

2022

Bilancio di sostenibilità AdSP del Mare di Sicilia Occidentale



GRUPPO DI LAVORO

Coordinamento generale:
Ammiraglio Isp. a. Salvatore Gravante (RUP)

Collaborazione e coordinamento:
Delia Mignosi e Francesca Scardina (Supporto al RUP)

I contributi finalizzati alla predisposizione del report sono stati forniti da tutto il personale in servizio presso gli uffici dell'AdSP.

IN COLLABORAZIONE CON



Giuseppe Siciliano,
Costanza Rapone,
Raffaele Galdi,
Federico Fariselli,
Ilenia Tolomeo



Sommario

1 INTRODUZIONE E NOTA METODOLOGICA	7
Introduzione e nota metodologica	7
2 DICHIARAZIONE DEL PRESIDENTE	11
Lettera del Presidente	11
3 LA NOSTRA ATTIVITÀ	13
L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale: origine e storia	13
Governance, struttura e competenze	14
I porti	18
Il porto di Palermo	18
Il porto di Termini Imerese	19
Il porto di Trapani	20
Il porto di Porto Empedocle	20
Posizionamento e performance di traffico	21
Movimentazione merci	21
Movimentazione passeggeri	23
Le associazioni di cui fa parte l'ADSP	25
4 I NOSTRI STAKEHOLDER	27
Organismo di partenariato della risorsa mare	27
Comitato di gestione	27
Commissioni consultive	28
L'analisi di materialità	29
5 INFRASTRUTTURE E LORO RESILIENZA	33
La digitalizzazione dell'attività dell'ente	34

6 CLIMA ED ENERGIA	37
Principio di precauzione	37
Interventi per la sostenibilità ambientale	37
La gestione dei rifiuti	39
La gestione delle acque	39
La biodiversità	39
7 RAPPORTI CON LA COMUNITÀ LOCALE	43
Iniziative esterne sviluppate dall'ADSP MSO	43
La riqualificazione del territorio: interventi infrastrutturali	43
8 SAFETY & SECURITY IN AMBITO PORTUALE	49
Il piano dell'organico del porto	49
La tutela dei lavoratori portuali: la messa in sicurezza dei luoghi di lavoro	53
Salute e sicurezza sul lavoro	54
9 GOVERNANCE ED ETICA	57
Dimensione economica dell'Ente	57
Dotazione organica	59
Politiche di welfare	60
L'impegno dell'ADSP nella gestione dell'emergenza Covid-19	60
Il piano organizzativo del lavoro agile	61
L'impegno dell'ente per la formazione professionale del personale	62
Valutazione delle performance del vertice	63
Valutazione della performance del personale	63
Parità di genere	65
L'importanza del monitoraggio delle attività: le innovazioni sul fronte della trasparenza, dell'anticorruzione e della privacy	66
10 INDICE DELLE INFORMATIVE GRI E ALTRI INDICATORI	71



1. Introduzione e nota metodologica

INTRODUZIONE

Questo documento illustra, con uno sguardo rivolto alle sfide della sostenibilità ambientale, sociale ed economica, le attività dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e dei porti ad esso afferenti, per quanto riguarda l'anno 2021.

Esso intende rappresentare il primo step di un processo orientato al medio e lungo periodo, incardinato sulla rendicontazione della sostenibilità delle attività dell'Autorità e nei porti e, su tale base, orientato a dare conto di un'evoluzione strategica e operativa che fa propri i fondamentali obiettivi condivisi a livello globale, europeo e nazionale, nonché intersettoriale, in termini di sostenibilità dello sviluppo economico.

Il report, come riportato in dettaglio nella nota metodologica che segue, adotta lo standard della Global Reporting Initiative; pertanto, ogni sezione del report è affiancata dall'elenco delle corrispondenti informative ("disclosure") previste da tale standard per la rendicontazione di sostenibilità.

