



AUDIZIONE INFORMALE DI

UNIPOINT

– Unione Nazionale Imprese Portuali –

Innanzi a

**Commissione XI della Camera dei Deputati
(Lavoro pubblico e privato)**

per il

disegno di legge C. 2911

di conversione in legge del decreto-legge n. 62, del 30 aprile 2026

- 14 maggio 2026 -

CHI SIAMO

UNIPORT- Unione Nazionale Imprese Portuali – è l'Associazione che aggrega e rappresenta aziende che svolgono nei porti italiani, in regime di concessione ex art. 18 della legge n. 84 del 1994 e s.m. e i. o di autorizzazione ex art. 16 della medesima legge, operazioni portuali (carico, scarico, deposito e movimentazione in genere delle merci e di ogni altro materiale), attività accessorie e complementari a quelle operazioni, altri servizi portuali, gestione di terminal per i traffici crocieristici e passeggeri.

Aziende aderenti a UNIPORT operano tanto nei maggiori scali marittimi nazionali quanto in porti medio-piccoli; sono distribuite su tutti i versanti del territorio costiero, tanto a nord quanto a sud, ed a servizio di tutti i segmenti e tipologie di traffico portuale, dai contenitori ai Ro-Ro, dalle rinfuse ai carichi c.d. eccezionali; linee nazionali, di short-sea shipping e traffici oceanici nonché (come detto) traffici passeggeri, crocieristi in particolare. Tra i nostri associati annoveriamo infatti stazioni marittime di primario livello ma anche imprese medio piccole e i maggiori terminal containers; in particolare il maggior terminal di transhipment (MCT di Gioia Tauro) ma anche grandi terminali a servizio di flussi merceologici a prevalente destinazione/provenienza aree a terra nazionali ed extra nazionali. Solo esemplificativamente si possono citare i terminal di Genova, Livorno, Napoli e Trieste.

In sintesi, la compagine associativa di UNIPORT è un efficace spaccato della portualità nazionale, composta infatti da molti porti diversi tra loro per dimensioni, volumi e tipologie di traffici prevalenti.

L'insieme delle imprese aderenti alla nostra associazione ha attivato un'occupazione ben maggiore in considerazione della domanda di lavoro portuale temporaneo e per altri servizi (es. manutenzioni, altre attività tecniche, ecc.) generata;; sono state in grado anche nei più difficili periodi (vedasi tutta la fase dell'emergenza COVID) di garantire il servizio a favore del Paese; ha investito ed investe considerevoli risorse al fine di salvaguardare e migliorare la capacità competitiva dei porti, snodi centrali del sistema logistico dell'Italia e del versante mediterraneo europeo.

UNIPORT è parte stipulante, in rappresentanza delle imprese aderenti, del CCNL dei lavoratori dei porti; è aderente a Confrtrasporto, confederazione di Confcommercio, ovvero a pieno titolo all'interno di una rete di relazioni e di una rappresentanza di associazioni di operatori di tutte le modalità di trasporto (da quella stradale alla ferroviaria alla modalità marittima) e della logistica. UNIPORT ispira la propria azione ad uno spirito di costruttivo e propositivo confronto con le istituzioni unionali, le

amministrazioni nazionali e del territorio, le altre rappresentanze del settore, le organizzazioni dei lavoratori.

PREMESSA - IL SETTORE PORTUALE IN ITALIA

Il sistema portuale è una infrastruttura strategica per l'economia italiana: è al **secondo posto nella UE** per volumi imbarcati e sbarcati via mare. Nei porti italiani sono stati movimentati oltre 510 milioni di tonnellate di merci, quasi 90 milioni di passeggeri oltre a più di 14 milioni di crocieristi. Ma, soprattutto, **circa il 60% del commercio internazionale del nostro Paese avviene via mare.**

Trieste, Genova e Gioia Tauro rappresentano i tre principali scali per volumi, ciascuno con una propria specializzazione: rinfuse liquide a Trieste, container a Gioia Tauro, traffico misto a Genova.

