



Il presente documento è stato redatto dal Settore Lavoro Portuale-SUA (Area Demanio, Patrimonio e Lavoro Portuale) dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, utilizzando dati aggiornati ad agosto 2025 e ove possibile ad ottobre 2025

## SOMMARIO

✚	CLAUSOLA DI RISERVATEZZA E TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI.....	PAG.3
✚	PREMESSE: L'IMPORTANZA DELL'AGGIORNAMENTO ANNUALE.....	PAG.5
✚	METODOLOGIA APPLICATA E PROFILI ANALIZZATI.....	PAG.7
✚	SHIPPING: CRESCITA OLTRE LE GUERRE, DAZI E PROTEZIONISMO.....	PAG.10
✚	MEDITERRANEO: NODO CENTRALE DEL COMMERCIO MARITTIMO.....	PAG.12
✚	IL MERCATO MARITTIMO ITALIANO TRA RECORD E SFIDE.....	PAG.14
✚	ANALISI STATISTICA: PORTO DI GIOIA TAURO.....	PAG.15
✚	ANALISI STATISTICA: PORTO DI CROTONE.....	PAG.113
✚	ANALISI STATISTICA: PORTO DI CORIGLIANO.....	PAG.168
✚	ANALISI STATISTICA: PORTO DI VIBO VALENTIA.....	PAG.183
✚	CONCLUSIONI.....	PAG.205

## CLAUSOLA DI RISERVATEZZA E TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

### Ai sensi del Regolamento UE 2016/679

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

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

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

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

Il trattamento dei dati personali e dei dati particolari qui contenuti, sarà improntato ai principi di correttezza, liceità e trasparenza e potrà essere effettuato anche attraverso modalità automatizzate atte a memorizzarli, gestirli e trasmetterli. Il trattamento avverrà mediante

strumenti idonei e garantire, anche tramite il ricorso a strumenti di crittografia e/o oscuramento, la riservatezza dell'identità delle persone fisiche coinvolte, così come delle persone giuridiche consultate, anche al fine di evitare il rischio di perdita, accesso non autorizzato, uso illecito e diffusione.

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

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

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

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

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

## PREMESSE: L'IMPORTANZA DELL'AGGIORNAMENTO ANNUALE

Estensione della “catchment area”, aumento e diversificazione dei traffici, efficientamento tecnologico, innovazione, interventi di infrastrutturazione, andamento del mercato dello shipping, sono solo alcuni dei fattori che incidono sul successo di uno scalo marittimo.

A questi deve aggiungersi un elemento di particolare ascendenza sull'esito positivo delle attività portuali, un elemento strettamente correlato alle dinamiche economiche che governano il porto e che le influenza a sua volta, a seconda della propria composizione, specializzazione ed efficienza, in un flusso di sinallagmatico condizionamento.

Si tratta dei lavoratori portuali, l'ossatura sulla quale si regge, evolve e cresce l'intera vita dello scalo.

Il numero dei lavoratori impiegati nel bacino del sistema portuale, la loro composizione e, dunque, la differenziazione delle competenze (anche con la nascita di nuove figure professionali), possono dire molto sul successo delle politiche di governance messe a punto dell'Ente gestore, così come suggerire l'adozione di nuove misure di sviluppo.

Difatti, lo studio ed il monitoraggio del mercato del lavoro è di essenziale importanza per le Autorità di Sistema Portuale le quali, solo compenetrandosi nella realtà quotidiana dei lavoratori, possono strutturare le proprie politiche in modo flessibile, efficace e lungimirante.

Consapevole di questo necessario rapporto dialettico tra pubblica amministrazione e lavoro portuale, rispondendo ad un'esigenza da tempo avanzata da tutto il cluster portuale italiano, con il D.lgs. 232/2017 (Correttivo Porti), il legislatore

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

amministrativo ha inteso modificare la Legge 84/1994 laddove, intervenendo sui poteri riconosciuti al Presidente delle AdSP, ha previsto l'obbligo di redazione del c.d. "Piano dell'Organico del Porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18" (d'ora innanzi P.O.P.).

Si tratta di un documento strategico che viene predisposto su programmazione triennale, ma soggetto, per espressa previsione di legge, ad un aggiornamento annuale, proprio in considerazione del suo incontestabile valore di analisi e previsione, senza tralasciare il valore del momento comunicativo fra Ente e imprese portuali le quali, tramite le consultazioni preliminari alla stesura del documento, comunicano gli eventi significativi che ne hanno segnato l'attività nel corso dell'anno.

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

Ecco che l'importanza dell'aggiornamento annuale del P.O.P. si appalesa in tutta la sua evidenza.

Tramite lo stesso, in effetti, l'Ente può determinare l'indice di permeabilità del sistema portuale ai cambiamenti, che nel mondo dello shipping possono anche essere repentini. Ancora, è possibile saggiare la resistenza dell'economia del scali amministrati alle difficoltà dei traffici, messi a rischio dalla complicatissima situazione geo-politica, ma anche a rivoluzionamenti economici che possono spostare i binari sui quali corre la competitività.

Dall'aggiornamento annuale infine, ma non per ultimo, possiamo ricevere quel feedback negativo o positivo, necessario per verificare la bontà delle

scelte effettuate e avere una base di partenza, aggiornata e realistica, per disporre con buon anticipo le future azioni di gestione delle criticità. Proprio per questo suo potenziale previsionale, dalla lettura dei risultati de P.O.P. – così come voluto dal Legislatore del 2017 – il Presidente dell'Autorità di Sistema portuale, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro, adotta piani operativi di intervento per il lavoro portuale, finalizzati alla formazione professionale, alla riqualificazione, riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività, sempre in ambito portuale (art. 17, comma 15-bis L. 84/1994).

## METODOLOGIA APPLICATA E PROFILI ANALIZZATI

Come già fatto per il Piano triennale (P.O.P. 2024-2026, approvato con Delibera n° 66/2024) i dati elaborati all'interno del documento qui declinato, sono frutto della consultazione delle imprese portuali autorizzate ad operare nei porti ricadenti nella giurisdizione amministrativa di questa AdSP, eccezion fatta per il porto di Taureana di Palmi nel quale non opera alcuna impresa portuale, essendo essenzialmente dedicato ai soli servizi per il diporto nautico.

Dunque, le rilevazioni statistiche sono state eseguite nei confronti delle imprese terminaliste ex art. 18, delle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 commi 1 e 3 e del soggetto che, ai sensi dell'art. 17 L. 84/1994, si occupa di garantire la somministrazione di lavoro temporaneo con la messa a disposizione dei c.d. *"pool di manodopera"* (Gioia Tauro Port Agency Srl).

I dati sono stati raccolti somministrando alcuni questionari, utili per poter ricostruire per ciascun operatore economico:

- generalità e attività d'impresa;
- categoria merceologica trattata;
- volume traffici/attività raggiunto;
- modello operativo applicato;
- numero di dipendenti, livello di saturazione etc.

Dati sono stati richiesti anche in ordine al fabbisogno formativo, suddividendo le esigenze a seconda del ruolo ricoperto in azienda, distinguendo tra:

- dirigenti;
- addetti amministrativi;

- addetti operativi.

Riflettori puntati anche su alcuni profili ritenuti di particolare interesse che per alcuni versi approfondiscono l'indagine statistica fatta lo scorso anno e per altri la innovano. Nel dettaglio, sono stati fatti compilare dei moduli che mettono in luce la composizione dell'organico verificando:

- l'equilibrio di genere;
- livelli occupazionali;
- ricambio generazionale e percentuale di rischio turnover;
- le percentuali di invalidità/infortuni;

Una volta raccolte per ogni impresa portuale, le informazioni sono state trattate sia singolarmente che in forma aggregata per ogni porto. Le elaborazioni sono seguite da una sintesi di sistema, che mette in luce i risultati traggurati e gli aspetti problematici che meritano d'essere affrontati approntando azioni correttive.

Verrà affrontata, dando evidenza degli sviluppi registratisi nel corso dell'ultimo anno, la questione inerente il processo di trasformazione della Gioia Tauro Port Agency S.r.l., l'Agenzia per la somministrazione di lavoro e per la riqualificazione professionale presso il porto di Gioia Tauro. L'iter, avviato nel gennaio 2025 con l'istituzione di un tavolo di lavoro al quale siedono i soggetti che partecipano alla costituzione del soggetto di cui al comma 5 dell'art. 17 L. 84/1994, dopo un stop burocratico è pronto a ripartire.

Prima ancora di giungere alle conclusioni, come già fatto nel P.O.P. 2024-2026, si aprirà una breve finestra per analizzare i fenomeni che hanno caratterizzato il traffico delle merci via mare.

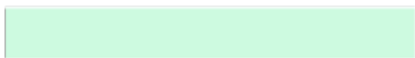
Ci sarà spazio, quindi, per affrontare temi già noti come:

- il gigantismo navale e l'aumento dei lotti movimentati per singola toccata;
- la resilienza del sistema portuale mediterraneo e italiano;
- la previsione di strategie future per il consolidamento dei traffici;

- le sfide legate alla sostenibilità ambientale.

A questi si aggiunge l'analisi della situazione geo-politica, delle guerre in corso e delle ripercussioni sui traffici marittimi, nonché lo studio degli effetti dei dazi statunitensi e delle nuove tensioni protezionistiche.

L'esame dell'andamento del mercato mondiale e "regionale", non è affatto attività pletrica, ma elemento essenziale di previsione per la governance dei nostri porti. Capire la portata dei fenomeni che determinano l'andamento del mercato dello shipping è di primaria importanza per prevedere quali saranno le ricadute nell'economia degli scali del sistema e di conseguenza anche sul numero e sulla specializzazione dei lavoratori portuali. Non dobbiamo credere, ad esempio, che la "guerra commerciale" USA-Cina sia qualcosa di ultraneo da noi; se fenomeni come il protezionismo riescono nell'intento di spostare l'asse dei commerci, non è escluso che la strategicità dei nostri porti possa essere messa in discussione (anche se, come si argomenterà in seguito, Gioia Tauro conferma il suo trend di crescita).



## SHIPPING: CRESCITA OLTRE LE GUERRE, DAZI E PROTEZIONISMO

Nonostante il quadro geopolitico sia anche più complesso del 2024 - con l'inasprimento dei conflitti armati e l'apertura di nuovi fronti di guerra - il commercio via mare ha fatto registrare, contro ogni aspettativa, un rialzo pari a +0,5% rispetto ai risultati dell'anno precedente (previsioni 2026 +1,5%). Si tratta di una crescita modesta, in linea con l'andamento globale dell'economia (PIL mondiale +2,8% nel 2025, previsioni 2026 +3%), segno che il commercio marittimo resiste, ma non lascia prevedere rivolgimenti importanti, in uno scenario previsionale quanto mai caratterizzato dall'incertezza. L'instabilità non è dovuta solo alle tensioni geopolitiche, ma anche al rilancio delle politiche protezionistiche che vede il suo culmine nella guerra commerciale USA-Cina, innescata con l'applicazione dei dazi voluti dal governo Trump.

Le politiche protezionistiche e l'inasprimento della guerra commerciale hanno impresso una profonda riconfigurazione al mercato dello shipping nel corso del 2025, modificando radicalmente la dinamica, la stagionalità e la struttura stessa dei traffici globali.

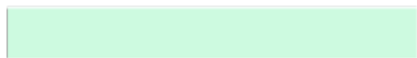
L'annuncio e l'applicazione di dazi su scala globale hanno costretto gli importatori a riorganizzare urgentemente le catene di approvvigionamento. Questo fenomeno ha generato, nella prima metà del 2025, massicci fenomeni di *front-loading* (l'anticipazione delle spedizioni da parte delle aziende per evitare l'entrata in vigore delle tariffe), accentuati anche da finestre temporanee di sospensione tariffaria. Se da un lato questi picchi artificiali di domanda hanno temporaneamente gonfiato i volumi e accelerato la regionalizzazione delle rotte container – spingendo ad esempio le esportazioni cinesi verso mercati alternativi come l'India e i paesi ASEAN per aggirare le restrizioni nordamericane (ad aprile 2025 le esportazioni cinesi in queste regioni sono balzate dal 4% al 16% fuori dal Nord America) –, dall'altro hanno profondamente alterato i normali cicli logistici globali.

ROUTE	Route code	4 Dec 2025	11 Dec 2025	18 Dec 2025	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$1,927	\$1,957	\$2,182	12% ▲	-43% ▼
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$2,241	\$2,361	\$2,539	8% ▲	-47% ▼
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$460	\$465	\$476	2% ▲	-6% ▼
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$2,648	\$3,004	\$3,314	10% ▲	-39% ▼
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$2,256	\$2,103	\$2,474	18% ▲	-45% ▼
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$719	\$709	\$712	0%	-2% ▼
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$2,895	\$2,756	\$3,293	19% ▲	-46% ▼
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$916	\$942	\$959	2% ▲	16% ▲
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$1,632	\$1,636	\$1,642	0%	-39% ▼

Sul fronte dei noli, l'indice di riferimento Drewry World Container Index ha vissuto di conseguenza un anno fortemente altalenante e volatile. Dopo le fiammate speculative della prima parte dell'anno legate alla corsa alle spedizioni e alle persistenti deviazioni geostrutturali (come il circumnavigamento dell'Africa per evitare il Mar Rosso), il secondo semestre del 2025 ha registrato un netto mutamento di trend. Il venir meno dell'effetto "corsa ai dazi" e la contrazione fisiologica post-anticipazioni, combinati con una massiccia immissione di nuova capacità navale sul mercato, hanno spinto i noli verso un progressivo raffreddamento per gran parte dell'autunno.

Tuttavia, come evidenziato dai dati rilevati a dicembre 2025, l'ultimo mese dell'anno ha registrato un improvviso e vigoroso sussulto speculativo. Tra il 4 e il 18 dicembre 2025, il Composite Index è balzato da \$1.927 a \$2.182 (+12% in sole due settimane). Questa accelerazione di fine anno è stata trainata principalmente dal rincaro dei noli spot sulle rotte transpacifiche, con la tratta Shanghai-New York salita del 19% (fino a \$3.293) e la Shanghai-Los Angeles del 18% (arrivata a \$2.474). Forti tensioni si sono registrate anche sulla direttrice asiatica verso il Mediterraneo, con la rotta Shanghai-Genoa che ha chiuso il 18 dicembre a \$3.314 per container da 40 piedi, segnando un incremento del 10% in una settimana. Questo rimbalzo di fine anno è stato alimentato dalla ripresa preventiva delle spedizioni in vista delle nuove scadenze tariffarie fissate per l'inizio del 2026 e dall'attivazione sistematica di *blank sailing* (cancellazioni di rotte) e *surcharges* da parte delle compagnie per sostenere le tariffe.

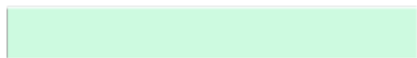
Nonostante questa fiammata invernale, il confronto annuale della tabella di Drewry mostra il forte ridimensionamento dei noli rispetto ai picchi storici dell'anno precedente: il Composite Index evidenzia infatti una contrazione complessiva del -43% su base annua, con cali vicini al -47% sulla rotta Shanghai-Rotterdam e al -45% sulla Shanghai-Los Angeles. Il 2025 si è chiuso così delineando quella che gli analisti definiscono la "nuova normalità" dello shipping: un mercato strutturalmente condizionato da una marcata volatilità a breve termine, dove le tariffe spot reagiscono in modo schizofrenico alle minacce di dazi e alle contromisure operative dei grandi vettori marittimi.

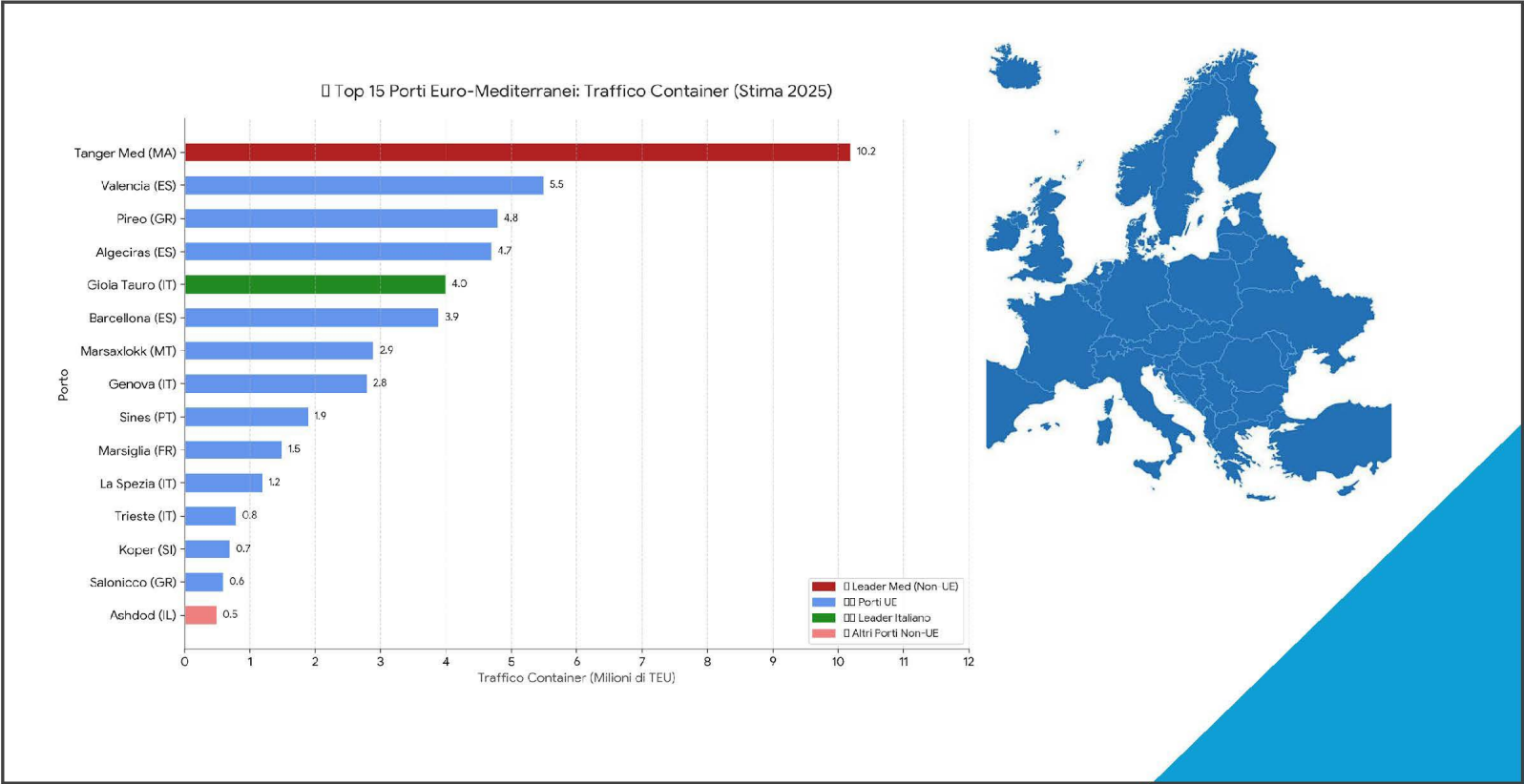


## MEDITERRANEO: NODO CENTRALE DEL COMMERCIO MARITTIMO

Il risultato dei traffici 2025 nel Mediterraneo, lo confermano nodo centrale nel commercio marittimo mondiale. Infatti, analizzando i dati finora disponibili, per i 25 maggiori porti euro-mediterranei sono transitati 62 milioni di TEU con un incremento complessivo del 5,1%. La temuta flessione, dovuta al dirottamento dei traffici per la via del Capo di Buona Speranza è stata assorbita in maniera soddisfacente, finanche performante. Tuttavia, si registrano significativi cambiamenti interni, dovuti essenzialmente alle tensioni legate ai conflitti in atto. L'asse dei traffici mediterranei, infatti, si è spostata verso il West-Med. Un dato che è possibile riscontrare nella fortunata annata del porto di TangerMed che ha raggiunto il primato di 10,2 milioni di container movimentati, trainando anche il traffico RO-RO per il quale è free-zone. L'eccellente performance dei porti vicini allo Stretto di Gibilterra è dovuto anche alla contestuale diminuzione dei transiti attraverso il Canale di Suez. Solo nei primi 5 mesi del 2025, si è registrato un calo dei volumi sul dato dell'anno precedente pari a -18% (in volume), ben il -70% sui dati 2023, particolarmente accentuato nel segmento container e car carrier. Perfettamente coerente con l'andamento globale è l'aumento anche in area mediterranea dei c.d. traffici Short Sea Shipping. La regionalizzazione del commercio marittimo, difatti, raggiunge il valore più alto di sempre, ovvero 628 milioni di tonnellate.

La crisi del Canale di Suez spinge i Paesi che ne sono stati interessati ad aprire nuove vie di transito. In questo scenario, di particolare rilievo è la costituzione del corridoio IMEC (India-Middle East-Europe Economic Corridor), il quale dovrebbe consentire di connettere India, Medio Oriente e Europa attraverso un sistema di Infrastrutture terra-mare. In questo progetto, il cui valore annuo è stimato in 170/200 miliardi di euro, l'Italia riveste un ruolo importante: i suoi porti, data la posizione strategica, possono rappresentare un terminal naturale per la rotta.





## IL MERCATO MARITTIMO ITALIANO TRA RECORD E SFIDE

Ottimi risultati sono giunti anche dai porti italiani, i quali hanno dimostrato d'essere capaci di attraversare con successo le fibrillazioni e l'incertezza del mercato globale. Infatti, nonostante le durissime tensioni internazionali e il forte calo dei transiti nel Canale di Suez, i dati di settore (fonte SRM / Assoport) confermano che il 2025 si è chiuso in netta espansione, superando le stime iniziali e raggiungendo i 510,8 milioni di tonnellate di merci complessivamente movimentate, pari a una crescita del +3,5% rispetto all'anno precedente.

In questo scenario, una performance di assoluto rilievo è stata registrata dal segmento container, che ha archiviato l'anno toccando quota 12,8 milioni di TEU (+7,1%). A trainare il comparto è stato il forte dinamismo del *transhipment*, che ha compensato la sostanziale stagnazione delle banchine *gateway* di alcuni scali storici del Nord Italia, penalizzati dai blocchi geopolitici delle rotte marittime. All'interno di questa dinamica, un ruolo di primissimo piano è stato rivestito dal porto di Gioia Tauro, leader nazionale indiscusso per il transhipment: l'hub calabrese ha vissuto un anno record superando ampiamente le previsioni e sfiorando la soglia storica dei 4,5 milioni di TEU (esattamente 4,49 milioni), mettendo a segno una crescita monstre del +14% e consolidando la sua centralità strategica nel Mediterraneo.

Per quanto riguarda le altre categorie merceologiche, il 2025 ha visto un andamento complessivamente solido per quasi tutte le rinfuse e le merci varie, stabilizzandone i volumi operativi rispetto alle contrazioni paventate a inizio anno.

Il 2025 si è confermato, infine, come un anno di straordinario successo per il settore crocieristico, che ha definitivamente archiviato l'epoca post-pandemica registrando record storici di passeggeri movimentati nei principali scali nazionali (esemplare il caso di Civitavecchia, che ha superato per la prima volta il muro dei 3,5 milioni di crocieristi). Per sostenere questo trend strutturale nel triennio 2026-2028, il sistema della portualità italiana ha confermato l'avvio di investimenti per circa 1 miliardo di euro destinati al riammodernamento e all'ampliamento dei terminal passeggeri.

Nonostante la costante resilienza dimostrata, restano numerose le sfide aperte per lo shipping italiano, a cominciare dagli sviluppi infrastrutturali legati al PNRR e alla transizione ecologica. Emblematico è il caso dei ritardi nei progetti di *cold ironing* (l'elettrificazione delle banchine): nonostante l'aggiudicazione degli appalti sia stata ultimata da tempo, la reale operatività degli impianti sconta ancora forti ritardi e una diffusione a macchia di leopardo su tutto il territorio nazionale.

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

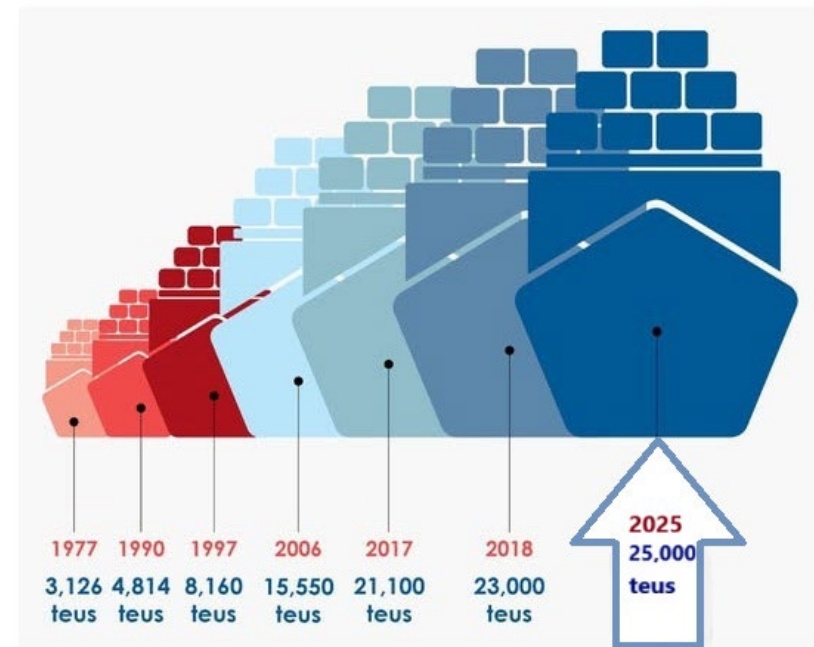
[info@portodigioiatauro.it](mailto:info@portodigioiatauro.it) - [autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it](mailto:autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it) - [www.portodigioiatauro.it](http://www.portodigioiatauro.it)

## ANALISI STATISTICA: PORTO DI GIOIA TAURO

**IL PORTO** - Il porto di Gioia Tauro si estende su una superficie di 620 ettari di cui 440 destinati al terminal e 180 allo specchio acqueo, è uno dei principali porti dell'area Euro-Mediterranea (tra i top 15 porti dell'area Euro-Med nel 2024), con chiara vocazione al transhipment. Lo scalo può contare su spazi operativi di assoluta rilevanza: dispone di circa 5500 metri di banchine di cui 3395 ricavate lungo il lato di levante, 815 lungo il lato nord e 920 metri a ponente per unità Ro-Ro. A queste deve aggiungersi la banchina Eranova a ponente, inaugurata nel corso del 2024 che misura circa 385 metri distinti in un segmento rettilineo principale di circa 325 metri ed un altro di circa 60 metri a sud. I piazzali portuali hanno una superficie complessiva di circa 1 milione e 800 mila metri quadri.

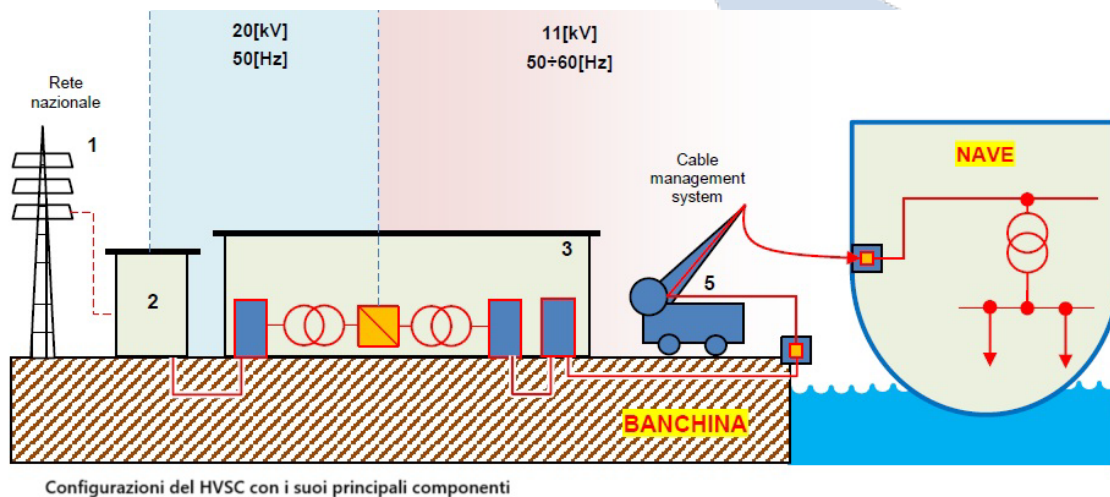
**GIGANTISMO NAVALE - TECNOLOGIE SOSTENIBILI - INFRASTRUTTURAZIONE** - Ferma l'ottima gestione del terminal contenitori e la strategicità geografica del porto, l'impegnata dei traffici deve leggersi anche come il risultato più evidente del fenomeno del gigantismo navale. Gioia Tauro, infatti, nell'ottica della massimizzazione delle economie di scala da parte delle compagnie marittime, attraverso navi più grandi che scalano un numero minore di porti, movimentando sempre più contenitori per singola toccata, è già in grado di accogliere qualunque nave di categoria ULCS. Tuttavia, le navi di ultima generazione richiedono agli scali marittimi di dotarsi di un sistema infrastrutturale sempre all'avanguardia che sia capace di garantire l'approdo di portacontainer ancora più grandi e dotate di sistemi di propulsione sostenibili.

In merito, a breve verrà eseguita attività di dragaggio ed approfondimento dei fondali per garantire la sicurezza della navigazione in porto ed il necessario pescaggio per le navi sempre più capienti che scalano il porto.



L'intervento mira al mantenimento di una profondità compresa tra i -14 e i -17 metri, interesserà circa 188.000 mq di sedimenti di cui circa 68.928 mq verranno riutilizzati per realizzare, oltre il muro di recinzione portuale, una barriera sommersa lunga 350 metri.

Sul fronte dell'ecosostenibilità, stanno per essere ultimati i lavori che riguardano il c.d. "cold ironing", ovvero l'elettificazione delle banchine. Il progetto consentirà di fornire direttamente energia elettrica alle navi in ormeggio in maniera tale da permettere alle stesse di spegnere i propri generatori diesel con l'effetto di annullare integralmente le emissioni locali durante la sosta.



Sono in atto due diversi interventi di elettrificazione, uno che attiene alle banchine RO-RO (100 m complessivi) ed uno alle banchine di Levante in area terminal MCT (550 m complessivi).

Com'è noto, tali progetti si inseriscono in quello di più ampio respiro promosso dall'Unione Europea, con l'intento di abbattere del 55%, entro il 2030, l'inquinamento atmosferico ed acustico generato dalle navi. La creazione di infrastrutture in grado di alimentare navi di grandi dimensioni, come traghetti RO-RO e portacontainer, può fare la differenza sulla competitività degli scali marittimi, considerando che

le grandi compagnie di navigazione stanno riammodernando le proprie flotte per adeguare il trade alle esigenze di sostenibilità ambientale. In questo scenario, il modo col quale le Autorità portuali affronteranno le sfide legate all'energia, decreterà il successo dei sistemi portuali. Difatti, sono le compagnie di navigazione, sempre più concentrate e globali, a decidere quali porti scalare, in base anche ai servizi che potranno garantire. Ecco che, resta alle AdSP il compito di assecondare la domanda del mercato, con un'offerta infrastrutturale adeguata.

**I TRAFFICI** - Gioia Tauro, primo porto in Italia nel settore del transhipment, si conferma scalo strategico sulla rotta Est-Ovest e rappresenta un'eccellenza nel contesto euro-mediterraneo. Lo scalo gioiese propiziamente al centro delle rotte tra lo Stretto di Gibilterra e il Canale di Suez, intercetta diverse direttrici di traffico, tra le quali la più significativa (circa l'86%) resta la rotta Est-Ovest che segue la linea:

Asia ↔ Canale di Suez ↔ Mar Mediterraneo ↔ Gibilterra ↔ Nord Europa.

Il trade delle merci containerizzate che investe Gioia Tauro, ha mostrato una incredibile resilienza facendo registrare numeri record. Nonostante le congetture politiche ed economiche, Gioia Tauro ha saputo mantenere inalterato il proprio ruolo di "polmone logistico" nel cuore del Mediterraneo, cruciale per le compagnie di navigazione globali.

Diverse sono le tipologie merceologiche che interessano i traffici gioiesi, benché le maggiori movimentazioni riguardino le merci containerizzate, trainando il settore del transhipment a dispetto di chi temeva gli effetti della tassazione Ets e la riduzione dei passaggi dal Canale di Suez.

Il terminal container (MCT) ha chiuso il 2024 con la cifra di 3.548.827 TEU e i dati raccolti ad oggi testimoniano un'ulteriore, straordinaria crescita, movimentando 4.490.566 TEU nel 2025.

Bene anche il traffico delle rinfuse solide, perlopiù prodotti cementiferi gestiti dal locale terminal cementi, che dopo il calo dello scorso anno, stima di movimentare circa 50.000 tonnellate entro la fine dell'esercizio, attestandosi ad un +19,69%.

Le rinfuse liquide, hanno registrato un rialzo di estrema rilevanza. Dal porto di Gioia Tauro, sono state caricata 826.608 tonnellate d'acqua verso le isole Eolie, con una variazione percentuale sul traffico 2024 pari a +129,61%. Si fa presente, tuttavia, che l'operatore economico che gestisce tale traffico non è impresa portuale ai sensi della L. 84/1994, per cui non è oggetto di studio ai fini della redazione di questo documento.

Ancora in crisi, invece, il settore dell'automotive che fa registrare un drastico calo dei volumi.

L'aumento del numero dei container movimentati merita una serie di riflessioni. Innanzitutto, come detto nelle premesse, il volume dei traffici incide sulla composizione dell'organico, che muta per numero, composizione di genere e generazionale, specializzazioni. Esaminando i dati raccolti tra le imprese, si avrà modo di verificare come l'iperbole in rialzo del transhipment

gioiese è seguita, pari passo, da quella dell'aumento dei lavoratori portuali. Le pagine che seguono presentano proiezioni grafiche circa le informazioni raccolte tra i soggetti autorizzati ex artt. 16, 17, 18 L. 84/1994, riportando i risultati dell'indagine statistica eseguita sviluppando i profili già elencati nel capitolo precedente, partendo dai dati di traffico aggiornati ad agosto 2025 e ove possibile ad agosto 2024, differenziati per tipologia merceologica, con la variazione percentuale sui dati dello stesso periodo 2024.

### PORTO DI GIOIA TAURO: TRAFFICO GLOBALE



#### RILEVAZIONI III TRIMESTRE 2025 % III TRIMESTRE 2024

CONTAINER	+ 14%
RO-RO	- 65,24%
RINFUSE LIQUIDE	+ 129,61%
RINFUSE SOLIDE	+ 19,69%



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

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

Per effetto dell'Atto Formale cinquantennale n° 01/1996 del 29/05/1996 e dei suoi successivi Atti suppletivi, MCT SpA è il concessionario che gestisce il terminal per il trasbordo, tecnicamente definito *transshipment*, destinato al carico, scarico, movimentazione e deposito di container, merci in genere e carichi speciali nell'ambito del porto di Gioia Tauro.

Il terminal rappresenta da sempre il motore trainante dello scalo calabrese, raggiungendo numeri record che lo posizionano stabilmente come uno dei più importanti hub del Mar Mediterraneo. MCT ha mantenuto standard di crescita sensazionali: dopo aver archiviato il 2024 a quota 3.940.447 TEU (con un incremento del +11% rispetto al 2023), l'esercizio 2025 ha polverizzato le stime prudenziali iniziali (che ipotizzavano una chiusura a 4,35 milioni di TEU). I dati consuntivi hanno ufficializzato un nuovo anno storico da record per il porto, che ha chiuso l'anno intero movimentando ben 4.490.566 TEU, registrando una crescita netta del +13,96% rispetto all'anno precedente.

#### DATI DI TRAFFICO E PROIEZIONI

Periodo	TEU 2024	TEU 2025	Variazione % (2025 su 2024)
Gennaio	309.260	347.917	+12,5%
Primo Trimestre (Gen-Mar)	N/D	N/D	+15,6%
Primo Semestre (Gen-Giu)	1.977.550	2.186.211	+10,5%
Gennaio - Agosto	2.632.699	2.912.943	+10,6%
Anno Intero	<b>3.940.447</b>	<b>4.490.566</b>	<b>+13,96%</b>

SCHEDA D'IMPRESA

SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
<b>Ragione Sociale</b>	Medcenter Container Terminal S.p.A.
<b>Sede Legale</b>	Viale Angelo Ravano,1-89013 Gioia Tauro (RC)
<b>Sede Operativa</b>	
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	Viale Angelo Ravano,1-89013 Gioia Tauro (RC)
<b>Fatturato (2024)</b>	€ 178.348.635,64
<b>Codice ATECO</b>	52.25.09
<b>Tipologia Impresa</b>	SPA
<b>Servizio/ Operazione</b>	Altri servizi Logistica
<b>Categoria Merceologica</b>	
<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	23/06/2046




<b>Attività Principale</b>	Movimentazione contenitori
<b>Dipendenti 2024 (31/12)</b>	1.274
<b>Dipendenti 2025 (20/08)</b>	1.365
<b>Ricorso Ammortizzatori sociali</b>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <del>X</del> SI                 </div> <div style="text-align: center;">                     NO                 </div> </div>
<b>ATTIVITÀ</b>	
<b>Modello Operativo</b>	<p><b>Attività:</b> Movimentazione contenitori</p> <p><b>Descrizione:</b> Carico/Scarico di contenitori da nave</p> <p>- <b>Mezzi utilizzati:</b> Gru di banchina, Straddle, Carrier, Gru su gomma, Reach Stacker, Front stacker, Multitrailer , Tractor, Fork Lift</p> <p>Squadre/lavoratori dedicati:</p> <p>Unità di misura:</p> <p>Tempo:</p>
<b>Clienti</b>	
<b>Allegato</b>	I principali clienti di MCT sono: Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC), OCEAN NETWORK EXPRESS PTE LTD (ONE), W.E.C. Lines B.V., DG

	CARGO S.r.l., SAIMARE Gioia Tauro S.r.l. , FAN Forwarding Agency LTD S.r.l., GLOBALGIT, SOUTH LOGISTICS TERMINAL
--	--

PERSONALE			
<b>Risorse Umane 2024 dedicate ad attività portuali (Forza Aziendale al 31/12)</b>	Interni: - Tempo Determinato: 35 - Tempo Indeterminato: 1239 - CCNL Porti: 1270 - Altri CCNL: 4	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:	400 (stima) Appalto
<b>Risorse Umane 2025 dedicate ad attività portuali. (Forza Aziendale al 20/08)</b>	Interni: • Tempo Determinato: 98 • Tempo Indeterminato: 1267 • CCNL Porti: 1359 Altri CCNL: 6	Esterni: <input type="checkbox"/> 400 (stima) Contratto: Appalto	
<b>Saturazione (Stima %)</b>			
<b>Allegato</b>			
<b>Ammortizzatori sociali</b>	<del>X</del> CIG	FIS	
VOLUMI GESTITI			
<b>Navi (numero) 2024</b>	1.412		
<b>Navi (numero) 2025 prev.</b>	Dati ad agosto 2025: 1.001 Previsioni a dicembre 2025: 1.615 (consuntivi a luglio+previsione come da fcst)		

Merci (MOVES (IN/OUT) 2024	2.369.797
Merci MOVES (IN/OUT) 2025 prev.	Dati ad agosto 2025: 1.743.597 Previsioni a dicembre 2025: 2.595.094 (consuntivi a luglio+previsione come da fcst)
Nuovi servizi	
Volumi 2024	3.940.447 Teus
Previsione Volumi 2025	4.351.927 Teus
Previsioni Volumi 2026	
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2025</b>	
Fabbisogno Complessivo dichiarato	- Assunzioni: 61 - A chiamata:
Relazione con Volumi previsionali	




FABBISOGNO FORMATIVO-DIRIGENTI

FABBISOGNO FORMATIVO			
	CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE	MASTER UNIVERSITARI	TIROCINI FORMATIVI
NUMERO PERSONALE DA FORMARE - 2	2	0	0

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

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

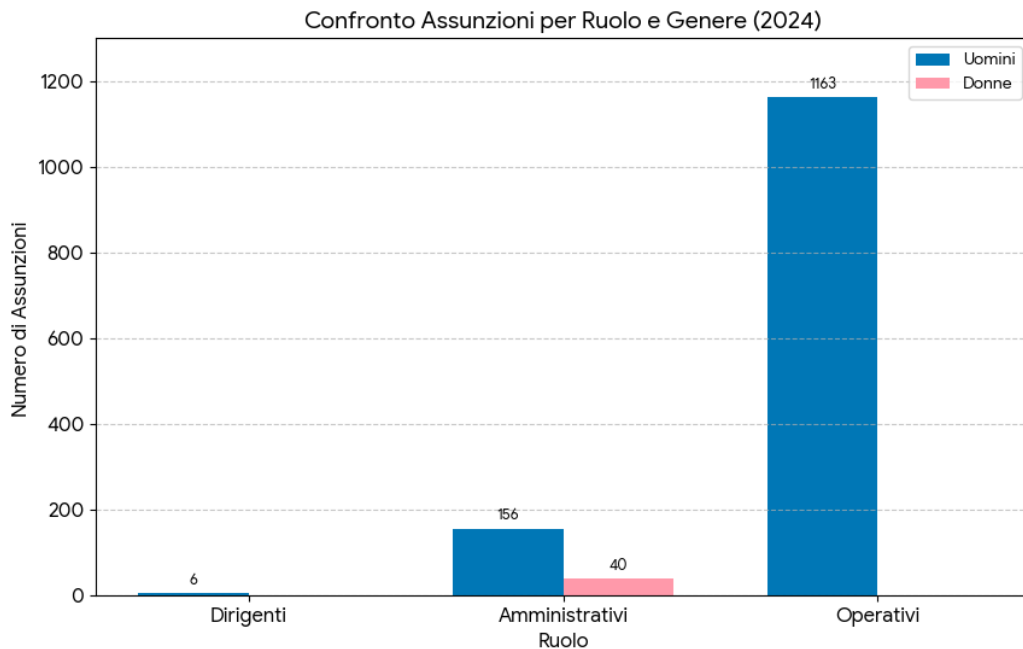
FABBISOGNO FORMATIVO-ADETTI AMMINISTRATIVI

FABBISOGNO FORMATIVO			
	CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE	MASTER UNIVERSITARI	TIROCINI FORMATIVI
NUMERO PERSONE DA FORMARE - 25	5	2	0

FABBISOGNO FORMATIVO-ADETTI OPERATIVI

FABBISOGNO FORMATIVO								
	PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI	GRU PER AUTOCARRO	GRU MOBILI - GTW	GRU A BRANDEGGIO	MINI PALE MECCANICHE	ESCAVATORI	CARRELLO ELEVATORE - FORK LIFT	PALE CARICATRICI
NUMERO PERSONE DA FORMARE	25	N. A.	2	N. A.	N. A.	N. A.	35	N. A.
								
	TERNE	VERRICELLI DI BORDO	SISTEMI ANTICADUTA	GANTRY CRANE -QUAY CRANE	REACH STACKER	STRADDLE CARRIER	RALLA	AUTOMEZZI/ MACCHINE SPECIALI
NUMERO PERSONE DA FORMARE	N. A.	N. A.	TBD	15	100	450	10	N. A.

