

## VERBALE DI ACCORDO

Addì 28 del mese di maggio dell'anno 2026, si sono incontrate, presso la sede dell'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioi dei Porti Italiani – ANGOPI – via Salaria, 89 Roma

**L'ANGOPI**, rappresentata da Paolo Potestà, Presidente Nazionale, da Ettore Rosalba, Vice Presidente nazionale e coordinatore della Commissione tecnica per il rinnovo del CCNL, da Domenico Auciello, Luca Cesarini, Guido Deschi e Andrea Teofilo, componenti della citata Commissione, e da Lorenzo Paolizzi, Segretario Generale;

**LEGACOOP Produzione e Servizi**, rappresentata dal Presidente Gianmaria Balducci, dal Vice Presidente vicario Andrea Laguardia, dal Responsabile Trasporti e Logistica Daniele Conti e da Nicola Comunello;

**CONFCOOPERATIVE Lavoro e Servizi**, rappresentata dal Presidente Massimo Stronati e dal Capo servizio sindacale giuslavoristico di Confcooperative Sabina Valentini;

e le **OO.SS.**

**FILT-CGIL**, rappresentata dal Segretario Generale Stefano Malorgio, dal Segretario Nazionale Eugenio Stanziale e dal Coordinatore Nazionale Natale Colombo;

**FIT-CISL**, rappresentata dal Segretario Generale Monica Mascia, dal Segretario Nazionale Vincenzo Fausto Pagnotta e dal Dirigente Nazionale Antonino Napoli;

**ULTRASPORTI**, rappresentata dal Segretario Generale Nazionale Marco Verzari, dal Segretario Nazionale Roberto Gulli e dal Coordinatore Nazionale Giuseppe Nocerino.

Le parti:

- ✓ visto il CCNL del 31 maggio 2023 per gli Ormeggiatori e Barcaioi dei Porti Italiani, la cui vigenza, normativa ed economica, è stabilita dal 1° luglio 2022 al 30 giugno 2025;
- ✓ visto il verbale di accordo del 18 dicembre 2024, con il quale si è adeguata la normativa contrattuale alle nuove disposizioni regolamentari, con particolare riguardo agli aspetti legati alla classificazione del personale e alla relativa formazione, introdotte con il DPR 93/2024, entrato in vigore il 20 luglio 2024;
- ✓ vista la disdetta contrattuale, contenuta nella lettera delle organizzazioni sindacali del 2 aprile 2025;
- ✓ vista la piattaforma rivendicativa delle organizzazioni sindacali, presentata in data 19 gennaio 2026;
- ✓ viste le osservazioni formulate nell'ambito della Commissione tecnica dalle Società cooperative/Gruppi, circa le criticità emerse nella pratica applicazione del vigente CCNL;
- ✓ tenuto conto del contenuto degli incontri fra ANGOPI, Legacoop Servizi e Produzione, Confcooperative Lavoro e Servizi e Segreterie Nazionali delle OO.SS. FILT-CGIL, FIT-CISL e ULTRASPORTI;
- ✓ preso atto del rinnovo tariffario per il triennio 2026-2028;

hanno convenuto quanto segue:



## Premessa al CCNL 28 maggio 2026

Il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per gli ormeggiatori e i barcaioli dei porti italiani si apre in una fase storica segnata da profonde instabilità geopolitiche, crisi dei traffici e trasformazioni strutturali del sistema logistico e portuale.

In questo contesto, emerge con ancora maggiore evidenza il ruolo strategico svolto dalla categoria, presidio imprescindibile per la sicurezza della navigazione, la funzionalità dei porti e la continuità dei servizi di interesse generale.

Gli appartenenti alla categoria hanno, infatti, garantito, anche nelle fasi più critiche, operatività, professionalità e responsabilità, assicurando standard elevati in condizioni spesso complesse e rischiose.

Il rinnovo del CCNL si colloca inoltre in un quadro di evoluzione legislativa e di ridefinizione della governance portuale, che rischia, in assenza di un forte presidio contrattuale, di comprimere diritti, tutele e ruolo della categoria. Per questo, la contrattazione collettiva deve riaffermare con forza la propria funzione regolatrice, quale strumento essenziale per garantire l'equilibrio tra la natura pubblicistica del servizio reso e la dimensione privatistica del rapporto di lavoro.

Funzionale a tale obiettivo è l'attenzione che le parti sociali hanno riservato alla formazione continua, fino al recente passato prevista da norme di fonte pattizia e divenuta ora obbligatoria, proprio al fine di dotare gli appartenenti alla categoria dei requisiti di professionalità indispensabili per garantire un presidio di sicurezza in ambito portuale.

Al riguardo, le parti registrano positivamente il contenuto della recente Comunicazione della Commissione Europea sulla strategia portuale. Tale documento, infatti, non contiene specifiche previsioni riferite ai servizi tecnico nautici, segno che il legislatore unionale ritiene la disciplina contenuta nel Regolamento 2017/352 rispondente alle complessive esigenze del settore.

Il medesimo documento, inoltre, sottolinea la rilevanza delle competenze dei lavoratori che operano in ambito portuale, evidenziando l'esigenza di un loro aggiornamento e di una loro riqualificazione.