I porti italiani costituiscono inoltre una **componente essenziale del sistema logistico nazionale**, un settore **che** complessivamente **rappresenta circa il 9% del PIL** e dà lavoro a oltre un milione di persone. Si tratta di un comparto riconosciuto come "abilitante" per la competitività del Paese, perché sostiene in modo trasversale industria, commercio, import-export e mobilità. Il sistema portuale italiano è articolato in 16 Autorità di Sistema Portuale che amministrano oltre 50 scali e coordina una filiera complessa composta da più di 280 imprese specializzate in imbarco e sbarco delle merci, movimentazione, deposito, servizi ai passeggeri e attività tecniche accessorie. Una realtà articolata, che ogni giorno garantisce la continuità dei flussi commerciali e della connettività marittima nazionale e internazionale.

SISTEMA PORTUALE E REGOLAMENTAZIONE DEL LAVORO

Si rammenta infatti che le imprese terminalistiche e quelle autorizzate ex art. 16 della legge 84/1994, nonché le imprese fornitrici di lavoro portuale temporaneo ex art. 17 della stessa - di fatto, queste ultime agenzie autorizzate in regime di monopolio alla sola somministrazione di lavoro temporaneo alle imprese terminalistiche e autorizzate ex art. 16, L. 84/1994 - sono tenute a garantire ai propri lavoratori un *"trattamento minimo non inferiore a quello risultante dal vigente contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti, stipulato dalle OO.SS. comparativamente più rappresentative a livello nazionale, dalle associazioni nazionali di categoria più rappresentative delle imprese portuali* – autorizzate ex art. 16 o terminalistiche - *e dall'Associazione porti italiani"* (art. 17, c. 13, L. 84/1994).

Il predetto CCNL - talora impropriamente qualificato come “unico” ma precisamente “CCNL de lavoratori dei porti”, applicato anche al personale dipendente, non dirigente, delle AdSP - è stato stipulato tra le rappresentanze di Assiterminal, Assologistica, UNIPORT e Assoporti – in rappresentanza delle parti datoriali – e FILT CGIL, FIT CISL e UILTrasporti – in rappresentanza dei lavoratori – per la prima volta nell’anno 2000; regolarmente rinnovato (in ultimo nel novembre 2024) ed ha scadenza alla fine del corrente anno (pur se per la parte economica alcuni suoi effetti si dispiegano fino a giugno 2027).

Detto CCNL in occasione di più rinnovi (talora avvenuti anche con anticipo – pur minimo – rispetto alla scadenza) è stato sottoscritto “per adesione” anche dall’organizzazione sindacale UGL e, in occasione dell’ultimo rinnovo, anche da Ancip, come “parte auditrice”, associazione che, ex lege (art. 11-bis, c. 1, L. 84/1994), rappresenta le agenzie e imprese autorizzate ex art. 17 della legge 84/1994, e aggrega altresì alcune imprese autorizzate ad operare nei porti.

UNIPORT valuta, in linea generale, favorevolmente il Decreto-legge in argomento, con particolare riguardo alle misure del Capo I.

Per ciò che concerne le previsioni contenute nel Capo II, si esprime piena concordanza con la valorizzazione della contrattazione collettiva, come detto rispettata nel settore del lavoro portuale. Suscita però perplessità il ripetuto richiamo al “trattamento economico complessivo” – TEC – concetto introdotto da un Protocollo sottoscritto, per la parte datoriale, da una sola Confederazione nazionale e non definito in tutti i contratti collettivi nazionali. Se, come risulta avrebbe dichiarato l’INPS ciò obbligherà rimettere i controlli ad altre amministrazioni, è concreto il rischio di modalità di controlli disomogenea e conseguenti diversi impatti sulle imprese.

Proprio nel rispetto del principio dell’autonomia contrattuale e della valorizzazione della contrattazione collettiva, si ravvisa necessario non intervenire sull’art. 10, c. 1 con modifiche di senso contrario a quei principi.

Per quanto concerne la previsione di cui al c. 2 del medesimo art. 10, si fa presente che proprio nell’accordo di rinnovo del CCNL dei lavoratori dei porti sottoscritto nel novembre 2024 è contenuta una clausola che ha le medesime finalità di quel comma, seppure solo per quanto riguarda il prossimo rinnovo e non in via strutturale/definitiva. Questo atteso che il segmento di attività in cui operano le imprese terminalistiche — è caratterizzato da forte variabilità, quindi tra quelli per i quali ci si può trovare nella necessità di far riferimento all’eccezione di cui al c. 3, art. 10.