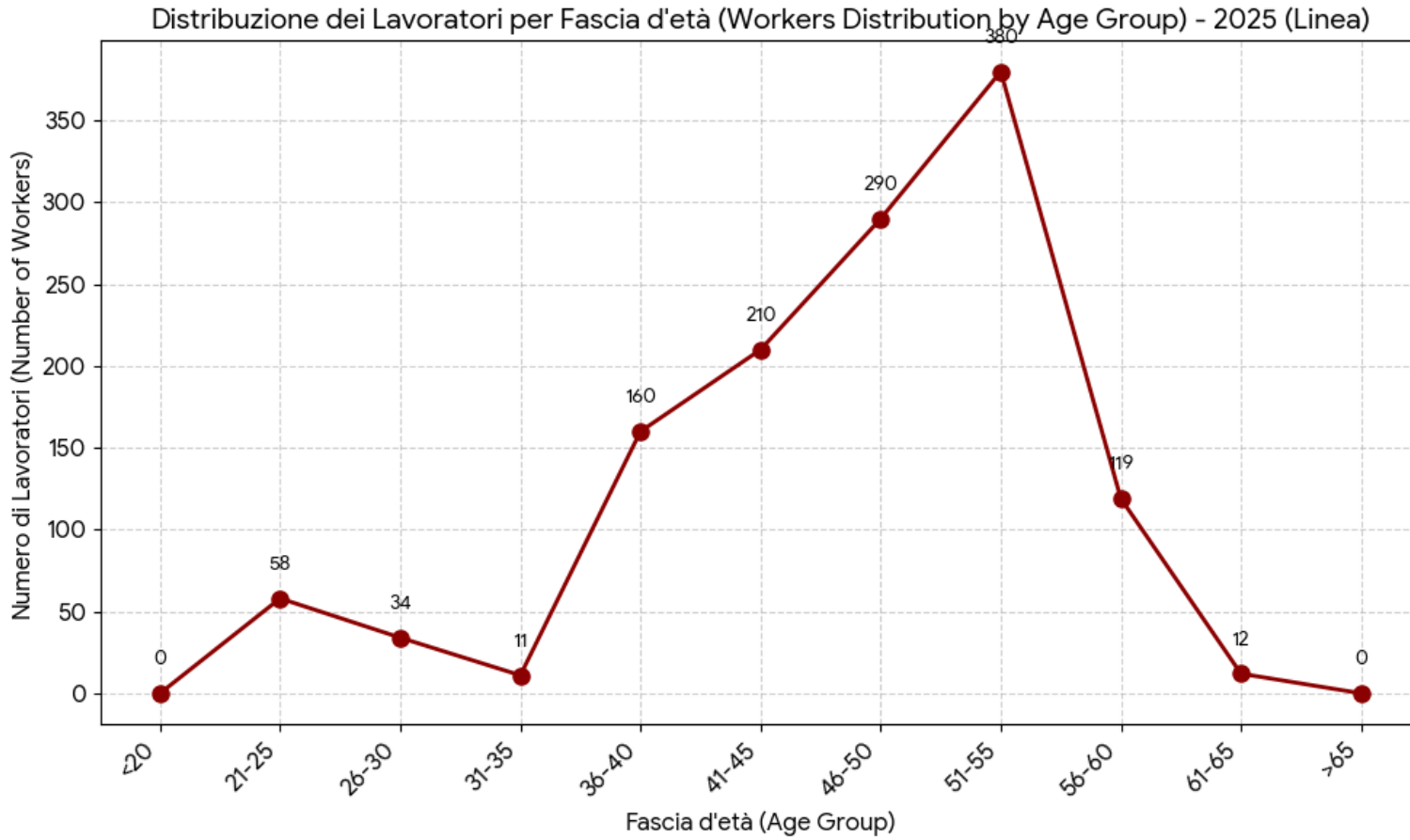
ORGANICO -EQUILIBRIO DI GENERE



Ruolo	Uomini Assunti	Donne Assunte
Dirigenti	6	0
Amministrativi	156	40
Operativi	1163	0
<b>Totale</b>	<b>1325</b>	<b>40</b>

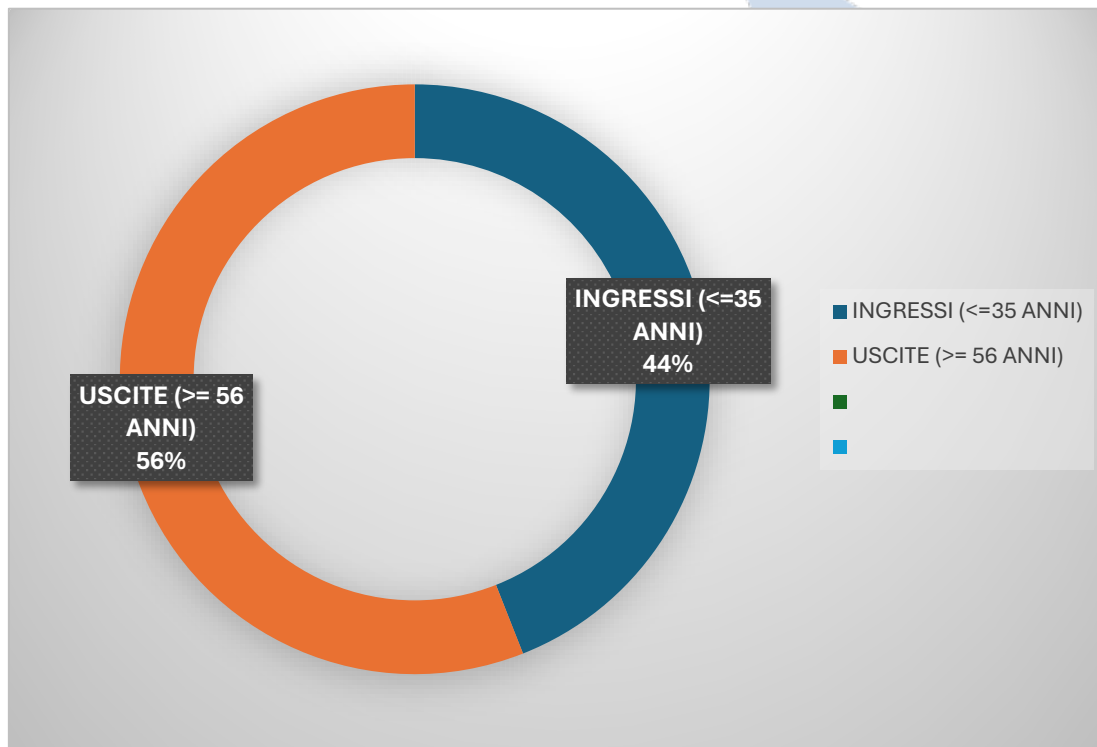
Per quanto riguarda la presenza femminile all'interno del terminal MCT, come è possibile vedere dal grafico sopra esposto, benchè il numero delle donne è aumentato negli anni, è evidente il grosso squilibrio di genere. Le donne sono ancora largamente superate dagli uomini (40 contro 1325). Tra queste non si segnala alcun addetto operativo, infatti la presenza femminile è limitata al solo settore amministrativo. **Nessuna presenza femminile si segnala tra la classe dirigente.** **Lieve disparità di genere anche per quanto attiene all'età media dei dipendenti: 51,6 anni per le donne, 49 anni per gli uomini.** Tutte le donne presenti in azienda sono assunte con CCNL dei Lavoratori dei Porti.

ORGANICO -RICAMBIO GENERAZIONALE



Fascia d'età	Numero di Lavoratori
<20	0
21-25	58
26-30	34
31-35	11
36-40	160
41-45	210
46-50	290
51-55	380
56-60	119
61-65	12
>65	0

PROIEZIONI SUL TURNOVER



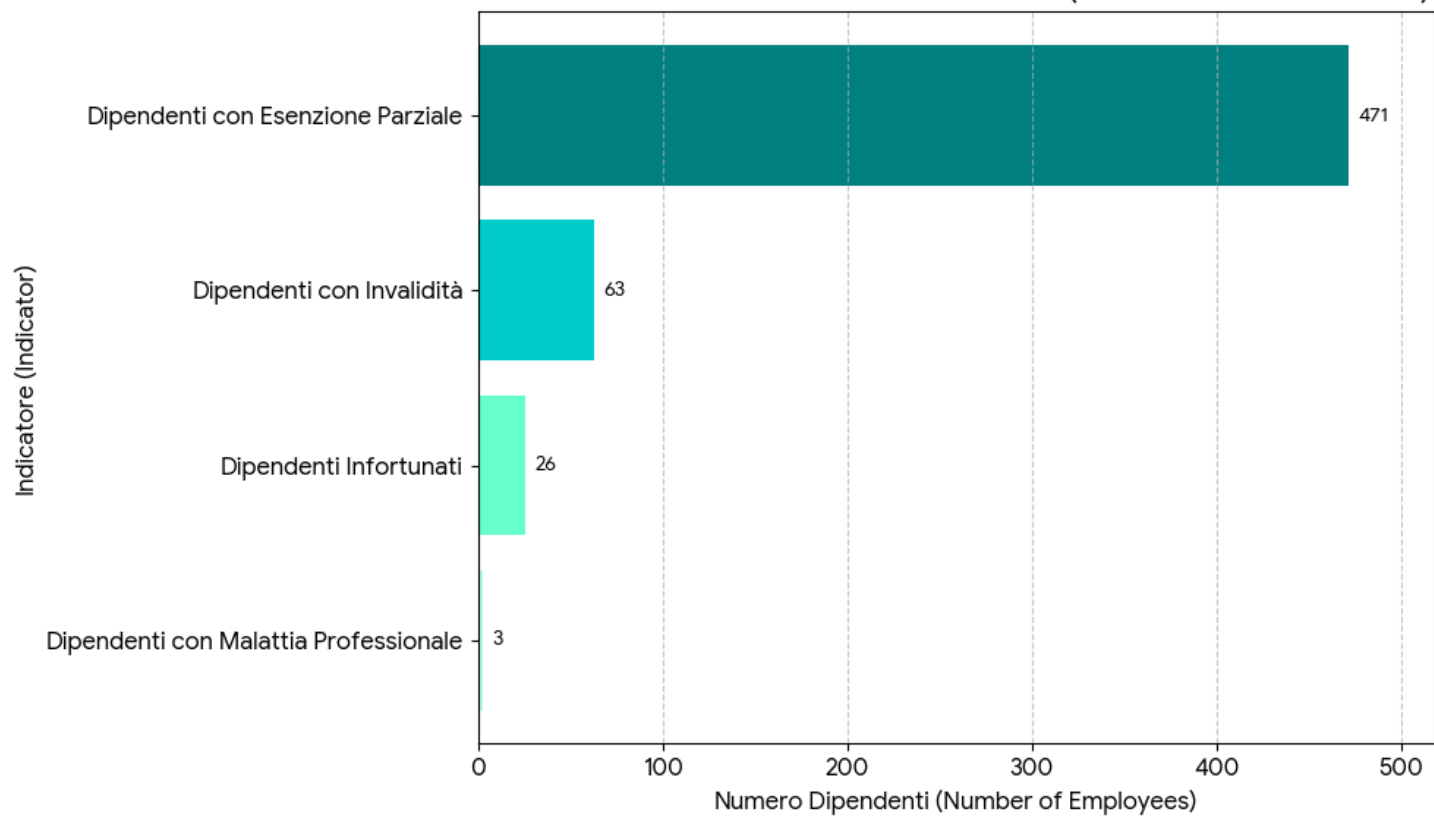
Il grafico mostra la ripartizione percentuale del totale dei lavoratori considerati a rischio di turnover (Ingresso + Uscita) e mette in evidenza il divario:

- Potenziale Ingresso (<=35anni):103 lavoratori, che rappresentano circa il 44% del totale combinato.
- Potenziale Uscita (>=56anni): 131 lavoratori, che rappresentano circa il 56% del totale combinato.

L'indice di ricambio è dello 0.79, considerando anche la natura usurante del lavoro in piazzale, si manifesta la necessità di rafforzare il ricambio generazionale.

### ORGANICO – INVALIDITA'/INABILITA'

Dati su Invalidità e Infortuni sul Lavoro - 2024 (Grafico a Barre Orizzontali)



➤ **AUTOMAR S.P.A.**

Per effetto dell'Atto Formale n° 08/2000 del 28/11/2000, come modificato dagli Atti Formali suppletivi n. 7/2005 del 20/06/2005 e n. 14/2009 del 23/7/2009, la società Automar Spa detiene in concessione un area di mq. 240.658 circa, allo scopo di realizzare e mantenere un terminal per il transhipment di autovetture. L'area terminal può contenere oltre 17.000 autoveicoli, capacità destinata ad aumentare per effetto di ulteriori concessioni demaniali concesse tra il 2024 e il 2025.

Alla data del 31/12/2025 Automar ha operato nel porto gioiese 123 navi. In termini di movimentazioni, il 2025 si è chiuso con 106.466 Mouves In/Out complessivi, con un calo del -65,24% rispetto al dato dello scorso anno.

**DATI DI TRAFFICO E PROIEZIONI**

Anno / Periodo	Tipologia Dati	Dati Quantitativi (Veicoli / Moves)	Variazione (%) vs Anno Precedente
<b>2023</b>	Dato di Riferimento	368.950	<i>N/D</i>
<b>2024</b>	Consuntivo Ufficiale	306.329	<b>-16,97%</b> (arrotondato a -17%)
<b>2025</b>	Consuntivo al 31/12 (123 navi)	<b>106.466</b>	<b>-65,24%</b> (ricalcolato)

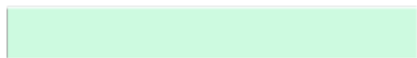
SCHEDA D'IMPRESA

SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
<b>Ragione Sociale</b>	AUTOMAR SPA
<b>Sede Legale</b>	VIA C. COLOMBO SNC - 84098 PONTECAGNANO FAIANO (SA)
<b>Sede Operativa</b>	ZONA INTERPORTO DI GIOIA TAURO -89026 SAN FERDINANDO (RC)
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	00222270654
<b>Fatturato (2024)</b>	€ 52.459.000
<b>Codice ATECO</b>	592921
<b>Tipologia Impresa</b>	SPA
<b>Servizio/ Operazione</b>	SBARCO/IMBARCO/STOCCAGGIO VEICOLI
<b>Categoria Merceologica</b>	VEICOLI
<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	27/11/2032
<b>Attività Principale</b>	INTERMEDIARI DEI TRASPORTI-IMBARCHI E SBARCHI-SPEDIZIONIERE-TRANSITO E TRASPORTO

Dipendenti 2024	93
Dipendenti 2025	89
Ricorso Ammortizzatori sociali	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
<b>ATTIVITÀ</b>	
Modello Operativo	Attività:
	<b>Descrizione:</b> SBARCO E IMBARCO VEICOLI DA NAVI E TRENI-STOCCAGGIO E MANUTENZIONE VEICOLI IN PIAZZALE
	- <b>Mezzi utilizzati:</b> un veicolo (taxi) ogni 8 drivers
	Squadre/lavoratori dedicati: 96 (al 31/08/2025)
	Unità di misura: veicolo
	Tempo: operazioni nave: 8/veicoli/ora/uomo – operazioni scarico treno: 12 addetti per un turno di 6 ore
Clienti	GRIMALDI, STELLANTIS, NYK, GLOVIS
Allegato	
<b>PERSONALE</b>	

<b>Risorse Umane 2024 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 93 (operai + impiegati)  • Tempo Determinato: 13 • Tempo Indeterminato: 80 • CCNL Porti: 92 • Altri CCNL: 1	Esterni: □  Contratto:	200 addetti/settimana  a chiamata
<b>Risorse Umane 2025 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 89 (operai + impiegati)  • Tempo Determinato: 2 • Tempo Indeterminato: 87 • CCNL Porti: 88 Altri CCNL: 1	Esterni: □ 10 addetti/settimana  Contratto: a chiamata	
<b>Saturazione (Stima %)</b>	100%		
<b>Allegato</b>			
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG	FIS	
<b>VOLUMI GESTITI</b>			
<b>Navi (numero) 2024</b>	217		
<b>Navi (numero) 2025 prev.</b>	<b>Dati ad agosto 2025: 94</b> <b>Previsioni a dicembre 2025: 136</b>		
<b>Merci (MOVES (IN/OUT) 2024)</b>	306.329		



<b>Merci MOVES (IN/OUT) 2025 prev.</b>	<b>Dati ad agosto 2025: 83.915 Previsioni a dicembre 2025: 124.790</b>
<b>Nuovi servizi</b>	
<b>Volumi 2024</b>	149.202
<b>Previsione Volumi 2025</b>	65.000
<b>Previsioni Volumi 2026</b>	84.500
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
<b>Fabbisogno Complessivo dichiarato</b>	- Assunzioni: zero - A chiamata: 30
<b>Relazione con Volumi previsionali</b>	



FABBISOGNO FORMATIVO-DIRIGENTI

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

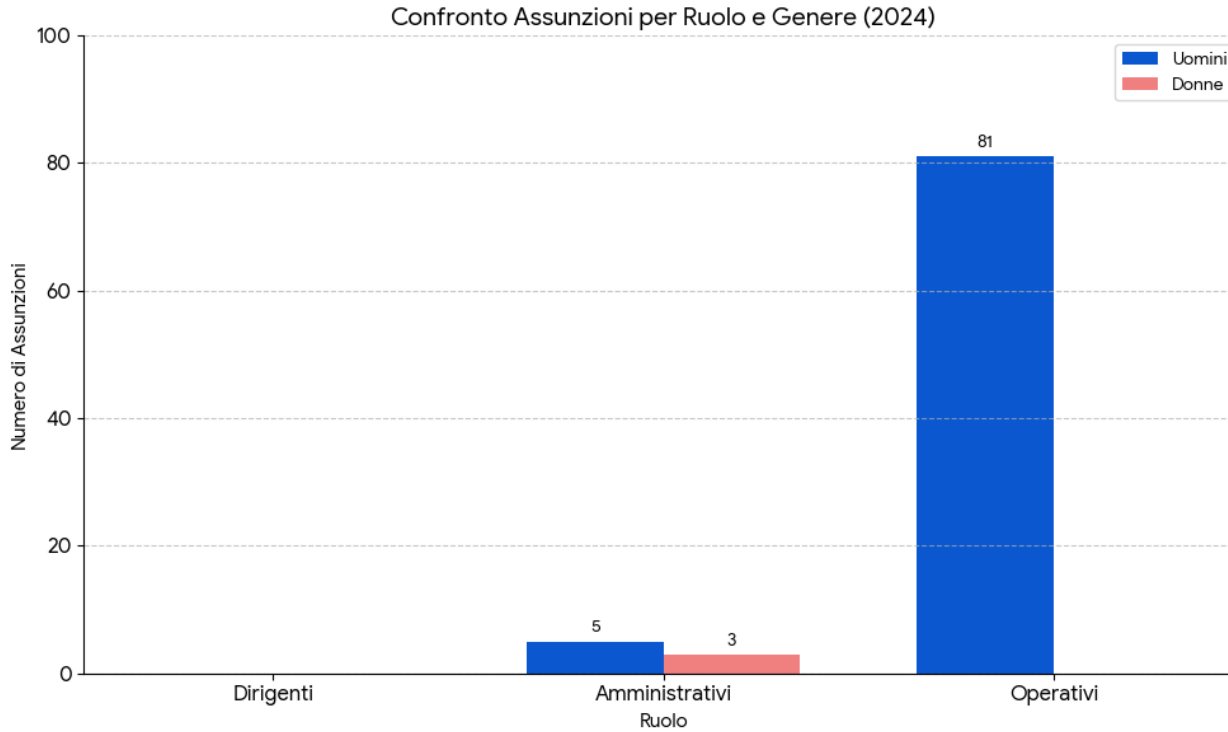
FABBISOGNO FORMATIVO-ADDETTI AMMINISTRATIVI

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

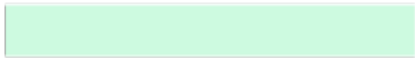
FABBISOGNO FORMATIVO-ADDETTI AMMINISTRATIVI

FABBISOGNO FORMATIVO								
	PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI	GRU PER AUTOCARRO	GRU MOBILI	GRU A BRANDEGGIO	MINI PALE MECCANICHE	ESCAVATORI	CARRELLO ELEVATORE	PALE CARICATRICI
NUMERO PERSONE DA FORMARE	0	0	0	0	15	15	15	10
								
	TERNE	VERRICELLI DI BORDO	SISTEMI ANTICADUTA	GANTRY CRANE	REACH STACKER	STRADDLE CARRIER	RALLA	AUTOMEZZI/ MACCHINE SPECIALI
NUMERO PERSONE DA FORMARE	15	0	20	0	0	0	15	15

ORGANICO -EQUILIBRIO DI GENERE



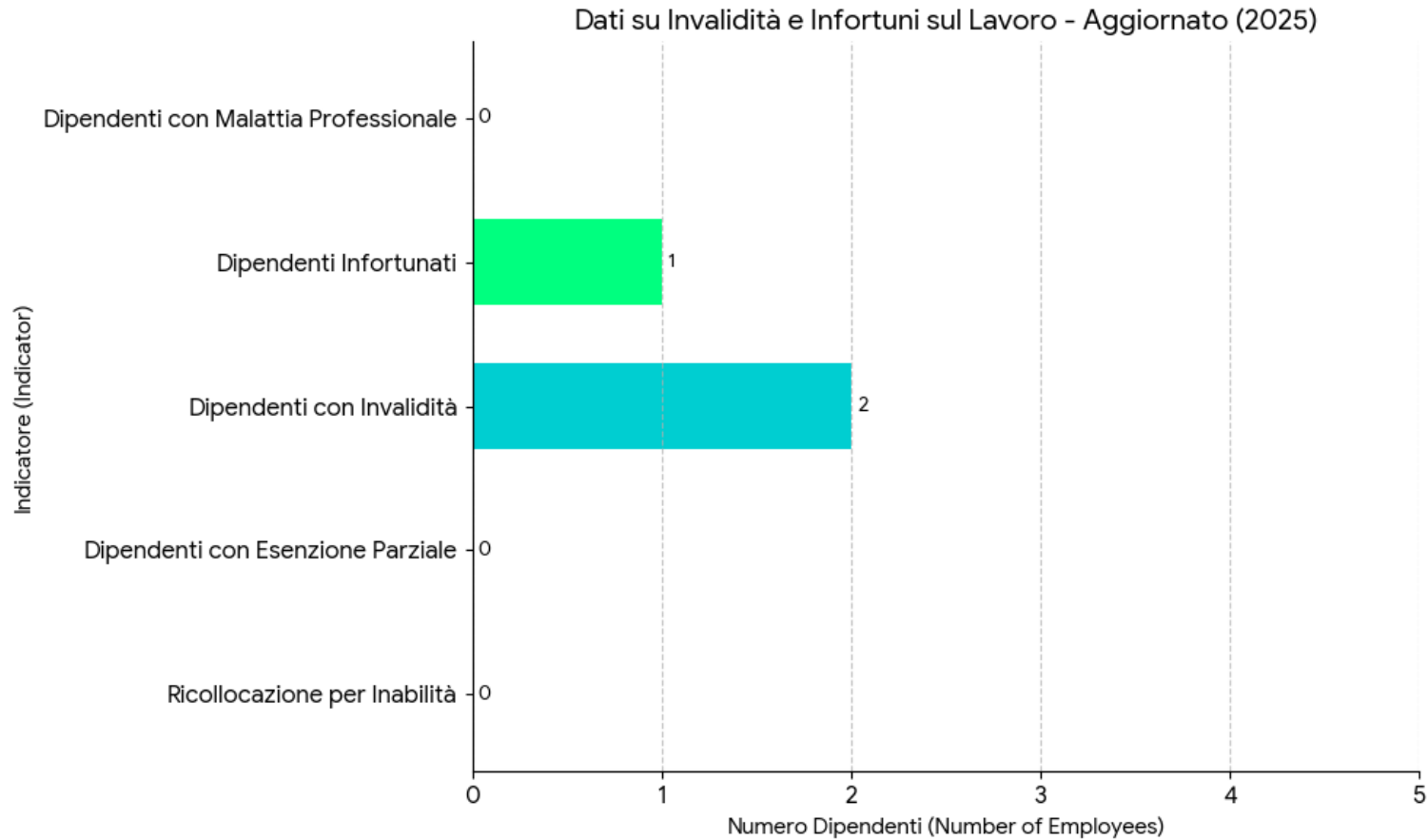
Ruolo	Uomini Assunti	Donne Assunte
Dirigenti	0	0
Amministrativi	5	3
Operativi	81	0
<b>Totale</b>	<b>86</b>	<b>3</b>



ORGANICO -RICAMBIO GENERAZIONALE

Sull'argomento, l'impresa ha fornito dati parziali che per scarsità non consentono di eseguire proiezioni sulla composizione dell'organico né utili al calcolo della percentuale di rischio turnover.

ORGANICO – INVALIDITA'/INABILITA'



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

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

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

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

La società svolge dal 2021 l'attività di terminalista nel porto di Gioia Tauro, i cui dati si riportano di seguito. Dopo la lieve flessione di traffico dello scorso anno, i dati del 2025 restituiscono uno scenario positivo, con un aumento del +42,49%.

DATI DI TRAFFICO E PROIEZIONI

Anno/Periodo	Tipologia Dati	Dati Quantitativi (Tonnellate)	Variazione (%) vs Anno Precedente
2023	Consuntivo Ufficiale	46.000	N/D
2024	Consuntivo Ufficiale	35.090	-23,72%
2025	Previsione di Fine Anno	50.000	+42,49%

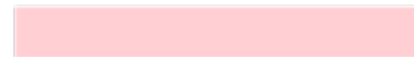
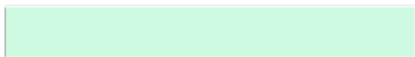
SCHEDA D'IMPRESA

SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
Ragione Sociale	Heidelberg Materials Italia Cementi Spa
Sede Legale	Via Lombardia, 2/A 20068 Peschiera Borromeo (MI)
Sede Operativa	Banchina di Ponente Porto di Gioia Tauro
P.IVA/ Codice Fiscale	00223700162 006337110164
Fatturato (2024)	Fatturato Heidelberg Materials Italia M€ 719,398 Fatturato Terminal Gioia Tauro M€ 4,508
Codice ATECO	23.51
Tipologia Impresa	Produzione e vendita di cemento alla rinfusa da navi
Servizio/ Operazione	Scarico navi di cemento alla rinfusa e ricarica su camion
Categoria Merceologica	Cemento alla rinfusa.
Scadenza Autorizzazione / Concessione	31/12/2034
Attività Principale	Sbarco pneumatico di cemento alla rinfusa in sili e ricarica su camion.
Dipendenti 2024 Unità Locale Gioia Tauro (RC)	3

Dipendenti 2025 Unità Locale Gioia Tauro (RC)	3
Ricorso Ammortizzatori sociali	SI <b><u>NO X</u></b>
<b>ATTIVITÀ</b>	
Modello Operativo	Attività: Terminal Portuale di GIOIA TAURO (RC)
	<b>Descrizione:</b> lo sbarco del cemento alla rinfusa avviene tramite collegamento tubi da nave a silo in modo pneumatico.
	- <b>Mezzi utilizzati: Carrello Elevatore- n° 4 sili- linea estrazione-carico su camion-pesatura-bollettazione</b>
	Squadre/lavoratori dedicati: <b>2</b>
	Unità di misura: <b>tonnellate</b>
	Tempo: <b>anno solare</b>
Clienti	Impianti di calcestruzzo e prefabbricatori nella zona ricompresa tra Cosenza e Reggio Calabria.
Allegato	
<b>PERSONALE</b>	

Risorse Umane 2024 dedicate ad attività portuali	Interni: 3  • Tempo Determinato: • Tempo Indeterminato: 3 • CCNL Porti: • Altri CCNL:	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:	
Risorse Umane 2025 dedicate ad attività portuali	Interni: 2  • Tempo Determinato: • Tempo Indeterminato: 2 • CCNL Porti: Altri CCNL: <b>per le aziende esercenti produzione del cemento della calce e i suoi derivati.</b>	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:	
Saturazione (Stima %)	70%		
Allegato			
Ammortizzatori sociali	CIG: <b>NO</b>	FIS: <b>NO</b>	
<b>VOLUMI GESTITI</b>			
Navi (numero) 2024	6		
Navi (numero) 2025 prev.	Dati ad agosto 2025: 11 Previsioni a dicembre 2025: 15		

<b>Merci (MOVES (IN/OUT) 2024</b>	IN: 30.257 t OUT: 35.090 t
<b>Merci MOVES (IN/OUT) 2025 prev.</b>	<b>Dati ad agosto 2025: IN: 40.940 t OUT: 35.808 t</b> <b>Previsioni a dicembre 2025: IN: 55.00 t OUT: 50.000 t</b>
<b>Nuovi servizi</b>	
<b>Volumi 2024</b>	<b>35.090 tonnellate</b>
<b>Previsione Volumi 2025</b>	<b>50.000 tonnellate</b>
<b>Previsioni Volumi 2026</b>	<b>50.000 t</b>
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
<b>Fabbisogno Complessivo dichiarato</b>	- Assunzioni: ===== - A chiamata: =====
<b>Relazione con Volumi previsionali</b>	Non previste assunzioni se non al superamento delle 200.000 t movimentate annue.



FABBISOGNO FORMATIVO-DIRIGENTI









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

FABBISOGNO FORMATIVO-ADDETTI AMMINISTRATIVI

FABBISOGNO FORMATIVO			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	<u>Formata</u>	<u>no</u>	<u>no</u>

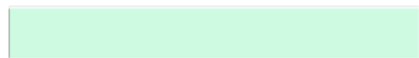
FABBISOGNO FORMATIVO-ADDETTI OPERATIVI

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

<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	<b>Formate</b>	<b>no</b>	<b>no</b>	<b>no</b>	<b>no</b>	<b>no</b>	<b>Formate</b>	<b>no</b>
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI/MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	<b>no</b>	<b>no</b>	<b>Formate</b>	<b>no</b>	<b>no</b>	<b>no</b>	<b>no</b>	

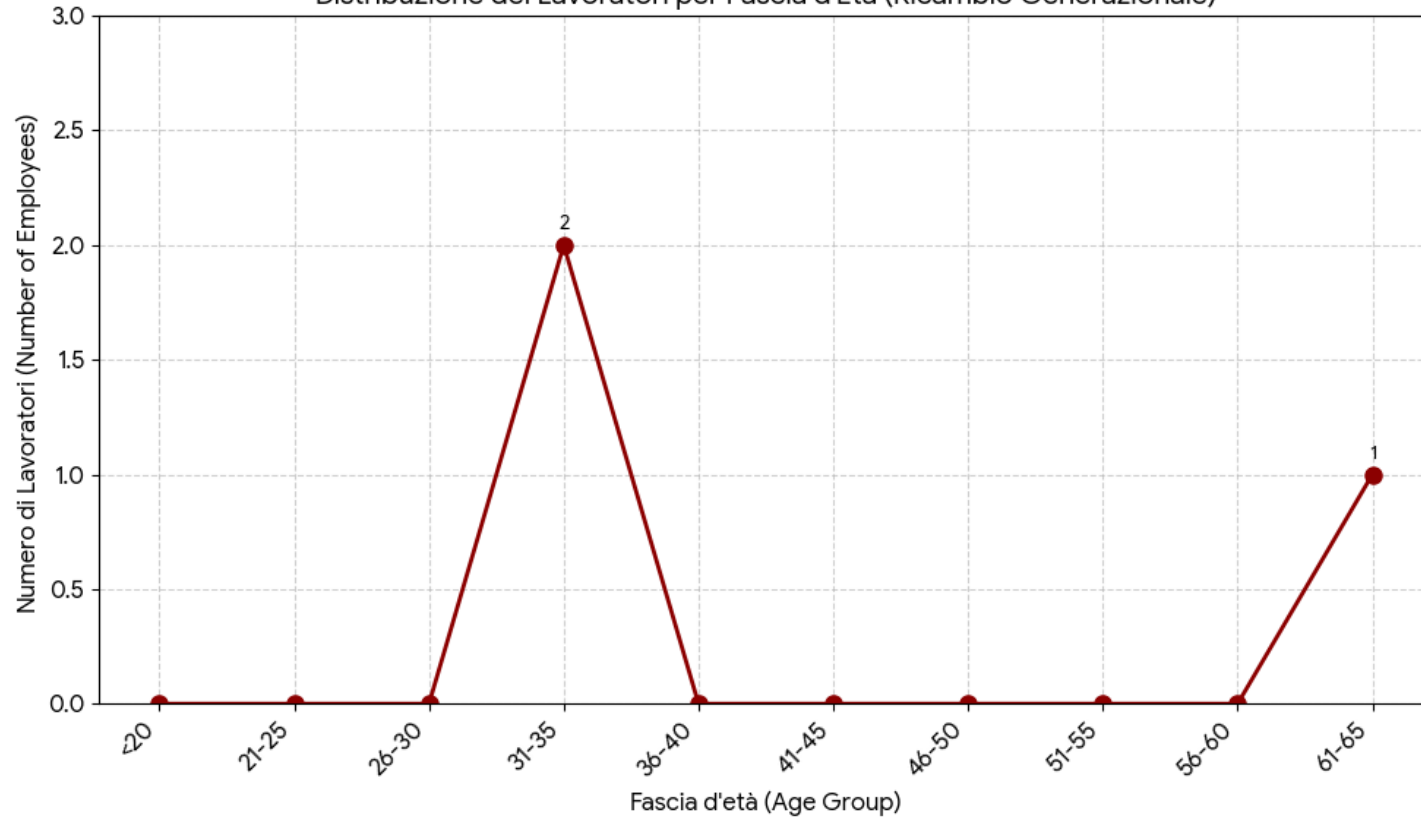
ORGANICO -EQUILIBRIO DI GENERE

La H.M. Italiamenti S.p.a. nella sede di Gioia Tauro non ha donne fra il proprio organico.



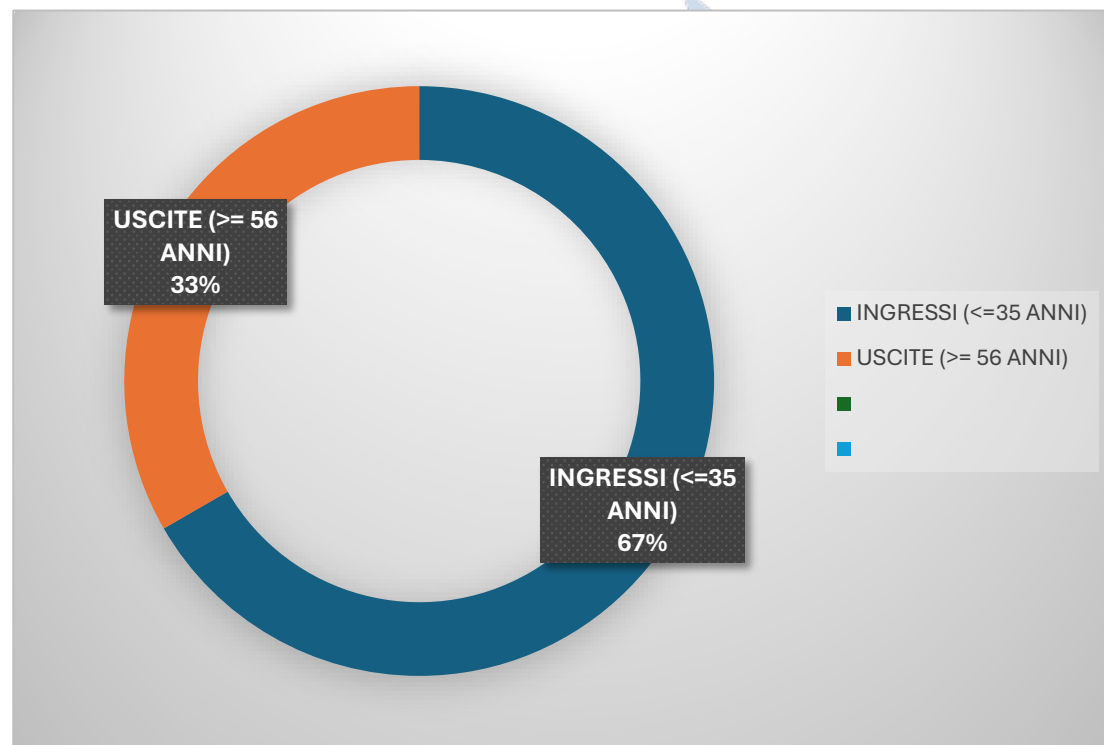
ORGANICO -RICAMBIO GENERAZIONALE

Distribuzione dei Lavoratori per Fascia d'Età (Ricambio Generazionale)



Fascia d'età	Numero di Lavoratori
31-35	2
61-65	1
Altre fasce	0

PROIEZIONI SUL TOURNOVER



Benchè sia difficile parlare in termini di turnover, dato l'esiguo numero di personale di stanza e la scarsa segmentazione per fasce d'età, il dato che ci viene restituito da questo grafico è la non urgente necessità di ringiovanire la forza lavoro, poiché il 67% del personale è costituito da under 35.

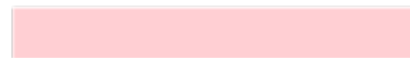
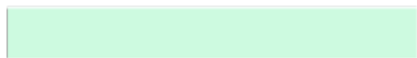
ORGANICO – INVALIDITA'/INABILITA'

Dalla consultazione dell'impresa non è emerso alcun infortunio accorso ai dipendenti, così come l'assenza di malattia professionale o altra causa invalidante.

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

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

La società, autorizzata a svolgere sia operazioni che servizi portuali, non ha risposto alla richiesta di informazioni.



➤ **UNIVERSAL SERVICES S.R.L.**

La società opera all'interno dell' area portuale di Gioia Tauro dall'anno 2002, ed effettua sia operazioni portuali (carico, scarico, deposito e movimento merci in genere) che servizi portuali. Dalle informazioni fornite, la stessa impegna 45 unità di personale (1 unità in meno rispetto allo scorso anno) tra i quali 1 dirigente, 1 addetto amministrativo e 43 addetti operativi. La società, nel 2025 è stata impegnata nell'attività di rizzaggio e derizzaggio su 280 navi. In aumento il volume delle attività eseguite è salito significativamente nel 2025, con un incremento del +17,98%. In merito, si segnala una distorsione tra l'aumento dei volumi e la mancata attuazione delle politiche occupazionali dell'azienda, la quale prevedeva l'ingresso di due nuove unità nel corso del 2025. Di contro, si segnala l'uscita dall'azienda di 1 unità amministrativa.

DATI DI TRAFFICO E PROIEZIONI

Anno	Tipologia Dati	Volume di Attività	Variazione (%) vs Anno Precedente
2024	Consuntivo	581.445	N/D
2025	Consuntivo	<b>685.970</b>	<b>+17,98%</b>
2026	Previsione	660.000	<b>-3,79%</b>

SCHEDA D'IMPRESA

SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
<b>Ragione Sociale</b>	Universal Services S.r.l.
<b>Sede Legale</b>	Via B. Buozzi 167/E Palmi (RC)
<b>Sede Operativa</b>	Via Rossini, 54 San Ferdinando (RC)
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	P.IVA 021910900808
<b>Fatturato (2023)</b>	3.150.224,00 euro
<b>Codice ATECO</b>	52.24.20
<b>Tipologia Impresa</b>	SRL
<b>Servizio/ Operazione</b>	Impresa portuale ex art. 16 comma 1 e comma 3
<b>Categoria Merceologica</b>	
<b>Scadenza</b>	31/12/2025
<b>Autorizzazione / Concessione</b>	
<b>Attività Principale</b>	Rizzaggio e derizzaggio – Car driver

Dipendenti 2024	46 dipendenti
Dipendenti 2025	45 dipendenti
Ricorso Ammortizzatori sociali	SI NO X
<b>ATTIVITÀ</b>	
Modello Operativo	Attività: rizzaggio e derizzaggio
	Descrizione: - Movimentazione merci, lavoro in H24
	- Mezzi necessari: fork lift e mezzi per trasporto persone
	- Mezzi a disposizione: fork lift-altro
	Squadre/lavoratori dedicati: senza turnistica
	Unità di misura: Tempo: *****
Clienti	MCT SPA – AUTOMAR SPA
<b>PERSONALE</b>	



<b>Risorse Umane 2024 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 44  • Tempo Determinato: • Tempo Indeterminato: 44 • CCNL Porti: • Altri CCNL:	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:	
<b>Risorse Umane 2025 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 43  • Tempo Determinato: • Tempo Indeterminato: 43 • CCNL Porti: 43 • Altri CCNL:	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:	
		<input type="checkbox"/> A chiamata:	
<b>Mansione</b>	Rizzatori		
<b>Saturazione (Stima %)</b>	82%		
<b>Allegato</b>			
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG NO	FIS NO	
<b>VOLUMI GESTITI</b>			
<b>Navi (numero) 2024</b>	320		
<b>Navi (numero) 2025 prev.</b>	Dati ad agosto 2025: 178 Previsioni a dicembre 2025: 267		

<b>Merci (MOVES (IN/OUT) 2023</b>	
<b>Merci MOVES (IN/OUT) 2024 prev.</b>	
<b>Nuovi servizi</b>	/
<b>Volumi 2024</b>	581.445
<b>Previsione Volumi 2025 Prev.</b>	647.800
<b>Previsione Volumi 2026 Prev.</b>	660.000
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
<b>Fabbisogno Complessivo dichiarato</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ...3 assunzioni 2024</li> <li>- ...0. a chiamata si incrementano in base ai volumi assegnati</li> </ul>
<b>Relazione con Volumi previsionali</b>	Per l'anno 2026 si valuta l'incremento di personale per 1-2 unità in relazione ai volumi assegnati

FABBISOGNO FORMATIVO-DIRIGENTI









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

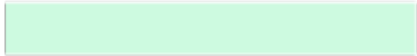
FABBISOGNO FORMATIVO-ADETTI AMMINISTRATIVI

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

FABBISOGNO FORMATIVO-ADETTI OPERATIVI

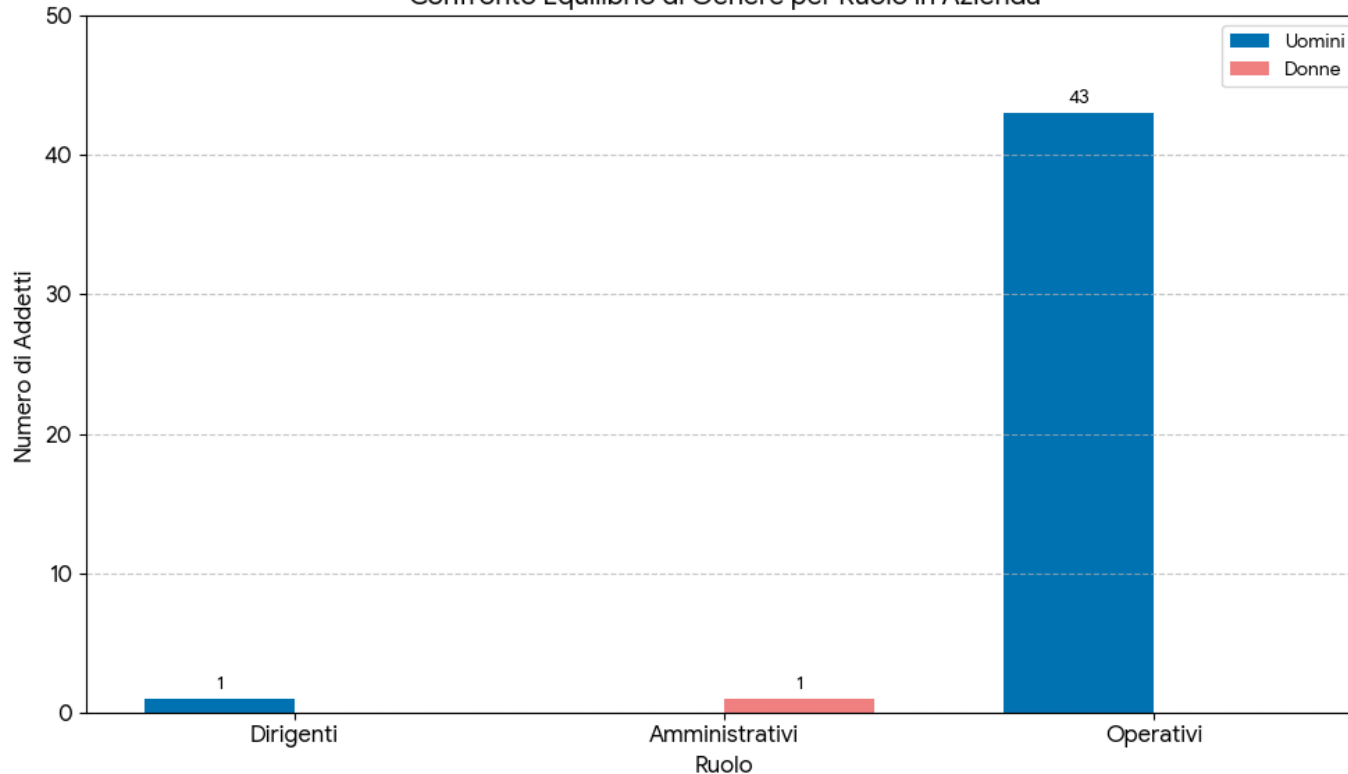
FABBISOGNO FORMATIVO								
	<b>PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>

NUMERO PERSONE DA FORMARE							<b>3</b> <b>Attività</b> <b>formativa</b> <b>2024</b>	
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI/ MACCHINE SPECIALI</b>
NUMERO PERSONE DA FORMARE								



ORGANICO -EQUILIBRIO DI GENERE

Confronto Equilibrio di Genere per Ruolo in Azienda



Ruolo	Uomini	Donne
Dirigenti	1	0
Amministrativi	0	1
Operativi	43	0

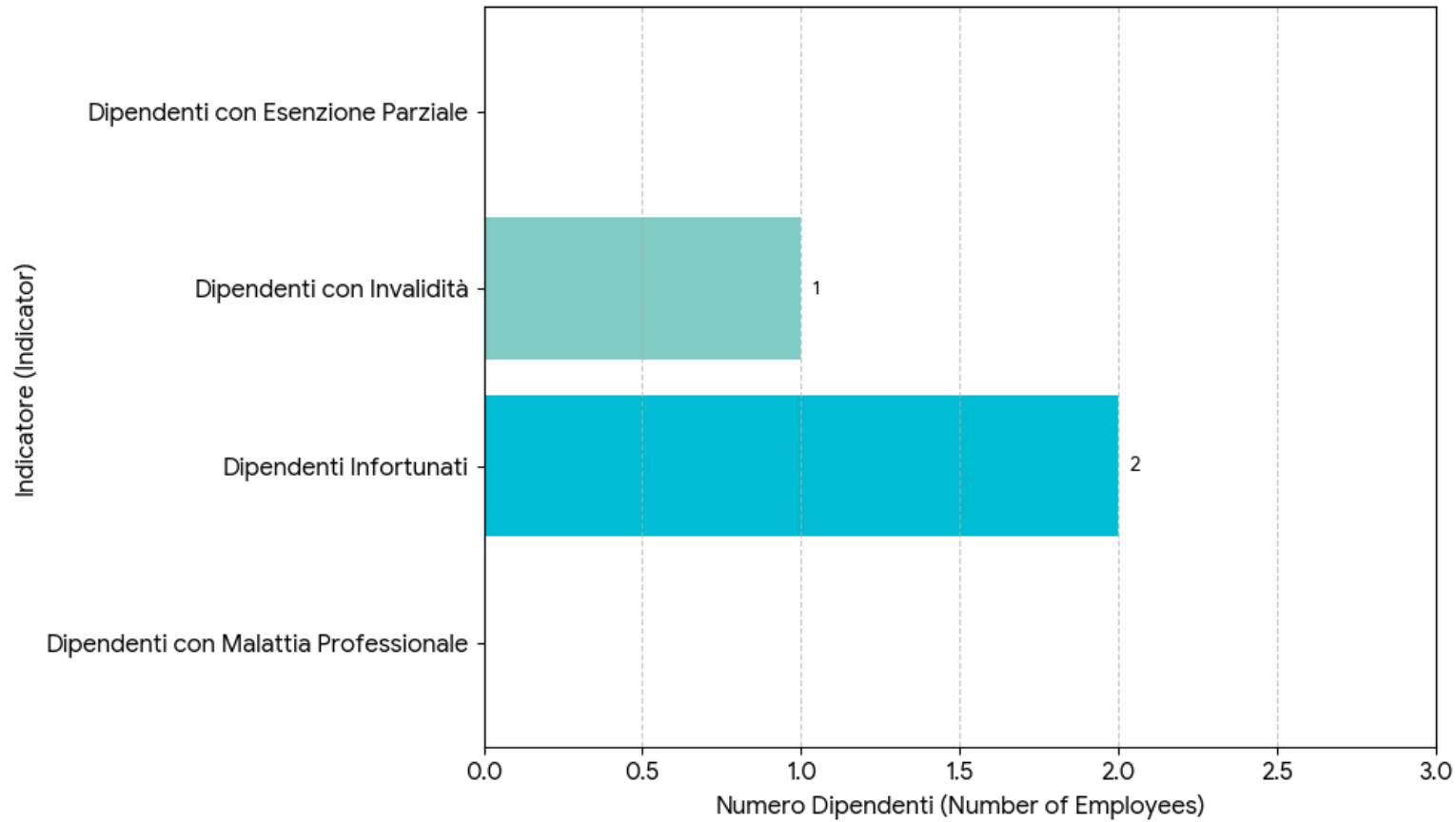
Dal grafico è possibile evincere un grosso squilibrio di genere: solo una donna su 45 dipendenti. L'unica unità femminile impiegata ricopre il ruolo di addetto amministrativo. Tra queste non si segnala alcun addetto operativo, infatti la presenza femminile è limitata al solo settore amministrativo. Pressoché alcuna disparità sull'età media: 45 per la parte femminile e 44 per la parte maschile. Tutti i soggetti impiegati sono assunti con CCNL Lavoratori dei Porti.