Sul punto, le parti prendono atto che la disciplina in materia, contenuta nel DPR 93/2024, ha anticipato l'indirizzo unionale, riconoscendo il rilevante compito attribuito all'Ente bilaterale dalla relativa normativa secondaria.

In tale prospettiva, il nuovo CCNL si pone l'obiettivo di:

- restituire centralità al lavoro, attraverso il pieno riconoscimento della professionalità degli ormeggiatori e dei barcaioli e delle responsabilità connesse alle funzioni svolte;
- difendere e rafforzare il potere d'acquisto, mediante un adeguamento salariale reale e strutturale, in grado di contrastare gli effetti dell'inflazione e garantire condizioni di vita dignitose;
- valorizzare la formazione continua e il ricambio generazionale, come strumenti fondamentali per la qualità del servizio e per la sostenibilità futura del settore;
- presidiare i processi di riforma della governance portuale, rivendicando il coinvolgimento attivo delle rappresentanze dei lavoratori nelle scelte che incidono sull'organizzazione e sul futuro del comparto.

Questo rinnovo contrattuale non può limitarsi a un aggiornamento tecnico, ma deve essere capace di riaffermarne il ruolo strategico della categoria all'interno del sistema portuale e di contrastare ogni tentativo di marginalizzazione o svalorizzazione del lavoro.

Si tratta, quindi, di difendere un modello di servizio che coniuga efficienza, sicurezza e interesse pubblico, e di garantire condizioni di lavoro dignitose a chi, ogni giorno, ne assicura il funzionamento.

A collection of handwritten signatures in black and blue ink. The signatures are arranged in several rows. The top row features four distinct signatures in black ink. Below this, there are several more signatures, some in blue ink and some in black. On the right side, there is a vertical stack of three blue ink signatures. At the bottom center, there is a single, large black ink signature.



**Art. 11**

*LAVORO A TURNI, LAVORO SUPPLEMENTARE, LAVORO STRAORDINARIO*

Dopo le parole "notturno festivo 25%"...aggiungere le parole "Per gli ormeggiatori impiegati in turno giornaliero il compenso per lavoro straordinario e festivo è indicato nella tabella all'art. 13."

*Handwritten signatures in blue ink:*

Top row: *PA GA DE KE AF A A,*

Middle row: *en h ne PH gullat Alllong*

Bottom row: *hono*

Bottom right: *A* and *inguardanti*

**Art. 13**  
**RETRIBUZIONI**

All'art. 13 i minimi conglobati mensili per gli ormeggiatori e i barcaioli iscritti nei Registri sono i seguenti:

Livello	Parametro	Minimo conglobato dal 1° maggio 2026
1	180	1.794,79 €
2	170	1.721,12 €
3	160	1.651,94 €
Aspirante ormeggiatore	150	1.547,87 €
Allievo ormeggiatore	140	1.444,68 €

Dopo le parole...:"a titolo di EDR." aggiungere le parole: "Il Consiglio di Amministrazione, quale organo deputato alla gestione dell'impresa, è tenuto ad operare nel rispetto del principio di sana e prudente gestione, assicurando l'equilibrio economico-finanziario della Società e la sua continuità aziendale.

In questa prospettiva, la sostenibilità economica della gestione non rappresenta una finalità astratta, ma un vincolo concreto che incide su tutte le decisioni gestionali, incluse quelle relative alla determinazione e alla corresponsione di emolumenti.

Nel caso in cui, nel corso dell'esercizio, emerga una situazione di carenza di risorse finanziarie o di significativo squilibrio economico, il Consiglio di Amministrazione è tenuto ad adottare tutte le misure idonee a contenere i costi e preservare l'integrità del patrimonio sociale.

Tra queste misure rientra anche la revisione o riduzione di componenti variabili della retribuzione, quali la maggiorazione convenzionale e forfetaria, l'indennità di disponibilità e l'indennità operativa.

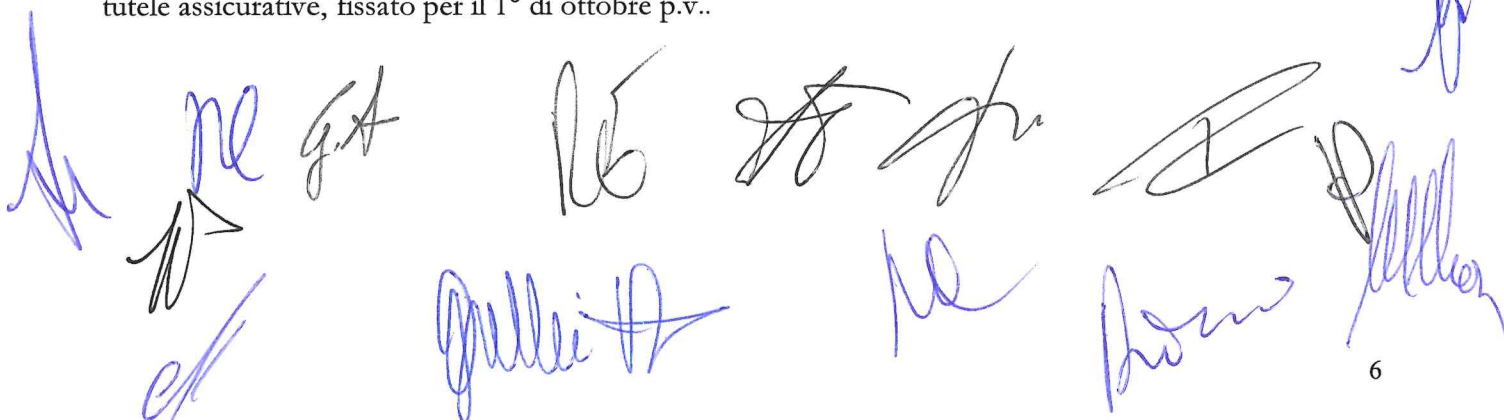
Ne consegue che, in presenza di una comprovata insufficienza di risorse nel corso dell'esercizio, rientra nel potere organizzativo e gestionale dell'organo amministrativo deliberare la riduzione degli importi della maggiorazione convenzionale e forfetaria e delle indennità di disponibilità e operativa, purché la misura sia adeguatamente motivata in relazione alla situazione economico-finanziaria.

