerta portuale: settori, previsioni di sviluppo e organizzazione del lavoro

Rispetto al quadro delle trasformazioni che investono i principali segmenti in cui si articola l'offerta portuale del Sistema e al fine di analizzare l'andamento della domanda di lavoro nelle sue componenti dirette e di lavoro temporaneo, si è proceduto ad una riclassificazione delle attività di movimentazione secondo una logica che distingue i diversi modelli produttivi.

Tabella 4 - Comparti produttivi e distribuzione della forza lavoro

| Comparti | Forza lavoro diretta | | Lavoro temporaneo | |
|--|----------------------|--------|-------------------|--------------|
| | Genova | Savona | Genova | Savona |
| Container | X | | X | |
| Rotabili prevalenti | X | X | X | X |
| Multipurpose | X | X | X | X |
| Specializzati | X | X | X | X |
| Rinfuse liquide e depositi costieri | X | X | Non presente | Non presente |
| Rinfuse solide | X | X | X | X |
| Passeggeri | X | X | X | X |
| Logistica e servizi | X | X | X | X |

Fonte: Elaborazioni AdSP

All'interno dei singoli comparti operano le imprese autorizzate ex art. 16 e 18 negli scali di Genova e Savona, rappresentate nella successiva Tabella 5 con l'obiettivo di ricostruire una rappresentazione della complessità che caratterizza le attività di movimentazione portuale nel sistema.

Si tratta, nel 2018, per il porto di Genova di 16 imprese autorizzate ex art. 18 (compresi depositi costieri) e di 11 imprese autorizzate ex art. 16, mentre per il porto di Savona di 14 imprese autorizzate ex art. 18, compresi depositi costieri e 2 imprese ex art. 16. Dal secondo semestre 2019 entrerà in esercizio la piattaforma multifunzionale di Vado Ligure. Per quanto concerne le imprese ex art. 16 oggetto di analisi, si tratta di quelle autorizzate al solo svolgimento delle operazioni portuali.

In entrambi gli scali sono inoltre autorizzate le imprese che forniscono lavoro temporaneo ex art. 17, rispettivamente: Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini (CULMV) S.c.a.r.l. e Compagnia Unica Lavoratori Portuali dei Savona Pippo Rebagliati (CULP).

In particolare, nelle tabelle 6 e 7, successive al quadro sinottico, tutte le imprese sono state riclassificate con l'evidenza del peso di ciascun comparto in relazione al numero complessivo di addetti diretti del porto e in relazione al numero complessivo degli avviamenti realizzati a fine agosto 2018.

In particolare, come già rappresentato, è stato enucleato il segmento dei cosiddetti "rotabili prevalenti" che comprende sia imprese autorizzate ex art. 18 e in gran parte specializzate nella movimentazione dei rotabili, sia imprese ex art. 16 (non titolari di concessioni dirette) che si avvalgono dell'impresa autorizzata ex art. 17 per il ciclo delle operazioni portuali.

Tabella 5 - Quadro sinottico delle imprese autorizzate ex art. 16 e 18 L. 84/94 negli scali del Sistema

| Comparti | Imprese autorizzate ex art. 18 | | Imprese autorizzate ex art. 16 | |
|--|---|--|---|------------------------------|
| | Genova | Savona | Genova | Savona |
| Container | VTE - SECH | APM* | | |
| Rotabili prevalenti | TSG | SAVONA TERMINAL AUTO | MOBY - GNV - CIN | |
| Multipurpose | GPT MESSINA | SAVONA TERMINALS REEFER TERMINAL | | |
| Specializzati | GMT FOREST ANSALDO ENERGIA | | | CAMPOSTANO GROUP |
| Rinfuse liquide e depositi costieri | PORTO PETROLI SAAR SILOMAR SPD OLII ENI - ESSO - GETOIL | ESSO SARPOM ITALIANA PETROLI ALKION DEPOSITI COSTIERI SAVONA | | |
| Rinfuse solide | TRGE | BUT COLACEM MONFER TERMINAL ALTI FONDALI | ROLCIM | |
| Passeggeri | STAZIONI MARITTIME** | COSTA CROCIERE FORSHIP | | CONSORZIO SAVONA CROCIERE |
| Logistica e servizi | | | CFM ANGELO PASTORINO THERMOCAR CENTRO SERVIZI DERNA CSM EUROMARE | |

Fonte: Elaborazioni AdSP - * L'operatore entra in esercizio nel secondo semestre 2019 - ** Società titolare di servizio di interesse generale

Tabella 6 - Scalo di Genova - Articolazione delle imprese e relativa incidenza del lavoro temporaneo (avviamenti) e del totale degli addetti diretti

| Comparti | Imprese autorizzate ex art. 18 | Imprese autorizzate ex art. 16 | Fornitura lavoro temporaneo Art. 17 | % avviamenti su totale art. 17 (su dati agosto 2018) | % addetti diretti su totale |
|----------------------------|---|---|-------------------------------------|--|-----------------------------|
| Container | VTE - SECH | | SI | 60,8% | 48,6% |
| Rotabili prevalenti | TSG | MOBY GNV TIRRENIA | SI | 18,9% | 9,2% |
| Multipurpose | GPT MESSINA | | SI | 13,6% | 18,6% |
| Specializzati | GMT - FORESTF | | SI | 2,4% | 2,9% |
| Rinfuse liquide | PORTO PETROLI SAAR SILOMAR SPD OLII ENI - ESSO - GETOIL | | NO | - | 8,59% |
| Rinfuse solide | TRGE | | SI | 0,5% | 2,1% |
| Passeggeri | STAZIONI MARITTIME* | | SI | 3,4% | 3% |
| Logistica e altro | | CSM - CFM ANGELO PASTORINO THERMOCAR CENTRO SERVIZI DERNA EUROMARE | SI | 0,4% | 7,1% |
| Addetti/Avviamenti | | | | 100% | 100% |

Fonte: Elaborazioni AdSP - * Società titolare servizio di interesse generale

Tabella 7 - Scalo di Savona - Articolazione delle imprese e relativa incidenza del lavoro temporaneo (avviamenti) e del totale degli addetti diretti

| Comparti | Imprese autorizzate ex art. 18 | Imprese autorizzate ex art. 16 | Fornitura lavoro temporaneo Art. 17 | % avviamenti su totale art. 17 (su dati agosto 2018) | % addetti diretti su totale |
|----------------------------|--|--------------------------------|-------------------------------------|--|-----------------------------|
| Container | APM* | | SI | | - |
| Rotabili prevalenti | SAVONA TERMINAL AUTO | | SI | 50% | 12,0% |
| Multipurpose | REEFER TERMINAL SAVONA TERMINALS | | SI | 40,8% | 33,5% |
| Specializzati | | CAMPOSTANO GROUP | SI | - | 2,8% |
| Rinfuse liquide | ESSO SARPOM ITALIANA PETROLI ALKION DEPOSITI COSTIERI SV | | NO | - | 14,7% |
| Rinfuse solide | BUT COLACEM MONFER TERMINAL ALTI FONDALI | | SI | 5,5% | 12,9% |
| Passeggeri | COSTA CROCIERE FORSHIP | CONSORZIO SAVONA CROCIERE | SI | 3,7% | 24,1% |
| Addetti/avviamenti | | | | 100% | 100% |

Fonte: Elaborazioni AdSP - * L'operatore entrerà in esercizio nel secondo semestre 2019

Container

Il comparto container include al momento due operatori specializzati (VTE e SECH) a cui si potrà aggiungere nel medio periodo il nuovo terminal di Calata Bettolo, mentre estendendo lo sguardo al sistema Genova-Savona, è previsto l'inizio dell'attività del nuovo terminal APM nella seconda metà del 2019.