ORGANICO – RICAMBIO GENERAZIONALE

La società non ha risposto al questionario.

ORGANICO – INVALIDITA'/INABILITA'

Dati su Invalidità e Infortuni sul Lavoro - 2024 (Grafico a Barre Orizzontali)



➤ **SEA WORK SERVICE SRL**

Anche la Sea Work Service Srl è autorizzata da questa AdSP-MTMI a svolgere sia operazioni che servizi portuali. L'attività è esercitata principalmente per i due maggiori terminalisti: Medcenter Container Terminale Spa e Automar Spa. L'impresa dichiara di avere fatto ricorso ad ammortizzatori sociali per eventi metereologici. Stando ai dati forniti dall'impresa, la stessa impegna 48 unità, 3 unità in più rispetto allo scorso anno. L'aumento del personale trova riscontro anche nell'aumento dei volumi gestiti, che fanno registrare un +15,19%.




DATI DI TRAFFICO E PROIEZIONI

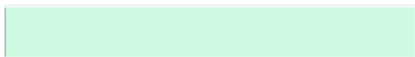
Anno	Volume Attività	Variazione Percentuale
2024	517.639	-
2025	596.300	+15,19%

SCHEDA D'IMPRESA

SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
Ragione Sociale	Sea Work Service SRL
Sede Legale	Zona Interporto Porto di Gioia Tauro, snc – 89026 San Ferdinando
Sede Operativa	Via Rossini, 54 San Ferdinando (RC)

P.IVA/ Codice Fiscale	P.IVA 01594510800		
Fatturato (2024)	€ 2.619.941,10 (ART 16 S.P. 2.561.529,00 € / O.P. 41.567,55 € /ART 68 16.844,55 €)		
Codice ATECO	52.24.2 – 52.10.01		
Tipologia Impresa	Impresa portuale		
Servizio/ Operazione	Servizi ed operazioni portuali, attività di magazzino doganale		
Categoria Merceologica	Servizi		
Scadenza Autorizzazione / Concessione	Autorizzazione Operazioni Portuali e Servizi Portuali scadenza 31/12/25, Autorizzazione Art. 68 scadenza 31/12/25, Magazzino Doganale Privato Codice N. 103718H, Concessione Demaniale n. 09/03 (in fase di rinnovo )		
Attività Principale	Rizzaggio e derizzaggio – fissaggio merce, taccaggio e movimentazione auto su navi, vagoni, carri ferroviari ecc.		
Dipendenti 2024	45		
Dipendenti 2025	48		
Ricorso Ammortizzatori sociali	SI (eventi meteorologici)	NO	
<b>ATTIVITÀ</b>			
Modello Operativo	<b>Attività:</b> rizzaggio e derizzaggio contenitori, automezzi di vario tipo e merce varia, posizionamento twist, aste ecc., movimentazione all'interno del parco di		

	<p>stoccaggio, assistenza all'imbarco e allo sbarco di pezzi speciali, fuori sagome, flat rack, barche/motoscafi, riempimento e svotamento contenitori, tramacchi, ispezioni di merce non pericolosa, noleggio ralla con semi rimorchi, trasferimento dei veicoli all'interno dell'area demaniale in concessione, imbarco e sbarco autoveicoli ed eventuali servizi accessori, deposito doganale e relativi servizi/attività ecc.</p> <p>- Mezzi necessari: automezzi, trattori portuali, carrelli con montante, semirimorchi, gru elettrica ecc.</p> <p>- Mezzi a disposizione:</p> <p>Squadre/lavoratori dedicati: tutto il personale in organico</p> <p>Unità di misura: tonnellate</p> <p>Tempo: *****</p>
<b>Clienti</b>	MCT SPA – AUTOMAR SPA e clienti magazzino
<b>Allegato</b>	<p>Certificazioni:</p>   
	<b>PERSONALE</b>




<b>Risorse Umane 2024 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 4  • Tempo Determinato: 5 • Tempo Indeterminato: 40 • CCNL Porti: 45 • Altri CCNL: no	Esteri: <input type="checkbox"/> X Contratto: 2024: 5 tirocinanti	
		<input type="checkbox"/> A chiamata: 0	
<b>Mansione</b>	Rizzatori		
<b>Saturazione (Stima %)</b>	Dipende dalle richieste dei clienti		
<b>Allegato</b>			
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG (meteo avverso)	FIS NO	
<b>VOLUMI GESTITI</b>			
<b>Navi (numero) 2024</b>	408		
<b>Navi (numero) 2025 prev.</b>	Dati ad agosto 2025: 308 Previsioni a dicembre 2025: 470		
<b>Merci (MOVES (IN/OUT) 2023)</b>			
<b>Merci MOVES (IN/OUT) 2024 prev.</b>			
<b>Nuovi servizi</b>	/		

Previsione Volumi 2024	517.639
Previsione Volumi 2025 Prev.	596.300 (dato calcolato dall'AdSP con una proporzione tra navi e volumi dichiarati)
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
Fabbisogno Complessivo dichiarato	- ... - ... si incrementano in base ai volumi assegnati
Relazione con Volumi previsionali	In funzione della richiesta dei clienti e correlate con la saturazione della forza lavoro essere

FABBISOGNO FORMATIVO-DIRIGENTI

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

FABBISOGNO FORMATIVO-ADDETTI AMMINISTRATIVI

<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>



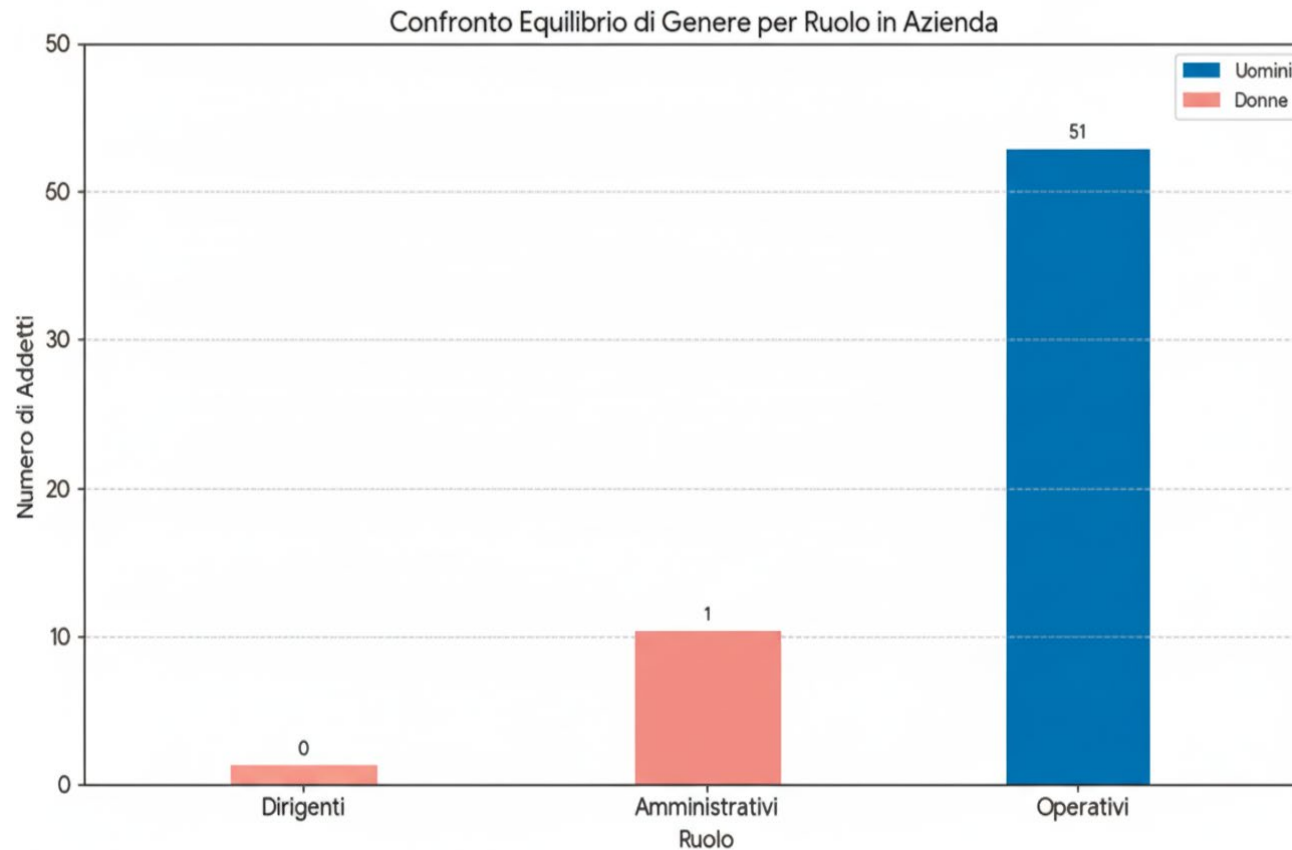
NUMERO PERSONE DA FORMARE	2	1	1
---------------------------	---	---	---

FABBISOGNO FORMATIVO-ADDETTI OPERATIVI

FABBISOGNO FORMATIVO								
	PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI	GRU PER AUTOCARRO	GRU MOBILI	GRU A BRANDEGGIO	MINI PALE MECCANICHE	ESCAVATORI	CARRELLO ELEVATORE	PALE CARICATRICI
NUMERO PERSONE DA FORMARE							3 Attività formativa 2024	
	TERNE	VERRICELLI DI BORDO	SISTEMI ANTICADUTA	GANTRY CRANE	REACH STACKER	STRADDLE CARRIER	RALLA	AUTOMEZZI/MACCHINE SPECIALI
NUMERO PERSONE DA FORMARE			51	51	4		6	4

61

ORGANICO -EQUILIBRIO DI GENERE



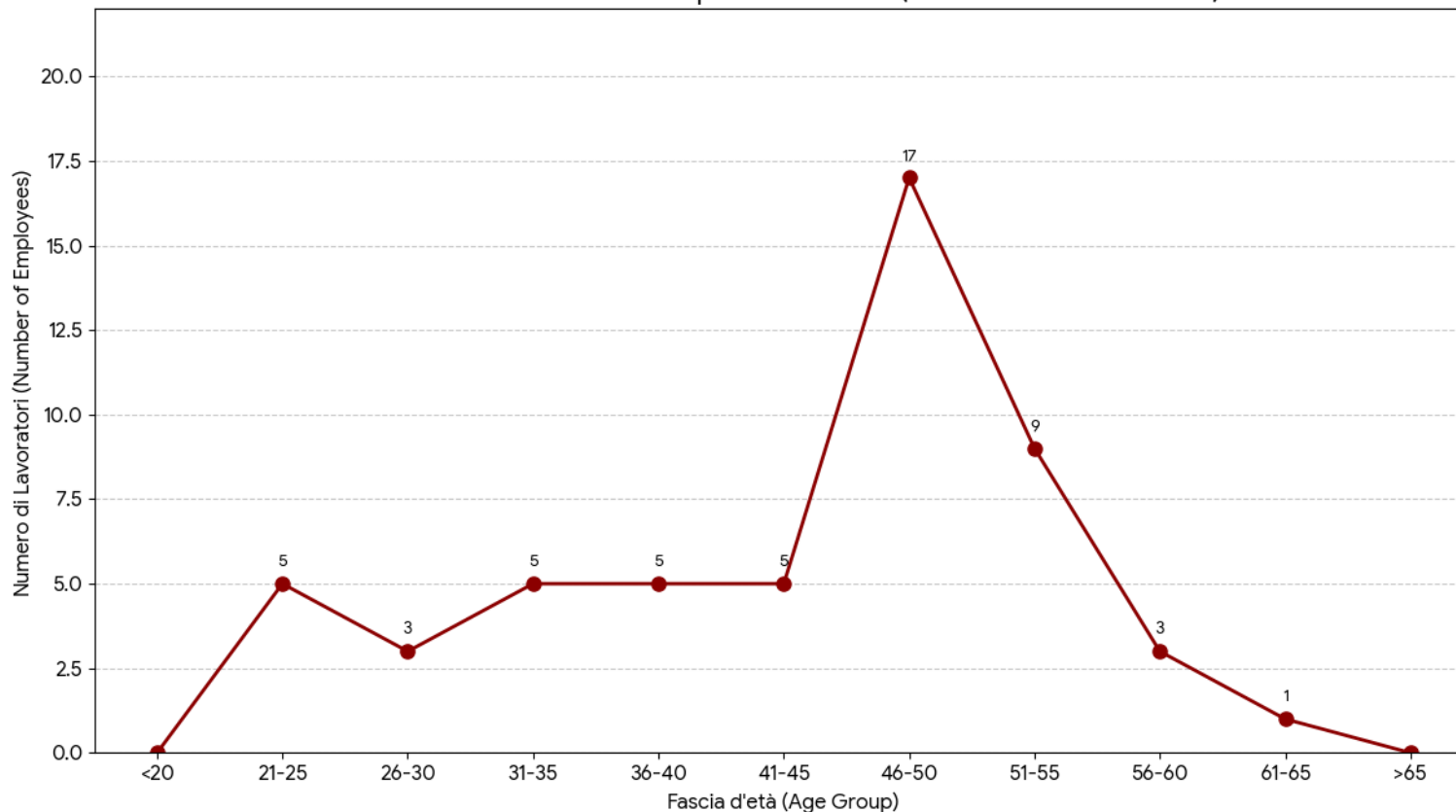
Ruolo	Uomini	Donne
Dirigenti	0	0
Amministrativi	0	1
Operativi	51	0
<b>Totale</b>	<b>51</b>	<b>1</b>

Anche in questo caso la presenza femminile in azienda è limitata ad una sola unità. L'unica donna in organico è assunta come addetto amministrativo, con l'applicazione del CCNL Lavoratori dei Porti.



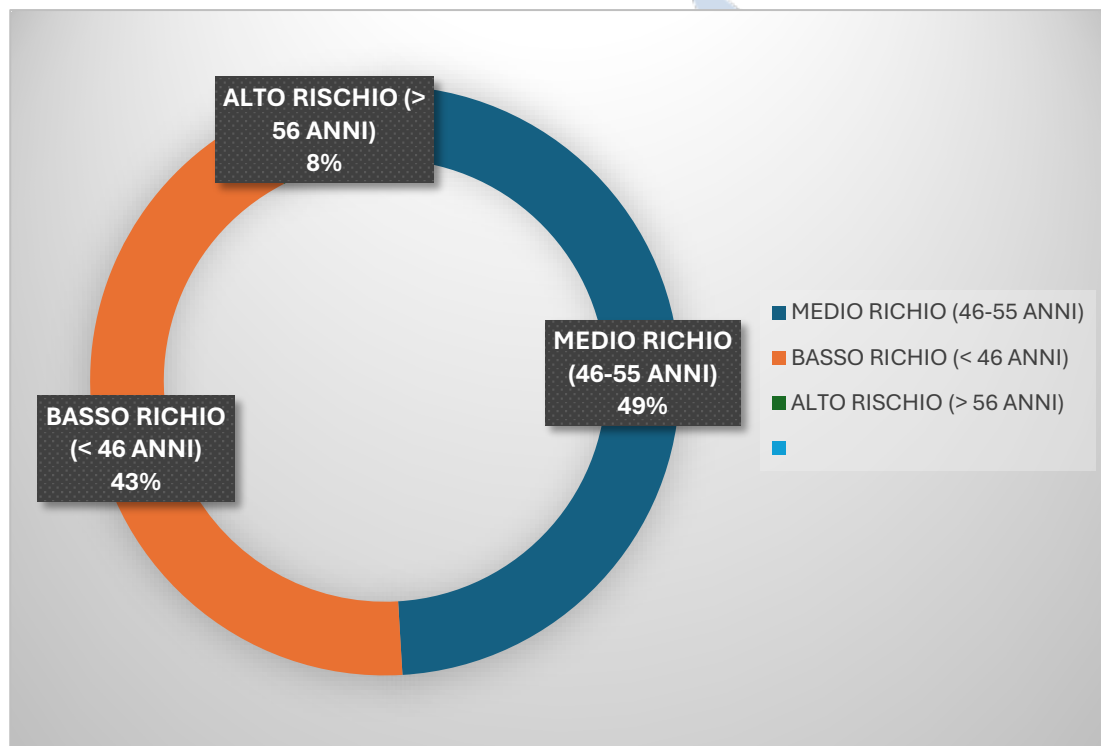
ORGANICO – RICAMBIO GENERAZIONALE

Distribuzione dei Lavoratori per Fascia d'Età (Ricambio Generazionale)



Fascia d'età	Numero di Lavoratori
<20	0
21-25	5
26-30	3
31-35	5
36-40	5
41-45	5
46-50	17
51-55	9
56-60	3
61-65	1
>65	0
<b>Totale</b>	<b>53</b>

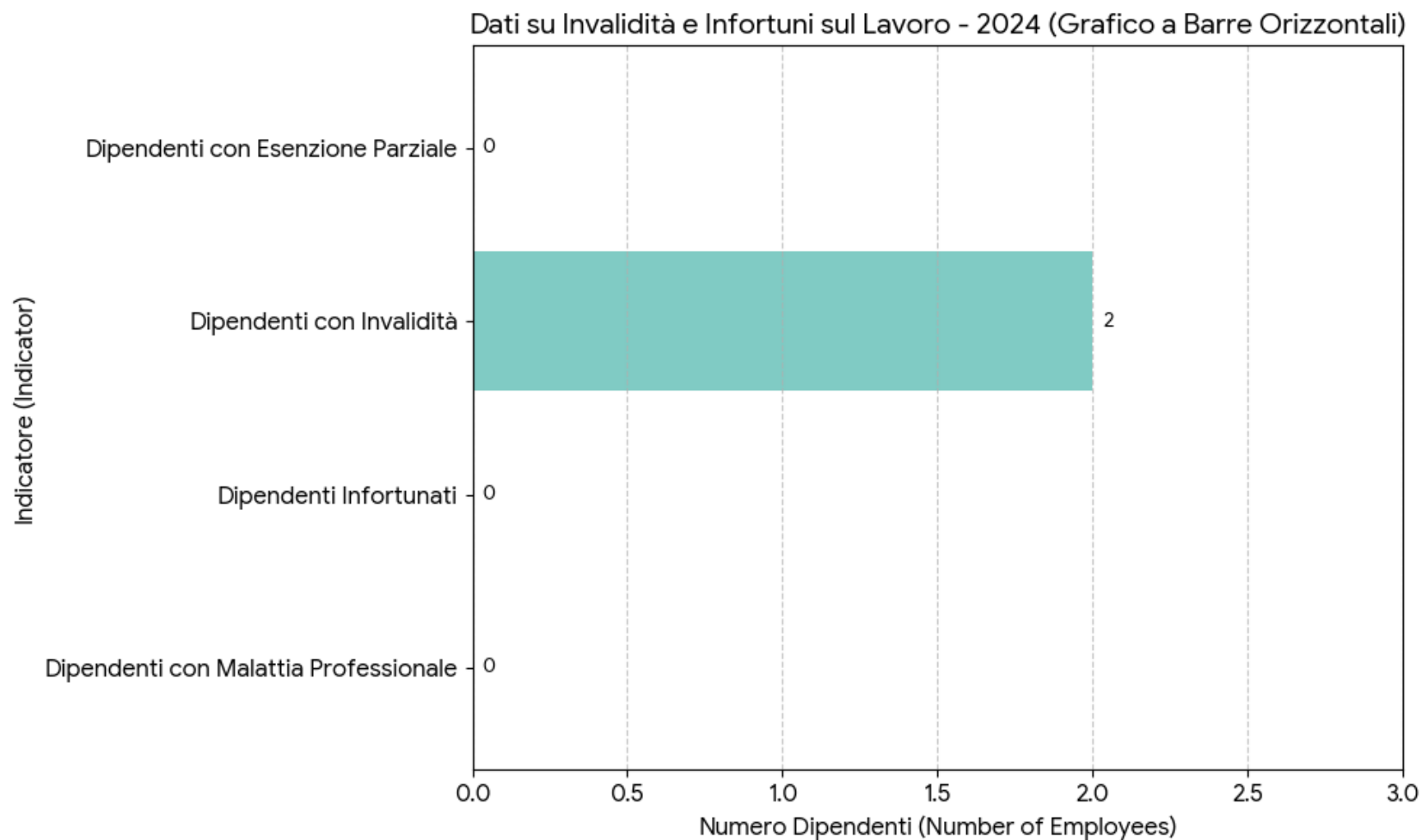
PROIEZIONI SUL TOURNOVER



Il grafico riporta, in percentuale sul totale dei lavoratori (53 unità) la percentuale di rischio turnover.

La maggior parte della forza lavoro, quasi la metà 49% rientra nella fascia di Medio/Tardivo Rischio di turnover (età compresa tra i 46 e i 55 anni).

ORGANICO – INVALIDITA'/INABILITA'



➤ **MEDREPAIR ITALIA S.R.L.**

La società Medrepair Italia SRL è autorizzata all'espletamento di servizi portuali ex art. 16 L. 84/1994. Specializzata nell'attività di riparazione e manutenzione contenitori, l'impresa opera essenzialmente per il terminalista MCT. La società dichiara di non aver fatto ricorso ad ammortizzatori sociali. Impiega un totale di 15 dipendenti, di cui 1 dirigente, 1 addetto amministrativo e 13 addetti operativi.

**DATI DI TRAFFICO E PROIEZIONI**

Dalle informazioni fornite dalla società e data la natura dell'attività svolta, limitata alla riparazione contenitori, non è possibile presentare delle proiezioni sui traffici/livello attività.

**SCHEDA D'IMPRESA**

<b>SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA</b>	
Ragione Sociale	MEDREPAIR ITALIA S.R.L.
Sede Legale	Zona Retroportuale snc 19037 S. stefano di Magra
Sede Operativa	Gioia Tauro, Via Angelo Ravano
P.IVA/ Codice Fiscale	01417440110
Fatturato (2024)	1.235.428 euro
Codice ATECO	33.11.06
Tipologia Impresa	s.r.l.
Servizio/ Operazione	riparazione e manutenzione contenitori

<b>Categoria Merceologica</b>	containers reefer, alimentari e non alimentari
<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	Art. 16: 31/12/2025 Concessione demaniale n. 18/19 del 1/10/19 scad.: 31/08/2025 (già presentato rinnovo al 31/08/2029)
<b>Attività Principale</b>	riparazione e manutenzione containers. Deposito di containers
<b>Dipendenti 2024</b>	13+1 Responsabile Amministrativo
<b>Dipendenti 2025</b>	13+1 Responsabile Amministrativo/Quadro + 1 amministrativo
<b>Ricorso Ammortizzatori sociali</b>	SI XNO
	<b>ATTIVITÀ</b>
<b>Modello Operativo</b>	<b>Attività:</b>
	Descrizione:
	Su segnalazione del terminal mct-linea-agenzia, il tecnico si reca al varco per accedere nell'area di stoccaggio del cntr da riparare. A lavoro
	eseguito comunica alle parti il "fine lavoro"
	- Mezzi necessari: officina mobile
	- Mezzi a disposizione: Fiat Doblò, Fiat Panda, Opel Combo
Squadre/lavoratori dedicati: 13	
Unità di misura: tonnellate pressione, temp., amp., volt., isol elettrici	
Tempo: minimo: 1 ora massimo: 8 ore	

Clients	MSC	
	PERSONALE	
<b>Risorse Umane 2024 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 12+1 Resp. Amministrativo • Tempo Determinato: 1 • Tempo Indeterminato: 11 • CCNL Porti: •• Altri CCNL: Metalmeccanico	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:
<b>Risorse Umane 2025 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 13+1 Resp. Amministrativo • Tempo Determinato: 1 • Tempo Indeterminato: 12 • CCNL Porti: • Altri CCNL: Metalmeccanico	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:
		<input type="checkbox"/> A chiamata:
<b>Mansione</b>	frigoristi	
<b>Saturazione (Stima %)</b>	100%	
<b>Allegato</b>		
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG no	FIS no
VOLUMI GESTITI		
<b>Navi (numero) 2023</b>	/	

Navi (numero) 2024 prev.	/
Merci (MOVES (IN/OUT) 2023	/
Merci MOVES (IN/OUT) 2024 prev.	/
Nuovi servizi	/
Previsione Volumi 2023	Trattandosi di "prestazioni di servizi" la riparazione dei contenitori non costituisce "volumi"
Previsione Volumi 2024 Prev.	come sopra
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
Fabbisogno Complessivo dichiarato	- ... 0 .. assunzioni - ... 0 a chiamata
Modalità di gestione	Su segnalazione del terminal mct-linea-agenzia, il tecnico si reca al varco per accedere nell'area di stoccaggio del cntr da riparare. A lavoro eseguito comunica alle parti il "fine lavoro"
Relazione con Volumi previsionali	Art. 16: Prestazione di servizi (non stimabile) Art. 36: Attività di grosse riparazioni (non ancora iniziata)

FABBISOGNO FORMATIVO-DIRIGENTI

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









FABBISOGNO FORMATIVO-ADETTI AMMINISTRATIVI

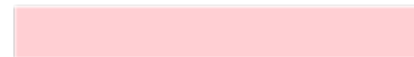
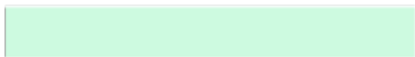
FABBISOGNO FORMATIVO			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	/	/	/

FABBISOGNO FORMATIVO-ADETTI OPERATIVI

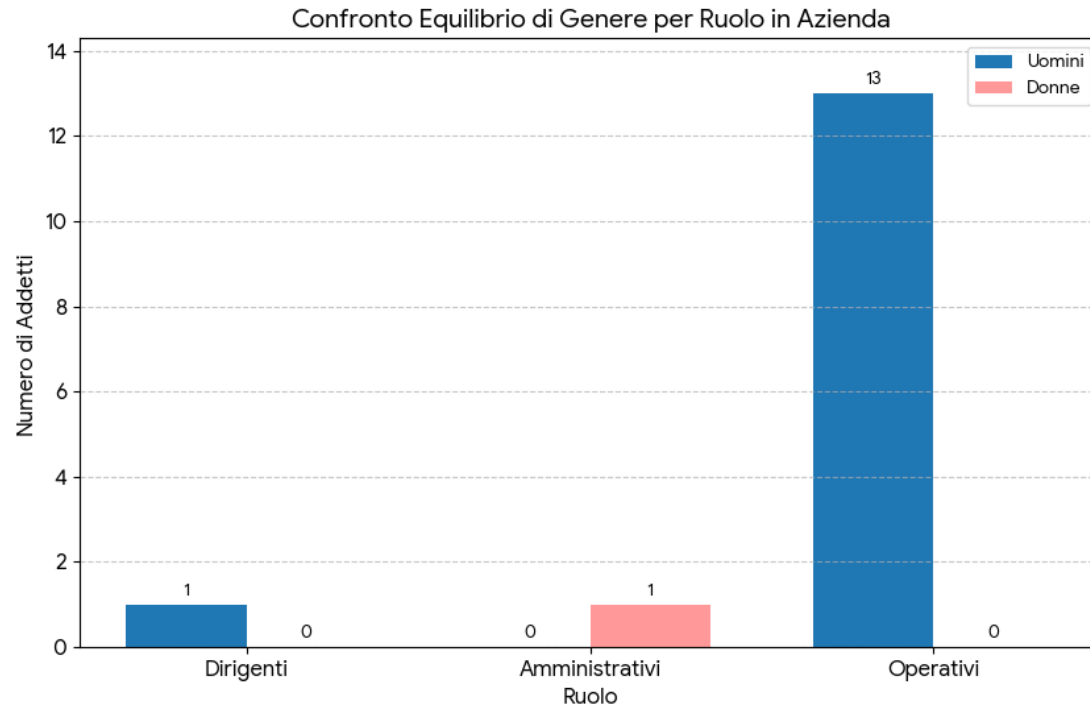
FABBISOGNO FORMATIVO								
	<b>PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>



NUMERO PERSONE DA FORMARE							<b>3</b> <b>Attività</b> <b>formativa</b> <b>2024</b>	
								
TERNE	VERRICELLI DI BORDO	SISTEMI ANTICADUTA	GANTRY CRANE	REACH STACKER	STRADDLE CARRIER	RALLA	AUTOMEZZI /MACCHINE SPECIALI	
NUMERO PERSONE DA FORMARE								



ORGANICO -EQUILIBRIO DI GENERE



Ruolo	Uomini	Donne
Dirigenti	1	0
Amministrativi	0	1
Operativi	13	0

72

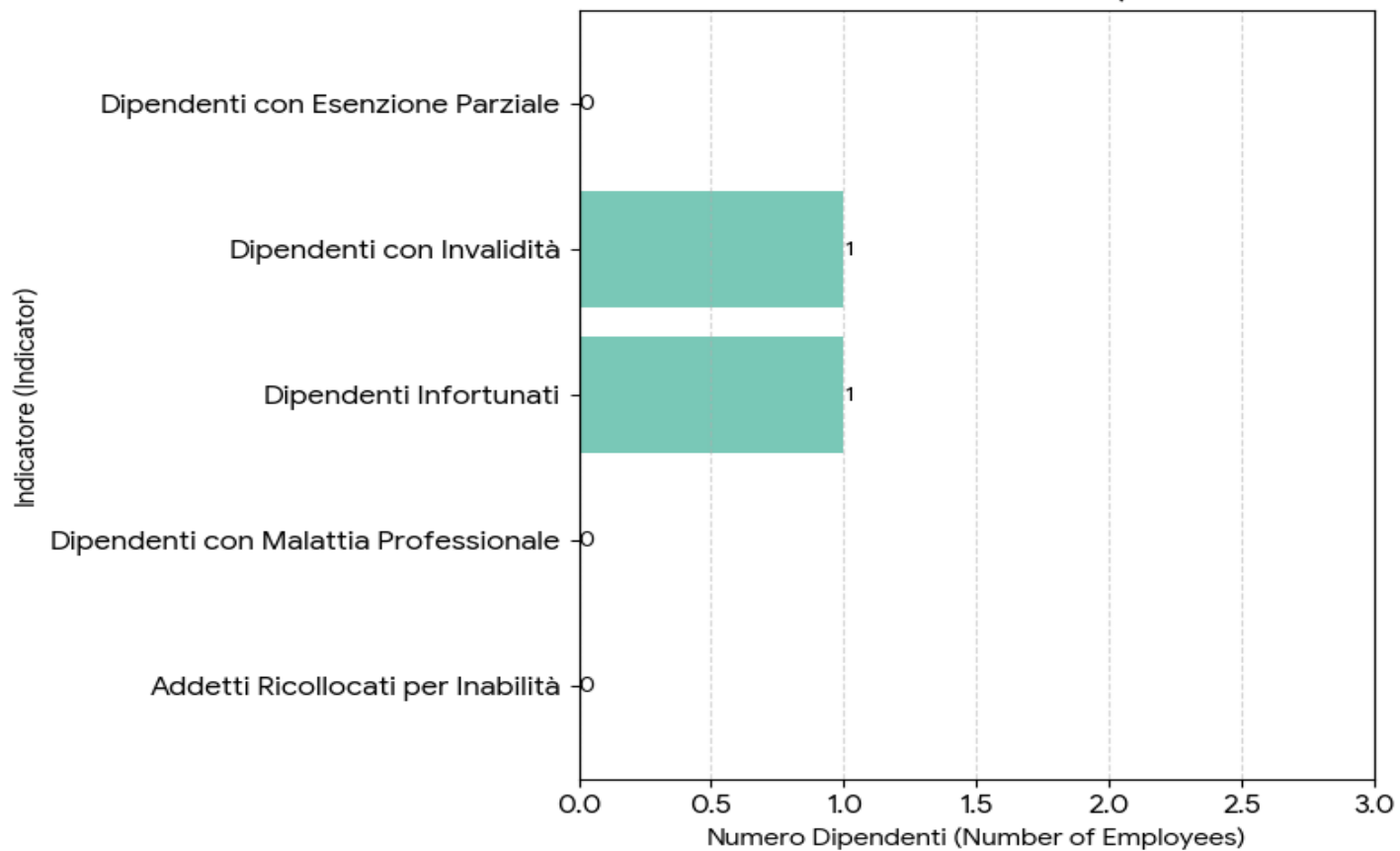
Anche in questo caso lo squilibrio di genere appare evidente: su 15 dipendenti, solo 1 è donna, nel ruolo di addetto amministrativo. La classe dirigente e operativa resta appannaggio maschile. Tuttavia, si segnala che nel 2024, non vi era alcuna presenza femminile nell'organico. Tutti i lavoratori sono assunti con CCNL Metalmeccanico/Industria.

ORGANICO – RICAMBIO GENERAZIONALE

L'impresa non ha fornito dati utili per poter valutare il ricambio generazionale.

ORGANICO-INVALIDITA'/INABILITA'

Dati su Invalidità e Infortuni sul Lavoro - 2024 (Grafico a Barre Ori)



➤ ALL CONTROLLS IN CONTROLLO GIUDIZIARIO SRL

La società All Controlls in controllo giudiziario Srl, è impresa portuale autorizzata da questa AdSP, ai sensi dell'art. 16 comma 3 L.84/1994 e nell'ambito del Porto di Gioia Tauro eroga servizi portuali ai maggiori terminalisti operanti nello scalo. L'impresa si trova sottoposta alla misura del controllo giudiziario (termine previsto a dicembre 2025) a seguito di un'interdittiva emessa dalla Prefettura di Viterbo, poi annullata dal TAR del Lazio con sentenza n° 5201 del 12/03/2025.

DATI DI TRAFFICO E PROIEZIONI

La società nel corso del 2025, a dispetto delle previsioni che ritenevano possibile un incremento dell'attività del +1,5%, ha gestito volumi pari all'anno precedente, ovvero in realtà la stima delle quantità entro la fine dell'anno è esattamente pari al dato del 2024, ovvero 4200 Ton.

Categoria	Valore
Merci Moves 2024	4200 Ton
Previsioni Merci Moves 2025	4200 Ton
<b>Variazione Percentuale (2025 vs 2024)</b>	<b>0.00%</b>

SCHEDA D'IMPRESA

SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
<b>Ragione Sociale</b>	ALL CONTROLLS IN CONTROLLO GIUDIZIARIO SRL
<b>Sede Legale</b>	VIA ALESSANDRINI 16/18 - 01036 NEPI (VT)
<b>Sede Operativa</b>	VIA PROVINCIALE EST 44 - 89026 SAN FERDINANDO (RC)

P.IVA/ Codice Fiscale	P.IVA 0213140801
Fatturato (2023)	€ 3.360.149,23
Codice ATECO	52.24 - 25.62 - 74.70.1 - 33.12.30 - 33.20.03
Tipologia Impresa	SRL
Servizio/ Operazione	MOVIMENTO MERCI ( COMPRESA MERCE IMO) LAVORI DI MECCANICA GENERALE
Categoria Merceologica	CATEGORIA: I - K - C
Scadenza Autorizzazione / Concessione	ART. 16 TRAMACCO IMO E RIPRISTINO CONTAINER - 31/12/2026 ART. 68 LAVORI DI MECCANICA GENERALE - 31/03/2027 RILASCIO CONCESSIONE AREA DEMANIALE N. 10/2023/ADSPMTMI
Attività Principale	MOVIMENTO MERCI LAVORI DI MECCANICA GENERALE
Dipendenti 2024	50
Dipendenti 2024	56
Ricorso Ammortizzatori sociali	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> X
	<b>ATTIVITÀ</b>
Modello Operativo	Attività:

	Descrizione: MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA NAVI - SC - GRU MOVIMENTAZIONE MERCI COMPRESA MERCE IMO E SU CONTAINER		
	- Mezzi necessari: AUTOCARRI - CARRELLI ELEVATORI - PIATTAFORME		
	Squadre/lavoratori dedicati: 4/8		
	Unità di misura: TONNELLATE		
	Tempo: 8 ORE		
<b>Clienti</b>	MCT SPA – AUTOMAR SPA - ITALCEMENTI		
	<b>PERSONALE</b>		
<b>Risorse Umane 2024 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 50  • Tempo Determinato: 6 • Tempo Indeterminato: 44 • CCNL Porti: 8 • CCNL: METALMECCANICO/INDUSTRIA	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:	
<b>Mansione</b>	ELETTROMECCANICO - OPERAIO PORTUALE		
<b>Saturazione (Stima %)</b>	95%		
<b>Allegato</b>			


Ammortizzatori sociali	CIG NO	FIS NO
<b>VOLUMI GESTITI</b>		
Navi (numero) 2023	/	
Navi (numero) 2024 prev.	/	
Merci (MOVES (IN/OUT) 2024	4.200 TON	
Merci (MOVES (IN/OUT) 2025	Dati ad agosto 2025: 2.800 TON Previsioni a dicembre 2025: 1.400 TON	
Nuovi servizi	MANUTENZIONE GRU DI BANCHINA	
Volumi 2024	+2%	
Previsione Volumi 2025 Prev.	+1,5%	
Previsione Volumi 2026 Prev.	+1,8%	
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>		
Fabbisogno Complessivo dichiarato	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ...6 assunzioni</li> <li>- ...0. a chiamata</li> </ul>	
Relazione con Volumi previsionali	IN MERITO AI TRAMACCHI DI MERCE PERICOLOSA L'AZIENDA E' IN LINEA CON IL PIANO OPERATIVO 2025 IN QUANTO AD OGGI HA GIA' MOVIMENTATO 500 TON DI MERCE SE IL MERCATO CONTINUERA' CON QUESTO ANDAMENTO LA	

PREVISIONE DI MOVIMENTARE 900 'TON SARA' RAGGIUNTA PER LA RIPARAZIONE DI CONTAINER AD OGGI SONO STATI EFFETTUATI CIRCA 80 CONTAINER CHE RAPPRESENTA IL 65% L'AZIENDA RITIENE CHE L'OBIETTIVO DI 132 CONTAINER POSSA ESSERE RAGGIUNTO SALVO S'TRAVOLGIMENTI DEL MERCATO INFINE I LAVORI NELL'AREA DEMANIALE IN CONCESSIONE SI PREVEDENO DI ESSERE ULTIMATI ENTRO 31/12/2026

















FABBISOGNO FORMATIVO-DIRIGENTI

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

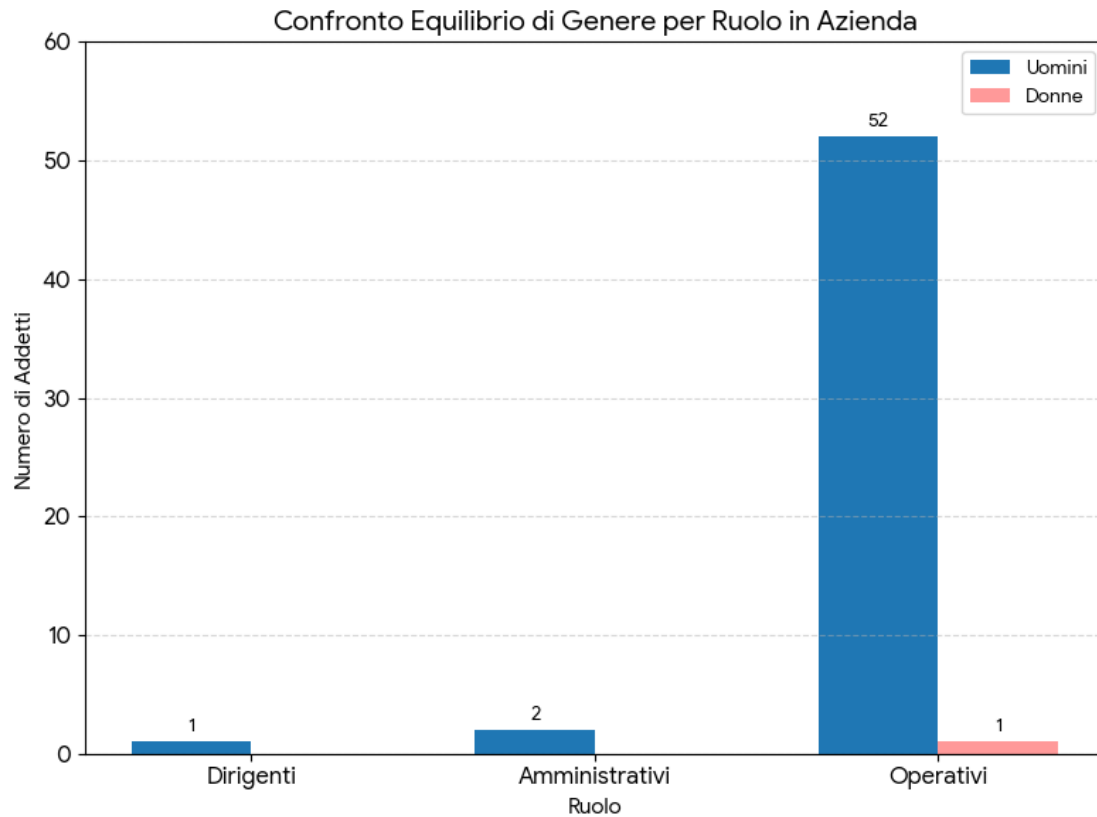
FABBISOGNO FORMATIVO-ADDETTI AMMINISTRATIVI

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

FABBISOGNO FORMATIVO-ADDETTI OPERATIVI

FABBISOGNO FORMATIVO								
	PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI	GRU PER AUTOCARRO	GRU MOBILI	GRU A BRANDEGGIO	MINI PALE MECCANICHE	ESCAVATORI	CARRELLI ELEVATORE	PALE CARICATRICI
NUMERO PERSONE DA FORMARE	50	10			5		45	
								
	TERNE	VERRICELLI DI BORDO	SISTEMI ANTICADUTA	GANTRY CRANE	REACH STACKER	STRADDLE CARRIER	RALLA	AUTOMEZZI /MACCHINE SPECIALI
NUMERO PERSONE DA FORMARE			50	6	10	25	20	30

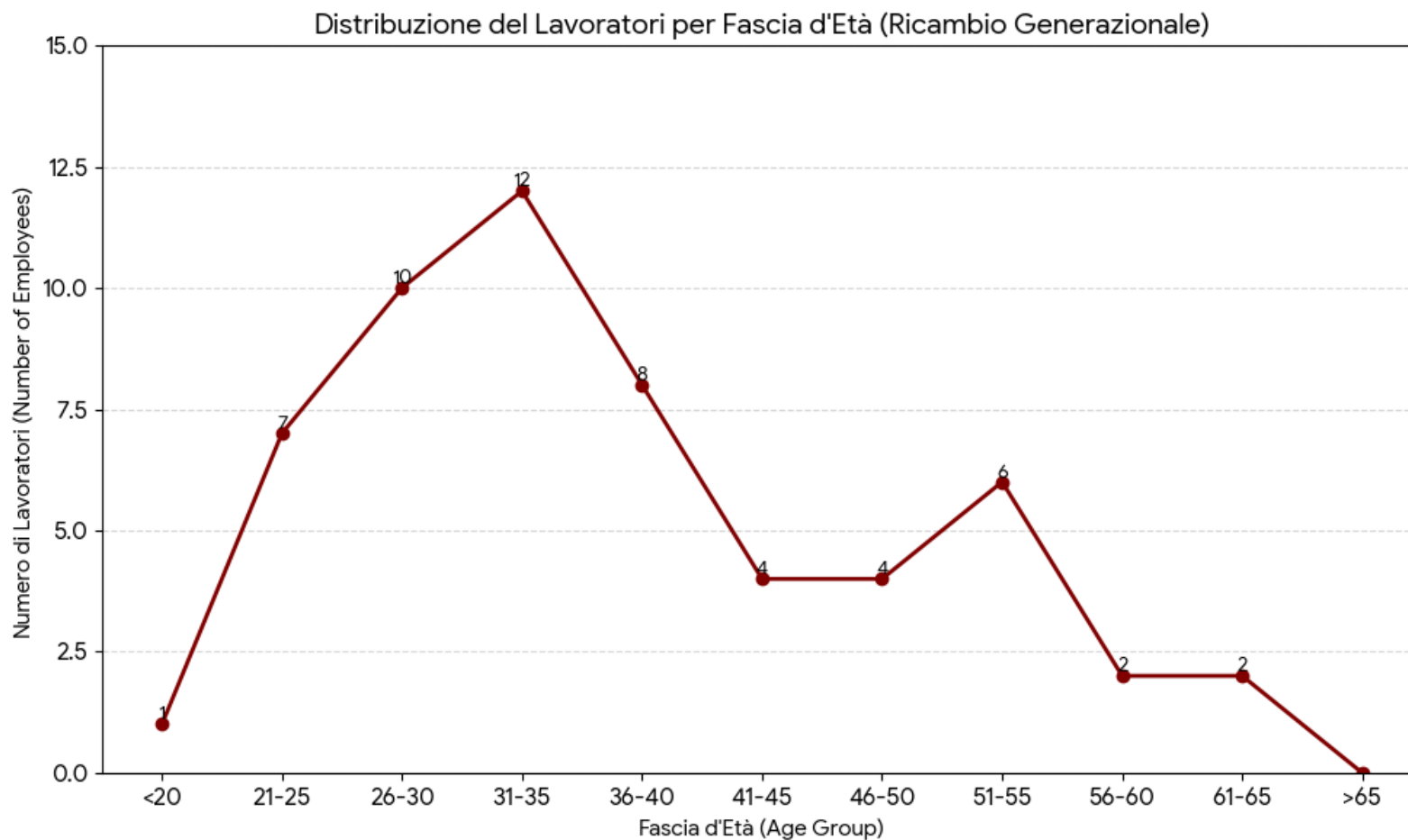
ORGANICO -EQUILIBRIO DI GENERE



Ruolo	Uomini	Donne
Dirigente	1	0
Addetti Amministrativi	2	0
Addetti Operativi	52	1

La All Controlls in controllo giudiziario Srl, ha diminuito la quota femminile in azienda, infatti lo scorso anno le donne in organico erano 2, mentre adesso troviamo solo un'unità femminile nel ruolo di addetto operativo (magazziniere). Nel complesso il personale è aumentato, passando da 50 a 56 dipendenti.