NOTA METODOLOGICA

Il presente report è stato redatto in conformità ai GRI (Global Reporting Initiative) Standards, opzione Core, metodologia scelta dall'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale per la rendicontazione delle sue performance sostenibili. Il set di indicatori definito dalla metodologia citata è integrato con numerosi altri KPI specifici dell'ambito portuale e marittimo, utili a completare le informazioni laddove non è stato possibile arrivare con gli strumenti forniti dallo standard GRI. In aggiunta a ciò, sono stati considerati sia il framework di settore definito dall'International Association of Ports & Harbours, nel World Port Sustainability Program, nonché i collegamenti con i 17 Sustainable Development Goals dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

I dati ricompresi nelle diverse sezioni del Report di Sostenibilità (economica, ambientale, sociale ed organizzativa) derivano dalla consultazione dei database e dei documenti strategici e di pianificazione redatti dall'Ente, oltreché da rilevazioni e stime di altri soggetti che operano anche a sostegno delle attività dell'Ente: in particolare, i dati di carattere ambientale si basano anche sulle misurazioni fornite da altri Enti pubblici di controllo, oppure su rielaborazioni degli Istituti universitari che collaborano con l'Ente.

Il presente report è il primo pubblicato dalla AdSP del Mare di Sicilia Occidentale. La rendicontazione fa riferimento all'annualità 2021 e, al fine di fornire al lettore una visione più ampia dell'evoluzione delle attività dell'Ente, sono stati utilizzati dati di un arco temporale più ampio comprendendo anche il periodo pre-pandemico.

I contenuti del report sono raggruppati e descritti seguendo le linee guida GRI e riguardano: sostenibilità economica, ambientale, sociale ed organizzativa. Il perimetro della rilevazione non guarda solo alla gestione della sostenibilità all'interno della struttura organizzativa dell'Autorità di Sistema Portuale ma, dove pertinente, considera i porti e le attività produttive ricomprese all'interno delle aree portuali di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle.

Disclosure 102-45

Soggetti inclusi nel bilancio consolidato

Disclosure 102-46

Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi

Disclosure 102-48

Revisione delle informazioni

Disclosure 102-49

Modifiche nella rendicontazione

Disclosure 102-50

Periodo di rendicontazione

Disclosure 102-51

Data del report più recente

Disclosure 102-52

Periodicità della rendicontazione

Disclosure 102-53

Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report

Disclosure 102-54

Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards

Disclosure 102-55

Indice dei contenuti GRI

Disclosure 102-56

Assurance esterna



Questo documento consente all’Autorità di Sistema Portuale di descrivere dettagliatamente i materiali e i relativi perimetri in termini di impatti, dando informazioni sulle modalità con cui l’Ente mitiga e gestisce i rischi determinati dall’attività portuale sull’ambiente esterno, oltrechè sulle politiche, gli impegni e gli obiettivi assunti per ciascun ambito della sostenibilità.

Il report non prevede un’assurance esterna, ma è stato condiviso con i referenti italiani della Global Reporting Initiative.

Per informazioni e contatti:

info@portpalermo.it - segreteria generale@portpalermo.it (RUP)



Il lavoro ed il nostro impegno hanno permesso di riqualificare, rigenerare e spalancare il futuro sul network portuale della Sicilia occidentale

**DOTT. PASQUALINO MONTI,
PRESIDENTE ADSP**



Disclosure 102-14
Introduzione del Presidente /Segretario Generale

Disclosure 102-32
Ruolo del massimo organo di governo nel reporting di sostenibilità

