



## DECRETO N° 169/2022/ADSP-MTMI

**OGGETTO: Approvazione del Bilancio di Sostenibilità dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio anno 2021.**

- VISTA** la legge 28 gennaio 1994 n. 84, di riordino della legislazione in materia portuale, e successive modificazioni ed integrazioni;
- VISTO** l'art. 8 comma 11bis della legge 27 febbraio 1998, n. 30 con il quale il Porto di Gioia Tauro è stato classificato nella 2° categoria, classe 1<sup>a</sup>, dei porti marittimi nazionali ai fini dell'art. 4 della legge 28/01/1994, n. 84;
- VISTO** il D.P.R. 16 luglio 1998 istitutivo dell'Autorità Portuale del porto di Gioia Tauro, che ha conferito alla stessa i compiti di cui alla legge 84/94;
- VISTO** il Decreto del Ministro dei Trasporti del 29 Dicembre 2006, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n.18 del 23 Gennaio 2007, che sancisce l'estensione della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro ai porti di Corigliano Calabro e Crotone;
- VISTO** il D.M. 5 marzo 2008 con il quale la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro è stata estesa al porto di Taurena di Palmi (RC);
- VISTO** il Decreto Legislativo 4 agosto 2016 n. 169 che ha novellato la legge 28 gennaio 1994, n. 84 ss.mm.ii, istituendo tra l'altro l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto;
- VISTO** l'articolo 22-bis del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136, con il quale è stata emendata la denominazione e la competenza territoriale della predetta Autorità di sistema portuale, per come previsto dal precedente D.lgs. n. 169/2016, modificandola in Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio con competenza sui porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia;
- VISTO** il D.M. n. 257 del 18.06.2021 con il quale il Dott. Andrea Agostinelli è stato nominato Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio;
- VISTO** Il Decreto del Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro n. 18/2020 del 18/02/2020 di nomina del Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro;
- CONSIDERATO** l'art. 10 comma 4 della Legge 28 gennaio 1994 n. 84 che attribuisce al Segretario Generale l'obbligo di provvedere ogni adempimento necessario per il funzionamento dell'Autorità Portuale;

- VISTO** la delibera n. 11 del 02.11.2021 con la quale il Comitato Portuale ha approvato il Bilancio di previsione dell'anno 2022;
- VISTA** la nota prot. N. M.Inf. VPTM. Registro Uff. prot. U0001337 del 17.01.2022, con la quale il Ministero delle Infrastrutture dei trasporti ha approvato il bilancio di previsione 2022;
- DATO ATTO** che nell'anno 2015 è stata istituita l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, ovvero un programma di azioni sottoscritte dai governi dei paesi dell'ONU con 17 obiettivi (SDGs) e 169 target relativi ad ambiti differenti che vanno dalla salvaguardia dei diritti umani, allo sviluppo economico e sociale, alla tutela dell'ambiente, che i paesi si sono impegnati a raggiungere entro il 2030.
- RICHIAMATE** la Legge Finanziaria 2018 che ha emendato il Decreto 254 inserendo la richiesta specifica di descrivere "le modalità di gestione" dei principali rischi generati e subiti soprattutto in materia di *climate change-related* e la nuova proposta del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ( PNRR) che evidenzia la strategicità della sostenibilità delle infrastrutture e dei sistemi a rete attraverso interventi che perseguano la transazione digitale, favoriscano i processi di innovazione ed aumentino la competitività riducendo le diseguaglianze.
- VISTO** il Regolamento UE 2020/852 relativo alla istituzione di un quadro programmatico finalizzato alla realizzazione di investimenti sostenibili, nell'ottica della cosiddetta "Tassonomia UE", intesa come strumento che aiuta gli investitori a capire se un'attività economica può essere definita sostenibile dal punto di vista ambientale attraverso il contributo di sei obiettivi ambientali e precisamente :I) mitigazione del cambiamento climatico II) adattamento ai cambiamenti climatici III) uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine IV) transizione verso un'economia circolare, prevenzione e riciclo dei rifiuti V) prevenzione e controllo dell'inquinamento VI) protezione di ecosistemi.
- DATO ATTO** altresì che la crisi pandemica ha evidenziato alcuni ambiti di azione che sono potenzialmente in grado di generare importanti impatti positivi nella gestione della crisi ed in particolare: l'attenzione alla salute ed alla sicurezza del personale in termini di salvaguardia dei dipendenti e collaboratori durante l'esercizio delle loro mansioni; la diffusione di nuove modalità di lavoro a distanza ( smart working) ed al ricorso alle teleconferenze in sostituzione dei viaggi di lavoro; il supporto alla comunità anche attraverso lo sviluppo di nuove forme di comunicazione e accessibilità digitale ai dati ed alle informazioni; la manutenzione del patrimonio infrastrutturale; l'utilizzo di tecnologie innovative anche attraverso la costruzione di un sistema informativo integrato e trasparente finalizzato al migliore funzionamento dei sistemi di rete.
- CONSIDERATO** che, in stretta connessione con le strategie sopra delineate, il Ministero dei Trasporti e delle Mobilità Sostenibili ha assegnato tra gli obiettivi Strategici del Presidente per l'anno 2022 la redazione del Bilancio di Sostenibilità dell'Ente da trasmettersi entro il termine del 30 settembre.
- VISTO** il documento predisposto dall'Amministrazione e che fornisce una chiara rappresentazione delle performance di sostenibilità relativamente

all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, con particolare riferimento alle tematiche individuate come rilevanti sia per l'Ente che per i suoi stakeholder.

**RITENUTO**

di procedere all'approvazione del documento per come predisposto con il coordinamento dell'Area Finanza- Controllo e dell'Area Legale.

**DECRETA**

- 1) La premessa è parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.
- 2) Approva il Bilancio di sostenibilità dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno e Meridionale relativo all'anno 2021 quale documento preposto a fornire la migliore rappresentazione delle performance di sostenibilità dell'Ente.
- 3) Dispone, previa applicazione delle disposizioni in materia di tutela della privacy, la pubblicazione del Bilancio di Sostenibilità all'Albo Pretorio e nell'apposita sezione Amministrazione Trasparente.

Gioia Tauro, 05 AGO. 2022

**IL SEGRETARIO GENERALE**  
C.A. (C.P.) Pietro PREZIOSI



**II PRESIDENTE**  
A.I. (C.P.) Andrea AGOSTINELLI



Visto il R.C.P.T.  
Avv. Simona SCARCELLA



Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio

# Bilancio di Sostenibilità

Anno 2021



Autorità di Sistema Portuale  
dei Mari Tirreno Meridionale  
e Ionio



## Sommario

Lettera agli stakeholder .....	3
Presentazione del primo Bilancio di Sostenibilità.....	4
Highlights 2021 .....	6
L’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio: profilo e identità .....	7
Il ruolo, le attività e i servizi dell’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio .....	9
La posizione geografica strategica e i mercati di riferimento.....	12
Il valore generato e distribuito .....	16
Indirizzi strategici: il Piano Operativo Triennale 2021-2023 .....	17
Governance.....	20
La Governance di Sostenibilità.....	20
La struttura organizzativa .....	20
Gestione dei rischi e delle opportunità .....	24
Dialogo con gli stakeholder.....	24
Analisi di Materialità .....	25
Il contributo dell’AdSP MTMI agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile .....	28
Integrità e trasparenza nel business .....	29
Integrità, trasparenza e lotta alla corruzione .....	29
Comunicazione Trasparente .....	35
Fiscalità .....	37
Sicurezza informatica e tutela della privacy .....	37
La security portuale .....	38
Approvvigionamento responsabile.....	39
Le nostre persone .....	42
Formazione di qualità e valorizzazione delle competenze .....	43
Salute e sicurezza sul luogo di lavoro .....	45
Diversità, inclusione e tutela dei diritti umani.....	47
Relazioni con le Comunità.....	55
La Comunità portuale .....	55
Relazioni con le istituzioni e le comunità locali .....	55
Ambiente .....	57
Uso efficiente delle risorse energetiche .....	57
Contrasto al cambiamento climatico e riduzione delle emissioni.....	60
Gestione sostenibile delle risorse idriche .....	62
Gestione responsabile dei rifiuti.....	62
Tutela del territorio e della biodiversità.....	65

Nota Metodologica ..... 66  
Appendice ..... 67  
GRI Content Index..... 67

## Lettera agli stakeholder

Carissimi,

è con soddisfazione e orgoglio che ho il piacere di presentarvi il primo “Bilancio di Sostenibilità” dell’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

Il documento di sostenibilità rappresenta il racconto della storia degli ultimi tre anni della nostra Autorità, ma anche uno strumento di anticipazione programmatica degli obiettivi, dei progetti e delle performance che ci siamo prefissi di raggiungere nel prossimo futuro.

Sicuramente con il supporto prezioso di tutti voi, chiamati “per vocazione” a condividere un grande impegno che abbiamo assunto con tutto il cluster portuale e con la nostra Regione: un modello di business improntato allo sviluppo sostenibile capace di rispondere alle sfide globali, idoneo alle legittime esigenze di tutela ambientale e sociale, cui è consonante un sistema di governance resiliente, inclusivo, proiettato alla centralità del benessere delle persone e del territorio.

Il lavoro che abbiamo fatto e quello che realizzeremo, nell’infuriare della pandemia e dei venti di guerra, è stato garantito dall’impegno costante, coraggioso e composto di tutti i lavoratori del porto di Gioia Tauro, cui va il mio ringraziamento personale.

Anche grazie a loro siamo riusciti a strutturare un nuovo modello di governance, attento ai presidi sanitari, alla parità di genere, al Codice Etico degli Organi di Governo, alla lotta alla corruzione, all’engagement con i principi di sostenibilità ambientale negli appalti pubblici e nell’approvvigionamento responsabile delle risorse, alla digitalizzazione ed alla implementazione dello Sportello Unico Amministrativo.

I livelli di movimentazione dell’Hub di Gioia Tauro, sempre in crescita con un trend inedito rispetto a quello di tutti i porti europei, rappresentano la “certificazione” dell’efficacia delle politiche attuate e costituiscono per tutti noi stimolo ad operare secondo quello che ha rappresentato il nostro *Karma*: Il porto di Gioia Tauro non si ferma!

Ed assieme al nostro Hub principale lavoriamo per lo sviluppo, diverso in relazione alle vocazioni di ogni territorio, ma egualmente importante, degli scali di Crotona, Corigliano, Vibo Valentia e Taureana di Palmi.

Orgoglioso del percorso svolto finora e pronto a lavorare assieme a tutti Voi, unitamente allo staff dell’AdSP, siamo già in campo per conseguire tutti gli obiettivi che ci siamo prefissati al fine di garantire alla Calabria e all’Italia, il valore aggiunto che occorre per dare il nostro contributo allo sviluppo sostenibile.

Buona lettura!

**Il Presidente**

**Ammiraglio Ispettore (CP) Andrea Agostinelli**

## Presentazione del primo Bilancio di Sostenibilità

L’**Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio** è orgogliosa di presentare il **primo Bilancio di Sostenibilità** al fine di rendicontare ai propri stakeholder le novità, i progetti e i risultati conseguiti nel corso del **2021** in relazione alle proprie performance **economiche, sociali e ambientali**.

Alla luce della crescente importanza assunta dai porti nelle strategie di sviluppo europee finalizzate al miglioramento della circolazione di merci e persone, l’**Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio** - di seguito “AdSP MTMI” - intende partecipare attivamente al processo di **modernizzazione delle infrastrutture**, anche in un’ottica di **maggiore sostenibilità** delle stesse.

L’Autorità si propone di incrementare in chiave **sostenibile** la mobilità di persone e merci, nonché procedere nel costante ampliamento della propria sfera di influenza sul commercio estero, proponendo infrastrutture e servizi marittimi, logistici ed intermodali all’avanguardia.

Con il termine “sostenibilità” l’AdSP vuole intendere la connessione tra l’integrità **sociale**, la prosperità **economica** e la corretta gestione **ambientale**. Tre obiettivi che l’Autorità intende raggiungere attraverso tempi e modalità che consentano di soddisfare il benessere della popolazione attuale, senza compromettere i bisogni delle generazioni future.



Pertanto, attraverso la redazione del presente documento l'AdSP fornisce una **chiara rappresentazione** delle performance di sostenibilità relativamente all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, con particolare riferimento alle tematiche individuate come rilevanti sia per l'Ente che per i suoi stakeholder.

I migliori risultati raggiunti in termini di performance economiche, sociali e ambientali nel corso del 2021 sono evidenziati all'interno del capitolo "**Highlights 2021**", mentre nei successivi capitoli vengono illustrati gli aspetti relativi al profilo dell'AdSP, alla governance, alla gestione dei rischi, all'integrità e trasparenza del business, nonché alle persone, alle relazioni con la comunità e alla tutela dell'ambiente.



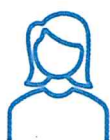
Investimenti nella Comunità

**oltre 2 milioni di euro**

Formazione

**74%**

del personale ha svolto  
attività di formazione nel 2021



Presenza e ruolo delle donne

**35%** **20%**

del totale dei dipendenti occupano posizioni  
dirigenziali

Emissioni GHG (Scope 1 e 2) risparmiate

**1.349,78 tCO<sub>2</sub>e vs 2019**

**-15% vs 2020**

Consumi energetici da fonti non rinnovabili

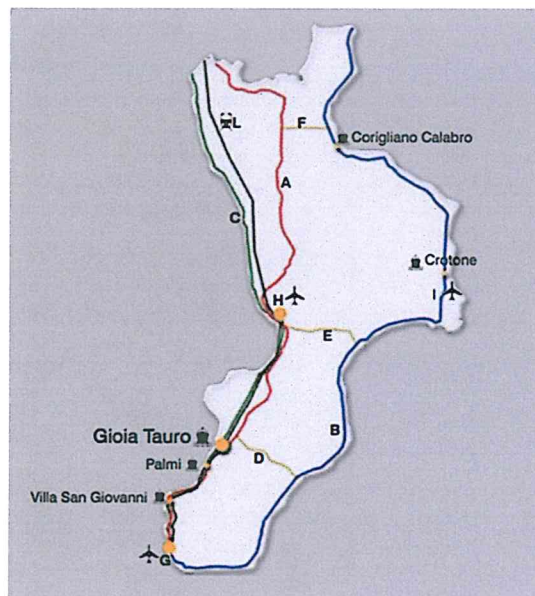
**- 84% vs 2019**

di intensità emissiva su n. dipendenti

## L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio: profilo e identità

L'**Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale** è un ente pubblico con personalità giuridica avente come scopo istituzionale la **gestione** e l'**organizzazione** di beni e servizi nel rispettivo ambito portuale.

Conseguentemente al **Decreto Legislativo n. 169 del 2016** per il riordino delle Autorità Portuali, l'Ente "Autorità Portuale di Gioia Tauro" ha preso la denominazione di "**Autorità di Sistema dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio**", con competenze sui porti di **Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Rossano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia**.

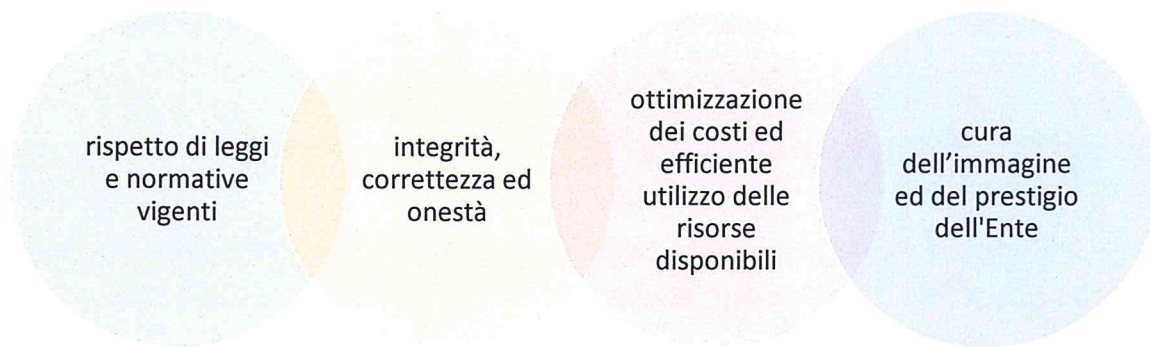


### Il riordino della legislazione in materia portuale

La Legge n. 84 del 28 gennaio 1994 di riordino della legislazione in materia portuale e le successive modificazioni ed integrazioni costituiscono la fonte normativa che regola il funzionamento dell'Ente.

Il 15 settembre 2016 è entrato in vigore il Decreto Legislativo n. 169 del 2016 (GU Serie Generale n. 203 del 31-08-2016) per il riordino delle "Autorità Portuali", che vede la creazione di 15 nuove Autorità di Sistema Portuale (AdSP), successivamente portate a 16 con il Decreto Legislativo 23 ottobre 2018, tenute alla gestione dei 57 porti di rilievo nazionale.

## Principi fondamentali espressi dal Codice Etico del Comitato di Gestione



### Il “Codice Etico del Comitato di Gestione” esprime i principi fondamentali che indirizzano le attività amministrative

L’AdSP formalizza tali principi all’interno del proprio “**Codice Etico del Comitato di Gestione**”. Il documento, avente dimensione valoriale, si applica a tutti i membri del Comitato di Gestione anche se delegati. Esso descrive e riassume i **valori fondamentali** dell'organizzazione che guidano il processo decisionale, fornisce **standard etici** che devono essere seguiti dai membri e stabilisce le **linee guida generali** per indirizzare gli organi di vertice ad applicare il loro giudizio riguardo ad un comportamento adeguato in una determinata situazione. I destinatari sono tenuti ad osservarne e rispettarne i principi, conformando la propria condotta e attività a tali valori, nel rispetto degli interessi legittimi di tutti i portatori di interesse. Il Codice Etico è sottoposto a adeguata pubblicità e diffusione mediante la pubblicazione sul portale di “Amministrazione Trasparente”.

### Il “Codice di Comportamento dei dipendenti dell’AdSP” e il “Codice di Comportamento Generale”

Il “Codice di comportamento dei dipendenti dell’Autorità Portuale di Gioia Tauro”, allegato al Piano Anticorruzione e Trasparenza, è lo strumento che definisce i **comportamenti** che i dipendenti dell’Autorità sono tenuti ad osservare al fine di assicurare la **qualità dei servizi**, la **prevenzione dei fenomeni di corruzione**, il **rispetto** dei doveri costituzionali di **diligenza, lealtà, imparzialità** e il servizio esclusivo alla **cura dell’interesse pubblico**. Le fonti normative alla base del Codice sono: art. 54 del D. lgs. 165/2001, che definisce l’ambito soggettivo di applicazione del codice di comportamento mediante il riferimento alle pubbliche amministrazioni individuate dall’art. 1 comma 2 del medesimo decreto legislativo; art. 2 del D.P.R. n. 62/2013, che individua le categorie di personale cui deve applicarsi il codice di Amministrazione; linee guida di cui alla delibera ANAC n. 177 del 19.02.2020; Piano Nazionale Anticorruzione; Codice di Comportamento Generale (D.P.R. 16.04.2013, n. 62).

Tale Codice, unitamente al “Piano Triennale della Corruzione e Trasparenza”, costituisce atto regolamentare fondamentale di riferimento per il comportamento di ogni dipendente dell’AdSP e degli altri soggetti obbligati di cui all’art. 2, per **assicurare l’efficienza** dell’Ente e la **linearità, correttezza e onestà** dei comportamenti dei responsabili dell’azione amministrativa. Le disposizioni in esso contenute si applicano a tutti i dipendenti, compresi il Segretario Generale e i Dirigenti. I due codici sono stati approvati con Decreto Presidenziale, e in entrambi i casi il Responsabile dell’Anticorruzione, il Segretario Generale e i Dirigenti sono tenuti a vigilare sulla loro osservanza.

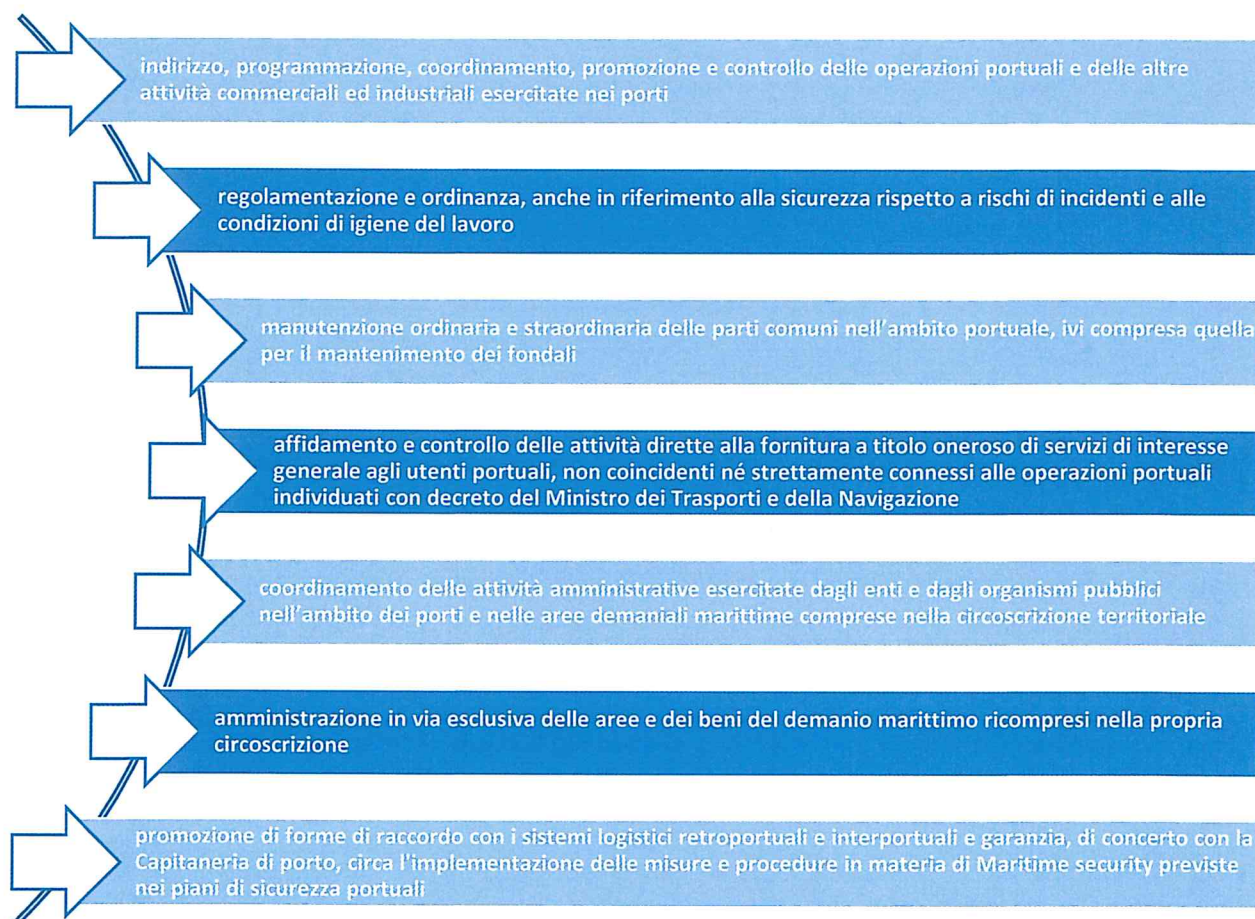
Il ruolo, le attività e i servizi dell’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio

L’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha il compito di **indirizzare, programmare, coordinare, promuovere e controllare le operazioni portuali**.

