

PIANO ORGANICO DEL PORTO 2026-2028

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

Luglio, 2026

INDICE

1.	NOTA METODOLOGICA	4
2.	INQUADRAMENTO GENERALE.....	5
3.	ANALISI DEI COMPARTI E PROSPETTIVE FUTURE	8
3.1	I comparti	8
3.2	Lo scenario complessivo del sistema portuale.....	10
3.2.1	Inquadramento economico e andamento dei traffici.....	10
3.2.2	Inquadramento complessivo della forza lavoro.....	13
3.3	Analisi e prospettive dei singoli comparti	19
3.3.1	Il comparto container.....	19
3.3.2	Il comparto rotabili prevalenti	24
3.3.3	Il comparto multipurpose	27
3.3.4	Il comparto dei traffici specializzati	31
3.3.5	Il comparto rinfuse solide	33
3.3.6	Il comparto rinfuse liquide	35
3.3.7	Il comparto logistica e servizi	39
3.3.8	Il comparto passeggeri	40
3.4	Sintesi volumi e occupazione attesa nel sistema 2026-2028.....	44
3.4.1	Le previsioni occupazionali complessive art 16 e art 18. Occupati diretti, età, specializzazioni, inidoneità e genere.....	44
3.5	Analisi generale delle imprese fornitrici di manodopera temporanea ex art. 17	49
3.5.1	La domanda di avviamenti nel triennio 2026-2028 a Genova	50
3.5.2	Analisi dell'età degli addetti art.17 – scalo di Genova	52
3.5.3	Le specializzazioni disponibili art.17 – scalo di Genova	53
3.5.4	La consistenza degli organici operativi e il fabbisogno di manodopera temporanea nel periodo 2026-2028 - scalo di Savona	54
4.	Le azioni del triennio 2026 - 2028	61
4.1	Lo scenario di riferimento	61
4.2	La formazione.....	64
4.3	Il pensionamento anticipato	67
4.4	Ricollocazione dei lavoratori inidonei	69
4.5	La sicurezza	70
4.6	Le procedure di gara	73
5.	APPENDICE 1.....	74

5.1	Le azioni 2021 -2025	74
5.1.1	Incentivazione al pensionamento	74
5.1.2	Formazione del personale.....	75
5.1.3	Reimpiego del personale totalmente o parzialmente inidoneo allo svolgimento di operazioni e servizi portuali	77
5.1.4	Interventi di ricambio generazionale sull'organico operativo	78

1. NOTA METODOLOGICA

Non essendo il Piano Organico Porto uno strumento di regolazione o normativo, le distinzioni e classificazioni riportate nel documento, in particolari nelle sezioni dei comparti merceologici e del personale, hanno valore ricognitori e di linea guida alla lettura e non producono vincoli per i soggetti titolari di concessioni ex art. 16/17/18 L. 84/94, fermi restando gli impegni di cui ai relativi piani di impresa.

I dati complessivi riportati nel presente documento potrebbero non essere interamente comparabili con quanto riportato nelle edizioni precedenti del Piano Organico Porto a causa del diverso numero di soggetti autorizzati artt. 16/17/18 e dai criteri utilizzati dagli stessi nelle risposte fornite per la redazione del documento.

Inoltre, in assenza di risposta da parte dell'operatore, laddove disponibili, i dati sono stati integrati con quelli presenti nei Registri obbligatori ex. Art. 16.

In riferimento all'annualità 2025, qualora il dato fornito in fase di ricognizione dai terminal fosse ancora previsionale, i dati sono stati sostituiti con il dato consuntivo.

2. 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, sentito 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.

L'ultima 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 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 sconta 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) 2026-2028, 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 un 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 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 artt. 16/18 articolati tra:
 - o dirigenti;
 - o addetti amministrativi (suddivisi tra quelli con funzioni direttamente imputabili all'attività operativa e non);
 - o addetti operativi;
- previsioni di ricorso a turni, suddivisi per tipologia di specializzazione di manodopera temporanea da parte delle imprese autorizzate ex artt. 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 artt. 16/17/18 si è proceduto inoltre ad un'analisi maggiormente dettagliata che ha rilevato:

- suddivisione degli addetti per fascia d'età;
- suddivisione degli addetti per genere;
- 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, il tutto tenendo anche conto delle peculiarità organizzative che da tempo caratterizzano gli scali del sistema.

3. ANALISI DEI COMPARTI E PROSPETTIVE FUTURE

3.1 I comparti

Data la variabilità delle attività svolte nell'ambito del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, ai fini di una più dettagliata analisi, si introduce, al pari di quanto sviluppato nelle precedenti edizioni 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 quattro 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;
- il layout operativo del terminal.

Container

In questo comparto vengono ricomprese le imprese del sistema concessionari di spazi che per loro conformazione, organizzazione ed equipment sono focalizzati sulla 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 concessionari inclusi in questo comparto svolgono attività diversificate su più traffici, tra cui container, rotabili e merci varie. Si tratta di imprese organizzate e dotate di impianti in grado di servire una platea eterogenea 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 quindi di prossima automazione. 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 equipment dedicato esclusivamente a questa tipologia di traffico (gru di banchina, pale meccaniche 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, piuttosto impegnati nella gestione e nel controllo dell'impiantistica e delle strutture di deposito. Nel caso del sistema portuale, inoltre, le imprese incluse in questo comparto non ricorrono tradizionalmente 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 e servizi

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).

3.2 Lo scenario complessivo del sistema portuale

3.2.1 *Inquadramento economico e andamento dei traffici*

Nell'ultimo triennio il contesto economico e geopolitico mondiale è stato interessato da una profonda trasformazione, segnata dalla configurazione di un sistema internazionale sempre più frammentato e instabile. A seguito della fase di shock legata alla pandemia, si è instaurato un clima di instabilità economica e politica caratterizzata da crescenti tensioni sul piano commerciale e dal riemergere di conflitti armati diffusi.

In questo scenario complessivo, effettuare previsioni legate al traffico portuale, che per definizione vive di domanda derivata, risulta essere più laborioso che in passato.

Sotto il profilo geopolitico, il sovrapporsi di tensioni su diversi fronti rende alquanto precario il contesto internazionale. Il conflitto russo-ucraino si è trasformato in una guerra di lungo periodo, mentre il Medio Oriente sta vivendo una fase di tensione caratterizzata anche da significative azioni militari che coinvolgono una regione sempre più vasta, oltre che strategica sia per rilevanza economica, sia per caratteristiche geopolitiche.

Dal punto di vista commerciale, il triennio appena concluso è stato caratterizzato da un'intensificazione della competizione, nonché da un inasprimento delle misure poste in essere nell'ambito delle relazioni commerciali tra le principali potenze economiche mondiali, e in particolare tra Stati Uniti, Cina e Russia. Con l'avvio del secondo mandato Trump è andata rafforzandosi una linea fortemente orientata al protezionismo economico e al ricorso ai dazi come strumento negoziale, dando luogo a un susseguirsi di misure e contromisure che hanno coinvolto in primis Stati Uniti e Cina e, indirettamente, tutti i Paesi commercialmente legati ad essi. In tale contesto si è assistito ad una ridefinizione degli equilibri geopolitici, con impatti significativi su tutti i mercati internazionali e sui relativi scambi.

Il trasporto marittimo globale ha dovuto affrontare condizioni operative in rapido mutamento, determinate da cambiamenti nelle politiche commerciali e tariffarie e da persistenti interruzioni lungo le rotte marittime critiche. Inoltre, a livello europeo, si è sviluppata una crescente pressione sull'industria dello shipping per la decarbonizzazione e, per quanto riguarda il trasporto containerizzato, si è attuato un significativo processo di ristrutturazione delle alleanze globali.

Pur inserito nel contesto internazionale segnato da forte incertezza, il trasporto marittimo ha comunque mostrato un'elevata capacità di adattamento. A livello mondiale il commercio via

mare ha continuato ad aumentare, raggiungendo nuovi livelli record in termini di volumi movimentati.

L'incertezza persistente sulla sicurezza della navigazione nel Mar Rosso ha indotto molte compagnie a evitare il Canale di Suez: nel 2025 i transiti sono risultati inferiori di circa il 50% rispetto al 2023. Il conseguente dirottamento delle rotte attorno al Capo di Buona Speranza ha aumentato la domanda di stiva, un effetto che potrà rientrare in funzione della normalizzazione delle relazioni internazionali.

Infine, l'introduzione di nuovi dazi commerciali e i cambiamenti nella politica commerciale degli Stati Uniti hanno accresciuto i livelli di incertezza nel commercio globale con immediate ricadute sul trasporto marittimo.

Il contesto brevemente richiamato ha generato preoccupazioni anche sulle prospettive del bacino Mediterraneo, impattato direttamente dalla chiusura del canale di Suez, con il rischio di esclusione da alcune rotte Far/Middle East- Europa, e condizionato dagli effetti economici gravanti sull'import export delle imprese che gravitano per i loro traffici sugli scali del sud Europa. In uno scenario non certo favorevole, nel corso dell'ultimo triennio, il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha evidenziato dinamiche differenziate tra i vari comparti di traffico. Tali andamenti rispecchiano, da un lato, le tendenze della domanda a livello globale, ma spesso sono anche il risultato di dinamiche di tipo locale, connesse al ciclo produttivo dei settori e delle imprese che utilizzano i porti di Genova e Savona per la gestione delle proprie attività di import ed export.

In questo scenario, i porti del sistema nel corso del triennio hanno registrato una prima contrazione nel 2023, e una successiva stabilizzazione dei volumi negli anni successivi.

Complessivamente, i porti del sistema hanno movimentato, nel 2025, 62,9 milioni di tonnellate di merce, in lieve calo (-0,7%) rispetto all'anno precedente.

Tabella 1. Andamento dei traffici per comparto, 2022-2025, Sistema AdSP, tonnellate

COMPARTO	2022	2023	2024	2025
RINFUSE LIQUIDE	20.295.436	19.702.339	19.204.446	18.886.667
CONTAINER	19.389.517	19.103.288	19.903.724	20.557.543
ROTABILI PREVALENTI	11.448.756	11.673.157	11.355.889	10.306.932
MULTIPURPOSE	8.353.077	7.324.434	7.817.545	7.751.913
RINFUSE SOLIDE	2.297.147	2.051.931	2.205.052	2.189.469
SPECIALIZZATI (funzione industriale)	1.395.938	1.194.361	750.293	1.015.211
SPECIALIZZATI	538.307	489.370	427.748	470.962
TOTALE	63.718.178	61.538.880	61.664.697	61.178.696
VAR. ANNUA		-3,42%	0,20%	-0,79%

MERCEOLOGIE NON AFFERENTI AI SINGOLI COMPARTI	2022	2023	2024	2025
BUNKER E PROVVISTE	815.753	748.260	732.320	768.891
AUTO AL SEGUITO	839.872	830.233	1.007.359	974.922
TOTALE	1.655.625	1.578.493	1.739.679	1.743.812
VAR. ANNUA		-4,66%	10,21%	0,24%

TOTALE COMPLESSIVO	2022	2023	2024	2025
	65.373.802	63.117.373	63.404.376	62.922.508
VAR. ANNUA		-3,45%	0,45%	-0,76%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Per una disamina esaustiva dell'andamento dei traffici si rinvia ai documenti già pubblicati dall'Ente nel corso degli anni precedenti, nonché ai successivi paragrafi per i principali approfondimenti di settore.

In questa sede si ricorda che:

- per quanto riguarda il settore dei contenitori, l'effetto combinato dei profondi cambiamenti nella filiera logistica e del progressivo sbilanciamento dei flussi nazionali di import ed export ha portato ad un incremento delle movimentazioni di container vuoti e del transhipment, soprattutto in alcuni termini del sistema.

- Il comparto dei rotabili ha visto una parziale riorganizzazione dei servizi con una tendenza complessiva in termini di metri lineari positiva, nonostante alcune limitazioni infrastrutturali che hanno interessato il terminal di riferimento dello scalo savonese.
- L'andamento delle rinfuse, sia solide che liquide, rispecchia il trend di contrazione comune alle economie avanzate, soprattutto per quanto riguarda alle componenti energetiche (petrolio greggio e carbone su tutte).
- I traffici specializzati hanno sostanzialmente mantenuto il loro ruolo in linea con le nicchie di mercato di riferimento (metalli e forestali), mentre gli specializzati da funzione industriale riflettono la permanente incertezza che investe il comparto siderurgico.

3.2.2 *Inquadramento complessivo della 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 centrale 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.

La posizione che il sistema occupa nel contesto del panorama portuale nazionale si coniuga con la rilevanza degli investimenti pubblici realizzati ed in corso di realizzazione sia lato mare che lato terra con effetti attrattivi anche nei confronti di investimenti da parte dei principali operatori nazionali e globali in ognuno dei principali comparti che compongono l'offerta di servizi alla merce ed ai passeggeri negli scali di Genova e Savona.

Il complesso degli sforzi in atto, e di quelli prossimamente attesi anche nei settori della digitalizzazione dell'automazione, necessitano di essere sostenuti anche in termini di valorizzazione della forza lavoro attraverso un'attenta gestione delle risorse ed il dovuto sostegno alle fasi di transizione da affrontare.

Come si darà conto di seguito, la consistenza occupazionale nel contesto degli scali di Genova e Savona non ha subito drastiche alterazioni rispetto alle precedenti ricognizioni effettuate per la redazione degli aggiornamenti annuali del Piano Organico Porto. Dall'analisi dei dati raccolti presso gli operatori emerge, anzi, la conferma di alcune tendenze che erano già state evidenziate in precedenza e che in alcuni casi si rafforzano.

Rispetto alle ricognizioni effettuate in precedenza occorre, in questa sede, ribadire un elemento fondante per la strategia di posizionamento rispetto al mercato, nazionale ed internazionale: 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 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 (pur nella consapevolezza del diverso peso assunto dalle singole categorie merceologiche), oltre che di ricorso a professionalità variegata ed adeguatamente formate 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 ed il cui indirizzo strategico è determinato in ambito internazionale.

Questo ultimo elemento, in particolare, nel settore dei contenitori ha subito una notevole accelerazione negli ultimi anni, in ragione dell'accresciuta disponibilità economica da parte dei principali operatori della filiera, in primo luogo i *global carrier*, che hanno proceduto e stanno procedendo con importanti investimenti, tra i quali si annoverano anche acquisizioni terminalistiche all'interno dello stesso Sistema Portuale.

Gli operatori globali del trasporto marittimo hanno intrapreso un percorso di consolidamento della propria offerta commerciale ben al di là dei tradizionali confini delle relazioni port-to-port o del door-to-door, generalmente considerato quale prosecuzione della spedizione via mare.

I global carrier, infatti, stanno ampliando il proprio portafoglio di servizi attraverso un consolidato piano di investimenti che riguarda, al di là dei settori in cui gli operatori sono già presenti (terminal, rimorchio, etc.), ambiti nuovi, fra i quali quelli del trasporto stradale, ferroviario e aereo, e quello delle spedizioni, fino ad arrivare alla gestione integrata all'interno del singolo gruppo armatoriale anche delle attività connesse a magazzinaggio e distribuzione e delle relative piattaforme ICT.

Risulta evidente, pertanto, che una tale accelerazione dell'integrazione verticale investa il ruolo degli scali, soprattutto di quelli che, come nel caso di Genova e Savona-Vado, sono interessati da flussi commerciali di rilievo internazionale. I porti, infatti, non possono più essere immaginati come semplici capolinea dei traffici marittimi, ma devono essere intesi come nodi all'interno di una catena logistica globale e integrata, che devono traghettare strategie di lungo periodo con lo sguardo rivolto contemporaneamente a mare e terra.

Le dinamiche fin qui descritte condizionano, quindi, lo sviluppo e le caratteristiche dei traffici, determinando connesse evoluzioni della forza lavoro in termini di produttività, volumi, specializzazioni ed età lavorativa, allo scopo di inserire in maniera efficiente l'offerta portuale nel contesto internazionale.

La forza lavoro analizzata ai fini della redazione del presente Piano include gli addetti direttamente alle dipendenze degli operatori autorizzati ex art. 16 e dei concessionari ex art. 18, cui si aggiungono i soci e i dipendenti delle due imprese autorizzate alla fornitura di lavoro temporaneo (ex 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.

Al 31 dicembre 2025, risultano occupati negli scali del sistema portuale oltre 5 mila addetti, di cui 3.722 alle dipendenze delle aziende operanti sulla base di un'autorizzazione art. 16 o di una concessione art. 18, 1.222 soci o dipendenti delle due Compagnie Portuali e 107 lavoratori

somministrati dipendenti di Agenzie per il lavoro ed impiegati a supporto saltuario delle Compagnie ex art. 17.

Nei porti del Sistema i lavoratori operativi si attestano a 3.264 unità (66% rispetto al totale addetti), caratterizzati da una la componente di lavoro temporaneo, che a Genova si attesta a 956¹ unità mentre a Savona a 138 unità, rappresentando rispettivamente il 36,8% e il 20,8% del totale degli occupati diretti operativi nei rispettivi scali.

Il complesso degli addetti operativi è integrato da un numero comunque importante di addetti amministrativi a cui fanno capo 1.578 unità lavorative.

La categoria degli amministrativi, nella ricognizione effettuata per la redazione del presente documento è stata suddivisa, in continuità con l'impostazione definita nel corso delle precedenti edizioni del piano, fra "amministrativi operativi" e "amministrativi non operativi". Nel novero dei primi rientrano i lavoratori con funzioni direttamente imputabili all'attività operativa, fra i quali gli addetti alla control room, dispatcher e ship planner, mentre fra i non operativi rientrano gli addetti con funzioni più direttamente impiegate come HR, IT, commerciali e amministrativi in genere. Tale distinzione appare utile in quanto evidenzia, e potrà a maggior ragione evidenziare nel tempo, la trasformazione di alcune attività che, grazie alle evoluzioni tecnologiche, usciranno dal novero tradizionale del lavoro operativo di piazzale a contatto con nave e merce per connotarsi come una nuova modalità di prestazione: negli strumenti, nel luogo di lavoro e nella professionalità. Residuale resta la quota di addetti inquadrati con mansioni dirigenziali (102).

Tabella 2. Addetti artt. 16/17/18 ripartiti per dirigenti, amministrativi e operativi, Sistema AdSP, 2025, unità

PORTO	INQUADRAMENTO	Art.16	Art.18	Art.17	TOTALE
GENOVA	DIRIGENTI	23	39	7	69
	AMMINISTRATIVI	493	665	89	1.247
	OPERATIVI	243	1.400	956	2.599
TOTALE GENOVA		759	2.104	1.052	3.915
SAVONA	DIRIGENTI	4	24	5	33
	AMMINISTRATIVI	10	294	27	331
	OPERATIVI	97	430	138	665
TOTALE SAVONA		111	748	170	1.029
ADSP MLO	DIRIGENTI	27	63	12	102
	AMMINISTRATIVI	503	959	116	1.578
	OPERATIVI	340	1.830	1.094	3.264
TOTALE ADSP MLO		870	2.852	1.222	4.944

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Di seguito, al fine di fornire un ulteriore elemento di analisi, viene riportato il dettaglio dei lavoratori ripartiti per inquadramento contrattuale previsto da CCNL suddivisi tra gli scali del sistema. Il dato, reperito dai registri obbligatori o da specifiche ricognizione con le aziende qualora non disponibili i citati registri, non è completamente comparabile con le classificazioni adottate nel

¹ Al 31/12/2025 l'organico operativo della CULMV è composto da 881 soci. Le 956 unità riportate nel testo comprendono anche 75 soci speciali, il cui inquadramento sarà approfondito nei paragrafi successivi.

presente documento (nel caso in cui un lavoratore venga classificato all'interno delle figure operative da un punto di vista funzionale, non è infatti detto che sia contestualmente inquadrato come operaio e viceversa) ma fornisce comunque una rappresentazione della situazione al 31/12/2025 degli inquadramenti contrattuali registrati negli scali del sistema.