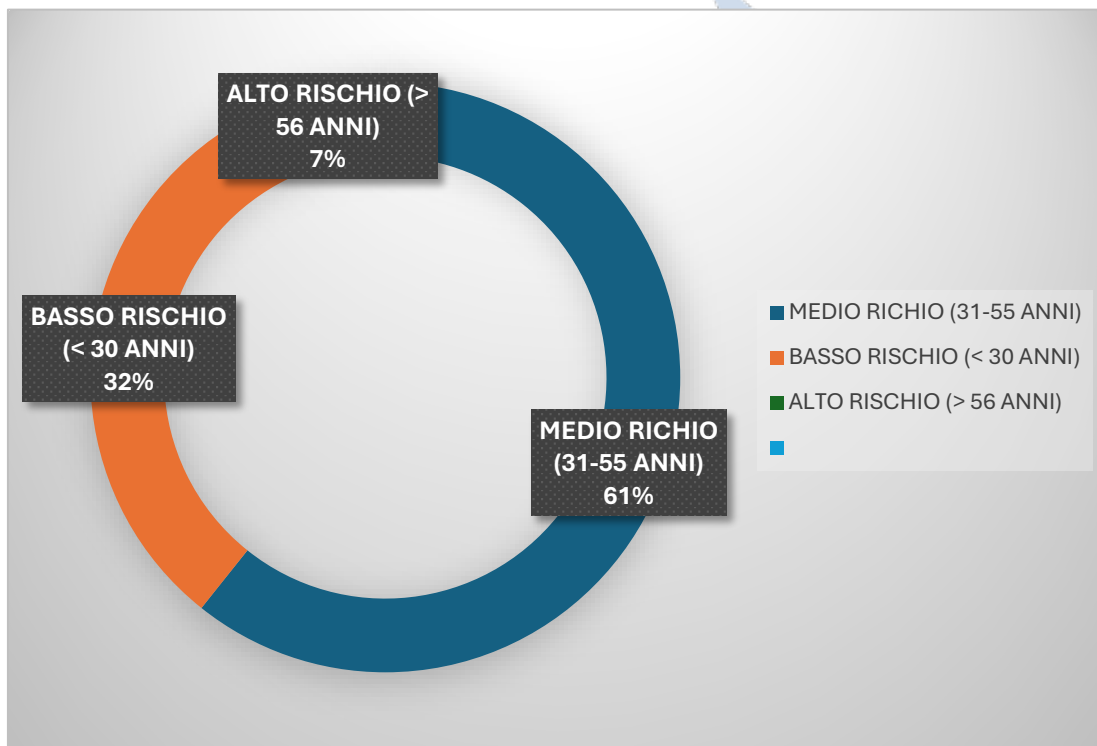
ORGANICO – RICAMBIO GENERAZIONALE



Fascia d'Età	Numero di Lavoratori
<20	1
21-25	
26-30	10
31-35	12
36-40	8
41-45	4
46-50	4
51-55	6
56-60	2
61-65	2
>65	0

81

PROIEZIONI SUL TOURNOVER



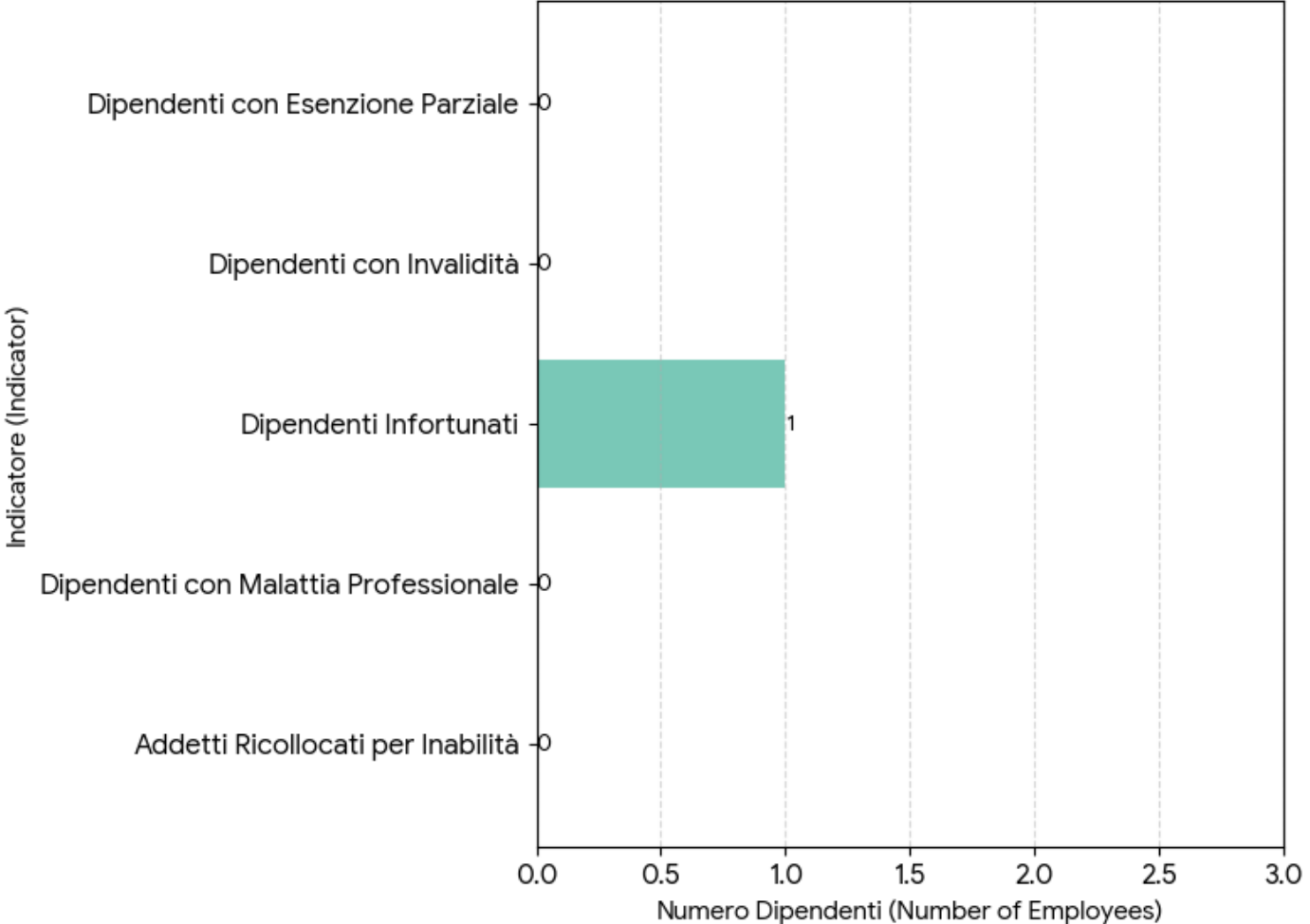
Il grafico mostra una larga fetta dell'organico composta da forza lavoro stabile (61%), considerata nella fascia d'età compresa tra i 31 e i 55 anni.

Rischio turnover, invece per il 7% dei lavoratori che superano i 56 anni.

Il restante 32% sono rappresentati dai lavoratori compresi nella fascia d'età <=30, che vengono considerati nuovi ingressi e fuori dal rischio turnover.

ORGANICO – INVALIDITA'/INABILITA'

Dati su Invalidità e Infortuni sul Lavoro - 2024 (Grafico a Barre Ori)



➤ **GLOBAL REPAIR SRL**

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

➤ **COOPMAR SCARL**

L'impresa, autorizzata all'espletamento di servizi portuali, si occupa essenzialmente di eseguire attività di imbarco e sbarco di merci a/da bordo nave e su carri ferroviari. Circa i dati di seguito evidenziati, spesso non sarà possibile rappresentarne l'andamento con la percentuale di variazione annua poiché la società non ha risposto ai quesiti somministrati in occasione della redazione del Piano triennale 2024/2026.

DATI DI TRAFFICO E PROIEZIONI

Secondo le informazioni restituite dall'impresa, nel 2025 i volumi gestiti sono stati maggiori rispetto allo scorso anno, raggiungendo l'obiettivo dei 578.543 teu lavorati, con un incremento del 9,44%.

Descrizione	Dato/Valore
Merci movimentate 2024	528.646
merci movimentate (dati reali) 2025	578.543
<b>Variazione Percentuale</b>	<b>+9,44%</b>



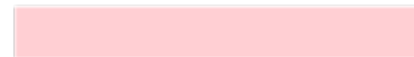
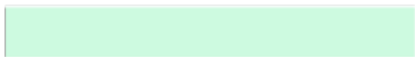
SCHEDA D'IMPRESA

SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
<b>Ragione Sociale</b>	COOPMAR SOC. COOP
<b>Sede Legale</b>	ZON ASI 98, SAN FERDINANDO (RC)
<b>Sede Operativa</b>	ZON ASI, 98 - 89026 SAN FERDINANDO (RC)
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	P.IVA 00925730806
<b>Fatturato (2023)</b>	€ 2.650.197
<b>Codice ATECO</b>	
<b>Tipologia Impresa</b>	SOCIETÀ' COOPERATIVA
<b>Servizio/ Operazione</b>	SERVIZI PORTUALI EX ART. 16
<b>Categoria Merceologica</b>	
<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	31/12/2025

<b>Attività Principale</b>	SERVIZI DI RIZZAGGIO, DERIZZAGGIO, TACCAGGIO E DRIVING
<b>Dipendenti 2024</b>	43
<b>Dipendenti 2025</b>	56
<b>Ricorso Ammortizzatori sociali</b>	SI <span style="margin-left: 150px;">NO X</span>
<b>ATTIVITÀ</b>	
<b>Modello Operativo</b>	<p><b>Attività:</b> SERVIZI DI RIZZAGGIO, DERIZZAGGIO, TACCAGGIO E DRIVING</p> <p>Descrizione: attività di imbarco e sbarco di merci a/da bordo nave e su carri ferroviari</p> <p>- Mezzi necessari:</p> <p>Squadre/lavoratori dedicati: variabili in base alle commesse affidate</p> <p>Unità di misura:</p> <p>Tempo:</p>
<b>Clienti</b>	MCT SPA – AUTOMAR SPA
<b>PERSONALE</b>	

<b>Risorse Umane 2024 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo Determinato: 0</li> <li>• Tempo Indeterminato: 43</li> <li>• CCNL Porti: 39</li> <li>• Altri CCNL: 4</li> </ul>	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:	
<b>Risorse Umane 2025 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo Determinato: 10</li> <li>• Tempo Indeterminato: 46</li> <li>• CCNL Porti: 52</li> <li>• Altri CCNL: 4</li> </ul>	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:	
<b>Mansione</b>	ELETTROMECCANICO - OPERAIO PORTUALE		
<b>Saturazione (Stima %)</b>	95%		
<b>Allegato</b>			
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG NO	FIS NO	
<b>VOLUMI GESTITI</b>			
<b>Navi (numero) 2024</b>	329		
<b>Navi (numero) 2025 prev.</b>	Dati ad agosto 2025: Dati a dicembre 2025:		
<b>Merci (MOVES)</b>	528.646 Teus		

(IN/OUT) 2024	
Merci (MOVES (IN/OUT) 2025)	Dati ad agosto 2025: 321.745 Previsioni a dicembre 2025: 442.000
Nuovi servizi	no
Volumi 2024	528.646 teus
Previsione Volumi 2025 Prev.	Incremento non prevedibile poiché calcolato in base ai traffici e gli affidamenti dei terminalisti
Previsione Volumi 2026 Prev.	Incremento non prevedibile poiché calcolato in base ai traffici e gli affidamenti dei terminalisti
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
Fabbisogno Complessivo dichiarato	- ...0assunzioni - ...0. a chiamata
Relazione con Volumi previsionali	



FABBISOGNO FORMATIVO-DIRIGENTI

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









FABBISOGNO FORMATIVO-ADETTI AMMINISTRATIVI

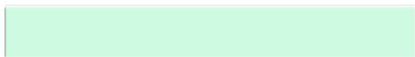
FABBISOGNO FORMATIVO			
	CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE	MASTER UNIVERSITARI	TIROCINI FORMATIVI
NUMERO PERSONE DA FORMARE	22	/	/

FABBISOGNO FORMATIVO-ADETTI OPERATIVI

FABBISOGNO FORMATIVO								
	PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI	GRU PER AUTOCARRO	GRU MOBILI	GRU A BRANDEGGIO	MINI PALE MECCANICHE	ESCAVATORI	CARRELLO ELEVATORE	PALE CARICATRICI

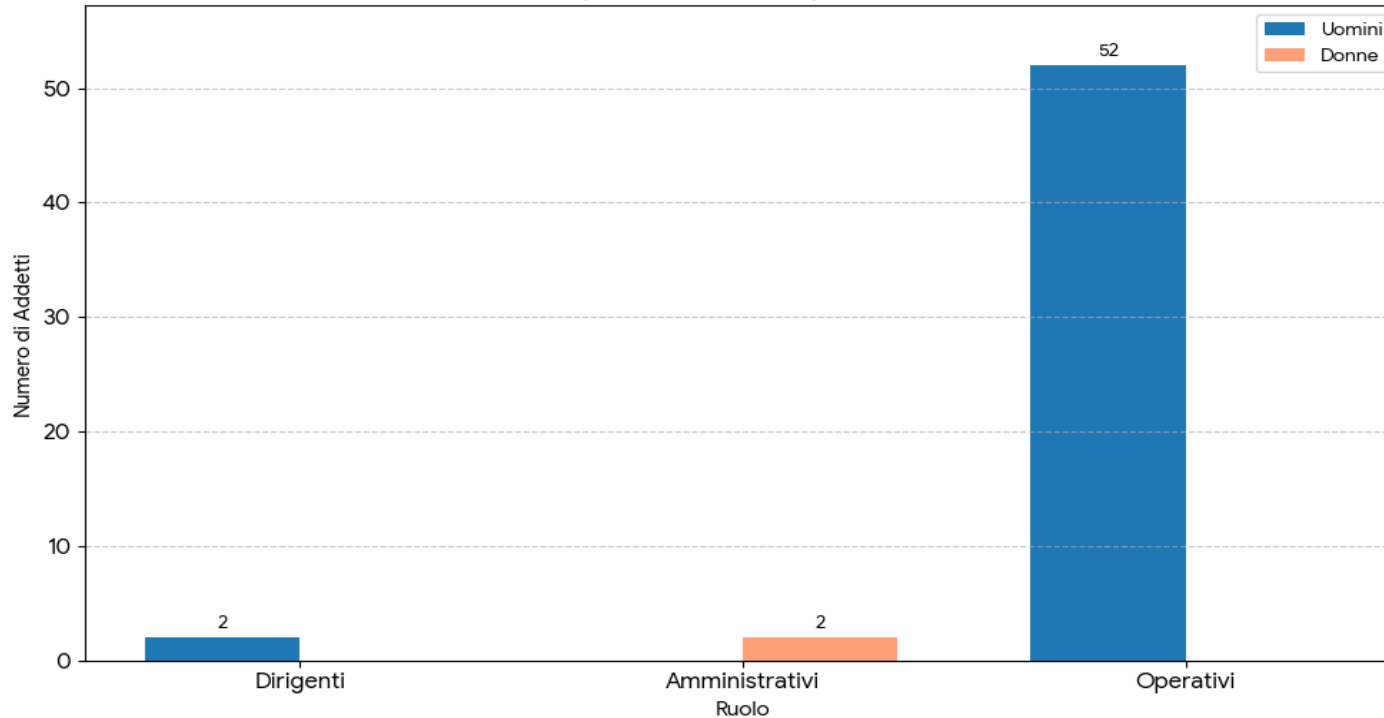


<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>							<b>10</b>	
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI /MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>			<b>22</b>					



ORGANICO -EQUILIBRIO DI GENERE

Confronto Equilibrio di Genere per Ruolo in Azienda



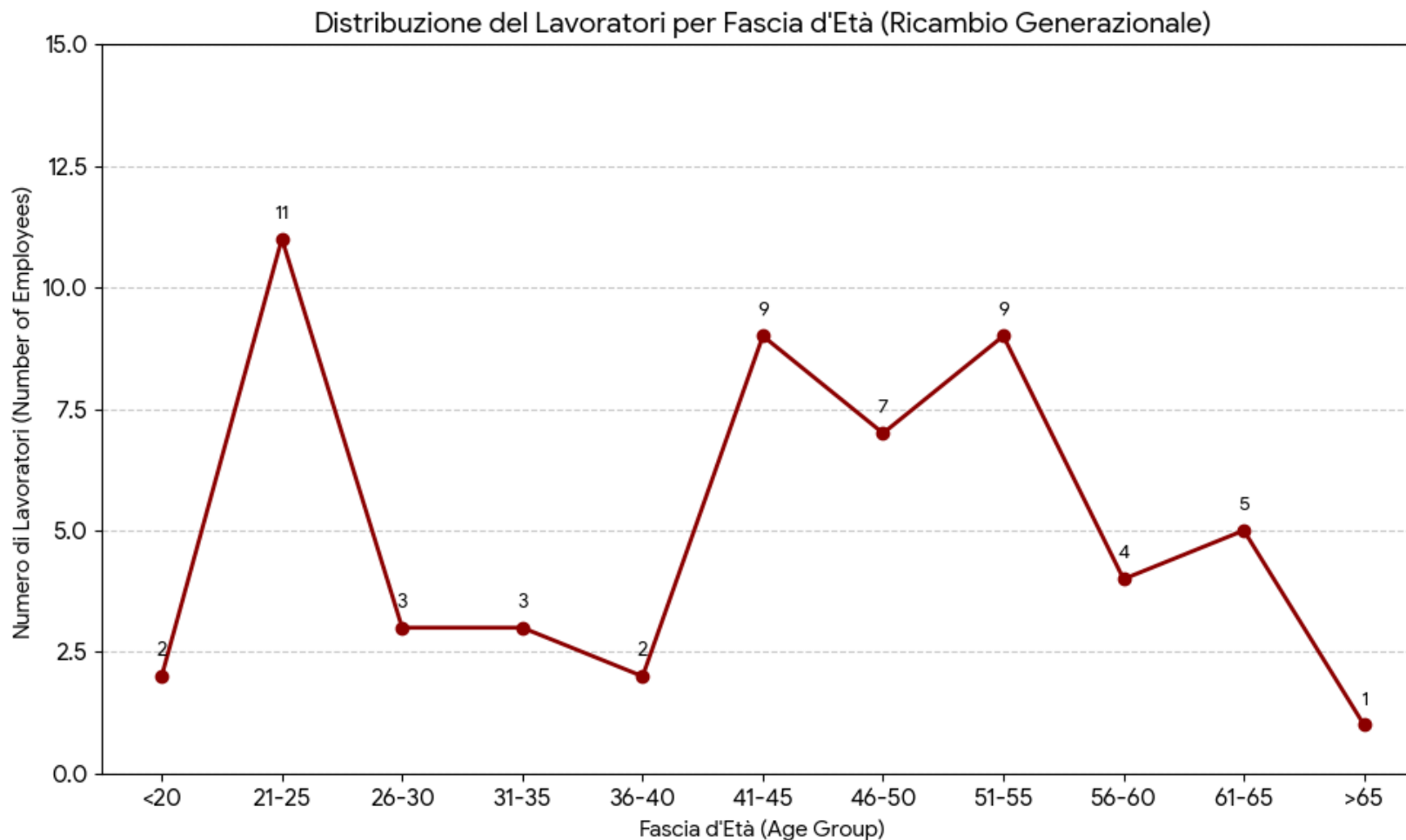
Ruolo	Uomini	Donne
Dirigenti	2	0
Amministrativi	0	2
Operativi	52	0

91

Lo scorso anno la società non ha risposto all'indagine statistica, per cui non è possibile fare un confronto per valutare un possibile incremento della quota femminile in azienda. Ciò che può essere rilevato, come per altre società, è l'esigua presenza femminile, solo due unità nel ruolo di addetto amministrativo.



ORGANICO – RICAMBIO GENERAZIONALE



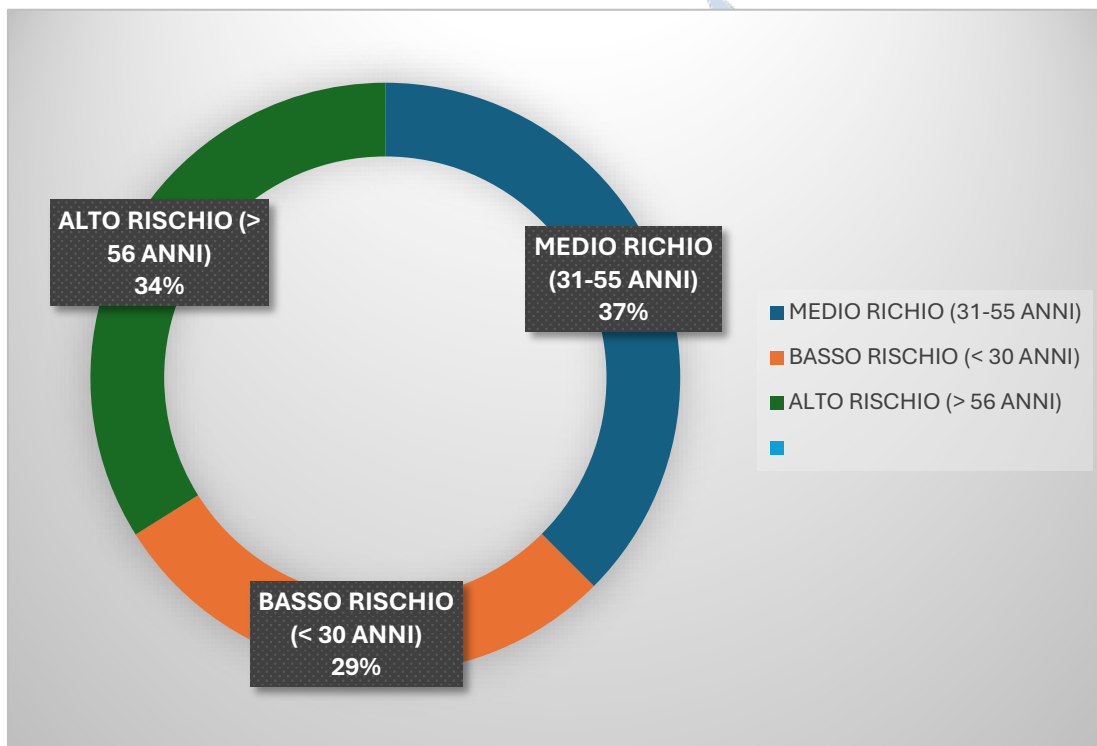
Fascia d'Età	Numero di Lavoratori
<20	2
21-25	11
26-30	3
31-35	3
36-40	2
41-45	9
46-50	7
51-55	9
56-60	4
61-65	5
>65	1

92

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

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

PROIEZIONI SUL TOURNOVER

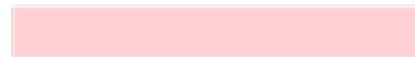
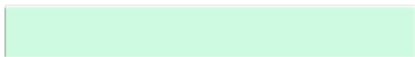


Il grafico mostra la percentuale di rischio turnover a seconda delle fasce d'età.

Il 29% dei lavoratori è rappresentata dagli ingressi più recenti, quindi non soggetta a turnover, se non volontario (< 30 anni).

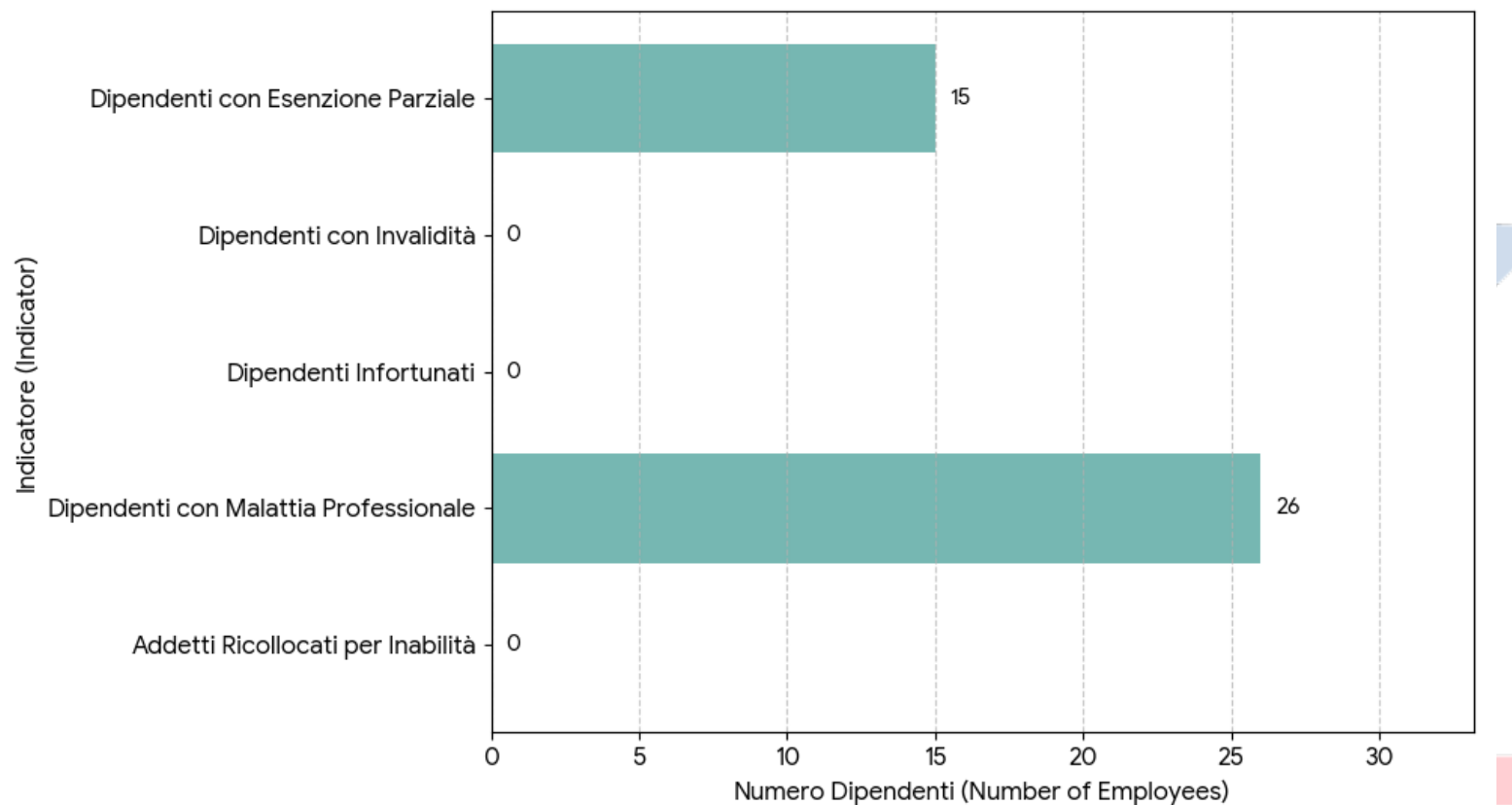
La forza lavoro stabile (37%), considerata nella fascia d'età compresa tra i 31 e i 55 anni.

Rischio turnover, invece per il 34% dei lavoratori che superano i 56 anni, una percentuale significativa.



ORGANICO – INVALIDITA'/INABILITA'

Dati su Invalidità e Infortuni sul Lavoro - 2024 (Grafico Barre Orizzontali)



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

### ➤ LA GIOIA TAURO PORT AGENCY SRL. Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, come da Articolo 4 d D.L. 243/16

Con Accordo di Programma sottoscritto in data 27/7/2016 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali, la Regione Calabria, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. (Invitalia) e l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, è stato assunto l'impegno a livello governativo, mediante emanazione di apposito provvedimento normativo, di procedere ad una serie di interventi straordinari per l'area del porto di Gioia Tauro tanto per la implementazione della infrastrutturazione quanto per il rilancio e per la salvaguardia dei lavoratori della principale azienda terminalista operante in porto ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Medcenter Container Terminal S.p.a.) che a quella data usufruivano di regimi di sostegno al reddito nella forma di ammortizzatori sociali.

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

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

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

Sempre a mente dell'art. 4 del D.L. 29/12/2016, n. 243 poi convertito, con modificazioni, dalla L. 27/2/2017, n. 18, il legislatore ha previsto al ricorrere dei presupposti in esso indicati che l'Autorità Portuale di Gioia Tauro costituisse, ai sensi del D.lgs. 19 agosto 2016 n. 175(T.U. società partecipate), una società avente ad oggetto l'attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi anche attraverso la loro formazione professionale in relazione alle iniziative economiche ed agli sviluppi industriali dell'area portuale di Gioia Tauro di competenza dell'Ente nonché ogni attività

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

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

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

necessaria o strumentale alla realizzazione di quanto sopra, prevedendo che la stessa dovesse essere promossa e partecipata dall'Autorità di Sistema portuale competente, in deroga all'articolo 6, comma 11, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e secondo le norme recate nel citato testo unico in materia di società a partecipazione pubblica di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.

La forma giuridica di società a responsabilità limitata deriva dal combinato disposto dell'art. 4 d.l. 243 convertito in l. 17/18 e dell'art.

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

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

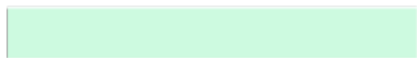
A tal proposito, all'esito di due procedure ad evidenza pubblica attivate per garantire trasparenza e massima partecipazione (i relativi avvisi sono stati pubblicati sul sito dell'Ente ed inviati ai colleghi degli ordini professionali per darne massima diffusione tra gli iscritti), l'Ente, dopo i prescritti controlli sulle autodichiarazioni dei concorrenti, ha individuato tanto l'Amministratore Unico quanto il Revisore della Società, che unitamente al Commissario Straordinario *pro tempore* hanno sottoscritto l'atto costitutivo della Società.

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

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

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

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



L'articolo 17 della L. 84/1994 disciplina la fornitura del lavoro portuale temporaneo. In particolare, il comma 2 stabilisce che le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, debbano autorizzare l'erogazione delle prestazioni di lavoro temporaneo da parte di una impresa, che deve essere dotata di adeguato personale e risorse proprie con specifica caratterizzazione di professionalità nell'esecuzione delle operazioni portuali.

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

99

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

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

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

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

sviluppi industriali dell'area portuale di Gioia Tauro di competenza dell'Ente nonché ogni attività necessaria o strumentale alla realizzazione di quanto sopra.

Anzi, la circostanza che l'Agenzia sia fattispecie diversa rispetto a quanto sancito dall'art. 17 l. 84/94, è rinvenibile nella stessa norma (art. 4 dl. 243/16 convertito in l. 18/17) che, a chiare lettere, dispone al comma 8 che, all'esito del periodo legislativamente previsto decorrente dalla costituzione dell'Agenzia, quindi qualora alla scadenza del periodo di operatività dell'Agenzia restino in forza alla stessa lavoratori non reimpiegati, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa autorizzare la trasformazione

dell'Agenzia, su istanza dell'Autorità di Sistema portuale competente e laddove sussistano i presupposti, in un'agenzia di fornitura di lavoro portuale temporaneo, ai sensi del citato art. 17 della L. n. 84 del 1994, e successive modificazioni.

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

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

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

Ai sensi del comma 5, in caso di nuove iniziative imprenditoriali e produttive che dovessero localizzarsi nel porto, le imprese autorizzate o concessionarie devono fare ricorso ai lavoratori dell'Agenzia, secondo percentuali predeterminate nel relativo titolo abilitativo, per le assunzioni a tempo

determinato e indeterminato, laddove vi sia coerenza tra i profili professionali richiesti e quelli offerti.

Lo stesso obbligo grava, in caso di previsione di nuove assunzioni, a carico delle aziende già concessionarie ai sensi del citato art. 18 della L. n. 84 del 1994, e successive modificazioni. I lavoratori, qualora non accettino l'impiego proposto in base agli obblighi di cui al citato comma 5, sono cancellati dagli elenchi tenuti dall'Agenzia.

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

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

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

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

Resta, tuttavia, l'obbligo per il datore di lavoro di effettuare le comunicazioni obbligatorie di assunzione entro il giorno antecedente l'instaurazione del rapporto di lavoro. L'Agenzia, sentite le organizzazioni sindacali dei lavoratori, svolge attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi, anche attraverso la loro formazione professionale. I piani di formazione e di riqualificazione del personale possono essere co-finanziati anche dalle regioni (art. 4, co. 3).

102

Ai sensi dell'art. 4, co. 4, qualsiasi impresa abilitata ex artt. 16 e 18, L. n. 84/1994, a svolgere attività nell'ambito portuale di competenza dell'AdSP/autorità marittima istitutiva dell'Agenzia può richiedere la somministrazione di lavoratori per integrare il proprio organico. Tuttavia, qualora nei porti sia già presente un soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ex art. 17, L. n. 84/1994, la richiesta di manodopera per lo svolgimento delle operazioni portuali deve necessariamente transitare attraverso questa. Nell'ipotesi residuale in cui l'impresa non avesse personale sufficiente per fornire lavoro portuale temporaneo, questa deve rivolgersi all'Agenzia.

Qualora nuove iniziative imprenditoriali e produttive autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18, L. n. 84/1994, e localizzate all'interno del porto dovessero procedere all'assunzione di personale a tempo determinato o indeterminato, laddove vi sia coerenza tra i profili professionali richiesti ed offerti, dovranno necessariamente rivolgersi all'Agenzia, secondo percentuali predeterminate nel relativo titolo abilitativo. Parimenti dovrà avvenire, qualora imprese già concessionarie ai sensi dell'art. 18, L. n. 84/1994, prevedessero nuove

assunzioni (art. 4, co. 5). I lavoratori così individuati dovranno accettare l'impiego proposto, pena la cancellazione dagli elenchi detenuti presso l'Agenzia.

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

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

Lo stesso è stato ulteriormente prorogato dall'art. 4-bis, comma 1, lett. a) del D. L. 31/12/2024, n. 208, fino al 30/12/2026.

Questa Autorità di Sistema Portuale, al fine di garantire la massima operatività del Porto di Gioia Tauro e degli altri porti del sistema, conscia della necessità di garantire la disponibilità di pool di manodopera per la fornitura di lavoro temporaneo, a copertura dei picchi di lavoro, nel gennaio 2025 ha avviato l'iter per la costituzione di un nuovo soggetto del tipo previsto dall'art. 17, comma 5 della L. 84/1994, una Società a Responsabilità Limitata, partecipata dall'AdSP-MTMI e dai maggiori stakeholder presenti in porto, tanto i terminalisti quanto le imprese portuali ex art. 16. L'iter di costituzione del nuovo soggetto, superato un periodo di stallo dovuto ad una questione burocratica attinente, proprio, all'ultima proroga temporale accordata, è stato prontamente riattivato dal nuovo ciclo amministrativo. L'AdSP-MTMI si sta concentrando sulla verifica della sostenibilità economica della futura società, redigendo un piano con proiezioni sui primi cinque anni di attività, prevedendo diversi possibili scenari (best option e stress test). Attraverso una simulazione di tenuta è stata verificata la resilienza della futura Agenzia ad eventuali momenti di crisi, nel caso in cui alcune variabili chiave (numero di chiamate, volume dei traffici, ricavi, costi) abbiano a peggiorare, determinando oscillazioni significative. La stabilità economica del nuovo soggetto dipenderà anche dal coinvolgimento del terminalista Automar Spa, il quale, inizialmente escluso dal tavolo, grazie all'impegno della nuova amministrazione, vi ritorna a garantire circa 1500 chiamate annue (tuttavia, senza entrare a far parte della compagine sociale). In tempi brevi tutti i soggetti coinvolti verranno riconvocati per discutere del succitato Piano Economico Finanziario, il quale è stato pensato per garantire il mantenimento del modello di lavoro, preservando l'equilibrio di mercato tra

terminalisti, imprese ex art. 16 e il nuovo soggetto, il quale sarà principalmente impegnato a fornire i c.d. pool di manodopera a copertura dei picchi di lavoro, in particolare nelle attività di carrellisti e driver, senza interessare anche l'attività di rizzaggio e derizzaggio, in maniera più aderente a quelle che sono le esigenze operative dello scalo.

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

SCHEDA D'IMPRESA

SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITA' D'IMPRESA	
<b>Ragione Sociale</b>	AGENZIA PORT AGENCY SRL
<b>Sede Legale</b>	GIOIA TAURO
<b>Sede Operativa</b>	GIOIA TAURO
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	02997040809
<b>Fatturato (2024)</b>	€ 0
<b>Codice ATECO</b>	829999



	Unità di misura:		
	Tempo:		
<b>Clienti</b>	0		
<b>Allegato</b>	0		
	<b>PERSONALE</b>		
<b>Risorse Umane 2024 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 50 iscritti  • Tempo Determinato: A RICHIESTA • Tempo Indeterminato:0 • CCNL Porti: 0 • Altri CCNL: 0	Esterni: 0 □ Contratto:	
<b>Risorse Umane 2025 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 55 iscritti  • Tempo Determinato: A RICHIESTA • Tempo Indeterminato:0 • CCNL Porti: Altri CCNL:	Esterni: □ Contratto:	
<b>Saturazione (Stima %)</b>			
<b>Allegato</b>			

<b>Ammortizzatori sociali</b>	IMA	FIS
<b>VOLUMI GESTITI</b>		
<b>Navi (numero) 2024</b>		
<b>Navi (numero) 2025 prev.</b>	<b>Dati ad agosto 2025: Previsioni a dicembre 2025:</b>	
<b>Merci (MOVES (IN/OUT) 2024</b>		
<b>Merci MOVES (IN/OUT) 2025 prev.</b>	<b>Dati ad agosto 2025: Previsioni a dicembre 2025:</b>	
<b>Nuovi servizi Volumi 2024</b>		
<b>Previsione Volumi 2025</b>		
<b>Previsioni Volumi 2026</b>		
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>		
<b>Fabbisogno Complessivo dichiarato</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assunzioni:0</li> <li>- A chiamata: 0</li> </ul>	
<b>Relazione con Volumi previsionali</b>		

FABBISOGNO FORMATIVO

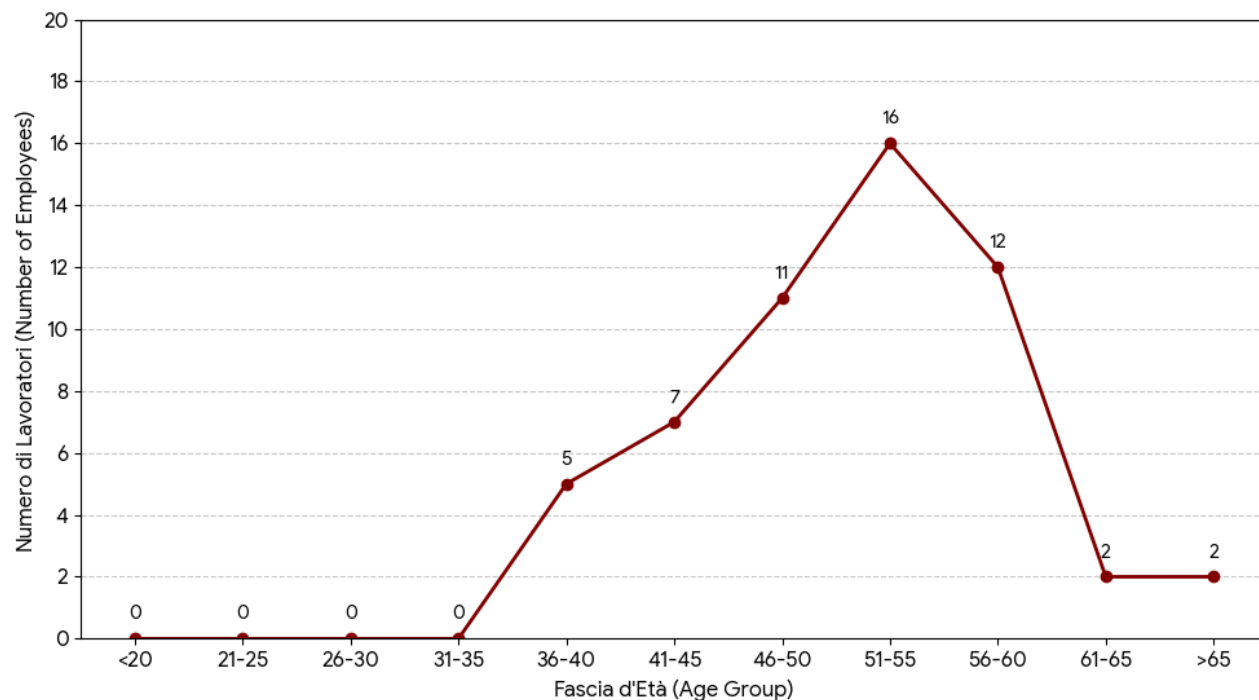
Per quanto riguarda l'attività formativa degli iscritti alla Port Agency, si segnala la sola attività di aggiornamento al D.Lgs, 81/08.

ORGANICO -EQUILIBRIO DI GENERE

Non ci sono risorse femminili all'interno della Gioia Tauro Port Agency.

ORGANICO – RICAMBIO GENERAZIONALE

Distribuzione dei Lavoratori ISCRITTI AGENZIA per Fascia d'Età (Ricambio Generazionale)



Fascia d'Età	Numero di Lavoratori
<20	0
21-25	0
26-30	0
31-35	0
36-40	5
41-45	7
46-50	11
51-55	16
56-60	12
61-65	2

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

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

PROIEZIONI SUL TOURNOVER



Il grafico mostra la percentuale di rischio turnover a seconda delle fasce d'età.

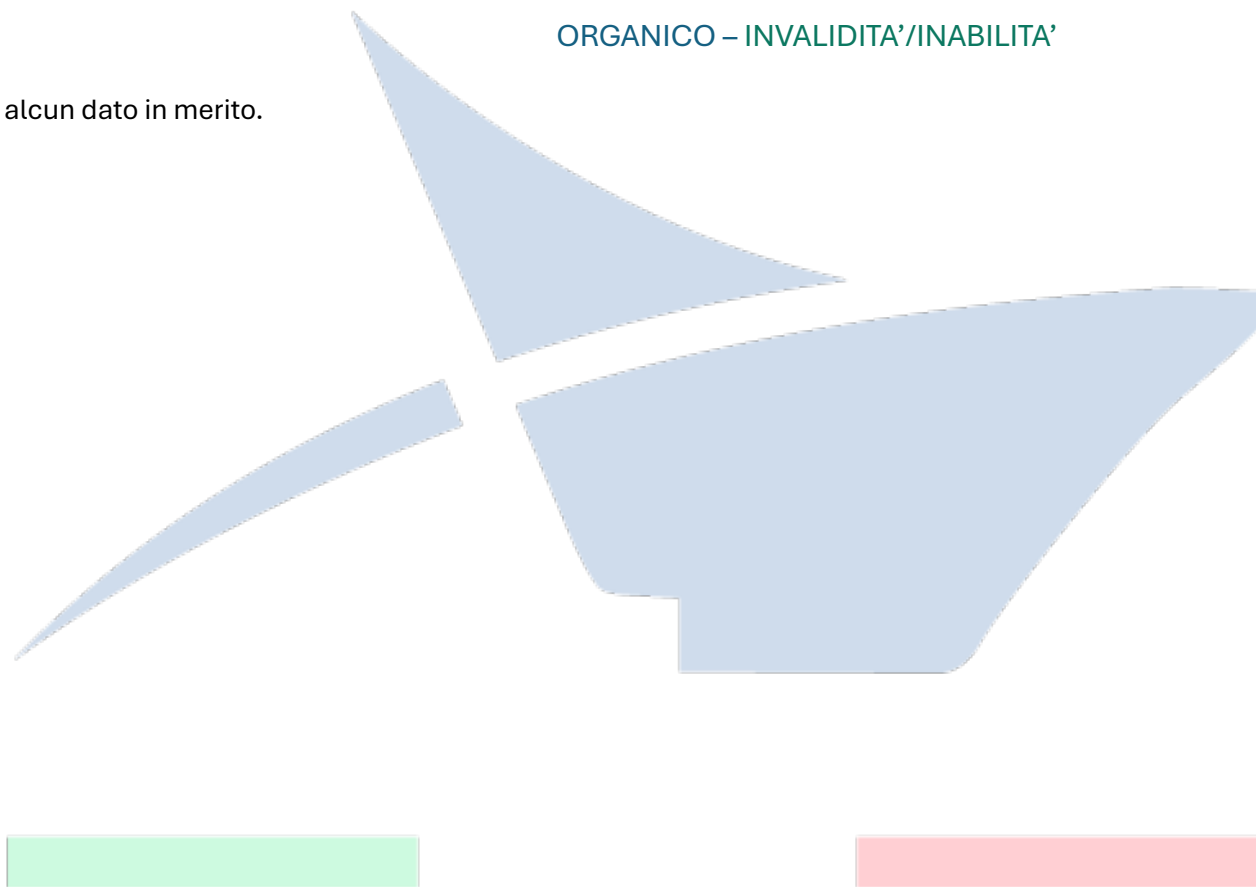
Il 9% degli iscritti, data l'età, non va in contro al rischio turnover.

La forza lavoro stabile è pari al 62% degli iscritti, considerata nella fascia d'età compresa tra i 31 e i 55 anni.

Rischio turnover, invece per il 29% dei lavoratori che superano i 56 anni.

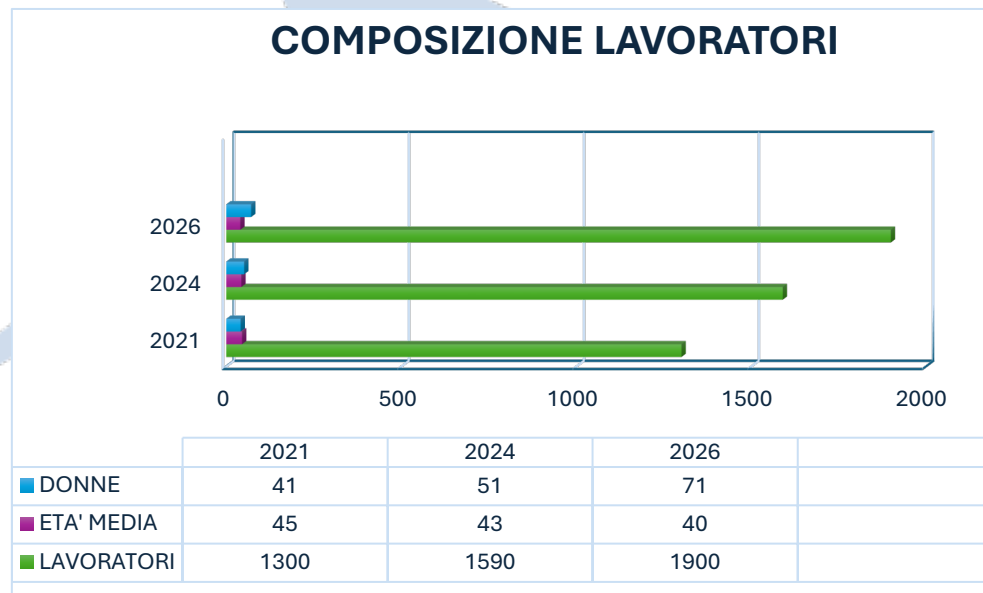
ORGANICO – INVALIDITA’/INABILITA’

La società non ha fornito alcun dato in merito.