In seguito al **riassetto organizzativo** delle Autorità Portuali italiane, sono state **riformulate le competenze** in capo alle Autorità stesse: da un lato, queste mantengono le loro funzioni originarie proprie delle “vecchie” Autorità Portuali, dall’altro vengono loro attribuite **nuove aree di responsabilità** finalizzate al rispetto di **criteri di sostenibilità energetica ed ambientale**, alla **velocizzazione delle operazioni portuali** e alla **semplificazione delle procedure**.

Pertanto, l’AdSP MTMI si occupa delle operazioni di **manutenzione** delle **parti comuni** e dei **fondali**, **sorveglia** la fornitura dei **servizi di interesse generale**, **amministra** in via esclusiva le **aree e i beni demaniali** e **pianifica** lo **sviluppo del territorio portuale**. Inoltre, **coordina** le attività amministrative esercitate dagli enti pubblici nell’ambito portuale, **promuove** forme di **raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali** e **assicura**, di concerto con l’Autorità designata - la Capitaneria di porto - l’implementazione delle misure e procedure in materia di Maritime security previste nei Piani di sicurezza portuali. Al fine di svolgere i compiti appena descritti, l’Autorità di Sistema Portuale è dotata di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.

#### Le funzioni dell’AdSP



Per esercitare le sue funzioni, l’Autorità dispone di strumenti attuativi, come i **regolamenti** e le **delibere**, ma anche strumenti di programmazione e pianificazione quali il **Documento di Pianificazione Strategica**, il **Piano**

Regolatore Portuale, il Piano Operativo Triennale, il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale dei Porti di Competenza, il Port Security Plan di ogni porto e i Port Facility Security Plan per ogni impianto portuale di sua competenza.

All'interno della competenza dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno e Ionio ricadono i porti di **Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e porto nuovo), Corigliano Rossano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.**

**Il Porto di Gioia Tauro è orientato al completamento delle infrastrutture necessarie ad un Hub portuale internazionale**

Il porto principale sottoposto al controllo dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è il **Porto di Gioia Tauro**, la cui circoscrizione portuale ricade nei **comuni di Gioia Tauro e di San Ferdinando**. Il Porto di Gioia Tauro rappresenta un varco di ingresso per merci che navigano su navi di ultima

generazione, e grazie alle sue infrastrutture portuali e al suo know-how è in grado di porsi come **attore principale** nella rete della portualità e della logistica per la movimentazione dei container e servire i porti italiani e i mercati europei avendo in parte, se non del tutto, completato le infrastrutture necessarie ad un Hub portuale di tipo **internazionale**. Il porto presenta una configurazione a canale, con una superficie complessiva di 620 ettari di cui 440 destinati al terminal e 180 allo specchio acqueo. L'imboccatura, situata a sud, ha un'apertura di 300 metri sul livello medio mare, mentre il bacino di evoluzione è circolare, di diametro pari a 750 metri.

All'interno del Porto di Gioia Tauro la **principale area operativa** è costituita dal Terminal Container in concessione alla Medcenter Container Terminal S.p.A., che dispone di piazzali per lo stoccaggio e movimentazione dei contenitori e per le annesse lavorazioni, per una superficie complessiva di circa 1.558.047 mq. Il campo di attività del concessionario si sviluppa lungo il lato est del canale e fruisce di circa 3.400 m di banchine operative di cui 3.000 con fondali dai 18 m (alti fondali) e gli ultimi 400 con fondali di 14.5 m.

L'area adiacente al bacino di evoluzione nord ospita il Terminal Auto, in concessione alla società Automar Gioia Tauro S.p.A., con una superficie di piazzali per la movimentazione, stoccaggio e distribuzione di veicoli ed annesse lavorazioni di circa 270.000 mq. Il Terminal è dotato, inoltre, di un centro tecnico (PDI) attrezzato per l'erogazione di **servizi a valore aggiunto**: lavaggio, deceratura e ceratura; installazione di parti accessorie; interventi di verniciatura e riparazione danni.



Oltre ai due principali concessionari, all'interno del Porto di Gioia Tauro operano **quattro imprese autorizzate** all'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, nonché **altre aziende minori** che operano nel campo della logistica. All'interno dell'area portuale si trova la sede della Corporazione dei Piloti dello Stretto, alla quale è affidato il **servizio di pilotaggio** che dispone di una sede all'interno del porto e provvede ai diversi servizi con personale adeguato al fine di assicurare al porto l'operatività necessaria anche in previsione dei futuri aumenti di traffici. Il Gruppo di Ormeggiatori di Reggio Calabria sovrintende invece le **operazioni di ormeggio**, mentre la Società CON.TUG Srl si occupa del **servizio di rimorchio** attraverso l'impiego di moderni rimorchiatori.

Il **porto di Crotona**, classificato con D.M. 04.12.1976 nella prima classe della seconda categoria dei porti nazionali, è costituito da **due bacini distinti**, non comunicanti tra di loro. Il minore, denominato **Porto Vecchio**, è situato nella zona E-SE della città, mentre il principale è situato nella zona nord della città ed è denominato **Porto Nuovo**. Il bacino accoglie prevalentemente **unità da diporto e pescherecci** della locale marineria da pesca, e nel Porto Vecchio è in esercizio un cantiere navale attrezzato per la costruzione di piccole unità di legno e per la riparazione e **manutenzione di imbarcazioni da diporto** e la **distribuzione di carburanti**. Il servizio antincendio è assicurato a mezzo di attrezzature mobili di proprietà dei Vigili del Fuoco. Sono inoltre assicurati i servizi portuali di **pilotaggio, rimorchio ed ormeggio**, mentre al largo sono collocate piattaforme per la **produzione di idrocarburi**, munite dei prescritti segnalamenti e collegate tra loro e la costa da condotte sottomarine.



Il **porto di Corigliano Rossano (Schiavonea)** si estende su una **superficie complessiva** di circa 1.300.000 metri quadrati e si articola in un bacino di evoluzione costituito da 7 banchine e 2 darsene, disposte in parallelo secondo la linea di costa. La notevole ampiezza dell'avamposto assicura alle imbarcazioni un **rifugio in caso di maltempo** e consente un **atterraggio rapido e diretto**, con un **agevole ormeggio**. Si registra un'utilizzazione consolidata nel tempo delle banchine, presso le quali è garantito l'ormeggio di: **navi mercantili da traffico, tonnare** ed occasionalmente **navi** (es. oceanografiche) da sottoporre a visite tecniche con periodo medio di sosta di 40 giorni, **unità da pesca, traffico locale, diporto**, nonché **unità navali dello Stato**.

Il **porto di Taureana di Palmi** è situato all'estremità Nord della rada di Tonnara, a due miglia dal porto di Gioia Tauro. Il Porto è classificato nella 1<sup>a</sup> categoria quale porto rifugio, ai sensi del R.D. 02/04/1892 n° 868, e nella 2<sup>a</sup> categoria – IV classe con funzioni di rada commerciale. Il molo sopraflutto si presenta con una struttura moderatamente tracimabile, orientato parallelamente alle isobate e prolungato rispetto all'imboccatura al fine di realizzare un avamposto esterno parzialmente riparato ed assicurare un adeguato schermo protettivo dalle onde dell'intero settore di traversia. Per mitigare l'agitazione ondosa interna e l'interrimento del bacino portuale, è stato realizzato un pennello di circa 20 m di lunghezza, radicato sul molo sopraflutto. L'accesso al porto via mare avviene attraverso un avamposto in cui l'imboccatura di circa 50 m prevista tra il molo di sopraflutto e quello di sottoflutto consente un'agevole manovra di ingresso e di uscita dei natanti. Nella zona retrostante il molo sopraflutto è stato realizzato un banchinamento a giorno per l'attracco delle imbarcazioni a maggiore pescaggio con fondali posti a quota – 5.00 m.



Nella zona più interna è stato realizzato un bacino con fondali a quota –3.50 m, delimitato dalla spiaggia e dalle opere realizzate, che è raggiungibile, da Nord o da Sud, percorrendo la strada statale n° 18 collegata agli svincoli autostradali di Gioia Tauro e Palmi dell'A3 (SA-RC).



Il porto di Vibo Marina è caratterizzato da una doppia funzione, **commerciale e turistica**, ed è interessato da flussi commerciali strettamente connessi alle attività produttive ed agli insediamenti industriali presenti sul territorio della provincia vibonese. È specializzato nella **distribuzione dei petroli**, nel **commercio di prodotti ittici** e nel **turismo**, sia da diporto che per i collegamenti da e per le Isole Eolie. È la sede di una delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera più grandi d'Italia, con una giurisdizione che va da Nicotera a Maratea, così come è sede del Comando provinciale della Guardia di Finanza.

Il **traffico commerciale in arrivo** 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.

Oltre alle attività commerciali, all'interno del porto esiste un rilevante movimento di **imbarcazioni da diporto** che usufruiscono dei servizi essenziali, quali **accoglienza e rifornimento di carburante**. Tale movimento nel periodo estivo raggiunge elevati livelli di presenze e rappresenta un aspetto rilevante per il settore turistico provinciale.

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. Dalla radice della banchina Generale Malta verso la banchina Fiume sono presenti vari pontili galleggianti destinati alle imbarcazioni da diporto.

La posizione geografica strategica e i mercati di riferimento

### **Il Porto di Gioia Tauro rappresenta il centro strategico per i traffici commerciali nel Mezzogiorno**

L'Italia negli anni si è affermata come uno dei **paesi leader** nei traffici commerciali via mare nel bacino del Mediterraneo, ricoprendo il ruolo di terzo paese per quantità movimentate attraverso il transhipping, con il **13% del totale del traffico europeo** dietro Olanda e Regno Unito. **Le regioni del Sud** contribuiscono per circa il **28,8%** a tale

risultato. In tale contesto, il Porto di Gioia Tauro svolge un ruolo fondamentale in quanto localizzato **strategicamente al centro del Mezzogiorno** ed integrato sia con le infrastrutture stradali e ferroviarie già operative che con quelle in via di completamento.

Il porto di Gioia Tauro è il più grande terminal per il transhipment presente in Italia e uno dei più importanti hub del traffico container nel bacino del Mediterraneo. Questo rappresenta il **punto d'incontro** fra le rotte marittime Est-Ovest e il corridoio 1 trans-europeo Helsinki - La Valletta. Affacciato sul Basso Tirreno, a  $38^{\circ} 26' 36''$  di latitudine Nord e  $15^{\circ} 53' 50''$  di longitudine Est, è in posizione baricentrica rispetto ai corridoi delle rotte intercontinentali che solcano il bacino del Mediterraneo, nonché in posizione mediana lungo la direttrice Suez - Gibilterra.



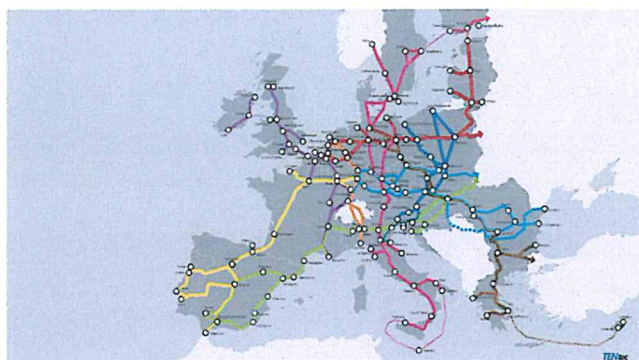
Il Porto di Gioia Tauro, classificato nella prima classe della seconda categoria dei porti di rilevanza internazionale, è dotato di infrastrutture e mezzi che consentono di accogliere le **navi transoceaniche** in transito nel Mediterraneo e che sono in grado di movimentare **qualsiasi categoria merceologica**. Nel complesso, le categorie merceologiche oggetto di movimentazione da parte dell'AdSP variano a seconda dei porti di competenza dell'Autorità: quello di Gioia Tauro è un porto a vocazione **transhipment**, con una movimentazione di container che trattano **merce di ogni tipo**, in cui uno dei due terminalisti principali si occupa del **transhipment automobili**; il Porto di Crotona si occupa di **traffici di materiali poveri**, come cippato o scarti ferrosi; il Porto di Corigliano Calabro è interessato anche dal **trasporto di cereali**; il Porto di Vibo Valentia è occupato da **depositi petroliferi**.

**Il Porto Di Gioia Tauro si inserisce nel contesto della rete TEN-T con un nuovo assetto polifunzionale e multimodale**

Lo scalo di Gioia Tauro è stato riconvertito da porto industriale a **polifunzionale**, a seguito della crisi del comparto siderurgico agli inizi degli anni '80. La disponibilità di grandi spazi a ridosso delle banchine portuali, l'ampiezza degli accosti e la profondità dei fondali, riferiti alle dimensioni degli altri porti nazionali e del bacino del Mediterraneo, hanno aperto la strada al **nuovo assetto funzionale** del porto. Il Porto di Gioia Tauro è infatti un **nodo centrale** della rete dei trasporti e rientra a pieno nel più ampio contesto della rete TEN-T con il suo sistema di **multimodalità del trasporto**, che comprende quello di tipo **marittimo, ferroviario, stradale, su vie d'acqua e aeroportuale**. Il porto è collegato mediante la tangenziale Nord sia alla Statale 18 che all'Autostrada A2 - che è parte integrante della rete TEN-T - e ricopre un **ruolo di primaria importanza** per il collegamento dell'area di Gioia Tauro con il resto d'Italia.

## RETE TEN-T

Il Trans European Network-Transport, meglio noto con l'acronimo TEN-T, è l'ambizioso progetto europeo avviato nel 2013 nell'ottica del miglioramento della **circolazione di merci e persone**, che dovrà essere la spina dorsale del futuro economico, politico e culturale della stessa Europa.



La rete TEN-T mira a creare uno spazio unico europeo dei trasporti basato su **un'unica rete**

**transeuropea completa, integrata e multimodale** tra trasporto terrestre, marittimo e aereo, che comprenda e colleghi tutti gli stati membri dell'UE in maniera intermodale ed interoperabile.

La rete TEN-T favorisce l'integrazione dei Paesi europei in vista di un **mercato unico** e sostiene una politica per la **decarbonizzazione dei trasporti** e un ruolo attivo dell'UE nella **lotta globale ai cambiamenti climatici**.

La rete TEN-T è costituita, dunque, da un insieme di **infrastrutture lineari** (ferroviarie, stradali e fluviali) e **puntuali** (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate **rilevanti a livello comunitario**.

Il Regolamento UE 1315/2013, che ha definito la rete di trasporto trans-europea TEN-T, prevede la creazione di una rete articolata su due livelli per lo sviluppo della rete internazionale:

- la **Comprehensive Network**, ovvero una rete globale (da realizzarsi entro il 2050) che mira a garantire la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni;
- la **Core Network**, ovvero una rete centrale a livello UE (da realizzarsi entro il 2030) che comprende le parti di rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. La sua realizzazione si basa su un "approccio per corridoi".

Oggi la priorità a livello europeo è quella di assicurare la **continuità dei Corridoi**, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti.

Quattro dei nove Corridoi TEN-T interessano l'Italia, dunque il completamento della rete Core per il 2030 richiede al Paese uno sforzo importante, soprattutto per quanto riguarda l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di "ultimo miglio" a porti e aeroporti della rete Core.

Per **ottimizzare la propria accessibilità ferroviaria** l'Ente ha intrapreso e concluso dal 2020 in poi importanti iniziative infrastrutturali, nel rispetto della vocazione e dell'**attrattività dell'area**. Tra queste, prioritaria attenzione deve essere data alla realizzazione del **Terminal intermodale**: finanziata dal PON FESR "Infrastrutture e Reti", l'opera è stata realizzata con un progetto di Finanza a partenariato pubblico-privato, attualmente collaudata e perfettamente funzionante, gestita da un concessionario che smista in tutta Europa le merci in arrivo via mare. Già prima dell'attivazione di questo Terminal, il Porto di Gioia Tauro risultava servito dalla linea costiera tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria, classificata come parte della rete fondamentale nazionale e lungo la quale sono presenti **importanti scali di snodo ferroviario: Paola**, da cui si dirama la linea di collegamento con Sibari; **Lamezia Terme**, da cui si dirama il collegamento con Catanzaro Lido; **Villa San Giovanni**, che è collegata con i traghetti ferroviari a Messina.

Il nodo logistico rappresentato dal Porto di Gioia Tauro, grazie alle sue infrastrutture, si candida quale cerniera economica, commerciale e trasportistica verso la dimensione marittima, con i suoi 120 collegamenti di cui 60 nel Mediterraneo, nel Mar Nero e insulare, e 60 internazionali: Americhe, Sud-Est Asiatico, Oceania e Nord Europa.

Per quanto riguarda i **collegamenti ferroviari transfrontalieri**, l'Hub portuale risulta funzionale alla rotta ferroviaria Rotterdam-Monaco di Baviera. Per ciò che concerne il **trasporto su gomma** il porto risulta collegato mediante la tangenziale Nord sia alla Statale 18 che all'Autostrada A2, che è parte integrante della rete TEN- T e che ricopre un ruolo di primaria importanza per il collegamento dell'Area di Gioia Tauro con il resto d'Italia, ed è collegata attraverso un sistema di strade a pettine raccordate ai 5 svincoli esistenti con i più importanti poli della Calabria. Anche la **viabilità interna** del porto, nel rispetto dei relativi parametri, è disegnata sulla base del criterio dell'indipendenza dei percorsi di ingresso e uscita e della non interferenza rispetto alle aree e ai binari di carico e scarico su mezzo ferroviario, avendo realizzato un tratto sopraelevato come sovrappasso dei fasci di binari e svincoli interni.

**Durante il periodo pandemico il Porto di Gioia Tauro ha assicurato i collegamenti fra le diverse aree del Paese, dimostrando il valore del sistema di trasporto merci e della logistica nel fronteggiare l'emergenza da Covid-19**

Negli ultimi 2 anni **l'emergenza COVID-19** ha evidenziato il **ruolo strategico del trasporto delle merci e della logistica** come driver insostituibile per il sostentamento in questa fase congiunturale e per lo sviluppo dell'economia del Paese, ad esempio attraverso l'approvvigionamento alimentare e di prodotti sanitari. In questo contesto il porto di Gioia Tauro ha svolto la sua attività **24 ore su 24** senza

mai fermarsi, garantendo al Paese il funzionamento e la **resilienza** del Sistema Nazionale dei Trasporti (SNIT), attraverso la sua rete di infrastrutture e servizi di rilevanza nazionale ed internazionale, **assicurando i collegamenti** fra le diverse aree del Paese, nonché con il resto del mondo.

## Il valore generato e distribuito

L'AdSP, in quanto ente pubblico non economico, **distribuisce** parte del suo **valore economico generato** ai propri **stakeholder** sotto forma di: salari e benefit per i dipendenti, interessi ai fornitori di capitale, pagamenti ai fornitori e alla Pubblica Amministrazione, investimenti nella comunità.

Nel 2021 l'ammontare di **valore economico distribuito** si attesta a **5.344.071,90€**. Il valore è **in crescita** sia rispetto al 2020 che al 2019, pur a fronte di un calo del valore economico generato complessivo rispetto al 2020. Nel 2021 l'AdSP ha infatti investito in misura maggiore rispetto all'anno precedente nella **comunità** e nelle sue **persone**, registrando un **valore economico trattenuto** inferiore rispetto al 2020.

### GRI 201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito

Valore economico	u.m.	2019	2020	2021
Valore economico generato <sup>(1)</sup>	€	16.121.195,61	20.012.323,13	<b>18.354.775,88</b>
Valore economico distribuito <sup>(2)</sup>		4.305.081,39	4.446.002,44	<b>5.344.071,90</b>
Costi operativi <sup>(3)</sup>		538.536,13	641.468,44	<b>415.482,20</b>
Dipendenti (salari e benefit) <sup>(4)</sup>		2.350.221,43	2.427.293,42	<b>2.852.355,85</b>
Fornitori di capitale <sup>(5)</sup>		11	1.525	<b>7.320</b>
Pagamenti alla Pubblica Amministrazione <sup>(6)</sup>		355.115,89	441.472,37	<b>424.489,86</b>
Investimenti nella comunità <sup>(7)</sup>		1.599.733,07	1.575.711,65	<b>2.059.906,19</b>
Valore economico trattenuto <sup>(8)</sup>		11.816.114,22	15.566.320,69	<b>13.010.703,98</b>

<sup>(1)</sup> Il valore economico generato è costituito dalla somma delle entrate dell'Autorità, ovvero dalle tasse portuali e di ancoraggio, dai canoni demaniali e altri proventi finanziari.

<sup>(2)</sup> Il valore economico distribuito è la somma dei costi operativi, dei salari dei dipendenti, delle somme erogate ai fornitori di capitale, dei pagamenti alla PA e delle somme investite nella comunità.

<sup>(3)</sup> I costi operativi rappresentano l'acquisto di materiali, prodotti, strutture o servizi

<sup>(4)</sup> Il valore distribuito ai dipendenti rappresenta il costo del personale

<sup>(5)</sup> Il valore distribuito ai fornitori di capitale rappresenta il pagamento degli interessi verso i finanziatori dell'Autorità

<sup>(6)</sup> Il valore distribuito alla PA è composto dalle imposte di esercizio e dal versamento all'Erario ai sensi della Legge di Bilancio n. 160/2019

<sup>(7)</sup> Il valore distribuito alla comunità è costituito dalle spese effettuate dall'AdSP per lo sviluppo dell'area portuale, per la sicurezza e per la comunità portuale in generale

<sup>(8)</sup> Il valore economico trattenuto è calcolato come somma di: avanzo economico, ammortamenti, accantonamenti, svalutazioni e rivalutazioni

## Indirizzi strategici: il Piano Operativo Triennale 2021-2023

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio svolge la propria attività istituzionale in coerenza con gli obiettivi del **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica** e con il **Piano Regionale dei Trasporti di Calabria**. L'AdSP programma, coordina, indirizza e controlla le attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, ivi comprese le operazioni ed i servizi portuali, oltre a promuovere e sviluppare l'intermodalità, la logistica e le reti trasportistiche.

Nell'attuazione della sua missione istituzionale, l'AdSP MTMI si ispira ai principi della libera concorrenza, della libera iniziativa economica, della tutela e dignità del lavoro. L'Autorità persegue un'economia aperta che garantisca pari opportunità per lo sviluppo della persona nel lavoro e nell'impresa, si confronta con gli stakeholder, con gli operatori economici e con gli utenti finali al fine di migliorare prestazioni e servizi, promuovere la cultura della trasparenza, della legalità e dell'integrità come base per la crescita e lo sviluppo dell'Ente e della Comunità di riferimento.