I due terminal specializzati hanno movimentato nel 2017 volumi pari a 1.911.523 TEU (73% del totale del traffico complessivo di container) con una tendenza ad un deciso aumento rispetto all'anno precedente (+14,4%) mentre il 2018 sarà influenzato dal crollo del ponte Morandi e dalla conseguente riorganizzazione delle attività.

Nelle incertezze legate all'evento di cui sopra, le previsioni del comparto nel porto di Genova possono attestarsi, per il 2018, fra 1,9 e 2 milioni di TEU (originari piani di impresa) e una stima ad oggi di sostanziale stabilità per il successivo biennio.

A fronte delle previsioni di andamento dei traffici forniti dai terminalisti del settore, il quadro degli addetti e delle previsioni di utilizzo del lavoro temporaneo è rappresentato nelle tabelle seguenti.

Tabella 8 - Comparto container - Addetti diretti e previsioni avviamenti lavoro temporaneo

| Container | Addetti diretti | | Totali |
|-----------|--------------------------|-----------|--------|
| | Amministrativi/Impiegati | Operativi | |
| | 223 | 670 | 893 |

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

| Container | Previsioni turni art. 17 | |
|-----------|--------------------------|---------|
| | 2018 | 2019 |
| | 136.000 | 136.000 |

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

Gli operatori hanno previsto una sostanziale stabilità dell'organico diretto e il ricorso all'art. 17 per un totale medio nel triennio pari a circa 130.000 avviamenti in linea con i dati relativi all'esercizio 2017 e corrispondenti al 60,8% delle giornate complessivamente lavorate dall'organico operativo presso i terminal genovesi.

La ricognizione svolta ha altresì evidenziato un profilo anagrafico dei lavoratori operativi diretti che vede una maggiore concentrazione nella fascia 41-50 anni (pari a circa il 43% della forza lavoro), seguiti dalla fascia fino ai 40 (circa il 20%) e dalla fascia 51-60 anni (12%).

Sotto il profilo professionale risulta altresì che il personale degli addetti terminal si caratterizzi per un elevato livello di specializzazione che si riverbera anche sulla fornitura di lavoro temporaneo in termini di tipologia/mansioni degli addetti operativi (gruisti, rallisti, retro marcasti, ecc.).

Le mansioni amministrative concentrano circa il 25% degli addetti diretti.

Per quanto concerne le previsioni di avvio della nuova piattaforma APM nello scalo savonese (prevista a partire dalla seconda metà del 2019), i principali dati rinvenibili dal piano di attività presentato evidenziano una movimentazione per il biennio 2019-2010 pari a 200.000 e 445.000 TEU.

La consistenza dell'organico diretto è prevista per il 2019 (anno di avvio) in 107 unità dedicate alle attività di banchina e piazzale e 130 rientranti nelle tipologie di dirigenti, impiegati, tecnici. In corrispondenza dello sviluppo delle attività sono indicati incrementi già a partire dall'anno 2020.

Per quanto concerne l'apporto del lavoro temporaneo, una prima stima effettuata dal terminalista individua in 30.000 ore/anno (pari a 5.000 avviamenti) la domanda di unità all'impresa autorizzata ex art. 17.

I numeri sopra indicati si riferiscono ad una realtà produttiva, quale quella di Vado, che si caratterizzerà per un rilevante livello di automazione e specializzazione delle operazioni.

Rotabili prevalenti

Il comparto dei rotabili prevalenti include, a livello di sistema portuale, le seguenti imprese:

| Imprese autorizzate ex art. 18 | | Imprese autorizzate ex art. 16 |
|--------------------------------|----------------------|--------------------------------|
| Genova | Savona | Genova |
| TSG | SAVONA TERMINAL AUTO | MOBY - GNV - CIN |

I terminal autorizzati ex art. 18 (con prevalenza rotabili) e le imprese autorizzate ex art. 16 hanno movimentato significativi volumi nel 2018 pari a circa 3 milioni di mtl. nello scalo di Genova e 1,8 milioni di mtl. nello scalo di Savona.

Come già sottolineato nelle pagine precedenti, il comparto risulta specializzato prevalentemente nell'offerta di servizi di linea con le principali O/D italiane (Sicilia e

Sardegna e mediterranee (Spagna, Tunisia e Paesi nord africani) che rappresentano una quota rilevante del traffico in/out del sistema Genova-Savona.

La scelta degli scali del sistema rappresenta un fattore di successo a motivo della posizione baricentrica e della vicinanza con i mercati di O/D interna, nell'ambito di un ciclo logistico dove il trasporto inland su gomma necessita di essere ottimizzato rispetto al costo complessivo del trasporto.

La terminalizzazione 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).

A fronte delle previsioni di andamento dei traffici degli operatori del settore, il quadro degli addetti diretti e delle previsioni di utilizzo del lavoro temporaneo è rappresentato nelle tabelle seguenti.

Tabella 9 - Comparto Rotabili Prevalenti - Addetti diretti e previsioni avviamenti lavoro temporaneo

| | Addetti diretti | | Totali |
|---------------|--------------------------|------------|------------|
| | Amministrativi/Impiegati | Operativi | |
| Genova | 58 | 111 | 169 |
| Savona | 13 | 42 | 55 |
| Totali | 71 | 153 | 224 |

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

| | Stime turni Art. 17 | |
|---------------|---------------------|---------------|
| | 2018 | 2019 |
| Genova | 41.400 | 36.400 |
| Savona | 18.200 | 18.800 |
| Totali | 59.600 | 55.200 |

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati e stime imprese autorizzate

Per quanto concerne la componente diretta delle imprese autorizzate ex art. 18, si è assistito negli ultimi anni ad una significativa crescita delle unità impiegate che tende a proiettarsi anche sul prossimo triennio.

In generale il comparto concentra un totale di avviamenti di lavoro temporaneo pari al 21% per lo scalo genovese e pari ad oltre il 50% del il porto di Savona.

In relazione alle previsioni di ricorso alle imprese autorizzate ex art. 17 i dati forniti evidenziano per il biennio l'attivazione di 59.600 turni nel 2018 e 55.200 nel 2019 per effetto di una previsione di calo in capo ai terminali genovesi.

La ricognizione svolta ha altresì evidenziato un profilo anagrafico dei lavoratori operativi diretti che vede, per lo scalo genovese, due fasce di età prevalenti: fino al 40 anni (42%) e dai 41-50 anni (37%), con una quota residuale nella fascia 51-60 anni (19%). Da sottolineare come nello scalo Savonese la fascia di età fino ai 40 anni concentri circa 70% degli addetti operativi diretti.