Tabella 3. Addetti artt. 16/17/18 ripartiti per inquadramento contrattuale, Sistema AdSP, 2025, unità

PORTO	INQUADRAMENTO	TOTALE
GENOVA	DIRIGENTI	69
	QUADRI	77
	IMPIEGATI	1.170
	OPERAI	2.599
	TOTALE GENOVA	3.915
SAVONA	DIRIGENTI	33
	QUADRI	48
	IMPIEGATI	283
	OPERAI	665
	TOTALE SAVONA	1.029
ADSP MLO	DIRIGENTI	102
	QUADRI	125
	IMPIEGATI	1.453
	OPERAI	3.264
	TOTALE ADSP MLO	4.944

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Sebbene il ruolo delle Compagnie Portuali autorizzate ex art. 17 sia centrale per il funzionamento ed il raggiungimento delle performance degli scali del sistema, per loro natura le stesse si adattano alla tipologia di traffici e di organizzazione dei soggetti utilizzatori. Per questa ragione, nella successiva classificazione funzionale, si è partiti dal raggruppamento dei soggetti autorizzati ex artt. 16 e 18.

Ai fini di una più dettagliata analisi, infatti, si introduce l'inquadramento delle imprese secondo la classificazione qui denominata "per comparti". Tale ripartizione, come detto, tiene conto delle dimensioni (modalità di organizzazione del lavoro, bisogni che il servizio prodotto dall'impresa intende soddisfare, target di clienti, tecnologie utilizzate e modalità tecniche di cui l'impresa si serve) che definiscono l'appartenenza ad una determinata area di business.

Le imprese autorizzate ex artt. 16 e 18 che operano negli scali di Genova e Savona, risultano pertanto suddivise come segue.

Tabella 4. Elenco delle imprese autorizzate ex artt. 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	ACCIAIERIE D'ITALIA ANSALDO ENERGIA		NO
	FOREST GMT		SI
RINFUSE LIQUIDE	ENI ESE GETOIL PORTO PETROLI SAAR SILOMAR SAMPIERDARENA OLII		NO
RINFUSE SOLIDE	TERMINAL RINFUSE	HOLCIM	SI
PASSEGGERI	STAZIONI MARITTIME		SI
LOGISTICA E SERVIZI		ANGELO PASTORINO BILICO CFM CENTRO SERVIZI DERNA CSM EUROMARE MEDREPAIR THERMOCAR VERNAZZA AUTOGRU	NO

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Tabella 5. Elenco delle imprese autorizzate ex artt. 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
	CAMPOSTANO ANCHOR		NO
RINFUSE LIQUIDE	DEPOSITI COSTIERI SV ESSO ITALIANA PETROLI SAAR DP GREEN SARPOM		NO
RINFUSE SOLIDE	BUZZI UNICEM		NO
	COLACEM FHP TERMINAL SV MONFER TERMINAL ALTI FONDALI		SI
PASSEGGERI	COSTA CROCIERE FORSHIP		NO
	CONSORZIO SAVONA CROCIERE		SI
LOGISTICA E SERVIZI	BAZZINO CSA FRATELLI PIANA VERNAZZA AUTOGRU NOVA SOCIETÀ COOPERATIVA		NO

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

3.3 Analisi e prospettive dei singoli comparti

I successivi paragrafi contengono l'analisi delle prospettive per il triennio 2026–2028, che derivano direttamente dalla ricognizione effettuata presso gli operatori del sistema e che, pertanto, sintetizzano le tendenze percepite a livello globale (sul punto vale la pena ricordare che molti operatori fanno capo a player internazionali) con le specificità dell'impresa localizzata nel sistema.

3.3.1 Il comparto container

Ad oggi nel sistema portuale operano quattro terminal *full container*. Nel porto di Genova sono presenti tre operatori: PSA Genova Prà, PSA SECH, e Terminal Bettolo, il cui concessionario è MSC tramite la propria divisione terminalistica Marininvest. Nel porto di Savona è presente il terminal Vado Gateway, compartecipata da APM Terminals e COSCO e localizzata nello scalo di Vado Ligure.

Tabella 6. Imprese autorizzate comparto container, 2025, Sistema AdSP

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

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Nel triennio 2023–2025 il trasporto containerizzato è stato caratterizzato da forte instabilità geopolitica e da shock simultanei sulle catene logistiche globali. La crisi del Mar Rosso ha alterato profondamente le principali rotte Est–Ovest, aumentando tempi e costi di navigazione. Le restrizioni operative del Canale di Panama legate alla siccità hanno ulteriormente modificato la geografia dei traffici. Le tensioni commerciali tra Stati Uniti e Cina, insieme a politiche tariffarie più aggressive, hanno accelerato la riconfigurazione delle supply chain globali. Infine, la riorganizzazione delle alleanze tra carrier e le nuove configurazioni operative del liner shipping hanno ridisegnato i servizi marittimi e la distribuzione dei volumi tra i principali hub portuali. Ciononostante, il mercato del trasporto containerizzato ha mostrato una notevole resilienza nonostante abbia dovuto confrontarsi con sfide significative. In un contesto sempre più spesso segnato da criticità di natura geopolitica, regolatoria e infrastrutturale, che hanno ridisegnato le dinamiche dei traffici e accelerato i processi di riconfigurazione delle catene globali del valore, la movimentazione globale di container ha continuato a crescere.

Dal punto di vista delle rotte e della ripartizione geografica del traffico, la dinamica dei volumi si è sviluppata in maniera differenziata nelle varie regioni. Sebbene le politiche commerciali ed economiche degli Stati Uniti abbiano contribuito al rallentamento della crescita in Nord America,

tali politiche hanno anche, indirettamente, stimolato la crescita del traffico container in altre aree del mondo.

La configurazione delle catene globali del valore è dunque in fase di cambiamento, poiché le imprese stanno diversificando i propri paesi di approvvigionamento e di produzione in risposta ai recenti squilibri che hanno interessato il modello economico mondiale, caratterizzato da tensioni geopolitiche e dalle interruzioni delle catene di fornitura.

Oltre a ciò, i già citati e repentini cambi di politiche commerciali da parte degli Stati Uniti, ha anche generato forti stress alle catene logistiche globali nel tentativo da parte delle aziende importatrici ed esportatrici di anticipare l'entrata in vigore di nuovi dazi.

Per quanto riguarda le previsioni di traffico per i prossimi anni nel continente europeo, i principali analisti ipotizzano un graduale rallentamento della crescita (tasso medio atteso al 2029: +2,1%²), che dovrebbe distribuirsi in maniera più omogenea fra le aree geografiche, anche in relazione all'atteso ritorno ad una regolare percorrenza attraverso il Mar Rosso.

In tal senso, gli sviluppi della situazione nel Mar Rosso costituiranno uno dei driver cruciali dello sviluppo del mercato dello shipping globale nei prossimi anni. I transiti di portacontainer via Suez, nell'ultimo biennio, hanno subito un drastico calo, passando da 5.847 navi nel 2023 a 1.748 e 1.840 nel 2024 e 2025³.

A partire dal 2025, questo quadro è stato ulteriormente influenzato dalla ridefinizione delle alleanze globali nel trasporto containerizzato, che ha modificato in modo sostanziale gli equilibri dei servizi marittimi e la distribuzione dei traffici, con implicazioni in termini di competizione inter- e intra-portuale.

Il risultato degli scali del Sistema si inserisce nello scenario sin qui delineato ed in particolare nel contesto della tenuta dei traffici nel Mediterraneo Occidentale.

Nel triennio, infatti, i volumi di traffico containerizzato hanno registrato un aumento del 7,6% in termini di peso, mentre appaiono in crescita più marcata con riferimento alle unità movimentate, con una variazione del 14,1% nel triennio. Tale risultato rappresenta la miglior performance del comparto container dal quando gli scali di Genova e Savona hanno consolidato la propria attività nel sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Nello specifico delle differenti componenti di traffico, la crescita delle attività di trasbordo (già riscontrata nel 2024 e che ha segnato un ulteriore crescita nel 2025) ha favorito il consolidamento del risultato nel corso dell'anno.

La crescita dei volumi in transhipment è prevalentemente connessa all'incremento delle movimentazioni di container vuoti come conseguenza delle decisioni dei principali carrier globali in merito alla gestione del ciclo dei vuoti, in risposta alle tensioni commerciali e geopolitiche che hanno caratterizzato l'ultimo biennio.

A tale proposito, un eventuale ritorno alla tradizionale organizzazione dei servizi, in particolare quelli che si sviluppano sulla direttrice Asia-Mediterraneo, potrebbe determinare un ripristino dei

² Container Forecaster & Annual Review 2025, Quarter 4, Drewry Maritime Research

³ Suez Canal Authority, Navigation Statistics

volumi a livelli comparabili a quelli pre-2024. Tuttavia, il pieno ritorno a condizioni analoghe a quelle antecedenti l'attuale fase di instabilità geopolitica, tuttora in corso, non appare allo stato attuale né certo né immediato.

Questo scenario ricco di numerosi fattori di instabilità, naturalmente, si declina anche in una maggiore difficoltà da parte degli operatori specializzati di redigere previsioni di traffico a lungo termine.

Dalla ricognizione effettuata presso gli operatori del sistema impegnati nell'attività di movimentazione container, scaturisce per i prossimi anni un quadro positivo in termini di potenziale crescita dei volumi.

Tale previsione relativa ai traffici andrà, inoltre, misurata con il fatto che in un contesto estremamente concentrato ed altamente concorrenziale esistono degli spazi di sovrapposizione competitiva, che dipendono anche dal fatto che nel sistema portuale del Mar Ligure Occidentale operino terminal inseriti nella catena integrata verticalmente di carrier di rilevanza globale, che potrebbe portare ad una sovrastima dei volumi complessivi.

Tabella 7. Previsioni di traffico comparto container, 2023-2028, Sistema AdSP, TEU

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
TERMINAL BETTOLO	100.988	68.457	112.521	112.501	112.501	112.501
PSA GENOVA PRA'	1.397.343	1.398.837	1.359.204	1.537.278	1.560.337	1.583.742
SECH	240.246	283.855	298.060	309.474	314.116	318.828
PORTO DI GENOVA	1.738.577	1.751.149	1.769.785	1.959.253	1.986.954	2.015.071
VADO GATEWAY	293.332	314.639	549.534	601.800	642.510	660.210
PORTO DI SAVONA	293.332	314.639	549.534	601.800	642.510	660.210
TOTALE SISTEMA	2.031.909	2.065.788	2.319.319	2.561.053	2.629.464	2.675.281
VAR. ANNUA		1,67%	12,27%	10,42%	2,67%	1,74%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Nel prossimo triennio i traffici in termini di TEU sono previsti in crescita e tale previsione 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 crescita del 4,4% per il bacino genovese e del 6,3% per il bacino di Vado (CAGR 2025 - 2028).

Per quanto riguarda l'occupazione generata dal comparto, il "container" risulta essere quello in cui sono impiegati più addetti diretti e quello in cui, rispetto al tonnellaggio movimentato, si registra la maggiore intensità di manodopera.

Al di là delle previsioni relative al solo triennio 2026-2028, il tema dell'automazione dei terminal, o comunque della modernizzazione degli impianti e della relativa spinta all'incremento della produttività, costituisce un elemento di primaria rilevanza per le ricadute sul mondo del lavoro, sia dal punto di vista delle quantità impiegate sia delle specializzazioni richieste. Se il terminal di Vado Ligure, essendo l'ultimo entrato in funzione a pieno regime, ha evidenziato nuove correlazioni tra traffico e occupazione ulteriori livelli di efficientamento sono 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' che, pur impostato attualmente su sistemi più tradizionali, ha programmato una profonda trasformazione supportata da ingenti investimenti per automazione del terminal, con attese conseguenze anche in termini di produttività e avviamenti al lavoro (ovviamente anche in relazione ai volumi che saranno movimentati).

Dal punto di vista dell'età degli operativi occupati, il comparto è quello in cui si concentra la maggior parte degli addetti nelle classi under 40 anni (35,8%), che raggiunge il 54,9% degli addetti operativi diretti, sommando la classe tra i 41 e i 50 anni di età.

Tabella 8. Comparto container- Addetti diretti, 2025-2028, Sistema AdSP

INQUADRAMENTO	2025	2026	2027	2028
DIRIGENTI	27	27	27	27
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	200	210	210	209
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	337	346	344	342
OPERATIVI	777	824	825	828
TOTALE	1.341	1.407	1.406	1.406

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Sotto il profilo professionale, il personale del comparto si caratterizza per un elevato livello di specializzazione principalmente fra le cosiddette *high skill* seppure con diverse organizzazioni produttive fra i principali terminal di Genova e di Vado.

Nei terminal del comparto container si concentrano il 43,7% di addetti abilitati alla mansione di gruista, il 72,3% degli operatori di carroponte e il 53,3% degli operatori di stacker. Inoltre, si sottolinea come coloro che appartengono alla fascia di età ricompresa tra i 51 e i 60 anni risultano essere maggiormente formati per quanto riguarda le prime due specializzazioni citate mentre, per quanto riguarda la specializzazione di stackerista, il 37,8% degli addetti del comparto ha meno di 30 anni e il 66,4% di questi si concentra nello scalo di Vado Ligure.

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 attesi in crescita soprattutto in termini di singola toccata, oltre che in termini generali.

In questo quadro, la crescita dei volumi previste dai 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 (ad esempio in funzione del livello di automazione introdotto).

L'aumento della produttività del lavoro ha rappresentato e rappresenta un obiettivo delle parti, aziendale, sindacale e delle Compagnie, con una duplice valenza. Da un lato, 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, dall'altro, soprattutto in periodi di volumi stabili, una conseguenza può essere rappresentata da una riorganizzazione del lavoro con possibile minor ricorso al lavoro temporaneo in termini assoluti pur a fronte una riconosciuta premialità economica per crescenti livelli di produttività.

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, fattori la cui intensità e le cui conseguenze saranno più precisamente valutabili nei prossimi esercizi.

Tuttavia, rispetto a tendenze ormai tracciate, si tratta fin d'ora di attivare i necessari percorsi formativi per il personale, diretto ed ex art 17, senza trascurare una strategia di accelerazione del turn over per inserire generazioni di lavoratori "nativi digitali".

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

Per quanto riguarda gli avviamenti delle imprese autorizzate ex art.17, il numero di avviamenti è previsto in lieve calo con un CAGR 2025 – 2028 del -1,9%. Detto calo è prevalentemente riconducibile all'incremento degli addetti diretti operativi di cui si è dato conto in precedenza, unitamente ad un atteso innalzamento della produttività nei principali terminal del sistema, anche a seguito delle rivisitazioni contrattuali in materia, sia all'interno delle aziende sia nei rapporti con le Compagnie.

Il comparto, rispetto al totale degli avviamenti registrati nel 2025 risulta essere il più rilevante con un peso del 53,4%.

Tabella 9. Comparto container – Avviamenti 2025-2028, Sistema AdSP

PORTO	2025	2026	2027	2028
GENOVA	122.138	120.605	113.281	112.834
SAVONA	10.946	11.660	12.242	12.854
TOTALE	133.084	132.265	125.523	125.688

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

3.3.2 Il comparto rotabili prevalenti

Tabella 10. Imprese autorizzate comparto rotabili prevalenti, 2025, Sistema AdSP

IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 18		IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 16
GENOVA	SAVONA	GENOVA
TERMINAL SAN GIORGIO	SAVONA TERMINAL AUTO	CIN GNV MOBY

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Nell'ambito del sistema portuale quella dei rotabili costituisce una componente alquanto rilevante in termini di volumi movimentati. Il traffico di rotabili riguarda principalmente la movimentazione di trailer accompagnati e non accompagnati e di veicoli commerciali. Il segmento in oggetto ricopre un ruolo strategico, in quanto rappresenta una soluzione fondamentale per la distribuzione delle merci sul territorio nazionale, in particolar modo nei collegamenti con le isole maggiori, e costituisce altresì una alternativa sostenibile al trasporto su gomma nell'ambito delle Autostrade del Mare.

Nel bacino storico del porto di Savona l'attività riferita ai rotabili comprende, oltre ai trailer, la movimentazione di auto trasportate via mare tramite unità anche su Car Carrier operanti su rotte oceaniche. Si deve per altro notare come all'interno del sistema, il traffico dei rotabili sia orientato nei due scali su differenti mercati: il porto di Genova è principalmente focalizzato sui collegamenti nazionali e con le isole maggiori, mentre nello scalo di Savona è attestato un numero maggiore di servizi da e per porti stranieri.

Nonostante abbia registrato un lieve calo negli ultimi due anni, quello dei rotabili costituisce un settore sostanzialmente stabile dal punto di vista della composizione dei traffici che, si ricorda, fanno capo nella maggioranza dei casi ad autorizzazioni ex art 16 autonome, rilasciate a tutti i principali operatori del settore. Le previsioni tengono inoltre conto della volontà di realizzare gli obiettivi contenuti nei piani di impresa, al di là di eventi congiunturali condizionanti i volumi movimentati e da movimentare.

Con riferimento al triennio 2026–2028, la ricognizione effettuata presso gli operatori ha rilevato attese positive in termini di volumi di traffico, atteso in crescita ad un tasso annuo composito del 4,7%. Analizzando i dati dei due scali del Sistema, si osserva una crescita del 2,3% annuo nel comparto dei rotabili prevalenti tra il 2025 ed il 2028 a Genova ed una crescita del 9,8% annuo nello scalo savonese.

Tabella 11. Previsioni di traffico comparto rotabili prevalenti, 2023–2028, Sistema AdSP, metri lineari

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE	475.888	456.479	477.372	500.000	500.000	500.000
GRANDI NAVI VELOCI	1.427.456	1.269.846	1.375.636	1.562.956	1.562.956	1.562.956
MOBY LINES	101.921	103.379	129.585	130.000	130.000	130.000
TERMINAL SAN GIORGIO	2.068.184	2.226.686	2.073.591	2.100.000	2.150.000	2.150.000
PORTO DI GENOVA	4.073.449	4.056.390	4.056.184	4.292.956	4.342.956	4.342.956
SAVONA TERMINAL AUTO	1.862.819	1.815.587	1.742.109	2.287.284	2.298.150	2.309.071
PORTO DI SAVONA	1.862.819	1.815.587	1.742.109	2.287.284	2.298.150	2.309.071
TOTALE SISTEMA	5.936.268	5.871.977	5.798.293	6.580.240	6.641.106	6.652.027
VAR. ANNUA		-1,08%	-1,25%	13,49%	0,92%	0,16%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Dal punto di vista del lavoro, l'andamento atteso dei dipendenti diretti delle imprese è rilevabile nel prospetto che segue.