### **Il Piano Operativo Triennale è finalizzato al funzionamento e alla resilienza del sistema portuale di Gioia Tauro nel Sistema Nazionale dei Trasporti**

L'Autorità, sulla base dei fini istituzionali, delle relazioni con gli stakeholder e dei vincoli finanziari, individua le **aree strategiche** e gli **obiettivi strategici** con un orizzonte temporale triennale, da cui si declinano poi gli obiettivi operativi annuali. In questo contesto, il **Piano Operativo Triennale (POT)** è il documento tecnico, amministrativo, programmatico e rappresentativo degli eventi e delle performance che il sistema portuale si propone per soddisfare gli interessi pubblici e privati coinvolti. Nel POT sono delineate le **strategie di sviluppo** delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi strategici generali, degli obiettivi strategici specifici e degli obiettivi operativi prefissati. Tutti gli interventi previsti dal POT in fase di programmazione e realizzazione sono ispirati ad un'idea di porto come piattaforma logistica all'interno del Mediterraneo e sono finalizzati a garantire il **funzionamento** e la **resilienza** del sistema Gioia Tauro all'interno del sistema Nazionale dei Trasporti. Il Piano Operativo Triennale 2021-2023 dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro si riferisce alle attività previste in ciascuno degli scali della circoscrizione portuale, con l'obiettivo di contribuire al rafforzamento della **Zona Economica Speciale della Calabria**.

## La Zona Economica Speciale – ZES

Gli interventi programmati all'interno del Piano Operativo Triennale dell'Autorità di Sistema Portuale di Gioia Tauro sono stati identificati con l'obiettivo di contribuire al rafforzamento della **Zona Economica Speciale della Calabria**, che ai sensi del D.L. 91/2017 e del Reg. UE 1315/2013, è incentrata sul porto CORE di Gioia Tauro.

Una Zona Economica Speciale è definita

come un'area geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti, purché presentino un nesso economico funzionale, e comprendente almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

L'obiettivo che l'Ente intende raggiungere è quello della costruzione di un sistema ZES regionale che, a partire dal porto CORE e dal suo retroporto, collegato ai porti e interporti nazionali, gli aeroporti e le aree produttive retroportuali, sia in grado di **rafforzare le relazioni economico funzionali già esistenti**, affinché siano volano per nuovi investitori interessati ad operare in un ambito territoriale che offre un "servizio" aggiunto quale è quello di connetterli agevolmente, grazie alle caratteristiche anche infrastrutturali ed alla mission del porto di Gioia Tauro, al resto del mondo.

A tale scopo, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha previsto numerosi interventi finalizzati al rafforzamento dei servizi presenti nei porti di competenza di questa Autorità Portuale e alla urbanizzazione di quelle aree rientranti nella ZES e non ancora dotate di infrastrutture primarie.



Le progettualità programmate e realizzate dall'AdSP sono in linea con quanto previsto dai Documenti di Economia e Finanza (DEF) del 2020 e del 2021, dai quali emerge la necessità di un sistema integrato e resiliente di infrastrutture e servizi di trasporto che garantisca la competitività di imprese, città e territori, e che migliori la qualità della vita dei cittadini riducendo il divario tra le aree del Paese e le diverse categorie sociali.

Pertanto, il POT è stato redatto in conformità con gli **obiettivi** relativi ai porti enunciati nel DEF riferiti a:

**Connessione**  
(materiale e immateriale)



**Sicurezza**  
(manutenzione e prevenzione)



**Sostenibilità**  
(ambientale, economica e sociale)



Coerentemente con gli obiettivi sopracitati, gli interventi principali previsti nel Piano Operativo Triennale 2021-2023 riguardano i seguenti ambiti:

**Principali ambiti di intervento del POT 2021-2023**



## Governance

### La Governance di Sostenibilità

La **Governance** dell'AdSP MTMI è pienamente conforme all'assetto richiesto dalla normativa. La gestione delle **tematiche di sostenibilità** è affidata all'Area Legale, Anticorruzione e Privacy e all'Area Finanze, Controllo e Risorse Umane. Tuttavia, la dimensione della sostenibilità è trasversale ad ogni area di attività dell'AdSP, pertanto i responsabili delle aree indicate collaborano con i responsabili delle aree maggiormente coinvolte nella gestione delle tematiche di sostenibilità, quali: Area Pianificazione e Sviluppo, Area Demanio e Lavoro Portuale, Area Tecnica, Area Amministrativa, Area Comunicazione.

### La struttura organizzativa

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio opera attraverso una **struttura organizzativa** composta da una direzione amministrativa, tecnica ed operativa e da organi e organismi di indirizzo, gestione e controllo. Infine, pur mantenendo la sua autonomia, l'Autorità è sottoposta ai poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS).

Con l'adozione del Decreto commissariale n. 91/2019, l'Ente ha intrapreso un **percorso di riorganizzazione interna**. L'Assetto definitivo che ne è scaturito ha comportato una riconfigurazione di alcune attività dell'Amministrazione medesima, e ciò al fine di ottenere la migliore garanzia in termini di efficienza ed efficacia per favorire il raggiungimento degli obiettivi voluti dalla riforma portuale.

La struttura di governance dell'AdSP MTMI è composta dai seguenti organi:

- a) il **Presidente**
- b) il **Comitato di Gestione**
- c) il **Collegio dei Revisori dei Conti**

Il **Presidente** è nominato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Presidente o i Presidenti della Regione Calabria. Esso è scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione Europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Il Presidente ha la rappresentanza legale dell'AdSP, resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta. Gli sono attribuiti tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salvo quelli riservati agli altri organi dell'AdSP ai sensi della legge.

I principali compiti in capo al **Presidente** sono:

- rappresentare l'Autorità di Sistema Portuale e presiedere il Comitato di Gestione;
- sottoporre al Comitato di Gestione il Piano Operativo Triennale e il Piano regolatore portuale, gli schemi di delibere riguardanti il bilancio preventivo e le relative variazioni, il conto consuntivo e il trattamento del Segretario Generale, nonché il recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale della segreteria tecnico-operativa e gli schemi di delibere riguardanti le concessioni;
- provvedere al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, nonché al coordinamento e al controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione, e dei servizi portuali;
- amministrare le aree e i beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale;
- promuovere l'istituzione dell'associazione del lavoro portuale;
- assicurare la navigabilità nell'ambito portuale e provvedere, con l'intervento del servizio escavazione porti, al mantenimento ed approfondimento dei fondali.
- esercitare i compiti di proposta in materia di delimitazione delle zone franche, sentite l'autorità marittima e le amministrazioni locali interessate.

Il **Comitato di Gestione** è l'organo principale di direzione e controllo dell'Autorità di Sistema Portuale, che si occupa dell'approvazione e dell'adozione degli strumenti di pianificazione e programmazione. L'Organo è presieduto dal Presidente e i componenti mantengono la carica per un quadriennio, rinnovabile una sola volta dalla data di insediamento del Comitato di gestione, ferma restando la decadenza degli stessi in caso di nomina di nuovo Presidente.

I principali compiti in capo al **Comitato di Gestione** sono:

- approvare, su proposta del Presidente, il Piano Operativo Triennale e adottare il piano regolatore portuale;
- approvare la relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto, sulla gestione dei servizi di interesse generale e sulla manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale, nonché sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'autorità portuale;
- approvare il bilancio preventivo, le note di variazione e il conto consuntivo, nonché il regolamento di contabilità;
- deliberare in ordine alle concessioni e alle autorizzazioni, determinando l'ammontare dei relativi canoni;
- deliberare la nomina e l'eventuale revoca del Segretario Generale e l'organico della segreteria tecnico-operativa, nonché il recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale della segreteria tecnico-operativa.

Il **Collegio dei Revisori dei Conti** è composto da tre membri effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, i quali devono essere iscritti al registro dei revisori legali, o tra persone in possesso di specifica professionalità. Anche in questo caso i membri del Collegio restano in carica quattro anni e possono essere riconfermati nell'incarico una sola volta. Il Collegio dei Revisori dei Conti svolge una funzione di controllo attestando la corrispondenza del rendiconto alle risultanze di gestione, inoltre questo riferisce periodicamente al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I principali compiti in capo al **Collegio dei Revisori** sono:

- provvedere al riscontro degli atti di gestione, accertare la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili ed effettuare trimestralmente le verifiche di cassa;
- redigere una relazione sul conto consuntivo e riferire periodicamente al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili;
- assistere alle riunioni del Comitato di Gestione con almeno uno dei suoi membri.

#### Composizione del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio

Membri del Comitato di Gestione	Età	Genere	Funzione
Andrea Agostinelli	>50	M	Presidente
Giuseppe Sciarrone	>50	M	Componente
Tommaso Calabrò	>50	M	Componente
Antonio Guerrieri	<50	M	Componente
Domenico Berti	<50	M	Componente

## Composizione del Collegio dei Revisori dei Conti

Membri del Collegio dei Revisori dei Conti	Età	Genere	Funzione
Caterina Paola Romanò	>50	F	Presidente
Domenico Romanò	>50	M	Componente
Antonio Macera	>50	M	Componente

Particolare rilievo sotto il profilo gestionale è attribuito al **Segretariato Generale**, composto dal **Segretario Generale** e dalla **Segreteria Tecnico Operativa**, formata da tutto il personale dipendente.

Il **Segretario Generale** è nominato dal Comitato Portuale su proposta del Presidente preposto alla segreteria tecnico-operativa e provvede agli adempimenti necessari al funzionamento dell'Autorità di Sistema Portuale. Attraverso il decreto commissariale n.° 18/2020 del 18.02.2021 le competenze spettanti al Segretario Generale ex art. 10 della legge 84/94 sono state attribuite al Contrammiraglio Pietro Preziosi.

I principali compiti in capo al **Segretario Generale** sono:

- sovrintendere e coordinare le attività degli uffici territoriali portuali;
- curare l'istruttoria degli atti di competenza del Presidente e del Comitato di Gestione, nonché i rapporti con le amministrazioni statali, regionali e degli enti locali;
- attuare le direttive del Presidente e del Comitato di Gestione;
- elaborare il piano regolatore di sistema portuale avvalendosi della segreteria tecnico-operativa e informare il comitato portuale sullo stato di attuazione dei piani di intervento e di sviluppo delle strutture portuali e sull'organizzazione economico-produttiva delle attività di gestione.

L'organigramma dell'AdSP prevede una struttura verticistica con a capo il Presidente dell'Autorità Portuale, dal quale dipendono funzionalmente due strutture di Staff specialistiche:

Settore Affari Legali, Anticorruzione  
e Privacy



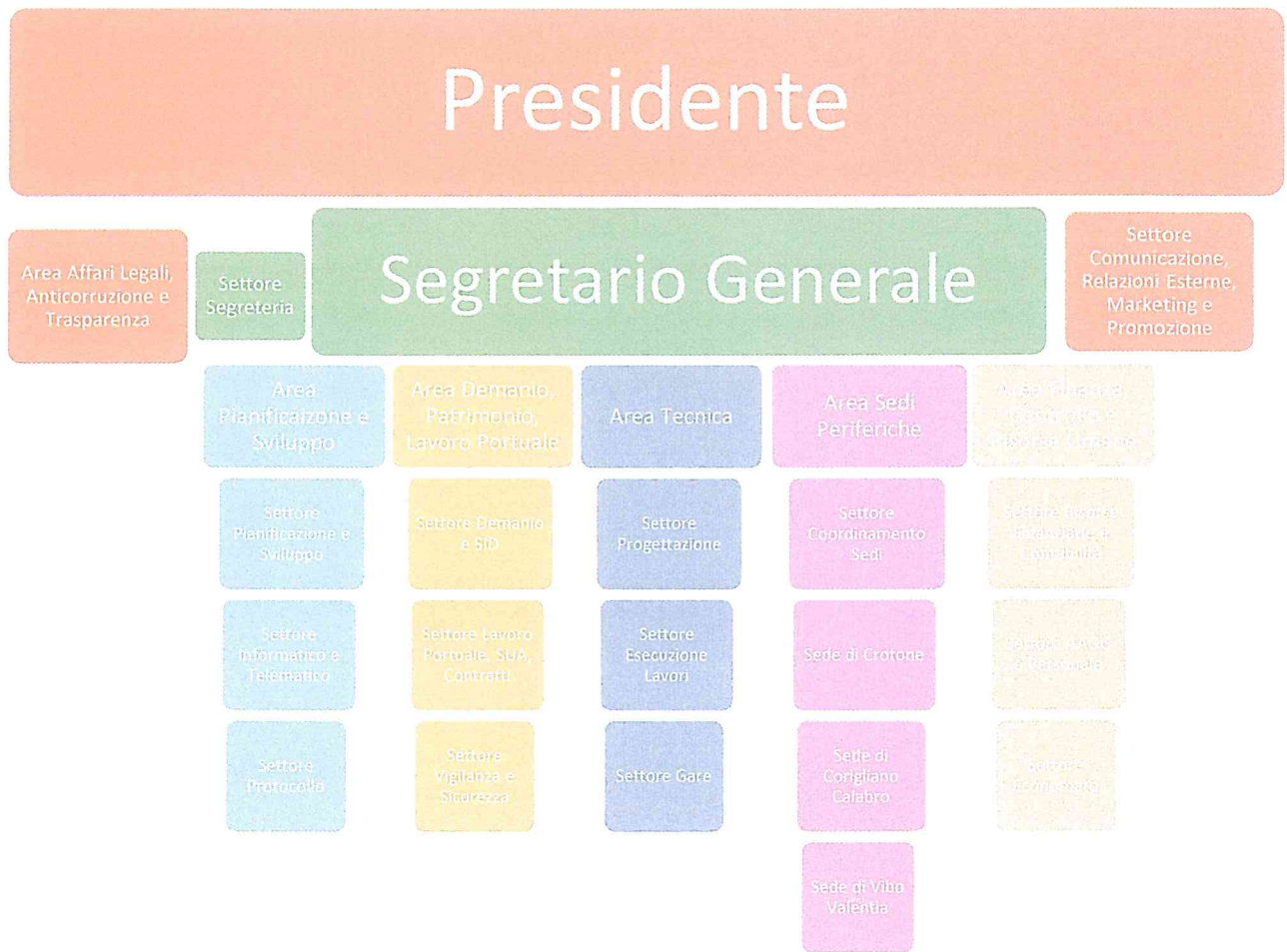
Settore Comunicazione, Relazioni Esterne e  
Marketing



Tutti gli ulteriori uffici fanno invece capo al Segretariato Generale, in particolare:

- Il Settore Segreteria;
- Le 5 Aree Direzionali suddivise in Servizi retti da figure di livello dirigenziale: Area Pianificazione Sviluppo, Area Amministrativa, Area Tecnica, Area Sedi Periferiche, Area Finanza, Controllo e Risorse Umane.

La struttura organizzativa dell'AdSP



## Gestione dei rischi e delle opportunità

L'AdSP è consapevole dei potenziali rischi correlati alla propria attività, pertanto si impegna costantemente nel controllo e nella prevenzione dei essi, individuando adeguati presidi a seconda dell'area di competenza.

La **nomina del Presidente** dell'Autorità, avvenuta il 18 giugno 2021, ha determinato la trasformazione giuridica dell'Ente da Autorità Portuale ad Autorità di Sistema Portuale, pertanto l'AdSP è chiamata ad assumere **nuove competenze**. Di conseguenza, per assicurarne l'efficacia e la correttezza, la valutazione di rischio e le conseguenti contromisure necessitano di analisi nuove, non potendo ricorrere a quanto previsto nei Piani adottati in precedenza. L'AdSP riconosce la rischiosità correlata al fatto di operare in un **contesto territoriale** indubbiamente **più articolato**, che inserisce tra i porti già affidati alla giurisdizione quello di **Vibo Valentia**, prevedendo con ciò sistemi di decentramento amministrativo precedentemente non necessari.

### Dialogo con gli stakeholder

Al fine di valutare efficacemente i rischi ai quali è esposta, l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio riserva assoluta importanza al **confronto costante e trasparente** con i propri stakeholder, tenuto conto del ruolo svolto dai porti da essa controllati all'interno del contesto socio-economico locale e regionale ed in considerazione delle **trasformazioni** che negli ultimi anni stanno investendo il **settore marittimo portuale**.

**L'Ente ritiene che il confronto e il dialogo con gli stakeholder siano elementi fondamentali per affrontare le trasformazioni del settore marittimo portuale**

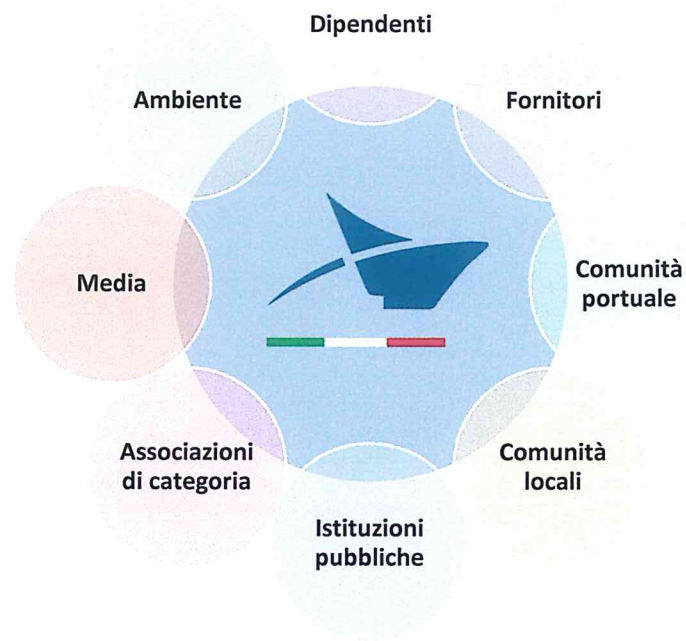
L'instaurazione di un **dialogo diretto** con le varie categorie di stakeholder facilita il soddisfacimento delle loro richieste di trasparenza relativamente all'impatto generato dall'Ente. In questo contesto, è bene sottolineare che l'Autorità di Sistema Portuale

dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è membro dal 2014 di MedCruise, associazione internazionale con la quale AdSP MTMI avvia rapporti strategici, in particolare per la promozione dei porti di Crotona e Corigliano.

L'AdSP MTMI si impegna a ricercare continue opportunità di confronto, le quali vengono realizzate attraverso specifiche attività di comunicazione e dialogo con gli stakeholder. Le modalità e la frequenza del coinvolgimento degli stakeholder variano in funzione delle caratteristiche di ciascuno di essi e del rapporto che intrattengono con l'Ente.

L'Autorità ha individuato come i propri **stakeholder** tutti quei soggetti portatori di interessi di varia natura verso le attività, i servizi e i risultati realizzati dall'AdSP MTMI. Gli stakeholder attualmente identificati dall'Ente si suddividono nelle seguenti **otto macrocategorie**: dipendenti; fornitori; ambiente; comunità portuale; comunità locali; istituzioni pubbliche; associazioni di categoria e media.

## Gli stakeholder individuati dall'AdSP



## Analisi di Materialità

A fronte dell'attività di confronto con gli stakeholder, un elemento fondamentale all'interno del processo di **rendicontazione di sostenibilità** intrapreso da parte dell'AdSP è rappresentato dal processo di **analisi di materialità**. L'analisi di materialità rappresenta infatti il processo di **selezione** e **valutazione** dei **temi rilevanti** sui quali l'Autorità si impegna a rendicontare pubblicamente e a definire una **specifico strategia**. In coerenza con quanto richiesto dai **GRI Standards**, vengono considerati "**materiali**" - e quindi rilevanti - i temi economici, sociali e ambientali che influenzano tanto le decisioni degli stakeholder quanto gli obiettivi dell'Ente.

Alla luce dei recenti trend di sostenibilità del settore di appartenenza, delle *best practice*, delle aspettative degli stakeholder e della crescita organizzativa dell'Ente, sono stati quindi identificati i **temi rilevanti** da sottoporre a una valutazione di materialità da parte dai membri dell'AdSP, al fine di determinarne la rilevanza per il perseguimento degli obiettivi dell'Ente, nonché l'importanza per gli stakeholder, allineando i contenuti rendicontati all'interno del documento con la **strategia**, i **valori** e le **priorità strategiche in ambito sociale e ambientale**. Il processo di definizione dei temi materiali per l'Autorità si è articolato nelle fasi di: **Identificazione**, **Valutazione** e **Prioritizzazione**.



Si riportano di seguito i **14 temi materiali** individuati dall'AdSP:

Tema	Cosa significa per l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio
<b>Integrità, trasparenza e lotta alla corruzione</b>	Adottare elevati standard etici e di trasparenza nella gestione delle attività dell'Ente al fine di rispettare le istanze di compliance normativa e di integrità provenienti da istituzioni e cittadini, promuovendo una cultura del rispetto delle leggi e della lotta alla corruzione in ogni sua forma.
<b>Innovazione di processi, infrastrutture e servizi</b>	Promuovere programmi di digitalizzazione e promozione di applicazioni ICT nel contesto delle attività portuali e favorire lo sviluppo e l'adozione di soluzioni innovative e nuove tecnologie per l'evoluzione di processi e servizi offerti.
<b>Salute e sicurezza sul luogo di lavoro</b>	Adottare tutte le misure necessarie al fine di tutelare l'integrità fisica e psicologica dei dipendenti prevenendo infortuni e incidenti sui luoghi di lavoro.
<b>Formazione di qualità e valorizzazione delle competenze</b>	Implementare programmi di formazione finalizzati a fornire gli strumenti utili ad assicurare la realizzazione del pieno potenziale e lo sviluppo continuo delle conoscenze e competenze dei dipendenti necessarie a garantire il corretto svolgimento delle attività.
<b>Diversità e inclusione e tutela dei diritti umani</b>	Valorizzare le diversità e promuovere l'inclusione tra dipendenti, collaboratori e fornitori e rispettare i diritti umani universalmente riconosciuti lungo tutta la catena del valore, evitando ogni forma di discriminazione.
<b>Relazioni con le istituzioni e le comunità locali</b>	Assumere un ruolo significativo all'interno delle comunità locali, costruendo e mantenendo relazioni basate sulla fiducia con le istituzioni ad ogni livello.
<b>Comunicazione trasparente</b>	Garantire una comunicazione verso l'esterno in grado di soddisfare le richieste e le aspettative degli stakeholder dell'Ente.
<b>Approvvigionamento responsabile</b>	Promuovere una gestione responsabile e trasparente della catena di fornitura attraverso l'integrazione di criteri ESG all'interno del processo di approvvigionamento e assicurando il rispetto da parte dei fornitori selezionati dei principi di moralità, affidabilità, qualità e sicurezza, della tutela dell'ambiente e dei principi legati ai diritti umani.
<b>Sicurezza informatica e tutela della privacy</b>	Adottare programmi volti a garantire diligenza e professionalità nella gestione dei dati personali anche al fine di evitare possibili incidenti informatici e perdite di dati.
<b>Uso efficiente delle risorse energetiche</b>	Attuare misure di riduzione dei consumi e di efficientamento energetico al fine di garantire infrastrutture sostenibili e con un contenuto impatto ambientale.
<b>Gestione responsabile dei rifiuti</b>	Gestire responsabilmente lo smaltimento dei rifiuti contrastando gli scarichi in mare, garantendo un utilizzo efficiente dei materiali e svolgendo azioni per il riuso, riutilizzo, riciclo e recupero.
<b>Tutela del territorio e della biodiversità</b>	Implementare attività di prevenzione e mitigazione degli impatti delle proprie attività sugli habitat e sugli ecosistemi naturali.
<b>Gestione sostenibile delle risorse idriche</b>	Diffondere una cultura consapevole dell'uso delle risorse idriche nello svolgimento delle proprie attività volta ad evitare ripercussioni sulla qualità dei corpi idrici e a consentirne un consumo sostenibile.
<b>Contrasto al cambiamento climatico e riduzione delle emissioni</b>	Favorire la resilienza delle infrastrutture ai rischi associati al cambiamento climatico e intraprendere azioni per ridurre gli impatti associati alle proprie attività attraverso il monitoraggio e la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.