La percentuale relativa alla maggiorazione convenzionale e forfetaria nel limite massimo del 55% e le indennità operativa e di disponibilità sono riconosciute in caso di effettiva presenza in servizio e la loro erogazione non è, pertanto, prevista ai fini del calcolo del trattamento retributivo di malattia e di infortunio, di cui agli articoli 21 e 22, e di quello dei permessi, di cui all'articolo 45."

Conseguentemente, è abrogato l'accordo 22 novembre 2006

**NOTA A VERBALE**

Le Parti si danno reciprocamente atto che le risorse economiche riconosciute in termini di incremento del minimo contrattuale conglobato tengono conto dell'andamento tecnico e del previsto rinnovo delle tutele assicurative, fissato per il 1° di ottobre p.v..



Handwritten signatures in blue ink, including several illegible signatures and a large signature on the right side.

Tabella compensi per lavoro straordinario per gli ormeggiatori/barcaioli giornalieri

Livello	Feriale	Festivo e notturno feriale	Notturmo festivo
1	12,29	12,82	13,35
2	11,78	12,29	12,81
3	11,31	11,80	12,29

A collection of handwritten signatures in blue ink. The signatures are arranged in several rows. The top row contains a large 'W' followed by 'G.A.'. The second row contains 'Bono', 'Mey', and a signature that appears to be 'M. P. P.'. The third row contains 'P.H.' and another signature. The bottom row contains a single large signature.

**Art. 14**

*AUMENTI PERIODICI DI ANZIANITA'-SCATTI DI ANZIANITA'*

Al punto 1., dopo le parole: "3° livello € 27,00", aggiungere le parole: "Al momento del passaggio dalla qualifica di aspirante ormeggiatore al 3° livello, viene riconosciuto un aumento periodico di anzianità pari a € 26,00".

*[Handwritten signatures in blue ink]*

Row 1: P, M, N, A, P, S, G

Row 2: P, M, N, A, P, S, G

Row 3: P, M, N, A, P, S, G

Row 4: P, M, N, A, P, S, G

Row 5: P, M, N, A, P, S, G

Row 6: P, M, N, A, P, S, G



**Art. 21**

**TRATTAMENTO DI MALATTIA E INFORTUNIO NON SUL LAVORO**

Sostituire le parole: "con diritto alla sola indennità di anzianità" con le parole: "di lavoro".