Sotto il profilo professionale risulta altresì che il personale dei addetti terminal si caratterizzi per un moderato livello di specializzazione maggiormente concentrato nelle fasce di età più giovani.

Le mansioni amministrative concentrano circa il 32% degli addetti diretti.

Multipurpose

Il comparto dei terminal 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:

| Imprese autorizzate ex art. 18 | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| Genova | Savona |
| GPT - Gruppo Spinelli MESSINA | REEFER TERMINAL SAVONA TERMINALS* |

* Savona Terminal movimentata anche una quota di merci alla rinfusa

Per quanto concerne l'andamento dei traffici, dopo una significativa crescita registratasi nel 2017, soprattutto nello scalo genovese, a tutto ottobre 2018 i tassi di crescita della merce containerizzata hanno subito una riduzione attestandosi intorno al +2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, mentre i rotabili continuano a far registrare una significativa crescita (+27%).

I terminal multipurpose, a differenza di altre realtà di impresa, beneficiano di strategie di diversificazione dell'offerta che permette alle imprese di generare un mix di traffico tale da riequilibrare, seppur parzialmente, i risultati gestionali. Nello scalo savonese, l'offerta si caratterizza per la presenza di operatori parzialmente specializzati nella movimentazione di merce convenzionale.

Il segmento sconta una situazione diversificata rispetto alle realtà di impresa in esso presenti e alle previsioni fornite per tutto il 2018.

A fronte delle previsioni di andamento dei traffici degli operatori del settore, il quadro degli addetti diretti e delle previsioni di utilizzo del lavoro temporaneo è rappresentato nelle tabelle seguenti.

Tabella 10 - Comparto Multipurpose - Addetti diretti e previsioni avviamenti lavoro temporaneo

| | Addetti diretti | | Totali |
|---------------|--------------------------|------------|------------|
| | Amministrativi/Impiegati | Operativi | |
| Genova | 56 | 285 | 341 |
| Savona | 38 | 115 | 153 |
| Totali | 94 | 400 | 494 |

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

| | Previsione turni art. 17 | |
|---------------|--------------------------|---------------|
| | 2018 | 2019 |
| Genova | 35.000 | 36.700 |
| Savona | 14.000 | 14.100 |
| Totali | 49.000 | 50.800 |

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate e stima avviamenti

Gli operatori del settore, sempre nelle more delle più puntuali valutazioni che potranno essere svolte in relazione agli effetti degli eventi calamitosi, hanno previsto una sostanziale stabilità dell'organico diretto e il ricorso all'art. 17 per un totale medio nel biennio di circa 36.000 avviamenti per lo scalo di Genova e 14.000 per quello di Savona.

Il comparto, in termini di fornitura di lavoro portuale temporaneo, rappresenta percentuali variabili tra il 13,6% per lo scalo genovese e il 40,8% per lo scalo di Savona rispetto alle giornate complessivamente lavorate dall'organico operativo presso i terminal.

La ricognizione svolta ha altresì evidenziato un profilo anagrafico dei lavoratori operativi diretti che vede una concentrazione nella fascia 41-50 anni (pari a circa il 46% della forza lavoro), seguiti dalla fascia fino ai 40 (circa il 28%) e dalla fascia 51-60 anni (23%).

Sotto il profilo professionale risulta che il personale dei addetti terminal si caratterizzi per un livello di specializzazione abbastanza elevato che tuttavia si concentra nella fascia mediana dei lavoratori compresi tra i 41 e i 50 anni.

Le mansioni amministrative concentrano circa il 19% degli addetti diretti.

Specializzati

Il comparto dei terminal specializzati comprende realtà terminalistiche che movimentano merci varie appartenenti a specifiche nicchie di mercato quali forestali, metalli e siderurgici. Il sistema portuale di Genova e Savona include le seguenti imprese autorizzate ex art. 18 e art. 16:

| Imprese autorizzate ex art. 18 | Imprese autorizzate ex art. 16 |
|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Genova | Savona |
| GMT FOREST | CAMPOSTANO GROUP* |

* Impresa fornitrice di soli mezzi meccanici - L'analisi non include i dati di Ansaldo Energia

Per quanto concerne l'andamento dei traffici, il comparto (limitatamente allo scalo genovese) presenta una certa variabilità connessa all'andamento dei settori utilizzatori. Nel 2017, a fronte di una sostanziale stabilità nella movimentazione di prodotti forestali, si è registrata una significativa contrazione della componente rappresentata dai metalli (-28%).

A tutto ottobre 2018 il comparto vede aumentare i traffici operati dai due terminal con una più significativa crescita dei metalli (+40%) ed una leggera contrazione dei prodotti forestali (-10%).

Relativamente allo scalo di Savona, occorre precisare che i traffici di forestali, operati dallo stesso soggetto presente nel porto di Genova, rientrano nelle attività di Savona Terminals, successivamente descritta nel segmento delle rinfuse, a motivo della diversificazione produttiva che caratterizza l'attività dell'impresa.

A fronte delle previsioni di andamento dei traffici degli operatori del settore, il quadro degli addetti diretti e delle previsioni di utilizzo del lavoro temporaneo è rappresentato nelle tabelle seguenti.

Tabella 11 - Comparto Specializzati - Addetti diretti e previsioni avviamenti lavoro temporaneo

| | Addetti diretti | | Totali |
|----------------|---------------------------------|------------------|---------------|
| | Amministrativi/Impiegati | Operativi | |
| Genova | 7 | 46 | 53 |
| Savona* | 1 | 12 | 13 |
| Totali | 8 | 58 | 66 |

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate - * Solo Campostano Group

| Previsione turni art. 17 | | |
|---------------------------------|---------------|---------------|
| | 2018 | 2019 |
| Genova | 4.650 | 4.650 |
| Savona | - | - |
| Totali | 41.180 | 43.132 |

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate e stima avviamenti

Gli operatori del settore, sempre nelle more delle più puntuali valutazioni che potranno essere svolte in relazione agli effetti degli eventi calamitosi, hanno previsto una sostanziale stabilità dell'organico diretto e il ricorso all'art. 17 per un totale medio nel biennio di 4.650 avviamenti per lo scalo di Genova.

Il comparto, in termini di fornitura di lavoro portuale temporaneo, rappresenta una percentuale pari a circa 2,4% delle alle giornate complessivamente lavorate dall'organico operativo presso i terminal.

La ricognizione svolta ha altresì evidenziato un profilo anagrafico dei lavoratori operativi diretti che vede una concentrazione nella fascia 41-50 anni (pari a circa il 43% della forza lavoro), seguiti dalla fascia fino ai 40 (circa il 31%) e dalla fascia 51-60 anni (26%).

Sotto il profilo professionale risulta che il personale degli addetti dei terminal si caratterizzi per un discreto livello di specializzazione che tuttavia si concentra nella fascia mediana dei lavoratori compresi tra i 41 e i 50 anni.

Le mansioni amministrative concentrano circa il 12% degli addetti diretti.