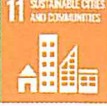








Legenda:  Governance  Business  Persone  Società  Ambiente

**Tabella di raccordo dei temi materiali**

Tema materiale	Aspetti del GRI Standards	Riferimento al paragrafo o relativi documenti
Integrità, trasparenza e lotta alla corruzione	GRI 103: Modalità di gestione GRI 201: Performance economiche GRI 205: Anticorruzione	Integrità e trasparenza nel business
Innovazione di processi, infrastrutture e servizi	GRI 103: Modalità di gestione	Indirizzi strategici: il Piano Operativo Triennale 2021-2023 La Governance di Sostenibilità
Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	GRI 103: Modalità di gestione GRI 403: Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	Salute e sicurezza sul luogo di lavoro
Formazione di qualità e valorizzazione delle competenze	GRI 103: Modalità di gestione GRI 404: Formazione e istruzione	Formazione di qualità e valorizzazione delle competenze
Diversità e inclusione e tutela dei diritti umani	GRI 103: Modalità di gestione GRI 401: Occupazione GRI 405: Diversità e pari opportunità	Diversità e inclusione e tutela dei diritti umani
Relazioni con le istituzioni e le comunità locali	GRI 103: Modalità di gestione	Relazioni con le istituzioni e le comunità locali
Comunicazione trasparente	GRI 103: Modalità di gestione	Comunicazione trasparente
Approvvigionamento responsabile	GRI 103: Modalità di gestione	Approvvigionamento responsabile
Sicurezza informatica e tutela della privacy	GRI 103: Modalità di gestione GRI 418: Privacy dei clienti	Sicurezza informatica e tutela della privacy
Uso efficiente delle risorse energetiche	GRI 103: Modalità di gestione GRI 302: Energia	Uso efficiente delle risorse energetiche
Gestione responsabile dei rifiuti	GRI 103: Modalità di gestione	Gestione responsabile dei rifiuti
Tutela del territorio e della biodiversità	GRI 103: Modalità di gestione	Tutela del territorio e della biodiversità
Gestione sostenibile delle risorse idriche	GRI 103: Modalità di gestione GRI 303: Acqua e scarichi idrici	Gestione sostenibile delle risorse idriche
Contrasto al cambiamento climatico e riduzione delle emissioni	GRI 103: Modalità di gestione GRI 305: Emissioni	Contrasto al cambiamento climatico e riduzione delle emissioni

# Il contributo dell'AdSP MTMI agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile

## Il contributo dell'AdSP agli SDGs

Governance	Integrità, trasparenza e lotta alla corruzione	 
Business	Innovazione di processi, infrastrutture e servizi	 
Persone	<p>Salute e sicurezza sul luogo di lavoro</p> <p>Formazione di qualità e valorizzazione delle competenze</p> <p>Diversità e inclusione e tutela dei diritti umani</p>	     
Società	<p>Relazioni con le istituzioni e le comunità locali</p> <p>Comunicazione trasparente</p> <p>Approvvigionamento responsabile</p> <p>Sicurezza informatica e tutela della privacy</p>	  
Ambiente	<p>Uso efficiente delle risorse energetiche</p> <p>Gestione responsabile dei rifiuti</p> <p>Tutela del territorio e della biodiversità</p> <p>Gestione sostenibile delle risorse idriche</p> <p>Contrasto al cambiamento climatico e riduzione delle emissioni</p>	      

## Integrità e trasparenza nel business

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ritiene che **un approccio etico** nella gestione delle proprie attività sia di fondamentale importanza per il buon funzionamento di un ente che intrattiene molteplici rapporti con la comunità locale e, più in generale, con l'intero contesto economico e sociale nel quale esso opera.

L'Autorità svolge un ruolo rilevante nel panorama del Mezzogiorno italiano, in relazione allo sviluppo economico e al benessere delle famiglie, del territorio e delle persone che lavorano o collaborano con l'Ente.

Tale ruolo richiede la definizione e il rispetto di principi etici solidi per garantire il **buon funzionamento**, l'**affidabilità** e la **reputazione** dell'AdSP, nell'interesse del successo dell'Ente e a tutela degli interessi degli stakeholder. In linea con quanto detto, l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio si impegna nel rispettare i principi di **legalità**, **buon andamento** e **integrità** propri di ogni Pubblica Amministrazione.

### Integrità, trasparenza e lotta alla corruzione

#### L'AdSP si impegna nella promozione della trasparenza e di comportamenti etici nel settore portuale

Alla base delle attività di promozione della **trasparenza** e di **comportamenti etici** nel settore portuale, vi è la **prevenzione dei fenomeni di corruzione**, che ad oggi sono in costante evoluzione e crescita. Infatti, la corruzione, nelle sue diverse forme e manifestazioni, costituisce una seria minaccia allo sviluppo economico e sociale del Paese, sia per quanto riguarda la possibilità che tali condotte ostacolino lo svolgimento delle attività dell'Ente compromettendo il raggiungimento degli obiettivi prefissati, sia per quanto riguarda gli effetti negativi che tali azioni hanno sul contesto sociale in cui l'Ente opera, impedendo una crescita sostenibile e una eguale opportunità di sviluppo per tutti gli attori coinvolti.

#### Valutazione del rischio in materia di anticorruzione

L'AdSP si è impegnata nel delineare un **framework** sui comportamenti a rischio corruzione che sia il più **flessibile** e **contestualizzato** possibile rispetto alle specificità del contesto esterno ed interno nel quale essa opera.

Tenuto conto delle indicazioni fornite dall'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) e sulla base delle esperienze degli anni precedenti è stato privilegiato un sistema di misurazione qualitativo piuttosto che quantitativo ispirato al modello adottato dal UN Global Compact. In particolare, ogni processo di gestione del rischio corruttivo deve essere attuato con lo scopo primario di favorire il buon andamento e l'imparzialità delle decisioni e dell'attività amministrativa.

Il processo di gestione del rischio, alla base della redazione del "**Piano Triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza**", permette di individuare, mappare e valutare il rischio corruttivo cui l'Autorità è potenzialmente, o concretamente esposta, e per il quale necessita di specifiche misure di correzione e prevenzione contestualizzate nella realtà in cui lo stesso ente opera.

Tale processo è costituito da fasi cicliche e sequenziali:

- 1) **analisi** del contesto esterno ed interno
- 2) **valutazione** del rischio
- 3) **trattamento** del rischio

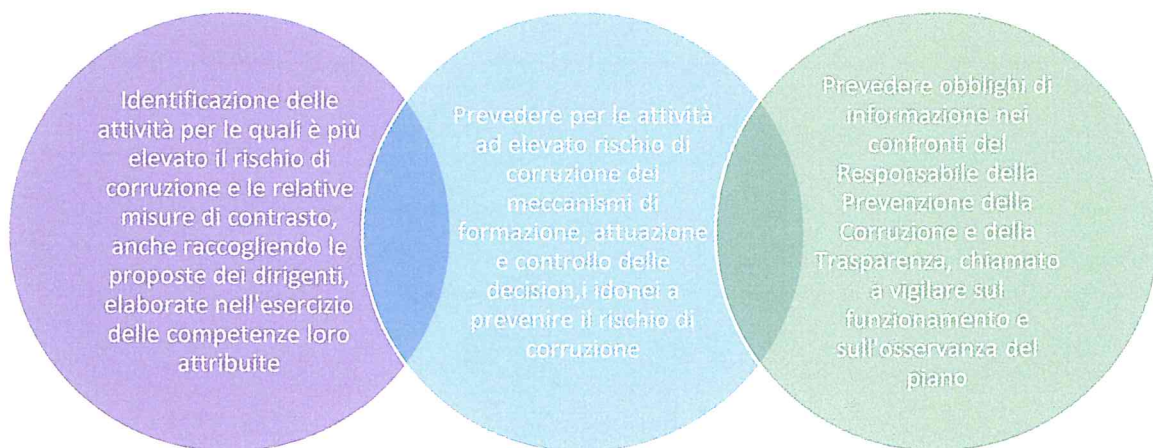
L'AdSP MTMI ritiene che la lotta alla corruzione rientri non solo tra gli obblighi legali dell'Ente, ma anche tra gli impegni assunti verso i propri stakeholder.

**I sistemi di Anticorruzione e di Performance sono integrati dall'Autorità attraverso l'assegnazione ai dirigenti di obiettivi trasversali in materia di trasparenza**

Nel 2019 l'Autorità ha proceduto alla nomina dell'**Organismo Interno di Valutazione (O.I.V.)** e successivamente all'adozione annuale dei Piani della Performance. Al fine di garantire la migliore integrazione tra i due sistemi - quello di Anticorruzione e quello di Performance - ed in generale nell'ottica della massima prevenzione dei fenomeni corruttivi, in collaborazione con l'O.I.V. sono stati assegnati ai dirigenti

degli **obiettivi trasversali** in materia di **anticorruzione** e **trasparenza**. Più in generale, per la Pubblica Amministrazione viene portata avanti a livello nazionale l'articolazione di strategie per la prevenzione e repressione della corruzione e dell'illegalità mediante il **Piano Nazionale Anticorruzione (PNA)**, i cui principi vengono declinati a livello locale all'interno del "**Piano Triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza**" (di seguito anche PTPCT 2021-2023). In conformità a quanto disposto dalla legge, l'AdSP MTMI ha approvato il proprio Piano Triennale con Delibera Presidenziale del 26 marzo 2021, definendo gli obiettivi strategici da realizzare.

**Obiettivi strategici per la lotta alla corruzione**



## Attività individuate come "sensibili" in materia di anticorruzione



### Principali indicatori di "impatto di rischio" identificati durante il processo di valutazione dei rischi:

- 1) **impatto sull'immagine dell'Ente** misurato attraverso il numero di articoli di giornale pubblicati sulla stampa locale o nazionale o dal numero di servizi radio-televisivi trasmessi, che hanno riguardato episodi di cattiva amministrazione, scarsa qualità dei servizi o corruzione;
- 2) **impatto in termini di contenzioso**, corrispondente ai costi economici e/o organizzativi sostenuti per il trattamento del contenzioso dell'Amministrazione;
- 3) **impatto organizzativo e/o sulla continuità del servizio**, inteso come l'effetto che il verificarsi di uno o più eventi rischiosi inerenti al processo può comportare nel normale svolgimento delle attività dell'Ente;
- 4) **danno generato**, a seguito di irregolarità riscontrate da organismi interni di controllo (controlli interni, controllo di gestione, audit) o autorità esterne (Corte dei Conti, Autorità Giudiziaria, Autorità Amministrativa).

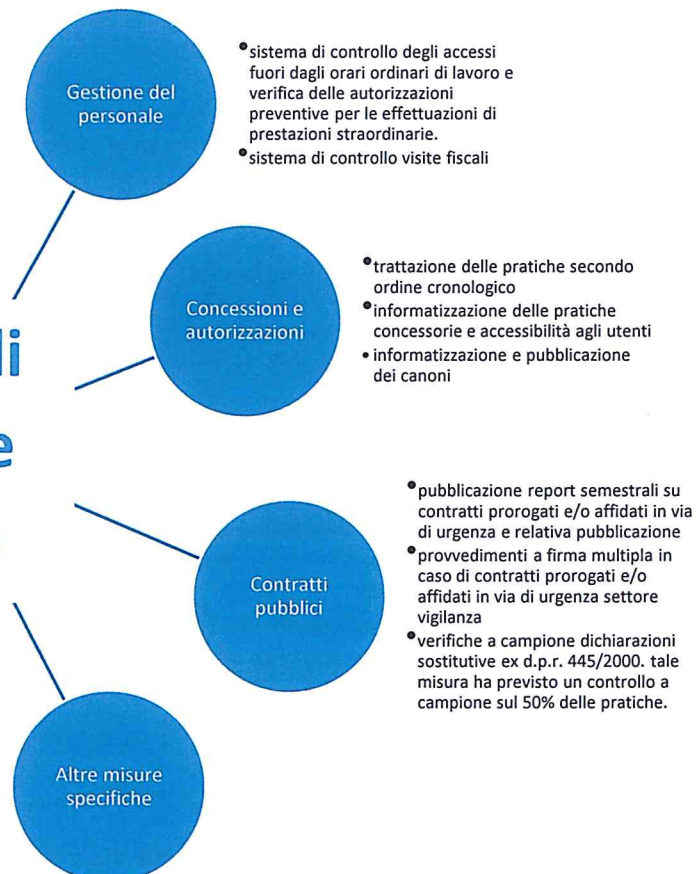
Il **PTPCT 2021-2023** rappresenta lo **strumento** con il quale l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale ha individuato e delineato un programma di attività, realizzato in seguito a una fase di analisi preliminare finalizzata allo studio dell'organizzazione, delle sue regole e delle sue prassi di funzionamento in termini di "possibile esposizione" al fenomeno corruttivo. In tale contesto, particolare attenzione è stata riservata alla **gestione del rischio** e alla chiara identificazione delle misure di prevenzione della corruzione anche in termini di definizione di tempi e responsabilità. In aggiunta, è stato dato rilievo sia all'organizzazione dei flussi informativi per la pubblicazione che all'individuazione di relativi responsabili per l'attuazione della trasparenza.

A valle di una attenta analisi di contesto esterno ed interno in cui l'AdSP MTMI opera, il PTPCT 2021-2023 individua le aree a rischio corruzione e le corrispondenti **misure generali e specifiche di prevenzione**.

## Misure di carattere generale



## Misure di carattere specifico



L'Ente ha proceduto a **diffondere** il proprio piano anticorruzione attraverso le forme di pubblicazione previste dal D. Lgs. n. 33/2013 e a richiamare le procedure dello stesso nell'ambito di tutti gli atti contrattuali stipulati con i fornitori, i collaboratori, i soggetti deputati alla gestione degli incarichi di progettazione e le ditte appaltatrici, chiedendo l'espressa accettazione di tutte le clausole in esse contenute. L'Ente non ha business partner né collaboratori fissi.

#### GRI 205-1 Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione

Operazioni dell'Autorità	u.m.	2019	2020	2021
Numero totale delle operazioni <sup>(*)</sup> dell'Autorità	N°	80	80	120
Numero totale delle operazioni valutate per rischi legati alla corruzione		45	52	56
Percentuale delle operazioni valutate per rischi legati alla corruzione	%	56	65	47

(\*) Il termine "operazione" si riferisce a un'unica sede utilizzata dall'Autorità per la produzione, la conservazione e/o la distribuzione di beni e servizi, o per scopi amministrativi. All'interno di una singola operazione possono esservi diverse linee di produzione, magazzini o altre attività.

#### GRI 205-2 Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione

Organo di governo	u.m.	2019	2020	2021
Membri dell'organo di governo	N°	3	5	5
Numero totale di membri dell'organo di governo a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione		1	1	1
Percentuale di membri dell'organo di governo a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione	%	33	20	20

Dipendenti	u.m.	2019	2020	2021
Totale dirigenti	N°	3	5	5
Numero totale di dirigenti a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione		3	5	5
Percentuale di dirigenti a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione	%	100	100	100
Totale quadri	N°	5	3	4
Numero totale di quadri a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione		5	3	4
Percentuale di quadri a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione	%	100	100	100
Totale impiegati	N°	17	16	22
Numero totale di impiegati a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione		17	16	22
Percentuale di impiegati a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione	%	100	100	100

Nell'ottica del raggiungimento degli obiettivi descritti, il PTPCT 2021-2023 richiede la nomina del **Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (RPCT)**, ruolo oggi attribuito alla Responsabile del Settore Affari Legali, il quale si occupa sia di vigilare che di dare impulso all'attuazione delle misure dettate dal Piano e di promuovere attività di formazione per raggiungere una diffusa cultura della legalità e della trasparenza.

**100%**

**dipendenti coinvolti nelle attività di formazione in materia di anticorruzione nel 2021**

Per quanto riguarda l'attività di **formazione in materia di anticorruzione**, è stata ritenuta indispensabile la più ampia e consapevole conoscenza e condivisione delle misure da parte di tutto il personale dipendente dell'Ente, prescindendo dalla qualifica funzionale rivestita. Nel 2021 la **totalità dei dipendenti** ha ricevuto una **formazione in materia di anticorruzione**. L'Autorità riserva particolare importanza a questo tipo di formazione, in quanto eventuali resistenze

all'attuazione di processi di prevenzione del fenomeno corruttivo vanno rimosse a livello culturale, mediante l'adozione di **adeguati e mirati processi formativi** uniti a soluzioni organizzative e procedurali che consentano una maggiore partecipazione dei dirigenti, dei referenti per l'anticorruzione e di tutto il personale. Pertanto, sono già state avviate le attività di formazione obbligatoria per tutti i dipendenti e quelle di formazione specifica per il RPCT. È stata inoltre prevista una formazione specifica per il Responsabile dell'Anticorruzione attraverso un percorso metodologico e formativo appropriato che presuppone un aggiornamento costante.

Dunque, il coinvolgimento di tutto il personale diventa decisivo per la qualità del PTPCT 2021-2023 e delle relative misure, nell'ottica di un'ampia condivisione dell'obiettivo di fondo della **prevenzione della corruzione** e dei valori che sono alla base del Codice Etico dell'amministrazione. In tale ottica, l'Ente ha altresì proceduto a diffondere il proprio piano anticorruzione attraverso le forme di pubblicazione previste dal D. Lgs. N. 33/2013 e a richiamare le procedure dello stesso nell'ambito di tutti gli atti contrattuali stipulati con i fornitori, i collaboratori, i soggetti con incarichi di progettazione e le ditte appaltatrici, chiedendo l'espressa accettazione di tutte le clausole in esse contenute. Le importanti **misure di contrasto alla corruzione** adottate a partire dal 2019 e l'implementazione di processi strutturati hanno permesso all'Autorità di registrare zero casi di corruzione nell'ultimo triennio.

**ZERO**

**Casi di corruzione nel 2021**

Gli episodi di corruzione rilevati precedentemente all'adozione da parte dell'AdSP di misure di anticorruzione per come allo stato formulate, hanno trovato impulso nella frammentaria conoscenza della normativa in materia di anticorruzione, che ha imposto all'Autorità l'avvio di un **percorso di formazione di base** che negli anni precedenti non era stato sufficientemente approfondito. Le attività atte a diffondere un'adeguata conoscenza delle tematiche legate alla legalità si sono concretizzate nell'attuazione, da parte del RPCT, di alcune misure specifiche, inerenti soprattutto all'obbligo di pubblicazione, la trasparenza e la formazione del personale. Tali attività sono state supportate da una **costante e proficua collaborazione** da parte del personale dirigente, che ha prontamente risposto alle sollecitazioni ricevute da parte del RPCT.

## Struttura Tecnica per la Performance e i Controlli Interni

Nel 2021 l’Autorità ha previsto l’Istituzione di una Struttura Tecnica per la Performance e i Controlli Interni (STPCI), incardinata nell’Area Risorse Umane, con i seguenti compiti e funzioni:

- coordinare la stesura del Piano della Performance anche in raccordo al Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza;
- supportare l’Organismo Indipendente di Valutazione in tutte le proprie funzioni;
- verificare le procedure valutative del personale di comparto;
- verificare le procedure valutative della dirigenza;
- svolgere attività di supporto alla stesura della Relazione sulla performance e alla sua successiva validazione;
- supportare la Relazione annuale sul funzionamento complessivo del sistema di valutazione, trasparenza e integrità dei controlli;
- curare annualmente la rilevazione del benessere organizzativo e del grado di condivisione del sistema di valutazione;
- studiare e proporre strumenti innovativi per la misurazione delle performance dell’Autorità;
- supportare il continuo aggiornamento del Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance;
- assicurare all’Autorità il necessario supporto metodologico e strumentale allo svolgimento dell’intero ciclo di gestione della performance, svolgendo attività istruttoria, di raccolta e analisi di documenti e atti, nonché di studio e proposta;
- supportare l’attività di pianificazione strategica, di programmazione e di verifica dell’efficacia delle politiche adottate dagli organi di vertice;
- supportare l’attività di Controllo di Gestione nella rilevazione degli obiettivi, rilevazione dei dati relativi ai risultati, e valutazione dei dati in relazione agli obiettivi prefissati;
- supportare l’attività di controllo sulla qualità dei risultati;
- favorire la partecipazione al processo di valutazione, affinché sia il più possibile accessibile, inclusiva e aperta, assicurando la possibilità di partecipare a tutti i soggetti interessati. La previsione di tale struttura ha comportato un investimento finanziario che si è esteso anche in materia di formazione obbligatoria anticorruzione.

## Comunicazione Trasparente

L’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio si impegna nel mantenere i più alti livelli di **trasparenza** ed **eticità** nello svolgimento delle proprie attività, per tale motivo essa garantisce una **comunicazione puntuale e trasparente** in conformità con quanto previsto dalla legge.

**Il “Piano sulla Trasparenza” è realizzato in modo coordinato da tutte le Aree Dirigenziali dell’Amministrazione**

Il responsabile per la trasparenza dell’Autorità coincide con il RPCT. Tale soggetto svolge l’attività di **verifica** e **controllo** sull’adempimento da parte dell’Ente degli obblighi di pubblicazione previsti dalla normativa vigente assicurando la completezza, la chiarezza e l’aggiornamento delle informazioni pubblicate, nonché di segnalazione al Presidente e all’Autorità Nazionale dell’Anticorruzione nei casi più gravi, quali il mancato o ritardato adempimento degli obblighi di pubblicazione e di adozione delle conseguenti misure sanzionatorie. Il Responsabile per la trasparenza si occupa dell’aggiornamento del **“Piano sulla Trasparenza”** che viene realizzato attraverso una serie di iniziative che si estrinsecano in un costante coordinamento di tutte le Aree Dirigenziali e apposite riunioni, anche informali, con i componenti della rete dei referenti per la trasparenza. Il Piano al suo interno prevede specifiche **misure di monitoraggio** e di **vigilanza** sull’attuazione degli obblighi di trasparenza e iniziative in rapporto con il Piano Anticorruzione. Il Piano definisce le misure, i modi e le iniziative volti all’attuazione degli obblighi di pubblicazione, oltre alle misure organizzative volte ad

assicurare la **regolarità** e la **tempestività** dei **flussi informativi** con la promozione di livelli di trasparenza sempre maggiori. All'attuazione del Piano sulla trasparenza concorrono tutte le Aree dirigenziali dell'Amministrazione, coordinate dal Responsabile per la trasparenza. Per ciascuna Area Dirigenziale il responsabile per i dati da pubblicare e per ogni azione prevista nel Piano è il dirigente, ovvero il Referente da questi designato.

Il **principale strumento** di **comunicazione** e **diffusione** dei contenuti del Piano sulla Trasparenza è rappresentato dalla sua pubblicazione sul sito istituzionale, sezione "Amministrazione Trasparente" ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs. n. 33/2013. L'RPCT, in qualità di Responsabile, ne assicura altresì la conoscenza e l'approfondimento attraverso l'emanazione di note e circolari, la convocazione periodica della rete dei referenti di ogni area, la convocazione di conferenze dei Dirigenti, incontri e riunioni bilaterali.