Riguardo alle misure che prevedono adempimenti di carattere pratico previste dal decreto-legge, si esprime il forte auspicio che non ne vengano previsti altri in sede di conversione in legge al fine di evitare aggravii alle imprese.

Di contro, si ritiene che, all'interno di una norma intesa a migliorare la qualità del lavoro, possano trovare giusta collocazione norme da tempo auspiccate concordemente e ripetutamente sottoposte all'attenzione dell'Amministrazione di settore – il MIT – nonché al Parlamento, in precedenti occasioni da tutte le rappresentanze delle imprese terminalistiche e che svolgono operazioni e servizi portuali per le merci e/ i passeggeri, e condivise anche dalle OO.SS. del settore.

A tal fine si allegano alla presente nota due ipotesi emendative, trattasi in particolare di:

- una norma che riconosce la caratteristica di “lavoro usurante” ad un limitato numero di figure dell'operatività portuale - gruista (operatore polivalente di mezzi meccanici); rizzatore - che richiedono un ineludibile impegno fisico e/o psicofisico particolarmente intenso e continuativo, alla base anche di inabilità o inidoneità parziali, che ormai interessano in più imprese un numero significativo di lavoratori non sempre destinabili a mansioni diverse;
- una norma che, modificando parzialmente una precedente previsione legislativa, mai attuata, consenta l'attivazione di un apposito “Fondo” - alimentato, tra l'altro, da risorse da tempo già accantonate dalle imprese nonché dai lavoratori – finalizzato al finanziamento di misure di incentivazione al pensionamento anticipato per i lavoratori dipendenti da imprese titolari di autorizzazioni o di concessioni ai sensi degli articoli 16 e 18 della medesima legge n. 84 del 1994.

Si evidenzia che entrambe le norme, intervenendo in definitiva nel senso di un più rapido abbassamento dell'età media dei lavoratori portuali e dell'uscita dall'operatività di lavoratori aventi limitazioni hanno effetti positivi da diversi punti di vista.

In primo luogo, per quanto riguarda la tutela delle condizioni di sicurezza del lavoro. L'innalzamento dell'età media delle figure operative del ciclo portuale (nella gran parte oltre la soglia dei 40-45 anni), con la (anche conseguente) crescente percentuale di personale avente inabilità (in alcune aziende anche il 20% della popolazione lavorativa) di cui si è detto, ovviamente incidono sui livelli di attenzione che necessariamente non possono scendere al di sotto della soglia di sicurezza in una

realtà operativa qual è un piazzale portuale o l'interfaccia nave-banchina, dove si realizzano molteplici e diverse interferenze.

In secondo luogo, poiché agevolando il ricambio generazionale, nella difficoltà di riqualificare anche con una intensa attività formativa, lavoratori avanti nell'età verso l'utilizzo crescente delle macchine automatizzate e dei sistemi di controllo remoto nelle operatività portuale, si concorre a mantenere standard qualitativi elevati del fattore lavoro e, conseguentemente la capacità competitiva delle imprese.

ALLEGATO

Emendamento all'art. 10, c. 3 del decreto-legge n. 228 del 2021 convertito con modificazioni dalla legge n. 15 del 2022

I commi 3-septies, 3-octies e 3-novies dell'art. 10 del decreto-legge n. 228 del 2021, convertito con modificazioni dalla legge n. 15 del 2022 sono cancellati e sostituiti dai seguenti

3-septies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente norma, sentite le parti stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti e la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, di cui all'articolo 11-ter della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è costituito presso l'INPS un Fondo destinato al finanziamento di misure di incentivazione al pensionamento anticipato per i lavoratori dipendenti da imprese titolari di autorizzazioni o di concessioni ai sensi degli articoli 16 e 18 della medesima legge n. 84 del 1994 o da terminal portuali, asserviti allo sbarco e imbarco di persone, titolari di concessioni ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione nonché per i dipendenti delle medesime Autorità di sistema portuale, che applichino il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti. Con il medesimo decreto sono altresì determinati i criteri e le modalità di gestione del Fondo.

3-octies. Al predetto Fondo affluiscono le risorse delle imprese che applicano il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti, dei lavoratori dipendenti da dette imprese e dei dipendenti delle AdSP previste negli accordi sottoscritti tra le parti stipulanti quel CCNL, nonché le risorse delle AdSP di cui al successivo comma 3-novies.