## PORTO DI GIOIA TAURO: VERIFICA DELLE STIME

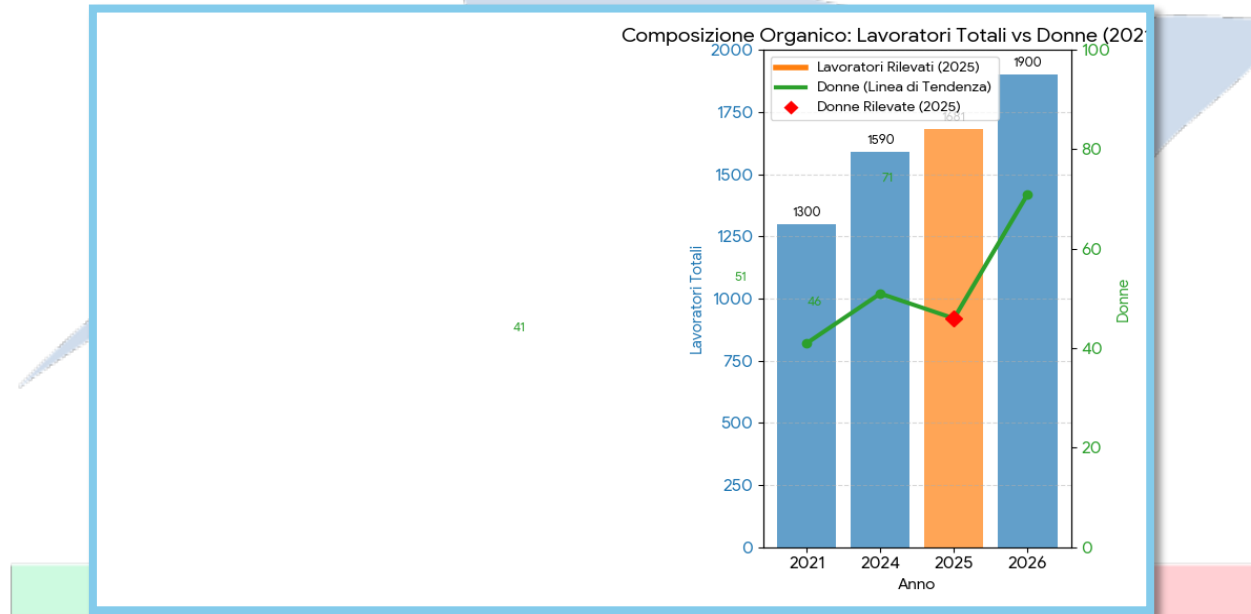
Le informazioni trasmesse dalle imprese ci consentono di verificare se le previsioni triennali proposte in sede di redazione del P.O.P. 2024/2026, possono dirsi rispettate. Per eseguire questo controllo *in itinere*, sotto si ripropone il grafico inserito nel piano triennale sulla possibile crescita dei livelli occupazionali, avendo come traguardo il 2026.



Partendo dai dati sull'organico del 2024 e considerando le stime effettuate per il 2026, considerando che i lavoratori totali presenti nel porto di Gioia Tauro nel 2025 sono 1681, ne deriva che l'organico ad oggi è aumentato del +5,72%. Infatti, il Piano prevedeva di passare da 1590 (2024) a 1900 (2026), con un aumento di 310 unità in due anni, ovvero 155 unità l'anno. Nel 2025, l'organico complessivo ha raggiunto quota 1681, quindi aumentando di 91 unità. Nonostante l'obiettivo annuale previsto non è stato raggiunto, è evidente una certa velocità di crescita, dovuta essenzialmente alla crescita del traffico container. Sullo stesso risultato, la frenata è stata data dalla mancata crescita occupazionale

del terminalista Automar che, attraversando un momento di calo dei traffici, non ha implementato il proprio personale così come si attendeva. Tuttavia, considerato che la variazione percentuale ha comunque segno positivo, possiamo ancora considerare l'andamento in linea con le stime, prevedendo una possibili accelerazione nel 2026.

Per quanto riguarda l'equilibrio di genere, invece, purtroppo le stime non sono state rispettate. Infatti, l'anno in corso si chiude con un segno negativo, -9,80% sui dati 2024. Il P.O.P. triennale prevedeva di passare da 51 (2024) a 71 (2026), con un aumento di 20 donne in due anni, ovvero 10 donne all'anno. Nel 2025 si registrano 5 unità femminili in meno, dunque per poter raggiungere l'obiettivo prefissato, dovrebbe essere assunte in un solo anno, almeno 25 donne, un incremento nel quale le aspettative sono flebili. Di seguito si riporta un grafico che rappresenta il trend di crescita dei livelli occupazionali totali e al suo interno proiezioni sono dedicate anche all'andamento dell'equilibrio di genere.



Tuttavia, in conclusione si rappresenta che due imprese portuali non hanno risposto all'indagine statistica e che da queste proiezioni sono espunti i dati riferiti agli iscritti alla Gioia Tauro Port Agency.

## ANALISI STATISTICA: PORTO DI CROTONE

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

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

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

**I TRAFFICI** - Lo scalo crotonese ospita un traffico di merci alla rinfusa presso il cosiddetto Porto Nuovo, costituite prevalentemente da cippato di legno utilizzato per alimentare gli altiforni delle vicina centrale a Biomasse di Scandale (KR); il Porto Vecchio è invece interamente dedicato ad infrastrutture destinate ad offrire servizi per il diporto nautico.

Si segnala il traffico di carpenteria metallica, destinato ad aumentare grazie all'ottimo risultato fatto registrare dal nuovo insediamento della società Metal Carpenteria. Su un sito di circa 37.000 mq (ampliamento ottobre 2025) viene eseguita da personale specializzato, la saldatura di moduli di carpenteria metallica, parzialmente realizzati nelle officine della società ed assemblate in porto, da installare successivamente in impianti produttivi oltreoceano finalizzati al trattamento di liquefazione del gas. Di tale attività veniva fatto cenno nel Piano triennale, benchè si trattasse di operazioni compiute da operatore economico non autorizzato ai sensi dell'art. 16 L. 84/1994, con la consapevolezza che un simile business avrebbe comportato delle rilevanti conseguenze sulle attività portuali. Difatti, il successo di questa iniziativa economica, oltre ad aver fatto aumentare in maniera vertiginosa il traffico delle merci varie, ha determinato l'ingresso nella realtà

dello scalo crotonese di una nuova impresa portuale, specializzata nelle operazioni di carico e di scarico dalle navi dei predetti moduli di carpenteria, aumentando, di fatto, la varietà dell'offerta delle operazioni e servizi portuali nel porto di Crotona.

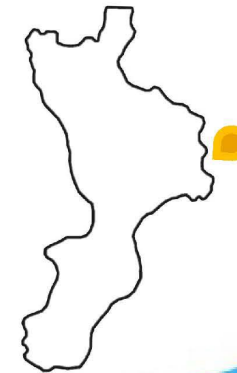
Sotto si riporta il grafico sul traffico globale del porto di Crotona che comprende anche attività non direttamente interessate da questo studio, come ad esempio il traffico crocieristico.

### PORTO DI CROTONE: TRAFFICO GLOBALE



**RILEVAZIONI  
III TRIMESTRE 2025  
% III TRIMESTRE 2024**

<b>MERCI VARIE IN COLLI</b>	<b>+365%</b>
<b>RINFUSE SOLIDE</b>	<b>-2%</b>
<b>CROCIERE</b>	<b>+9,4%</b>



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

### ➤ RECYCLING SRL

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

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

### DATI DI TRAFFICO E PROIEZIONI

Secondo le informazioni restituite dall'impresa, il 2025 ha fatto registrare un forte incremento dei volumi gestiti. Infatti, al 31/12/2025 la società ha movimentato circa 250.648,76 Ton, con un aumento del + 401,30% dovrebbe far registrare lo stesso risultato del 2024.

115

Descrizione	Dato/Valore
Merci movimentate 2024	50.000,00 ton
Merci movimentate 2025 (Dato Reale)	250.648,77 ton
<b>Variazione Percentuale</b>	<b>+401,30%</b>



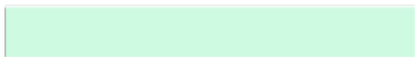
SCHEDA D'IMPRESA

SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
<b>Ragione Sociale</b>	RECYCLING SRL
<b>Sede Legale</b>	Via Amedeo Avogadro n. 186
<b>Sede Operativa</b>	
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	02467810798
<b>Fatturato (2024)</b>	€ 6.780.599,30
<b>Codice ATECO</b>	52.24.20
<b>Tipologia Impresa</b>	SRL
<b>Servizio/ Operazione</b>	Servizi ed operazioni portuali, trasporti eccezionali e in ADR, nolo mezzi meccanici e di sollevamento, Servizio integrativo antincendio (SIA)
<b>Categoria Merceologica</b>	Operazioni e servizi portuali ex art 16 comma 1 e 3 L. n° 84/94
<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	Concessione demaniale marittima n° 31/2023, ex. Art 18 L. n° 84/94, scadenza dicembre 2027. Autorizzazioni ex art 16 c. 1 e 3, scadenza 31.12.2025
<b>Attività Principale</b>	Lavori portuali e marittimi

Dipendenti 2024	45
Dipendenti 2025	40
Ricorso Ammortizzatori sociali	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
<b>ATTIVITÀ</b>	
Modello Operativo	Attività: operazione portuale – art. 16 co. 1 L. n. 84/94
	Descrizione: Scarico merci (navi cargo) movimentazione rinfuse (cippato di legno vergine in bulk) scarico da nave e ricarico su automezzi per trasporto terrestre.
	- Mezzi utilizzati: n° 2 Gru portuale, nr 3 gru carrate, n° 7 macchine operatrici (escavatori/pala meccanica/sollevatori telescopici)
	Squadre/lavoratori dedicati: n° 4 squadre da 5/6 persone tra personale a terra ed operatori mezzi + n° 1 squadra da 3 persone per servizio SIA. per turno di lavoro da 8 ore
	Unità di misura: ore
	Tempo: h24
Clienti	Biomasse Italia S.p.A./ENI S.p.a./Nordex S.p.a./Gamesa S.p.a./RWE S.p.a./Gruber Logistic/Fagioli S.p.a./Mammoet S.p.a.
Allegato	

PERSONALE	
<b>Risorse Umane 2024 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 35 Esterni: 0 Contratto: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo Determinato: 9</li> <li>• Tempo Indeterminato: 26</li> <li>• CCNL Porti: 8</li> <li>• Altri CCNL: 27 (Trasporti + Guardie ai fuochi)</li> </ul>
<b>Risorse Umane 2025 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 30 Esterni: □ Contratto: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo Determinato: 5</li> <li>• Tempo Indeterminato: 25</li> <li>• CCNL Porti: 8</li> <li>Altri CCNL: 22 (trasporti + Guardie ai fuochi)</li> </ul>
<b>Saturazione (Stima %)</b>	
<b>Allegato</b>	
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG: NO FIS: NO
VOLUMI GESTITI	
<b>Navi (numero) 2024</b>	75
<b>Navi (numero) 2025 prev.</b>	Dati ad agosto 2025: 60 Previsioni a dicembre 2025: 80

<b>Merci (MOVES (IN/OUT) 2024</b>	500.000,00 Ton. circa
<b>Merci MOVES (IN/OUT) 2025 prev.</b>	<b>Dati ad agosto 2025: 280.000,00 ton. Previsioni a dicembre 2025: 450.000,00 ton. Rinfusa + 50.000 ton cargo;</b>
<b>Nuovi servizi</b>	/
<b>Volumi 2024</b>	
<b>Previsione Volumi 2025</b>	
<b>Previsioni Volumi 2026</b>	
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
<b>Fabbisogno Complessivo dichiarato</b>	- Assunzioni: 20 - A chiamata: 0
<b>Relazione con Volumi previsionali</b>	



FABBISOGNO FORMATIVO-DIRIGENTI

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







FABBISOGNO FORMATIVO-ADETTI AMMINISTRATIVI

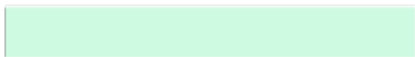
FABBISOGNO FORMATIVO			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	<b>6</b>	<b>/</b>	<b>20</b>

FABBISOGNO FORMATIVO-ADETTI OPERATIVI

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

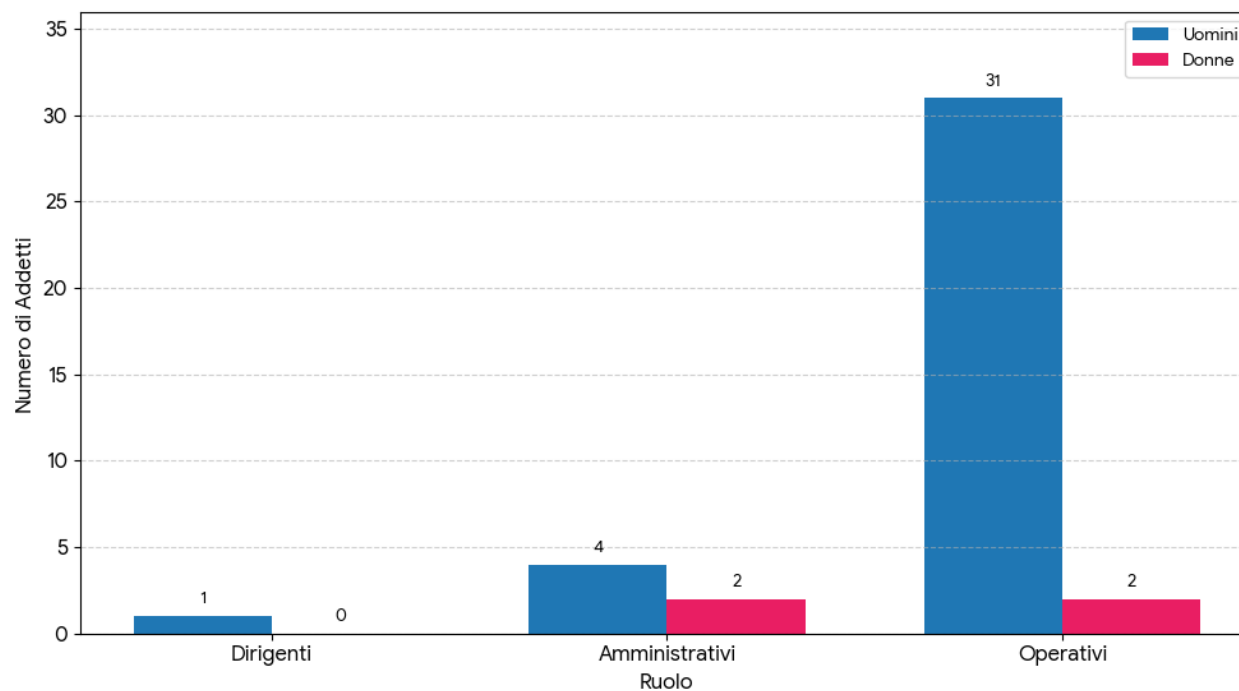


<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	24	24	20	10	24	24	24	24
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI /MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>			24	5	5	5	10	20



ORGANICO -EQUILIBRIO DI GENERE

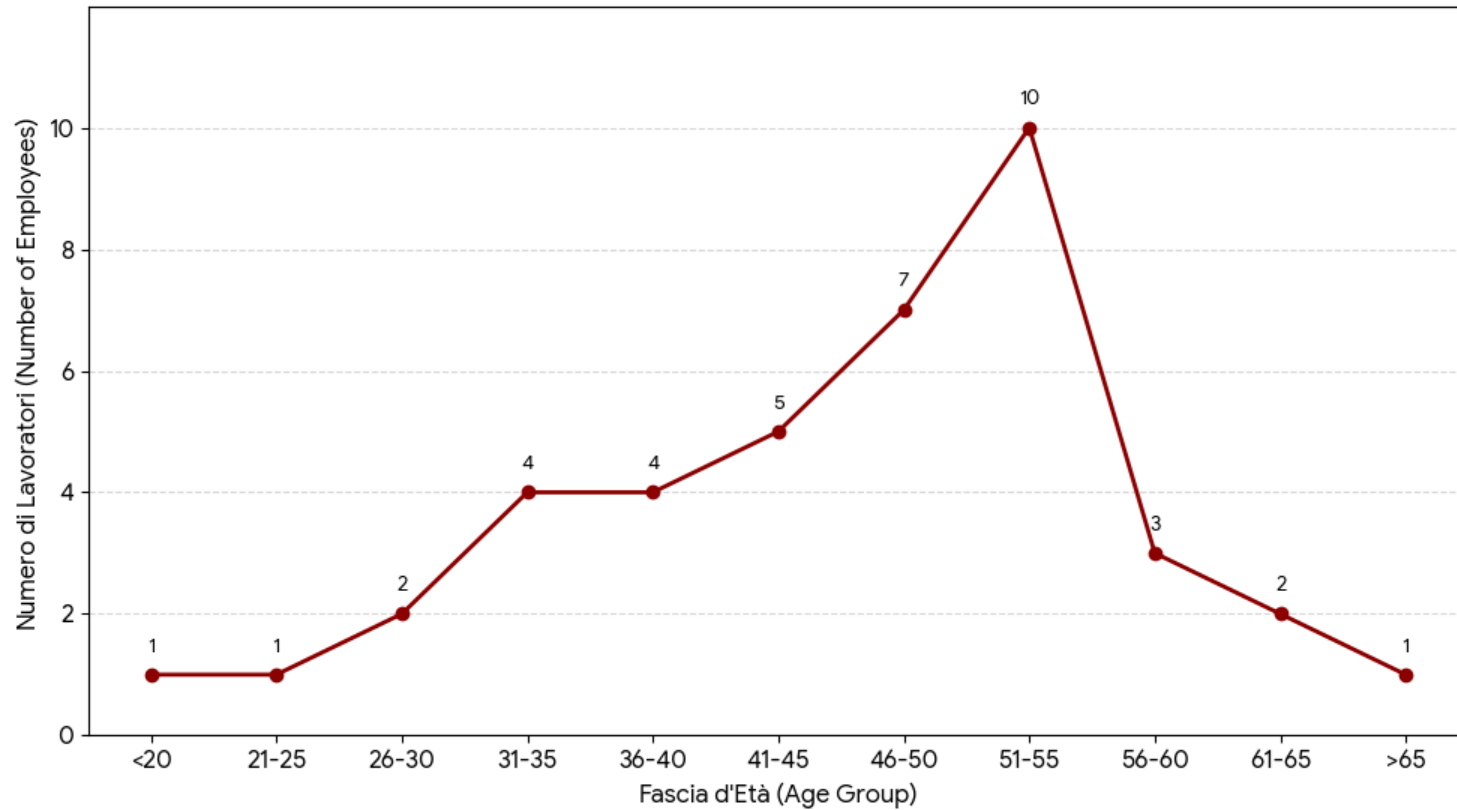
Confronto Equilibrio di Genere per Ruolo in Azienda (Colori Aggiornati)



Ruolo	Uomini	Donne	Totale Addetti
Dirigenti	1	0	1
Amministrativi	4	2	6
Operativi	31	2	33
<b>Totale Azienda</b>	<b>36</b>	<b>4</b>	<b>40</b>

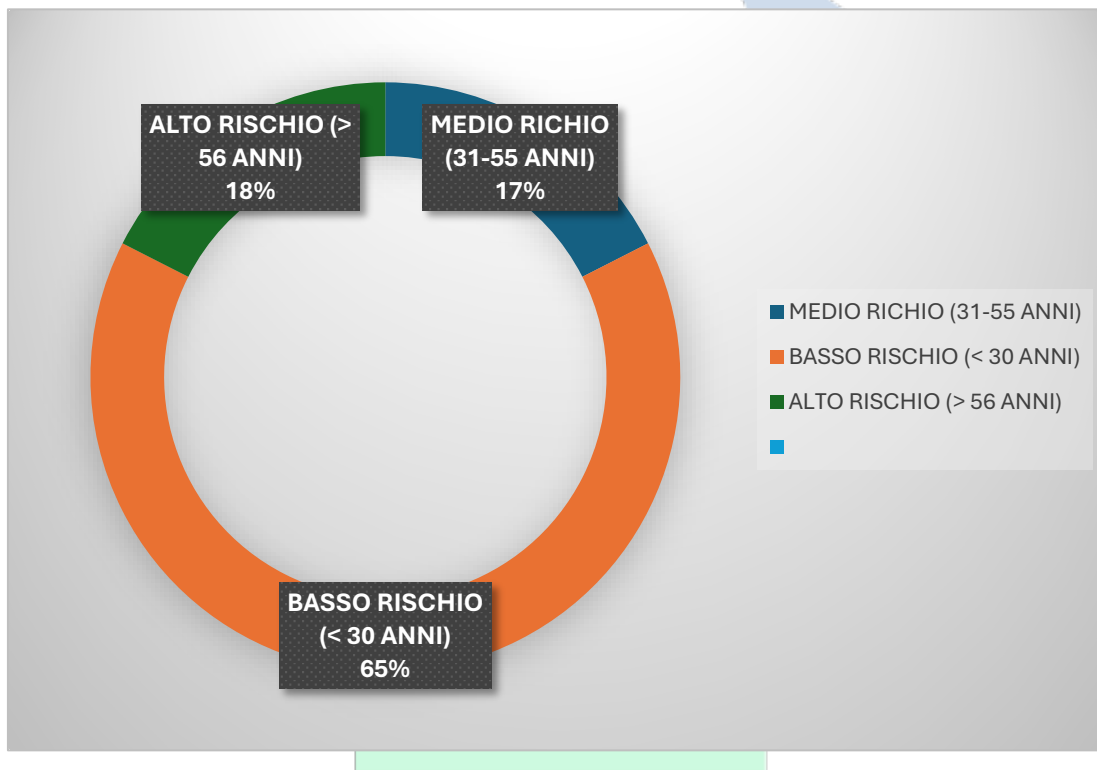
ORGANICO – RICAMBIO GENERAZIONALE

Distribuzione dei Lavoratori ISCRITTI AGENZIA per Fascia d'Età (Ricambio Generazionale) - Dati Aggiornati



Fascia d'Età	Numero di Lavoratori
<20	1
21-25	1
26-30	2
31-35	4
36-40	4
41-45	5
46-50	7
51-55	10
56-60	3
61-65	2
>65	1

PROIEZIONI SUL TOURNOVER



Il grafico mostra la percentuale di rischio turnover a seconda delle fasce d'età.

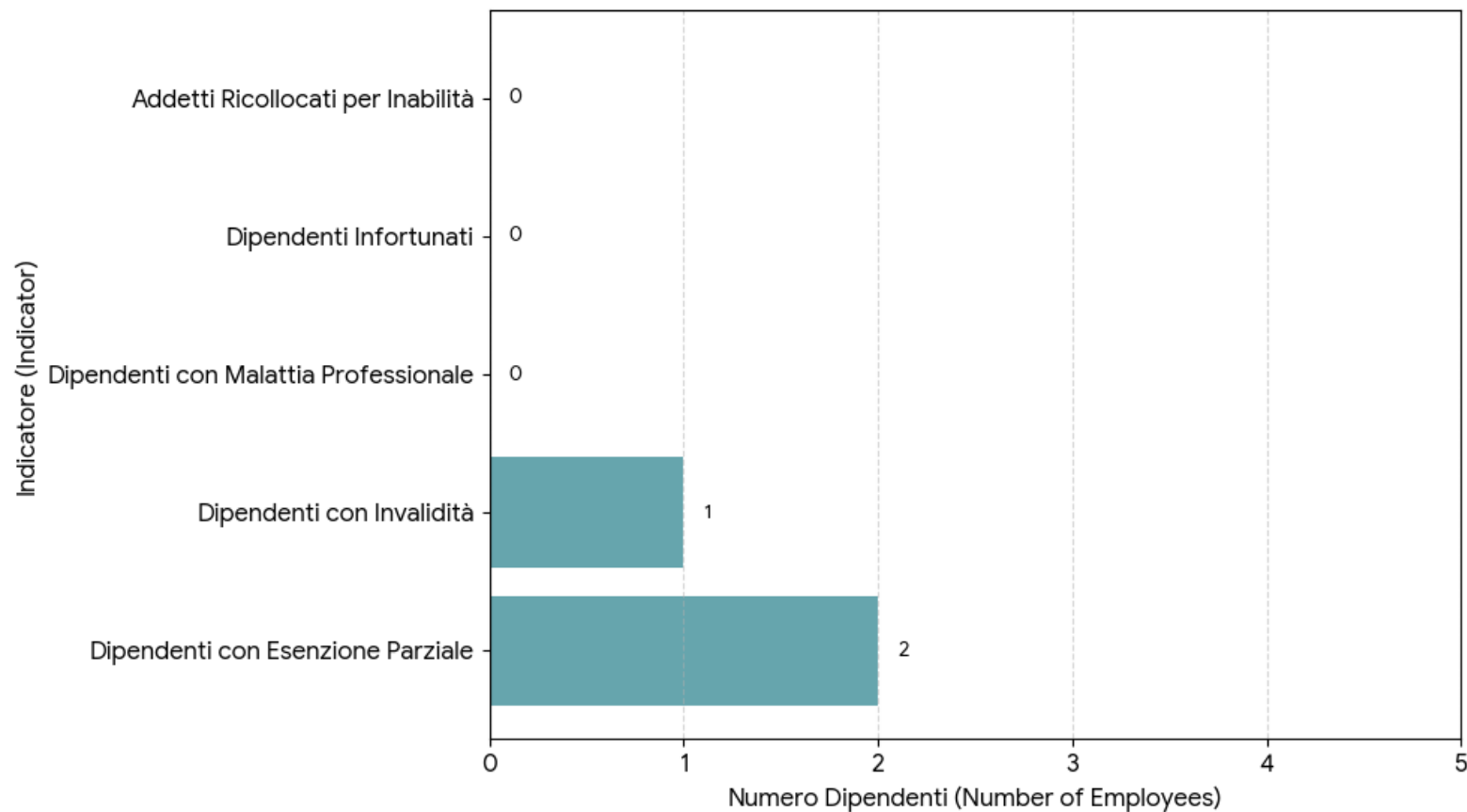
Il 65% degli iscritti, data l'età, non va in contro al rischio turnover. Salvo turnover volontario.

La forza lavoro stabile è pari al 17% degli iscritti, considerata nella fascia d'età compresa tra i 31 e i 55 anni.

Rischio turnover, invece per il 18% dei lavoratori che superano i 56 anni.

ORGANICO – INVALIDITA'/INABILITA'

Dati su Invalidità e Infortuni sul Lavoro - Aggiornato



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

Alle tre imprese portuali autorizzate già nel corso dello scorso anno, nel 2025 si è aggiunto un nuovo operatore economico, autorizzato a svolgere operazioni portuali. Di seguito, le relative proiezioni, suddivise per impresa.

### ➤ MG SRLS

La MG Srls è soggetto autorizzato a svolgere operazioni portuali. Fornisce la propria attività di carico, scarico e movimentazione merce per il cliente Baker Hughes e fornisce il servizio SIA (Servizio Integrativo Antincendio). Il 2025 è stato caratterizzato da un calo delle merci movimentate dalla società, la quale, tuttavia, prevede di riuscire ad incrementare nel 2026. Sotto si riportano le proiezioni grafiche riferite a ciascuno dei profili esaminati in questo lavoro.

#### DATI DI TRAFFICO E PROIEZIONI

Secondo le informazioni restituite dall'impresa, il 2025 è stato caratterizzato da un aumento delle merci movimentate. La società stimava di raggiungere il traguardo delle 100 tonnellate, ma il risultato conseguito è ben più alto delle previsioni, raggiungendo quota 293 tonnellate, con un incremento percentuale sul 2024 del +193%.

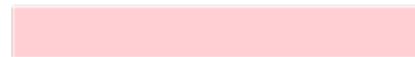
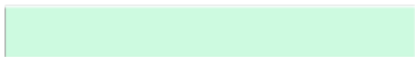
Descrizione	Dato/Valore
Merci movimentate 2024	500 ton

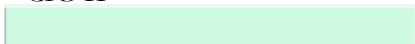

Descrizione	Dato/Valore
Previsione merci movimentate 2025	100 ton
<b>Merci movimentate (dato reale 2025)</b>	<b>293 ton</b>
<b>Variazione percentuale</b>	<b>+193%</b>

SCHEDA D'IMPRESA

SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
Ragione Sociale	MG S.r.l.s.
Sede Legale	Via Ruggero Leoncavallo, 2 - 88900 - Crotona (KR)
Sede Operativa	Porto di Crotona
P.IVA/ Codice Fiscale	IT 03505680797
Fatturato (2024)	€ 936.400
Codice ATECO	52.22.09
Tipologia Impresa	Impresa Portuale ex art. 16, c.1 , L.84/94
Servizio/ Operazione	Servizi Integrativi antincendio / Operazioni Portuali
Categoria Merceologica	Per il SIA tutte le merci pericolose / Per le attività di impresa merce in colli

Scadenza Autorizzazione / Concessione	31/12/2024
Attività Principale	Operazioni portuali
Dipendenti 2024	15
Dipendenti 2025	23
	<b>ATTIVITÀ</b>
<b>Modello Operativo</b>	<b>Attività:</b>
	Descrizione:
	CARICO, SCARICO, MOVIMENTAZIONE COLLI IN PORTO
	- - <b>Mezzi utilizzati: Gru, carrelli</b>
	Squadre/lavoratori dedicati: 2 squadre – 4 operatori mezzi – 5 facchini
	Unità di misura: TONNELLATE
	Tempo: 6 H
<b>Clienti</b>	BAKER HUGHES
	<b>PERSONALE</b>



<b>Risorse Umane 2024 dedicate ad attività portuali</b>	Interni:  • Tempo Determinato: 0 • Tempo Indeterminato: 15 • CCNL Porti: 5 • Altri CCNL: 10	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:	
<b>Risorse Umane 2025 dedicate ad attività portuali</b>	Interni:  • Tempo Determinato: 0 • Tempo Indeterminato: 23 • CCNL Porti: 9 • Altri CCNL: 14	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:	
		<input type="checkbox"/> A chiamata:	
<b>Mansione</b>	IMPIEGATI AMMINISTRATIVI-OPERATORI MEZZI -FACCHINI-GUARDIA AI FUOCHI		
<b>Saturazione (Stima %)</b>			
<b>Allegato</b>			
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG X 	FIS 	
<b>VOLUMI GESTITI</b>			
<b>Navi (numero) 2024</b>	2		
<b>Navi (numero) 2025 prev.</b>	Dati ad agosto 2025: 0 Previsioni a dicembre 2025: 1		

<b>Merchi (MOVES (IN/OUT) 2024</b>	500 ton
<b>Merchi MOVES (IN/OUT) 2025 prev.</b>	<b>Dati ad agosto 2025: 0</b> <b>Previsioni a dicembre 2025: 100</b>
<b>Nuovi servizi</b>	2
<b>Volumi 2024</b>	500 TON
<b>Previsione Volumi 2025 Prev.</b>	100 TON
<b>Previsione Volumi 2026 Prev.</b>	500 TON
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
<b>Fabbisogno Complessivo dichiarato</b>	- 10 assunzioni - 0 a chiamata
<b>Modalità di gestione</b>	abbiamo formalizzato delle offerte migliorative a quelle attualmente praticate per incrementare i traffici locali e siamo in attesa di formali riscontri da parte dei ricevitori. Inoltre abbiamo partecipato ad una gara per l'affidamento di un servizio quinquennale in porto.

**FABBISOGNO FORMATIVO-DIRIGENTI**

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









FABBISOGNO FORMATIVO-ADETTI AMMINISTRATIVI

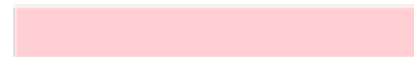
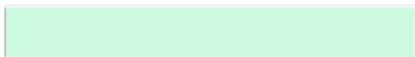
<b>FABBISOGNO FORMATIVO</b>			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	<b>2</b>	<b>/</b>	<b>20</b>

FABBISOGNO FORMATIVO-ADETTI OPERATIVI

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

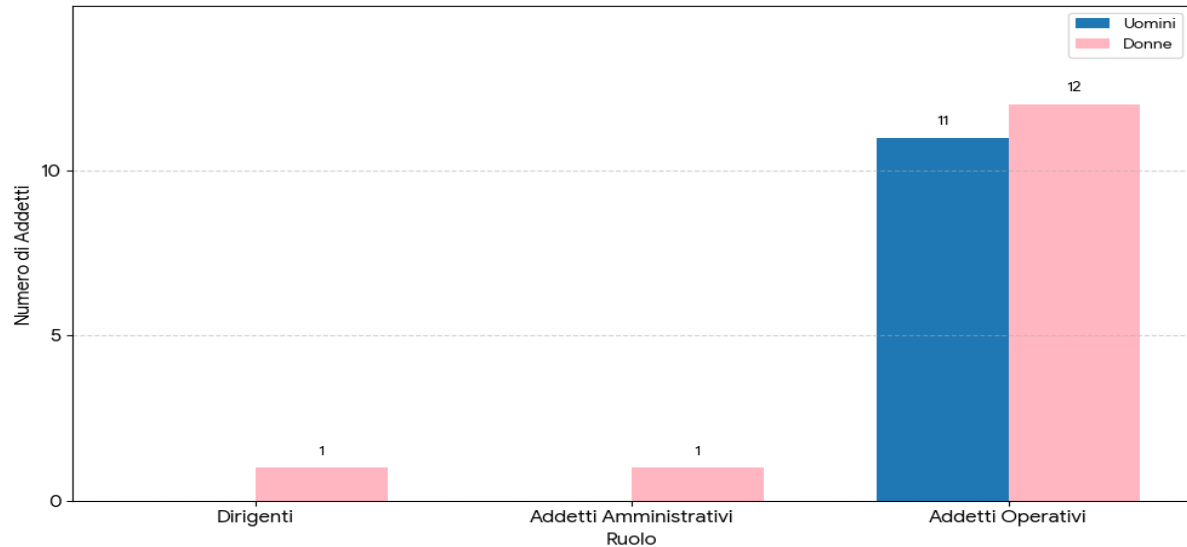


<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	6	6	6	6	6	6	6	6
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI /MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	6		6	0	0	0	13	13



ORGANICO -EQUILIBRIO DI GENERE

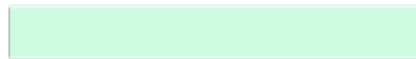
Confronto Equilibrio di Genere per Ruolo in Azienda (Dati Aggiornati)



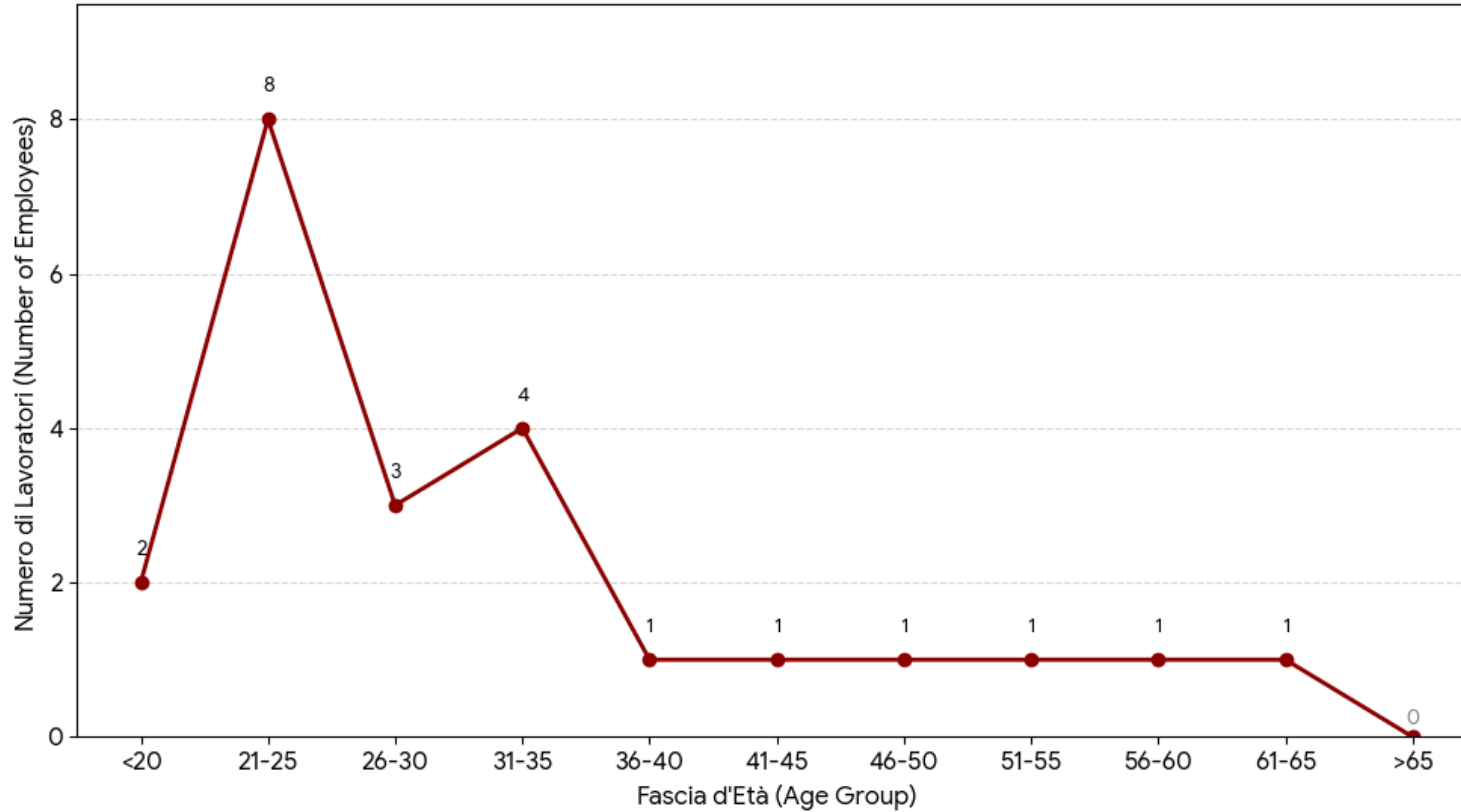
Ruolo	Uomini	Donne
Dirigenti	0	1
Addetti Amministrativi	0	1
Addetti Operativi	11	12

L'equilibrio di genere pare perfettamente rispettato, in quanto, in controtendenza rispetto alle altre imprese esaminate, le donne prevalgono leggermente rispetto al numero degli uomini e vi è una donna impiegata in ruoli apicali.

ORGANICO – RICAMBIO GENERAZIONALE

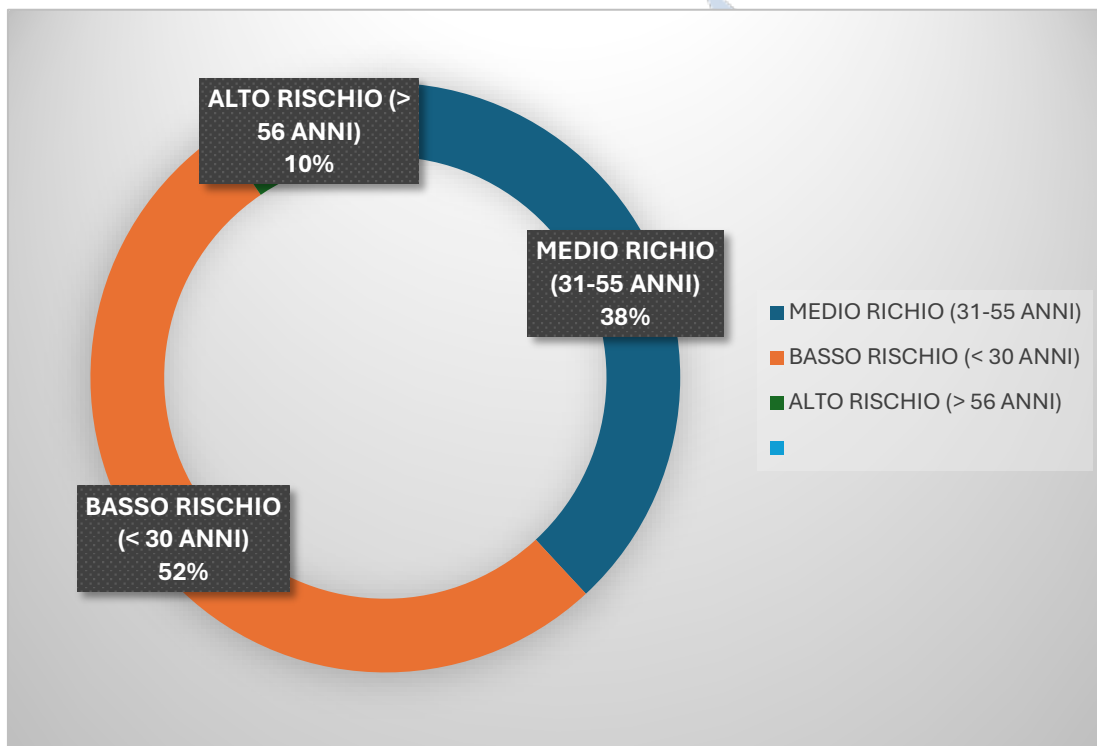


Distribuzione dei Lavoratori ISCRITTI AGENZIA per Fascia d'Età (Ricambio Generazionale) - Nuovi Dati



Fascia d'Età	Numero di Lavoratori
<20	2
21-25	8
26-30	3
31-35	4
36-40	1
41-45	1
46-50	1
51-55	1
56-60	1
61-65	1
>65	0

PROIEZIONI SUL TOURNOVER

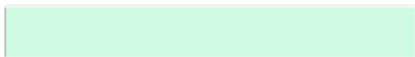


Il grafico mostra la percentuale di rischio turnover a seconda delle fasce d'età.

Il 52% degli iscritti, data l'età, non va in contro al rischio turnover. Salvo turnover volontario.

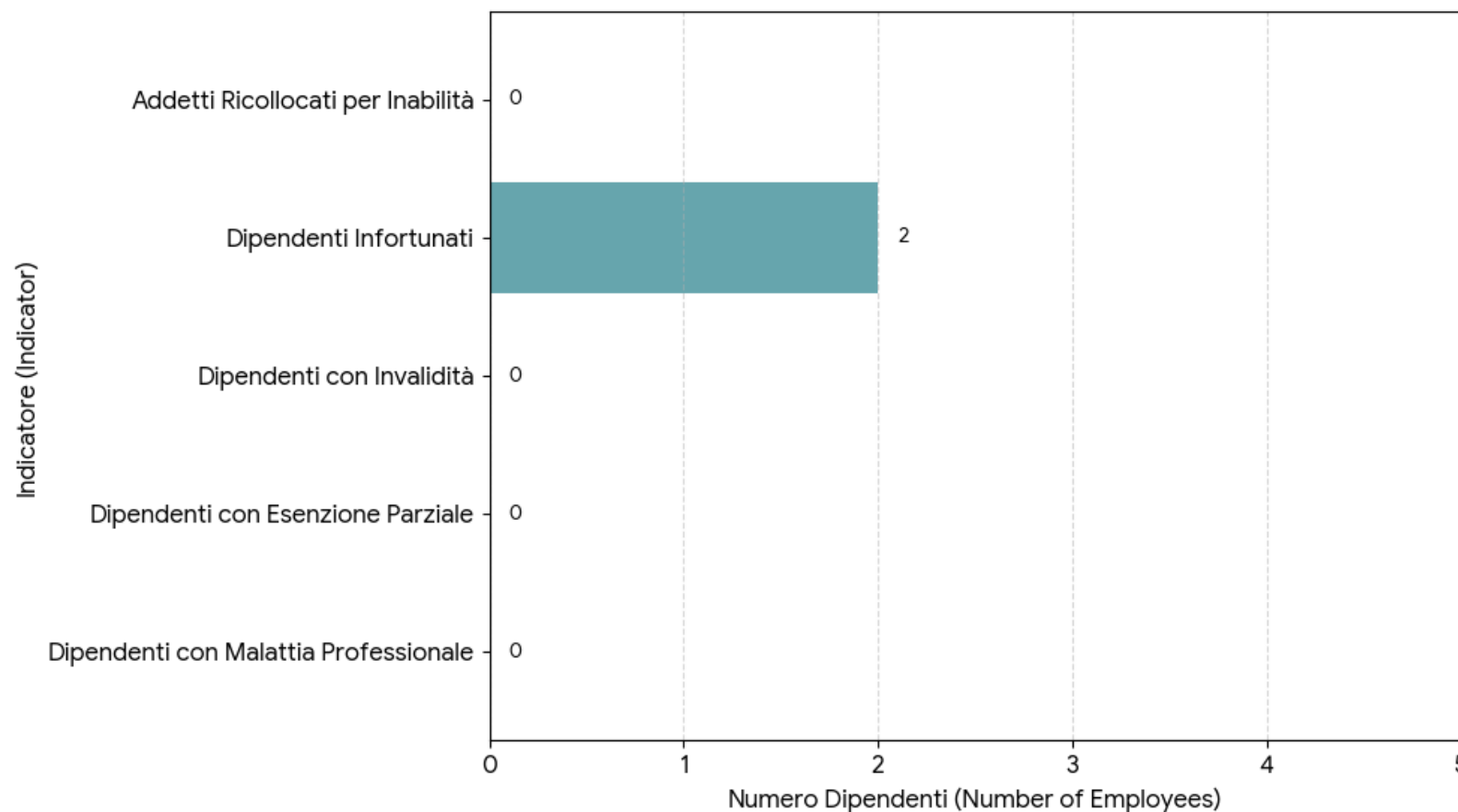
La forza lavoro stabile è pari al 38% degli iscritti, considerata nella fascia d'età compresa tra i 31 e i 55 anni.

Rischio turnover, invece per il 10% dei lavoratori che superano i 56 anni.