Tabella 12. Comparto rotabili prevalenti – Addetti diretti 2025–2028, Sistema AdSP

INQUADRAMENTO	2025	2026	2027	2028
DIRIGENTI	16	16	16	16
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	386	405	405	405
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	57	54	54	54
OPERATIVI	177	183	183	188
TOTALE	636	658	658	663

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Per completezza di lettura del dato sopra esposto, si evidenzia come i numeri afferenti alla categoria degli amministrativi sono condizionati dalla presenza degli addetti della compagnia GNV che ha la propria sede nel capoluogo ligure.

In tema di lavoro operativo, a fronte di un organico diretto sostanzialmente stabile rispetto agli anni passati e che non prevede variazioni nel prossimo futuro, le imprese prevedono una simile stabilità del numero degli avviamenti nello scalo genovese (CAGR 2025 – 2028 -0,4%) ed un significativo incremento degli avviamenti nello scalo savonese (CAGR 2025 – 2028 +7,9%) in linea con quanto riportato nelle previsioni relative ai volumi di traffico.

In particolare, nel caso savonese, nell'ambito di un positivo andamento dei volumi nel loro complesso, si evidenzia come il fattore lavoro possa essere favorevolmente interessato dall'atteso aumento dei traffici di auto, tipologia di merce più "labour intensive" rispetto al trailer. Il comparto rappresenta un importante riferimento in termini di avviamenti per le due compagnie: il settore ha rappresentato nel 2025 il 20,1% del totale degli avviamenti, pari a circa 49 mila giornate di lavoro, seppure con una rilevanza diversa fra i due scali: 16,4% per lo scalo genovese (33.500 avviamenti) e 37,9% per il porto di Savona (15.500 avviamenti).

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 concomitante concentrazione del traffico ro-pax nel fine settimana che richiede analoghe figure operative, rispetto a 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 e la compressione delle schedule rende l'organizzazione del lavoro sensibile anche a modeste variazioni negli orari degli attracchi, richiedendo 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. Quanto sopra sconta anche il fatto che, non di rado, la quantificazione dei trailer da movimentare non sia sempre coerente fra il momento della programmazione e quello dell'operatività.

Tabella 13. Avviamenti, comparto rotabili prevalenti, 2025-2028, Sistema AdSP

PORTO	2025	2026	2027	2028
GENOVA	33.434	31.413	33.040	33.040
SAVONA	15.543	18.801	19.176	19.559
TOTALE	48.977	50.214	52.216	52.599

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

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 portuale,

anch'essa caratterizzata da importanti quote di lavoro "generico" integrate da specifiche professionalità riguardo alla conduzione dei mezzi.

3.3.3 Il comparto 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 ed ex. art.16:

Tabella 14. Imprese autorizzate comparto multipurpose, 2025, Sistema AdSP

IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 18		IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 16
GENOVA	SAVONA	GENOVA
GPT - GRUPPO SPINELLI IMT - GRUPPO MESSINA	REEFER TERMINAL SAVONA TERMINALS	CAMPOSTANO ANCHOR

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Completano il quadro degli operatori coinvolti nella movimentazione di merce varia gli operatori che più di altri rappresentano la componente multi-business del sistema portuale e che vengono considerati nel comparto Multipurpose. I terminal inclusi in questa categoria sono accomunati dalla varietà di attività svolte, piuttosto che da una omogeneità di merceologie o modalità di condizionamento movimentate, oltre ad essere caratterizzati da diverse tipologie di clienti e differenti origini e destinazioni dei carichi.

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

I due terminal di Genova compresi nel comparto, Ignazio Messina Terminal e Spinelli, si occupano sia della movimentazione di container, sia di quella di rotabili. Il primo operatore ha sviluppato, anche conseguentemente alla tipologia di navi presenti nella propria flotta, una quota di traffico di merci varie e project cargo che, seppur residuale dal punto di vista delle tonnellate complessive, ricopre un ruolo importante nella diversificazione delle attività del porto e anche nella componente lavoro. Inoltre, dopo anni in cui i traffici del terminal erano 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, oltre a registrarsi un calo delle navi miste a favore di quelle full container, si è anche assistito ad un incremento dei traffici rotabili riconducibili al gruppo MSC stesso.

Il terminal GPT ha negli anni rafforzato la propria posizione consolidando il suo ruolo sia nella movimentazione di container che in quella di rotabili.

Nell'ambito savonese, il comparto include il Reefer Terminal, operativo principalmente nel settore della frutta, trasportata tanto su navi container quanto su navi tradizionali, e il Savona Terminals, del Gruppo Campostano, che movimentata acciai, cellulosa e anche una quota di rinfuse solide. In un contesto così variamente composito, le tendenze del settore sono rappresentate, quindi, dalla giustapposizione di andamenti che dipendono dalle condizioni delle industrie di riferimento e dei mercati a livello internazionale.

Le previsioni per il prossimo triennio, nel complesso restituiscono una lieve contrazione dei volumi container, a fronte di un incremento significativo atteso nella movimentazione di rotabili, previsti in aumento ad un tasso annuo composito del 11,3%. Con riferimento alla merce varia gli operatori si attendono un andamento dinamico dei traffici nel triennio, ma che dovrebbe stabilizzarsi su volumi pari a quelli registrati nel corso del 2025.

Tabella 15. Previsioni di traffico comparto multipurpose – container, 2023-2028, Sistema AdSP, TEU

CONTAINER (TEU)	2023	2024	2025	2026	2027	2028
IGNAZIO MESSINA & CO. ⁴	130.025	163.895	168.790	160.821	160.800	160.800
SPINELLI TERMINAL GPT	424.270	422.374	401.479	403.245	355.000	355.000
PORTO DI GENOVA	554.295	586.269	570.269	564.066	515.800	515.800
REEFER TERMINAL	53.280	58.047	40.816	44.250	67.260	76.110
PORTO DI SAVONA	53.280	58.047	40.816	44.250	67.260	76.110
TOTALE SISTEMA	607.575	644.316	611.085	608.316	583.060	591.910
VAR. ANNUA		6,05%	-5,16%	-0,45%	-4,15%	1,52%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

⁴ I valori riferiti agli anni 2027-2028 costituiscono una stima realizzata dall'Autorità di Sistema Portuale. L'operatore, con riferimento agli anni in oggetto, non ha indicato volumi attesi.

Tabella 16. Previsioni di traffico comparto multipurpose – rotabili, 2023-2028, Sistema AdSP, metri lineari

ROTABILI (METRI LINEARI)	2023	2024	2025	2026	2027	2028
IGNAZIO MESSINA & CO. ⁵	146.410	218.298	339.714	490.357	490.360	490.360
SPINELLI TERMINAL GPT	545.713	534.487	529.584	528.964	600.000	730.000
TOTALE SISTEMA	692.123	752.785	869.298	1.019.321	1.090.360	1.220.360
VAR. ANNUA		8,76%	15,48%	17,26%	6,97%	11,92%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Tabella 17. Previsioni di traffico comparto multipurpose – merce varia, 2023-2028, Sistema AdSP, tonnellate

MERCE VARIA	2023	2024	2025	2026	2027	2028
IGNAZIO MESSINA & CO. ⁶	64.783	48.350	61.200	54.737	54.740	54.740
SPINELLI TERMINAL GPT	2.525	2.139	2.282	2.330	5.000	7.000
PORTO DI GENOVA	67.308	50.489	63.482	57.067	59.740	61.740
REEFER TERMINAL	259.628	235.894	198.252	300.000	310.000	150.000
SAVONA TERMINALS	638.436	665.716	806.609	870.000	870.000	870.000
PORTO DI SAVONA	898.064	901.610	1.004.861	1.170.000	1.180.000	1.020.000
TOTALE	965.372	952.099	1.068.343	1.227.067	1.239.740	1.081.740
VAR. ANNUA		-1,37%	12,21%	14,86%	1,03%	-12,74%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

⁵ I valori riferiti agli anni 2027-2028 costituiscono una stima realizzata dall'Autorità di Sistema Portuale. L'operatore, con riferimento agli anni in oggetto, non ha ritenuto di indicare volumi attesi.

⁶ I valori riferiti agli anni 2027-2028 costituiscono una stima realizzata dall'Autorità di Sistema Portuale. L'operatore, con riferimento agli anni in oggetto, non ha ritenuto di indicare volumi attesi.

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

Tabella 18. Comparto multipurpose – Addetti diretti 2025-2028, Sistema AdSP

INQUADRAMENTO	2025	2026	2027	2028
DIRIGENTI	8	8	9	9
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	69	69	70	70
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	80	80	81	81
OPERATIVI	354	360	374	376
TOTALE	511	517	534	536

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

A fronte dell'andamento dei traffici del comparto descritto in precedenza, gli operatori prevedono una moderata crescita per quanto concerne *gli avviamenti ex art. 17 in entrambi gli scali del sistema*. Il comparto, che ha un peso del 16,8% rispetto agli avviamenti registrati nel 2025 (14,4% per lo scalo di Genova e 28,5% per quello di Savona) rappresenta il terzo comparto del Sistema per numero di avviamenti.

Tabella 19. Avviamenti, comparto multipurpose, 2025-2028, Sistema AdSP

PORTO	2025	2026	2027	2028
GENOVA	29.374	28.886	29.444	29.444
SAVONA	11.692	10.924	12.458	12.480
TOTALE	41.066	39.810	41.902	41.924

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Dall'analisi svolta si evidenzia come il settore necessiti 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 958 specializzazioni distribuite, fra le altre, fra trattoristi (106 addetti), stacker (146 addetti), retromarcisti (62 addetti) e gruisti (88 addetti).

Dal punto di vista degli avviamenti di lavoro temporaneo, la mansione di generico risulta quella maggiormente richiesta (con una media di circa 22.000 avviamenti/anno, pari a poco più del 50% del fabbisogno complessivo).

3.3.4 Il comparto dei traffici specializzati

Ai fini del presente documento, nel comparto degli Specializzati sono stati inclusi i terminal le cui operazioni sono principalmente focalizzate sulla movimentazione di una tipologia di merce. Il sistema portuale di Genova e Savona include in questo segmento solo operatori titolari di concessioni ex art. 18.

Tabella 20. Imprese autorizzate comparto specializzati, 2025, Sistema AdSP

IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 18	
GENOVA	
	ACCIAIERIE D'ITALIA ⁷
	ANSALDO ENERGIA
	FOREST
	GMT

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Nello specifico del sistema portuale gli operatori presenti concentrano la propria attività nella movimentazione di prodotti forestali (Forest Terminal) e acciai (Genoa Metal Terminal). Si tratta di volumi di traffico, che, pur ricompresi nella categoria della merce varia, vengono operati su servizi non regolari e che dipendono da un mercato delle materie molto variabile in ragione delle origini dei prodotti e della disponibilità di lotti che tendono a saturare la maggior parte della capacità della nave. Tale variabilità è stata rappresentata anche dall'andamento delle movimentazioni negli ultimi anni.

Per quanto riguarda Genoa Metal Terminal a questo tipo di attività si aggiungono operazioni di movimentazione di carichi speciali e, in maniera marginale, di mezzi rotabili e container.

In relazione al periodo 2026-28 i due operatori hanno restituito una previsione di crescita dei traffici, in continuità con le dinamiche espansive registrate nel corso del 2025. Rispetto ai volumi registrati nel 2025, nel triennio 2026-28 gli operatori si attendono una crescita ad un tasso annuo composito del 2,7%.

⁷ Acciaierie d'Italia è compreso nel comparto ma non avendo trasmesso le schede, i dati evidenziati non comprendono questo operatore che dispone di autonomia funzionale ed è soggetto ad autorizzazione ex art.16 esclusivamente per le operazioni svolte sulle banchine Polcevera Ponente per un numero limitato di personale impiegato.

Tabella 21. Previsioni di traffico comparto specializzati, 2023-2028, Sistema AdSP, tonnellate

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
FO.RE. S.T. TERMINAL	88.282	61.943	81.630	125.000	125.000	125.000
GENOA METAL TERMINAL ⁸	401.092	365.805	389.332	388.074	386.820	385.570
TOTALE SISTEMA	489.374	427.748	470.962	513.074	511.820	510.570
VAR. ANNUA		-12,59%	10,10%	8,94%	-0,24%	-0,24%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Dal punto di vista degli occupati diretti, i dati raccolti mostrano un incremento di circa 10 unità nel periodo oggetto di indagine, ascrivibile alle segnalazioni di Acciaieri d'Italia, probabilmente a seguito di un trasferimento interno del personale alle funzioni in esame.

Tabella 22. Comparto specializzati – Addetti diretti 2025-2028, Sistema AdSP

INQUADRAMENTO	2025	2026	2027	2028
DIRIGENTI	2	1	1	1
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	2	2	2	2
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	35	39	39	39
OPERATIVI	219	225	225	225
TOTALE	258	267	267	267

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Tabella 23. Avviamenti, comparto specializzati, 2025-2028, Sistema AdSP

PORTO	2025	2026	2027	2028
GENOVA	7.741	7.860	8.460	8.460

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Il comparto rappresenta una piccola nicchia dei traffici e, conseguentemente, contribuisce in minima parte alla composizione della forza lavoro del sistema (6,9% sul totale addetti diretti art. 16 e 18) e degli avviamenti per le compagnie portuali (3,2%).

⁸ I valori riferiti al triennio 2026-2028 costituiscono una stima realizzata dall'Autorità di Sistema Portuale. L'operatore, con riferimento al triennio, ha indicato i seguenti volumi attesi, ivi includendo anche il traffico terrestre realizzato all'interno del terminal: 2026: 820.000 tons - 2027: 820.000 tons - 2028: 820.000 tons

3.3.5 Il comparto 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 certa 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 24. Imprese autorizzate comparto rinfuse solide, 2025, Sistema AdSP

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

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Nonostante il progressivo calo dei volumi movimentati, il comparto delle rinfuse solide continua a rappresentare una componente significativa dei traffici portuali e mantiene un ruolo strategico a supporto delle principali filiere industriali e produttive del territorio. I flussi sono riconducibili soprattutto all'industria siderurgica, alla produzione energetica e, in misura minore, alla produzione di cemento e clinker.

A livello globale, i traffici di rinfuse solide hanno subito negli anni una profonda riorganizzazione geografica, con una crescente concentrazione verso l'Asia, dove si colloca oltre il 70% della produzione mondiale di acciaio e la Cina rappresenta il principale player del settore. Questo fenomeno ha generato consistenti flussi di materie prime in importazione e di prodotti finiti in esportazione. Parallelamente, nelle economie più avanzate si è assistito a una progressiva riduzione della produzione industriale tradizionale, accompagnata dalla chiusura o riconversione di numerosi impianti verso tecnologie a minore impatto ambientale, come i forni elettrici, nonché dal graduale abbandono del carbone nella produzione energetica.

In questo contesto, anche la domanda globale di carbone è attesa in lieve diminuzione entro il 2030, principalmente per effetto della transizione energetica e della crescente diffusione di fonti rinnovabili. Rimane invece più stabile la domanda legata agli usi industriali, in particolare nei settori dell'acciaio, del cemento e dell'industria chimica. In Italia il phase-out del carbone per la produzione di energia elettrica è ormai in fase avanzata, con un numero limitato di impianti ancora operativi; di conseguenza, i flussi movimentati nei porti risultano oggi prevalentemente destinati agli impieghi industriali localizzati nell'hinterland.

Anche il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha risentito di tali dinamiche, registrando negli ultimi anni una costante contrazione dei traffici, in particolare delle cosiddette rinfuse "nere", storicamente predominanti nel comparto. Tale riduzione è stata accentuata dalla chiusura delle centrali elettriche a carbone di Genova e Vado Ligure. Contestualmente, la progressiva globalizzazione dei mercati di approvvigionamento ha determinato un aumento della dimensione media delle navi impiegate e una riduzione del numero complessivo di scali, con possibili effetti di concentrazione delle operazioni di carico e scarico e di riorganizzazione dell'intero ciclo logistico delle rinfuse solide.

Con riguardo alle rinfuse solide, lo scalo di Savona costituisce il polo di riferimento nell'ambito del sistema portuale, sia per volumi movimentati, sia per diversificazione merceologica, grazie anche alla presenza di diversi terminal specializzati che fungono da riferimento strategico per l'alimentazione del ciclo industriale di diverse realtà localizzate nell'hinterland.

Accanto al Terminal Alti Fondali, a servizio delle attività della cokeria di San Giuseppe di Cairo, sono presenti operatori specializzati nella movimentazione di cemento e calcestruzzo, fertilizzanti e rinfuse alimentari, in particolare granaglie.

Anche considerato il contesto economico generale, le attese degli operatori in merito alle tendenze di traffico per il prossimo triennio prevedono una prima contrazione dei flussi nel 2026, riconducibile allo scalo genovese, e una ripresa dei volumi negli anni successivi seppur di entità contenuta.

Tabella 25. Previsioni di traffico comparto rinfuse solide, 2023-2028, Sistema AdSP, tonnellate

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
<i>TERMINAL RINFUSE GE</i>	662.781	687.083	713.321	650.000	670.000	680.000
<i>di cui HOLCIM</i>	94.198	92.508	96.037	100.000	110.000	120.000
PORTO DI GENOVA	662.781	687.083	713.321	650.000	670.000	680.000
<i>FHP (EX-BUT) S.R.L.</i>	231.538	241.786	297.837	224.026	230.000	236.000
<i>BUZZI UNICEM S.P.A.</i>	22.012	27.088	38.896	35.000	35.000	35.000
<i>COLACEM S.p.A.</i>	105.861	166.081	184.264	140.000	140.000	140.000
<i>MONFER S.P.A.</i>	272.889	301.496	294.572	305.491	305.491	305.491
<i>TERMINAL ALTI FONDALI SAVONA</i>	709.787	733.609	593.554	700.000	700.000	700.000
PORTO DI SAVONA	1.342.087	1.470.060	1.409.123	1.404.517	1.410.491	1.416.491
TOTALE	2.004.868	2.157.143	2.122.444	2.054.517	2.080.491	2.096.491
VAR.ANNUA		7,60%	-1,61%	-3,20%	1,26%	0,77%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

I dati riportati comprendono quanto trasmesso dal terminal TRGE, rispetto al quale sono in corso i necessari approfondimenti al fine tutelare, in primo luogo, l'occupazione oltre ai traffici che verrebbero penalizzati dagli interventi programmati da ASPI in relazione al progetto del tunnel sub-portuale.

In merito alle previsioni dello scalo savonese, si precisa che è in corso una procedura ad evidenza pubblica che concerne terminal e traffici rinfusieri.

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

Tabella 26. Comparto rinfuse solide – Addetti diretti 2025-2028, Sistema AdSP

INQUADRAMENTO	2025	2026	2027	2028
DIRIGENTI	4	4	4	4
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	12	12	12	12
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	15	16	16	16
OPERATIVI	112	111	113	113
TOTALE	143	143	145	145

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Le imprese hanno previsto un lieve aumento dell'organico diretto di due sole unità nel prossimo futuro e del ricorso all'art. 17 ed un altrettanto lieve incremento delle chiamate negli scali del sistema (CAGR +2,7% nel triennio). Al momento attuale, in termini di avviamenti, il comparto rappresenta l'1,8% dei turni complessivi fatti negli scali del sistema.