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 ex art. 18.

| Imprese autorizzate ex art. 18 | Imprese autorizzate ex art. 18 |
|---------------------------------------|---|
| Genova | Savona |
| TRGE | BUT - COLACEM - MONFER TERMINAL ALTI FONDALI |

Nello scalo di Genova il dato esclude Rolcim

Il settore delle rinfuse secche rappresenta un'importante quota di traffico del sistema portuale i cui volumi movimentati sono strettamente collegati all'andamento delle principali industrie utilizzatrici.

Nel corso del 2017 i traffici di rinfuse commerciali movimentati da Genova e Savona hanno registrato una forte crescita attestandosi sui 3 milioni di tonnellate e con un incremento del 48% rispetto all'anno precedente, principalmente ascrivibile allo scalo savonese che rappresenta l'80% del totale.

A tutto ottobre 2018, pur a fronte di una crescita che si assesta comunque sul 10,5%, lo scalo genovese fa registrare un calo pari al 10,6% seppure su volumi complessivamente più modesti (465.000 tonnellate contro circa 2,4 milioni di Savona) in linea con un trend che testimonia le difficoltà del comparto nel porto di Genova.

Per quanto concerne le previsioni sul biennio gli operatori del sistema traggono i seguenti volumi di traffico, che tuttavia comprendono anche una quota di merci varie operate da Savona Terminal.

| Volumi (tonnellate) | 2018 | 2019 |
|----------------------------|------------------|------------------|
| Savona | 2.308.000 | 2.380.000 |
| Genova | 600.000 | 580.000 |
| Totale | 2.908.000 | 2.960.000 |

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

A fronte delle previsioni di andamento dei traffici, il quadro degli addetti diretti e delle previsioni di utilizzo del lavoro temporaneo è rappresentato nelle tabelle seguenti.

Tabella 12 - Comparto Rinfuse Solide - Addetti diretti e previsioni avviamenti lavoro temporaneo

| | Addetti diretti | | Totali |
|---------------|---------------------------------|------------------|---------------|
| | Amministrativi/Impiegati | Operativi | |
| Genova | 4 | 35 | 39 |
| Savona | 10 | 49 | 59 |
| Totale | 14 | 84 | 98 |

| | Previsione turni art. 17 | |
|---------------|---------------------------------|--------------|
| | 2018 | 2019 |
| Genova | 1.200 | 1.150 |
| Savona | 3.300 | 3.600 |
| Totale | 4.500 | 4.750 |

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

Le imprese hanno previsto una sostanziale stabilità dell'organico diretto e il ricorso all'art. per un totale medio nel biennio 2018-2019 di circa 1.100 avviamenti per lo scalo di Genova e 3.400 per quello di Savona.

Il comparto, in termini di fornitura di lavoro portuale temporaneo, rappresenta una percentuale variabile tra 0,5% e 5,5% rispettivamente nei due scali di Genova e Savona.

La ricognizione svolta ha altresì evidenziato un profilo anagrafico dei lavoratori operativi diretti che vede una significativa concentrazione nella fascia 41-50 anni (pari a circa il 51% della forza lavoro), seguiti dalla fascia fino ai 40 (circa il 26%) e dalla fascia 51-60 anni (23%).

Sotto il profilo professionale, sulla base dei dati disponibili, risulta che il personale dei addetti terminal si caratterizzi per un livello di specializzazione abbastanza elevato in linea con le tipologie di lavorazione che caratterizzano il comparto.

Le mansioni amministrative concentrano circa il 14% degli addetti diretti.

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:

| Imprese autorizzate ex art. 18 | Imprese autorizzate ex art. 18 |
|--|---|
| Genova | Savona |
| PORTO PETROLI | ESSO - SARPOM ITALIANA PETROLI ALKION |
| SAAR SILOMAR SPD OLI ENI - ESSO - GETOIL* | DEPOSITI COSTIERI SAVONA |

* La presente analisi esclude i depositi costieri genovesi (ENI, ESSO, Getoil)

Il settore delle rinfuse liquide rappresenta nel complesso un'importante quota di traffico del sistema portuale.

Nel corso del 2017 i traffici di petrolio e raffinati sono risultati pari a 21 milioni di tonnellate con un lieve incremento (+0,8%) rispetto all'anno precedente, mentre le altre rinfuse (chimici e alimentari) hanno fatto registrare un discreto calo (-6,4%) per attestarsi su 781.000 tonnellate. Nel complesso lo scalo genovese rappresenta il 70% del totale movimentato.

Al 31 ottobre 2018 si evidenzia una lieve decrescita del comparto (-0,3%) rispetto al quale si assiste ad una crescita positiva della movimentazione di petrolio (a fronte di un calo a Savona) e di un lieve aumento dei traffici di rinfuse liquide minori dello scalo savonese.

Per quanto concerne le previsioni per il biennio, gli operatori traggono una sostanziale stabilità della componente petrolio e derivati (scalo di Genova) e una moderata crescita delle altre rinfuse liquide (anche petrolifere nello scalo di Savona).

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 13 - Comparto Rinfuse Liquide- Addetti diretti

| | Addetti diretti | | Totali |
|---------------|--------------------------|------------|------------|
| | Amministrativi/Impiegati | Operativi | |
| Genova | 38 | 119 | 157 |
| Savona | 21 | 46 | 67 |
| Totale | 59 | 165 | 224 |

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate

Gli operatori del settore hanno previsto una sostanziale stabilità dell'organico diretto nel 2018-2019.

La ricognizione svolta ha altresì evidenziato un profilo anagrafico dei lavoratori operativi diretti che vede una concentrazione nella fascia 51-60 anni (pari a circa il 37% della forza lavoro), seguiti dalla fascia dai 41 ai 50 (circa il 30%) e dalla fascia fino ai 40 anni (27%). Solo il 6% nella fascia oltre i 60 anni.

Sotto il profilo professionale, sulla base dei dati disponibili, risulta che il personale degli addetti dei terminali si caratterizza per un livello di specializzazione abbastanza elevato in linea con le tipologie di lavorazione che caratterizzano il comparto.

Le mansioni amministrative concentrano circa il 26% degli addetti diretti.

Passeggeri

Il comparto passeggeri del sistema portuale di Genova e Savona, include le seguenti imprese autorizzate ex art. 18 e ex art. 16.

In particolare, presso lo scalo di Genova, Stazioni Marittime S.p.A. è impresa dedicata ai servizi per la movimentazione dei passeggeri e presso le relative infrastrutture ospita i servizi offerti dalle imprese di navigazione GNV, Tirrenia e Moby, già analizzate sotto il profilo della movimentazione dei rotabili che risultano posizionate anche nel segmento passeggeri da funzione traghetto.