*[Handwritten signatures in blue ink]*

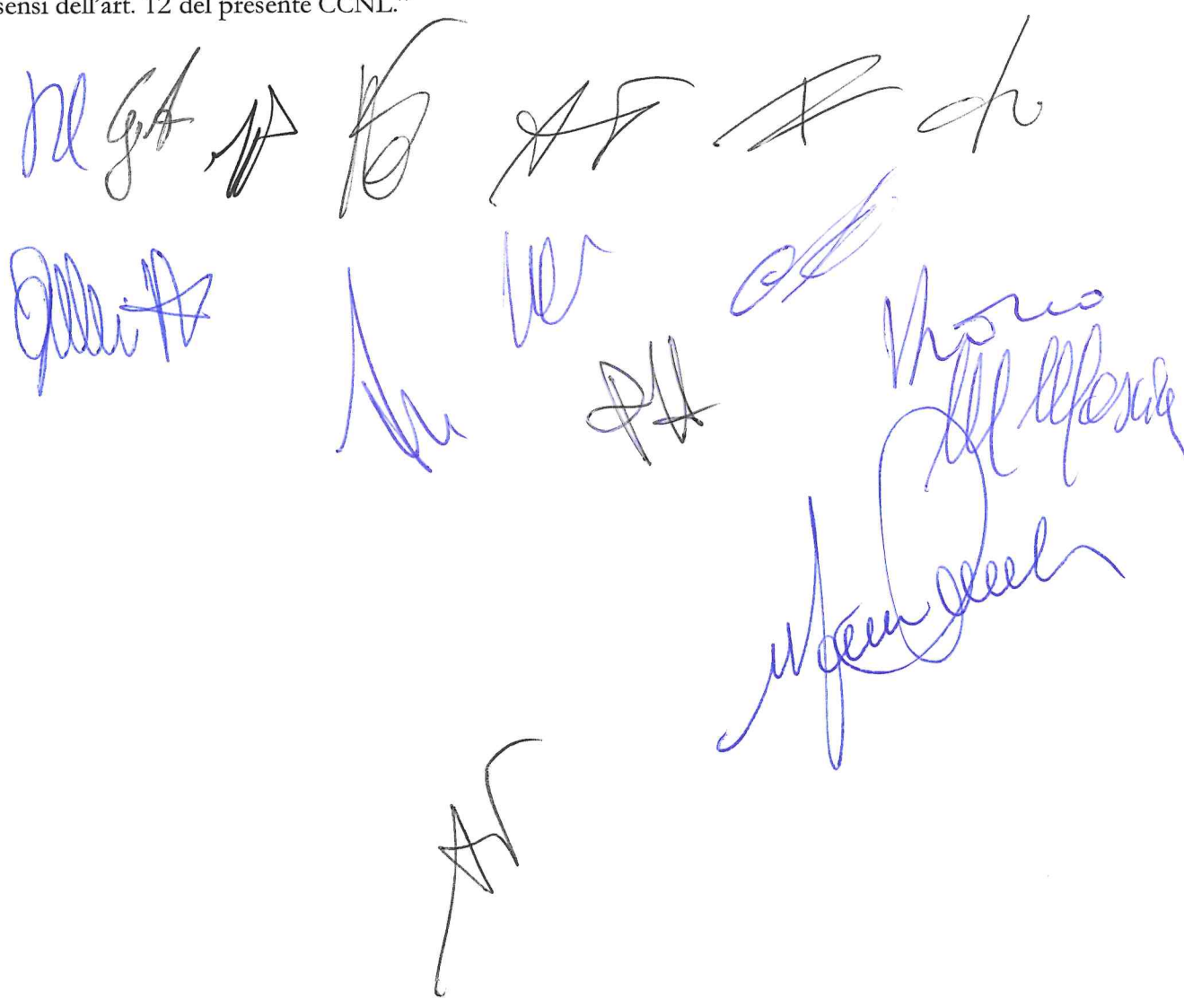
*[Handwritten signature in black ink]*

**Art. 27**

**CONTRATTO A TEMPO DETERMINATO**

Dopo le parole: “del d.l. 48/2023.” aggiungere le parole: “La durata del periodo di prova è stabilita in due giorni di effettiva prestazione per ogni trenta giorni di calendario a partire dalla data di inizio del rapporto di lavoro e, in ogni caso, non può essere superiore a quindici giorni per i rapporti di lavoro aventi durata non superiore a sei mesi e a trenta giorni per quelli aventi durata superiore a sei mesi.

Gli ormeggiatori assunti con contratto a tempo determinato sono inquadrati come aspiranti ormeggiatori ai sensi dell’art. 12 del presente CCNL.”

A collection of approximately 15 handwritten signatures in blue ink, scattered across the page. The signatures vary in style and legibility, with some appearing to be initials or names. One signature on the right side is notably larger and more complex, possibly containing the name 'Moro'.

## Art. 40

### PREVIDENZA COMPLEMENTARE

ANGOPI e le Segreterie Nazionali di FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI ribadiscono, con convinzione, la centralità della previdenza complementare, quale strumento essenziale di tutela previdenziale per gli appartenenti alla categoria degli ormeggiatori e dei barcaioli dei porti italiani.

L'evoluzione del sistema pensionistico pubblico e il progressivo andamento dei trattamenti pensionistici, sempre più distanti dai livelli retributivi percepiti nel corso della vita lavorativa, rendono, infatti, indispensabile il rafforzamento del secondo pilastro previdenziale, al fine di assicurare ai lavoratori adeguati livelli di copertura economica al termine dell'attività professionale.

In tale quadro, le Parti confermano il valore strategico della previdenza complementare negoziale di categoria e sottolineano l'importanza che Previdenza Cooperativa continui a rappresentare il riferimento unico e naturale per il settore, in coerenza con i principi di bilateralità, mutualità e gestione partecipata che da sempre caratterizzano il sistema delle relazioni industriali del comparto.