Tabella 27. Avviamenti, comparto rinfuse solide, 2025-2028, Sistema AdSP

PORTO	2025	2026	2027	2028
GENOVA	2.414	2.785	2.713	2.743
SAVONA	1.916	1.928	1.948	1.948
TOTALE	4.330	4.713	4.661	4.691

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

3.3.6 Il comparto 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 include le seguenti imprese autorizzate ex art. 18:

Tabella 28. Imprese autorizzate comparto rinfuse liquide, 2025, Sistema AdSP

IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 18	IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 18
GENOVA	SAVONA
ENI ESE GETOIL PORTO PETROLI SAAR SILOMAR SAMPIERDARENA OLII	SAAR DP GREEN DEPOSITI COSTIERI SV ESSO ITALIANA PETROLI SARPOM

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Dal punto di vista globale, il trasporto di rinfuse liquide riguarda in prevalenza la movimentazione di petrolio greggio e dei suoi derivati, mentre i prodotti chimici, gli oli vegetali e le altre rinfuse alimentari, seppur caratterizzati da un maggior valore unitario, costituiscono volumi relativamente ridotti.

Il mercato degli oli minerali è stato interessato da alcuni elementi tendenziali di lungo periodo che sono andati consolidandosi, plasmando progressivamente la configurazione del comparto. Il settore petrolifero, soprattutto in Europa, ha assistito a un ridimensionamento della capacità di raffinazione interna, che è stata in gran parte delocalizzata in Medio Oriente, Cina ed India. Inoltre, le iniziative europee volte a supportare la transizione ecologica e il ricorso a fonti energetiche alternative stanno contribuendo a ridurre la domanda di prodotti petroliferi, soprattutto per quanto concerne il settore dei trasporti.

Nel corso dell'ultimo triennio, il mercato del trasporto di rinfuse liquide è stato interessato da una tendenza complessivamente di crescita, ma caratterizzata da forti elementi di discontinuità, che derivano sia dalla volatilità intrinseca che caratterizza i fondamentali energetici sia dal frammentato contesto geopolitico internazionale.

Nel triennio passato la domanda globale di petrolio ha rilevato una tendenza espansiva, raggiungendo circa 105,1 milioni di barili al giorno nel 2025. La crescita è stata trainata prevalentemente dai Paesi asiatici, determinando una crescente polarizzazione della domanda verso l'Asia e rafforzando le rotte marittime Est-Ovest. Il mercato, nel corso del triennio, è stato sottoposto a significativi stress legati al protrarsi del conflitto russo-ucraino e all'instaurazione di politiche sanzionatorie nei confronti della Russia. Tali eventi hanno determinato una riorganizzazione degli approvvigionamenti energetici a livello mondiale, con un conseguente allungamento strutturale delle distanze medie percorse (tonnellate-miglia). Per altro il protrarsi

delle incertezze sui mercati approvvigionamento sta al momento condizionando anche il livello della domanda introducendo motivi di incertezza anche nel settore del trasporto marittimo.

Con riferimento alle rinfuse liquide non petrolifere, il comparto chimico sta assistendo a un progressivo spostamento della produzione verso i Paesi emergenti, che hanno accresciuto significativamente le proprie quote di mercato. Conseguentemente, si è assistito a un incremento dei traffici marittimi di prodotti chimici lungo le rotte Far East–Europa, accentuando la dipendenza delle economie europee dalle importazioni via mare.

Nel triennio 2023–2025 le movimentazioni di rinfuse liquide nei porti del Sistema hanno subito una progressiva contrazione, che ha interessato in modo prevalente lo scalo genovese, responsabile di circa due terzi del traffico complessivo, mentre il porto di Savona presenta un andamento dei traffici più dinamico.

Nonostante il quadro complesso che caratterizza il mercato delle rinfuse liquide, con particolare riferimento agli oli minerali, le attese degli operatori per il prossimo triennio sono complessivamente positive. Tali aspettative riflettono la previsione di un progressivo allentamento delle tensioni geopolitiche che, negli ultimi anni, hanno inciso in modo significativo sui flussi di rinfuse liquide. In particolare, per il 2026 è attesa una ripresa dei traffici (in contrapposizione al calo rilevato negli ultimi anni), cui dovrebbe seguire una fase di stabilizzazione dei volumi. In particolare, si stima che i volumi possano registrare un incremento composto annuo del 2,6%, maggiormente concentrato nello scalo di Genova.

Tabella 29. Previsioni di traffico comparto rinfuse liquide, 2023-2028, Sistema AdSP, tonnellate

COMPARTO	2023	2024	2025	2026	2027	2028
SAAR DP GREEN ⁹	158.502	110.771	144.987	136.063	127.688	119.829
DEPOSITI COSTIERI SV S.P.A.	63.358	42.534	64.826	80.000	85.000	90.000
ESSO ITALIANA S.R.L. - STABILIMENTO LUBRIFICANTI VADO LIGURE	218.715	236.249	232.800	230.000	230.000	230.000
ITALIANA PETROLI S.P.A.	34.870	49.305	41.816	42.000	42.000	42.000
SARPOM S.R.L.	5.906.618	5.691.929	5.927.072	6.000.000	6.000.000	6.000.000
PORTO DI SAVONA	6.382.063	6.130.788	6.411.501	6.488.063	6.484.688	6.481.829
ENI S.P.A. ¹⁰	7.000	24.976	54.275	54.867	55.466	56.072
ESE S.R.L.	28.090	171.146	317.016	350.000	370.000	380.000
GETOIL S.R.L. ¹¹	18.685	2.200	0	0	0	0
PORTO PETROLI S.P.A.	12.484.598	12.130.318	11.216.726	11.890.440	12.000.000	12.000.000
S.A.A.R. S.P.A. ¹²	354.651	381.779	452.983	449.527	446.097	442.694
SAMPIERDARENA OLII S.R.L. ¹³	176.913	128.370	165.637	168.353	171.113	173.919
SILOMAR S.P.A. ¹⁴	250.339	234.869	268.529	268.995	269.463	269.931
PORTO DI GENOVA	13.320.276	13.073.658	12.475.166	13.182.182	13.312.139	13.322.616
TOTALE	19.702.339	19.204.446	18.886.667	19.670.245	19.796.827	19.804.445
VAR.ANNUA		-2,53%	-1,65%	4,15%	0,64%	0,04%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

⁹ I valori riferiti al triennio 2026-2028 costituiscono una stima realizzata dall'Autorità di Sistema Portuale. L'operatore, con riferimento al triennio, ha indicato i seguenti volumi attesi, ivi includendo anche il traffico terrestre realizzato all'interno del terminal: 2026: 200.000 tons - 2027: 200.000 tons - 2028: 200.000 tons

¹⁰ I valori riferiti al triennio 2026-2028 costituiscono una stima realizzata dall'Autorità di Sistema Portuale. L'operatore, con riferimento al triennio, ha indicato i seguenti volumi attesi, ivi includendo anche il traffico terrestre realizzato all'interno del terminal: 2026: 250.000 tons - 2027: 250.000 tons - 2028: 250.000 tons

¹¹ Con riferimento al triennio 2026-2028 l'operatore non ha inserito volumi previsionali.

¹² I valori riferiti al triennio 2026-2028 costituiscono una stima realizzata dall'Autorità di Sistema Portuale. L'operatore, con riferimento al triennio, ha indicato i seguenti volumi attesi, ivi includendo anche il traffico terrestre realizzato all'interno del terminal: 2026: 510.000 tons - 2027: 520.000 tons - 2028: 520.000 tons

¹³ I valori riferiti al triennio 2026-2028 costituiscono una stima realizzata dall'Autorità di Sistema Portuale. L'operatore, con riferimento al triennio, ha indicato i seguenti volumi attesi, ivi includendo anche il traffico terrestre realizzato all'interno del terminal: 2026: 180.000 tons - 2027: 180.000 tons - 2028: 210.000 tons

¹⁴ I valori riferiti al triennio 2026-2028 costituiscono una stima realizzata dall'Autorità di Sistema Portuale. L'operatore, con riferimento al triennio, ha indicato i seguenti volumi attesi, ivi includendo anche il traffico terrestre realizzato all'interno del terminal: 2026: 450.000 tons - 2027: 450.000 tons - 2028: 450.000 tons

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 30. Comparto rinfuse liquide – Addetti diretti 2025–2028, Sistema AdSP

INQUADRAMENTO	2025	2026	2027	2028
DIRIGENTI	15	14	12	11
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	49	45	41	40
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	91	86	76	76
OPERATIVI	216	218	217	220
TOTALE	371	363	346	347

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

3.3.7 Il comparto logistica e 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 31. Imprese autorizzate comparto logistica e altri servizi, 2025, Sistema AdSP

IMPRESE AUTORIZZATE EX ART. 16	
GENOVA	SAVONA
ANGELO PASTORINO CFM CENTRO SERVIZI DERNA EUROMARE BILICO MEDREPAIR THERMOCAR VERNAZZA AUTOGRU CSM	BAZZINO CSA FRATELLI PIANA NOVA SOCIETÀ COOP VERNAZZA AUTOGRU

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

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 115 addetti operativi e che, pertanto, va interpretato con la dovuta cautela. Si segnala, inoltre, che CSA Consorzio Savonese Autotrasporti, nelle precedenti rilevazioni includeva 80 addetti operativi, non conteggiati nell'ultima scheda ricevuta, secondo il criterio rivisto per il quale gli autisti che accedono alle aree portuali non sono dipendenti del CSA ma consorziati o dipendenti delle ditte consorziate.

Tabella 32. Comparto Logistica e altri servizi – Addetti diretti 2025-2028, Sistema AdSP

INQUADRAMENTO	2025	2026	2027	2028
<i>DIRIGENTI</i>	13	13	13	13
<i>AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI</i>	50	50	52	53
<i>AMMINISTRATIVI OPERATIVI</i>	54	56	60	62
<i>OPERATIVI</i>	272	282	296	299
TOTALE	389	401	421	427

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

3.3.8 Il comparto 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 33. Imprese autorizzate comparto passeggeri, 2025, Sistema AdSP

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

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

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.

Dal punto di vista dei traffici, il settore passeggeri, nel triennio 2023-2025, è stato interessato da una normalizzazione del mercato a seguito del picco registrato a partire dal 2022 a seguito della rimozione delle restrizioni connesse alla crisi sanitaria.

I traffici di crocieristi vengono gestiti, rispettivamente per gli scali di Genova e Savona, da Stazioni Marittime e da Costa Crociere. Nel triennio 2023-25, l'andamento dei traffici nei due scali risulta piuttosto dinamico, con una contrazione registrata nel 2024 cui ha seguito una immediata ripresa nel 2025.

Il settore è stato interessato, negli ultimi anni, da alcune tendenze che hanno influenzato il modello di business degli operatori e hanno avuto ricadute dirette sulle operatività dei terminal passeggeri. Tra queste, la continua crescita dimensionale delle navi, orientata al perseguimento di economie di scala, ha determinato una maggiore frequenza di approdo nei porti di Genova e Savona da parte di navi caratterizzate da una più elevata capacità passeggeri, a scapito delle unità di dimensioni minori.

La crescita della dimensione media delle unità navali influisce anche sulla natura del traffico che insiste sugli scali di Genova e Savona. In tal senso, le analisi condotte da Oxford Economics evidenziano come le principali compagnie crocieristiche stiano adeguando le proprie decisioni in termini di definizione degli itinerari. Sempre più frequentemente, infatti, ai passeggeri viene offerta la possibilità di imbarcare e sbarcare in qualsiasi porto compreso nell'itinerario, superando il tradizionale ruolo centrale del porto di homeport. Per i porti del sistema, che storicamente hanno svolto la funzione di homeport di riferimento per numerose compagnie crocieristiche, tale evoluzione si è tradotta in un incremento della quota di passeggeri in transito rispetto a quelli in imbarco e sbarco.

La ricognizione effettuata presso gli operatori in merito alle attese circa gli sviluppi futuri dei traffici crocieristici rispecchiano le previsioni di crescita formulate con riferimento al mercato globale. Con riferimento ai porti di Genova e Savona, i volumi di traffico cruise, a seguito di un lieve rallentamento nel 2026, sono attesi in crescita per il triennio 2026-28 ad un tasso dell'1,7% annuo fino a raggiungere 2,55 milioni di crocieristi.

Il traffico ferry nei porti del sistema consente il collegamento con le isole maggiori e con la sponda meridionale del Mediterraneo. Il trasporto di passeggeri tramite traghetti costituisce inoltre un servizio essenziale per garantire la continuità territoriale nell'ambito del collegamento con le isole. Anche sul versante traghetti, nonostante esso costituisca un mercato piuttosto consolidato, si rileva un andamento variabile, con un incremento registrato nel 2024 e una successiva contrazione nel 2025. Con riferimento al triennio 2026-28, gli operatori hanno espresso attese di crescita stabile dei traffici, ad un tasso annuo composito del 2,5%.

Tabella 34. Previsioni di traffico terminal comparto passeggeri crociere, 2023-2028, Sistema AdSP, unità

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
SAVONA COSTA CROCIERE	861.749	752.287	791.302	840.000	950.000	950.000
GENOVA STAZIONI MARITTIME	1.698.639	1.531.406	1.630.593	1.570.000	1.500.000	1.600.000
TOTALE	2.560.388	2.283.693	2.421.895	2.410.000	2.450.000	2.550.000
VAR.ANNUA		-10,81%	6,05%	-0,49%	1,66%	4,08%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Tabella 35. Previsioni di traffico comparto passeggeri traghetti, 2023-2028, Sistema AdSP, unità

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
GENOVA STAZIONI MARITTIME	2.350.138	2.337.525	2.253.330	2.300.000	2.350.000	2.400.000
VADO LIGURE FORSHIP S.P.A.	333.916	384.634	359.989	391.027	401.026	412.051
TOTALE	2.684.054	2.722.159	2.613.319	2.691.027	2.751.026	2.812.051
VAR.ANNUA		1,42%	-4,00%	2,97%	2,23%	2,22%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

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, gli stessi rappresentano l'1,9% del totale degli occupati del sistema e la ricognizione svolta ha evidenziato un andamento stabile nel periodo 2026-2028 con l'unico incremento previsto nell'ambito degli addetti amministrativi.

Tabella 36. Comparto passeggeri – Addetti diretti 2025-2028, Sistema AdSP

INQUADRAMENTO	2025	2026	2027	2028
DIRIGENTI	5	5	5	5
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	16	20	20	20
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	9	9	9	9
OPERATIVI	43	43	43	43
TOTALE	73	77	77	77

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Dal punto di vista delle proiezioni degli avviamenti ex art. 17, esse sono previste in diminuzione rispetto al 2025 sia nello scalo di Genova sia in quello di Savona.

Il comparto ha contribuito per il 3,7% rispetto al totale degli avviamenti registrati nel 2025.

Tabella 37. Avviamenti, comparto passeggeri, 2025-2028, Sistema AdSP

PORTO	2025	2026	2027	2028
GENOVA	8.723	7.000	7.000	7.000
SAVONA	436	400	390	390
TOTALE	9.159	7.400	7.390	7.390

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

3.4 Sintesi volumi e occupazione attesa nel sistema 2026-2028

Tabella 38. Riepilogo complessivo - Volumi, addetti diretti ed avviamenti 2025-2028, Sistema AdSP

PREVISIONI DI TRAFFICO SISTEMA ADSP	2025	2026	2027	2028
CONTAINER (TEU)	2.930.404	3.169.369	3.212.524	3.267.191
ROTABILI (METRI LINEARI)	6.667.591	7.599.561	7.731.466	7.872.387
RINFUSE E MERCE VARIA (TONS)	22.548.416	23.464.903	23.628.878	23.493.246
PASSEGGERI CROCIERE (UNITA')	2.421.895	2.410.000	2.450.000	2.550.000
PASSEGGERI TRAGHETTI (UNITA')	2.613.319	2.691.027	2.751.026	2.812.051
ADDETTI COMPLESSIVI	2025	2026	2027	2028
IMPRESE EX ARTT. 16 E 18	3.722	3.833	3.854	3.868
AVVIAMENTI COMPLESSIVI	2025	2026	2027	2028
TURNI MANODOPERA EX ART. 17	244.838	242.742	240.632	241.232

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

3.4.1 Le previsioni occupazionali complessive art 16 e art 18. Occupati diretti, età, specializzazioni, inidoneità e genere

Il fabbisogno di manodopera diretta nel periodo 2026-28, descritto di seguito, sintetizza la ricognizione dettagliata per settore precedentemente.

Tabella 39. Numero di addetti imprese ex artt. 16 e 18, 2023-2028, Sistema AdSP, unità

INQUADRAMENTO	2023	2024	2025	2026	2027	2028
DIRIGENTI	87	86	90	88	87	86
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	645	731	784	813	812	811
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	694	668	678	686	679	679
OPERATIVI	2.145	2.078	2.170	2.246	2.276	2.292
TOTALE	3.571	3.563	3.722	3.833	3.854	3.868

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Il numero di addetti delle imprese portuali si attesta nel 2025 a 3.722 unità, di cui la maggior parte (58,3%) è rappresentata da operativi, cui si aggiungono 1.462 amministrativi (pari al 39,3% del totale).

Rispetto ai dati registrati a consuntivo nel corso del 2025, le aziende prevedono un incremento dell'occupazione alle loro dirette dipendenze (+3,9%), dovuto principalmente alla crescita degli addetti operativi (+5,6% nel periodo 2025-2028) e degli amministrativi non operativi (+3,4% nel periodo 2025-2028).

Rimangono, invece, sostanzialmente stabili gli addetti amministrativi operativi e i dirigenti per cui si assiste alla riduzione di 4 unità dirigenziali.

Per quanto riguarda il prossimo triennio, a livello generale, nell'ambito genovese si rileva una crescita degli addetti complessivi pari a 170 unità, di cui 117 operativi e 52 amministrativi rispetto al 2025, con un aumento particolarmente concentrato nel comparto contenitori. Tra le imprese dello scalo savonese, invece, la tendenza mostra una contrazione di 24 unità riconducibile interamente tra gli amministrativi di una singola impresa del comparto rinfuse liquide

Tabella 40. Numero di addetti imprese ex artt. 16 e 18, 2026-2028, Genova e Savona, unità

INQUADRAMENTO	2026		2027		2028	
	GENOVA	SAVONA	GENOVA	SAVONA	GENOVA	SAVONA
DIRIGENTI	61	27	63	24	63	23
AMMINISTRATIVI NON OPERATIVI	657	156	661	151	660	151
AMMINISTRATIVI OPERATIVI	547	139	550	129	550	129
OPERATIVI	1720	526	1747	529	1760	532
TOTALE	2.985	848	3.021	833	3.033	835

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Analizzando le previsioni di crescita 2026-2028 degli addetti diretti, la maggiore performance è imputabile ai comparti container, multipurpose e logistica e servizi dove, un'azienda per comparto, ha previsto un piano di assunzioni che porta il CAGR del triennio a registrare rispettivamente una crescita dell'1,6% per container e multipurpose e del 3,2% per il comparto logistica e servizi.

Per completezza, si segnala che relativamente al comparto logistica, il soggetto interessato opera largamente all'esterno dell'ambito portuale. Depurando il dato dal settore logistico l'incremento risulta pari a 132 unità pari ad un CAGR relativo al triennio dell'1,7%.