Nello scalo savonese, il terminal gestito da Costa Crociere S.p.A. presenta una organizzazione operativa differente in quanto le strutture vengono aperte solo in corrispondenza degli arrivi nave. Al fine di garantire l'offerta del servizio, l'impresa concessionaria ex art. 18 si è affidata alla società Consorzio Savona Crociere che risulta autorizzata ex art. 16.

| Imprese autorizzate ex art. 18 | Imprese autorizzate ex art. 16 | Imprese autorizzate ex art. 18 | Imprese autorizzate ex art. 16 |
|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Genova | Genova | Savona | Savona |
| STAZIONI MARITTIME* | GNV TIRRENIA MOBY | COSTA CROCIERE FORSHIP | CONSORZIO SAVONA CROCIERE |

* Società titolare di servizio di interesse generale

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 2017 il numero dei passeggeri complessivamente movimentati è stato pari a 4,2 milioni (di cui 2,4 relativi ai servizi di collegamento a corto raggio e 1,8 da funzione crocieristica) con una lieve diminuzione (-3,1%) rispetto all'anno precedente. L'85% della funzione traghetti è concentrato nello scalo genovese mentre il traffico crocieristico è equamente distribuito sulle due realtà portuali.

A tutto il mese di ottobre del 2018, si è assistito ad una crescita di entrambi i comparti prevalentemente sostenuta dalle dinamiche che hanno interessato il porto di Genova.

Per quanto concerne le previsioni gli operatori del sistema traggono volumi di traffico superiori ai 4 milioni di passeggeri da funzione crociera e traghetti per il biennio 2019-2020, dei quali il 70% concentrato nello scalo genovese e il 30% nello scalo savonese.

A fronte delle previsioni di andamento dei traffici, il quadro degli addetti diretti e delle previsioni di utilizzo del lavoro temporaneo, per la sola componente rappresentata dalla gestione del traffico crocieristico, è riportato nelle tabelle seguenti.

Tabella 14 - Comparto Passeggeri - Addetti diretti e previsioni avviamenti lavoro temporaneo

| | Addetti diretti | | Totali |
|----------------|--------------------------|------------|------------|
| | Amministrativi/Impiegati | Operativi | |
| Genova* | 23 | 33 | 56 |
| Savona | 14 | 96 | 110 |
| Totale | 37 | 129 | 166 |

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate - * il comparto genovese esclude gli addetti delle imprese autorizzate ex art. 16 in quanto già inclusi nel segmento rotabili prevalenti.

| | Previsione turni art. 17 | |
|---------------|--------------------------|--------------|
| | 2018 | 2019 |
| Genova | 7.200 | 7.200 |
| Savona | 1.500 | 1.500 |
| Totale | 8.700 | 8.700 |

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese autorizzate e stima avviamenti

Le imprese hanno previsto una sostanziale stabilità dell'organico diretto e il ricorso all'art. 17 per un totale medio nel biennio 2018-2019 di circa 8.700 avviamenti per lo scalo di Genova.

La ricognizione svolta ha evidenziato un profilo anagrafico dei lavoratori operativi diretti che vede una sostanziale equa distribuzione nelle tre fasce di età anni 41-50 (pari a circa il 33% della forza lavoro), anni 50-60 (circa il 33%) e sotto i 40 anni (30%).

Sotto il profilo professionale, sulla base dei dati disponibili, risulta che il personale dei addetti terminal si caratterizzi per un livello di specializzazione relativamente basso in ragione della tipologia di servizi offerti.

Le mansioni amministrative concentrano circa il 22% degli addetti diretti.

Altre imprese autorizzate ex art. 16

Per quanto concerne infine le altre imprese autorizzate ex art. 16 alle operazioni portuali (scalo Genova) non ricomprese nei segmenti di mercato sopra descritti, i dati raccolti evidenziano la seguente consistenza della dimensione occupazionale.

Tabella 15 - Altre imprese autorizzate ex art. 16 alle operazioni portuali - addetti diretti

| | Addetti diretti | | Totali |
|---------------|---------------------------------|------------------|---------------|
| | Amministrativi/Impiegati | Operativi | |
| Genova | 61 | 69 | 130 |

Rispetto alle citate imprese l'unica realtà che si avvale della fornitura di lavoro temporaneo è CSM per una incidenza in termini di avviamenti dello 0,4% sul totale.

3. **Analisi del lavoro portuale temporaneo**

A fronte della rappresentazione dei settori in cui si articolano gli scali del sistema l'obiettivo del presente paragrafo è quello di evidenziare le principali caratteristiche delle imprese autorizzate ex art. 17 alla fornitura del lavoro portuale temporaneo, sia dal punto di vista quantitativo (consistenza degli organici), sia qualitativo (organizzazione, specializzazione, profili anagrafici).

Nei due scali di Genova e Savona, come sopra anticipato, operano le seguenti imprese autorizzate ex art. 17:

- Compagnia Unica Lavoratori Portuali Paride Batini S.c.a.r.l. (di seguito CU);
- Compagnia Unica Lavoratori Portuali di Savona Pippo Rebagliati (di seguito CULP).

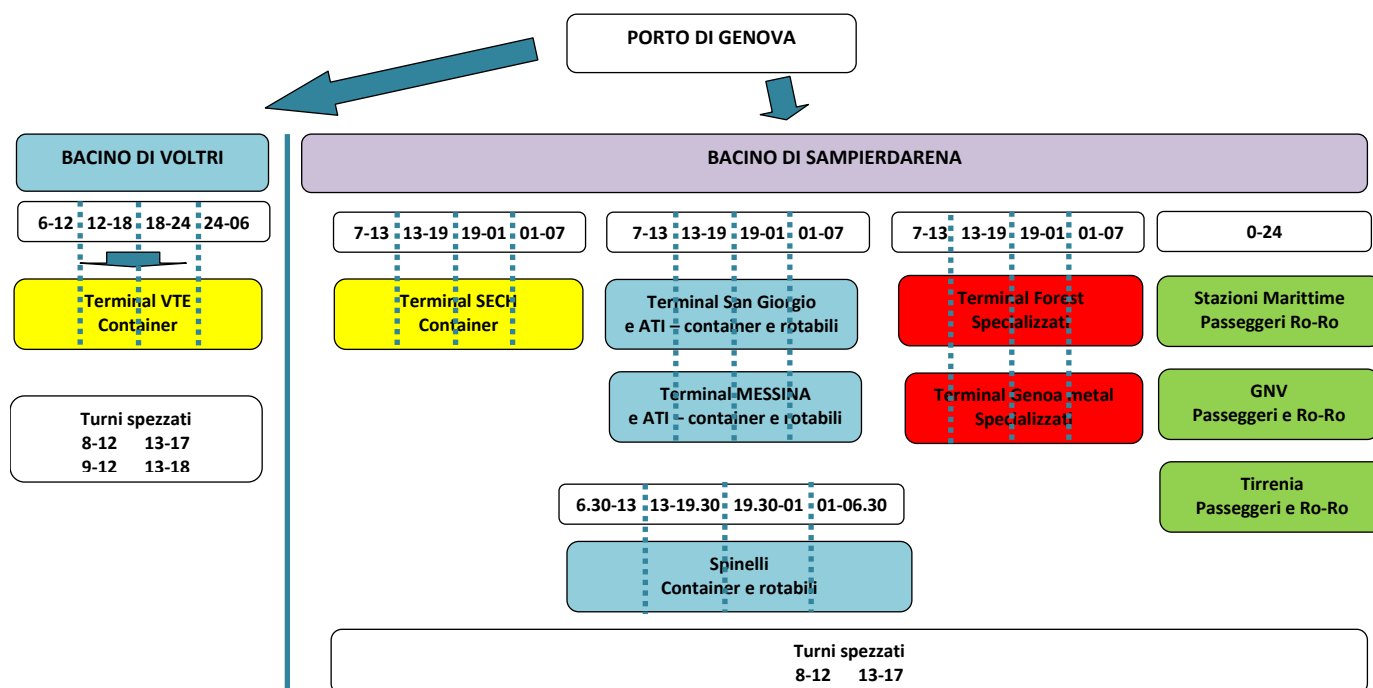
Scalo di Genova - Impresa autorizzata alla fornitura di lavoro temporaneo - Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini S.c.a.r.l.