3-novies. Successivamente all'approvazione del conto consuntivo dell'anno 2026 e per ciascuno degli anni seguenti, le Autorità di sistema portuale destinano, compatibilmente con le disponibilità di bilancio, una quota pari all'1 per cento delle entrate proprie derivanti dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate e imbarcate di cui all'articolo 13, comma 1, lettera c), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al finanziamento del Fondo di cui al comma 3-octies del presente articolo, con le modalità e le tempistiche che saranno determinate nel decreto di cui al comma 8-septies del presente articolo.

Relazione illustrativa

Il presente emendamento si rende necessario al fine di consentire, mediante adeguate modifiche, l'attuazione delle finalità volute dal legislatore con i commi 3-septies, 3-octies e 3-novies dell'art. 10 del decreto-legge n. 228 del 2021, convertito con modificazioni dalla legge n. 15 del 2022.

Si sottolinea che l'emendamento non comporta maggiori oneri per il bilancio pubblico rispetto a quelli già previsti nel decreto-legge oggetto della modifica che si apporta con questo emendamento e che le risorse di parte privata di cui al comma 3-octies sono già previste (e sono state conformemente accantonate) in accordi sottoscritti tra le parti stipulanti il CCNL in quel comma indicato nella misura di 130 euro annui a carico del datore di lavoro per ciascun lavoratore a decorrere dal gennaio 2022 e 65 euro annui a carico di ogni lavoratore a decorrere dal gennaio 2023.

Sicché, al netto della quota delle risorse che affluiranno al Fondo dalle AdSP, allorché costituito lo stesso potrà contare – tenuto conto di una platea di oltre 11.000 lavoratori ai quali si applica il CCNL dei lavoratori dei porti e delle decorrenze degli accantonamenti (dei datori di lavoro e dei lavoratori) soprarichiamate - su una disponibilità, già all'inizio del corrente anno di poco meno di 8.000.000 di euro, come risultante dalla seguente quantificazione (calcolata secondo criteri di massima prudenza)

- 11.000 lavoratori x 130 euro (accantonamento del datore di lavoro) x 4 anni (dal 2022 al 2025) = **5.720.000** +
- 11.000 lavoratori x 65 euro (accantonamento quota del lavoratore) x 3 anni (dal 2023 al 2025) = **2.165.000** =

Totale 7.785.000

(Modifiche all'articolo 1 del decreto legislativo 21 aprile 2011, n. 67).

1. All'articolo 1 del decreto legislativo 21 aprile 2011, n. 67, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera d), dopo la parola "collettivo" sono aggiunte le seguenti: "e conducenti di veicoli pesanti utilizzati nella movimentazione e traslazione dei carichi nell'ambito delle operazioni portuali";

b) dopo la lettera d) è aggiunta la seguente: "d-bis) lavoratori portuali svolgenti le seguenti mansioni: gruista; addetto a rizzaggio e derizzaggio; polivalente".»

c) al comma 2, alinea, le parole: «di cui alle lettere a), b), c) e d)» sono sostituite dalle seguenti: «a), b), c), d) e d-bis)»;

d) al comma 3, le parole: «alle lettere a), b), c) e d)» sono sostituite dalle seguenti: «alle lettere a), b), c), d) e d-bis)»;

e) al comma 7, le parole: «lettere a), b), c) e d)», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «lettere a), b), c), d) e d-bis)».

Art. 2. (Copertura finanziaria).

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui alla presente legge, pari a 1,5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Relazione illustrativa

La dottrina ha definito generalmente i **“lavori usuranti”** quelli per cui è richiesto un impegno fisico e/o psicofisico particolarmente intenso e continuativo correlato a fattori che “non possono essere prevenuti da misure idonee”.

La disciplina legislativa sull'accesso al pensionamento di anzianità per gli addetti alle lavorazioni particolarmente faticose e pesanti, con requisiti agevolati rispetto a quelli previsti per la generalità dei lavoratori dipendenti, è stata nel tempo revisionata, sino ad arrivare al Dlgs. n. 67/2011, come parzialmente modificato dall'art. 24 della L. 214/2011 e dall'art. 1 della L. 232/2016. Trattasi perciò di una questione di rilevanza solo pensionistica e previdenziale, che quindi va esaminata per questo fine.