Tabella 41. Numero di addetti imprese ex artt. 16 e 18 per comparto, 2026-28, Genova e Savona, unità

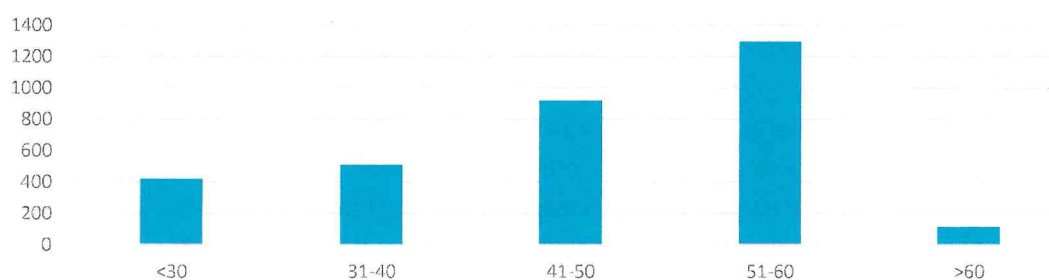
COMPARTO	2026		2027		2028	
	GENOVA	SAVONA	GENOVA	SAVONA	GENOVA	SAVONA
CONTAINER	1.108	299	1.106	300	1.104	302
MULTIPURPOSE	374	143	390	144	392	144
ROTABILI PREVALENTI	618	40	618	40	623	40
SPECIALIZZATI	267	0	267	0	267	0
RINFUSE SOLIDE	38	105	39	106	39	106
RINFUSE LIQUIDE E DEPOSITI COSTIERI	216	147	216	130	217	130
PASSEGGERI	62	15	62	15	62	15
LOGISTICA E SERVIZI	302	99	323	98	329	98
TOTALE	2.985	848	3.021	833	3.033	835

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Dall'analisi condotta emerge come l'età media degli addetti operativi diretti del sistema (imprese ex art.16, 17 e 18) sia al momento attuale di 45,8 anni. Sebbene nel corso degli anni in cui è stata effettuata la ricognizione dei dati per la redazione del Piano, il dato medio abbia registrato una flessione, e ciò in ragione della presenza di nuovi soggetti autorizzati non presenti nelle ricognizioni precedenti e di un processo di turnover che ha visto l'assunzione di nuovo personale incluso nella fascia d'età under 30 da parte dei soggetti autorizzati ex art. 16/18, la riclassificazione per fasce di età evidenzia potenziali situazioni critiche.

In particolare, oltre il 43,3% degli addetti operativi ha più di 51 anni (3,6 % over 60 e 39,7% in fascia d'età 51-60 anni) con rischi non trascurabili di prossime inidoneità, anche solo parziali, allo svolgimento di mansioni che, in generale, presentano significativi livelli di gravosità. Gli addetti operativi ricompresi nella classe di età 41-50 rappresentano il 28,2%, i lavoratori tra i 31 e i 40 anni si attestano al 15,7% della forza lavoro complessiva, mentre gli under 30 pesano per il 12,8%.

Figura 1. Analisi dell'età degli addetti diretti operativi, 2025, Sistema AdSP



Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Circa il tema delle **inidoneità** allo svolgimento delle operazioni portuali, connesso al richiamato argomento dell'avanzata età anagrafica e lavorativa, l'analisi svolta presso gli operatori ha fornito i dati nel seguito esposti, la cui lettura necessita di una premessa.

Il dato rilevato è riferito a lavoratori che pur in presenza di limitazioni al lavoro, sono stati comunque classificati fra gli addetti operativi (in quanto utilizzabili in attività meno gravose ovvero di tipo organizzativo nell'ambito del ciclo) e non comprende quei lavoratori che, a causa delle inidoneità sono stati ricollocati nel tempo nella categoria dei non operativi (categoria amministrativi in questa rilevazione)

Per altro le imprese terminalistiche più strutturate dispongono di organizzazioni articolate, in cui alle attività operative si affiancano funzioni amministrative, tecniche e gestionali. Questa configurazione offre maggiori possibilità di ricollocazione interna dei lavoratori che non risultano più idonei alle mansioni operative in senso stretto, consentendo, almeno in alcuni casi, di valorizzarne l'esperienza professionale in attività compatibili con le esperienze maturate.

In altri termini il dato può essere sottostimato rispetto alla reale consistenza del problema e comunque non può essere oggetto di confronto diretto con il numero degli inidonei rilevato per le imprese ex art 17 che, fra l'altro, soffrono di un'età media ben superiore a quella registrata per gli articoli 16 e 18 (55% over 51 anni in CULMV, 45% over 51 anni in CULP a fronte del 39% per i terminal) e vedono impiegati i lavoratori nelle funzioni più gravose.

Tabella 42. Numero di addetti operativi totalmente e parzialmente inidonei imprese ex artt. 16 e 18, 2026-2028, Genova e Savona, unità

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
DIPENDENTI INIDONEI AL LAVORO OPERATIVO	2	3	4	3	3	3	3
DIPENDENTI PARZIALMENTE INIDONEI AL LAVORO OPERATIVO	55	58	64	62	62	61	61
TOTALE COMPLESSIVO	57	61	68	65	65	64	64

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Un ulteriore elemento di analisi della forza lavoro diretta degli articoli 16 e 18 è rappresentato dalla distribuzione delle **specializzazioni** di cui risultano essere in possesso gli addetti operativi. Complessivamente sono disponibili 3.869 specializzazioni, 867 delle quali sono tuttavia rappresentate dalla mansione di generico di bordo/terra e carrellino. Oltre a questa competenza di base, sono maggiormente presenti le specializzazioni di stackerista (prevalentemente nel comparto container), gruista, carropontista, trattorista e rallista. Un numero significativo di addetti, inoltre, è in possesso della specializzazione di rizzatore, di retromarcista e di stivatore.

La ricognizione svolta evidenzia come il settore container e multipurpose, siano, anche in ragione delle attività svolte, i settori in cui gli addetti operativi sono titolari delle più numerose specializzazioni.

Sotto altro profilo si rileva come le specializzazioni a maggiore contenuto di complessità risultano particolarmente concentrate fra gli addetti più maturi, ricadenti nella fascia di età compresa tra i 51 e i 60 anni, con una specificità per le specializzazioni del comparto container che sono ben presenti anche fra gli addetti più giovani.

Anche in questo caso si nota un'intersezione fra i diversi temi trattati: l'età avanzata di molti lavoratori ne mette a rischio la permanenza, nel tempo, delle abilità fisiche e, per contro, evidenzia la necessità di accelerare i cicli formativi per i lavoratori più giovani chiamati a sostenere il turn over generazionale.

Infine, quanto alle rilevazioni di **genere**, la presenza femminile tra gli addetti operativi risulta ancora limitata e senza grandi differenze tra i vari comparti. Le percentuali risultano tuttora ampiamente sbilanciate verso il genere maschile ma, anche grazie all'automazione di alcune funzioni, oltre che all'utilizzo di nuove tecnologie (esoscheletri, ecc..) nei prossimi anni potrebbero registrarsi nuovi ingressi di lavoratrici anche in questo ambito.

Tabella 43. Ripartizione di genere addetti diretti operativi per comparto, 2025, Genova e Savona, %

COMPARTO	GENOVA		SAVONA	
	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE
CONTAINER	99%	1%	92%	8%
MULTIPURPOSE	99%	1%	99%	1%
ROTABILI PREVALENTI	100%	0%	100%	0%
SPECIALIZZATI	100%	0%	-	-
RINFUSE SOLIDE	100%	0%	100%	0%
RINFUSE LIQUIDE E DEPOSITI COSTIERI	99%	1%	98%	2%
PASSEGGERI	100%	0%	80%	20%
LOGISTICA E SERVIZI	96%	4%	100%	0%
TOTALE	99%	1%	97%	3%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

La presenza femminile nell'ambito amministrativo è riportata nel successivo prospetto.

Come facilmente prevedibile anche considerando la gravosità delle mansioni, la maggior parte delle figure femminile è concentrata in posizioni amministrative (per questa statistica, nelle fasi di raccolta del dato, non è stata fatta una distinzione tra amministrativi operativi e non operativi) e dirigenziali.

Tra gli amministrativi si registra una quota di circa un terzo degli addetti complessivi di genere femminile con relativa presenza anche nelle posizioni apicali.

Tabella 44. Ripartizione di genere addetti imprese ex artt. 16 e 18 per inquadramento, 2025, Sistema, %

INQUADRAMENTO	GENOVA		SAVONA	
	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE
DIRIGENTI	83%	17%	93%	7%
ADDETTI AMMINISTRATIVI	70%	30%	69%	31%
ADDETTI OPERATIVI	99%	1%	97%	3%
TOTALE	87%	13%	87%	13%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

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

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 due imprese sono rispettivamente autorizzate per un organico operativo consistente in 930 unità (coperto al 31/12/2025 per 881 unità) nel caso della CULMV e 156 addetti per la CULP (coperto al 31/12/2025 per 138 unità).

L'organico genovese è inoltre integrato da n. 75 soci speciali (al 31/12/2025), non facenti parte formalmente dell'organico operativo e non titolari di IMA.

Le due Compagnie sono, inoltre, integrate da strutture amministrative ed organizzative che portano la consistenza occupazionale complessiva fra soci e dipendenti a 1.052 unità a Genova e a 170 unità a Savona.

Le due imprese rappresentano, quindi, il 24,7% del totale degli addetti in ambito portuale e il 37,4% del totale degli addetti operativi.

Tabella 45. Addetti imprese autorizzate art.17, 2025, Genova e Savona, unità

INQUADRAMENTO	GENOVA	SAVONA	TOTALE
DIRIGENTI (CDA)	7	5	12
AMMINISTRATIVI E SERVIZI GENERALI	89	27	116
OPERATIVI	956	138	1.094
TOTALE	1.052	170	1.222

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Il dato relativo agli addetti operativi di Genova che si attesta a 956 unità è dato dalla somma degli 881 soci appartenenti all'organico operativo e dei 75 soci speciali che risultano assunti alla data del 31/12/2025.

Oltre ai soci compresi nell'organico operativo e ai soci speciali, le due compagnie ricorrono, 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. Tale categoria di lavoratori, anche a seguito di una lunga fase di riorganizzazione, è ora stabilizzata in n. 40 unità per il porto di Genova, con contratto stipulato fra lavoratori e società Intempo per un numero di giornate pari a 10/mese, mentre per lo scalo savonese il numero è pari a 44 per un numero di giornate medio prestato pari a circa 7/mese (dato aggiornato al 30 aprile 2025). Quanto alle prestazioni fornite, nell'ultimo triennio le due compagnie hanno mediamente erogato giornate lavorative presso i terminal per un totale annuo di 234.200 turni, di cui 195.810 a Genova e 38.391 a Savona, mostrando un buon trend di crescita sia nello scalo di Genova che in quello di Savona.

Tabella 46. Avviamenti imprese autorizzate art.17, 2023-25, Genova e Savona, unità

PORTO	2023	2024	2025
GENOVA	185.328	196.909	205.192
SAVONA	37.936	36.222	41.014
TOTALE	223.264	233.131	246.206

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

3.5.1 La domanda di avviamenti nel triennio 2026-2028 a Genova

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 attestarsi ad un media di poco superiore alle 195.000 giornate annue, in linea con quanto registrato nel triennio precedente.

Tra il dato consuntivo relativo agli avviamenti e quello previsionale fornito dai terminal operator si registra uno scostamento¹⁵ riconducibile prevalentemente a figure quali preposti e capituono non direttamente chiamati dagli operatori.

Le previsioni ricevute scontano un certo grado di prudenza, ad esempio, senza tenere conto di eventuali imprevisti legati alla catena logistica che possano interferire l'organizzazione e l'efficienza dei terminal.

¹⁵ Il citato scostamento è quantificabile in una media di circa 1.500 avviamenti nel corso del 2025. A causa della citata differenza, non è possibile eseguire un confronto puntuale tra i dati trasmessi a consuntivo da CULMV e quelli previsionali ricevuti dai terminal. Per questa ragione, con l'obiettivo di registrare il più fedelmente possibile la tendenza attesa dai soggetti fruitori dell'art. 17 i tassi di crescita degli avviamenti CULMV indicati di seguito nel documento sono stati calcolati sulla base dei dati trasmessi dai terminal.

D'altra parte, il carattere di "prudenza" che caratterizza le previsioni degli avviamenti risulta essere una costante rispetto a quanto già sperimentato nei precedenti Piani Operativi, laddove le originarie previsioni sono risultate superate dal reale andamento degli avviamenti.

Tabella 47. Previsioni avviamenti per comparto¹⁶, 2026-2028, Genova, turni

COMPARTO	2025	2026	2027	2028
CONTAINER	122.138	120.605	113.281	112.834
ROTABILI PREVALENTI	33.434	31.413	33.040	33.040
MULTIPURPOSE	29.374	28.886	29.444	29.444
SPECIALIZZATI	7.741	7.860	8.460	8.460
PASSEGGERI	8.723	7.000	7.000	7.000
RINFUSE SOLIDE	2.414	2785	2713	2743
LOGISTICA E SERVIZI	0	0	0	0
TOTALE	203.824	198.549	193.938	193.521

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Fatta la premessa di cui sopra, il dato che emerge dal confronto con gli avviamenti prestati nel 2025, pur in presenza di previsioni di traffico con segno positivo, è frutto della combinazione di diversi fattori che, complessivamente, contribuiscono a produrre effetti sulla domanda di manodopera temporanea avuto particolare riguardo al settore dei contenitori. Tali fattori sono, in sintesi riconducibili a:

- L'incremento di lavoratori diretti in alcuni terminal del sistema;
- La sottoscrizione da parte di CULMV di 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'introduzione di alcuni elementi di innovazione tecnologica da parte dei terminal che produce un incremento di efficienza organizzativa nel ciclo delle operazioni, tale da aumentare la produttività del singolo turno e delle squadre avviate;
- L'aumento della concorrenza all'interno dello scalo di Genova e nell'ambito del sistema portuale che, in costanza della catchment area di riferimento nell'ambito dell'hinterland tradizionale, può generare il trasferimento di volumi di traffico fra terminal, che ricorrono all'utilizzo della manodopera temporanea con diversi livelli di intensità.

¹⁶ Dati previsionali forniti dagli operatori portuali ex. art. 16 e 18.

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

Confrontando il dato con quello raccolto nel corso delle ricognizioni precedenti del Piano Organico Porto, gli effetti delle azioni attuate Autorità di Sistema per l'incentivazione al pensionamento anticipato (isopensione e contratto di espansione) ha permesso la fuoriuscita di 37 unità dall'organico operativo di CULMV.

Questa azione, congiuntamente ad un percorso virtuoso intrapreso dalla stessa compagnia circa una parziale revisione del proprio organico ed una contestuale riduzione del ricorso al lavoro interinale, ha permesso un contestuale ingresso di nuovi soci speciali, tutti concentrati nelle fasce d'età più giovani che hanno permesso di garantire un'immediata soddisfazione di parte della domanda di avviamenti manifestata dai terminali.

Sotto il profilo dell'articolazione anagrafica l'attuale organico operativo presenta un'età media pari a 50,6 anni, più alta, quindi, rispetto a quella del totale degli addetti diretti. Tale dato, oltre a rappresentare la media dell'età dei soci è molto prossimo al dato mediano della distribuzione (50,5 anni), inoltre, è importante sottolineare come l'88,4% dell'organico operativo appartenga alle fasce ricomprese tra i 41 e i 60 anni.

Più nello specifico, il 61% dei membri dell'organico operativo, per un totale di 537 persone, supera già i 50 anni di età, con i conseguenti rischi di progressive inidoneità allo svolgimento di alcune mansioni.

Tabella 48. Articolazione dell'organico operativo CULMV per fasce di età, 2025, Genova, unità

CLASSE DI ETÀ	UNITÀ	% SUL TOTALE
FINO A 30 ANNI	2	0,2%
DA 31 A 40 ANNI	84	9,5%
DA 41 A 50 ANNI	304	34,6%
DA 51 A 60 ANNI	475	53,9%
OLTRE I 60 ANNI	16	1,8%
TOTALE	881	

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Qualora si tenga conto del recente inserimento di 75 soci speciali, la popolazione per categorie di età risulterebbe aggiornata con una percentuale di lavoratori nella fascia più giovane pari all'8% ed una conseguente minore incidenza delle altre fasce (49,7% per la fascia 51-60 anni). Il dato sarà ulteriormente migliorato con l'ingresso degli ultimi 25 soci speciali in corso da aprile.

Analizzando più nel dettaglio i trend legati agli avviamenti di manodopera temporanea, l'analisi delle giornate medie lavorate per classe di età è restituita dalla seguente tabella, i cui dati si riferiscono ad una pregressa, recente rilevazione in fase di aggiornamento.

Tabella 49. Avviamenti mensili medi per classe di età, 2024, Genova, numero di turni/mese

CLASSE DI ETÀ	TOTALE
21-30	16,5
31-40	18,7
41-50	19,3
51-60	19,2
61-69	10,8
70-79	0,0
TOTALE	19,1

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art.

3.5.3 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 circa 2.500 specializzazioni, 684 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 carroponte) e decisamente meno frequente quella di retromarcista (123), concentrata essenzialmente a Sampierdarena.

Tabella 50. Specializzazione professionale dell'organico operativo CULMV, 2025, Genova

SPECIALIZZAZIONI STANDARDIZZATE	Area Pra'	Area Sampierdarena	Totale
GENERICO BORDO/TERRA	241	443	684
TRATTORI E RALLE (CONTAINER)	306	233	539
STACKER	170	248	418
CARROPONTE	135	106	241
PREPOSTO/CAPOTURNO	126	106	232
COMMESSE/TECNICO	32	112	144
TTR E RETROMARCI	11	112	123
RIZZAGGIO SPECIALE	0	18	18
PALISTI	11	50	61
GRUISTA	10	28	38
TOTALE ABILITAZIONI	1.042	1.456	2.498

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Secondo le previsioni raccolte presso gli operatori portuali e i successivi approfondimenti svolti, il peso delle specializzazioni richieste alla CULMV è previsto mutare lievemente nel corso del prossimo triennio.

Tabella 51. Ripartizione per tipologia di avviamenti, 2025-28, Genova, in %

SPECIALIZZAZIONE	2025	2026	2027	2028
<i>Trattori e ralle (container)</i>	27,3%	26,7%	24,8%	24,8%
<i>Rizzaggio/Derizzaggio</i>	27,0%	27,1%	28,2%	28,2%
<i>Generico bordo/Terra/Carrellino</i>	18,8%	18,7%	19,4%	19,3%
<i>Carroponte/Carroponte gommato</i>	10,8%	11,6%	11,0%	11,0%
<i>Stacker</i>	4,0%	3,9%	3,9%	3,9%
<i>TTR e retromarcisti</i>	3,7%	3,8%	4,4%	4,4%
<i>Preposto/Capoturno</i>	2,1%	1,8%	1,9%	1,9%
<i>Stivatore</i>	0,9%	1,1%	1,1%	1,1%
<i>Gruisti</i>	0,8%	0,8%	0,9%	0,9%
<i>Commesso/Tecnico</i>	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%
<i>Altri</i>	4,3%	4,3%	4,4%	4,4%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Le prospettive indicate in tabella derivano da quanto evidenziato dai singoli operatori in termini di fabbisogno specialistico e non presentano particolari scostamenti nel tempo, ferma restando comunque la necessità di allineare la domanda con l'effettiva disponibilità prospettica di un numero adeguato di lavoratori e, pertanto, predisporre i necessari piani formativi.