2. Dichiarazione del Presidente

LETTERA DEL PRESIDENTE

Il Rapporto di Sostenibilità è il resoconto dell'impatto che le attività dell'Ente generano sul contesto e sul territorio alle comunità di riferimento. Un vero progetto di trasparenza, di confronto, orientato alla progettazione, misurazione, valutazione e divulgazione delle proprie attività in una prospettiva di sostenibilità. Una dimostrazione di responsabilità verso gli stakeholder coinvolti dall'impatto delle attività portuali. Il 2022 è un anno di progressiva ripresa rispetto al precedente e questo Rendiconto di Sostenibilità testimonia la caparbia e la determinazione con cui l'Authority si è prefissata di superare una delle congiunture economiche più sfavorevoli che il mondo abbia dovuto affrontare in epoca moderna. In uno scenario già di per sé difficile, si sono aggiunte le drammatiche vicende della guerra tra Russia e Ucraina. C'è un segnale, però, che va colto: l'Europa impartisce, rispetto ai temi della sostenibilità, indirizzi politici impensabili fino a qualche anno fa. È questo un segnale che ognuno deve riportare al proprio ambito operativo per imporre il cambiamento avviato. Nei porti, in particolare, si intersecano attività differenti ognuna con i propri risvolti di carattere ambientale, sociale e, spesso, anche etico. Tanti i temi su cui lavorare perché altrettanti sono gli effetti che le azioni portuali riversano sulla comunità di riferimento e sul tessuto urbano delle città su cui i porti insistono. Bisogna innanzitutto concentrarsi su azioni che mitigano l'impatto e l'eventuale disagio che le attività portuali riversano sui quartieri limitrofi: per trovare un equilibrio sociale occorre che, a quanto già fatto, si aggiunga dell'altro e si intensifichi una collaborazione tra le parti per la risoluzione, o almeno l'attenuazione, dei problemi che sorgono inevitabili quando è necessaria la coesistenza di due realtà diverse in spazi limitati, in cui alcune specifiche funzioni portuali confliggono con gli obiettivi (legittimi) delle città. Il Rendiconto prende in considerazione, infatti, gli aspetti collegati al sociale e alla sostenibilità ambientale. Sono di prioritario rilievo tanto le tematiche dell'anticorruzione quanto quelle dell'approvvigionamento dei beni e servizi, della gestione del personale dell'Autorità e delle sue caratteristiche e il coinvolgimento delle comunità locali, nonché quelle collegate ai consumi energetici e alle azioni previste per il loro efficientamento e la riduzione delle emissioni. Il lavoro ed il nostro impegno hanno permesso di riqualificare, rigenerare e spalancare il futuro sul network portuale della Sicilia occidentale, realizzando 500 milioni di opere negli ultimi tre anni e mezzo nei nostri porti mentre altri 400 milioni di opere, già avviati, saranno realizzate nei prossimi anni. Un grande lavoro per portare avanti tutte quelle iniziative necessarie per trasformare i nostri porti da piccoli porti di provincia a grandi porti, in grado di competere sul mercato internazionale. Il nostro piano industriale ha puntato molto sulla transizione ecologica. Abbiamo sottoscritto due accordi di partenariato pubblico-privato per arrivare al 2026 a zero emissioni in ambito portuale e per garantire l'erogazione di servizi efficienti all'interno dei nostri scali. Mi fermo qui, ritenendo che i destinatari di questo Rendiconto possano trovare in queste pagine ogni utile informazione sulle azioni e l'operatività dell'AdSP MSO.

Dott. Pasqualino Monti

Pasqualino Monti



3. La nostra attività

Disclosure 102-1
Nome dell'organizzazione

Disclosure 102-2
Attività, marchi, prodotti e servizi

Disclosure 102-3
Luogo della sede principale

Disclosure 102-5
Proprietà e forma giuridica

L'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE: ORIGINE E STORIA

Il D.Lgs. n. 169 del 4 agosto 2016 sulla "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla Legge 28 gennaio 1994" ha radicalmente modificato il panorama degli enti di governo del territorio portuale.