Nell'attuazione del Piano, fondamentale è l'attività di **monitoraggio del sito web**, la quale è volta alla verifica degli adempimenti effettuati dall'Amministrazione connessi agli obblighi di pubblicazione dei dati cui la stessa è tenuta ai sensi del Decreto Legislativo n. 33/2013 e a fornire ogni input che si renda necessario all'adeguamento del sito alla normativa vigente. In questo contesto, particolare attenzione viene prestata al **monitoraggio** di ogni **attività di formazione** sulle tematiche della trasparenza rivolte ai dirigenti ed al personale delle aree funzionali.

La sezione "Amministrazione Trasparente" viene **costantemente aggiornata** e implementata nel rispetto di quanto stabilito dalle linee guida dell'ANAC e dai singoli disposti normativi di cui al Decreto Legislativo n. 33/2013, sia per quanto riguarda i dati per i quali è previsto un aggiornamento tempestivo, sia per i dati per cui è necessario effettuare aggiornamenti con scadenze periodiche. Infine, ulteriori dati potranno essere oggetto di aggiornamento eventuale.

Relativamente al **formato** dei documenti, delle informazioni e dei dati oggetto di pubblicazione, si fa riferimento alle definizioni contenute nell'articolo 1 della legge 190/2012 e a quanto disposto dal Codice dell'amministrazione digitale.

L'Autorità conduce un'indagine di *customer satisfaction* come strumento più idoneo a capire il grado di **soddisfazione degli stakeholder** di riferimento sui contenuti che confluiranno nei dati pubblicati nell'ambito della sezione "Amministrazione trasparente".

Infine, l'attività di pubblicazione dei dati sui siti web per finalità di trasparenza, anche se effettuata in presenza di idoneo presupposto normativo, deve avvenire nel rispetto di tutti i principi applicabili al trattamento dei dati personali contenuti all'art. 5 del Regolamento (UE) 2016/679. In particolare, assumono rilievo i principi di **adeguatezza, pertinenza e limitazione** a quanto necessario rispetto alle finalità per le quali i dati personali sono trattati («minimizzazione dei dati») e quelli di esattezza e aggiornamento dei dati, con il conseguente dovere di adottare tutte le misure ragionevoli per cancellare o rettificare tempestivamente i dati inesatti rispetto alle finalità per le quali sono trattati. Fondamentale è dunque la collaborazione con l'Ufficio del Data Protection Officer (DPO), tenuto a prestare la collaborazione al fine di garantire che gli adempimenti in tema di trasparenza non risultino contrastanti con le limitazioni imposte dalla vigente normativa in materia di privacy.

## La “Giornata della Trasparenza”



Al fine di migliorare la propria strategia di dialogo e ascolto degli stakeholder, l’AdSP MTMI intende organizzare, nel corso dell’attuale programmazione, la “**Giornata della trasparenza**” in conformità a quanto previsto nel Decreto Legislativo n. 33/2013. Tale iniziativa rappresenta un’esplicitazione del metodo già adottato dall’Amministrazione, improntato sulla cultura del confronto, che si è realizzato attraverso le iniziative di promozione di pratiche di coinvolgimento attivo dei soggetti istituzionali e della società civile.

La “Giornata della trasparenza” prevederà un programma costruito sulla base di periodici incontri istituzionali nell’ambito di tavoli di lavoro che coinvolgeranno i vari organismi dell’Ente e avrà come obiettivo principale quello di rappresentare un’occasione importante di ascolto e confronto con tutti i soggetti portatori di interesse sui principali aspetti dell’azione amministrativa.

## Fiscalità

Attualmente, ai sensi dell’articolo 74 del TUIR e della legge 84/1994, tutte le Autorità di Sistema Portuale italiane non sono un soggetto passivo di imposta, pertanto non possiedono una governance fiscale e neanche un modello di gestione del rischio in materia fiscale.

Nell’attesa della pronuncia del Tribunale dell’Unione Europea in merito all’abolizione delle esenzioni dall’imposta sulle società di cui beneficiano i porti italiani, con l’obiettivo di evitare alterazioni della concorrenza e di allineare il regime fiscale italiano a quello europeo, l’AdSP adotta un comportamento trasparente anche in tema di fiscalità.

## Sicurezza informatica e tutela della privacy

L’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ritiene di fondamentale importanza assicurare un **livello elevato di sicurezza delle reti**, dei sistemi informativi e dei servizi informatici, nonché di protezione dei dati personali.

La raccolta e il trattamento dei dati personali sono gestiti da parte dell’Autorità in modo tale da assicurare la **piena applicazione della normativa in materia**, ossia le misure previste dal General Data Protection Regulation (**GDPR**) sia in riferimento ai dati dei propri dipendenti sia degli individui che usufruiscono delle prestazioni amministrative dell’Autorità.

Per far fronte a questi adempimenti, l’Autorità si è dotata della **Policy Privacy**, direttamente scaricabile dal sito e conforme al Regolamento europeo 2015/679 e del D.lgs., 196/2003. Sono stati così nominati il Responsabile della protezione dei dati (anche *Data Protection Officer – DPO*) e il Titolare del trattamento dei dati, costituito dalla stessa Autorità e i soggetti autorizzati al trattamento dei dati personali.

L’Ente si impegna affinché i **dati personali** dei soggetti coinvolti vengano protetti con la massima cura e siano accessibili solo al personale autorizzato. A tal fine, il personale dell’Autorità viene formato in materia ed è tenuto ad attenersi allo scrupoloso rispetto delle disposizioni di legge e delle procedure interne in materia di tutela dei dati personali. Inoltre, è stata predisposta una postazione isolata per il trattamento delle **informazioni riservate** in modo che queste vengano trattate nella maniera più sicura possibile.

Relativamente al tema della **sicurezza informatica**, al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati, l’Ente ha assicurato l’implementazione di tutte le misure tecniche e organizzative dettate dalla legge. In particolare, è stato garantito il rispetto degli obblighi derivanti dal Decreto Legislativo n.65 del 2018, che recepisce la direttiva 2016/1148 del Parlamento europeo e del Consiglio in materia di sicurezza delle reti e dei sistemi

informativi nell'Unione. Nello specifico, l'art.12 del Decreto, rubricato "obblighi in materia di sicurezza e notifica degli incidenti", dispone le misure che gli operatori di servizi essenziali (OSE) sono tenuti a adottare:

- a) misure tecniche e organizzative adeguate e proporzionate alla gestione dei rischi posti alla sicurezza delle reti e dei sistemi informativi che usano nelle loro operazioni;
- b) misure adeguate a prevenire e minimizzare l'impatto di incidenti a carico della sicurezza della rete e dei sistemi informativi utilizzati per la fornitura di tali servizi essenziali, al fine di assicurarne la continuità.

### Nel periodo oggetto di rendicontazione non sono state registrate perdite di dati o denunce in merito

L'Autorità ha garantito altresì il rispetto delle disposizioni contenute all'interno delle "Linee Guida per l'Adozione delle Misure di Sicurezza da parte degli OSE e per la Notifica degli Incidenti" anche attraverso la progettazione di un nuovo layout dei sistemi informatici sulla base di tali Linee Guida. Infine, è stata istituita una Struttura organizzativa interna all'Ente deputata all'attuazione degli adempimenti in materia NIS (Network and Information Security) e alla notifica obbligatoria degli incidenti.

Sul piano operativo, sono state implementate innumerevoli attività di protezione dell'architettura informatica e dei dati in essa conservati o gestiti, come il potenziamento del **Firewall**, il rinnovo della **Rete LAN**, degli apparati **Switch** e **UPS** e relativi armadi di piano e l'ammodernamento delle attrezzature informatiche e dei software di uso corrente. Inoltre, è stata realizzata una **rete Wi-fi aziendale e pubblica** per i cellulari personali, sempre nell'ottica di garantire la maggior sicurezza dei dati gestiti. L'Autorità si è impegnata nel potenziare la prevenzione dei rischi informatici redigendo un **Piano di Sicurezza Informatica** e conducendo un self-assessment del rischio cyber, comprensivo della matrice di rischio e finalizzato a valutare la sicurezza della rete e dei sistemi informativi, ivi compresi i documenti relativi alle politiche di sicurezza. Infine, bimestralmente vengono condotte delle attività di **Vulnerability Assessment** con l'obiettivo di **rilevare** gli asset potenzialmente oggetto di attacco informatico e identificare le contromisure da adottare per la **mitigazione**. L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, grazie al proprio impegno in materia di sicurezza informatica e tutela della privacy, nel 2021 non ha subito perdite di dati e non è stata oggetto di denunce in merito.

### La security portuale

L'AdSP, al fine di promuovere lo **sviluppo dei porti** di sua competenza, ritiene determinante garantire agli operatori economici che utilizzano gli impianti portuali e alle navi che scalano il porto un elevato **standard di sicurezza**, in attuazione della normativa nazionale, unionale e internazionale in materia di sicurezza marittima o "Maritime security", al fine di proteggere le navi e gli impianti portuali ove le stesse operano e a prevenire ogni possibilità di azione illecita intenzionale contro la navigazione marittima.

Pertanto, di concerto con l'Autorità designata - la Capitaneria di porto - l'AdSP assicura compiti di Maritime security che si concretizzano attraverso l'elaborazione e l'attuazione di Assesment e Piani di security portuale volti a definire misure e procedure, in relazione ai livelli di sicurezza stabiliti dall'Autorità marittima, atte ad impedire l'accesso nel porto di persone e cose non autorizzate e prevenire ogni azione illecita contro la navigazione.

A tal proposito, l'AdSP ha individuato all'interno del proprio personale un Port Facility Security Officer (PFSO), per ogni impianto portuale pubblico e un Port Security Officer (PSO) per ogni porto di sua competenza, con il compito di attuare quanto fissato nei superiori Piani di Sicurezza Portuale.

L'AdSP garantisce al personale cui vengono assegnati compiti di security la partecipazione ad appropriati corsi di specializzazione, formazione e aggiornamento tenuti presso qualificati centri di formazione autorizzati dal

Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto ed erogati da soggetti in possesso della certificazione di Istruttori.

I PFSO dell'AdSP si avvalgono delle Guardie Particolari Giurate dipendenti di una Società a socio Unico, costituita dalla stessa Autorità Portuale, denominata "Gioia Tauro Port Security S.r.l.", avente sede legale presso gli Uffici della stessa Autorità Portuale, al fine di svolgere le seguenti attività di security:

- **controllo** della documentazione ai fini dell'accesso in porto dei soggetti autorizzati;
- **monitoraggio** delle aree e degli impianti portuali di uso comune tramite le rilevazioni dell'impianto di videosorveglianza;
- verifica del corretto funzionamento delle comunicazioni e dotazioni di sicurezza;
- **specifiche operazioni** di sicurezza.

**L'AdSP ha provveduto ad ampliare la sicurezza portuale tramite un nuovo progetto di ingegnerizzazione**

Dal punto di vista strutturale, un importante **progetto di ingegnerizzazione** della sicurezza portuale è stato realizzato

da un Raggruppamento Temporaneo di Imprese avente come capogruppo IBM Italia S.p.A. al fine di:

- realizzare l'infrastruttura fisica dell'impianto di sicurezza attiva e passiva;
- sviluppare la componente "intelligente" di interconnessione ed elaborazione dei dati del sistema di sicurezza portuale.

È attualmente in corso di realizzazione il miglioramento del suddetto impianto di sicurezza a cura della società LEONARDO S.p.A.

### Approvvigionamento responsabile

Il **Sourcing Sostenibile**, inteso come l'integrazione di fattori sociali, etici e ambientali nel processo di selezione dei fornitori, è divenuto nel corso del tempo il metodo di valutazione principale nella scelta dei partner commerciali dell'Ente.

**Una scelta orientata all'approvvigionamento responsabile risponde alla necessità di dare risposte agli stakeholder interessati alla tutela dell'ambiente e alle pratiche sociali ed etiche, i quali chiedono interventi sempre più concreti.**

Dall'anno 2021 l'Amministrazione dell'AdSP ha adeguato l'attività di gestione degli appalti alla normativa afferente ai "**Criteri Ambientali Minimi**" (**CAM**), la cui applicazione risponde alla valorizzazione della **qualità ambientale** e al **rispetto dei criteri sociali**, nonché alla esigenza della Pubblica Amministrazione di razionalizzare i propri consumi, riducendone ove possibile la spesa e tenendo conto delle indicazioni della Commissione Europea.

## CAM – Criteri Ambientali Minimi

I CAM sono stati introdotti nell'ordinamento italiano con l'art. 18 della Legge 28 dicembre 2015 n. 221 e successivamente con l'art. 34, D.lgs. n. 50 del 2016, recante i "Criteri di sostenibilità energetica e ambientale". Le suddette norme – espressione della libertà dell'ordinamento nazionale di scegliere la forma e i mezzi ritenuti più opportuni per raggiungere i risultati prefissati – hanno stabilito che le stazioni appaltanti, nell'acquisto di beni, lavori e servizi rientranti nelle categorie individuate dal PAN GPP, sono obbligate ad inserire nei bandi le specifiche tecniche e le clausole contrattuali individuate dai CAM, a prescindere dal valore dell'importo. Ai sensi dell'Art. 34 del d.lgs. 50/2016 "le stazioni appaltanti contribuiscono al



conseguimento degli obiettivi ambientali previsti dal Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi [...] attraverso l'inserimento, nella documentazione progettuale e di gara, almeno delle specifiche tecniche e delle clausole contrattuali contenute nei criteri ambientali minimi adottati con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare [cd. MATTM]".

I CAM definiti con decreto ministeriale, in particolare quelli premianti, sono tenuti in considerazione anche ai fini della stesura dei documenti di gara per l'applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'articolo 95, comma 6. Inoltre, ai sensi dell'art. 34, l'obbligo di attuazione dei CAM "si applica per gli affidamenti di qualunque importo, relativamente alle categorie di forniture e di affidamenti di servizi e lavori oggetto dei criteri ambientali minimi adottati nell'ambito del citato Piano d'azione". Il Codice dei Contratti Pubblici prevede dunque l'obbligo e non la discrezionalità per le stazioni appaltanti di inserire nella documentazione progettuale e di gara quanto meno le specifiche tecniche e le clausole contrattuali contenute nei CAM approvati con decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Obbligo, questo, che si estende a tutti gli appalti, indipendentemente dal loro importo.

L'AdSP ha già applicato concretamente questa **nuova modalità di gestione degli appalti pubblici** in alcune procedure di appalto particolarmente rilevanti, a decorrere dall'anno 2021:



Nell'appalto relativo ai "LAVORI DI ADEGUAMENTO STRUTTURALE PER L'INCREMENTO DELLA PORTANZA DELLA PAVIMENTAZIONE DI BANCHINA NEL TRATTO C", il Bando e il Disciplinare di gara hanno previsto tra i criteri di valutazione metrologica dell'offerta il rispetto dei CAM come requisito trasversale. Con una progettualità attenta alla manutenzione delle opere e al fine vita delle stesse, al miglioramento prestazionale, al monitoraggio dei consumi energetici e ai costi di manutenzione, è stato previsto un punteggio premiale in relazione alle tipologie di offerta attinenti a tali "Criteri".

La procedura di appalto relativa a " LAVORI DI COMPLETAMENTO DELLA BANCHINA DI PONENTE LATO NORD" è stata condotta con una modalità secondo la quale il Bando e il Disciplinare di gara hanno previsto una serie di requisiti impattanti a livello di approvvigionamento responsabile: a) le caratteristiche dei mezzi proposti che definiscano il livello di impatto ambientale rispetto alle soglie previste dalla normativa vigente in relazione all'inquinamento acustico e dell'aria (da dimostrare attraverso scheda tecnica del mezzo proposto rilasciata dal produttore o da enti terzi certificatori) b) possesso della certificazione ISO 14001 rilasciata da un organismo riconosciuto Accredia; c) possesso della certificazione ISO 45001 rilasciata da un organismo riconosciuto Accredia; d) Piano di controllo ambientale e di qualità per l'esecuzione dei lavori.

## Le nostre persone

L'AdSP, in quanto ente pubblico con funzioni prevalentemente amministrative, riconosce l'importanza delle proprie persone, che rappresentano una risorsa fondamentale per il raggiungimento dei propri obiettivi. Il personale dell'AdSP nel 2021 è costituito da **31 dipendenti**, di cui 23 uomini e 8 donne.

La funzione preposta alla gestione delle risorse umane e alla cura degli aspetti amministrativi e contabili in tema di personale è il **settore Affari Generali e Personale**, afferente all'**Area Finanza, Controllo e Risorse Umane** dell'AdSP, la quale fa capo al **Segretario Generale**. L'Autorità mantiene inoltre un atteggiamento di piena disponibilità ed apertura nei confronti del proprio personale dipendente e delle relative rappresentanze sindacali.

Nel corso degli ultimi tre anni sono state assunte 9 persone, di cui 7 nel 2021, e nel medesimo triennio sono cessati 3 rapporti di lavoro, zero nel 2021. Pertanto, il tasso di turnover per l'anno 2021 si attesta allo 0%.

### GRI 401-1 Nuove assunzioni e turnover

**Numero totale e tasso di nuove assunzioni nel periodo di rendicontazione, suddividendo i dipendenti per fascia di età e genere**

Dipendenti (head count)	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Totale dipendenti	N°	17	8	25	16	8	24	23	8	31
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		6	6	12	5	6	11	10	6	16
<i>età superiore ai 50 anni</i>		11	2	13	11	2	13	13	2	15

Dipendenti (head count)	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Totale nuove assunzioni	N°	0	1	1	1	0	1	7	0	7
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		0	1	1	0	0	0	5	0	5
<i>età superiore ai 50 anni</i>		0	0	0	1	0	1	2	0	2
Tasso di nuove assunzioni	%	0	12,5	4	6,3	0	4,2	30,4	0	22,6
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		0	12,5	4	0	0	0	21,7	0	16,1
<i>età superiore ai 50 anni</i>		0	0	0	6,3	0	4,2	8,7	0	6,5

### Numero totale e tasso di turnover nel periodo di rendicontazione, suddividendo i dipendenti per fascia di età e genere

Dipendenti (head count)	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Totale cessazioni	N°	0	1	1	2	0	2	0	0	0
età inferiore ai 30 anni		0	0	0	0	0	0	0	0	0
tra i 30 e i 50 anni		0	1	1	2	0	2	0	0	0
età superiore ai 50 anni		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tasso di turnover dipendenti	%	0	12,5	4	12,5	0	8,3	0	0	0
età inferiore ai 30 anni		0	0	0	0	0	0	0	0	0
tra i 30 e i 50 anni		0	12,5	4	12,5	0	8,3	0	0	0
età superiore ai 50 anni		0	0	0	0	0	0	0	0	0

In termini di **composizione del personale**, la quota più alta è rappresentata dalla categoria professionale impiegatizia, che rappresenta circa il 71% del totale del personale dipendente dell'AdSP.

### Numero di dipendenti suddivisi per genere e categoria

Numero di dipendenti per genere e categoria	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	N°	3	0	3	4	1	5	4	1	5
Quadri		3	2	5	2	1	3	3	1	4
Impiegati		11	6	17	10	6	16	16	6	22
Operai		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale		17	8	25	16	8	24	23	8	31

Il 100% dei dipendenti dell'AdSP è coperto da accordi di contrattazione collettiva.

### GRI 102-41 Percentuale dei dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione

Percentuale del totale dei dipendenti coperti da accordi di contrattazione collettiva	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Totale dei dipendenti	N°	17	8	25	16	8	24	23	8	31
Dipendenti coperti da accordi di contrattazione collettiva		17	8	25	16	8	24	23	8	31
Percentuale dei dipendenti coperti da accordi di contrattazione collettiva	%	100	100	100	100	100	100	100	100	100

### Formazione di qualità e valorizzazione delle competenze

Promuovere una **formazione di qualità** nell'ottica della valorizzazione del capitale umano e dello sviluppo delle competenze specifiche di tutti i lavoratori rappresenta per l'AdSP un **aspetto strategico**. Inoltre, garantire una formazione solida a **tutto il personale** dell'AdSP non vuol dire soltanto assicurarne il continuo aggiornamento e miglioramento dal punto di vista lavorativo, ma contribuire anche al **benessere** dei lavoratori stessi.

L'AdSP si pone l'obiettivo di elaborare programmi di formazione per tutti i suoi dipendenti, al fine di fornire loro gli strumenti necessari al **pieno sviluppo** del proprio **potenziale** e delle proprie **conoscenze e competenze**, fondamentali a garantire il corretto svolgimento delle attività.

Nel corso del 2021, 23 dipendenti su 31 hanno partecipato a **sessioni formative**, con una media di 3 ore di formazione erogate per ogni dipendente, con una percentuale di personale impegnato in attività di formazione del **74%**.

**GRI 404-1 Numero di ore di formazione medie annue per dipendente**

**Numero di ore di formazione suddivise per genere e categoria**

Ore di formazione per genere e categoria	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	N°	15	0	15	0	0	0	1	1	2
Quadri		15	10	25	0	7	7	11	0	11
Impiegati		55	30	85	72	0	72	58	25	83
Totale		85	40	125	72	7	79	70	26	96

**Numero di dipendenti coinvolti in attività di formazione suddivisi per genere e categoria**

Numero di dipendenti per genere e categoria	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	N°	0	0	0	0	0	0	1	1	2
Quadri		0	0	0	0	0	0	2	0	2
Impiegati		0	0	0	3	0	3	14	5	19
Operai		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale		0	0	0	3	0	3	17	6	23

## Ore medie di formazione per genere e categoria di dipendenti

Ore medie di formazione per genere e categoria di dipendenti	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Numero totale di ore di formazione erogate ai dipendenti	Ore	85	40	125	72	7	79	70	26	96
Numero totale di dipendenti	N°	17	8	25	16	8	24	23	8	31
Ore medie di formazione erogate ai dipendenti	Ore/N°	5	5	5	5	1	3	3	3	3
Numero totale di ore di formazione erogate ai dirigenti	Ore	15	0	15	0	0	0	1	1	2
Numero totale di dirigenti	N°	3	0	3	4	1	5	4	1	5
Ore medie di formazione erogate a dirigenti	Ore/N°	5	0	5	0	0	0	0,25	1	0,40
Numero totale di ore di formazione erogate a quadri	Ore	15	10	25	0	7	7	11	0	11
Numero totale di quadri	N°	3	2	5	2	1	3	3	1	4
Ore medie di formazione erogate a quadri	Ore/N°	5	5	5	0	7	2	4	0	3
Numero totale di ore di formazione erogate a impiegati	Ore	55	30	85	72	0	72	58	25	83
Numero totale di impiegati	N°	11	6	17	10	6	16	16	6	22
Ore medie di formazione erogate a impiegati	Ore/N°	5	5	5	7	0	5	4	4	4

## Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

**ZERO**

**Infurtuni sul lavoro  
nel 2021**

Per l'AdSP è fondamentale garantire la **salute** e la **sicurezza** nei luoghi di lavoro per **tutti i suoi dipendenti**, attraverso la promozione di pratiche ed azioni che favoriscano un ambiente idoneo a svolgere la propria prestazione lavorativa in condizioni di **benessere psico-fisico**. La tutela della salute e della sicurezza sul lavoro rappresenta per l'AdSP un **aspetto rilevante** ai fini del corretto svolgimento delle attività lavorative da parte dei lavoratori. L'Autorità è conforme alla normativa di riferimento in tema di salute e sicurezza sul lavoro, così come stabilito dal **D.lgs. n. 81/2008**. Attraverso attività di analisi e mappatura dei rischi, effettuate dal Datore di Lavoro con il supporto del Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP) e del Medico Competente, l'Autorità è in grado di elaborare **azioni di prevenzione efficaci e tempestive**.