ORGANICO – INVALIDITA'/INABILITA'

Dati su Invalidità e Infortuni sul Lavoro - Aggiornato



➤ **O.MI. SUD SRL**

L'impresa è autorizzata all'espletamento di operazioni e servizi portuali ex art. 16 comma 1 e 3 L. 84/1994. La propria attività si rivolge a diversi operatori economici tra cui: Condotte Srl,, Med Wind Srl, Metalcarpenteria, Argo srl, Petrol cem, Seva Srl. Ad aggiornamento dei dati resi noti nel 2024, di seguito proiezione grafiche.

**DATI DI TRAFFICO E PROIEZIONI**

Il numero delle tonnellate di merce movimentata dalla OMI SUD SRL è sceso in maniera significativa nel 2025. La società, tuttavia prevede un leggero aumento (15.000 ton) per il 2026.

Descrizione	Dato/Valore
Merci movimentate 2024	31.300 ton
Previsione merci movimentate 2025	9.000 ton

**SCHEDA D'IMPRESA**

<b>SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITA' D'IMPRESA</b>	
<b>Ragione Sociale</b>	OFFICINA MECCANICA INDUSTRIALE SUD SRL – IN SIGLA OMISUD SRL
<b>Sede Legale</b>	Via G. Mercalli, snc – Zona industriale – Loc- Zigari – 88900 Crotona

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

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

<b>Sede Operativa</b>	Via G. Mercalli, snc – Zona industriale – Loc- Zigari – 88900 Crotona
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	01961530795
<b>Fatturato (2024)</b>	€ 3.082.233,00
<b>Codice ATECO</b>	33.12.59 – 33.15 – 43.99.02- 52.22.09- 52.24.20
<b>Tipologia Impresa</b>	Società a responsabilità limitata SRL
<b>Servizio/ Operazione</b>	-Art. 68 CN Lavori di meccanica generale; Alaggio/varo imbarcazioni; Arredamenti navali; Costruzioni di strutture metalliche. -Art. 16 comma 1 L.84/94 Operazioni portuali per conto proprio e di terzi Porto di Crotona. -Art.16 comma 3 L.84/94 – Servizi Portuali presso porto Di Crotona
<b>Categoria Merceologica</b>	Sbarco, imbarco e stoccaggio di merci in ambito portuale; Noleggio di gru ed altre attrezzature con operatore; Riparazione e manutenzione di macchinari; Riparazione e manutenzione di navi e imbarcazioni
<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	31.12.2025
<b>Attività Principale</b>	Sbarco, imbarco e stoccaggio di merci in ambito portuale; Noleggio di gru ed altre attrezzature con operatore; Riparazione e manutenzione di macchinari; Riparazione e manutenzione di navi e imbarcazioni
<b>Dipendenti 2024</b>	24
<b>Dipendenti 2025</b>	25

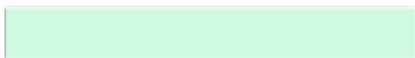
<b>Ricorso Ammortizzatori sociali</b>	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
	<b>ATTIVITÀ</b>
<b>Modello Operativo</b>	<p><b>Attività:</b> Sbarco, imbarco, movimentazione e stoccaggio di merci in ambito portuale</p> <p><b>Descrizione:</b> Carico, Scarico, Trasbordo, Deposito, Movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale rese in ambito portuale e finalizzate al passaggio del carico o di parte di esso da una nave ad un'altra modalità di trasporto e viceversa.</p>

	Mezzi utilizzati: Gru portuale, Gru Telescopiche, Carrelli elevatori, Pale meccaniche, escavatori.
	Squadre/lavoratori dedicati: Gruisti, conduttori mezzi meccanici. Segnalatori, imbracatori
	Unità di misura: tonnellate/ oraria
	Tempo: 24/36 ore scarico – 24/36 imbarco
<b>Clienti</b>	METAL CARPENTERIA, PETROLCEM, SEVA SRL, NOVA AGO INVEST, MED WIN SRL
<b>Allegato</b>	
	<b>PERSONALE</b>

<b>Risorse Umane 2024 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 10  • Tempo Determinato: 1 • Tempo Indeterminato: 9 • CCNL Porti: • Altri CCNL: METALMECCANICO	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:	
<b>Risorse Umane 2025 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 11  • Tempo Determinato: 1 • Tempo Indeterminato: 10 • CCNL Porti: Altri CCNL: METALMECCANICO	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:	
<b>Saturazione (Stima %)</b>			
<b>Allegato</b>			
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG	FIS	
<b>VOLUMI GESTITI</b>			
<b>Navi (numero) 2024</b>	18		
<b>Navi (numero) 2025 prev.</b>	<b>Dati ad agosto 2025: 3</b> <b>Previsioni a dicembre 2025: 3</b>		
<b>Merci (MOVES (IN/OUT) 2024)</b>	3/15		



<b>Merci MOVES (IN/OUT) 2025 prev.</b>	<b>Dati ad agosto 2025: 3</b> <b>Previsioni a dicembre 2025: 3</b>
<b>Nuovi servizi</b>	Scarico cemento in big bags
<b>Volumi 2024</b>	Tonnellate 31.300

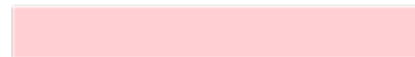
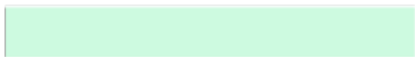
<b>Previsione Volumi 2025</b>	Tonnellate 9.000
<b>Previsioni Volumi 2026</b>	Tonnellate 15.000
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
<b>Fabbisogno Complessivo dichiarato</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assunzioni: 1 unità</li> <li>- A chiamata: 0</li> </ul>



<p><b>Relazione con Volumi previsionali</b></p>	<p>- <b>1° semestre 2025:</b> Le offerte formulate nel corso del secondo semestre del 2024 sono state la maggior parte concretizzate, le stesse riguardavano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lo sbarco di cemento in big bags che va a sostituire la commessa dello sbarco di cemento sfuso mediante attacco e stacco manichetta di convogliamento silos siti presso il molo Giunti(interrotto a causa del malfunzionamento dei silos ) si prevede lo sbarco di n° 1/2 navi al mese di un tonnellaggio pari a 2000 tons in big bags di 1.5 tons cad., Tale attività avrà una durata di circa 2 anni.</li> </ul> <p><b><u>Prima nave sbarcata a luglio 2025.</u></b></p> <p>-<b>2° semestre 2025</b> - si prevede per fine anno l'arrivo di una nave di 300 di di project cargo e navi di cemento sopra citate.</p>
---	--

FABBISOGNO FORMATIVO-DIRIGENTI














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



FABBISOGNO FORMATIVO-ADDETTI AMMINISTRATIVI

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

FABBISOGNO FORMATIVO-ADDETTI OPERATIVI

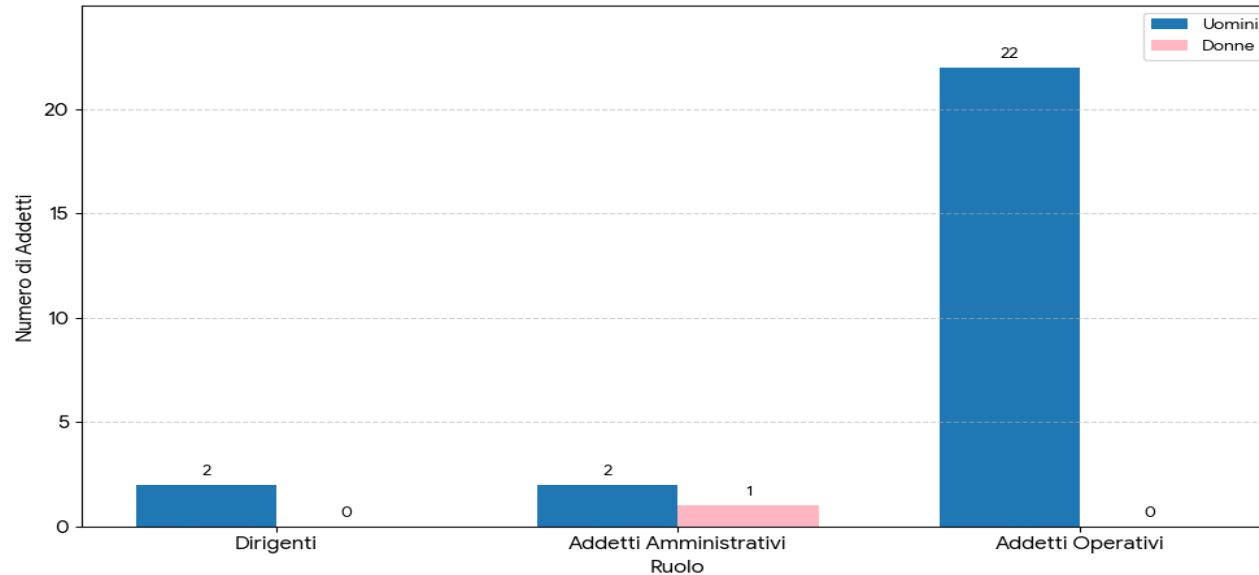
FABBISOGNO FORMATIVO								
	<b>PIATTAFORME E DI LAVORO MOBILI ELEVABILI</b>	<b>GRU PER AUTOCARRO</b>	<b>GRU MOBILI</b>	<b>GRU A BRANDEGGIO</b>	<b>MINI PALE MECCANICHE</b>	<b>ESCAVATORI</b>	<b>CARRELLO ELEVATORE</b>	<b>PALE CARICATRICI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
								



	TERNE	VERRICELLI DI BORDO	SISTEMI ANTICADUTA	GANTRY CRANE	REACH STACKER	STRADDLE CARRIER	RALLA	AUTOMEZZI /MACCHINE SPECIALI
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	2		2	0	0	0	0	1

ORGANICO -EQUILIBRIO DI GENERE

Confronto Equilibrio di Genere per Ruolo in Azienda (Nuovi Dati)

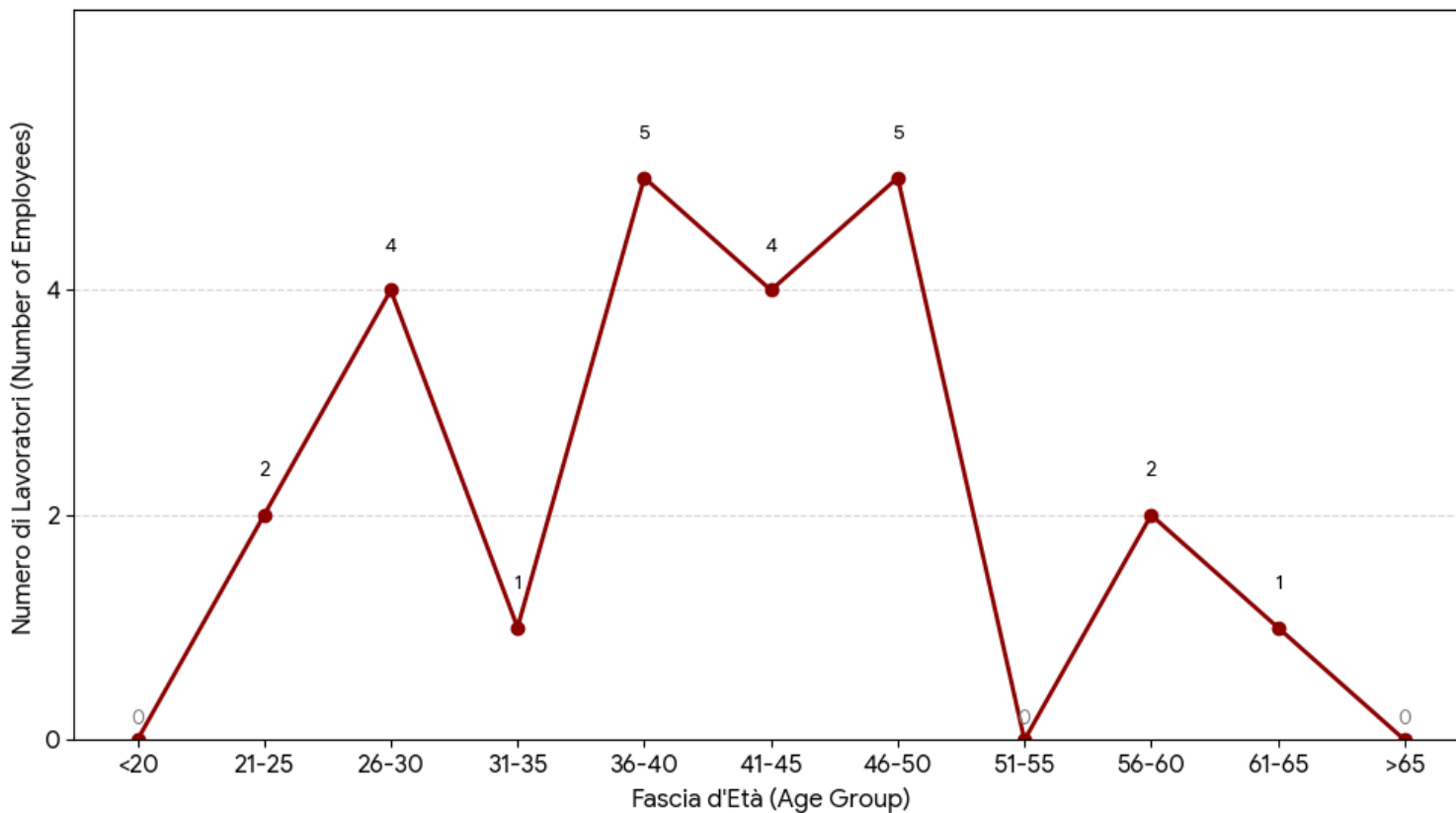


Ruolo	Uomini	Donne
Dirigenti	2	0
Addetti Amministrativi	2	1
Addetti Operativi	22	0

È evidente lo squilibrio di genere, in azienda è presente solo una donna come addetto amministrativo.

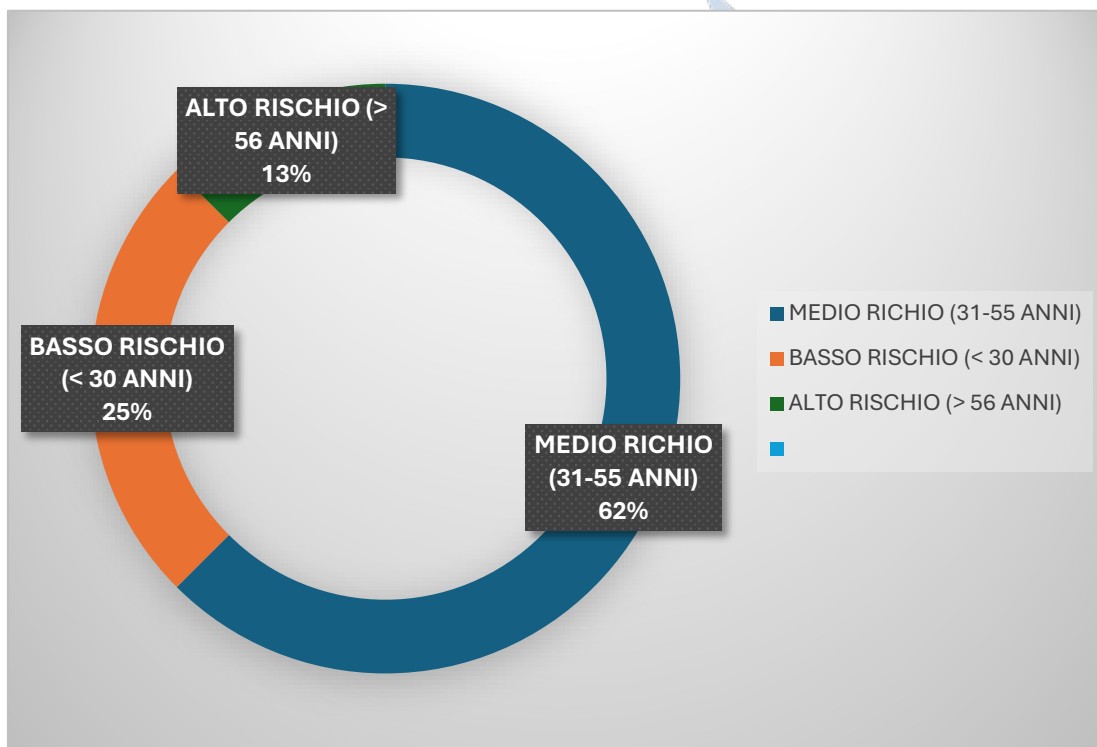
ORGANICO – RICAMBIO GENERAZIONALE

Distribuzione dei Lavoratori ISCRITTI AGENZIA per Fascia d'Età (Ricambio Generazionale) - Nuovi Dati



Fascia d'Età	Numero di Lavoratori
<20	0
21-25	2
26-30	4
31-35	1
36-40	5
41-45	4
46-50	5
51-55	0
56-60	2
61-65	1
>65	0

PROIEZIONI SUL TOURNOVER



Il grafico mostra la percentuale di rischio turnover a seconda delle fasce d'età.

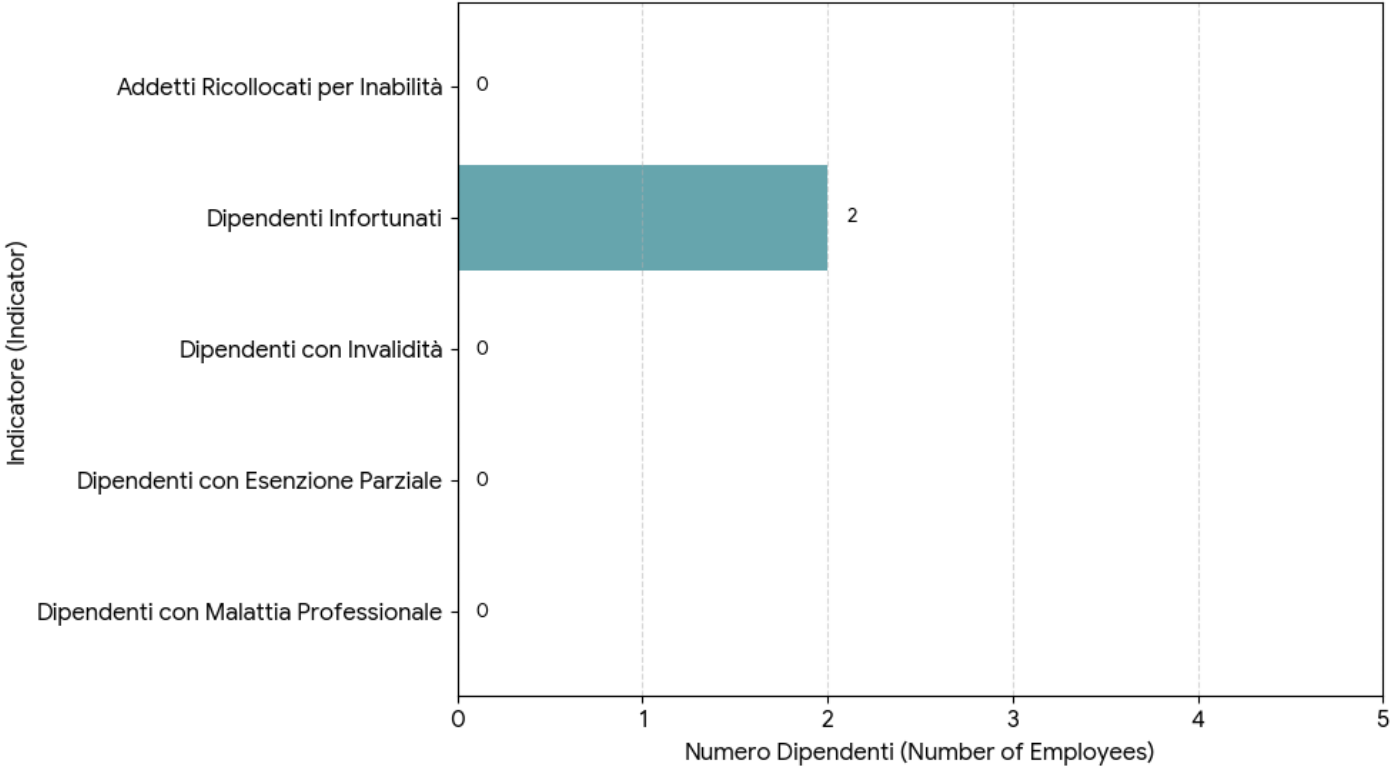
Il 25 % degli iscritti, data l'età, non va in contro al rischio turnover. Salvo turnover volontario.

La forza lavoro stabile è pari al 62% degli iscritti, considerata nella fascia d'età compresa tra i 31 e i 55 anni.

Rischio turnover, invece per il 13% dei lavoratori che superano i 56 anni.

ORGANICO – INVALIDITA'/INABILITA'

Dati su Invalidità e Infortuni sul Lavoro - Aggiornato



➤ **GRAZIANI FRANCESCO SRL**

La società è autorizzata ad espletare servizi portuali che eroga a favore del terminalista Recycling Srl, altre imprese portuali come MG Srls, e operatori economici quali Brembana e Rolle, KT.

DATI DI TRAFFICO E PROIEZIONI

La società, come già accaduto lo scorso anno, non ha riferito i dati sul livello di traffico/attività.

SCHEDA D'IMPRESA

SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
<b>Ragione Sociale</b>	GRAZIANI FRANCESCO S.R.L.
<b>Sede Legale</b>	VIA FILIPPO CORRIDONI N. 32, 88900 CROTONE (KR)
<b>Sede Operativa</b>	VIA FILIPPO CORRIDONI N. 32, 88900 CROTONE (KR)
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	01912260799
<b>Fatturato (2024)</b>	€ 6.629.906,00
<b>Codice ATECO</b>	25.11

Tipologia Impresa	SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA METALMECCANICA	
Servizio/ Operazione	SERVIZI PORTUALI OPERAZIONI PORTUALI	
Categoria Merceologica		
Scadenza Autorizzazione / Concessione	31/12/2025	
Attività Principale		
Dipendenti 2024	99	
Dipendenti 2025	105	
Ricorso Ammortizzatori sociali	SI	<i><u>NOX</u></i>
	<b>ATTIVITÀ</b>	
Modello Operativo	Attività:	

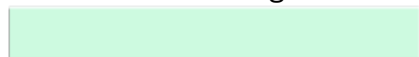
	<p><b>Descrizione:</b></p> <p>Riparazione e manutenzione contenitori, riparazione e manutenzione manufatti metallici, noleggio a caldo di mezzi meccanici di sollevamento e traslazione, rizzaggio e derizzaggio, fissaggio merce, taccaggio auto su navi vagone e carri ferroviari, marcatura/smarcatura, conteggio cernita delle merci, pulizia merci e ricondizionamento colli.</p> <p>Operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale rese in ambito portuale e finalizzate al passaggio del carico o di parte di esso da una nave ad un'altra o altra modalità di trasporto e viceversa ai sensi dell'art. 16, comma 1, della Legge Portuale</p>
	<p><b>- Mezzi utilizzati: AUTOGRU' PORTATA MIN. 10 TON. MAX. 220 TON., N. 2 CARRELLI ELEVATORI, N. 1 SOLLEVATORE TELESCOPICO, N. 2 PLE</b></p>
	<p>Squadre/lavoratori dedicati: N. 7 OPERATORI MEZZI</p>
	<p>Unità di misura: TONNELLATE</p>
	<p>Tempo: N.A.</p>
<b>Clienti</b>	<p>RECYCLING S.R.L., MF S.R.L.S., BREMBANA &amp; ROLLE, KT</p>
<b>Allegato</b>	<p>ELENCO MEZZI</p>
	<p><b>PERSONALE</b></p>

<b>Risorse Umane 2024 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo Determinato: 2</li> <li>• Tempo Indeterminato: 5</li> <li>• CCNL Porti:</li> <li>• Altri CCNL: METALMECCANICO</li> </ul>	Esterni: 0 Contratto:	
<b>Risorse Umane 2025 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo Determinato: 2</li> <li>• Tempo Indeterminato: 5</li> <li>• CCNL Porti:</li> <li>Altri CCNL: METALMECCANICO</li> </ul>	Esterni: 0 Contratto:	
<b>Saturazione (Stima %)</b>			
<b>Allegato</b>	ELENCO PERSONALE		
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG	FIS	
<b>VOLUMI GESTITI</b>			
<b>Navi (numero) 2024</b>	/		
<b>Navi (numero) 2025 prev.</b>	Dati ad agosto 2025: / Previsioni a dicembre 2025: /		
<b>Merci MOVES (IN/OUT) 2024</b>	/		

<b>Merci MOVES (IN/OUT) 2025 prev.</b>	<b>Dati ad agosto 2025: / Previsioni a dicembre 2025: /</b>
<b>Nuovi servizi</b>	/
<b>Volumi 2024</b>	/
<b>Previsione Volumi 2025</b>	/
<b>Previsioni Volumi 2026</b>	/
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
<b>Fabbisogno Complessivo dichiarato</b>	- Assunzioni: 0 - A chiamata: 0
<b>Relazione con Volumi previsionali</b>	/

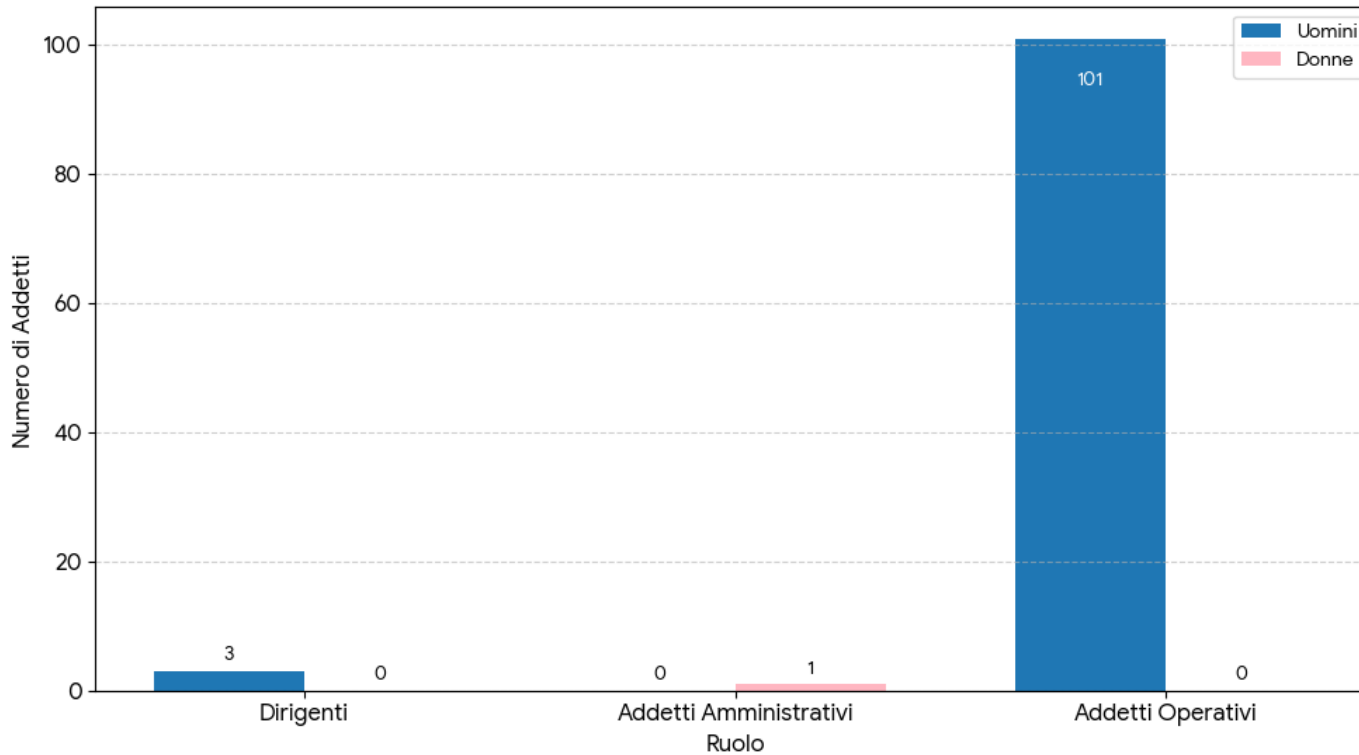
FABBISOGNO FORMATIVO

La società dichiara di non avere alcuna esigenza formativa.



ORGANICO -EQUILIBRIO DI GENERE

Confronto Equilibrio di Genere per Ruolo in Azienda (Nuovi Dati)



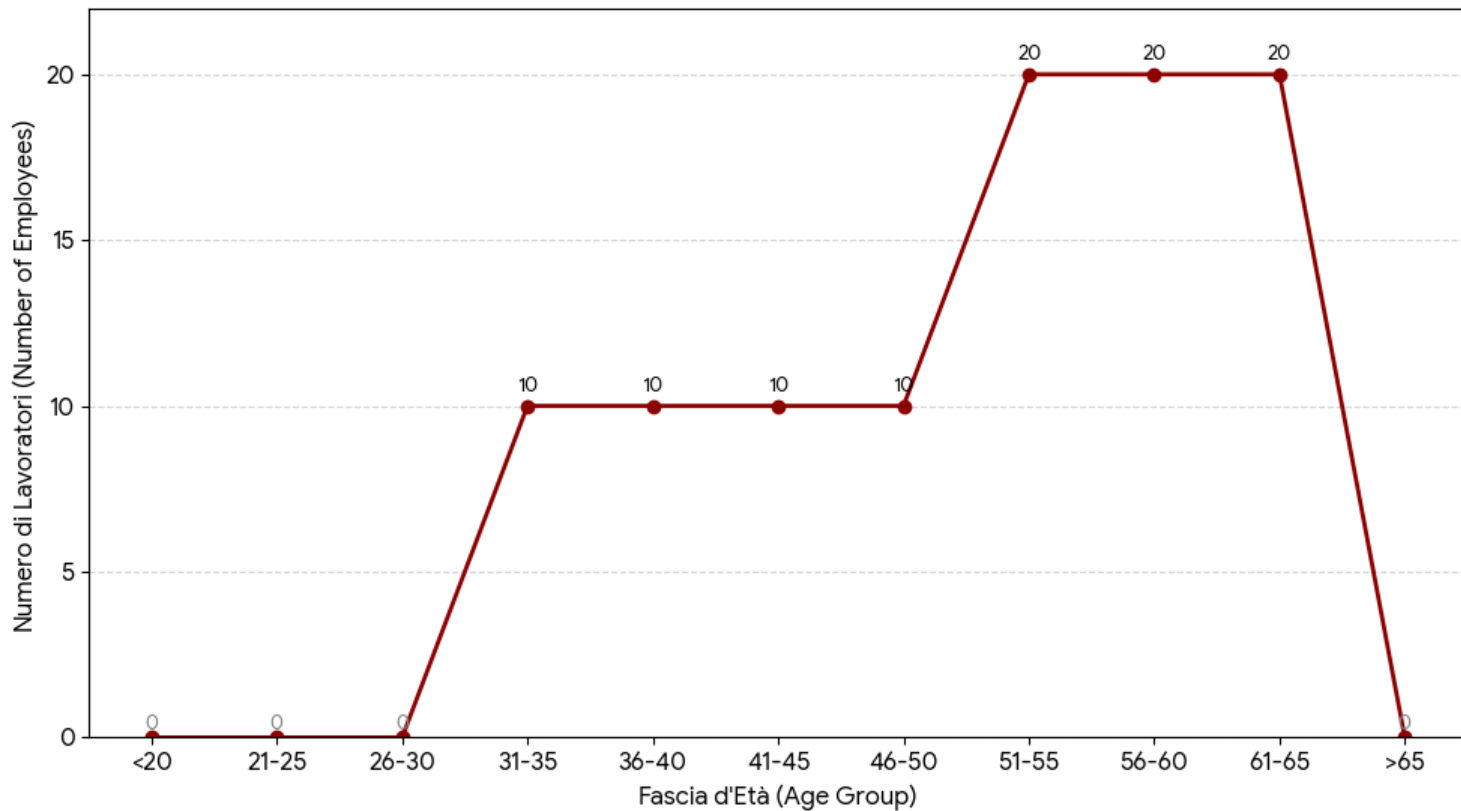
Ruolo	Uomini	Donne
Dirigenti	3	0
Addetti Amministrativi	0	1
Addetti Operativi	101	0
<b>Totale</b>	<b>104</b>	<b>1</b>

153

Anche all'interno di questa impresa, si segnala la quasi totale assenza di lavoratrici. Vi è una sola donna su 105 unità, la quale ricopre il ruolo di impiegato amministrativo.

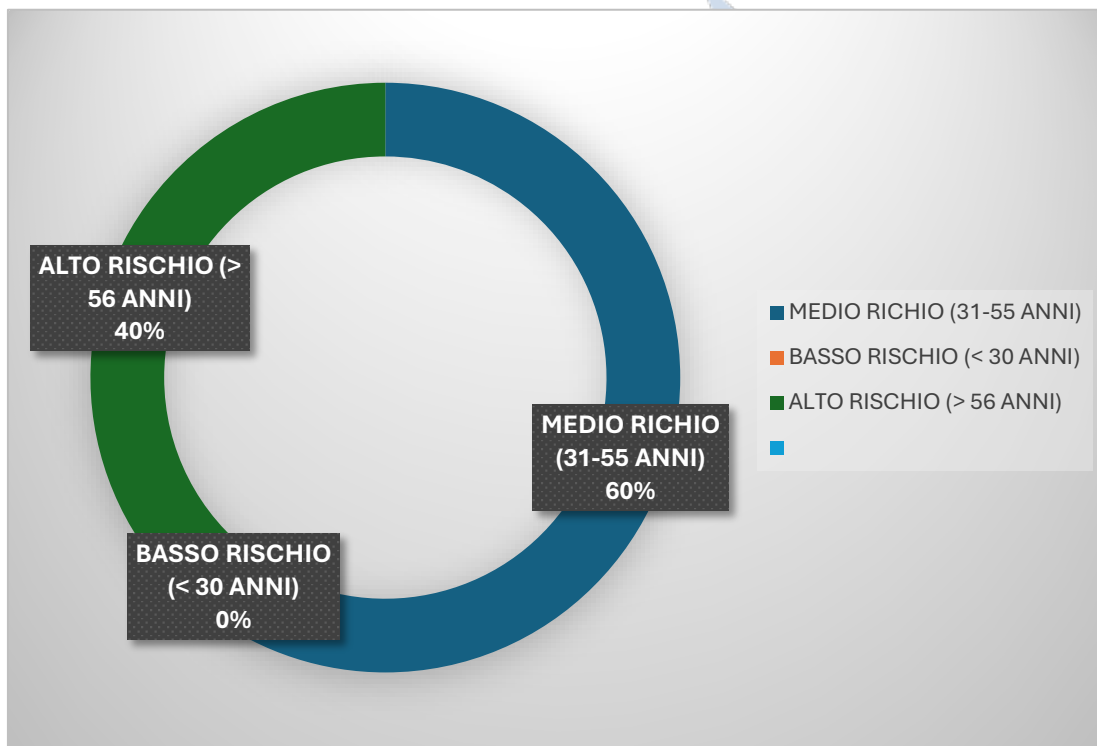
ORGANICO – RICAMBIO GENERAZIONALE

Distribuzione dei Lavoratori ISCRITTI AGENZIA per Fascia d'Età (Ricambio Generazionale) - Nuovi Dati



Fascia d'Età	Numero di Lavoratori
<20	0
21-25	0
26-30	0
31-35	10
36-40	10
41-45	10
46-50	10
51-55	20
56-60	20
61-65	20
>65	0

PROIEZIONI SUL TOURNOVER



Il grafico mostra la percentuale di rischio turnover a seconda delle fasce d'età.

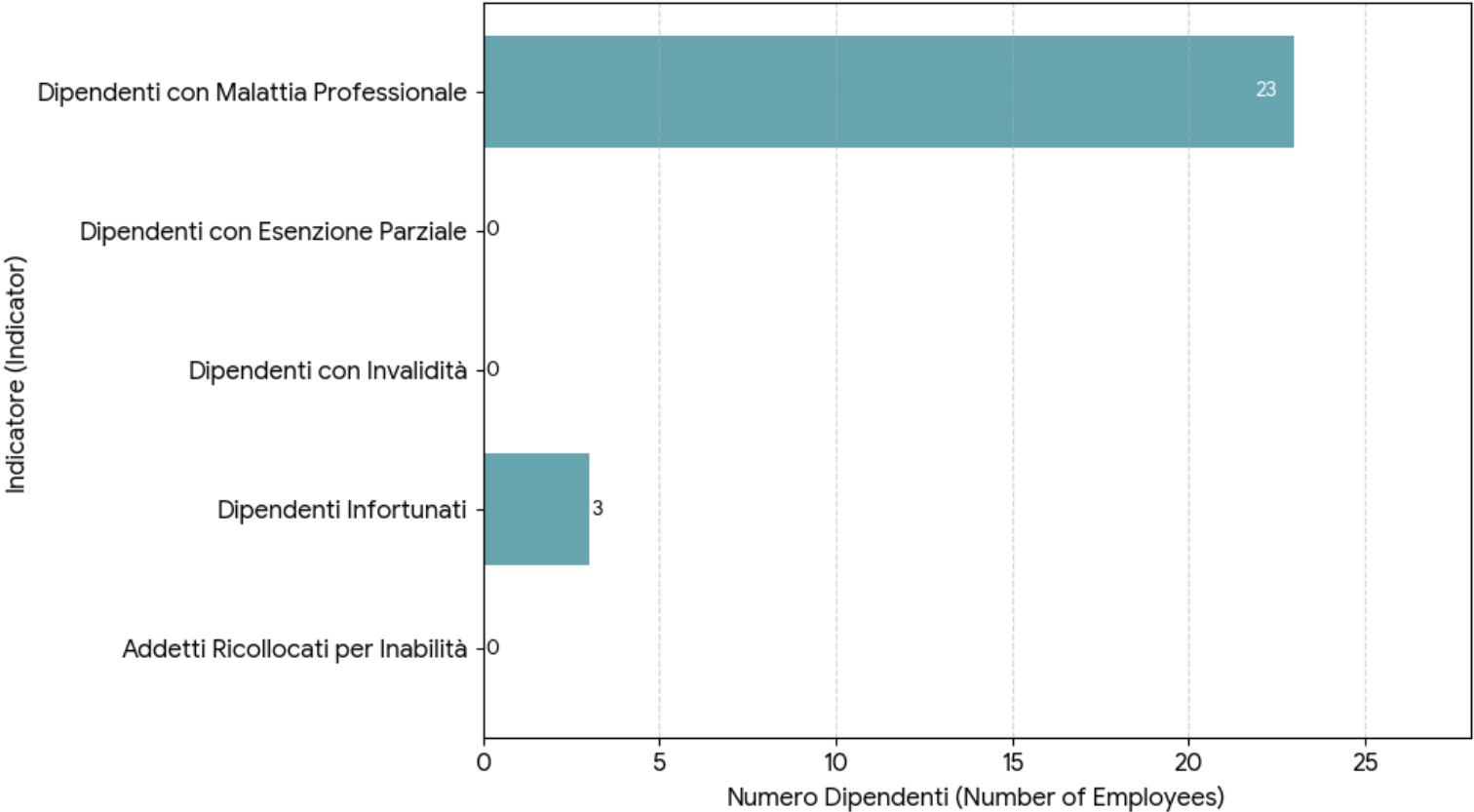
Non vi sono dipendenti tra gli under 30.

La forza lavoro stabile è pari al 60% degli iscritti, considerata nella fascia d'età compresa tra i 31 e i 55 anni.

Rischio turnover, invece per il 40% dei lavoratori che superano i 56 anni.

ORGANICO – INVALIDITA'/INABILITA'

Dati su Invalidità e Infortuni sul Lavoro - Aggiornato



➤ **MAMMOET ITALY SRL**

La società si affaccia quest'anno per la prima volta sul mercato del lavoro portuale crotonese. L'autorizzazione d'impresa rilasciata è quella per lo svolgimento di operazioni portuali, diretti alla movimentazione su SPMT di colli eccezionali a piazzale, o con previsione di imbarco Ro-Ro. La società opera essenzialmente per il cliente Backer Hughes per il quale provvede all'imbarco dei grandi moduli di carpenteria prodotti in loco dalla società Metalcarpenteria e diretti verso gli Stati Uniti.

**DATI DI TRAFFICO E PROIEZIONI**

La società, nella qualità di impresa portuale autorizzata, non ha svolto operazioni portuali, avendole invece assistite affiancando altro soggetto autorizzato in virtù di una scrittura privata. Dai dati restituiti, tuttavia, si prevedono 3 operazioni nel 2026 per la movimentazione di circa 6 moduli di carpenteria metallica (48 x24x16mt. – 770 ton. Cad.)

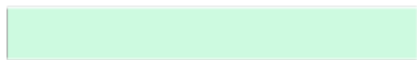
**SCHEDA D'IMPRESA**

<b>SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA</b>	
<b>Ragione Sociale</b>	Mammoet Italy S.r.l.
<b>Sede Legale</b>	Viale Abruzzi, 94 – 20131 Milano (MI)
<b>Sede Operativa</b>	Viale Abruzzi, 94 – 20131 Milano (MI)
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	03230290961

Fatturato (2024)	€ 21.792.189,00
Codice ATECO	522190
Tipologia Impresa	SRL
Servizio/ Operazione	
Categoria Merceologica	n.a.
Scadenza Autorizzazione / Concessione	31.12.2025
Attività Principale	Trasporto eccezionale e sollevamento
Dipendenti 2024	17
Dipendenti 2025	17
Ricorso Ammortizzatori sociali	NO
	<b>ATTIVITÀ</b>
Modello Operativo	<p><b>Attività:</b> Movimentazione carichi eccezionali</p> <p><b>Descrizione:</b> trasporto su strada e acqua di carichi eccezionali per volume e peso</p>

	- Mezzi utilizzati: SPMT + sollevatori telescopici		
	Squadre/lavoratori dedicati: 2 supervisori + 7 operatori		
	Unità di misura: persona		
	Tempo: giornaliero		
<b>Clienti</b>	BH		
<b>Allegato</b>			
	<b>PERSONALE</b>		
<b>Risorse Umane 2024 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo Determinato:</li> <li>• Tempo Indeterminato:</li> <li>• CCNL Porti:</li> <li>• Altri CCNL:</li> </ul>	Esterni: 0 Contratto:	
<b>Risorse Umane 2025 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo Determinato:</li> <li>• Tempo Indeterminato:</li> <li>• CCNL Porti:</li> <li>Altri CCNL:</li> </ul>	Esterni: 0 Contratto:	
<b>Saturazione (Stima %)</b>			














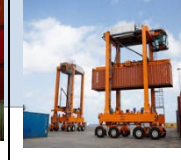


<b>Allegato</b>		
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG	FIS
<b>VOLUMI GESTITI</b>		
<b>Navi (numero) 2024</b>	0	
<b>Navi (numero) 2025 prev.</b>	Dati ad agosto 2025: 0 Previsioni a dicembre 2025: 0	
<b>Merci (MOVES (IN/OUT) 2024)</b>	0	
<b>Merci MOVES (IN/OUT) 2025 prev.</b>	Dati ad agosto 2025: 0 Previsioni a dicembre 2025: 0	
<b>Nuovi servizi</b>	0	
<b>Volumi 2024</b>	0	
<b>Previsione Volumi 2025</b>	0	
<b>Previsioni Volumi 2026</b>	6 x strutture (48 x24x16mt. – 770 ton. Cad.)	
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>		



<b>Fabbisogno Complessivo dichiarato</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assunzioni: 3</li> <li>- A chiamata: 0</li> </ul>
--	--

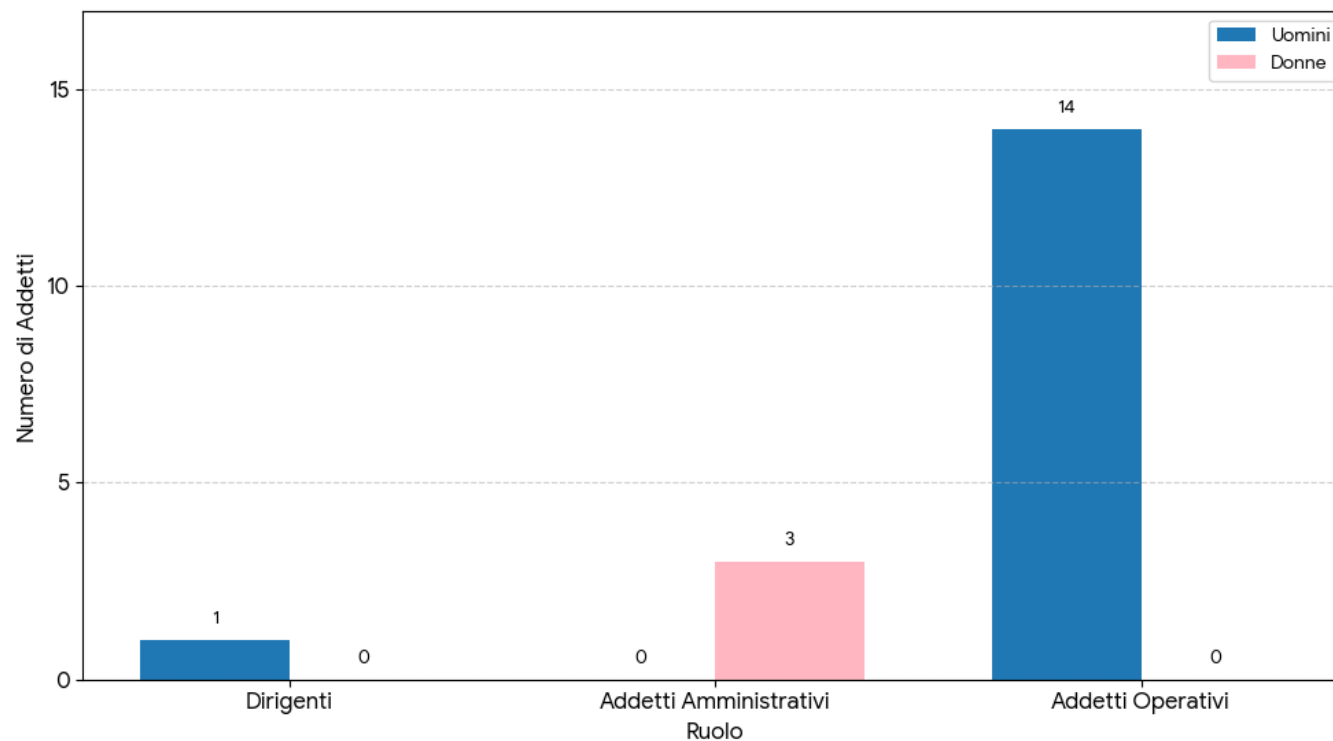
In merito al fabbisogno formativo l'impresa dichiara di prevedere attività di formazione solo per gli addetti operativi, espressa nei numeri che seguono.