La CU Paride Batini è una società cooperativa che opera nel porto di Genova in regime di autorizzazione ex art. 17 L. 84/94, con scadenza originariamente prevista al 31/10/2019 ora prorogata al 31/10/2024 in forza della legge 130/2018. L'impresa svolge attività di fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione dei servizi portuali, assicurando flessibilità e versatilità e svolgendo una funzione essenziale per garantire il regolare funzionamento dello scalo genovese.

Con un organico costituito da 1002 soci (di cui 930 operativi e 72 non operativi) rappresenta oggi la più grande compagnia portuale a livello nazionale.

Come rappresentato in precedenti strumenti di programmazione, l'articolazione dell'offerta portuale in una molteplicità di soggetti autorizzati ex art. 18 e 16, configura uno scenario caratterizzato da una elevata complessità sotto il profilo dell'organizzazione del lavoro in capo a CU.

ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO NEL PORTO DI GENOVA – ARTICOLAZIONE PER AREA, TERMINAL E TURNI



La forza lavoro messa a disposizione da CU nel porto di Genova (negli ambiti di Sampierdarena e Voltri) offre un servizio estremamente flessibile e diversificato, sia qualitativamente sia quantitativamente, la cui programmazione è il risultato della messa a sistema giornaliera delle “chiamate” attivate dai diversi operatori presenti nello scalo.

Circa la flessibilità, che rappresenta un valore essenziale del lavoro portuale per rispondere alle molteplici esigenze della domanda, si evidenzia come essa si sostanzia nella capacità di rispondere giornalmente ad una turnistica articolata come rappresentato nel precedente diagramma.

Tale aspetto è di estrema importanza per meglio comprendere alcune dinamiche che caratterizzano l’andamento delle giornate lavorate e la relativa distribuzione anch’essa derivata dalle specializzazioni richieste e della tipologia di operazione svolta.

Per quanto concerne l’andamento delle giornate lavorate, l’ultimo triennio evidenzia, dopo il punto di minimo del 2013, un trend caratterizzato da una continua crescita.

Tabella 16 - Andamento delle giornate lavorate (2015 - agosto 2018)

| | 2015 | 2016 | 2017 | Genn - Ott 2018 |
|---------------------------|---------|---------|---------|-----------------|
| Giornate lavorate* | 200.713 | 206.923 | 235.037 | 192.040 |

Fonte: dati CU * comprende la componente di lavoro interinale

Per l'anno 2018, a fronte del crollo del ponte Morandi, nel periodo gennaio-ottobre le giornate lavorate sono state pari a 192.040, con una riduzione pari a 4.640 giornate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (-2,4%).

La forza lavoro in capo a CU, sotto il profilo della qualificazione del personale, riflette la situazione rappresentata nella successiva tabella 17 che sintetizza il numero delle specializzazioni per famiglie professionali.

A livello medio, a ciascun socio sono ascrivibili 2/3 famiglie di specializzazione.

Tabella 17 - Specializzazione professionale dell'organico operativo CU

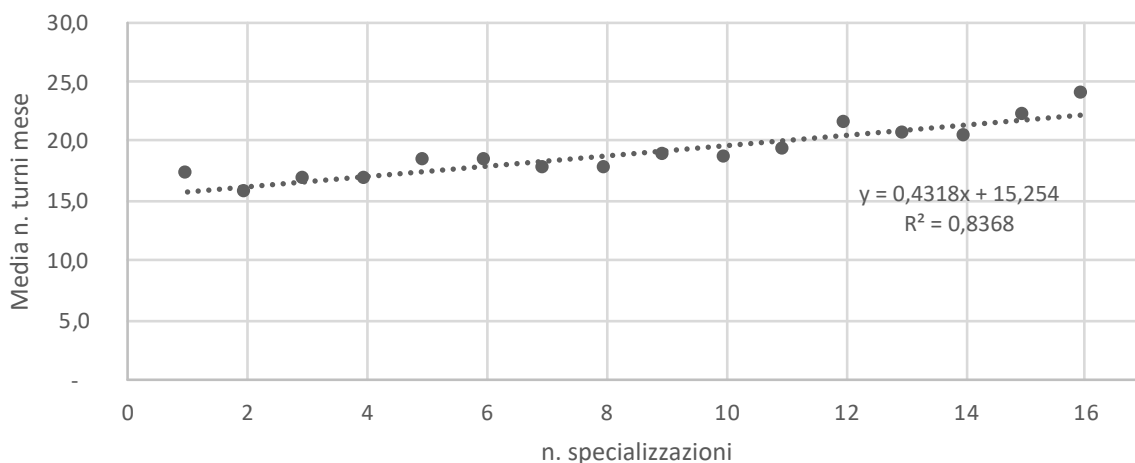
| Famiglia professionale | Descrizione | Numerosità profili* |
|------------------------|--|---------------------|
| 1 | Quadri Tecnici | 104 |
| 2 | Gruisti | 37 |
| 3 | TTR e retromarcisti | 154 |
| 4 | Trattori e ralle (container) | 476 |
| 5 | B75/(A75)/SIOSA/Carroponte gommato/ Carroponte | 243 |
| 6 | Stivatore/Commesso/Tecnico | 53 |
| 7 | Generico bordo/Terra/Carrellino | 685 |
| 8 | CR Forest/Frutta/SIOSA bordo/Terra | 197 |
| Altro | Altre minori o codici dismessi | 206 |
| | Totale | 2.155 |

* I soci sono indicati n volte quanti sono le famiglie professionali per le quali si dispone di almeno 1 qualifica - Fonte: CU

In generale, come più volte sottolineato, la domanda di forza lavoro da parte di alcuni settori come quello del traffico containerizzato, si caratterizza per una richiesta di elevata specializzazione e polivalenza che si traduce in un accresciuto utilizzo della singola unità di lavoro.

Come illustrato nel successivo grafico, si rileva una correlazione diretta tra il numero di specializzazioni detenute da ciascun socio e il numero medio di turni mensili in cui esso è impiegato.

Relazione turni - specializzazioni, per socio



Fonte: Piano di sviluppo CU, 2018

Sotto il profilo dell'articolazione anagrafica la situazione dell'organico operativo è rappresentata nella tabella successiva.