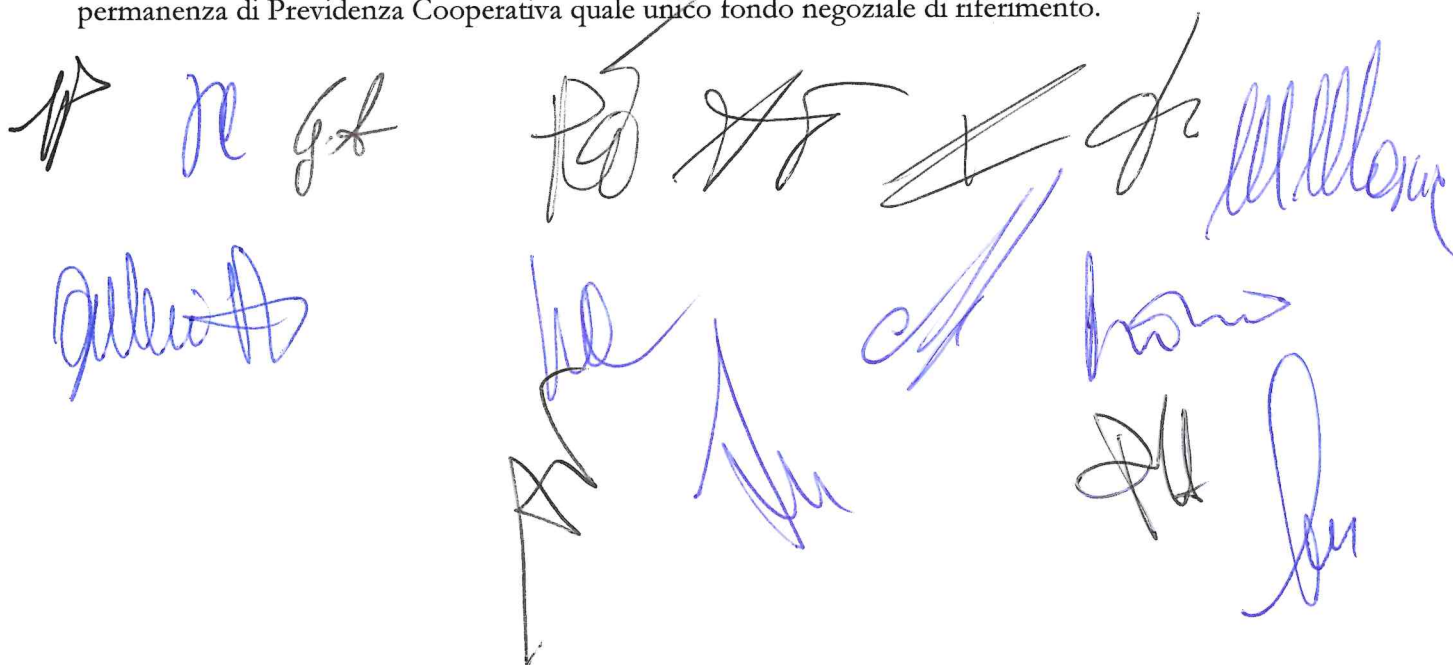
La permanenza di un unico fondo negoziale di riferimento costituisce, infatti, un elemento di particolare rilevanza sia sotto il profilo della tutela collettiva dei lavoratori sia sotto quello dell'efficienza organizzativa delle Società del settore.

La dispersione delle adesioni verso strumenti diversi determinerebbe inevitabilmente una maggiore complessità amministrativa e gestionale per le Società, appesantimenti procedurali nei flussi contributivi, un incremento dei costi di gestione a carico dei lavoratori, una minore efficienza complessiva del sistema e un indebolimento della capacità rappresentativa della categoria nella governance dello strumento previdenziale.

Per tali ragioni, esprimono l'auspicio che Previdenza Cooperativa continui a costituire il presidio unitario della categoria, valorizzando le economie di scala, la qualità della gestione e la massima tutela degli iscritti.

Nel medesimo contesto, le Parti seguono con particolare attenzione la pratica applicazione della legge 50/2026, nonché gli sviluppi delle disposizioni in materia di previdenza complementare contenute nella Legge di Bilancio 2026, riservandosi di adeguare la disciplina contrattuale a eventuali accordi interconfederali che interverranno sulla materia.

Le Parti si riservano, altresì, di incontrarsi tempestivamente, al fine di valutare congiuntamente ogni iniziativa utile a salvaguardare la tenuta del sistema previdenziale complementare di categoria e la permanenza di Previdenza Cooperativa quale unico fondo negoziale di riferimento.