3.5.4 La consistenza degli organici operativi e il fabbisogno di manodopera temporanea nel periodo 2026-2028 - 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.

Rispetto a quanto raccolto nel corso delle ricognizioni precedenti del Piano Organico Porto, gli effetti delle azioni attuate da questo Ente per l'incentivazione al pensionamento anticipato

(isopensione e contratto di espansione) ha permesso la fuoriuscita di 38 unità dall'organico operativo di CULP.

Questa azione è risultata particolarmente efficace per CULP che, rispetto alla compagnia di Genova, registrava un'età media degli organici più avanzata e, in generale, una maggiore concentrazione nella fascia d'età più anziana.

Inoltre, il numero complessivo di soci maggiormente ridotto ha portato ad una maggiore incidenza delle misure attuate rispetto a quanto avvenuto con CULMV.

A cascata, le citate fuoriuscite hanno permesso un contestuale ingresso di nuovi soci, tutti concentrati nelle fasce d'età più giovani, completando anche un percorso di stabilizzazione di lavoratori somministrati utilizzati da diversi anni dalla CULP, e quindi già formati e addentro all'organizzazione aziendale della stessa.

Al 31 dicembre 2025 l'organico della CULP era costituito da 170 fra soci e dipendenti, di cui 137 inseriti nell'organico operativo che, secondo le disposizioni del Ministero vigilante, è fissato un massimo di 156 membri. I rimanenti addetti dell'impresa risultavano suddivisi fra addetti operativi non inseriti nell'organico (es. magazzino e tecnici), amministrativi e dirigenti.

Tabella 52. Addetti impresa autorizzata art.17, 2025, Savona, unità

INQUADRAMENTO	2025
DIRIGENTE	5
AMMINISTRATIVO	8
ALTRE MANSIONI	19
ORGANICO OPERATIVO	138
TOTALE COMPLESSIVO	170

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

La dotazione organica della CULP si è tuttavia evoluta a seguito di un'istruttoria avviata nel 2025 per l'inserimento di nuovi 17 soci. A seguito delle approvazioni acquisite dal Comitato di Gestione e dal Ministero vigilante, detti soci sono entrati a far parte dell'organico dal 1° aprile 2026.

Tabella 53. Addetti impresa autorizzata art.17, aprile 2026, Savona, unità

INQUADRAMENTO	APRILE 2026
DIRIGENTE	5
AMMINISTRATIVO	8
ALTRE MANSIONI	21
ORGANICO OPERATIVO	153
TOTALE COMPLESSIVO	187

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

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 di manodopera temporanea la capacità di avviare 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.

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 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).

Gli avviamenti richiesti alla CULP nel corso del periodo oggetto del presente piano hanno registrato una buona crescita (+20% tra 2021 e 2025) trainati in particolare dall'avvio della piattaforma contenitori di Vado Ligure. Nel corso dell'ultimo biennio, si è avuta la conferma di una tendenza di crescita nel comparto dei container, con un lieve trend di decrescita nel settore dei rotabili prevalenti.

Tabella 54. Avviamenti impresa autorizzata art.17, 2021-25, Savona, unità

COMPARTO	2023	2024	2025
<i>ROTABILI PREVALENTI</i>	16.859	14.975	15.543
<i>MULTIPURPOSE</i>	11.815	11.672	11.692
<i>CONTAINER</i>	6.434	6.860	10.946
<i>RINFUSE SOLIDE</i>	1.697	1.932	1.916
<i>PASSEGGERI</i>	654	421	436
<i>ALTRI</i>	477	363	483
TOTALE	37.936	36.222	41.014

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Circa le previsioni per il prossimo triennio, le stesse raccolte presso gli operatori restituiscono una crescita complessiva degli avviamenti, principalmente trainati dal comparto dei rotabili prevalenti e container in linea con la crescita dei volumi prevista. Tendenza diversa si registra nel settore passeggeri, nel quale gli avviamenti previsti risultano stabili nel prossimo triennio. A fine periodo gli avviamenti richiesti alla CULP dovrebbero, quindi, attestarsi oltre le 47.000 giornate, con un CAGR del 5,2% rispetto al 2025, anno che ha fatto registrare il maggiore numero di avviamenti.

Tabella 55. Previsioni avviamenti per comparto¹⁷, 2026-2028, Savona, turni

COMPARTO	2025	2026	2027	2028
ROTABILI PREVALENTI	15.543	18.801	19.176	19.559
MULTIPURPOSE	11.692	10.924	12.458	12.480
CONTAINER	10.946	11.660	12.242	12.854
RINFUSE SOLIDE	1.916	1.928	1.948	1.948
PASSEGGERI	436	400	390	390
ALTRI ¹⁸	483	480	480	480
TOTALE	41.014	44.193	46.694	47.711

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Sotto il profilo dell'articolazione **anagrafica** l'attuale organico operativo presenta un'età media pari a 46,5 anni, più bassa dell'età media dell'organico operativo della compagnia di Genova, ma più alta rispetto agli addetti diretti dei terminal e con una forte concentrazione nella classe di età 51-60 anni.

Tale dato è dovuto al fatto che nel calcolo dell'età media dell'organico è stato tenuto conto dei 17 nuovi soci speciali assunti in data primo aprile 2026 e contraddistinti da un'età media pari a 29,7 anni. La situazione al 31/12/2025, infatti, vedeva il dato dell'età media attestarsi a 48,3.

Al pari di quanto riscontrato a Genova, la platea dei soci è particolarmente concentrata in una classe di età: anche a Savona la coorte maggiormente rappresentata è quella dei soci fra i 51 e i 60 anni, che pesano per il 40,5% sul totale dell'organico operativo (62 membri su 153). L'età media della classe fra i 51 e 60 anni si attesta a 56,3 anni.

A conclusione del periodo di analisi (anno 2028) e in assenza di uscite per pensionamento, l'età media dei soci aumenterà fino a 49,2 anni, anche in forza dell'accresciuta consistenza della classe di età superiore ai 60 anni che passerebbe da 8 a 25 soci.

¹⁷ Dati previsionali forniti dagli operatori portuali ex. art. 16 e 18.

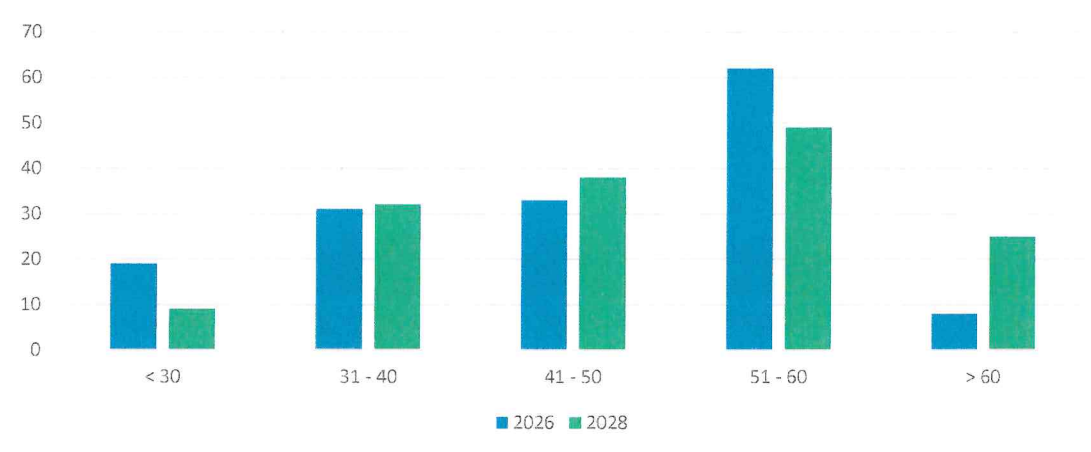
¹⁸ Stime AdSP

Tabella 56. Articolazione dell'organico operativo CULP per fasce di età, aprile 2026, Savona, unità

CLASSE DI ETÀ	UNITÀ	% SUL TOTALE
FINO A 30 ANNI	19	12,4%
DAI 31 AI 40 ANNI	31	20,3%
DA 41 A 50 ANNI	33	21,6%
DA 51 A 60 ANNI	62	40,5%
OLTRE I 60 ANNI	8	5,2%
TOTALE COMPLESSIVO	153	

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Figura 2. Evoluzione dell'organico operativo CULP per fasce di età, 2026-2028, Savona



Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Dal punto di vista delle giornate lavorate, nel corso dell'intera annualità 2025 l'organico operativo è stato impegnato per una media di 19,2 giornate lavorative al mese.

I valori medi su base mensile relativi agli avviamenti dei soci CULP appartenenti alle diverse classi di età sono illustrati nel seguente prospetto, con la notazione che i soci più giovani, risultano quelli mediamente meno avviati su base mensile e principalmente impiegati presso Vado Gateway, che ricorre all'art.17 per le attività di rizzaggio e derizzaggio, oltre a quelle di checker/deckman.

Tabella 57. Avviamenti medi mensili organico operativo CULP per fasce di età, 2025, Savona, unità

CLASSE DI ETÀ	AVVIAMENTI MEDI SU BASE MENSILE 2025
<i>FINO A 30 ANNI</i>	<i>15,9</i>
<i>DAI 31 AI 40 ANNI</i>	<i>19,3</i>
<i>DA 41 A 50 ANNI</i>	<i>19,9</i>
<i>DA 51 A 60 ANNI</i>	<i>19,3</i>
<i>OLTRE I 60 ANNI</i>	<i>19,3</i>
TOTALE COMPLESSIVO	19,2

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Il complesso delle specializzazioni disponibili nell'ambito dell'organico operativo di CULP ammonta a 663, pari ad una media di quasi 5 specializzazioni per addetto, fra le quali va però considerata la competenza di generico bordo/terra.

Fra le altre specializzazioni risultano particolarmente frequenti quelle rizzaggio e derizzaggio (138 soci), in aumento rispetto al passato, anche in considerazione del forte sviluppo del numero di chiamate effettuate dalla piattaforma contenitori di Vado Ligure che ha avviato le sue attività nel 2020, e di trattoristi e retromarcisti (rispettivamente 41 e 69 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 (39 soci), che viene utilizzata principalmente nella movimentazione di rinfuse solide.

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 49% delle specializzazioni disponibili.

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) che comporteranno un incremento in valore assoluto del numero di avviamenti mentre, in virtù dell'aumento della domanda di Vado Gateway S.p.A e Reefer Terminal S.P.A., crescerà la domanda di avviamenti per rizzaggio e derizzaggio di contenitori.

Tabella 58. Specializzazione professionale dell'organico operativo CULP, 2025, Savona, unità

SPECIALIZZAZIONE	fino a 30 anni	da 31 a 40 anni	da 41 a 50 anni	da 51 a 60 anni	oltre i 60 anni
COMMESSO/TECNICO			4	41	5
GENERICO BORDO/TERRA	10	26	31	65	6
GRU DI BORDO		4	2	14	
GRUISTA	0	4	3	15	0
PALISTI	1	6	8	22	2
PREPOSTO/CAPOTURNO	10	26	31	65	6
RIZZAGGIO/DERIZZAGGIO	10	26	31	65	6
STACKER			3	5	
TRATTORI E RALLE	9	12	9	11	
TTR E RETROMARCISTI	9	16	18	26	
TOTALE COMPLESSIVO	49	120	140	329	25

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

Tabella 59. Ripartizione per tipologia di avviamenti, 2025-2028 Savona, in %

SPECIALIZZAZIONE	2025	2026	2027	2028
GENERICO BORDO/TERRA/CARRELLINO	35%	27%	26%	24%
TTR E RETROMARCISTI	30%	33%	32%	32%
RIZZAGGIO/DERIZZAGGIO	25%	25%	26%	27%
PREPOSTO/CAPOTURNO	5%	5%	5%	5%
STIVATORE	2%	2%	2%	2%
COMMESSO/TECNICO	1%	1%	1%	1%
GRUISTI	0%	0%	0%	0%
Altri	3,0%	6,0%	8,0%	9,0%

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occ., Ufficio Studi Strategici e Lavoro Portuale ex art. 17

4. LE AZIONI DEL TRIENNIO 2026 – 2028

4.1 Lo scenario di riferimento

Nei paragrafi precedenti è stato restituito un completo ed esaustivo quadro sia delle principali evoluzioni della domanda di trasporto marittimo per il triennio 2026–2028, sia dell'organizzazione del lavoro nei due scali del sistema e nei singoli comparti in cui si articola l'offerta produttiva.

Come già richiamato nei precedenti piani, alcuni macro-fenomeni, tuttora in corso ed in progressiva evoluzione, sono destinati a influenzare le dinamiche occupazionali del sistema in termini di quantità e qualità delle figure operative e professionali richieste dal ciclo portuale.

Nel seguito un breve richiamo a tali fenomeni che caratterizzano ed indirizzano il contesto produttivo del sistema.

Un primo elemento è rappresentato dal fenomeno della concorrenza e dall'andamento prospettico dei volumi che insistono sugli scali del sistema, in un mercato sempre più condizionato da fattori esogeni che, con diversa intensità e impatto, stanno producendo effetti di breve medio termine sull'organizzazione delle linee e sulla redistribuzione dei traffici.

Nello specifico, la situazione geopolitica che ha investito i mercati internazionali e i connessi riverberi sulle rotte commerciali, potrebbero incidere sulle previsioni fornite in un generale quadro di incertezza che necessiterà di essere adeguatamente monitorata.

In particolare, le prospettive di crescita indicate da alcuni operatori e rappresentate nei precedenti capitoli, influenzate anche dalle originarie previsioni contenute nei piani di impresa, potranno nel tempo essere valutate per meglio apprezzarne le dinamiche concorrenziali e gli auspicati ampliamenti dell'attuale mercato di riferimento.

A questo proposito occorre richiamare come AdSP prosegua nella strategia di intervento sul fronte infrastrutturale, attraverso l'avanzamento del programma di opere (marittime e di ultimo miglio stradale e ferroviario) sui due scali, destinate a trasformare radicalmente l'offerta produttiva nei prossimi anni.

In questo scenario le nuove opere a mare e gli interventi connessi al Terzo Valico ferroviario 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.

Nel contesto delineato e rispetto al fattore produttivo "lavoro", le previsioni relative alla componente diretta e alla componente temporanea sembrano caratterizzarsi per una comprensibile prudenza proprio in relazione alla variabilità che caratterizza i mercati e alla dinamica competitiva che contraddistingue alcuni settori (primo tra tutti quello dei traffici containerizzati).

Tuttavia, i nuovi Piani Regolatori Portuali permetteranno di individuare uno o più scenari di medio-lungo termine che possano mettere in relazione l'andamento dei traffici e lo sviluppo dell'occupazione, tenendo anche conto di altri fenomeni che influenzano il settore.

Uno di questi si conferma essere quello 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.

Si ricorda che alcuni segmenti, quali i rotabili, le rinfuse solide e liquide e i traffici specializzati, sembrano al momento meno indirizzati a mutamenti significativi nelle 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 pare prestarsi, almeno breve termine, a particolari innovazioni tecnologiche.

Il segmento che quindi risulta maggiormente investito dalle sopracitate trasformazioni è quello delle merci containerizzate, che negli ultimi anni, è stato caratterizzato, soprattutto nel contesto internazionale, da una significativa trasformazione verso soluzioni maggiormente automatizzate, che impattano sull'intensità di lavoro in banchina.

Se alcuni terminal del sistema sono già organizzati con un modello produttivo fortemente orientato ad una sostanziale automazione della fase di piazzale e all'introduzione di tecnologie che progressivamente remotizzano il controllo delle attività di movimentazione, altre realtà nel medio termine potrebbero rinforzare ulteriormente tale strategia operativa introducendo nuove tecnologie e di conseguenza una nuova organizzazione del ciclo.

Gli effetti complessivi di questo fenomeno, insieme alla progressiva introduzione dell'AI in molti processi produttivi, nel lungo termine sono ancora incerti e saranno oggetto di specifici approfondimenti anche nell'ambito del redigendo Piano Regolatore Portuale, sia dal punto di vista delle frontiere dell'innovazione, sia dal punto di vista del fattore lavoro.

Tuttavia, come già rappresentato, allo stato attuale i principali riflessi si apprezzano in termini di:

- incremento di efficienza organizzativa nel ciclo delle operazioni e contestuale aumento della produttività del singolo turno e delle squadre avviate;
- esigenza di strutturare percorsi di formazione orientati a nuove competenze, anche digitali;

- una potenziale diversa articolazione degli organici diretti con un incremento di funzioni operative gestite da personale che non opera più in banchina o a piazzale ma che concorre al completamento del ciclo portuale.

La gestione delle trasformazioni qui evocate impone quindi una particolare attenzione nella governance del lavoro portuale che dovrà passare attraverso piani di formazione condivisi, possibili turn over generazionali e la necessità di garantire, anche attraverso gli strumenti appena citati, un equilibrio sostenibile fra lavoro diretto e lavoro temporaneo.

Un ultimo elemento è rappresentato dall'aumento della produttività che, come già visto negli ultimi piani, tende ad investire tutti i segmenti in cui si articola il mercato e che risulta parzialmente connesso all'introduzione di nuove tecnologie (si ricordi l'esempio dell'Optical Character Recognition- OCR).

Al di là degli effetti indotti dall'innovazione del processo, la ricerca di aumento della produttività si collega ancora una volta alle dinamiche competitive che determinano le strategie dei principali operatori globali, sia nella fase marittima sia in quella portuale.

In coerenza con tale esigenza si deve ancora sottolineare come i rinnovi dei contratti stipulati fra le Compagnie ed i terminal siano incentrati su tariffe di equilibrio per il fornitore di manodopera, con incentivi alla produttività premianti in termini economici per entrambe le parti.

A fronte di potenziali sviluppi nei volumi movimentati si registra quindi un aumento meno che proporzionale degli avviamenti del lavoro temporaneo ed una particolare attenzione degli operatori autorizzati ex art. 16 e 18 verso un nuovo punto di equilibrio tra manodopera diretta e ricorso alle imprese ex art. 17.

Dal punto di vista dell'offerta di lavoro in ambito portuale, e come già sottolineato in questa ed altre sedi, il principale fattore endogeno al processo produttivo è senza dubbio rappresentato dalla gravosità delle operazioni.

Il ciclo delle operazioni di sbarco/imbarco e inoltre, si caratterizza infatti per:

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

Col progredire degli anni, una percentuale crescente di lavoratori si trova di conseguenza a soffrire di patologie che vengono sempre più frequentemente rilevate quale causa per l'esonero, totale o parziale, dalle diverse fasi del ciclo operativo portuale.

Tale tendenza ha determinato, soprattutto nei confronti delle imprese autorizzate ex art. 17, l'esigenza di attivare apposite misure in linea con il dettato normativo, che tuttavia vanno

valutate in un'ottica di medio termine e rispetto ad un importante tema di ricambio generazionale, anch'esso di crescente attualità.