Tabella 18 - Articolazione dell'organico operativo dell'impresa autorizzata ex art. 17 (CU) per fasce di età - Scalo di Genova

| Fasce di età | Unità | % |
|----------------------|------------|---------------|
| Inferiori 35 anni | 95 | 10,2% |
| Tra i 36 e i 45 anni | 404 | 43,4% |
| Tra i 46 e i 55 anni | 389 | 41,8% |
| Oltre 56 anni | 42 | 4,5% |
| Totale | 930 | 100,0% |

Fonte: Piano di sviluppo CU, 2018

Scalo di Savona - Impresa autorizzata alla fornitura di lavoro temporaneo - CULP

Nello scalo di Savona l'impresa autorizzata alla fornitura di lavoro portuale temporaneo è la società cooperativa a responsabilità limitata Compagnia Unica Lavoratori Portuali di Savona Pippo Rebagliati (CULP), certificata ISO 90010.

L'attuale CULP nasce nel febbraio 1995 per la trasformazione, imposta dalla L. 84/94, della Compagnia Unica "Pippo Rebagliati" fra i lavoratori del Porto di Savona e Vado Ligure, in società cooperativa a responsabilità limitata.

L'evoluzione delle Compagnie verso un modello di impresa indotto dalle nuove leggi, il superamento del monopolio della manodopera, lo sviluppo del mercato globale e le innovazioni tecnologiche, soprattutto informatiche, hanno comportato anche per la CULP di Savona la necessità di adeguarsi tempestivamente ai nuovi scenari connotati da: tempestività/flessibilità, costi e qualità.

La CULP è impresa autorizzata ai sensi dell'art. 17, dal 31 marzo 2015, con scadenza 31 marzo 2020 e quindi riconosciuta quale unico soggetto autorizzato a svolgere il ruolo "fornitore di lavoro portuale temporaneo" nell'ambito del porto di Savona Vado.

Nell'ultimo triennio le giornate lavorate hanno fatto registrare una continua crescita attestandosi su valori pari a circa 36.000 avviamenti su base annuale. Le previsioni a tutto 2018 sconteranno gli effetti degli eventi calamitosi che hanno recentemente investito lo scalo savonese creando significativi impatti sull'operatività portuale.

Tabella 19 - Andamento delle giornate lavorate (2015 - agosto 2018)

| | 2015 | 2016 | 2017 | Genn - Ott 2018 |
|--------------------------|--------|--------|--------|-----------------|
| Giornate lavorate | 35.748 | 34.467 | 36.249 | 31.240 |

Fonte: dati CULP

L'organico della CULP Pippo Rebagliati ad oggi risulta così suddiviso:

Tabella 20 - Organico impresa autorizzata ex art. 17 (CULP) - Scalo di Savona-Vado

| | Situazione al 30/07/18 |
|-------------------------------------|------------------------|
| Soci amministrativi / non operativi | 20 |
| Organico operativo | 151 |
| Dipendenti amministrativi | 12 |
| TOTALE | 183 |

Fonte: CULP

Per quanto concerne i profili di specializzazione la situazione dell'organico operativo in capo all'impresa autorizzata ex art. 17 è rappresentata nella tabella seguente.

Tabella 21 - Specializzazioni dell'organico operativo impresa autorizzata ex art. 17 (CULP) - Scalo di Savona-Vado

| Descrizione | Banchina | Centri | Totale | % |
|---------------------------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|
| Capi Commessi | 5 | 4 | 9 | 1,8% |
| Capi Turno | 10 | 7 | 17 | 3,5% |
| Commessi | 21 | 24 | 45 | 9,2% |
| Commessi Bilico | 3 | 3 | 6 | 1,2% |
| Forcella Super (portata oltre 12 t.) | 76 | 51 | 127 | 25,9% |
| Jumbo | 8 | 11 | 19 | 3,9% |
| Patenti C | 22 | 22 | 44 | 9,0% |
| Patenti D | 13 | 15 | 28 | 5,7% |
| Patenti E | 3 | 4 | 7 | 1,4% |
| Pale gommate | 32 | 23 | 55 | 11,2% |
| Semoventi | 8 | 8 | 16 | 3,3% |
| Specialisti Coperta | 16 | 11 | 27 | 5,5% |
| Trailer/Retro | 50 | 41 | 91 | 18,5% |
| Totale | 267 | 224 | 491 | 100,0% |

Fonte: CULP

Occorre preliminarmente sottolineare come le specializzazioni "minime" siano quelle relative al possesso di patente B e di qualifica di forcellista che riguardano la totalità dei soci operativi.

Per quanto concerne le restanti qualifiche rappresentate in tabella 22 le principali sono quelle di "forcella super" (oltre le 12 t.) per circa il 26%, di conduttori di ralle/retro marcisti (18,5%), di conduttori di pale gommate (11,2%), oltre all'acquisizione delle patenti C, D ed E.

In relazione al profilo anagrafico, come si evince dalla tabella seguente il 52% circa dei lavoratori (organico operativo e dipendenti) è inferiore ai 50 anni di età e il 30% non supera i 54 anni.

Tabella 22 - Articolazione dell'organico complessivo dell'impresa autorizzata ex art. 17 (CULP) per fasce di età - Scalo di Savona-Vado

| Fasce di età | Unità | % |
|----------------------|--------------|-------------|
| Inferiori 50 anni | 95 | 51,9% |
| Tra i 50 e i 54 anni | 55 | 30,1% |
| Tra i 55 e i 59 anni | 27 | 14,8% |
| Oltre 60 anni | 6 | 3,3% |
| Totale | 183 | 100% |

Fonte: CULP

4. Conclusioni - Organico porto e indicazioni per un piano di intervento

L'analisi svolta nel documento evidenzia come allo stato (anno 2018), in attesa di verificare più puntualmente nel 2019 gli effetti sugli scali del sistema degli eventi calamitosi di agosto e ottobre, il fabbisogno lavorativo in termini di numero di imprese, loro articolazione produttiva e numero di lavoratori sia soddisfatto nei termini di seguito sintetizzati.

Tabella 23 - Quadro riepilogativo organico porto - Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

| Segmenti di mercato | N. Imprese * | Impiegati Amministrativi | Operativi | Totale |
|------------------------------|--------------|--------------------------|------------|------------|
| Container | | | | |
| Genova | 2 | 223 | 670 | 893 |
| Rotabili | | | | |
| Genova | 4 | 58 | 111 | 169 |
| Savona | 1 | 13 | 42 | 55 |
| Sub-totale | | 71 | 153 | 224 |
| Multipurpose | | | | |
| Genova | 2 | 56 | 285 | 341 |
| Savona | 2 | 38 | 115 | 153 |
| Sub-totale | | 94 | 400 | 494 |
| Specializzati | | | | |
| Genova | 2 | 7 | 46 | 53 |
| Savona | 1 | 1 | 12 | 13 |
| Sub-totale | | 8 | 58 | 66 |
| Rinfuse liquide | | | | |
| Genova | 4 | 38 | 119 | 157 |
| Savona | 5 | 21 | 46 | 67 |
| Sub-totale | | 59 | 165 | 224 |
| Rinfuse solide | | | | |
| Genova | 1 | 4 | 35 | 39 |
| Savona | 4 | 10 | 49 | 59 |
| Sub-totale | | 14 | 84 | 98 |
| Passeggeri | | | | |
| Genova | 1 | 23 | 33 | 56 |
| Savona | 3 | 14 | 96 | 110 |
| Sub-totale | | 37 | 129 | 166 |
| Altre imprese art. 16 | | | | |
| Genova | 6 | 61 | 69 | 130 |

| | | | | |
|--|-----------|--------------|---------------------------|---------------|
| Totale imprese art. 16/17 di cui: | 38 | 567 | 1.728 | 2.295 |
| Genova | 22 | 470 | 1.368 | 1.838 |
| Savona | 16 | 97 | 360 | 457 |
| Imprese autorizzate art. 17 | | Altri | Organico operativo | Totale |
| Genova | 1 | 72 | 930 | 1.002 |
| Savona | 1 | 32 | 151 | 183 |
| Sub-totale | 2 | 104 | 1.081 | 1.185 |
| TOTALE GENERALE | 40 | 671 | 2.809 | 3.480 |

Fonte: Elaborazioni AdSP da dati imprese - *Il dato non comprende le seguenti imprese: ENI, ESSO, Getoil, Rolcim (Scalo Genova).