Il sistema di tutela della salute e sicurezza è volto a coprire la totalità dei dipendenti dell'Autorità, e nell'ultimo triennio non è stato registrato **alcun infortunio sul lavoro**, come in itinere. Dunque, nel triennio preso in esame, i tassi di decessi, di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze e di infortuni sul lavoro registrabili **sono pari a zero**. L'Autorità non rileva inoltre la presenza di situazioni che possono essere definite come "pericolose" per alcuna tipologia di lavoratore.

Tramite l'acquisto del **"Servizio integrato"** offerto dalla piattaforma CONSIP, l'AdSP ha concretizzato una gestione della sicurezza a **tutto campo**, consentendo una **visione globale** orientata all'adempimento degli obblighi normativi, in attuazione delle misure di tutela previste nel D.lgs. 81/2008. Attraverso la redazione del **Documento di Valutazione del Rischio** (DVR) e l'impiego di risorse esterne quali il RSPP ed il Medico Competente, l'Autorità implementa il raggiungimento degli obiettivi dichiarati, adottando politiche e procedure che consentano una **gestione integrata** della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro presso le pubbliche amministrazioni ai sensi dell'Art. 26 della Legge n. 488/1999 e dell'Art. 58 della Legge n. 388/2000.

Le attività e i luoghi di lavoro coperti dal sistema di gestione sulla salute e sicurezza sul lavoro riguardano gli uffici amministrativi dell'Ente e, per i tecnici e gli addetti alla security che operano all'esterno, i porti su cui l'AdSP esercita la potestà gestoria.

I meccanismi di valutazione dell'efficacia delle politiche adottate sono rappresentati da relazioni tecniche puntuali fornite dal RSPP, che per ogni edificio afferente all'Unità Produttiva redige una relazione a cui segue la stesura di un cronoprogramma con le misure di miglioramento e adeguamento che verranno attuate dall'Amministrazione, in base al livello di priorità segnalato dal RSPP.

L'AdSP, al fine di **individuare tempestivamente** la presenza di eventuali pericoli sui luoghi di lavoro e valutare e **ridurre al minimo i rischi** in modo sistematico, agisce attraverso:

Redazione del  
Documento di  
Valutazione del Rischio



Formazione del  
personale attraverso  
corsi specifici



Visite mediche per  
verificare l'idoneità  
alla mansione



L'Autorità stipula per tutti i lavoratori un'**assicurazione sanitaria**, per affrontare i principali rischi per la salute. Inoltre, attraverso la predisposizione da parte dell'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV) delle schede denominate **"Benessere Organizzativo"**, l'AdSP consente a tutti i dipendenti di **segnalare** la presenza di eventuali **situazioni pericolose** sui luoghi di lavoro tramite **compilazione anonima**.

Al fine di garantire un'**informazione trasparente** in tema di salute e sicurezza sul lavoro, l'Autorità garantisce l'elezione da parte dei lavoratori di una Rappresentanza Sindacale Unitaria (RSU). Sebbene ad oggi non siano stati attivati comitati formali composti da management e lavoratori per la salute e la sicurezza sul lavoro, è stato nominato un Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza sui luoghi di lavoro (RLS), all'interno della stessa RSU.

Per rendere ancora più **efficace** l'attività di **prevenzione del rischio**, sensibilizzando il personale su tali tematiche, l'Autorità garantisce attività di **formazione in tema di salute e sicurezza sul lavoro** a tutti i suoi dipendenti. L'attività di formazione dei lavoratori dell'AdSP è suddivisa per categoria di lavoratore, ed in particolare sono previsti i seguenti corsi:

- Corso biennale di formazione generale per tutti i lavoratori
- Corso specifico di primo soccorso per gli addetti incaricati
- Corso specifico per il RLS

### Impatti Covid-19

Per fronteggiare l'emergenza sanitaria da Covid-19, a partire da **marzo 2020** l'Autorità si è impegnata nella promozione del **distanziamento sociale**, attraverso la limitazione del lavoro in presenza e l'implementazione del lavoro da remoto.

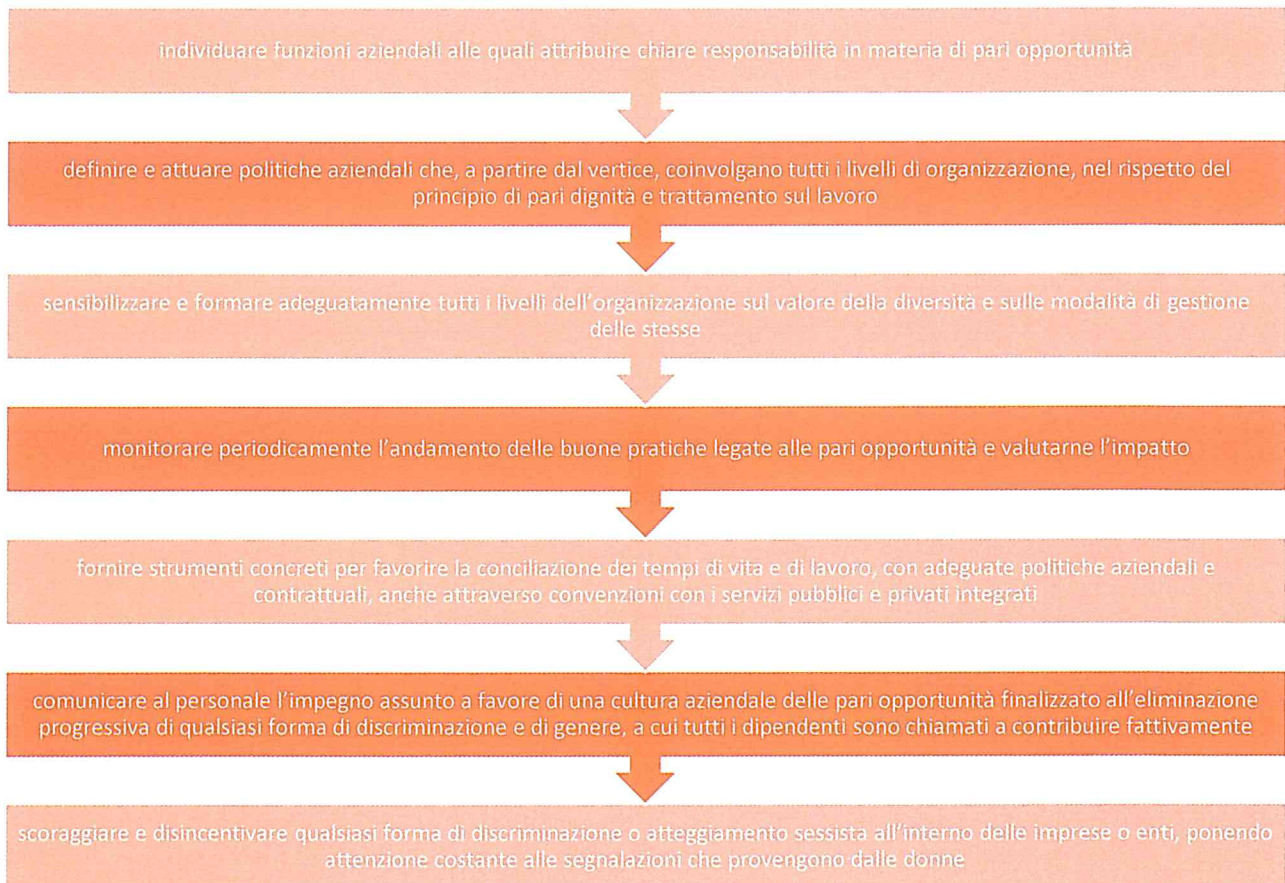
Sono stati altresì forniti ai lavoratori i necessari Dispositivi di Protezione Individuale (DPI), a partire dai prodotti per l'igiene delle mani fino ai pannelli protettivi per le postazioni a contatto con il pubblico e per quelle utilizzate da più lavoratori contemporaneamente. Inoltre, per regolare le modalità di accesso agli edifici aziendali al fine di **limitare al massimo il contagio da Covid-19**, l'Autorità ha previsto il divieto di ricevimento del pubblico all'interno degli uffici, ha predisposto una sala attrezzata per l'eventuale ricevimento del pubblico, e ha stabilito chiare procedure da seguire per svolgere la propria prestazione lavorativa, informandone tempestivamente ed in maniera inequivocabile il personale.

### Diversità, inclusione e tutela dei diritti umani

L'AdSP riconosce la **diversità** quale elemento da **valorizzare**, in linea con i principi dettati dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, dal piano Next Generation EU e dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza italiano (PNRR).

Per l'AdSP, realizzare un ambiente professionale che assicuri **pari opportunità** e pari riconoscimento di potenziale e competenze individuali non rappresenta soltanto un atto di **equità**, di **rispetto** e di **coesione sociale**, ma contribuisce anche alla **competitività** e al **successo dell'impresa** stessa. La valorizzazione delle diversità diviene un vero e proprio **fattore di successo** e di indiscusso **progresso culturale**, sociale ed economico.

## Obiettivi dell'AdSP in tema di diversità ed inclusione



### L'AdSP si impegna nella promozione della parità di genere nel settore portuale

A partire dall'anno 2020 l'AdSP ha adottato azioni finalizzate alla **riduzione delle disuguaglianze di genere nel settore portuale**. Le attività si concretizzano nella condivisione di una *roadmap* essenziale per inserire la parità di genere nell'agenda del settore portuale.

L'AdSP è allineata agli obiettivi europei in tema di parità di genere e riconosce quanto sancito dall'art. 23 della **Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea**, ovvero che "la parità tra uomini e donne deve essere assicurata in tutti i campi". L'AdSP riconosce la necessità di avviare e consolidare politiche aziendali volte a ridurre, e quanto prima eliminare, le disuguaglianze di genere, considerando anche che il **settore dei trasporti** è tra quelli in cui **l'occupazione femminile è inferiore alla media nazionale**, con dati tra i più bassi dell'UE.

In questo contesto, la Responsabile dell'Area Legale, Anticorruzione e Privacy dell'AdSP è stata nominata componente del gruppo per la "Parità di genere" costituito presso l'associazione di categoria Assoport, allo scopo di promuovere tutte le iniziative necessarie a garantire le pari opportunità, la non discriminazione e la tutela dei diritti umani. La Responsabile, inoltre, è stata nominata dalla stessa Assoport quale membro del team incaricato della predisposizione di una piattaforma telematica, condivisa da Assoport e da tutte le AdSP italiane, per definire, adottare e monitorare le relative politiche aziendali a livello nazionale per la promozione della parità di genere e della non discriminazione.

L'AdSP rileva l'urgente necessità di giungere alla parità di genere nel settore portuale al fine di ridurre - e quanto prima eliminare - le disuguaglianze di genere attraverso attività di divulgazione e diffusione che puntino a valorizzare il ruolo delle donne nel settore del trasporto marittimo, quale fattore competitivo di sviluppo culturale ed occupazionale, superando gli stereotipi di genere anche attraverso strumenti concreti per favorire la conciliazione dei tempi di vita e quelli di lavoro. Per

raggiungere tale superamento l'AdSP si impegna a promuovere un cambio di paradigma complessivo, a partire dal linguaggio utilizzato, sia verbale che scritto, fino all'adozione di servizi di *welfare* che tengano conto delle diversità.

**L'AdSP aderisce al  
"Patto per la parità di  
genere" promosso da  
Assoport**

Per diffondere una cultura aziendale e politiche **inclusive**, libere da discriminazioni e pregiudizi e capaci di valorizzare i talenti in tutta la loro diversità, l'AdSP - per il tramite della propria Responsabile del Settore Legale - ha partecipato alla stesura del **"Patto per la Parità di Genere"**, realizzato tramite la partecipazione ad **Assoport**. Il Patto è una dichiarazione di intenti, proposta e sottoscritta dalle donne del cluster portuale in tutte le sue declinazioni, vale a dire enti, imprese e associazioni. Esso rappresenta uno strumento concreto per l'attuazione di programmi di **gestione della diversità**, il cui scopo è **valorizzare il pluralismo** e le **pratiche inclusive** in ogni ambito professionale del settore portuale, nonché contribuire al **successo** e alla **sostenibilità** delle aziende del cluster marittimo, riflettendo la loro capacità di rispondere alle trasformazioni della società, dell'economia e **all'universalità dei diritti umani**. Questo Patto si pone come documento centrale nelle dinamiche evolutive che riguardano la produzione normativa in merito a temi fondamentali quali la valorizzazione delle singole diversità all'interno delle organizzazioni aziendali e il contrasto a tutte le forme di discriminazione sui luoghi di lavoro (genere, età, disabilità, etnia, fede religiosa, orientamento sessuale), senza tralasciare tutte le forme di violenza praticate nel mondo virtuale di Internet, e i relativi fenomeni di *cyber harassment*, *cyber stalking* e *cyber bullying*.

Il Patto è stato trasmesso al **Ministero Vigilante ed agli Organismi di Partenariato** affinché, preso atto del coinvolgimento in tale progetto di tutte le categorie interessate a vario titolo dalle dinamiche del Lavoro Portuale e del mondo dei Trasporti, esso costituisca veicolo e strumento di promozione dei valori e degli intenti nello stesso trasfusi da parte delle Autorità di Sistema Portuale firmatarie.

Tale documento è stato inoltre inviato all'organismo di valutazione (O.I.V.) affinché, nella predisposizione degli obiettivi "trasversali" al raggiungimento dei livelli di massima efficienza delle Amministrazioni, possa costituire ispirazione all'adozione di azioni concrete per il raggiungimento di livelli di performance rispettosi della uguaglianza di genere.

**GRI 405-1 Diversità degli organi di governo e tra i dipendenti (in termini di età, genere, appartenenza a particolari gruppi vulnerabili)**

**Numero totale degli individui all'interno degli organi di governo suddivisi per gruppo di età e genere**

Componenti degli organi di governo (head count)	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	N°	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		3	1	4	3	1	4	3	1	4
<i>età superiore ai 50 anni</i>		30	1	31	30	1	31	30	1	31
<b>Totale</b>		<b>33</b>	<b>2</b>	<b>35</b>	<b>33</b>	<b>2</b>	<b>35</b>	<b>33</b>	<b>2</b>	<b>35</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		9,1	50	11,4	9,1	50	11,4	9,1	50	11,4
<i>età superiore ai 50 anni</i>		90,9	50	88,6	90,9	50	88,6	90,9	50	88,6
<b>Totale</b>		<b>94,3</b>	<b>5,7</b>	<b>100</b>	<b>94,3</b>	<b>5,7</b>	<b>100</b>	<b>94,3</b>	<b>5,7</b>	<b>100</b>



La percentuale di donne che occupano **posizioni a livello dirigenziale** presso l'AdSP è pari al **20%**. Complessivamente le donne rappresentano circa il **35%** del totale dei dipendenti dell'AdSP.

#### Numero totale di dipendenti suddivisi per gruppo di età, genere e livello

Dipendenti (head count)	u.m	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	N°	3	0	3	4	1	5	4	1	5
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		1	0	1	2	0	2	2	0	2
<i>età superiore ai 50 anni</i>		2	0	2	2	1	3	2	1	3
Dirigenti	%	100	0	100	80	20	100	<b>80</b>	<b>20</b>	<b>100</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		33	0	33	50	0	40	50	0	40
<i>età superiore ai 50 anni</i>		67	0	67	50	100	60	50	100	60
Quadri	N°	3	2	5	2	1	3	3	1	4
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		1	1	2	0	1	1	1	1	2
<i>età superiore ai 50 anni</i>		2	1	3	2	0	2	2	0	2
Quadri	%	60	40	100	67	33	100	<b>75</b>	<b>25</b>	<b>100</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		33	50	40	0	100	33	33	100	50
<i>età superiore ai 50 anni</i>		67	50	60	100	0	67	67	0	50
Impiegati	N°	11	6	17	10	6	16	16	6	22
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		4	5	9	3	5	8	7	5	12
<i>età superiore ai 50 anni</i>		7	1	8	7	1	8	9	1	10
Impiegati	%	65	35	100	63	38	100	<b>73</b>	<b>27</b>	<b>100</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		36	83	53	30	83	50	44	83	55
<i>età superiore ai 50 anni</i>		64	17	47	70	17	50	56	17	45

**Percentuale dei dipendenti distinti per altri indicatori di diversità (es. nazionalità, disabilità, gruppi vulnerabili, ecc.)**

Dipendenti (head count)	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti con disabilità o appartenenti a categorie protette	N°	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Percentuale Dirigenti con disabilità o appartenenti a categorie protette	%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Quadri con disabilità o appartenenti a categorie protette	N°	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Percentuale Quadri con disabilità o appartenenti a categorie protette	%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impiegati con disabilità o appartenenti a categorie protette	N°	0	1	1	0	1	1	0	1	1
Percentuale Impiegati con disabilità o appartenenti a categorie protette	%	0	16,7	5,9	0	16,7	6	0	17	5
Totale dipendenti con disabilità o appartenenti a categorie protette	N°	0	1	1	0	1	1	0	1	1
Percentuale Totale dipendenti con disabilità o appartenenti a categorie protette	%	0	12,5	4	0	12,5	4,17	0	12,5	3,23

L'AdSP presenta una situazione di totale equità retributiva tra uomini e donne.

**GRI 405-2 Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini**

**Rapporto dello stipendio base e della remunerazione tra uomini e donne per ciascuna categoria di dipendenti, per le sedi operative più significative**

Dipendenti (head count)	u.m.	2019 RAL			2020 RAL			2021 RAL		
		RAL Uomo	RAL Donna	Rapporto donna/uomo	RAL Uomo	RAL Donna	Rapporto donna/uomo	RAL Uomo	RAL Donna	Rapporto donna/uomo
Dirigenti	€	98.490	0	0	98.490	98.490	1	98.490	98.490	1
Quadri		43.305,64	0	0	43.305,64	43.305,64	1	43.305,64	43.305,64	1
Impiegati		28.071,12	28.071,12	1	28.071,12	28.071,12	1	28.071,12	28.071,12	1

Dipendenti (head count)	u.m.	2019 RAL + Variabili			2020 RAL + Variabili			2021 RAL + Variabili		
		RAL Uomo	RAL Donna	Rapporto donna/uomo	RAL Uomo	RAL Donna	Rapporto donna/uomo	RAL Uomo	RAL Donna	Rapporto donna/uomo
Dirigenti	€	118.490	0	0	118.490	118.490	1	118.490	118.490	1
Quadri		74.104,01	0	0	74.104,01	74.104,01	1	74.104,01	74.104,01	1
Impiegati		50.295	50.295	1	50.295	50.295	1	50.295	50.295	1

### Il Comitato Unico di Garanzia è istituito al fine di combattere ogni forma di discriminazione sul lavoro

Per promuovere le pari opportunità, la **valorizzazione del benessere** di chi lavora e **combattere le discriminazioni** l'AdSP ha inoltre disciplinato la costituzione del **"Comitato Unico di Garanzia"** (CUG), istituito ai sensi dell'art 57 del D.lgs. n. 165 del 30 marzo 2001 e delle Direttive 4 marzo 2011 e 26 giugno 2019 del Ministro per la Pubblica Amministrazione per l'Innovazione e per le Pari Opportunità. Si tratta di un organismo formato da componenti designati da ciascuna delle **organizzazioni sindacali rappresentative** ai sensi degli artt. 40 e 43 del D.lgs. 165/2001 effettivamente presenti all'interno dell'Amministrazione, e da un pari numero di rappresentanti - ivi compreso il Presidente - dell'Autorità Portuale, nonché da altrettanti componenti supplenti. Il CUG è un **organismo di garanzia** che esercita funzioni propositive nell'ambito delle competenze allo stesso demandate dal citato articolo 57, comma 3, del D.lgs. n. 165 del 2001, e della Direttiva 4 marzo 2011 nonché dalla Direttiva 2/2019 Dipartimento Funzione Pubblica e per le Pari opportunità.

Il CUG ha compiti **propositivi, consultivi e di verifica**, contribuendo a migliorare l'efficienza delle prestazioni collegata alla garanzia di un ambiente di lavoro caratterizzato dal rispetto dei principi di pari opportunità, di benessere organizzativo e dal contrasto di qualsiasi forma di discriminazione e di violenza morale o psichica nei confronti dei lavoratori.

**Il CUG promuove la cultura delle pari opportunità ed il rispetto della dignità della persona nel contesto lavorativo, vigilando contro qualunque forma di discriminazione in ambiti sensibili come: le condizioni di accesso all'occupazione e al lavoro, compresi i criteri di selezione e le condizioni di assunzione; l'accesso a tutti i tipi di formazione e di orientamento, formazione professionale, perfezionamento e riqualificazione professionale, inclusi i tirocini professionali; le condizioni di lavoro, comprese le condizioni di licenziamento e la retribuzione.**

In particolare, il CUG:

- predispone i Piani di Azioni Positive;
- promuove iniziative dirette a favorire le politiche di conciliazione vita privata/lavoro;
- formula proposte in ordine ai medesimi temi anche ai fini della contrattazione integrativa, di progetti e interventi, quali indagini di clima, codici etici e di condotta, di prevenzione e rimozione delle situazioni di discriminazione, violenza e mobbing.

Il Comitato, inoltre, nell'ambito del contrasto alla violenza contro le donne, collabora con i servizi di prevenzione e protezione inserendo appositi moduli in tutti i programmi formativi collegandoli, ove possibile, all'adempimento degli obblighi in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, e collabora con gli eventuali sportelli di Ascolto nell'ambito dell'Amministrazione svolgendo un'azione di tutela nei confronti dei dipendenti che segnalino comportamenti violenti o molesti affinché non venga consentita o tollerata nei loro confronti alcuna azione persecutoria o discriminatoria diretta o indiretta.

**L'AdSP ha attivato una piattaforma digitale che permette di segnalare problematiche connesse alla disparità di genere, attraverso uno sportello *whistleblower***

Grazie alla consultazione delle *best practices* promosse a livello europeo e all'utilizzo di modelli per l'individuazione di criticità e l'attivazione di buone pratiche **a favore della parità di genere**, l'AdSP ha aderito alla piattaforma "**Women in Transport**" promossa dall'UE, anche attraverso l'organizzazione di eventi nazionali e la creazione di specifiche campagne o video dedicati al tema, al fine sia di **sensibilizzare** che di **includere**. L'Ente è

dotato inoltre di uno **sportello *whistleblower*** che opera tramite una piattaforma gestita internamente, proposta per lo scambio di dati e informazioni e per la promozione delle campagne di sensibilizzazione. Lo sportello è dedicato esclusivamente alla segnalazione di problematiche connesse alla disparità di genere, al fine di far sì che vengano adottate misure, anche nelle valutazioni delle performance, contro coloro che assumono atteggiamenti discriminatori. Attraverso questo sportello è possibile segnalare in modalità **digitale** e **anonima** qualsiasi tipo di comportamento offensivo o irrispettoso – ingiurie, provocazioni, umiliazioni, maltrattamenti, intimidazioni, mobbing - che provenga da altri colleghi.

A riprova dell'impegno dell'Ente nel mantenere un ambiente di lavoro in linea con i principi sopra descritti, si evidenzia che nell'ultimo triennio non si è verificato alcun episodio di discriminazione.