Questa problematica, generalizzata per il sistema portuale, è, come detto, particolarmente accentuata nel caso del personale degli art. 17 anche a causa di una maggiore tendenza all'utilizzo da parte dei soggetti fruitori di manodopera del personale delle compagnie portuali in quelle mansioni fisicamente più gravose.

Rinviando all'appendice n. 4 per un richiamo delle azioni intraprese negli ultimi anni da AdSP sulla base di quanto disposto dal comma 15 bis dell'art 17 della legge 84/94, vengono di seguito esposte valutazioni e proposte di azioni da attivare per il prossimo triennio a sostegno del lavoro portuale.

4.2 La formazione

Il primo argomento da affrontare è rappresentato dalla formazione, non fosse altro per il motivo che lo sviluppo della stessa rappresenta uno specifico obiettivo definito dalla L. 84/94 nell'introdurre la redazione del Piano Organico del Porto tra i compiti dell'Autorità di Sistema unitamente al cluster nel suo complesso ed ai Ministeri dei Trasporti e del Lavoro.

Dalla lettura degli orientamenti delle imprese terminalistiche a livello internazionale e di quelli a vario titolo rappresentati all'Autorità di Sistema emerge con chiarezza come gli argomenti della crescente digitalizzazione, della prossima attuazione dei (o parte dei) processi produttivi e dell'avvento dell'intelligenza artificiale costituiscano l'orizzonte sui cui preparare i lavoratori del porto.

Considerando che le prospettive sopra menzionate sono concentrate soprattutto nel settore dei contenitori appare subito chiara la rilevanza delle ricadute attese nei prossimi anni, seppure con gradualità, sul fattore lavoro.

I dati raccolti ed esaminati nella prima parte del presente lavoro indicano, a fine 2025, in 777 unità i lavoratori operativi diretti del settore contenitori ed in 133.242 gli avviamenti dedicati, con percentuali pari rispettivamente al 35,8% del totale dei diretti ed al 54,6% del totale degli avviamenti.

Per contro l'attuale fase, definibile per molti aspetti di tradizione, richiede di mantenere aperto il canale della formazione "tradizionale", come anche emerso dalle verifiche fatte con gli operatori.

In questo scenario si rappresenta come lo strumento del "buono portuale" di cui all'art. 1 del DL 197/2022 sia stato ultimamente aggiornato rendendo disponibili risorse e canali di finanziamento come nel seguito riportato.

Nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il Fondo per l'incentivazione alla qualificazione del lavoro portuale, con una dotazione di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026 e di 2 milioni di euro per l'anno 2027, destinato alla

concessione, per il periodo dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2027, di un contributo, denominato « buono portuale », pari all'80 per cento della spesa sostenuta, in favore delle imprese titolari di autorizzazione o di concessioni rilasciate rispettivamente ai sensi degli articoli 6, comma 10, 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, e dell'articolo 36 del codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327. Il contributo di cui al primo periodo è erogato nel rispetto della normativa nazionale e dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato ed è destinato a:

- agevolare il conseguimento ovvero il rinnovo delle patenti e delle abilitazioni professionali per la guida dei veicoli destinati all'esercizio dell'attività di trasporto ovvero movimentazione di persone e di merci all'interno delle aree portuali, da parte dei propri dipendenti, a tal fine riconoscendo un 'buono portuale' di importo massimo pari a 3.500 euro per ciascun dipendente per singola tipologia di patente e abilitazione professionale;
- sviluppare modelli di organizzazione e di gestione come indicati, a titolo esemplificativo, dall'articolo 30, comma 5, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, a tal fine riconoscendo un « buono portuale » di importo massimo pari a 20.000 euro per sviluppare o implementare modelli di organizzazione e di gestione per ciascuna impresa per ciascuno degli anni 2026 e 2027;
- incentivare azioni di riqualificazione del personale attraverso modelli di formazione funzionali alla riqualificazione dei lavoratori e al mantenimento dei livelli occupazionali rispetto all'avvio di processi di automazione, digitalizzazione e sostenibilità (ESG), a tal fine riconoscendo un 'buono portuale' di importo massimo pari a 80.000 euro per ciascuna impresa per ciascuno degli anni 2026 e 2027.

In sostanza la norma del “buono portuale” coniuga diverse finalità formative: abilitazioni alla guida per funzioni operative, profili di sicurezza, riqualificazione del personale a fronte dell'avvio di processi di automazione, digitalizzazione e sostenibilità. Finalità in linea con quanto in atti negli scali del sistema.

Rispetto alle previsioni di legge sono quindi disponibili, a livello nazionale, 5 milioni di euro nel periodo 2026/2027, cifra che, in ragione della copertura prevista per il contributo nella misura dell'80% della spesa sostenuta, porta il valore complessivo dell'investimento in formazione stimato ad euro 6,25 milioni, oltre a maggiori investimenti che le imprese intendessero sviluppare.

Pur trattandosi di fondi resi disponibili a livello nazionale e soggetti ad esaurimento in funzione delle domande inoltrate al Ministero dalle imprese operanti su tutto il territorio, il richiamo alla norma è particolarmente utile in questa sede per almeno un paio di motivi:

- viene offerto un primo incentivo non trascurabile alle imprese ed ai loro lavoratori per preparare il futuro; in generale, il sistema produttivo, non solo portuale, ha evidenziato

un'attenzione ancora debole alla formazione verso le nuove tecnologie, in parte associabile ad una introduzione ancora limitata (ma in accelerazione) dei nuovi standard produttivi. Il tema è tuttavia centrale per lo sviluppo dei prossimi anni come richiamato anche dal Governatore della Banca d'Italia nelle sue ultime considerazioni finali sul 2025, dove viene sottolineata la rilevanza della diffusione delle nuove tecnologie, degli effetti attesi sulla produttività, della necessità di governo delle ricadute sul lavoro, con particolare attenzione alla formazione ed al ruolo pubblico di sostegno alla transizione.

- nei precedenti anni di vigenza del contributo, non risulta che lo stesso sia stato particolarmente utilizzato dal mondo delle imprese (e così pare anche nel caso del nostro sistema portuale) al punto che da più parti è stata messa in dubbio la permanenza delle previsioni legislative. Viceversa, la stessa è stata rinnovata e probabilmente resa più appetibile anche grazie all'azione delle associazioni delle imprese che, ora, sono chiamate ad un concreto utilizzo degli strumenti forniti.

Per contro si ricorda come nel periodo 2022 – 2023 Autorita' di Sistema si sia fatta parte attiva nei confronti dei Terminal sostenendo un programma di formazione continua, organizzato e gestito dall'Accademia della Marina Mercantile. Si è trattato di un programma basato, in primo luogo sull'analisi dei fabbisogni in tema di competenze digitali dei lavoratori e, quindi, sull'erogazione di corsi introduttivi e mirati a risolvere le carenze rilevate nella fase di analisi.

Il corso ha formato 301 allievi per 240 di formazione totale organizzate in 30 moduli da 8 ore ciascuno.

Al di là del grado di soddisfazione manifestato da imprese ed utenti, l'utilità del corso si è inoltre tradotta nella volontà, emersa e rafforzata sperimentando lo svolgimento del corso, di istituire la figura del Tecnico Superiore per la gestione dei processi di automazione portuale da formare con relativo percorso specialistico.

L'intesa raggiunta sul punto da terminalisti e rappresentanze dei lavoratori ha consentito di attivare concretamente l'iniziativa che, ad oggi, ha concluso due cicli di diplomi per un totale di 25 allievi, tutti assunti presso gli operatori portuali.

La predetta esperienza rappresenta un positivo precedente su cui elaborare un nuovo progetto comune per il futuro del lavoro portuale e, pertanto, per il futuro del porto e di tutte le sue componenti.

Si tratta, in occasione del primo Piano Organico del Porto di questo mandato amministrativo, di definire **un piano operativo, pluriennale** che, prendendo spunto dalle definizioni dell'art. 8 della L. 84/94, sia finalizzato alla formazione professionale per la riqualificazione dei lavoratori e, se del caso, anche alla loro riconversione e ricollocazione.

Sulla base di quanto analizzato in tema di prospettive di organizzazione e professioni del lavoro portuale, nonché tenuto conto del citato piano formativo svolto nei precedenti anni, si

ritiene che il piano possa essere incentrato sull'impatto e sull'uso delle nuove tecnologie la cui adozione, accompagnata da un fattore lavoro qualificato, consentirà di migliorare i livelli di produttività e mantenere il sistema concorrenziale a livello internazionale.

La proposta del presente documento è quindi orientata a definire un impegno comune tra l'Amministrazione e le parti sociali (nelle forme meglio viste) al fine di stabilire obiettivi, contenuti, modalità operative, supporti finanziari e tempi per la definizione e l'attuazione di un programma formativo di sistema.

Tale programma o piano operativo di formazione come definito in sede normativa potrà essere infine adottato dal Presidente sentiti il Ministero dei Trasporti ed il Ministero del Lavoro.

Un obiettivo concreto, a valle del lavoro congiunto delle parti, è configurabile nella condivisione di un piano formativo in tempi coerenti con i passaggi del Presidente con i referenti ministeriali per una successiva adozione del piano operativo entro il 31 dicembre 2026 in modo da attivarne i contenuti a partire dall'anno 2027.

Una tale prospettiva, se condivisa, doterebbe il sistema di uno strumento unico e lo qualificherebbe come polo di riferimento della formazione portuale, rendendolo attraente in termini di finanziamenti, anche pubblici.

La capacità che avranno tutti gli attori di consolidare e valorizzare il progetto potrà, infine, produrre conseguenze importanti per l'affermazione della città quale luogo di eccellenza formativa nella portualità, una eccellenza che, per essere mantenuta, necessita di costante impegno e ragionamento prospettico.

Nell'ambito del lavoro congiunto tra le parti coinvolte, potranno altresì essere individuati, sulla base delle esigenze emerse, adeguati percorsi di finanziamento e di sostegno alle misure (fondi europei, fondi regionali, buono portuale, art. 17 L.84/94, ecc.).

4.3 Il pensionamento anticipato

Nel corso degli anni più recenti, l'Amministrazione ha dato corso ad iniziative di finanziamento di programmi di pensionamento anticipato per le imprese autorizzate ex art.17 della legge 84/94, facendo ricorso a quanto disposto dal comma 15 bis del richiamato articolo e delle relative risorse.

Gli interventi finanziati hanno consentito la fuoriuscita di complessive 75 unità lavorative (38 nella Compagnia di Genova e 37 nella Compagnia di Savona) ricorrendo agli strumenti dell'isopensione e del contratto di espansione.

Le misure adottate hanno permesso di accelerare la realizzazione di una prima fase di turn over generazionale, atteso che le fuoriuscite sono state compensate da ingresso di lavoratori in

giovane età, fatto quanto mai rilevante in una situazione di età medie avanzate fra i soci delle compagnie e di una forte concentrazione degli stessi nella fascia degli over 50, come evidenziato anche in questo lavoro.

L'eventuale rinnovo del finanziamento della misura della isopensione (al momento il contratto di espansione risulta essere un istituto non disponibile) è allo stato all'esame degli uffici e tuttavia sconta alcuni limiti anche di carattere finanziario che debbono essere attentamente valutati.

In sostanza, le somme rese disponibili attraverso il comma 15 bis dell'art 17 sono oggi utilizzate nella loro totalità a copertura di contributi per il personale già pre-pensionato e per la ricollocazione di quello totalmente o parzialmente inidoneo.

Gli esiti della più approfondita analisi in corso circa i potenziali aventi diritto allo strumento del prepensionamento e dei minori oneri che graveranno sull'Amministrazione nei prossimi esercizi per i collocati a riposo (la progressiva maturazione dei requisiti di anzianità dei prepensionati riduce il carico economico residuo) potrà fornire una base più chiara su cui fare le valutazioni del caso.

In tale contesto si deve altresì tenere conto delle evoluzioni in atto circa la governance dei porti e, per quello che attiene l'argomento che ci occupa, l'eventuale inserimento nel testo del tema del lavoro quale fattore produttivo a cui dedicare investimenti tali da garantirne produttività e flessibilità. In tal senso rientrano proprio gli argomenti ora discussi di formazione e turnover aziendale.

Il tema del pensionamento anticipato è strettamente connesso alla gravosità del lavoro svolto dagli addetti operativi dei terminal e degli art. 17 e ha indotto, ancora una volta, i rappresentanti del settore a suggerire un adeguamento delle norme sul lavoro usurante al fine di inserire in tale categoria anche le attività operative portuali o quanto meno le più pesanti fra le stesse (conducenti di veicoli per la movimentazione dei carichi in ambito portuali, gruisti, rizzatori, polivalenti).

Il riconoscimento del lavoro portuale quale tipologia usurante aprirebbe nuovi orizzonti, consentendo un anticipo pensionistico di circa cinque anni rispetto al tetto fissato per l'anzianità (sempre in presenza di almeno 35 anni di contributi). Si pensi che, ad una prima stima, circa 160 addetti operativi degli scali del sistema maturerebbero almeno i requisiti anagrafici nel periodo di vigenza del piano. Il numero potrebbe per altro essere rivisto in funzione del numero di lavoratori "precoci" o aventi i requisiti della pensione anticipata che potrebbero maturare il diritto pensionistico anticipato indipendentemente dal riconoscimento del lavoro usurante.

La disponibilità di un quadro complessivo aggiornato consentirà di adottare le politiche più idonee per rispondere all'obiettivo del turnover e, nel contempo, di ottimizzare l'impiego delle risorse disponibili. Al di là delle valutazioni tecniche sopra accennate che prossimamente andranno meglio studiate, il riconoscimento del lavoro portuale quale usurante e la valutazione dei precoci/anticipati rappresentano comunque un'occasione per imprese e soggetto pubblico

(laddove sia soggetto attivo in termini di erogazione di contributi) per attuare e sostenere politiche di rinnovamento del personale impiegato. Nel contesto ora delineato si inserisce, infine, il fondo per il pensionamento anticipato dei lavoratori dei porti.

Allo stato attuale il fondo a cui contribuiscono Autorità di Sistema, Imprese e singoli lavoratori non ha ancora trovato una sua precisa definizione ed un necessario regolamento di funzionamento, pur essendo stati stanziati nel tempo alcuni fondi, ad esempio, in forza di quanto stabilito dal contratto collettivo nazionale di settore.

La definizione del finanziamento del fondo e l'utilizzo delle relative risorse costituiscono comunque un ulteriore strumento utilizzabile.

In chiusura vale la pena solo rilevare come il funzionamento del fondo andrà utilmente coordinato con gli altri strumenti disponibili in modo da garantire una efficace applicazione delle misure e, laddove possibile, una definizione omogenea delle priorità. In questo senso si pensi ad esempio al trattamento dei lavoratori inidonei di cui si dirà nelle righe successive.

4.4 Ricollocazione dei lavoratori inidonei

Il tema del reimpiego dei lavoratori totalmente o parzialmente inidonei allo svolgimento delle operazioni portuali presenta particolari complessità. Si tratta, come evidenziato nella ricognizione svolta nel Piano, di sostenere l'impiego o la ricollocazione di un significativo numero di lavoratori operativi, presenti tanto negli organici degli artt. 16 e 18 quanto in quelli dell'art. 17.

Le difficoltà poste dall'argomento si fondano soprattutto sul fatto che la "generazione di inidoneità" costituisce un elemento strutturale del lavoro portuale in relazione alla richiamata gravosità di molte delle attività svolte e al naturale, progressivo invecchiamento dei lavoratori impiegati.

In ragione di quanto sopra, non si tratta di individuare una iniziativa "una tantum" che non potrebbe essere risolutiva del problema, quanto di disporre di una serie di strumenti, adeguatamente normati e finanziati, che possano seguire costantemente il processo di gestione delle inidoneità.

Gli strumenti attuali sono di fatto quelli già richiamati nei paragrafi precedenti a proposito della formazione e del pensionamento.

Il primo di essi dovrà essere parte del Piano Operativo di Formazione, la cui attuazione potrà consentire alle imprese di ricollocare in maniera più efficace il personale inidoneo alle attività operative.

In questo contesto nell'adozione del Piano potranno essere proposte forme di sostegno alla formazione dei lavoratori inidonei all'operatività di banchina a fronte di verificati impegni circa il percorso di ricollocazione.

Il secondo strumento, quello del pensionamento, nelle varie forme che potranno essere attivate, potrà essere organizzato in modo tale da prevedere specifici trattamenti per i casi di inidoneità, almeno per i più rilevanti degli stessi.

Sul fronte specifico delle compagnie portuali, soggetto che in relazione all'impianto normativo che ne regola la funzione non possono diversificare la propria attività (concentrata esclusivamente nella prestazione del lavoro operativo portuale), si richiamano le disposizioni del comma 15 bis dell'articolo 17 della Legge 84/94 che prevedono il finanziamento della ricollocazione dei lavoratori inidonei in attività compatibili.

L'attivazione dello strumento nei confronti delle Compagnie di Genova e di Savona è stata, nel tempo, oggetto di successive deliberazioni del Comitato di Gestione e rispetto allo stesso si tratta di valutare, in prospettiva, la possibilità di attivare forme di reimpiego, almeno parziale, in funzioni portuali esterne alle compagnie medesime.

Sul punto, lo stesso piano operativo pluriennale proposto in questo documento potrà valutare e proporre soluzioni per ampliare e rendere più efficienti le azioni di ricollocazione del personale.

4.5 La sicurezza

La presente edizione del Piano Organico del Porto inserisce nel capitolo delle iniziative in corso e da intraprendere il tema della sicurezza.

Si tratta evidentemente di un argomento di grande rilevanza che si interseca con le misure descritte nei precedenti paragrafi, ed in particolare con quanto dedicato al tema della formazione.

L'Ente gestisce quotidianamente un articolato sistema di verifiche e controlli, istituiti ai sensi dell'art. 24 c.2-bis della L. 84/94 e ss.mm.ii., al fine di assicurare la salvaguardia della salute delle persone che lavorano in porto, vigilando sull'osservanza delle norme inerenti alla sicurezza e all'igiene dei luoghi di lavoro, in collaborazione con le altre amministrazioni preposte.

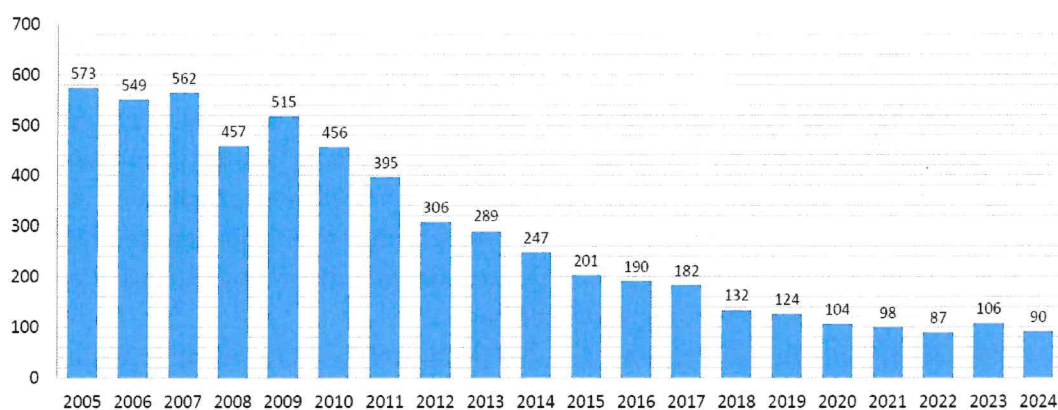
L'attività svolta è garantita all'interno del Sistema dal presidio continuo assicurato dal corpo ispettori dell'Amministrazione, supportato dagli RLS aziendali e di sito.