Sotto il profilo quantitativo, gli scali del sistema occupano nelle attività produttive 3.480 addetti di cui il 66% è rappresentato dagli addetti diretti delle imprese autorizzate ex artt. 16 e 18 mentre il restante 34% dagli organici di cui alle imprese autorizzate ex art. 17.

Il ciclo operativo concentra 2.809 unità (terminal e compagnie) pari al 80,6% dell'occupazione totale. Come si evince dai dati l'apporto complessivo dell'organico operativo delle imprese autorizzate al processo di movimentazione è significativo e pari al 38,5%.

Lo scalo di Genova, in rapporto alla dimensione e ai volumi movimentati, rappresenta l'82% dell'occupazione complessiva contro il 18% del porto di Savona-Vado. Per altro tale dato rispecchia esattamente il peso percentuale del traffico di natura commerciale (escluso il petrolio) che viene operato nelle due realtà produttive.

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

- ✓ Una crescente flessibilità operativa in particolare in relazione allo sviluppo di traffici caratterizzati da forti concentrazioni di volumi e tempi delle prestazioni scanditi dall'organizzazione dei terminal in funzione delle esigenze della nave.
- ✓ La flessibilità del lavoro viene assicurata negli scali del sistema principalmente attraverso il ricorso al lavoro temporaneo fornito dalle imprese ex art. 17. Anche in considerazione del crescente rilievo che potrà assumere il fattore "flessibilità", lo stesso dovrà essere di particolare attenzione nei piani di riorganizzazione

dell'avviamento dei soci delle Compagnie Portuali e ciò anche al fine di elevare il livello di efficienza interna.

Il tema, non disgiunto da un'adeguata remunerazione delle prestazioni, trova puntuale riferimento nel piano di efficientamento della CU Paride Batini approvato in corso d'anno.

- ✓ Una crescente specializzazione della forza lavoro rappresentata nelle pagine precedenti con riferimento alla numerosità di mansioni per tipologia di processo e/o di terminal servito.

Gli ultimi anni hanno fatto segnare un incremento delle specializzazioni favorito dall'attuazione di piani formativi che hanno riguardato larghe fasce degli addetti operativi delle imprese.

Con particolare riguardo alle imprese autorizzate ex art. 17 che forniscono il 38,5% della manodopera, la correlazione fra specializzazioni e numero di avviamenti, illustrata nelle pagine precedenti, dimostra ancora una volta la centralità del tema, sia per gli evidenti profili di produttività ed efficienza del porto, sia per l'impatto sugli oneri per le giornate di mancato avviamento derivanti da disponibilità lavorative non adeguatamente qualificate.

Si consideri per altro che le due Compagnie hanno erogato, nel 2017, 35 tipologie di corsi inclusa la formazione obbligatoria e che le stesse prevedono di sviluppare piani di formazione di durata almeno triennale che soddisfino la crescente domanda di specializzazione richiesta dalle imprese utilizzatrici e le esigenze di riqualificazione del personale in ragione delle evoluzioni in corso nel processo portuale. L'obiettivo è quello di incrementare l'efficienza del sistema garantendo, anche attraverso la formazione, un più intenso uso della forza lavoro.

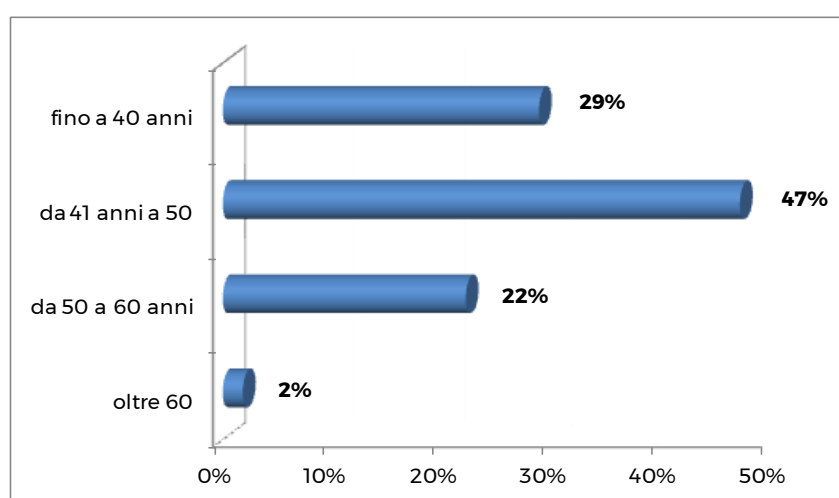
In considerazione delle finalità riconosciute dalla legge al documento dell'organico porto quale fondamento per l'adozione di piani operativi di formazione, si può fin d'ora ipotizzare un modello formativo per i porti del Sistema, esteso alle imprese ex artt. 16, 17, 18, basato su una organica condivisione fra tutte le parti sociali del numero e delle caratteristiche delle figure professionali da creare ed aggiornate con programmi operativi triennali.

I piani di formazione condivisi dovranno in questo prendere le mosse dai piani di impresa traguardando, laddove necessario, l'introduzione nel medio periodo anche di eventuali nuove professionalità legate a temi quali l'automazione e la digitalizzazione.

Una simile impostazione, da approfondire e condividere tra le parti coinvolte, potrà quindi sfociare in un piano di formazione di tutti i lavoratori delle imprese, sostenuto finanziariamente dalle risorse previste dalla legge 84/94 ai sensi dell'art. 8, comma 3-ter.

- ✓ Il lavoro sin qui svolto ha inoltre contribuito a classificare gli addetti operativi di cui alle imprese autorizzate ex art. 17 e alle imprese autorizzate ex art. 16 e 18 (vedi successivo grafico) secondo le diverse classi di età.

Articolazione per classi di età degli addetti diretti



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

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

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

Anche sotto questo aspetto il piano di formazione prima richiamato sarà uno strumento a tutela della forza lavoro, senza trascurare soluzioni di tipo legislativo che possano far rientrare il lavoro portuale fra le categorie dei lavori usuranti anche ricorrendo a strumenti quali l'anticipazione dei tempi pensionistici e il ricollocaimento.