FABBISOGNO FORMATIVO-ADDETTI OPERATIVI

FABBISOGNO FORMATIVO								
	PIATTAFORME DI LAVORO MOBILI ELEVABILI	GRU PER AUTOCARRO	GRU MOBILI	GRU A BRANDEGGIO	MINI PALE MECCANICHE	ESCAVATORI	CARRELLO ELEVATORE	PALE CARICATRICI
NUMERO PERSONE DA FORMARE							2	
								
	TERNE	VERRICELLI DI BORDO	SISTEMI ANTICADUTA	GANTRY CRANE	REACH STACKER	STRADDLE CARRIER	RALLA	AUTOMEZZI /MACCHINE SPECIALI
NUMERO PERSONE DA FORMARE				0	0	0	0	2

ORGANICO -EQUILIBRIO DI GENERE

Confronto Equilibrio di Genere per Ruolo in Azienda (Nuovi Dati)

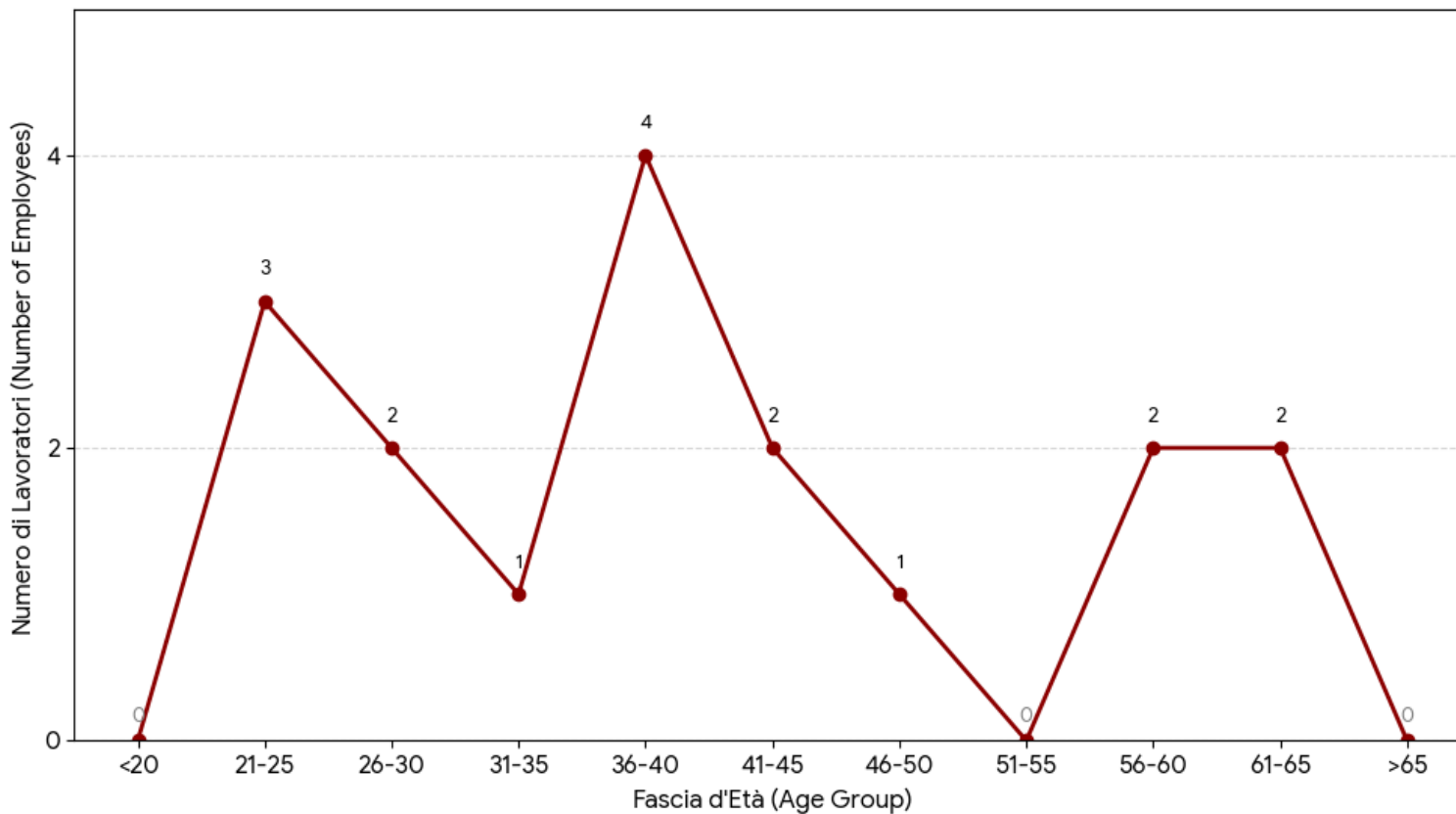


Ruolo	Uomini	Donne
Dirigenti	1	0
Addetti Amministrativi	0	3
Addetti Operativi	14	0

162

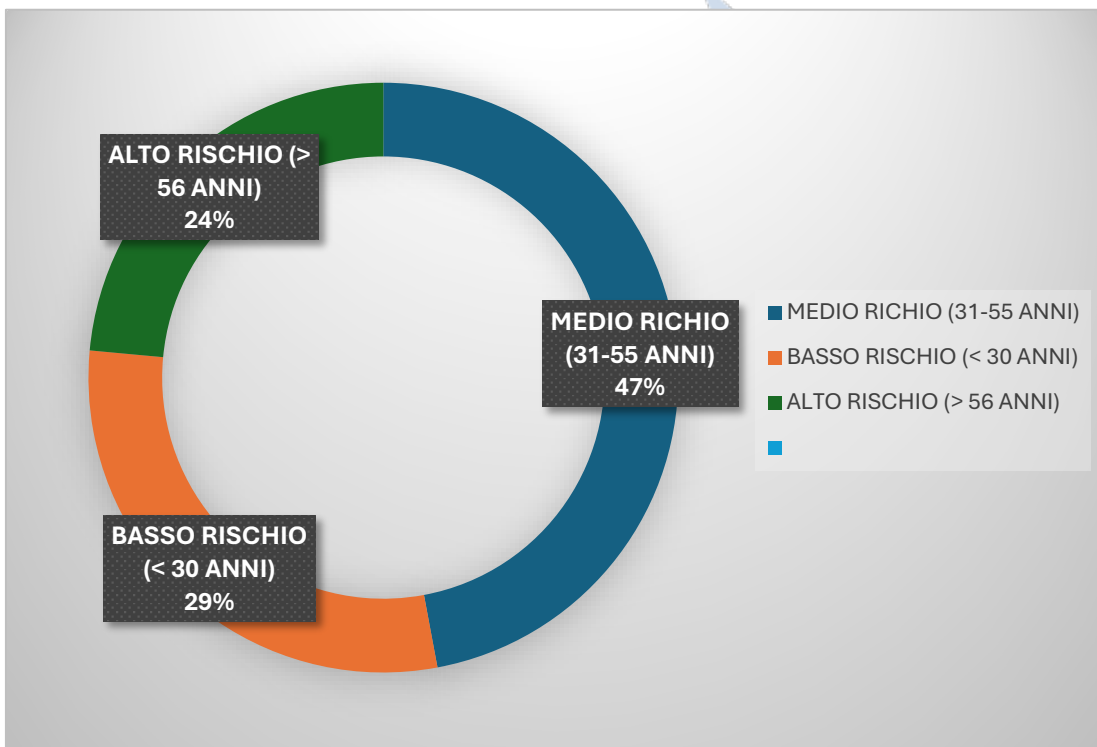
ORGANICO – RICAMBIO GENERAZIONALE

Distribuzione dei Lavoratori ISCRITTI AGENZIA per Fascia d'Età (Ricambio Generazionale) - Nuovi Dati



Fascia d'Età	Numero di Lavoratori
<20	0
21-25	3
26-30	2
31-35	1
36-40	4
41-45	2
46-50	1
51-55	0
56-60	2
61-65	2
>65	0

PROIEZIONI SUL TOURNOVER



Il grafico mostra la percentuale di rischio turnover a seconda delle fasce d'età.

Vi sono 5 dipendenti che rappresentano il 19% dei lavoratori, al di sotto dei 30 anni e che, quindi, non vanno incontro al rischio turnover se non su base volontaria.

La forza lavoro stabile è pari al 47% degli iscritti, considerata nella fascia d'età compresa tra i 31 e i 55 anni.

Rischio turnover, invece per il 24% dei lavoratori che superano i 56 anni.

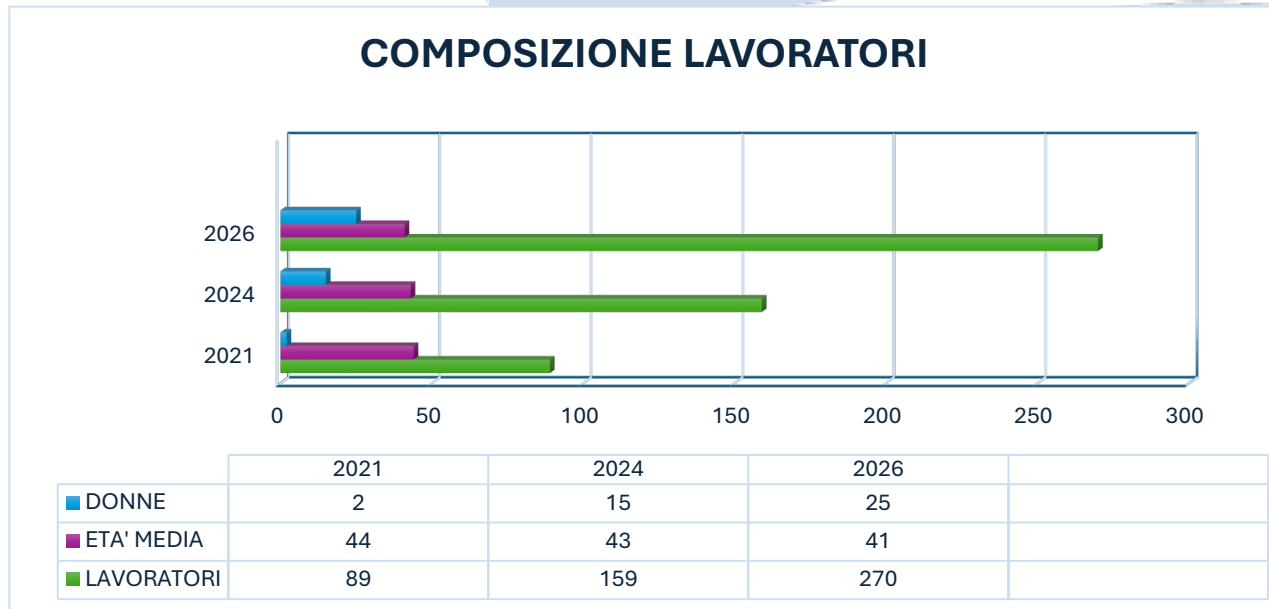
ORGANICO – INVALIDITA'/INABILITA'

L'indagine su infortuni/malattia professionale/invalidità/esenzione dal lavoro, per la Mammoet Italy ha restituito esito negativo per ciascuna voce.



## PORTO DI CROTONE: VERIFICA DELLE STIME

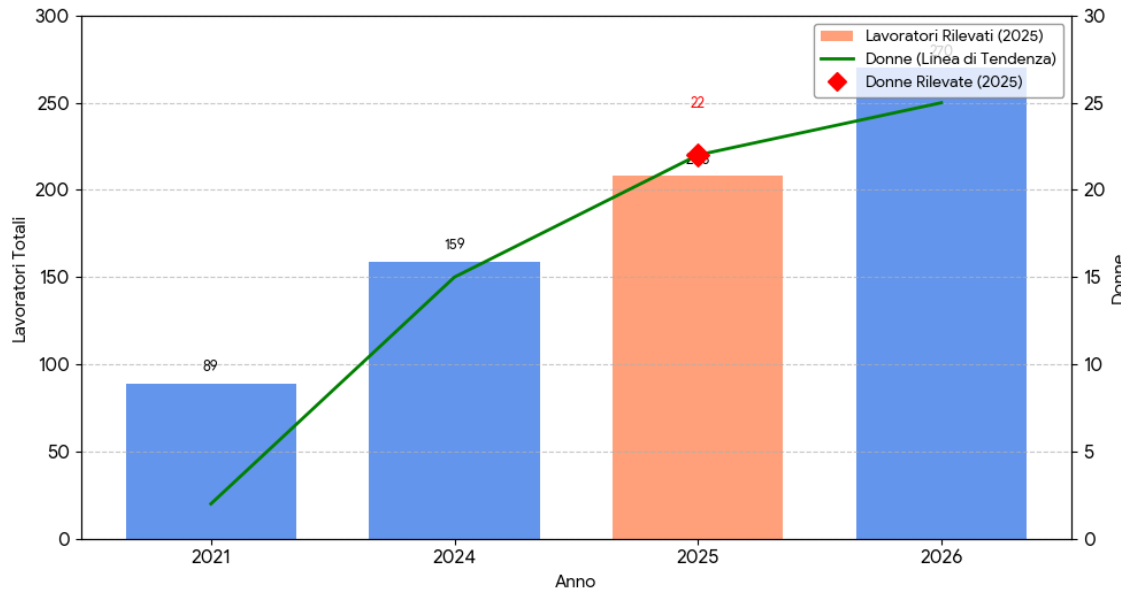
I dati raccolti tra le imprese permettono di aprire una finestra sul mondo del lavoro portuale crotonese. Come già fatto per il porto di Gioia Tauro, con l'elaborazione dei dati sopra esposti, si andrà a verificare se le stime eseguite in occasione del P.O.P. 2024/2026 possono dirsi rispettate, ovvero la crescita del porto nel corso dell'ultimo anno suggerisce di correggere le previsioni e proporre, eventualmente, nuove politiche di sviluppo. Verifichiamo se l'andamento dei livelli occupazionali è in linea con le stime, riportando il grafico proposto in sede di previsione.



I dati raccolti tra le imprese consentono di verificare che le stime sono state rispettate.

Infatti, benchè i nuovi ingressi nell'organico del porto siano 49 nel 2025, rispetto ad una crescita stimata annua di 111 unità, capiamo come il dato reale si sia solo di poco discostato dalla stima. Possiamo dire, con sufficiente serenità, che ad oggi le previsioni sui livelli occupazionali nel porto di Crotona non sono state rispettate, ma discostandosi molto poco dal dato previsionale.

Composizione Organico: Lavoratori Totali vs Donne (2021-2026)



Di contro, si segnala una crescita più rapida del previsto nell'aumento della quota femminile. Era stato previsto un incremento di 10 unità entro il 2026, stimando l'ingresso di 5 donne per anno. Come è stato rilevato, quella stima è stata superata con l'assunzione in organico di 7 lavoratrici nel solo 2025.

## ANALISI STATISTICA: PORTO DI CORIGLIANO-ROSSANO

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

**I TRAFFICI** - Il porto di Corigliano Rossano (CS) ospita un traffico di merci alla rinfusa, con prevalenza di materiale ferroso classificato come “merce” ai sensi Regolamento 333/2011/UE del Consiglio, oltre ad ospitare numerose unità destinata all'esercizio dell'attività di pesca professionale. I volumi dei suoi traffici evidenziano una sostanziale sottoutilizzazione dell'infrastruttura portuale. Al momento la tipologia merceologica operata sono le rinfuse solide, in particolare: loppa d'alto forno, clinker di cementi, cippato di legno, silicato di ferro, fertilizzanti ad uso agricolo, ma anche grano. Il porto, inoltre è pronto ad aprire ad una nuova tipologia di traffico che interessa lo stoccaggio di ecoballe, nuova categoria merceologica che potrebbe essere movimentata già a partire dalla fine dell'anno in corso. Assente o assai modesta ogni altra attività.

Di seguito si riporta grafico circa la variazione percentuale 2025 sul 2024, suddivisa per categoria. Il grafico evidenzia la crescita solida del segmento delle rinfuse solide (trainato principalmente dalle attività di Maresud Srl), che mette a segno un ottimo +22,16% rispetto all'anno precedente, consolidandosi come la voce principale del porto con 431.443 tonnellate. Di contro, si registra una drastica contrazione della categoria delle merci varie in colli, che subisce un decremento del -49,80%, riducendosi a sole 984 tonnellate e confermando la forte polarizzazione dei traffici dello scalo.

PORTO DI CORIGLIANO: TRAFFICO GLOBALE



QUOTE DI  
TRAFFICO REALI  
2025

<u>MERCI VARIE IN COLLI</u>	<u>- 49,80%</u>
<u>RINFUSE SOLIDE</u>	<u>+22,16%</u>



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

### ➤ **MARESUD SRL**

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

La società è il principale operatore nel segmento delle rinfuse solide. All'interno del porto di Corigliano, nel corso del 2025, si è registrata una contrazione del traffico di rottami di ferro, a favore di una maggiore concentrazione nel comparto del cemento e delle calci. Sono presenti, seppur in quota minoritaria, minerali come carboni fossili e ligniti e, in maniera del tutto residuale, i cereali. L'azienda è inoltre titolare di Autorizzazione Unica Ambientale (A.U.A. n° 3/2025), rilasciata dalla Provincia di Cosenza per garantire l'abbattimento e la riduzione delle emissioni di polveri in atmosfera derivanti dalla movimentazione di materiali polverulenti." La Maresud Srl è autorizzata a svolgere sia operazioni che servizi portuali.

### DATI DI TRAFFICO E PROIEZIONI

I dati raccolti a consuntivo segnalano un'importante espansione dei flussi commerciali, con una crescita dei traffici pari al +22,44% rispetto all'anno precedente.

Descrizione	Dato/Valore
Volumi 2024	353.168 ton
Previsione Volumi 2025	432.427 ton

SCHEDA D'IMPRESA

SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
<b>Ragione Sociale</b>	MARESUD SRL
<b>Sede Legale</b>	Viale Salerno Rione Rivabella M4 –Corigliano-Rossano (CS)
<b>Sede Operativa</b>	PORTO DI CORIGLIANO
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	02240920781
<b>Fatturato (2024)</b>	€ 1.400.947,00
<b>Codice ATECO</b>	52.29.21
<b>Tipologia Impresa</b>	SRL
<b>Servizio/ Operazione</b>	Impresa portuale art.16 L.84/94 - concessionaria di spazi in banchina (art.18)
<b>Categoria Merceologica</b>	
<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	31/12/2025
<b>Attività Principale</b>	Imbarco/sbarco , deposito e movimentazione merci alla rinfusa
<b>Dipendenti 2024</b>	15

Dipendenti 2025	16
Ricorso Ammortizzatori sociali	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
<b>ATTIVITÀ</b>	
Modello Operativo	<b>Attività:</b> impresa portuale
	<b>Descrizione:</b> impresa portuale che opera nel Porto di Corigliano per la gestione tecnica- operativa delle attività di imbarco/ sbarco, movimentazione e deposito in particolare di merci alla rinfusa.
	- <b>Mezzi utilizzati:</b> gru, pale, carrelli elev., escavatori, tramoggia, spazzatrice, sistemi pesatura
	Squadre/lavoratori dedicati: n. 13 operai specializzati
	Unità di misura: tonnellate
	Tempo: il tempo medio di lavorazione nave è 2 giorni
Clienti	Heidelberg Materials Italia Cementi S.p.A , Cal.me spa, Molino Bruno spa, Log&Met, Biomasse Italia spa
Allegato	
<b>PERSONALE</b>	




<b>Risorse Umane 2024 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 13  • Tempo Determinato: • Tempo Indeterminato: 13 • CCNL Porti: • Altri CCNL: trasporti	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:	
<b>Risorse Umane 2025 dedicate ad attività portuali</b>	Interni: 14  • Tempo Determinato: 2 • Tempo Indeterminato: 12 • CCNL Porti: Altri CCNL: trasporti	Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:	
<b>Saturazione (Stima %)</b>	85%		
<b>Allegato</b>			
<b>Ammortizzatori sociali</b>	CIG	FIS	
<b>VOLUMI GESTITI</b>			
<b>Navi (numero) 2024</b>	64		
<b>Navi (numero) 2025 prev.</b>	<b>Dati ad agosto 2025: 41</b> <b>Previsioni a dicembre 2025: 65</b>		
<b>Merci (MOVES (IN/OUT) 2024)</b>	IN 247.472/OUT 105.696		

<b>Merci MOVES (IN/OUT) 2025 prev.</b>	<b>Dati ad agosto 2025: IN 190.923/OUT 41.050 Previsioni a dicembre 2025: IN 255.000/OUT 110.000</b>
<b>Nuovi servizi</b>	
<b>Volumi 2024</b>	353.168 T
<b>Previsione Volumi 2025</b>	365.000 T
<b>Previsioni Volumi 2026</b>	360.000 T
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
<b>Fabbisogno Complessivo dichiarato</b>	- Assunzioni: 2 - A chiamata:
<b>Relazione con Volumi previsionali</b>	Nel biennio 2024-2025 si prevede un incremento dei traffici portuali, con una movimentazione totale stimata pari a 365.000 T di merci alla rinfusa e quindi la necessità di garantire maggiori turnazioni.

FABBISOGNO FORMATIVO-DIRIGENTI

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









FABBISOGNO FORMATIVO-ADETTI AMMINISTRATIVI

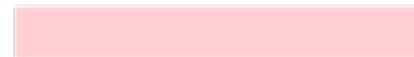
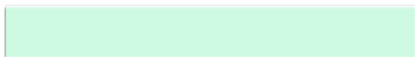
FABBISOGNO FORMATIVO			
	<b>CORSI DI SPECIALIZZAZIONE/QUALIFICAZIONE</b>	<b>MASTER UNIVERSITARI</b>	<b>TIROCINI FORMATIVI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>	Corso su intelligenza artificiale + gestione paghe e contributi	/	<u>20</u>

FABBISOGNO FORMATIVO-ADETTI OPERATIVI

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

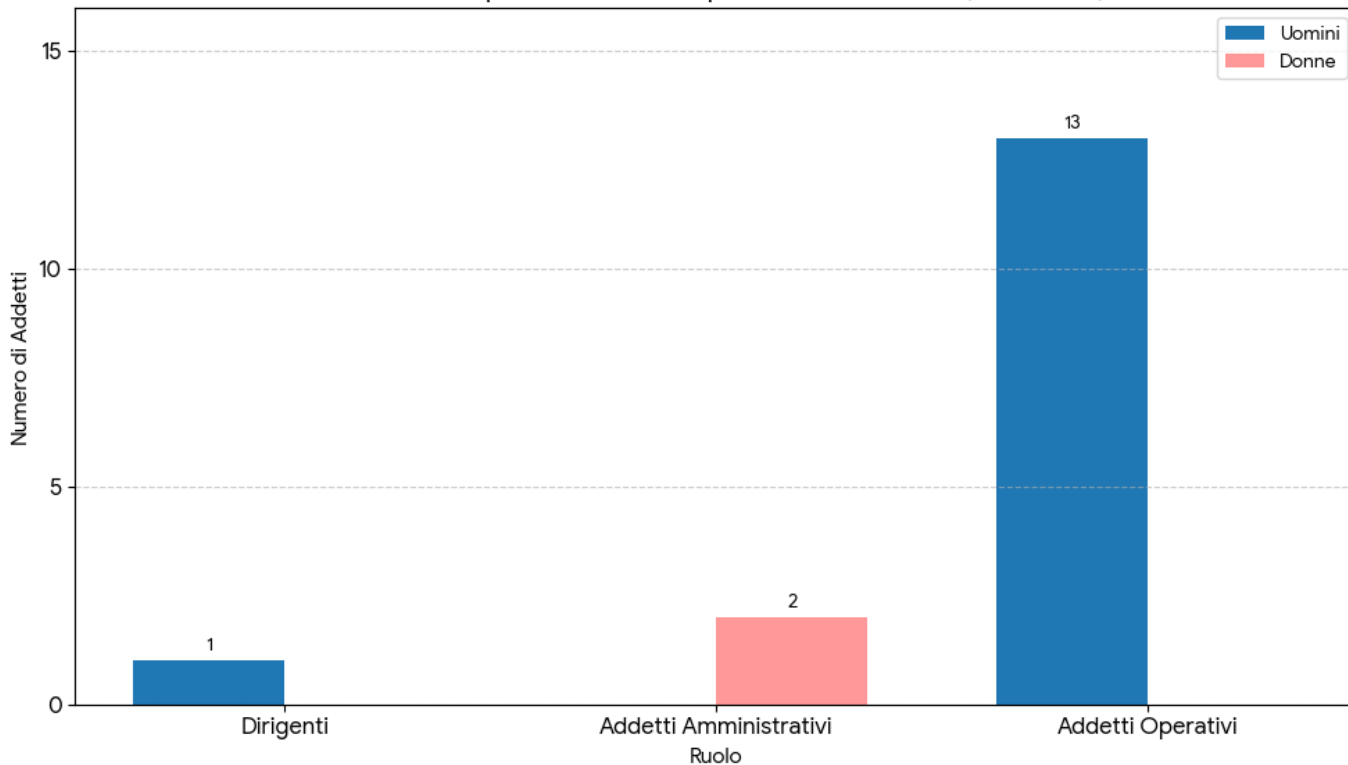


<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>			<b>5</b>			<b>4</b>	<b>7</b>	
								
	<b>TERNE</b>	<b>VERRICELLI DI BORDO</b>	<b>SISTEMI ANTICADUTA</b>	<b>GANTRY CRANE</b>	<b>REACH STACKER</b>	<b>STRADDLE CARRIER</b>	<b>RALLA</b>	<b>AUTOMEZZI /MACCHINE SPECIALI</b>
<b>NUMERO PERSONE DA FORMARE</b>			<b>3</b>					



ORGANICO -EQUILIBRIO DI GENERE

Confronto Equilibrio di Genere per Ruolo in Azienda (Nuovi Dati)

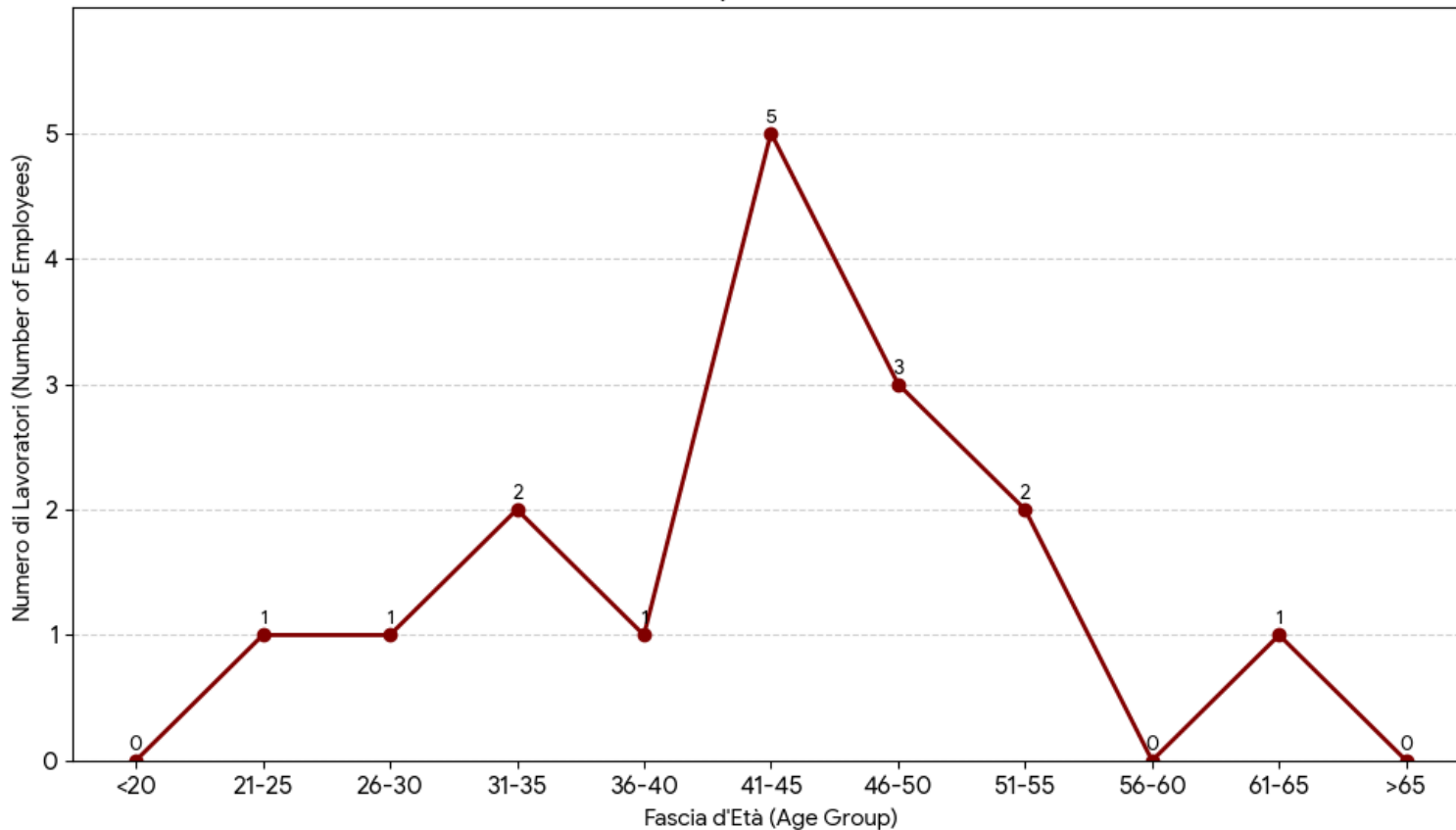


Ruolo	Uomini	Donne
Dirigenti	1	0
Addetti Amministrativi	0	2
Addetti Operativi	13	0

Il grafico rappresenta la suddivisione dell'organico tra uomini e donne e la loro ripartizione per ruolo. Come è possibile vedere vi è ancora un importante squilibrio essendo su 16 unità solo 2 le donne impiegate nel ruolo di addetto amministrativo. La classe dirigente e quella operativa resta ad appannaggio maschile.

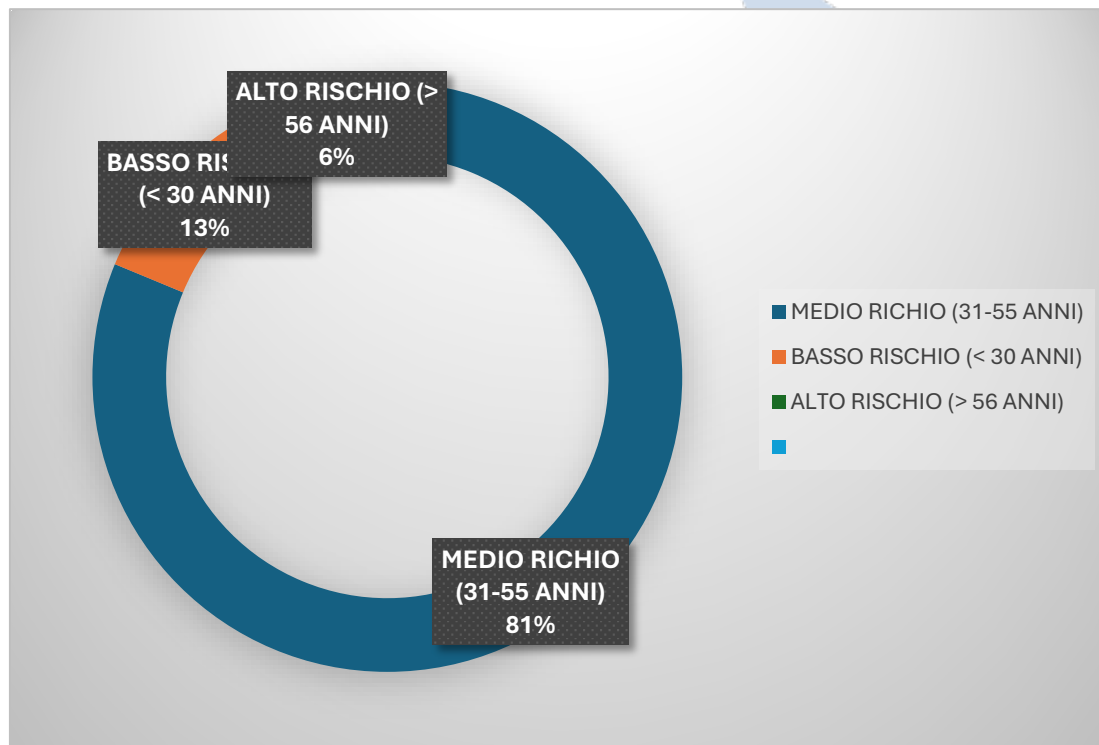
ORGANICO – RICAMBIO GENERAZIONALE

Distribuzione dei Lavoratori ISCRITTI AGENZIA per Fascia d'Età (Ricambio Generazionale) - Nuovi Dati



Fascia d'Età	Numero di Lavoratori
<20	0
21-25	1
26-30	1
31-35	2
36-40	1
41-45	5
46-50	3
51-55	2
56-60	0
61-65	1
>65	0

PROIEZIONI SUL TOURNOVER



Il grafico mostra la percentuale di rischio turnover a seconda delle fasce d'età.

Il 13% dell'organico è rappresentato da lavoratori al di sotto dei 30 anni e che, quindi, non vanno incontro al rischio turnover se non su base volontaria.

La forza lavoro stabile è pari all'81% dei dipendenti considerata nella fascia d'età compresa tra i 31 e i 55 anni.

Rischio turnover, invece per il 6% dei lavoratori che superano i 56 anni.

ORGANICO – INVALIDITA'/INABILITA'

L'impresa non ha riportato dati utili per elaborare una rappresentazione statistica sull'argomento.

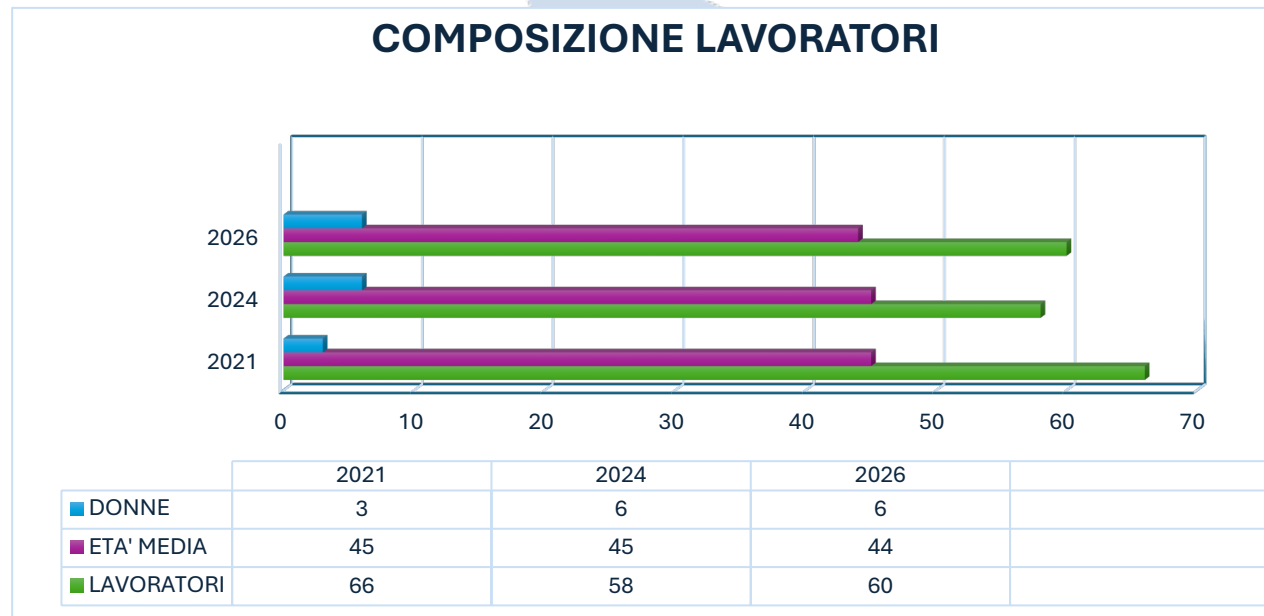
## CORIGLIANO-ROSSANO: imprese portuali ai sensi dell' art. 16 comma 1 e 3 L. 84/1994

### ➤ RECYCLING SRL

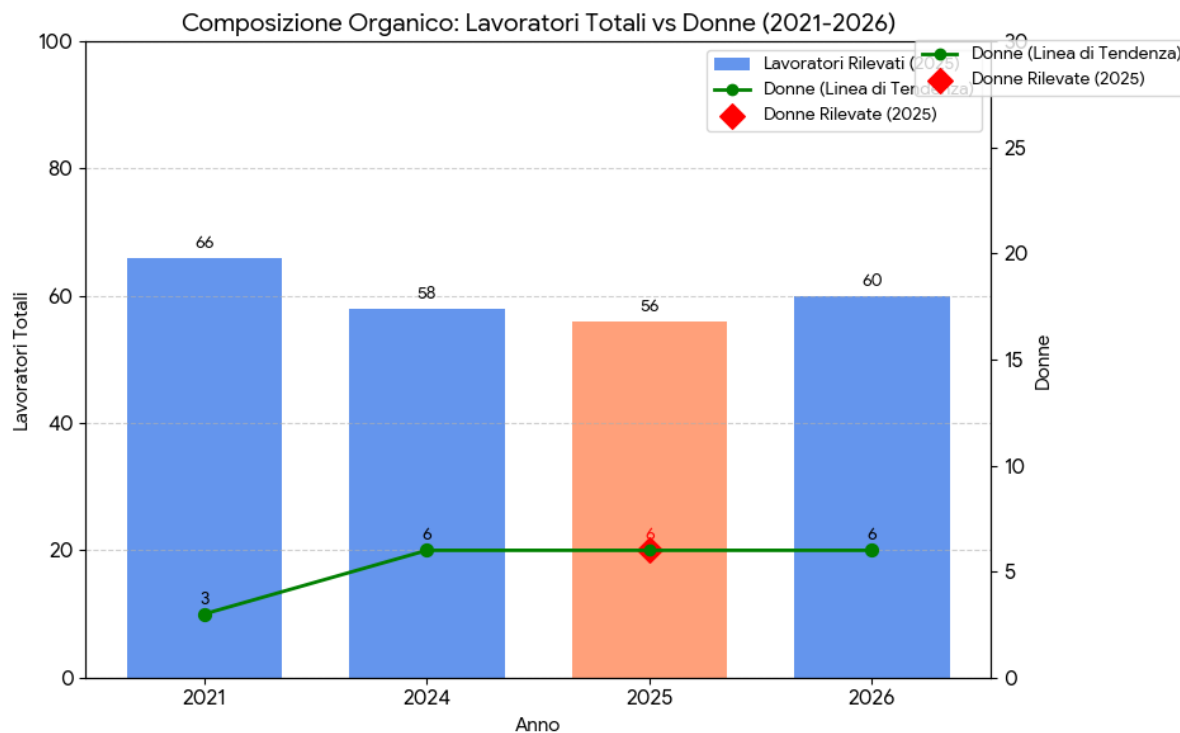
Altra impresa portuale operante nel porto di Corigliano-Rossano è la Recycling Srl, autorizzata sia per lo svolgimento di operazioni che di servizi portuali, i cui dettagli sono già stati illustrati a pag. 93, non avendo dati di traffico sul porto di Corigliano-Rossano da rappresentare.

## PORTO DI CORIGLIANO-ROSSANO: VERIFICA DELLE STIME

L'indagine condotta sulle imprese presenti in porto permette di verificare *in itinere* l'aderenza dei dati reali con le stime presentate all'interno del Piano triennale. Come già fatto in precedenza, di seguito si verifica l'andamento dei livelli occupazionali e la strada fatta sul fronte del lavoro femminile. Sotto, per facilitare il confronto, si riporta il grafico di previsione.



Si constata che l'andamento dei dati sull'organico sia ragionevolmente in linea con le previsioni. Infatti, anche se è vero che le unità totali sono diminuite (-2 lavoratori) rispetto al dato 2024, è vero anche che considerando l'andamento dal 2021, caratterizzato da una flessione negativa, il 2025 rappresenta il punto più basso di flessione, rendendo ancora tendenzialmente valido il traguardo delle 60 unità al 2026.



Ciò è ancor più vero se consideriamo la possibilità concreta che il porto si apra a breve a nuovi traffici.

Quanto, invece, all’equilibrio di genere l’aderenza alle previsioni è totale: non si segnalano incrementi, così come era stato stimato.

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

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

## ANALISI STATISTICA: PORTO DI VIBO VALENTIA

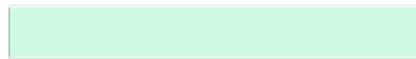
**IL PORTO** - Il porto di Vibo Valentia Marina si trova nella parte meridionale del Golfo di S. Eufemia, è protetto a ponente da un molo foraneo a gomito e a levante da un molo di sottoflutto a due bracci completamente banchinato (banchina Generale Malta e Molo Cortese). Internamente al bacino portuale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

L'AdSP MTMI esercita le proprie attribuzioni sul porto a decorrere dal 18/6/2021, è principalmente un porto industriale, poiché vi scalano principalmente le *oil carriers* presso i terminali di scaricazione posti in banchina e che adducono ai retrostanti Depositi Costieri. Lo scalo vibonese, tuttavia, si caratterizza per essere destinato ad una doppia funzione, commerciale e turistica.

**I TRAFFICI** - I traffici marittimi sono legati alle attività produttive ed agli insediamenti industriali presenti sul territorio della provincia vibonese, cosicché, il traffico commerciale in arrivo, come detto pocanzi, è costituito principalmente da carburanti e gas destinati ai depositi costieri ed agli stabilimenti presenti nella zona di Vibo Marina, mentre il traffico in partenza è rappresentato essenzialmente da prodotti industriali provenienti dalla limitrofa area industriale.

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

Come fatto per gli altri porti del sistema, prima di esaminare i dati riferiti alle imprese portuali ex art. 16 e 18 L.84/1994, alla pagina che segue si riportano graficamente i traffici globali, suddivisi per categoria merceologica, con variazione percentuale sui dati 2024.



## PORTO DI VIBO VALENTIA: TRAFFICO GLOBALE



### RILEVAZIONI III TRIMESTRE 2025 % III TRIMESTRE 2024

RINFUSE LIQUIDE	-9%
TRAFFICO PASSEGGERI	+76%
CROCIERE	+97%
MERCI VARIE IN COLLI	-10,32%



Il grafico bene restituisce l'immagine di un porto la cui vocazione è sempre più quella turistica e da diporto, infatti il traffico passeggeri (diretti essenzialmente alle isole Eolie) e quello crocieristico hanno fatto registrare un aumento ragguardevole. In flessione negativa, invece, il trade delle rinfuse liquide (prodotti petroliferi) e delle merci varie in colli.

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

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

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

Nell'ambito dello scalo vibonese ci sono due imprese portuali autorizzata a svolgere operazioni portuali e tre imprese autorizzate all'espletamento di servizi portuali, due in più rispetto allo scorso anno.

#### ➤ **MERIDIONALE PETROLI SRL**

La Meridionale Petroli Srl gestisce il deposito costiero dedicato allo stoccaggio e alla distribuzione all'ingrosso ed al dettaglio di prodotti petroliferi. Il sito è di primaria importanza per l'economia calabrese considerando che la quasi totalità dei prodotti petroliferi immessi sul mercato regionale derivano proprio dalla Meridionale Petroli. Di seguito i dati di traffico, con raffronto sull'anno precedente, nonché le rappresentazioni grafiche circa gli ulteriori profili analizzati in questo aggiornamento.