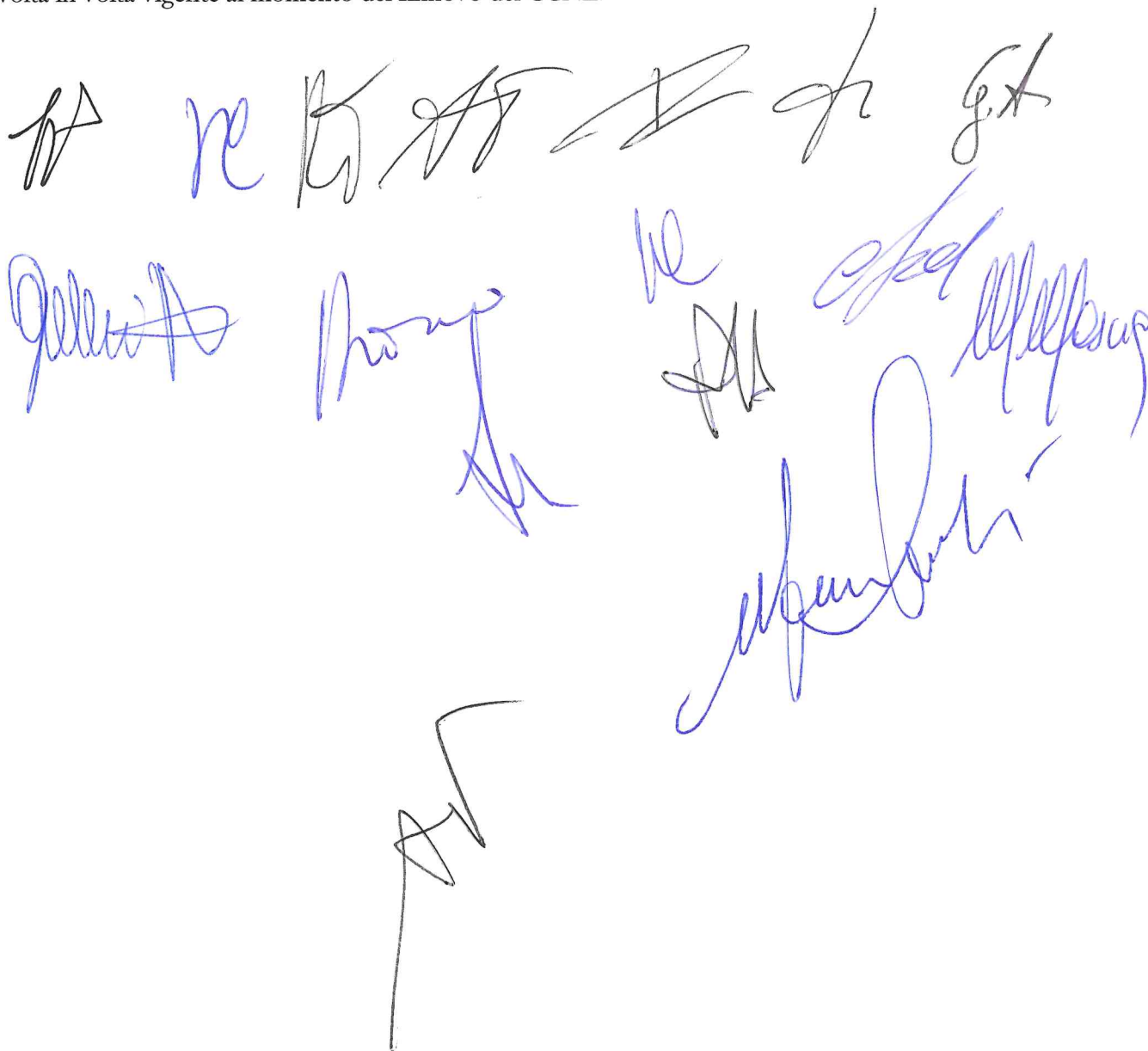
**Art. 41**

*TUTELE SANITARIE E ASSICURATIVE*

Dopo la tabella inserire le seguenti parole: "Il limite superiore dell'ultima classe di età è automaticamente adeguato all'età anagrafica prevista per accedere alle prestazioni di Fondormoli. Qualora l'ormeggiatore/barcaiolo benefici delle medesime prestazioni, con specifico riferimento all'incentivo all'esodo, allo stesso non spetta l'indennizzo previsto in caso di cancellazione dal Registro per la perdita definitiva della capacità di svolgere l'attività lavorativa."

NOTA

Gli importi dei premi vengono aggiornati sulla base della Convenzione sottoscritta con Unipolsai e di volta in volta vigente al momento del rinnovo del CCNL.



A collection of handwritten signatures in blue ink, arranged in two rows. The top row contains six signatures, and the bottom row contains five. A large, stylized signature is positioned at the bottom center of the page.

## Art. 45

### TUTELA DELLA MATERNITA' E DELLA PATERNITA'-ASPETTATIVA PER FUNZIONI PUBBLICHE O PER CARICHE SINDACALI-PERMESSI AI VOLONTARI DI PROTEZIONE CIVILE-VOLONTARIATO-TUTELA DELLE PERSONE TOSSICODIPENDENTI E DEGLI ETILISTI-TUTELA DELLE PERSONE PORTATRICI DI HANDICAP

Le parti ribadiscono che il servizio di ormeggio/battellaggio si configura come attività connotata da una marcata funzione pubblicistica, in quanto, la sua disciplina, affidata a norme di rango primario e secondario, è strumentale alla sicurezza della navigazione e delle operazioni portuali ed incide direttamente sulla regolarità e continuità dei traffici marittimi, con riflessi economici e di ordine pubblico. Esso è, inoltre, soggetto a poteri di vigilanza e controllo da parte dell'Autorità Marittima.

Ne consegue che tale servizio non può essere assimilato a un'attività privata ordinaria, ma deve essere erogato secondo i principi tipici del servizio pubblico, tra cui la continuità, la regolarità, l'efficienza e la sicurezza.

In tale contesto, il ricorso ai congedi parentali e ai permessi comunque definiti costituisce esercizio di diritti fondamentali del lavoratore, tutelati dall'ordinamento.

Tuttavia, l'esercizio di tali diritti, considerando le specificità e peculiarità delle attività volte a garantire la continuità del servizio pubblico, deve temperare le necessità dell'organizzazione aziendale con le tutele previste dalla normativa vigente.