I requisiti di accesso al beneficio sono, come noto, soggettivi ed oggettivi; cioè lavoratori impegnati in mansioni particolarmente usuranti come indicati al c.1 art. 1 Dlgs. 67/2011 e con i requisiti di espletamento temporale dell'attività usurante stabiliti dal comma 2 del citato art. 1 (vedasi allegata documentazione).

Le modalità di presentazione della domanda per l'accesso al beneficio (diritto da esercitare individualmente) sono indicate nell'art. 2 del suddetto decreto legislativo. Non sono previsti oneri a carico dei datori di lavoro. A questo riguardo l'INPS ha diramato apposite istruzioni.

Non si ravvisa commentare il perché di un novero contenuto di mansioni o attività quali quelle individuate sinora dalle norme; di fatto si tratta di quattro fattispecie.

Ad oggi solo una di queste fattispecie può riguardare teoricamente lavoratori adibiti alle operazioni portuali, cioè il lavoro notturno; ma di fatto ciò non è avvenuto a causa dei limiti posti dalla norma con riguardo alle modalità di prestazione dell'attività.

Tenendo conto della posizione rigida sinora adottata in materia dai Governi che si sono succeduti, si chiede con la presente di introdurre motivatamente nei lavori usuranti qualche attività o mansione afferente il nostro settore. A questo riguardo appare equilibrato partire dalla dimostrazione che nelle mansioni da considerare (al fine dell'accesso al pensionamento anticipato), siano compresenti vari fattori, continuativi per lungo tempo; cioè:

- lavoro notturno;
- lavoro in quota;
- ambiente climatico ove si svolge l'attività (esposizione a temperature alte e basse);
- stress per ritmi (turnistica flessibile, produttività, significativo livello di attenzione nello svolgimento del lavoro, impegno fisico e tensione psicofisica).

Si tenga inoltre presente del tasso medio alto di tariffa Inail applicato per le lavorazioni/attività che si prendono qui a riferimento.

I suddetti elementi, valutati e gestiti dalle imprese, risultano sostanzialmente ineliminabili nell'ambito della esecuzione delle operazioni tipiche e proprie dell'handling portuale.

Concretamente per il nostro settore, che ha particolarità non rinvenibili in altri, si prospetta di ridurre i giorni della fattispecie del lavoro notturno a turni e non, per

almeno cinque ore, in un arco orario dalle 22 alle 6.00 del mattino, considerando altresì che l'esecuzione dell'attività vede la copresenza dei fattori come sopra indicati.

Al fine esclusivo di cui è caso, un esame delle condizioni nelle quali si svolgono, nel corso dell'intera vita lavorativa, determinate mansioni o meglio si estrinsecano le attività dei seguenti profili professionali portuali consente di asserire che in esse sono compresenti i fattori indicati al precedente punto, come peraltro verificato da competenti medici aziendali. I profili sono i seguenti:

- gruista (operatore polivalente di mezzi meccanici di sollevamento e/o traino, ivi compreso le gru di banchina);
- addetto a rizzaggio e derizzaggio;

Quindi, i profili professionali da prendere in considerazione quali lavori usuranti a nostro avviso sono quelli di cui sopra, ove sono contestualmente presenti i più volte richiamati fattori.

Si tratta soltanto di una parte dei profili professionali riguardanti gli addetti allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali nel loro insieme.

Concretamente si ipotizzano almeno:

- l'ampliamento o integrazione della voce attuale "conduzione di veicoli";
- qualche correzione alla voce del "lavoro notturno", di cui all'art. 1 comma 1 del D.Lgs. 67/2011 e s.m.i., o meglio si potrebbe aggiungere una nuova sottovoce al lavoro notturno specificamente dedicata al settore portuale, oppure aggiungere una nuova voce particolare per le mansioni tipicamente portuali sopra individuate (allegata ipotesi).

Pertanto, avuto pure riguardo al novero contenuto di attività sinora individuate come usuranti dalla vigente normativa, seguendo una indicazione espressa a suo tempo (marzo 2011 in sede di esame dello schema di decreto legislativo 67/2011) dalla Commissione Lavoro della Camera dei Deputati, con la quale si auspicava, con ulteriore provvedimento, l'estensione della tutela dei lavori usuranti ad altri settori, riteniamo ed auspichiamo che la presente proposta possa essere condivisa da Governo e Parlamento.