#### **Women in Transport – EU Platform for Change**

L'obiettivo della **Women in Transport - EU Platform for Change**, lanciata il 27 novembre 2017, è quello di rafforzare l'occupazione femminile e le pari opportunità per donne e uomini nel settore dei trasporti, grazie alle azioni portate avanti dai membri della Piattaforma, che sarà funzionale anche come forum per discutere e scambiare buone pratiche a livello europeo.



## Relazioni con le Comunità

Nel corso del 2021 l’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha svolto numerose attività finalizzate a **rafforzare i rapporti con la comunità circostante**, al fine di diffondere una maggiore **consapevolezza** e **conoscenza** delle tematiche portuali e accrescere la **reputazione** dell’Ente.

### La Comunità portuale

L’Autorità riconosce il valore del porto quale elemento caratteristico del territorio circostante, di fondamentale importanza per la comunità. Pertanto, l’Ente si pone l’obiettivo di condividere responsabilità e traguardi con tutti gli stakeholder, con particolare attenzione alle esigenze della Comunità portuale, intesa come insieme di soggetti istituzionali – Autorità Marittima, Comune e Regione – società di operanti nell’area portuale, lavoratori ed operatori che svolgono la propria attività presso le sedi portuali di competenza dell’AdSP.

### Relazioni con le istituzioni e le comunità locali

Tra le attività svolte dall’Ente per il coinvolgimento della comunità locale, quelle relative al **settore scolastico e universitario** hanno avuto un forte impatto positivo. Tali eventi sono stati organizzati con l’obiettivo di contribuire al **percorso formativo degli studenti**, in modo tale da valorizzare le opportunità lavorative che il porto di Gioia Tauro può offrire ai giovani residenti in **Calabria**, regione che negli anni ha subito un forte spopolamento di giovani, a causa delle difficoltà che si registrano dal punto di vista dell’offerta di lavoro.



#### Iniziativa in ambito scolastico

A giugno 2021 l'Ente ha ricevuto la visita degli studenti dell'Istituto di Istruzione Superiore "Petrucci-Ferraris-Maresca" di Catanzaro. Inserito nell'ambito delle attività di alternanza scuola-lavoro, l'incontro rientra tra le iniziative del progetto "**nauticweb2021**", che punta a creare un **network** di tutti gli istituti nautici della Calabria, per promuovere questo specifico indirizzo scolastico. Gli studenti sono stati accolti dal Commissario straordinario dell’Autorità Portuale Andrea Agostinelli, che si è intrattenuto con i ragazzi per illustrare il porto e le sue potenzialità.

#### Iniziativa in ambito universitario

Ad inizio anno accademico è partito il corso dal titolo "**Gli studenti accolgono la sfida di progettare dei paesaggi del porto di Gioia Tauro**" dell’**Università Mediterranea di Reggio Calabria**, al fine di avviare rapporti sempre più sinergici tra il mondo universitario e l’Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

In data 21 ottobre 2021 il **Presidente** dell’AdSP ha partecipato come relatore al seminario dal titolo "**Funzioni dell’Autorità marittima e dell’Autorità di sistema portuale**", svolto nell'ambito delle **attività didattiche** dei corsi di **Diritto dei trasporti** e di **Diritto della navigazione**, dell’**Università degli studi Magna Graecia di Catanzaro**, presso il Complesso monumentale del San Giovanni di Catanzaro. Il porto di Gioia Tauro è stato posto al centro del seminario, e il Presidente dell’AdSP ha evidenziato le sue potenzialità, il ruolo cruciale per l’economia calabrese e l’attuale operatività performante della struttura. L’obiettivo dell’intervento è stato quello di contribuire all’arricchimento del percorso formativo universitario degli studenti partecipanti.





### Relazioni con le Istituzioni e le associazioni di categoria

L'AdSP ritiene **essenziale** far parte del **network** di associazioni del proprio settore e perciò, dal 2014, è membro dell'associazione **MedCruise**. Si tratta di un'associazione internazionale di promozione dei porti da Crociera nel Mediterraneo e nelle aree limitrofe, a cui l'AdSP ha deciso volontariamente di iscriversi per supportare la promozione dei porti di Crotona e Corigliano tramite i rapporti strategici forniti dal network dell'Associazione.

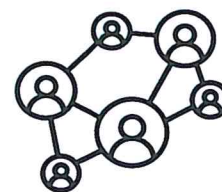
Il **Presidente** dell'AdSP ha partecipato inoltre alla tavola rotonda "**Segnali, scenari e sogni d'Occidente**" presso la **Temple University a Roma**, in occasione della presentazione del secondo numero della rivista mensile internazionale MedAtlantic. Nel suo intervento Agostinelli ha evidenziato il **ruolo strategico** del **porto di Gioia Tauro**, che essendo situato al **centro del Mediterraneo** e in **posizione baricentrica** tra il Canale di Suez e lo Stretto di Gibilterra, rappresenta la **porta internazionale d'ingresso verso l'Europa**.

Il **Presidente** ha altresì accolto in data 16 novembre 2021 il **Console Generale degli Stati Uniti d'America a Napoli**, Mary Avery, al **porto di Gioia Tauro** e presso la **sede dell'AdSP**. Il Presidente ha illustrato le peculiarità dello scalo, primo porto italiano di *transhipment* all'interno dei circuiti internazionali del Mediterraneo, per poi concludere l'incontro - che ha visto anche la partecipazione del comandante della Capitaneria di Porto di Gioia Tauro e l'amministratore delegato della MCT Antonio Testi - con una visita all'interno dello scalo.

Il porto di Gioia Tauro ha ospitato l'evento "**Il Porto Incontra**", organizzato da **Fise**

### Interventi a favore della Comunità

Il 6 ottobre 2021 il Presidente è intervenuto, attraverso la stampa, a **difesa** del **presidio ospedaliero di Gioia Tauro**, manifestando la sua ferma preoccupazione in merito alla decisione dell'Azienda Sanitaria provinciale di Reggio Calabria di procedere alla sospensione dell'attività di soccorso, che ha offerto un servizio di quotidiana importanza per il territorio e che ha da sempre rappresentato un punto di riferimento per gli oltre mille lavoratori del porto di Gioia Tauro. Nonostante all'interno dell'area portuale sia presente un **punto di soccorso**, che risponde alle esigenze di **primario intervento**, questo non è dotato di mezzi e strutture adatti ad offrire il **servizio di pronto soccorso ospedaliero**. Il Presidente ha illustrato le motivazioni a tutela dell'esistenza di un punto di Pronto Soccorso ospedaliero, reputando **incomprensibile** la scelta di privare i lavoratori del porto - dove per ovvie ragioni possono verificarsi incidenti di diversa gravità - di un servizio ritenuto di **essenziale importanza**. Nell'evidenziare rammarico per la sospensione del servizio, il Presidente ha ricordato altresì la recente decisione di chiudere il punto di Polizia Frontaliera all'interno del porto di Gioia Tauro.



## Ambiente

L'AdSP riconosce la rilevanza che la propria attività può assumere in termini di **riduzione delle emissioni**, **salvaguardia del territorio** e della **biodiversità**, nonché delle **persone** e della **comunità circostante**.

Coerentemente con le strategie e gli obiettivi relativi ai porti, declinati nel Documento di Economia e Finanza 2020 (DEF), l'AdSP ha avviato già dal 2015 numerosi **programmi trasversali** indicati nel documento. La nuova programmazione prevede, in linea con il DEF, **l'efficientamento energetico ed ambientale**: sono stati individuati progetti coerenti e sinergici finalizzati ad

incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti dell'Autorità, e sono state sviluppate le tematiche relative all'**efficientamento**, al **consumo energetico** e all'**innovazione tecnologica** al fine di una **riduzione delle emissioni inquinanti**. Inoltre, nel corso del 2021 non sono stati riscontrati casi di non conformità a leggi e regolamenti in materia ambientale.

Tra gli interventi in programmazione è prevista la manutenzione del patrimonio pubblico demaniale già avviata nell'anno 2020: il programma ha l'obiettivo di garantire la **corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale** nel sedime portuale intervenendo su banchine, piazzali, darsene e viabilità interna portuale.



### Uso efficiente delle risorse energetiche

L'AdSP ritiene fondamentale implementare un **utilizzo efficiente** delle risorse energetiche, pertanto persegue i seguenti obiettivi:

Ottimizzazione  
dei consumi  
energetici



Riduzione  
dell'inquinamento  
luminoso



Riduzione  
dell'inquinamento  
ambientale



All'interno del Piano Operativo Triennale 2021-2023 sono previsti progetti **coerenti** e **sinergici** finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani così come previsto nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) - Azione 7.1 "Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti". Al fine di migliorare la propria **sostenibilità energetica**, l'AdSP ha provveduto a programmare e realizzare degli **interventi di efficientamento energetico** da porre in atto sugli **impianti di illuminazione** portuali, degli **immobili** e delle **infrastrutture** di sua pertinenza.

Nel corso degli anni sono stati censiti tutti gli impianti di pubblica illuminazione dislocati nei vari porti di competenza e da tale ricerca è stato possibile ricostruire la situazione delle **linee elettriche di illuminazione pubblica** ed avere una prima indicazione riguardo la quantità e la tipologia dei corpi illuminanti e dei relativi sostegni dislocati all'interno dell'area, nonché la posizione dei quadri elettrici e dei vari sezionatori di linea.

Tali informazioni riguardano gli impianti dislocati entro i confini portuali dei seguenti Porti:

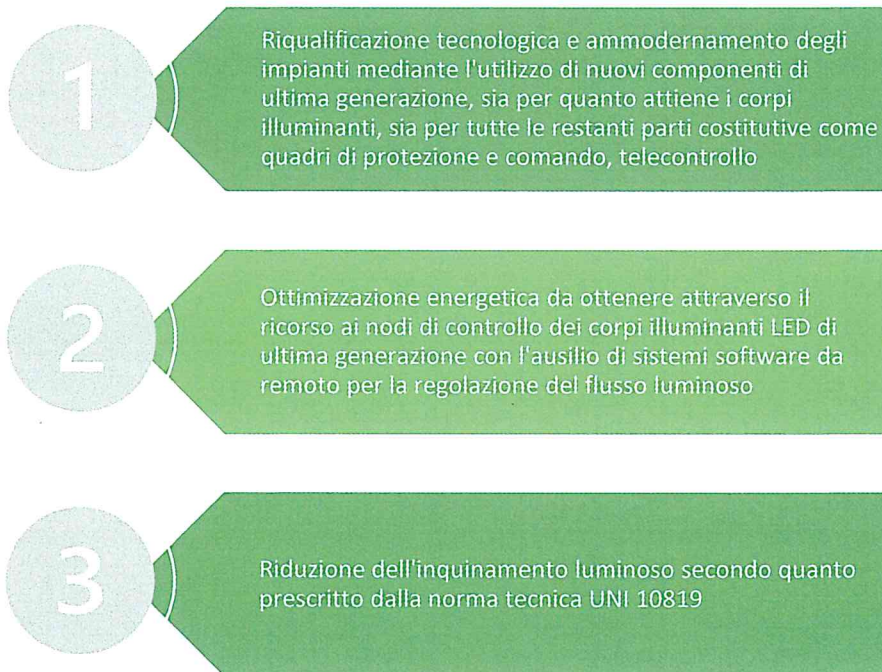
- Porto di Gioia Tauro
- Porto di Corigliano Rossano
- Porto di Taureana di Palmi
- Porto di Crotona



A conclusione della prima fase di ricerca è seguita quella di **verifica puntuale** dei **quadri elettrici** e dei **corpi illuminanti**. In particolare, si è proceduto al controllo dei singoli quadri di protezione e comando, verificandone lo stato generale, le protezioni e le dotazioni tecnologiche. La situazione dello stato attuale, rilevata nel corso dei sopralluoghi, ha delineato una rete di illuminazione pubblica che necessita di **interventi di adeguamento** e messa a norma sia dei quadri elettrici di protezione che di comando, nonché dei corpi illuminanti. L'analisi compiuta ha consentito inoltre di determinare la presenza di lampade a vapori di sodio, che pongono problemi legati al loro **smaltimento** e che presentano una forte inefficienza in termini di durata oltre che un bassissimo rapporto lumen/Watt (rendimento).

La situazione esistente degli impianti di illuminazione pubblica e degli immobili di proprietà dell'AdSP ha indotto quest'ultima a programmare degli **interventi di adeguamento tecnologico e normativo** degli stessi, finalizzato al risparmio energetico, alla riduzione delle emissioni e al perseguimento dei seguenti obiettivi:

#### Obiettivi generali di efficientamento degli impianti di illuminazione di proprietà dell'AdSP



Il raggiungimento degli obiettivi generali di efficientamento degli impianti di illuminazione pubblica, come sopra riportato, è stato programmato e pianificato attraverso una serie di attività e interventi che possono essere così sinteticamente descritti:

- sostituzione armature esistenti con tipologia stradale LED al fine di ottimizzare i consumi di energia elettrica e riqualificare le tecnologie presenti sugli impianti;
- interventi volti al risparmio ed all'ottimizzazione energetica mediante il cablaggio di una rete di controllo da remoto degli impianti;
- interventi volti al contenimento dell'inquinamento luminoso;
- riqualificazione e rifacimento di parte dei quadri di alimentazione delle linee elettriche;
- interventi volti al telecontrollo da remoto degli impianti.

Di seguito sono riportati gli interventi avviati e conclusi, finalizzati al **miglioramento dell'efficienza energetica** in termini di riduzione dei consumi di energia elettrica e al perseguimento degli obiettivi sopra descritti:

INTERVENTI CONCLUSI	
Porto di Gioia Tauro	La viabilità di comparto nord e del muro paraonde per una lunghezza complessiva di 6 km è stata riammodernata con lampade a LED, per un numero complessivo di punti luce pari a 261. Inoltre, è stata condotta l'attività di riqualificazione e riammodernamento dei quadri di comando degli stessi impianti.
	I lavori di manutenzione dell'impianto di illuminazione della Darsena di Servizio del porto di Gioia Tauro hanno riguardato un'attività di relamping che ha interessato la riqualificazione di 50 punti luce. Inoltre, è stata condotta l'attività di riqualificazione e riammodernamento dei quadri di comando degli stessi impianti.
	I lavori di manutenzione dell'impianto di illuminazione nella zona di Interporto hanno riguardato un'attività di relamping che ha interessato la sostituzione di 115 punti luce, di cui 91 Armature stradali e 24 proiettori da torre faro. Inoltre, è stata condotta l'attività di riqualificazione e riammodernamento dei quadri di comando degli stessi impianti.
Porto di Taureana di Palmi	I lavori di manutenzione dell'impianto di illuminazione del porto hanno previsto un'attività di relamping che ha interessato la sostituzione di 29 punti luce e la riqualificazione e riammodernamento dei quadri di comando degli stessi impianti.
INTERVENTI AVVIATI	
Sede degli uffici dell'AdSP	I lavori di ristrutturazione prevedono il relamping di tutti i punti luce all'interno degli uffici dell'Autorità, sostituendo la vecchia tecnologia di illuminazione con una nuova tecnologia a LED. Inoltre, è prevista la realizzazione di un impianto fotovoltaico di circa 60 KW che garantisca il sostentamento energetico nelle ore diurne di tutti gli uffici dell'Ente.
Porto di Gioia Tauro	La progettazione definitiva di elettrificazione della banchina RO-RO di ponente lato Nord prevede la realizzazione di punti di ricarica elettrica lungo il tratto di banchina interessato, che permetta e promuova l'ingresso in porto delle nuove navi commerciali green a trazione elettrica.
Porto di Corigliano Rossano	I lavori di manutenzione dell'impianto di illuminazione e torri faro, il cui termine è previsto entro la fine del mese di gennaio 2022, prevedono la sostituzione e la riqualificazione degli impianti totali del porto. L'intervento riguarda il relamping dei proiettori delle 33 torri faro per un totale di 264 proiettori e 71 armature stradali, e pertanto di 335 punti luce complessivi.
Porto di Crotone	Progettazione definitiva della riqualificazione degli impianti di illuminazione e segnalamento del porto con tecnologia a led.

Relativamente all'esecuzione degli interventi di cui sopra, realizzati e ancora in fase di programmazione, viene coinvolto sia il personale interno dell'Ente, sia quello in capo alla relativa area di competenza, in particolare per l'attività di Direzione Lavori e controllo dell'esecuzione. Lo stesso personale viene coinvolto anche nell'attività di progettazione. L'esecuzione degli interventi è invece assoggettata alla disciplina della contrattualistica pubblica e pertanto viene eseguita da fornitori esterni all'Ente a seguito di esperimento delle procedure di gara svolte ai sensi del Codice dei Contratti Pubblici ex D.lgs. 50/2016.

Attualmente l'AdSP sta avviando anche la redazione del **Documento Energetico Ambientale di Sistema Portuale (DEASP)**, coinvolgendo esperti esterni. Il documento ha l'obiettivo di individuare le misure e gli interventi necessari a migliorare la **sostenibilità energetica** e la **riduzione delle emissioni di CO2**, e di programmare l'esecuzione dei relativi progetti entro un preciso arco di tempo. L'AdSP sta inoltre redigendo il **Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS)**.

### GRI 302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione

Consumi energetici dell'Autorità da fonti non rinnovabili	u.m.	2019	2020	2021
Gasolio per riscaldamento	l	0	0	0
Gasolio per alimentare gli automezzi usati per servizio dai dipendenti		305,1	619,6	589,6
Benzina verde per alimentare gli automezzi usati per servizio dai dipendenti		2.727,3	2.055,4	3.102,1
Energia elettrica	kWh	666.000	830.000	710.000
Gas naturale	smc	0	0	0

Consumi energetici dell'Autorità da fonti non rinnovabili	u.m.	2019	2020	2021
Gasolio per riscaldamento	GJ	0	0	0
Gasolio per alimentare gli automezzi usati per servizio dai dipendenti		11	22,2	21,2
Benzina verde per alimentare gli automezzi usati per servizio dai dipendenti		88,2	66,4	101,1
Energia elettrica		2397,6	2988	2556
Gas naturale		0	0	0
Totale consumi		2496,7	3076,6	2678,3

### GRI 302-3 Intensità energetica

Intensità energetica	u.m.	2019	2020	2021
Consumi di energia	GJ	2.496,7	3.076,6	2.678,3
Numero di dipendenti	N°	25	24	31
Intensità energetica	GJ /n° dipendenti	99,9	128,2	86,4

### Contrasto al cambiamento climatico e riduzione delle emissioni

La quantità di **gas naturale** consumato dall'AdSP è stata **completamente azzerata** già dal 2019, mentre le emissioni indirette di gas a effetto serra generate da energia elettrica (Scope 2) prodotta da fonti non rinnovabili sono state ridotte di circa il 19%, se si considera il criterio di misurazione Location Based.

Complessivamente, in rapporto al numero di dipendenti dell'AdSP, l'**intensità emissiva** derivante dalle attività dell'Ente è **stata ridotta** di circa il **34% rispetto al 2020** e di circa l'**84% rispetto al 2019**.

**GRI 305-1 Emissioni dirette di GHG (Scope 1)**

Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	u.m.	2019	2020	2021
Gasolio per riscaldamento	tCO2e	0	0	0
Gasolio (alimentazione automezzi)		0,79	1,58	1,48
Benzina (alimentazione automezzi)		6,02	4,46	6,80
Gas naturale		0	0	0
<b>Totale Emissioni dirette GHG Scope 1</b>		<b>1359,15</b>	<b>6,03</b>	<b>8,29</b>

**GRI 305-2 Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)**

Emissioni Scope 2 generate dai consumi di energia elettrica, calcolate secondo la metodologia Market Based

Emissioni indirette di GHG (Scope 2)	u.m.	2019	2020	2021
Energia elettrica da fonte non rinnovabile	tCO2e	324	387	326
<b>Totale Emissioni indirette GHG Scope 2</b>		<b>324</b>	<b>387</b>	<b>326</b>

Emissioni Scope 2 generate dai consumi di energia elettrica, calcolate secondo la metodologia Location Based

Emissioni indirette di GHG (Scope 2)	u.m.	2019	2020	2021
Energia elettrica da fonte rinnovabile	tCO2e	0	0	0
Energia elettrica da fonte non rinnovabile		239,1	278,9	223,7
<b>Totale Emissioni indirette GHG Scope 2</b>		<b>239,1</b>	<b>278,9</b>	<b>223,7</b>

**GRI 305-4 Intensità delle emissioni di GHG**

Intensità delle emissioni di GHG	u.m.	2019	2020	2021
Totale emissioni GHG Scope 1	tCO2e	1.359	6	8,3
Totale emissioni GHG Scope 2		324,5	386,7	325,6
Numero dipendenti	N°	25	24	31
<b>Intensità emissiva Scope 1 + Scope 2</b>	<b>tCO2e/n° dipendenti</b>	<b>67,346</b>	<b>16,363</b>	<b>10,770</b>

## Gestione sostenibile delle risorse idriche

L'Autorità di Sistema Portuale di Gioia Tauro è consapevole dell'importanza di una corretta gestione delle risorse idriche sia in riferimento alla **risorsa idrica marina** che alla **risorsa idrica potabile**. L'**utilizzo** della risorsa idrica da parte dell'Autorità è limitato ad esigenze di tipo **domestico**, pertanto l'intero ciclo idrico dell'acqua utilizzata dall'AdSP è affidato al gestore pubblico di competenza, a partire dalla fornitura fino alla gestione degli scarichi nella fognatura pubblica. Il consumo totale di acqua nelle aree sottoposte a stress idrico è pari a zero.

### GRI 303-5 Consumo di acqua

Consumo di acqua	u.m.	2019	2020	2021
Consumo totale di acqua	mL	1,427	1,363	<b>1,451</b>

## Gestione responsabile dei rifiuti

L'AdSP è consapevole dell'**elevata rischiosità** che presenta lo **scarico di rifiuti in mare**. Tuttavia, poiché l'AdSP non è direttamente impegnata nella gestione per la raccolta dei rifiuti, il personale interno dell'AdSP MTMI, afferente all'Area Demanio, Patrimonio e Lavoro Portuale, è impegnato esclusivamente nelle procedure amministrative connesse al raggiungimento degli obiettivi istituzionali in materia.

L'AdSP ha pertanto individuato i seguenti obiettivi da perseguire:

- **proceduralizzare** il servizio di **raccolta** e di **gestione** dei **rifiuti** a bordo nave, in modo che risponda a criteri di facilità di accesso ed efficienza economica per gli attori economici coinvolti;
- **individuare** gli impianti portuali **idonei** alla raccolta ed al deposito dei rifiuti provenienti dalle navi, così come il miglior sistema di trasporto a destinazione;
- **garantire** a tutte le navi che approdano nei porti la **fornitura del servizio** di gestione dei rifiuti, siano essi pericolosi o no;
- **sensibilizzare** i soggetti economici coinvolti ad una corretta attuazione della Raccolta Differenziata a bordo delle navi, così da valorizzare le tipologie omogenee di rifiuti a vantaggio di un recupero remunerativo, piuttosto che dello smaltimento indifferenziato;
- **predisporre apposite procedure** documentate per **monitorare** e **controllare** lo standard qualitativo del servizio e per verificare mediante ispezioni periodiche il rispetto degli adempimenti normativi esistenti da parte dei Soggetti Gestori;
- **definire sistemi tariffari** applicabili alle navi, relativamente ai rifiuti conferiti;
- **sviluppare** un'attività **informativa** per raggiungere tutti gli attori economici coinvolti, affinché siano uniformate le modalità operative e gestionali adottate a beneficio di un'efficace gestione dei rifiuti e dei residui di carico da trattare.