#### DATI DI TRAFFICO E PROIEZIONI

I dati raccolti, segnalano una crescita dei traffici pari a -1,9%

Descrizione	Dato/Valore
Volumi 2024	367.000 ton
Previsione Volumi 2025	360.000 ton

SCHEDA D'IMPRESA

SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA	
Ragione Sociale	MERIDIONALE PETROLI S.R.L.
Sede Legale	VIA A. VESPUCCI, 65 – 89900 VIBO VALENTIA (VV)
Sede Operativa	VIA A. VESPUCCI, 65 – 89900 VIBO VALENTIA (VV)
P.IVA/ Codice Fiscale	00865760797 00062420567
Fatturato (2024)	€ 179.299,99
Codice ATECO	19.20.20
Tipologia Impresa	SRL
Servizio/ Operazione	OPERAZIONI DI SCARICAZIONE DI PRODOTTI PETROLIFERI PRESSO LA CALATA PAPANDREA CON UTILIZZO DI MANICHETTE FLESSIBILI
Categoria Merceologica	

Scadenza Autorizzazione / Concessione	31/12/2025
Attività Principale	DEPOSITO PRODOTTI PETROLIFERI CHIMICI ALLO STATO LIQUIDO
Dipendenti 2024	23
Dipendenti 2025	23
Ricorso Ammortizzatori sociali	SI NO
	<b>ATTIVITÀ</b>
Modello Operativo	Attività:
	<b>Descrizione:</b> COLLEGAMENTO MANICHETTE FLESSIBILI TRA BORDO NAVE E TERRA PER LA SCARICAZIONE DI PRODOTTI PETROLIFERI CHIMICI ALLO STATO LIQUIDO
	- <b>Mezzi utilizzati:</b> MANICHETTE FLESSIBILI
	Squadre/lavoratori dedicati: 12
	Unità di misura:
	Tempo:
Clienti	CONTO PROPRIO
Allegato	

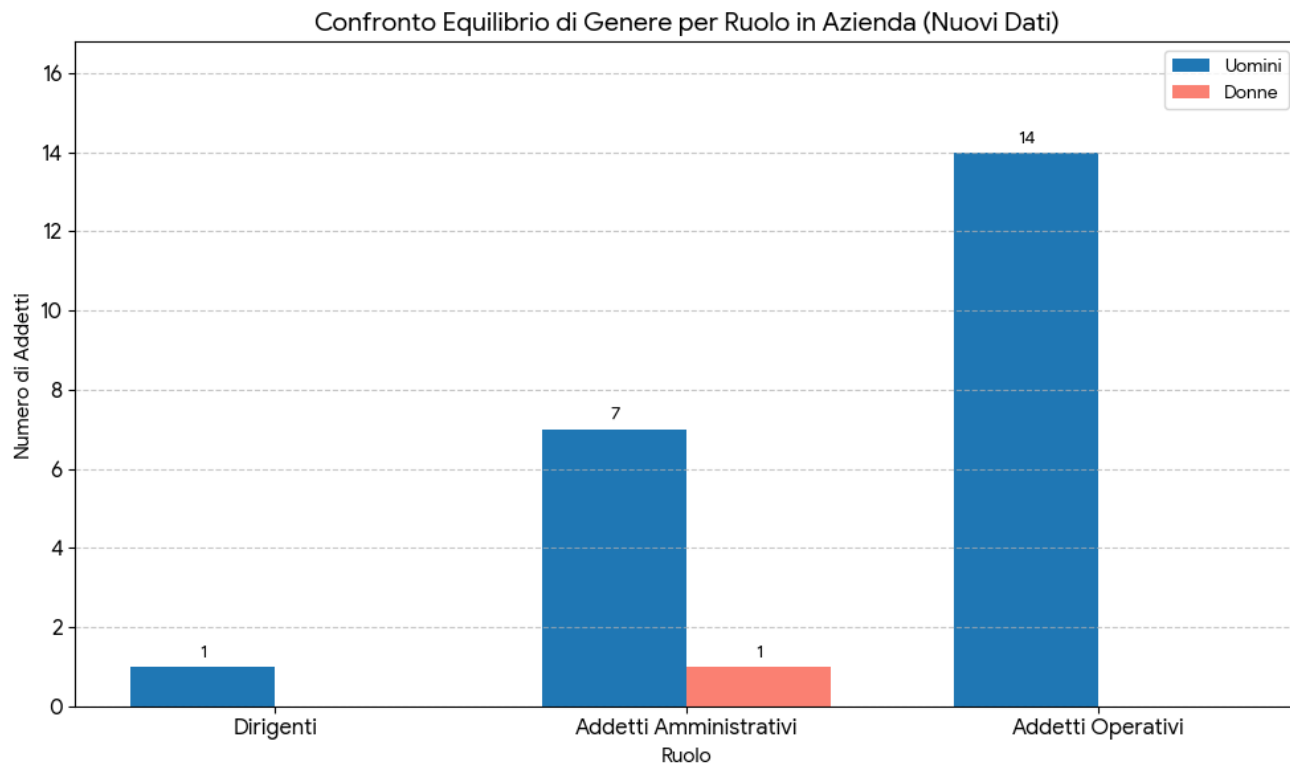


Merci (MOVES (IN/OUT) 2024	
Merci MOVES (IN/OUT) 2025 prev.	Dati ad agosto 2025: Previsioni a dicembre 2025:
Nuovi servizi	
Volumi 2024	367.000 tonnellate
Previsione Volumi 2025	360.000 tonnellate
Previsioni Volumi 2026	
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
Fabbisogno Complessivo dichiarato	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assunzioni:</li> <li>- A chiamata:</li> </ul>
Relazione con Volumi previsionali	

**FABBISOGNO FORMATIVO**

L'azienda per l'anno in corso non prevede alcuna attività formativa.

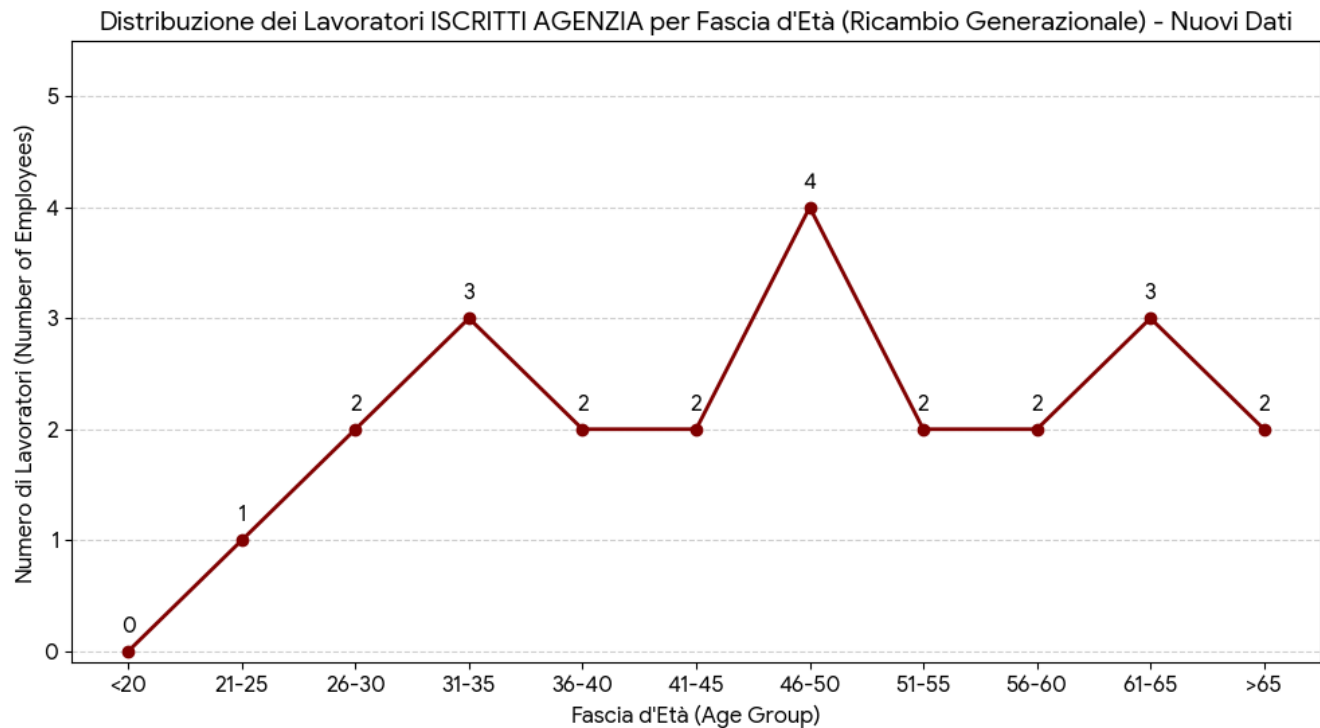
ORGANICO -EQUILIBRIO DI GENERE



Ruolo	Uomini	Donne	Totale Addetti
Dirigenti	1	0	1
Addetti Amministrativi	7	1	8
Addetti Operativi	14	0	14
<b>Totale</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>23</b>

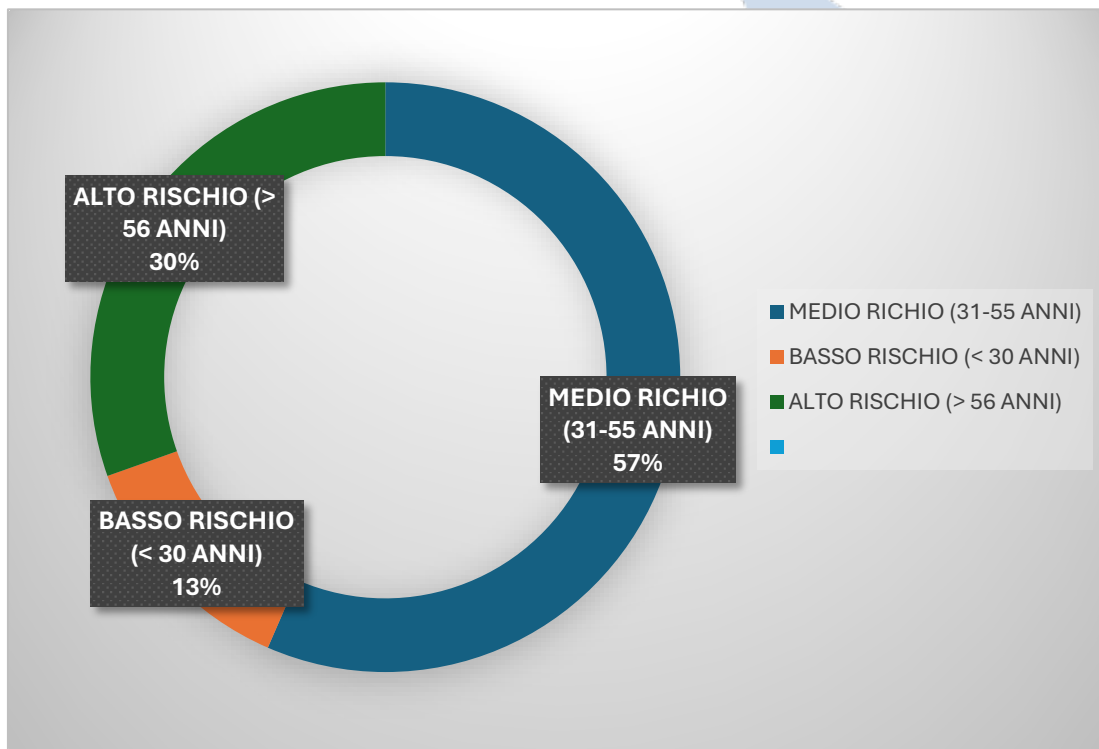
190

ORGANICO – RICAMBIO GENERAZIONALE



Fascia d'Età	Numero di Lavoratori
<20	0
21-25	1
26-30	2
31-35	3
36-40	2
41-45	2
46-50	4
51-55	2
56-60	2
61-65	3
>65	2

PROIEZIONI SUL TOURNOVER



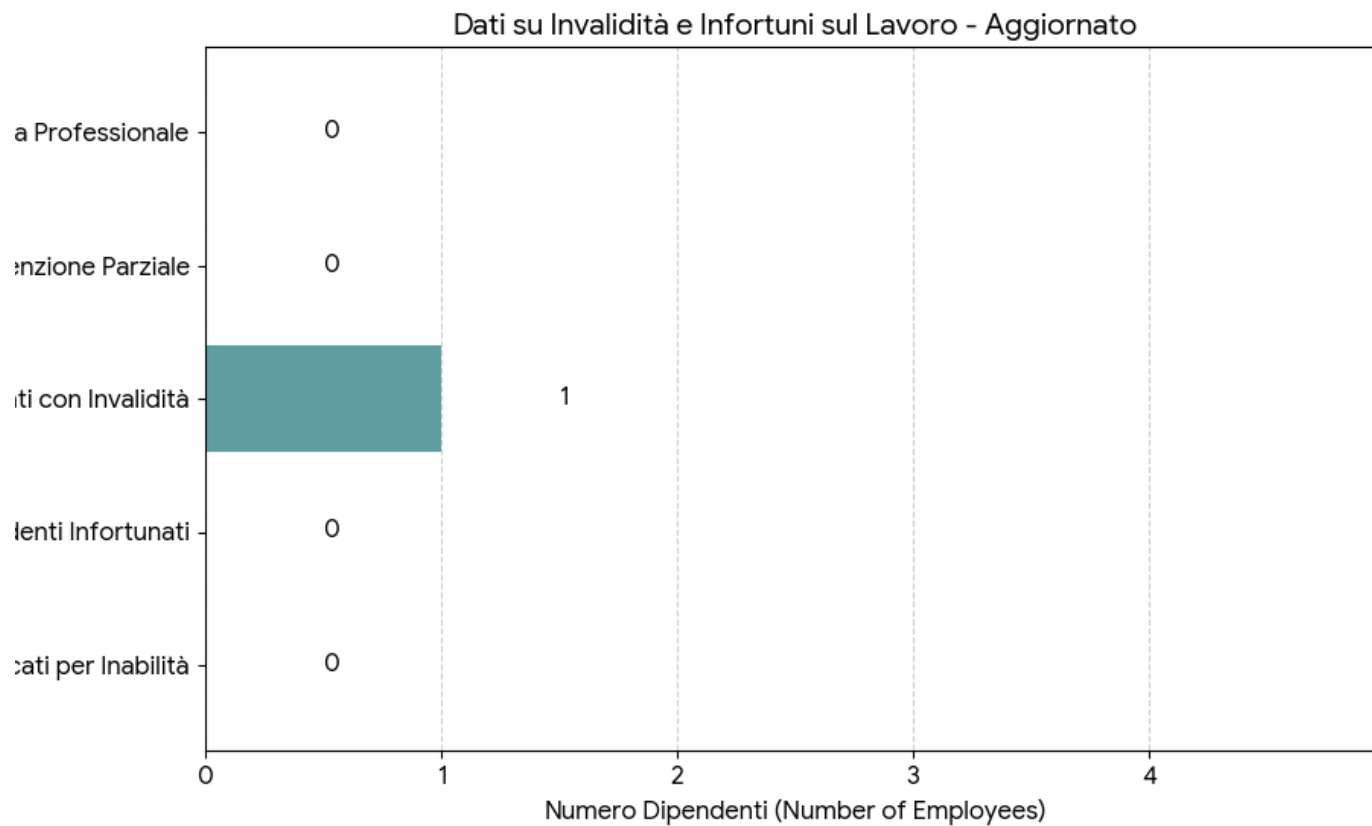
Il grafico mostra la percentuale di rischio turnover a seconda delle fasce d'età.

Il 13% dell'organico è rappresentato da lavoratori al di sotto dei 30 anni e che, quindi, non vanno incontro al rischio turnover se non su base volontaria.

La forza lavoro stabile è pari all'57% dei dipendenti considerata nella fascia d'età compresa tra i 31 e i 55 anni.

Rischio turnover, invece per il 30% dei lavoratori che superano i 56 anni.

ORGANICO – INVALIDITA'/INABILITA'



➤ **PREVARIN SRL**

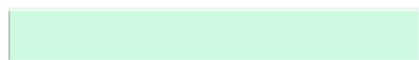
L'impresa è autorizzata a svolgere sia operazioni che servizi portuali. È l'impresa portuale dotata del parco mezzi più fornito tra quelle operanti nel porto di Vibo Valentia, garantendo una larga gamma di servizi che la rendono punto di riferimento nell'ambito dello scalo vibonese.

<b>SCHEDA RIEPILOGATIVA GENERALITÀ ED ATTIVITÀ D'IMPRESA</b>	
<b>Ragione Sociale</b>	PREVARIN SRL
<b>Sede Legale</b>	ZONA INDUSTRIALE PORTO SALVO – 89900 VIBO VALENTIA
<b>Sede Operativa</b>	CANTIERI VARI
<b>P.IVA/ Codice Fiscale</b>	02554240792
<b>Fatturato (2024)</b>	€
<b>Codice ATECO</b>	77.39.99
<b>Tipologia Impresa</b>	SRL
<b>Servizio/ Operazione</b>	NOLEGGIO AUTOGRU' CON OPERATORE
<b>Categoria Merceologica</b>	SERVIZI
<b>Scadenza Autorizzazione / Concessione</b>	IN RINNOVO

<b>Attività Principale</b>	NOLEGGIO	
<b>Dipendenti 2024</b>	17	
<b>Dipendenti 2025</b>	13	
<b>Ricorso Ammortizzatori sociali</b>	SI	NO X
	<b>ATTIVITÀ</b>	
<b>Modello Operativo</b>	<b>Attività: NOLEGGIO AUTOGRU'</b>	
	<b>Descrizione: MOVIMENTAZIONE CARICHI</b>	
	<b>- Mezzi utilizzati: ALLEGATO 1</b>	
	Squadre/lavoratori dedicati: 8	
	Unità di misura:	
	Tempo:	
<b>Clienti</b>	VARI	
<b>Allegato</b>		

PERSONALE	
Risorse Umane 2024 dedicate ad attività portuali	Interni: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo Determinato: 6</li> <li>• Tempo Indeterminato: 6</li> <li>• CCNL Porti: 12</li> <li>• Altri CCNL:</li> </ul> Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:
Risorse Umane 2025 dedicate ad attività portuali	Interni: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo Determinato: 1</li> <li>• Tempo Indeterminato: 7</li> <li>• CCNL Porti: 8</li> <li>Altri CCNL:</li> </ul> Esterni: <input type="checkbox"/> Contratto:
Saturazione (Stima %)	
Allegato	
Ammortizzatori sociali	CIG FIS
VOLUMI GESTITI	
Navi (numero) 2024	25
Navi (numero) 2025 prev.	Dati ad agosto 2025: 14 Previsioni a dicembre 2025: 9

Merchi (MOVES (IN/OUT) 2024	6.539 ton
Merchi MOVES (IN/OUT) 2025 prev.	Dati ad agosto 2025: 2.587 ton Previsioni a dicembre 2025: 3.500
Nuovi servizi	
Volumi 2024	
Previsione Volumi 2025	
Previsioni Volumi 2026	
<b>FABBISOGNO DI PERSONALE 2024-2025</b>	
Fabbisogno Complessivo dichiarato	- Assunzioni: - A chiamata:
Relazione con Volumi previsionali	

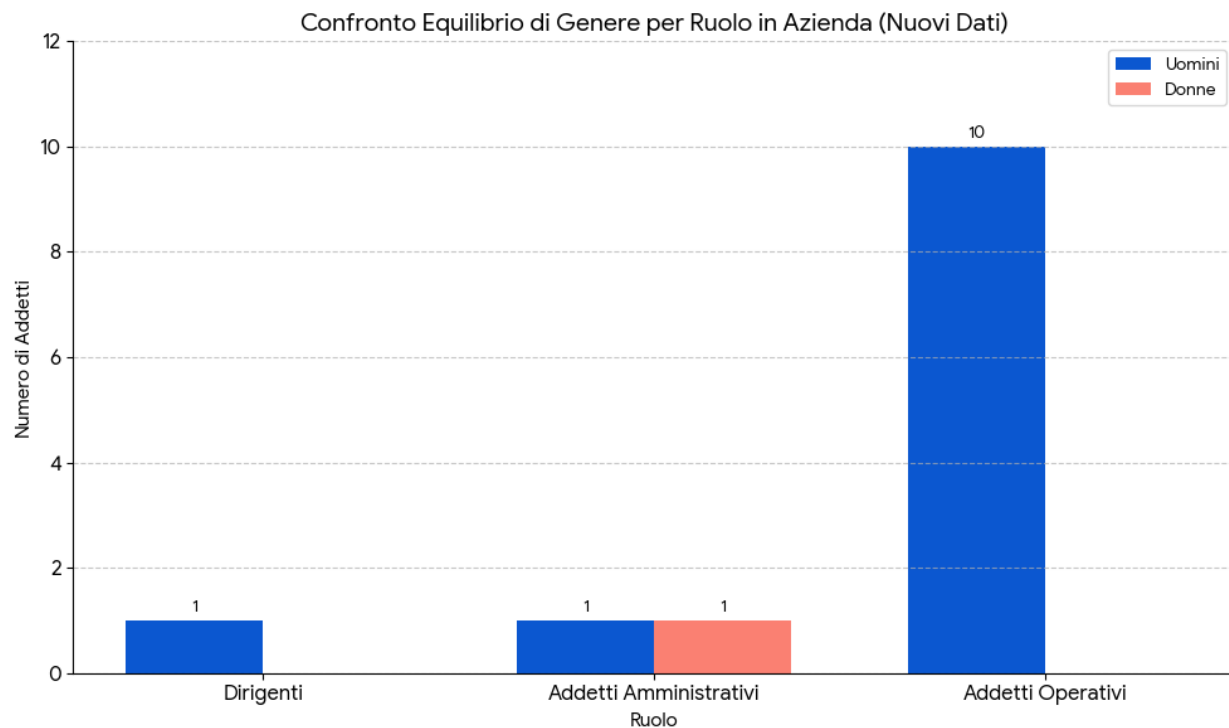


FABBISOGNO FORMATIVO



L'impresa non prevede di eseguire attività formativa

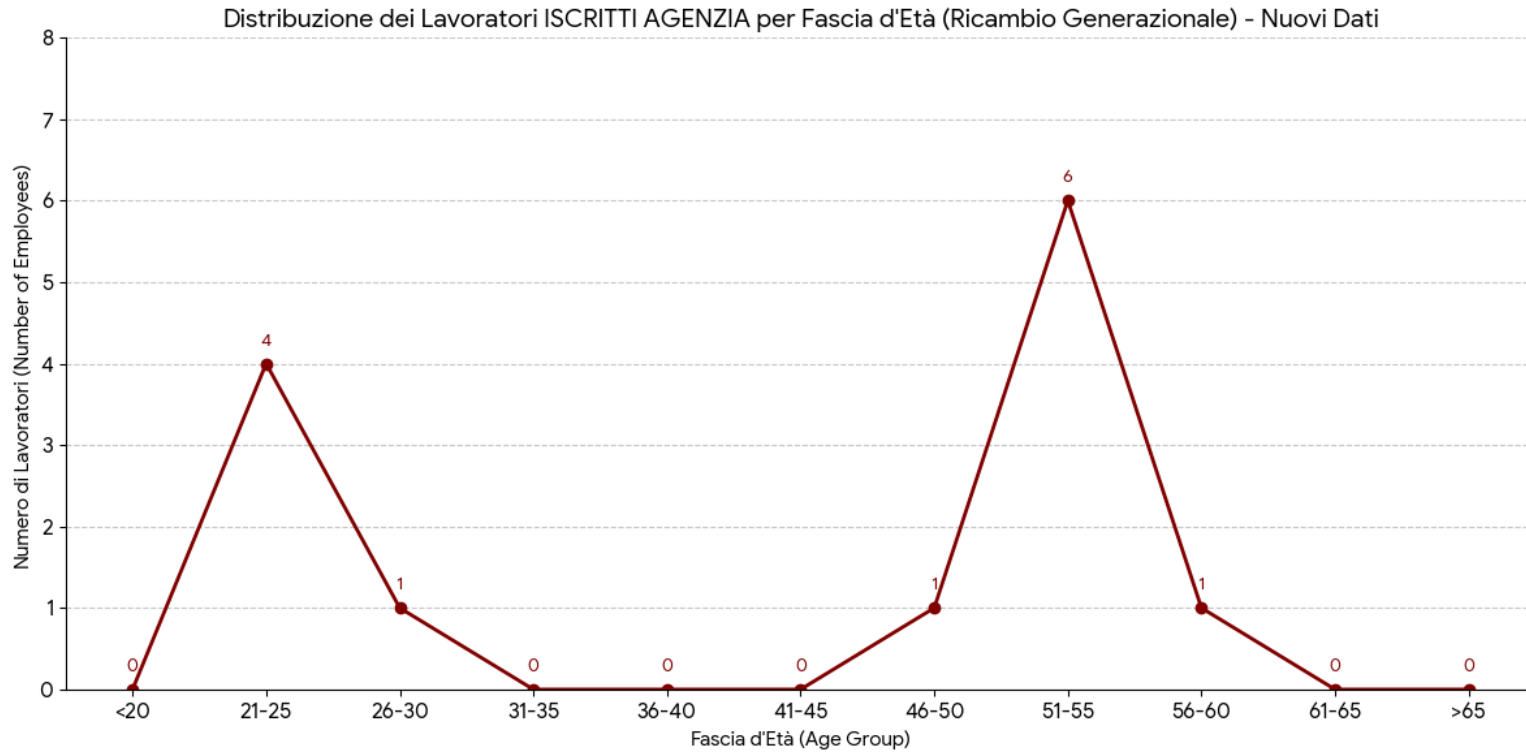
ORGANICO -EQUILIBRIO DI GENERE



Ruolo	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	1	0	1
Addetti Amministrativi	1	1	2
Addetti Operativi	10	0	10
<b>Totale</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>13</b>

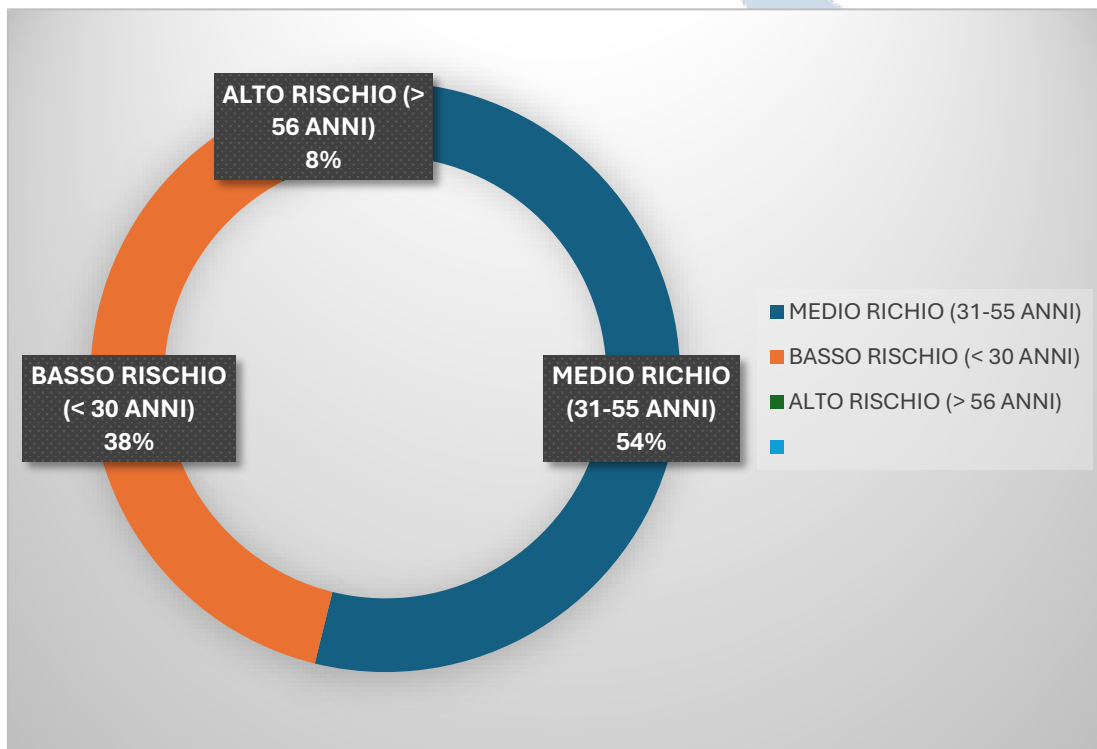
198

ORGANICO – RICAMBIO GENERAZIONALE



Fascia d'Età	Numero di Lavoratori
<20	0
21-25	4
26-30	1
31-35	0
36-40	0
41-45	0
46-50	1
51-55	6
56-60	1
61-65	0
>65	0

PROIEZIONI SUL TURNOVER



Il grafico mostra la percentuale di rischio turnover a seconda delle fasce d'età.

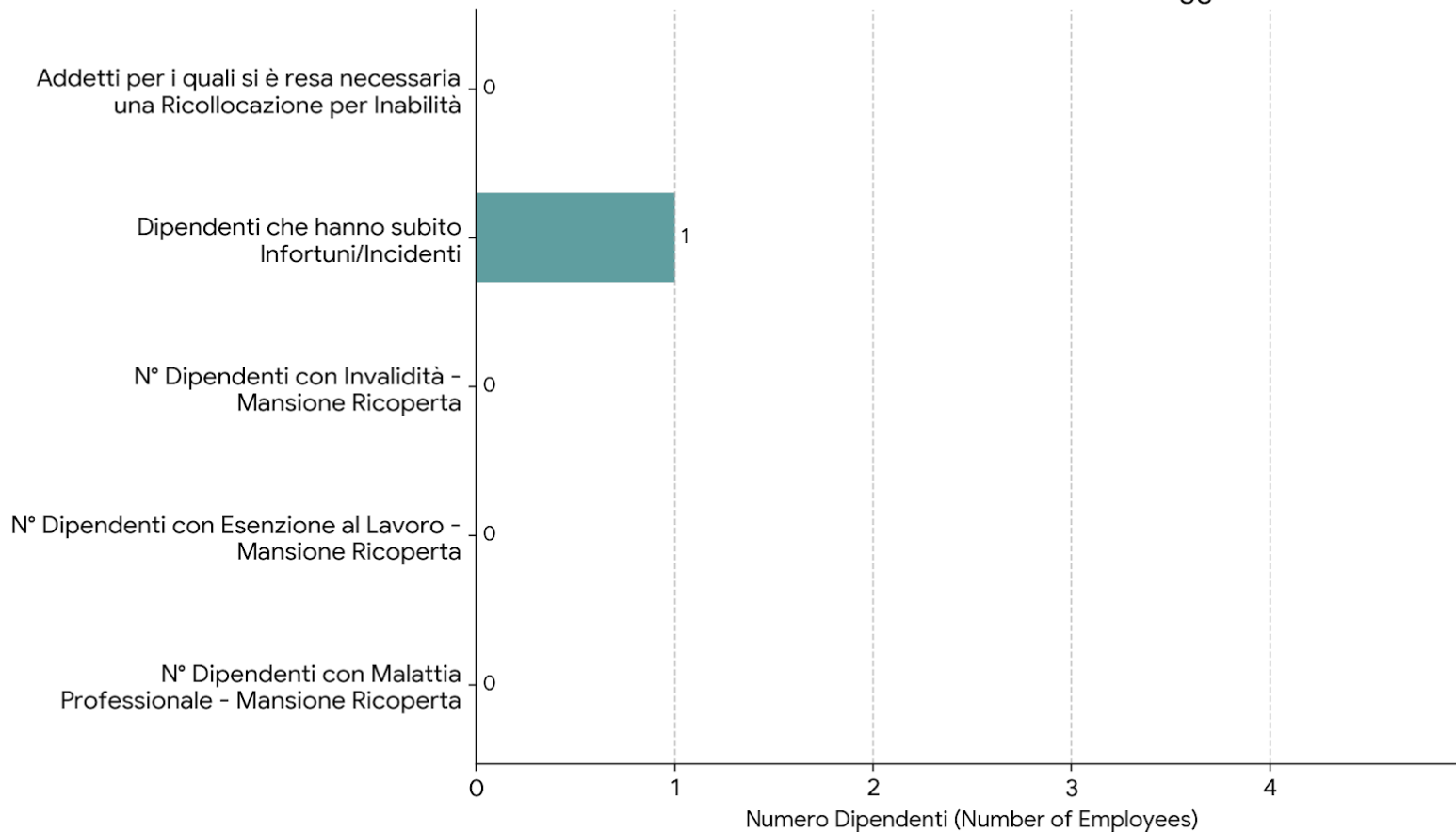
Il 38% dell'organico è rappresentato da lavoratori al di sotto dei 30 anni e che, quindi, non vanno incontro al rischio turnover se non su base volontaria.

La forza lavoro stabile è pari all'54% dei dipendenti considerata nella fascia d'età compresa tra i 31 e i 55 anni.

Rischio turnover, invece per l'8% dei lavoratori che superano i 56 anni.

ORGANICO – INVALIDITA'/INABILITA'

Dati su Invalidità e Infortuni sul Lavoro - Aggiornato

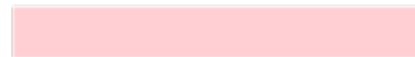
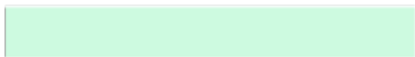


➤ **OFFICINE DE FAZIO SRL**

La società è un nuovo ingresso nel mondo del lavoro portuale vibonese, essendo stata autorizzata per la prima volta all'espletamento di servizi portuali specialistici nel 2025. Per l'impresa, tuttavia, non è stato possibile elaborare alcuna analisi statistica su traffici ed organico, poiché non ha risposto alla richiesta dati.

➤ **RECYCLING SRL**

La società è stata per la prima volta autorizzata all'espletamento di servizi portuali specialistici nel porto di Vibo Valentia nel 2025. Si fa presente che la società è presente anche nel sorgitore di Crotona, come terminalista e nel porto di Corigliano Calabro. Per i dati e le elaborazioni statistiche, si rimanda a quanto espresso da pag. 110.



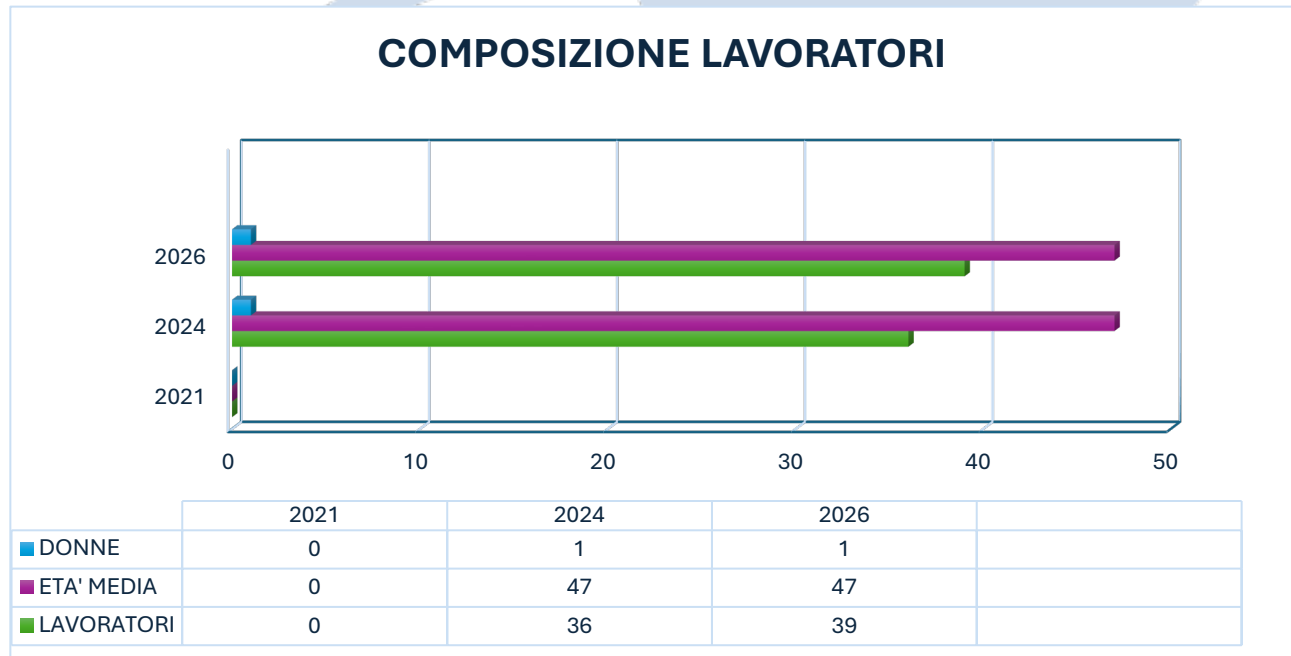
## PORTO DI VIBO VALENTIA: VERIFICA DELLE STIME

L'insieme dei dati raccolti tra gli operatori presenti nello scalo, danno testimonianza di come il porto conviva con le sue due anime: commerciale-industriale e turistica.

Se è vero che ai fini del nostro studio, non rileva l'attività turistica, non si può tacere sul dato importante che viene evidenziato dall'esame dell'andamento dei traffici del porto. Infatti, come rappresentato graficamente nelle pagine precedenti, il trade delle ferry passenger (verso le isole Eolie) e quello delle navi da crociera è stato interessato da una notevole impennata.

Per quanto attiene, invece, i traffici commerciali, come è stato illustrato il business è stato caratterizzato da una lieve flessione negativa.

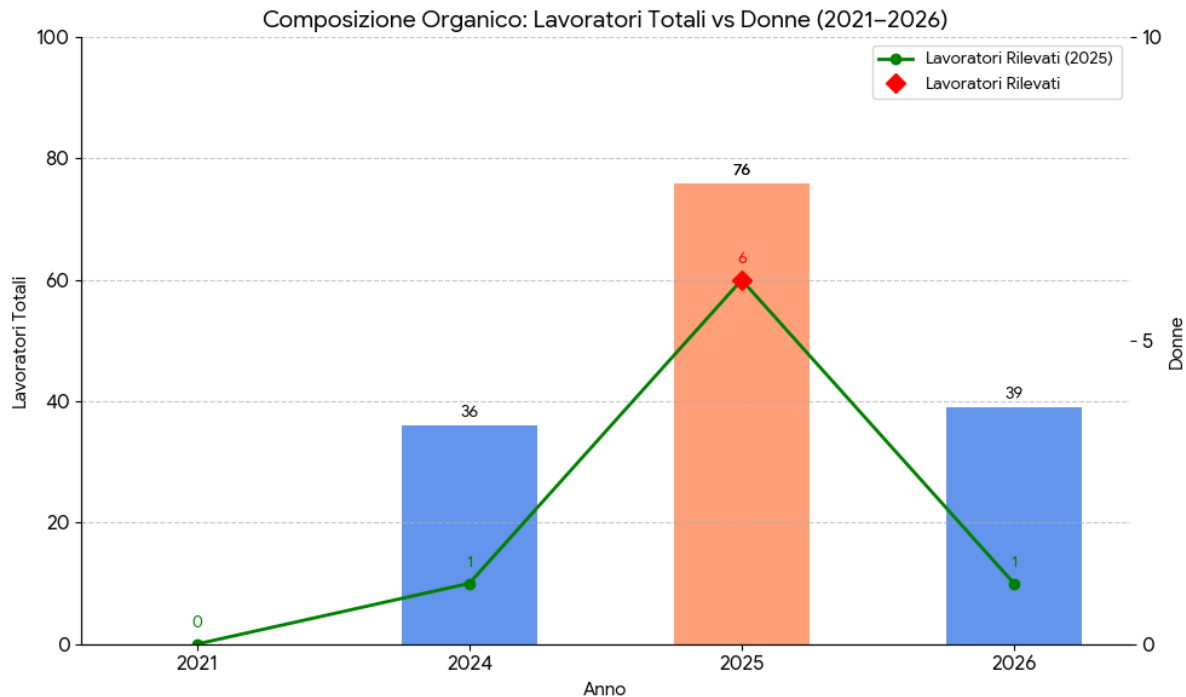
Ciò precisato, come già fatto per gli altri scali, verifichiamo la coerenza delle stime eseguite nel P.O.P 2024/2026 con i dati reali raccolti in occasione di questo aggiornamento. Per chiarezza espositiva, di seguito si riporta il grafico previsionale.



Porto di Gioiatauro, Crotona (porto vecchio e nuovo),  
Corigliano Rossano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.

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

Basandoci su queste stime, confrontandole col dato parziale 2025, possiamo appurare come in realtà la crescita dell'organico totale, così come quella della quota femminile, sia stata più robusta e dinamica rispetto alle previsioni, rendendo sottostimato il valore indicato lo scorso anno.



Il picco degli ingressi in organico registrato nel 2025 per i Lavoratori Totali (verde) e le Donne (blu) è evidente, con 76 lavoratori complessivi tra i quali 6 donne a fronte di una stima 2026 di 39 lavoratori e 1 donna. Questo aumento è stato determinato dal rilascio di autorizzazione per due nuove imprese: Officine De Fazio Srl e Recycling Srl. In merito, tuttavia, si specifica che i dati appena esposti possono considerarsi parziali in quanto, la società De Fazio non ha risposto al questionari e la Recycling non ha di fatto eseguito attività nel porto di Vibo Valentia.

## CONCLUSIONI

Questo aggiornamento annuale del Piano dell'Organico del Porto, grazie alla puntuale rappresentazione della fisionomia della compagine lavorativa, ha come fine quello di focalizzare l'attenzione dell'Amministrazione verso le dinamiche del lavoro portuale, nella consapevolezza che tale argomento sia fondamentale ai fini del miglioramento della posizione competitiva dei porti del sistema.

Per rendere più efficace l'ostensione delle informazioni raccolte, si è scelto di ricorrere a rappresentazioni grafiche, col beneficio di potere fissare in maniera celere un dato, fotografare una realtà che, per la sua immediatezza comunicativa, non solo è di pronta fruizione per l'Ente, ma può anche essere di facile trasmissione verso interlocutori terzi.

Ogni dato qui rappresentato è stato elaborato pensando al futuro, ritenendo che possa essere la base di partenza per la predisposizione di strategie volte al miglioramento della condizione lavorativa in porto ed all'aumento della competitività degli scali. Ma l'aggiornamento annuale, come già detto nelle premesse di questo lavoro, serve anche per testare la tenuta del sistema portuale amministrato rispetto ai rivolgimenti economici in atto e contestualmente capire se le stime effettuate a suo tempo siano aderenti con la realtà attuale e, soprattutto, ancora attendibili per il futuro.

Tirando le somme, possiamo affermare con una certa soddisfazione, che l'andamento dell'organico dei porti è complessivamente in linea con le previsioni del P.O.P. 2024/2026, anzi, in alcune occasioni la crescita ha dimostrato di essere più veloce e dinamica del previsto.

Sull'argomento era stato già messo in evidenza che le imprese portuali avessero sottostimato il proprio fabbisogno di personale, previsioni che non rispecchiavano l'andamento economico dei porti. Questo è ancora più evidente nello scalo gioiese, dove le stime fornite dalle imprese portuali prevedevano di incrementare il numero dei lavoratori di sole 59 unità complessive. Il P.O.P. 2024/2026 aveva riconosciuto inattendibile la stima, proponendo più verosimilmente un aumento su base triennale di +310 unità, in base al possibile incremento delle necessità operative dello scalo. Come abbiamo visto in fase di esame dei dati, i lavoratori sono aumentati di 91 unità, fermandosi prima del raggiungimento dell'obiettivo annuale.

Chiaramente, a incidere su questi risultati è soprattutto il terminal contenitori che nel 2025, come evidenziato in precedenza, ha movimentato circa 4,49 milioni di Teu, registrando un incremento di traffico del 14%, causa principale della quasi totalità delle nuove assunzioni.

Questa importante crescita è stata sostenuta da considerevoli investimenti in *Equipment* che, superando le previsioni iniziali, hanno generato la capacità operativa necessaria per assorbire i nuovi flussi. Tuttavia, va evidenziato che il terminal contenitori sta attualmente operando a circa il 93% della sua capacità di piazzale, rischiando una condizione di forte stress operativo, molto vicina alla saturazione.

Considerato quanto precede, insieme al dato positivo sulle altre categorie di traffico (eccezion fatta per l'automotive) è palese la discrasia tra i risultati e le necessità di previsione. L'aumento del carico di lavoro, senza che a questo segua un efficientamento (riorganizzazione) o un aumento dell'organico fa aumentare il rischio burnout nonché quello del turnover volontario, rendendo instabile la gestione della forza lavoro, finendo per far lievitare i costi per il reclutamento e la formazione.



Figura 1 Previsioni sull'organico della Gioia Tauro Port Agency Srl

Si inserisce in questo contesto la vicenda legata alla Gioia Tauro Port Agency, il soggetto deputato a fornire alle imprese portuali i cosiddetti pool di manodopera. Nel capitolo dedicato all'agenzia si è largamente discusso della sua particolare natura e delle vicende che nel tempo l'hanno interessata.

In sede di conclusione, lo scenario attuale risulta profondamente evoluto rispetto al passato recente. Sebbene il terminalista Automar Spa (unico soggetto che dal 2022 richiede la somministrazione di lavoro temporaneo) ha subito un calo significativo dei traffici tale da azzerare le chiamate nel secondo semestre 2025, la ripresa dei traffici prevista nel 2026 - unita all'azione della nuova amministrazione AdSP - ha impresso una svolta decisiva. Grazie a questo impulso, il terminalista ha accettato di sedersi nuovamente al tavolo negoziale, impegnandosi a garantire circa 1.500

chiamate annue, pur senza entrare a far parte della compagine sociale.

Questo nuovo assetto, unito alla costante crescita della produttività dello scalo trainato dal segmento dei container, conferma come inderogabile la trasformazione della Port Agency in un soggetto ex art. 17 L. 84/1994, validando la stima iniziale di incrementare l'organico con 50 unità le quali, come previsto dal Piano Economico Finanziario predisposto dall'Ente, potrebbero portare la forza lavoro complessiva, a pieno regime, fino a una quota di 160 dipendenti.

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

Complessivamente, ritornando alla verifica dei livelli di attuazione delle previsioni generali 2024/2026, nonostante l’obiettivo di crescita prefissato sia stato mancato di poco, resta ferma la previsione del +19,50% (310 lavoratori) al 2026, confidando nella predisposizione di misure atte ad allineare il fabbisogno di personale ai traffici del porto, ritenendo ancora valido lo scenario previsionale del Piano triennale.

Certo, sono emerse alcune criticità, come il mancato raggiungimento dell’equilibrio di genere tanto tra gli addetti operativi quanto tra la classe dirigente. Altro profilo che merita azioni d’intervento è il gap su digitalizzazione e automazione del lavoro portuale, una sfida persa, che incide sulla diversificazione di genere, ma anche sul numero e sulla qualità delle specializzazioni in porto.

Strettamente legato a quest’ultimo aspetto è il tema della formazione. Dai dati restituiti dalle imprese è evidente che non si investe a sufficienza nell’attività formativa che, invece, dovrebbe essere considerata di primaria importanza. Si tratta di un aspetto sul quale si era posta attenzione già lo scorso anno, ma che è sostanzialmente rimasto immutato. Fatta eccezione per il terminalista MCT che si è senza dubbio impegnato nel formare il proprio personale all’utilizzo di nuove tecnologie, ormai essenziali per la gestione delle attività di piazzale, la maggioranza delle imprese portuali non avvertono ancora l’esigenza di promuovere percorsi formativi specializzanti per i propri dipendenti. Si tratta di un deficit che andrà colmato, in considerazione del fatto che la tendenza verso la quale ci si incammina è quella di un incremento dei traffici che comporta non solo l’aumento in numero dei lavoratori, ma soprattutto il mutamento dei profili, delle competenze, nonché la

nascita di nuove professioni. Oggi sono richieste skill sempre più avanzate in ambito organizzativo e digitale ai profili esistenti, ma emergono anche professioni del tutto nuove che saranno cruciali nei porti di domani. L'organico dei porti dovrà essere polivalente e in grado di adattarsi a più mansioni, dall'uso di un parco mezzi sempre più tecnologico alla gestione logistica. Ancora l'attenzione crescente sulla sostenibilità richiederà la presenza di esperti ambientali in grado di gestire le infrastrutture green dei porti, senza trascurare il tema dell'intermodalità che necessita di figure esperte in integrazione ferroviaria e logistica multimodale, per la gestione delle movimentazioni su più mezzi di trasporto. Su questo tema, approcciandosi con lungimiranza, l'AdSP può fare la differenza, rammentando che è tra i compiti istituzionali dell'Ente quello di promuovere attività di formazione dirette alla riqualificazione degli organici. In una realtà come quella dell'Ente, con porti in galoppante crescita (Gioia Tauro) e in ripresa di lancio (Corigliano, Vibo Valentia, Crotone), sarebbe quantomeno controindicato arrivare impreparati alle sfide future.