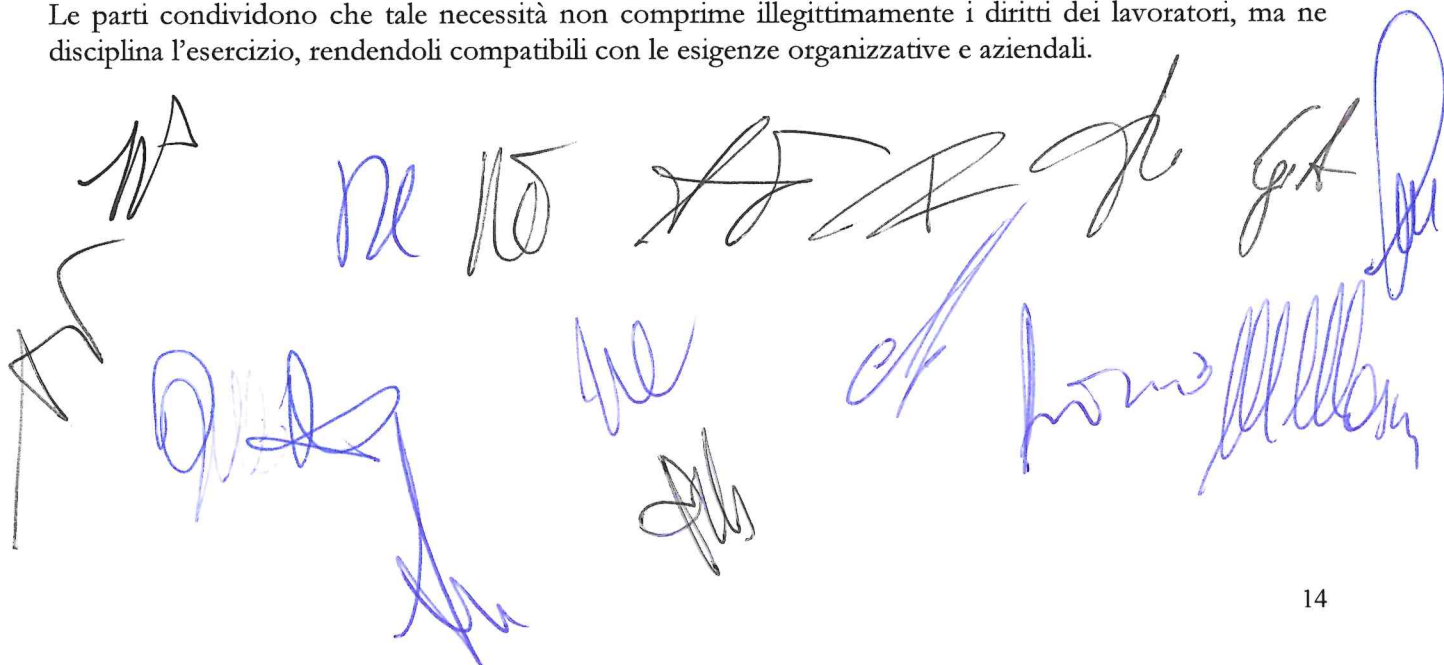
Infatti, nel caso del servizio di ormeggio/battellaggio, tale temperamento assume particolare rilevanza perché l'assenza simultanea di più ormeggiatori/barcaioli può compromettere la sicurezza delle operazioni portuali, non essendo sempre possibile procedere con una sostituzione immediata, salvo ricorrere all'impiego di personale a tempo determinato, con i relativi oneri a carico della Società Cooperativa.

Pertanto, le parti riaffermano che l'esercizio dei diritti in parola deve essere di norma coordinato e programmato in modo da non pregiudicare l'interesse pubblico sotteso al servizio.

In questo quadro, al Presidente/Capo Gruppo compete la gestione operativa delle risorse umane, la pianificazione dei turni e la garanzia della copertura del servizio, con il conseguente dovere di coordinare la fruizione di congedi e permessi.

Nei limiti previsti dalla legge, tale coordinamento è espressione del potere organizzativo datoriale, esercitato in funzione del pubblico interesse e, in presenza di richieste contemporanee, egli è tenuto a operare una regolamentazione ragionevole e non discriminatoria, basata su criteri oggettivi (es. priorità temporale, esigenze familiari documentate, rotazione).

Le parti condividono che tale necessità non comprime illegittimamente i diritti dei lavoratori, ma ne disciplina l'esercizio, rendendoli compatibili con le esigenze organizzative e aziendali.

The bottom of the page features several handwritten signatures in blue ink. There are approximately ten distinct signatures, some appearing to be initials or names, scattered across the lower half of the document. The ink is a vibrant blue, and the handwriting is cursive and somewhat stylized.



Art. 49

RINVIO

Dopo la parola...:” valgono...”..aggiungere le parole: “per quanto applicabili”.

*[Handwritten notes in blue ink, including the word "RINVIO" and various illegible scribbles and symbols.]*

*[A single handwritten symbol or mark in black ink.]*

*[A handwritten signature or mark in blue ink.]*

## DECORRENZA E DURATA

La parte normativa del presente CCNL avrà decorrenza dal 1° luglio 2025 e scadrà il 30 giugno 2028.

Il presente CCNL si intenderà rinnovato secondo la durata di cui al periodo precedente se non disdetta sei mesi prima della scadenza con raccomandata r.r.o con PEC.

In caso di disdetta, il presente contratto resterà in vigore fino a che non si stato sostituito dal successivo contratto nazionale.

La piattaforma rivendicativa dovrà essere presentata all'A.N.G.O.P.I. in tempo utile per consentire l'apertura delle trattative ovvero (sei) mesi prima della scadenza del presente CCNL.

L'A.N.G.O.P.I. dovrà dare riscontro entro 20 (venti) giorni decorrenti dalla data di ricevimento della stessa.