Per raggiungere gli **obiettivi prefissati**, l'AdSP ha avviato le attività propedeutiche all'affidamento e controllo delle operazioni dirette alla fornitura a titolo oneroso di servizi di interesse generale agli utenti portuali.

### La gestione dei rifiuti è implementata attraverso i "Piani di gestione per la raccolta dei rifiuti provenienti da navi e dei residui del carico"

Allo stato attuale l'organizzazione di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi nei Porti di competenza dell'AdSP è stata stabilita con l'adozione dei propri "**Piani di gestione per la raccolta dei rifiuti provenienti da navi e dei residui del carico**", che sono stati approvati o sono in corso di approvazione da parte della Regione Calabria, con la conseguente attivazione della procedura di individuazione del soggetto giuridico unico concessionario del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti e dei residui di carico delle navi nei porti che ricadono nell'ambito circoscrizionale dell'AdSP MTMI.

### I “Piani di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico”

L’Autorità, in quanto depositaria della competenza esclusiva in materia di rifiuti prodotti dalle navi ai sensi del D.lgs. 152/2006, ha predisposto i “Piani di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico” per i porti di **Gioia Tauro** e di **Taureana di Palmi**. I suddetti Piani sono stati aggiornati e redatti ai sensi dei commi 1 e 6 dell’art. 5 del D.lgs. n. 182 del 24 giugno 2003, nonché della Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019 relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, all’interno del quale sono stati individuati, su base statistica, i volumi di traffico per il triennio 2020/2024. L’AdSP ha altresì avviato le procedure di assoggettabilità dei suddetti Piani alla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), con la preventiva pubblicazione per la consultazione da parte di tutti i soggetti competenti in materia ambientale, e la Regione Calabria ha espresso il parere di non assoggettabilità degli stessi.

Nel corso del 2021, l’AdSP ha predisposto i suddetti Piani anche per i porti di **Corigliano Rossano** e **Crotone**, per i quali è attualmente in corso la procedura di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica da parte della Regione Calabria. Inoltre, dato che a seguito del D.M. n. 257 del 18/06/2021 anche il porto di **Vibo Valentia** rientra nella competenza territoriale della AdSP, per quest’ultimo è prevista l’attivazione delle procedure necessarie per la predisposizione del relativo “Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico”.

Per la redazione e l’aggiornamento dei “Piani di gestione per la raccolta dei rifiuti provenienti da nave e dei residui del carico” è stata effettuata un’analisi delle realtà portuali di competenza dell’AdSP MTMI, tenuto conto anche delle prescrizioni riportate nell’Allegato I del D.lgs. n. 197/2021, al fine di contemplare, accanto agli adempimenti normativi, le esigenze operative ed infrastrutturali dell’attività portuale. A tal fine sono stati esaminati i seguenti dati:

- **traffico marittimo** dell’ultimo triennio (2019-2021);
- **proiezioni future** dell’attività portuale.

Le procedure attuate prevedono che le navi conferiscano **obbligatoriamente** i rifiuti nei porti UE di approdo prima della partenza, salvo eccezioni o deroghe, e che corrispondano una **tariffa indiretta** per coprire i costi del sistema che dia loro il diritto di conferire i propri rifiuti in un porto. Tale tariffa si applica inoltre ai pescherecci e alle imbarcazioni da diporto, con l’obiettivo di contribuire a **prevenire** che reti da pesca scartate e rifiuti accidentalmente catturati al loro interno finiscano direttamente in mare. Inoltre, in determinati casi, qualora una nave conferisca un **quantitativo eccessivo di rifiuti**, è possibile l’addebito di una **tariffa diretta supplementare** al fine di garantire che i costi relativi al ricevimento di tali rifiuti non costituiscano un onere sproporzionato per il sistema di recupero dei costi del porto. Le tariffe possono essere differenziate sulla base di categoria, tipo e dimensioni della nave e tipo di traffico cui è adibita la nave. I piani definiscono inoltre le **modalità operative generali** e gli **adempimenti normativi** del soggetto gestore, oltre che le indicazioni relative alle operazioni di gestione dei rifiuti a bordo nave.

Il “Piano di gestione per la raccolta dei rifiuti provenienti da nave e dei residui del carico” dei Porti di competenza dell’AdSP MTMI prevede una gestione documentale finalizzata ad affrontare in maniera organica e comprensibile tutte le problematiche inerenti il sistema di gestione e raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, così da fornire agli utenti del porto le indicazioni utili per avviare una **corretta e proficua raccolta** delle varie tipologie di **rifiuti** provenienti dagli approdi ordinari delle navi nei Porti di competenza dell’AdSP MTMI, in ottemperanza agli obblighi previsti dalla normativa applicabile (D.lgs. 197/2021 e Parte IV del D.lgs. 152/2006).

Il documento in questione affronta i seguenti argomenti:

- **necessità** di garantire un **corretto conferimento dei rifiuti** prodotti dalle navi e dei residui di carico, ovvero una descrizione sintetica dei principi fondamentali di tutela ambientale e prevenzione di danni all'ambiente marino;
- **indicazione dell'area portuale** i cui sono ubicati gli **impianti** per la raccolta dei rifiuti ovvero di quelli da realizzare ex novo, in base all'analisi del fabbisogno impiantistico e dei transiti navali;
- **indicazione** delle aree **non idonee** alla raccolta dei rifiuti, anche allegando una planimetria per agevolare la comprensione circa le aree deputate alla raccolta ed al deposito dei rifiuti;
- **elenco delle tipologie di rifiuti** conferiti dalle navi in via ordinaria, con la predisposizione di schede informative circa le caratteristiche dei vari rifiuti, dalla pericolosità ai sistemi di raccolta da applicare;
- **indicazione** degli **elementi fondamentali** per soddisfare gli adempimenti normativi così da evitare inadempienze che possano incidere negativamente sull'operatività dell'area;
- **definizione** del **Soggetto Gestore**;
- **elenco** dei punti di contatto, degli operatori e dei servizi offerti;
- **descrizione** delle **procedure** per il conferimento ovvero delle modalità gestionali ed operative da adottare per assicurare un conferimento, una raccolta ed un trasporto adeguato a ciascuna tipologia di rifiuto da trattare;
- **indicazione** dei **comportamenti** da adottare nel caso di anomalie al funzionamento degli impianti del caso, al fine di prevenire per quanto possibile eventuali emergenze o situazioni accidentali, con conseguenze negative sia per l'ambiente sia per la salute umana;
- **descrizione** del **sistema tariffario** a carico delle navi che conferiscono i rifiuti agli impianti portuali;
- **definizione** della **procedura** per segnalare eventuali **inadeguatezze** degli impianti e disservizi rilevati in occasione dell'erogazione del servizio di raccolta rifiuti, così come per la prevenzione e la risposta alle emergenze ambientali che si dovessero verificare in conseguenza di una difformità gestionale o impiantistica relativa alla gestione dei rifiuti e dei residui del carico.

Relativamente a quanto previsto dal D.lgs. n. 50/2016 “Codice dei contratti pubblici” in merito alle concessioni nei settori speciali “porti ed aeroporti” e alla Parte III “contratti di concessione”, sono state attivate le procedure per l’affidamento del servizio. L’AdSP ha finalizzato la suddetta procedura con l'individuazione del soggetto a cui affidare il Servizio di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico.

**L’AdSP promuove linee di azione volte a favorire e valorizzare la gestione dei rifiuti e a incentivare una futura pianificazione che si sviluppi nell'ottica dell'economia circolare in ambito portuale.**

Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi che scalano i porti di competenza dell'AdSP MTMI, le azioni proposte sono articolate su diversi livelli:

- Azioni di **pianificazione**: predisposizione di linee guida per la gestione sostenibile dei rifiuti secondo i principi dell’economia circolare nei porti;
- Azioni di tipo **gestionale/operativo**: riorganizzazione degli aspetti logistici ed operativi per la gestione a seguito della gestione dei rifiuti;
- Azioni di **monitoraggio**: miglioramento del sistema di analisi e tracciabilità di dati legati alla gestione dei rifiuti.

I rifiuti generati nei vari porti di competenza dell'AdSP sono gestiti direttamente dal concessionario o gestore del servizio, il quale è tenuto a rispettare le principali prescrizioni previste dalla Parte IV del D.lgs. 152/2006. a carico del detentore/produttore dei rifiuti e del trasportatore.

Al fine di valutare annualmente la gestione, il soggetto gestore deve inviare una relazione dettagliata che descriva: tipologie e quantità di rifiuti raccolte dalle navi; tipologia ed il numero di navi servite; eventuali criticità riscontrate nello svolgimento del servizio.

**GRI 306-3, 306-4, 306-5, Rifiuti generati, recuperati e smaltiti**

Composizione dei rifiuti (*)	u.m.	2019			2020			2021		
		Rifiuti prodotti	di cui recuperati	di cui smaltiti	Rifiuti prodotti	di cui recuperati	di cui smaltiti	Rifiuti prodotti	di cui recuperati	di cui smaltiti
<i>Rifiuti Speciali non pericolosi</i>	t	1.318,4	0	1.318,4	1.384,4	0	1.384,4	1.384,4	0	1.384,4
<i>Rifiuti Speciali pericolosi</i>		161,8	0	161,8	169,8	0	169,8	180	0	180
<b>Totale rifiuti</b>		<b>1.480,2</b>	<b>0</b>	<b>1.480,2</b>	<b>1.554,2</b>	<b>0</b>	<b>1.554,2</b>	<b>1.564,2</b>	<b>0</b>	<b>1.564,4</b>

(\*) Si evidenzia che i dati riportati in tabella sono riferiti al solo porto di Gioia Tauro. In merito al porto di Corigliano - Rossano e Crotona, alla data di stesura del presente documento non essendo attivo il servizio di ritiro rifiuti a bordo nave non è possibile ricavare il dato richiesto.

L’Art. 5 del D.lgs. n. 197/2021 attribuisce all’AdSP MTMI la responsabilità di **promuovere l’informazione** in merito agli obblighi relativi a: comandanti delle navi così come dei pescherecci e delle imbarcazioni da diporto; responsabile del servizio di gestione; utenti direttamente o indirettamente coinvolti nelle attività di raccolta e trasporto di rifiuti (intermediari come le agenzie a cui si rivolgono le navi, altri soggetti coinvolti nella gestione dei rifiuti). In generale, devono essere fornite agli utenti del porto una serie d’informazioni che permettano l’applicazione puntuale degli adempimenti in merito alla gestione dei rifiuti generati dalle navi, e che permettano di ottimizzare il servizio evitando non conformità, inefficienze e privilegiando soluzioni efficaci anche dal punto di vista economico.

L’AdSP MTMI intende farsi **promotrice** di iniziative volte ad **informare** e **sensibilizzare** gli utenti del porto in modo da ottimizzare le attività connesse alla gestione dei rifiuti, non solo per agevolare l’operatività presso le aree portuali, ma anche per valorizzare i rifiuti raccolti attraverso l’avvio a forme di recupero. Infatti, la differenziazione dei rifiuti non ha solo il vantaggio ambientale legato al mancato smaltimento in discarica, ma anche quello dei ritorni economici che si possono ottenere dal riutilizzo di quegli scarti e residui di cui le navi “si disfano”. Pertanto, l’AdSP MTMI prevede di attivare i seguenti canali di comunicazione:

- raccolta ed esame delle segnalazioni sollevate dai diversi utenti;
- circolazione, tra i diversi soggetti coinvolti nella raccolta dei rifiuti, di informazioni a carattere preventivo, volte ad assicurare la diffusione della consapevolezza circa le corrette modalità di gestione dei rifiuti, nel rispetto dei dettami di legge.

**Tutela del territorio e della biodiversità**

Nel corso del 2021 l’AdSP ha avviato degli interventi atti a **monitorare** la **qualità ambientale del sedime portuale**, attraverso la caratterizzazione dei fondali del porto di Gioia Tauro e del Porto di Crotona ai sensi della D.M. 173/2016 e la redazione dei relativi Piani di Bacino Portuale. Tali interventi si focalizzano sulle **indagini fisiche, chimiche e tossicologiche** del sedime di tutto il bacino portuale. I risultati ottenuti e gli obiettivi futuri stabiliti dall’AdSP sono focalizzati ad ottenere un piano di monitoraggio sull’ambiente e sulla salute dell’intero sistema portuale, ai sensi della normativa vigente.

## Nota Metodologica

Il primo Bilancio di Sostenibilità dell’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stato redatto ai sensi del D.lgs. 254/2016 e in conformità con i **GRI Standards**, pubblicati nel 2016 dal Global Reporting Initiative ed integrati con eventuali modifiche pubblicate successivamente dall’ente stesso, seguendo l’opzione **“Referenced”**. I GRI Standards rappresentano oggi i parametri maggiormente diffusi a livello internazionale in tema di **rendicontazione di sostenibilità**.

I dati e le informazioni presenti nel report si riferiscono alle performance dell’AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2021. Possono fare eccezione alcune informazioni ritenute significative che si riferiscono a un diverso periodo temporale. In questi casi, le variazioni al periodo di rendicontazione sono opportunamente segnalate all’interno dello stesso Bilancio. La rendicontazione include tutti e cinque i porti soggetti al controllo dell’Autorità: **Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Rossano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia**.

Al fine di fornire una rappresentazione quanto più puntuale possibile delle performance di sostenibilità raggiunte, è stata privilegiata l’inclusione di grandezze misurabili direttamente, evitando il più possibile il ricorso a stime, le quali, laddove necessarie, si basano sulle migliori metodologie disponibili o su rilevazioni campionarie e il loro utilizzo è segnalato all’interno dei singoli indicatori.

Laddove possibile, le informazioni quantitative presenti nel documento vengono fornite per il triennio 2019-2021 con l’obiettivo di facilitare l’analisi dell’evoluzione delle performance di sostenibilità dell’Autorità.

Infine, i temi trattati all’interno del Bilancio sono stati considerati rilevanti tenendo in considerazione gli **impatti** e le **responsabilità** valutate in ambito **economico, sociale ed ambientale**, il contesto normativo di riferimento e le specificità dell’ambito in cui l’Autorità opera, nonché le esigenze e le aspettative degli stakeholder. Dunque, l’ampiezza e la qualità della rendicontazione riflettono il principio di materialità che costituisce l’elemento caratterizzante i GRI Standards.

# Appendice

## GRI Content Index

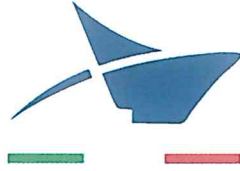
### GRI Content Index

GRI Standard	Numero e descrizione dell'indicatore	Sezione	Note/omissioni
GRI 101: Principi di rendicontazione			
GRI 102: Informativa generale	102-1 Nome dell'organizzazione	Pag. 4	
	102-2 Attività, marchi, prodotti e/o servizi	Pag. 9-12	
	102-3 Luogo in cui ha sede il quartier generale dell'organizzazione	Pag. 7	
	102-4 Nome e numero di Paesi nei quali opera l'organizzazione	Pag. 7	
	102-5 Assetto proprietario e forma legale	Pag. 7	
	102-6 Mercati serviti, prodotti e servizi offerti e clienti	Pag. 9-15	
	102-7 Dimensione dell'organizzazione	Pag. 16; 43	
	102-8 Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori	Pag. 42-54	
	102-9 Catena di fornitura	Pag. 39-41	
	102-10 Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura		Nell'anno di rendicontazione non sono state registrate modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura
	102-11 Principio di precauzione	Pag. 24	
	102-12 Iniziative esterne	Pag. 24; 49; 54	
	102-13 Adesione ad associazioni	Pag. 24; 49	
	102-14 Dichiarazione di un alto dirigente	Pag. 3	
	102-16 Valori, principi, standard e norme di comportamento	Pag. 8; 29	
	102-18 Struttura della governance	Pag. 20-23	
	102-40 Elenco dei gruppi di stakeholder	Pag. 24-25	
	102-41 Accordi di contrattazione collettiva	Pag. 43	
	102-42 Individuazione e selezione degli stakeholder	Pag. 24-25	
	102-43 Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	Pag. 24-27	
102-44 Temi e criticità chiave sollevati	25-28		
102-45 Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	Pag. 69	Gioia Tauro Port Agency S.R.L. Società in House: quota di partecipazione al 100%  Gioia Tauro Port Security S.R.L. Società in House: quota di partecipazione al 100%	
102-46 Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi	Pag. 4-5; 25-27		
102-47 Elenco dei temi materiali	Pag. 26		
102-48 Revisione delle informazioni		Questo indicatore non è applicabile poiché il Bds	

			dell'AdSP MTMI è alla sua prima pubblicazione
	102-49 Modifiche nella rendicontazione		Questo indicatore non è applicabile poiché il BdS dell'AdSP MTMI è alla sua prima pubblicazione
	102-50 Periodo di rendicontazione	Pag. 4	
	102-51 Data del report più recente		Questo indicatore non è applicabile poiché il BdS dell'AdSP MTMI è alla sua prima pubblicazione
	102-52 Periodicità della rendicontazione	Pag. 25-26	
	102-53 Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report	Pag. 71	
	102-54 Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards	Pag. 25	
	102-55 Indice dei contenuti GRI	Pag. 67	
	102-56 Assurance esterna		Il presente BdS non è soggetto ad attività di assurance esterna
<b>Temati materiali</b>			
<b>Integrità, trasparenza e lotta alla corruzione</b>			
GRI 103: Approccio manageriale	GRI 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Pag. 29-41	
	GRI 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti		
	GRI 103-3 Valutazione delle modalità di gestione		
GRI 201: Performance economiche	GRI 201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito	Pag. 16	
GRI 205: Anticorruzione	GRI 205-1 Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione	Pag. 33	
	GRI 205-2 Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	Pag. 33	
	GRI 205-3 Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Pag. 34	Nel corso del 2021 non sono stati registrati casi di corruzione
<b>Innovazione di processi, infrastrutture e servizi</b>			
GRI 103: Approccio manageriale	GRI 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Pag. 17-19	All'interno del Piano Operativo Triennale 2021-2023 sono delineate le strategie di sviluppo delle attività dell'AdSP
	GRI 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti		
	GRI 103-3 Valutazione delle modalità di gestione		
<b>Salute e sicurezza sul luogo di lavoro</b>			
GRI 103: Approccio manageriale	GRI 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Pag. 47-49	
	GRI 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti		
	GRI 103-3 Valutazione delle modalità di gestione		
GRI 403: Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	GRI 403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Pag. 45-47	
	GRI 403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	Pag. 45	
	GRI 403-3 Servizi di medicina del lavoro	Pag. 46	
	GRI 403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Pag. 46	
	GRI 403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Pag. 46	
	GRI 403-6 Promozione della salute dei lavoratori	Pag. 45-47	

	GRI 403-7 Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	Pag. 45-47	
	GRI 403-9 Infortuni sul lavoro	Pag. 45	
<b>Formazione di qualità e valorizzazione delle competenze</b>			
GRI 103: Approccio manageriale	GRI 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Pag. 43-45	
	GRI 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti		
	GRI 103-3 Valutazione delle modalità di gestione		
GRI 404: Formazione e istruzione	GRI 404-1 Ore medie di formazione annua per dipendente	Pag. 45	
<b>Diversità e inclusione e tutela dei diritti umani</b>			
GRI 103: Approccio manageriale	GRI 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Pag. 47-54	
	GRI 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti		
	GRI 103-3 Valutazione delle modalità di gestione		
GRI 401: Occupazione	GRI 401-1 Nuove assunzioni e turnover	Pag. 42-43	
GRI 405: Diversità e pari opportunità	GRI 405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	Pag. 50	
	GRI 405-2 Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	Pag. 52-53	
GRI 406: Non discriminazione	GRI 406-1 Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	Pag. 54	
<b>Relazioni con le istituzioni e le comunità locali</b>			
GRI 103: Approccio manageriale	GRI 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Pag. 55-56	
	GRI 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti		
	GRI 103-3 Valutazione delle modalità di gestione		
<b>Comunicazione trasparente</b>			
GRI 103: Approccio manageriale	GRI 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Pag. 35-37	
	GRI 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti		
	GRI 103-3 Valutazione delle modalità di gestione		
<b>Approvvigionamento responsabile</b>			
GRI 103: Approccio manageriale	GRI 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Pag. 49-41	
	GRI 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti		
	GRI 103-3 Valutazione delle modalità di gestione		
<b>Sicurezza informatica e tutela della privacy</b>			
GRI 103: Approccio manageriale	GRI 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Pag. 37-38	
	GRI 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti		
	GRI 103-3 Valutazione delle modalità di gestione		
GRI 418: Privacy dei clienti	GRI 418-1 Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	Pag. 37	
<b>Uso efficiente delle risorse energetiche</b>			
GRI 103: Approccio manageriale	GRI 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Pag. 57-60	
	GRI 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti		
	GRI 103-3 Valutazione delle modalità di gestione		

GRI 302: Energia	GRI 302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione	Pag. 60	
	GRI 302-3 Intensità energetica	Pag. 60	
	GRI 302-4 Riduzione del consumo di energia	Pag. 57-59	
<b>Tutela del territorio e della biodiversità</b>			
GRI 103: Approccio manageriale	GRI 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Pag. 65	
	GRI 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti		
	GRI 103-3 Valutazione delle modalità di gestione		
GRI 307: Compliance ambientale	GRI 307-1 Non conformità con leggi e normative in materia ambientale	Pag. 57	
<b>Contrasto al cambiamento climatico e riduzione delle emissioni</b>			
GRI 103: Approccio manageriale	GRI 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Pag. 60-61	
	GRI 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti		
	GRI 103-3 Valutazione delle modalità di gestione		
GRI 305: Emissioni	GRI 305-1 Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	Pag. 61	
	GRI 305-2 Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	Pag. 61	
	GRI 305-4 Intensità delle emissioni di GHG	Pag. 61	
	GRI 305-5 Riduzione delle emissioni di GHG	Pag. 57-59	
<b>Gestione responsabile dei rifiuti</b>			
GRI 103: Approccio manageriale	GRI 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Pag. 65-68	
	GRI 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti		
	GRI 103-3 Valutazione delle modalità di gestione		
GRI 306: Rifiuti	GRI 306-1 Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	Pag. 62-65	
	GRI 306-2 Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	Pag. 62-65	
	GRI 306-3 Rifiuti prodotti	Pag. 65	
	GRI 306-4 Rifiuti non destinati allo smaltimento		
	GRI 306-5 Rifiuti destinati allo smaltimento		
<b>Gestione sostenibile delle risorse idriche</b>			
GRI 103: Approccio manageriale	GRI 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Pag. 62	
	GRI 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti		
	GRI 103-3 Valutazione delle modalità di gestione		
GRI 303: Acqua e scarichi idrici	GRI 303-5 Consumo di acqua	Pag. 62	



**Autorità di Sistema Portuale dei  
Mari Tirreno Meridionale e Ionio**

Contrada Lamia - 89013 Gioia Tauro

Tel. Centr.: +39 0966 58 86 37; +39 0966 58 86 17

Sito Web: <https://www.portodigioiatauro.it/>