Inoltre, alla tutela della sicurezza partecipano, anche in sede di Comitati di Igiene e Sicurezza del Lavoro Portuale (istituiti ai sensi dell'art. 7 del D.lgs. 272/99), le competenti ASL e gli uffici della Capitaneria.

In termini generali, si deve altresì evidenziare come molti terminal del sistema siano ormai certificati ISO 45001 (procedure internazionali per la gestione della salute e sicurezza del lavoro) a testimonianza di una accresciuta diffusione della sensibilità al tema.

Quale inquadramento di sintesi, degli effetti del lavoro svolto da tutte le parti a partire dal 2006/2007, anni di sottoscrizione di accordi e protocolli per la riorganizzazione delle attività di prevenzione in ambito portuale, si evidenzia nel seguito l'andamento storico degli infortuni registrato da ASL nel comparto commerciale del porto di Genova.

Figura 3. Andamento infortuni totali per anno, 2005-2024, Genova



Fonte: ASL 3 PSAL porto

Come evidenziato dal grafico, si è passati dai 573 infortuni registrati nel 2005 ai 90 infortuni del 2024. La stessa costante tendenza si rileva nel calcolo degli indici di frequenza e di incidenza (infortuni per ore lavorate ed infortuni per occupati), così come nell'indice di gravità (rapporto dei giorni medi di infortunio rispetto alle ore lavorate). Il 64% degli infortuni registrati ha riguardato addetti delle imprese ex art 16,17 e 18, mentre la restante quota si riferisce ad infortuni occorsi a lavoratori di altre imprese operanti, anche saltuariamente, in porto.

Ad un'analisi degli incidenti gravi (prognosi superiore a 40 giorni), nel periodo 2018-2025 è emerso come gli stessi abbiano riguardato nel 57% dei casi lavoratori di età compresa fra i 36 e i 50 anni ed il 34% lavoratori oltre i 51 anni. La diversa origine statistica dei dati rispetto a quanto rilevato nei precedenti paragrafi e la circostanza che detti incidenti gravi si riferiscono anche a lavoratori non dipendenti dagli artt. 16, 17 e 18 non consente di evidenziare una correlazione corretta fra incidenti e fasce di età dei lavoratori portuali. Fermo restando che quanto rilevato fornisce comunque alcune prime indicazioni, la disponibilità di un maggiore dettaglio potrà essere valutato con ASL nelle prossime rilevazioni.

Quanto alle cause di infortunio le più ricorrenti sono risultate l'investimento stradale (36%), la caduta materiale/schiacciamento (27%) e l'uso difforme delle attrezzature (13%).

Ciò premesso, pare evidente dalle analisi dei trend infortunistici, un progressivo appiattimento della curva, registrato ormai negli ultimi 4- 5 anni. Il numero di infortuni ultimamente registrato può essere definito uno zoccolo duro, difficilmente aggredibile e in parte fisiologico nello svolgimento delle lavorazioni oggetto dell'analisi.

Pur prendendo atto di quanto sopra, sulla base dei costanti confronti con imprese, organizzazioni sindacali e ASL, si sono individuate alcune nuove linee di intervento che possano mantenere, ed auspicabilmente innalzare, il livello di prevenzione e tutela della sicurezza e salute dei lavoratori del porto di Genova.

Nuove Iniziative per la Sicurezza

- Gestione dei **near miss**: i near miss (o "quasi incidenti") sono eventi imprevedibili che avrebbero potuto causare un infortunio o incidente rilevante, tuttavia non occorsi. La registrazione dei suddetti eventi è di importanza fondamentale in una gestione virtuosa della sicurezza e salute sul lavoro, poiché attraverso l'analisi degli stessi sotto diversi profili quali natura, ricorrenza e cause è possibile attivare le opportune misure di prevenzione dei rischi prima che essi si traducano in danni effettivi.

Si prevede pertanto, per l'ambito portuale genovese, la prossima attivazione di un percorso di registrazione e trasmissione dei dati da parte delle imprese al fine di procedere con le successive valutazioni e gli eventuali interventi migliorativi che fosse opportuno attuare.

- Protocollo Interistituzionale MIT/INAIL/Assoporti: al fine di attuare il protocollo nazionale è stato recentemente avviato un tavolo locale volto a definire azioni congiunte per la sicurezza del lavoro portuale, includendo **programmi specifici di formazione** che dovranno essere coordinati con quanto previsto nel piano operativo di intervento per il lavoro portuale richiamato nel precedente paragrafo dedicato alla formazione.
- Progetto "SKIN PORT": consistente nell'attivazione di nuovi percorsi di **sensibilizzazione dei lavoratori portuali** in relazione alla salute. Nel caso specifico trattasi di sensibilizzazione rispetto ai rischi da malattie cutanee che potrebbero derivare anche da prolungate esposizioni alla luce solare.

Più in generale, il tema della sensibilizzazione dei lavoratori rispetto ai rischi ed all'osservanza delle procedure di sicurezza sarà comunque oggetto di iniziative dedicate.

4.6 Le procedure di gara

Oltre allo sviluppo delle azioni sopra descritte, il triennio 2026-2028 sarà caratterizzato dallo svolgimento di un compito essenziale per la futura organizzazione del lavoro.

Infatti, nei prossimi anni AdSP è chiamata ad avviare e concludere le procedure di evidenza pubblica per le nuove autorizzazioni ex art. 17 nei due scali di Genova e Savona-Vado.

Come è noto, le scadenze già previste dai precedenti bandi sono state oggetto di proroga in forza di provvedimenti normativi adottati in corrispondenza degli eventi straordinari legati al crollo del ponte Morandi e all'emergenza epidemiologica e le attuali scadenze sono fissate al 31/10/2027 per Genova ed al 31/03/2028 per Savona.

Oggi, in un contesto di mercato in costante evoluzione, sono stati avviati i necessari approfondimenti che, sotto il profilo tecnico-economico, dovranno accompagnare la redazione delle nuove procedure.

I principali temi che saranno oggetto di indagine, tenuto conto dell'assetto raggiunto nei due scali e delle evoluzioni in atto nel mercato marittimo portuale, sono principalmente i seguenti:

- sviluppo della domanda di lavoro nel lungo termine in correlazione all'andamento dei traffici negli scali del sistema, sia dal punto di vista quantitativo, sia qualitativo;
- evoluzione dell'organizzazione della forza lavoro (componente diretta e flessibile) con relativi effetti sugli avviamenti;
- quantificazione e qualificazione degli organici;
- tariffe ed equilibrio economico del fornitore di manodopera;
- eventuale aggiornamento della regolamentazione per la fornitura di manodopera.

Il Comitato di Gestione sarà tenuto aggiornato in ordine all'evoluzione ed agli esiti delle istruttorie.

5. APPENDICE 1

5.1 Le azioni 2021 –2025

Come previsto dalla norma, AdSP ha intrapreso un percorso di supporto alle imprese fornitrici di manodopera portuale a valere sulle risorse di cui al sopracitato comma 15-bis, articolato in quattro principali filoni:

- Incentivazione al pensionamento (isopensione e contratto di espansione)
- Formazione del personale e adeguamento delle competenze
- Reimpiego del personale totalmente o parzialmente inidoneo allo svolgimento di operazioni e servizi portuali
- Interventi di ricambio generazionale sull'organico operativo

5.1.1 *Incentivazione al pensionamento*

Nel periodo 2021-2025 si è concluso il percorso di pensionamento, per 75 lavoratori delle imprese autorizzate al lavoro temporaneo nei due scali del sistema.

Il percorso avviato con la prima determinazione del Comitato di Gestione del 31 marzo 2022 prevedeva l'autorizzazione al finanziamento del piano di prepensionamento tramite la misura dell'isopensione (art.4 della legge 92/2012) per un massimo di 89 persone, sulla base della ricognizione effettuata rispetto agli organici delle due compagnie nel corso dell'ultimo trimestre del 2021.

Nell'approvare il provvedimento, il Comitato di Gestione aveva raccomandato agli uffici la necessità di valutare la possibilità che l'intervento relativo all'isopensione fosse affiancato dal ricorso allo strumento dei cosiddetti contratti di espansione (art. 41, comma 5 bis del decreto legislativo 148/2015).

I due strumenti si differenziano, oltre che per l'orizzonte temporale (entro 7 anni prima della prima finestra disponibile per il pensionamento nel caso dell'isopensione e 5 nel caso del contratto di espansione), anche per alcune previsioni specifiche del contratto di espansione che prevedono la possibilità di beneficiare di un contributo da parte dell'INPS pari all'importo mensile NASPI dovuto ai lavoratori per un massimo di 24 mesi, incrementato di ulteriori 12 mesi per le imprese il

cui organico superi le 1.000 unità e che si impegnino ad assumere almeno un terzo dei lavoratori che hanno aderito.

In sede di stipula dei contratti di espansione, avvenuta ad agosto 2022 presso il Ministero del Lavoro e sottoscritta separatamente dalle due imprese e dalle rispettive rappresentanze sindacali, entrambe le Compagnie si sono impegnate a rispettare le clausole in essi previste e, con quattro successive deliberazioni nel biennio 2022-2023, il Comitato di Gestione ha autorizzato l'Ente al finanziamento dei piani di prepensionamento per un totale di 75 lavoratori, così suddivisi:

Tabella 60. Numero soggetti beneficiari di misure per il pensionamento anticipato

DATA PENSIONAMENTO	2022		2023	
	CONTRATTO DI ESPANSIONE	ISOPENSIONE	CONTRATTO DI ESPANSIONE	ISOPENSIONE
	01/12/2022	01/01/2023	01/12/2023	01/12/2023
GENOVA	10	3	6	19
SAVONA	17	6	2	12
TOTALE	27	9	8	31

5.1.2 Formazione del personale

Il periodo 2021-2024 ha visto l'intervento di AdSP anche a supporto della formazione del personale delle due compagnie portuali autorizzate. L'azione formativa si è concentrata sull'aumento del numero di specializzazioni in possesso dei soci in modo da aumentare la flessibilità e la potenziale produttività degli organici.

L'attività formativa erogata dalle compagnie portuali, e oggetto di finanziamento da parte di AdSP, ha riguardato sia la creazione di nuove figure professionali, l'aggiornamento delle specializzazioni e la sicurezza sul lavoro.

La tipologia di formazione è stata molto eterogenea e correlata alle esigenze professionali emerse nei confronti dei soggetti fruitori della manodopera temporanea.

Negli ultimi anni, il complesso delle ore di formazione effettuate e valutate al fine del riconoscimento del contributo in argomento sono ammontate per CULMV a circa 11.500 ore/anno, erogate ad un organico autorizzato di 930 unità, e per CULP a circa 3.500 ore/anno, erogate ad un organico autorizzato di 151 unità.

Le principali figure oggetto di formazione per le due compagnie sono state:

- **CULMV**

- Trattoristi, retromarcisti e rallisti, figure professionali particolarmente richieste a seguito delle crescenti necessità emerse dal traffico rotabile (Ro-Ro e Ro-Pax);
- Gruisti dedicate alla movimentazione di contenitori a piazzale nei terminal contenitori.

- **CULP**

- Trattoristi e retromarcisti, come per Genova, figure professionali particolarmente richieste a seguito della crescente domanda di movimentazione di traffico rotabile;
- Addetti al twist e lashing di contenitori, domanda strettamente correlata all'avvio della nuova piattaforma contenitori di Vado Ligure;
- Palisti e carrellisti, figure specializzate necessarie alla movimentazione di rinfuse solide e break bulk.

In considerazione dei limiti delle risorse disponibili, che non hanno permesso l'applicazione della misura in oggetto nel corso del 2025, l'Ente ha garantito il suo supporto alle due Compagnie portuali per individuare strumenti alternativi in grado di assicurare adeguati livelli formativi, come quelli messi a disposizione dal MIT (c.d. "buono portuale"), da Regione Liguria (ALFA) e da bandi UE dedicati. Nel corso del 2025 la Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie "Paride Batini" S.c.a.r.l. e la CULP "Pippo Rebagliati" S.C. hanno proseguito la propria attività formativa, articolandola su tre principali ambiti di intervento: la sicurezza sul lavoro, il conseguimento di attestati di specializzazione e l'addestramento operativo.

Oltre alle attività di supporto alle compagnie portuali, AdSP ha contribuito alla realizzazione di un progetto di formazione erogata ai lavoratori dei terminal del sistema portuale tramite il finanziamento di corsi di formazione svolti dall'Accademia Italiana della Marina Mercantile articolati in:

- ITS per Tecnico Superiore per la gestione dei processi di automazione in ambito portuale;
- Corso di formazione continua di alfabetizzazione digitale di base e avanzata.

5.1.3 *Reimpiego del personale totalmente o parzialmente inidoneo allo svolgimento di operazioni e servizi portuali*

Nel periodo 2021-2025, in linea con quanto previsto nel precedente Piano, la misura è stata progressivamente estesa ad un numero crescente di lavoratori delle imprese autorizzate ex art. 17.

In particolare, nell'istanza di accesso al contributo relativa all'ultimo trimestre 2025, sono stati rendicontati 78 soci nello scalo di Genova e 9 nello scalo di Savona, per un totale di 87 soggetti dichiarati inidonei allo svolgimento di operazioni e servizi portuali.

In sede di prima applicazione della norma, il personale totalmente o parzialmente inidoneo allo svolgimento di operazioni portuali era costituito da 38 lavoratori a Genova e da 8 a Savona.

Nel corso degli anni la platea dei soggetti coinvolti è aumentata fino ai numeri indicati in precedenza, nonostante le misure relative al pensionamento anticipato abbiano riguardato anche alcuni lavoratori oggetto di reimpiego.

Le principali attività in cui i lavoratori sono stati reimpiegati riguardano compiti meno gravosi da un punto di vista fisico quali amministrazione, distribuzione indumenti/attrezzi/officina, manutenzioni della sede, servizi vari, portineria, servizi di pulizia e attività di supporto alla chiamata o di capo commesso.

Le attività svolte dai soggetti interessati, nello specifico, contribuiscono a supportare l'organizzazione delle due compagnie portuali e permettono un parziale contenimento dei costi aziendali connessi ai servizi resi.

Per quanto concerne le previsioni di ricollocamento attraverso la collaborazione degli Enti locali, la misura non si è potuta attuare in quanto gli Enti medesimi non hanno ritenuto di procedere nel percorso a loro carico nel frattempo individuato.

D'altra parte, le caratteristiche dell'inidoneità e la specificità delle mansioni rese dai lavoratori portuali, rendono ugualmente complesso l'inserimento in realtà private, nell'ottica della continuità salariale e della individuazione di specifiche posizioni da ricoprire.

In considerazione della crescente valenza del fenomeno, che non interessa solo le imprese ex art. 17 ma che caratterizza l'intero ambito portuale, è sempre più evidente l'esigenza di individuare percorsi normativi che permettano di risolvere la problematica evidenziata in un settore particolarmente strategico per l'economia nazionale.

5.1.4 Interventi di ricambio generazionale sull'organico operativo

Per quanto concerne la forza lavoro in capo all'art. 17, con deliberazioni del 24 aprile e 30 maggio 2025 nonché del 6 agosto 2025 e del 24 marzo 2026, il Comitato di Gestione di AdSP ha approvato l'ammissione di nuovi soci speciali rispettivamente in capo ai soggetti autorizzati CULMV e CULP.

In entrambi i casi, a parità di consistenza degli organici operativi e in ragione delle motivazioni di seguito sinteticamente esposte, si è inteso intervenire su un necessario processo di ringiovanimento della forza lavoro al fine di contrastare il già illustrato fenomeno delle crescenti inidoneità allo svolgimento delle mansioni del ciclo portuale e per meglio rispondere alla domanda manifestata dalle imprese utilizzatrici.

Nel caso di CULMV, l'istruttoria condotta da AdSP si è basata su alcuni elementi chiave, anche desunti dalle precedenti istruttorie per la redazione dei Piani degli organici portuali:

- il positivo andamento previsionale dei volumi per ciascun comparto che utilizza la forza lavoro ex art. 17;
- alcune caratteristiche di evoluzione strutturale del mercato tra le quali l'aumento della capacità media delle navi e delle movimentazioni per toccata (con connessi "picchi di lavoro");
- la diversificazione produttiva del porto che copre articolati segmenti di mercato con specifiche esigenze operative e connesso sforzo organizzativo da parte delle imprese ex art. 17;
- l'andamento complessivo degli avviamenti ordinari e interinali e le già citate problematiche di progressiva inidoneità di un crescente numero di soci ordinari.

In forza delle sopracitate motivazioni e di alcune condizioni poste da AdSP, nonché a valle dell'acquisizione del positivo parere da parte del MIT del 22 maggio 2025, è stato approvato l'inserimento di 100 nuovi soci speciali articolato in tre diverse decorrenze:

- 45 soci dal 1° giugno 2025;
- 30 soci dal 30 settembre 2025;
- 25 soci dal 31 marzo 2026, a fronte di una corrispondente riduzione di addetti a partire dal 2025.

Ad oggi, le risorse aggiuntive risultano integrate nell'organico della CULMV come soci speciali a tempo determinato, la cui positiva trasformazione in socio ordinario potrà avvenire nei successivi cinque anni a seguito di valutazione del percorso lavorativo e formativo e previa delibera del Comitato e del Ministero vigilante.

Per quanto concerne CULP, il ricambio generazionale ha comportato la trasformazione di 17 lavoratori interinali in soci speciali con le stesse caratteristiche già richiamate nel caso di CULMV e senza determinare alcuna variazione nella consistenza dell'organico operativo (138 unità).

Nello specifico, le motivazioni alla base della scelta si possono così riassumere:

- il positivo andamento storico e previsionale dei volumi per ciascun comparto che utilizza la forza lavoro ex art. 17 con particolare riferimento ai traffici ro-ro (solidamente radicati nello scalo), il completo sviluppo della nuova piattaforma container e il posizionamento della realtà savonese nei comparti delle merci varie e rinfuse.
- alcune caratteristiche evolutive di alcuni segmenti (container) che, per la tipologia di servizio reso (rizzaggio e de rizzaggio), necessitano di lavoratori nel pieno delle forze fisiche e in coerenza con la politica di ringiovanimento delle risorse;
- la diversificazione produttiva del porto che copre articolati segmenti di mercato con specifiche esigenze operative e connesso sforzo organizzativo da parte delle imprese ex art. 17;
- l'andamento complessivo degli avviamenti ordinari e interinali e le già citate problematiche di progressiva inidoneità/invecchiamento di un crescente numero di soci ordinari.

Lo scenario sopra rappresentato restituisce quindi una struttura degli organici operativi parzialmente ringiovanita e maggiormente in linea con le evoluzioni in atto nel settore dello shipping e della terminalizzazione, rispetto alle quali la forza lavoro delle imprese autorizzate rappresenta un fattore indispensabile per la gestione dei picchi di traffico e per fare fronte alla volatilità che caratterizza i mercati.