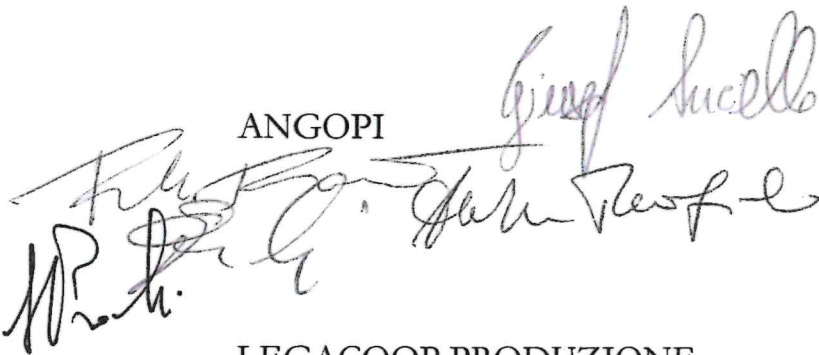
Considerando l'esclusiva specificità della categoria, le Società Cooperative, relativamente al periodo successivo alla scadenza contrattuale (luglio 2025), hanno già riconosciuto, ai rispettivi lavoratori, per ogni singolo mese, importi complessivi non inferiori all'aumento contrattuale individuato, attraverso una tantum e/o adeguamenti delle indennità operativa e/o di disponibilità.

La peculiarità delle aziende sopra identificata rileva anche ai fini della pratica applicazione dell'articolo 10, comma 2, del Decreto-Legge 30 aprile 2026, n. 62, recante "Disposizioni urgenti in materia di salario giusto, di incentivi all'occupazione e di contrasto del caporalato digitale", che, le Parti convengono non trovi applicazione nei riguardi delle Società Cooperative di ormeggio e battellaggio.

Nella prevista stesura del testo del CCNL, nel quale verranno recepite le modifiche concordate nel presente accordo, le parti si impegnano a sostituire la parola "Capo Gruppo" in "Presidente/Capo Gruppo".

Letto confermato e sottoscritto

ANGOPI

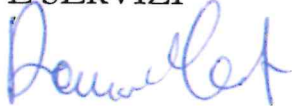


FILT-CGIL



LEGACOOP PRODUZIONE

E SERVIZI



CONFCOOPERATIVE LAVORO

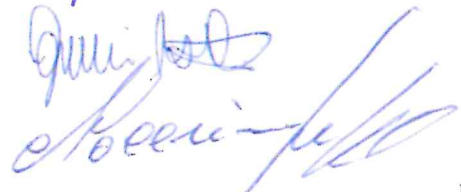
E SERVIZI



FIT-CISL



ULTRASPORTI



NOTA A VERBALE 20/05/2026

In considerazione del disallineamento fra la vigenza tariffaria e quella contrattuale, le Parti si impegnano ad incontrarsi prima della scadenza del presente CCNL per allineare la vigenza contrattuale a quella tariffaria.

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
Giuseppe Lucello  
Maurizio Corti  
Luigi... Valentini

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

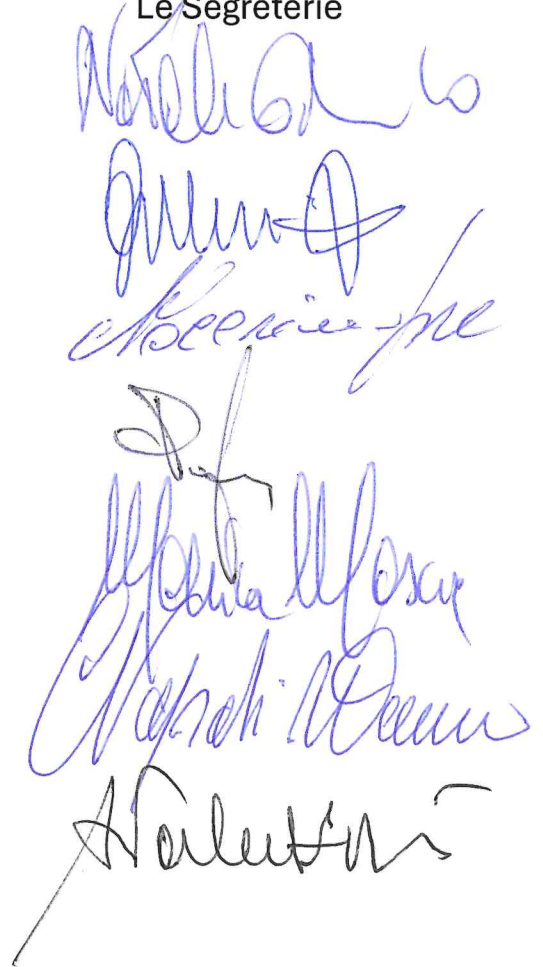
Lettera delle Segreterie Nazionali ad Angopi

Oggetto: CCNL

Le scriventi Segreterie Nazionali di FILT CGIL, FIT CISL E UILTRASPORTI, relativamente al verbale di rinnovo contrattuale sottoscritto in data odierna, comunicano che procederanno allo scioglimento della riserva entro il prossimo 5 giugno, a seguito delle consultazioni delle lavoratrici e dei lavoratori.

Roma, 28/05/2026

Le Segreterie



The image shows a vertical stack of handwritten signatures in blue ink. The signatures are cursive and appear to be the names of the national secretaries of the three unions mentioned in the text: FILT CGIL, FIT CISL, and UILTRASPORTI. The signatures are written over the text 'Le Segreterie'.