Con l'entrata in vigore di tale D.Lgs. è stata istituita l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale che, subentrando all'Autorità Portuale di Palermo, che già gestiva i porti di Palermo e Termini Imerese, ha ricompreso nella circoscrizione di competenza gli scali di Trapani e Porto Empedocle. Tali porti insieme rappresentano un nodo centrale del Corridoio Scandinavo Mediterraneo.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale è un ente pubblico non economico di rilevanza nazionale, a ordinamento speciale, dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge, che ha il compito di coordinare l'attività dei porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle e, dal 25 maggio 2022, anche dei porti di Gela e Licata, in una prospettiva di valorizzazione delle rispettive specificità e quale sistema integrato di servizi per la connettività da promuovere e collocare sui mercati internazionali.

L'AdSP nel perseguimento degli obiettivi e delle finalità della L. 84/94 e ss.mm.ii. svolge i seguenti compiti:

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'articolo 6-bis, comma 1, lettera c), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. All'autorità di sistema portuale sono, altresì, conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'articolo 24;
- b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1;
- d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;
- e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione;
- f) promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali.



La stessa legge disciplina i compiti e le funzioni delle autorità di sistema portuale e, pertanto, si ritiene che un approfondimento su tali funzioni sia utile per comprendere il tipo di attività svolta e la struttura organizzativa delle stesse.

La prima è la funzione di promozione da cui deriva lo slancio degli scali e la loro valorizzazione. Segue la funzione di programmazione, che è di fondamentale importanza per la vita del porto stesso e si esplica nel Piano operativo triennale che contiene le strategie di sviluppo delle AdSP e i relativi interventi per realizzare gli obiettivi da raggiungere. Tale Piano operativo presenta un aspetto preparatorio e un altro attuativo: il Piano operativo è un vero e proprio strumento di attuazione delle previsioni di pianificazione e prima della loro approvazione, possiede invece natura preparatoria e propulsiva. Poi c'è la funzione di regolazione, indispensabile in quanto l'Ente svolge attività d'indirizzo, coordinamento, programmazione e controllo delle operazioni portuali. Tale funzione incide direttamente e significativamente sugli obiettivi delle stesse Autorità riguardo la programmazione e la pianificazione per cui la regolazione risulta fondamentale nella realizzazione dell'interesse primario delle Autorità, svolgendo un ruolo preminente su ogni attività da esse svolte. All'Autorità, infine, spetta in via principale il compito di raggiungere l'interesse pubblico consistente nello sviluppo dei traffici e dell'occupazione promuovendo, fra le altre attività, forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

La sede principale dell'AdsP del Mare di Sicilia Occidentale è in Via Piano dell'Ucciardone, 4 - 90139 Palermo. Sono inoltre presenti uffici amministrativi presso i Porti di Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle.

GOVERNANCE, STRUTTURA E COMPETENZE

L'attività dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale è quella dell'istituzione connessa ai soggetti economici e non che operano all'interno del demanio portuale, agli operatori portuali, ai lavoratori ed a tutti gli stakeholder che si interfacciano con il porto nell'esercizio delle loro attività ed iniziative siano essere pubbliche e/o private.

L'assetto odierno dell'Autorità di Sistema Portuale secondo l'art. 7 della L. 84/94 e ss.mm.ii., come modificata dal D. Lgs. 169/2016 e ss.mm.ii., prevede i seguenti organi di indirizzo politico-amministrativo: il **Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, il Comitato di Gestione e il Collegio dei revisori dei conti.**

Il **Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale** rappresenta un organo politico con competenze tecniche, posto al vertice dell'Autorità di Sistema Portuale, di cui ha la rappresentanza legale, e la cui nomina spetta, come espressamente previsto dall'art. 8 della L. 84/94 e ss.mm.ii., al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili che vi provvede d'intesa con il Presidente o i Presidenti della regione interessata. Viene scelto fra cittadini dei paesi membri dell'Unione Europea con comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Il mandato dura quattro anni e può essere riconfermato una sola volta. Al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale sono attribuiti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, ad esclusione di quelli riservati agli altri organi dell'Authority, nonché il potere di gestione delle risorse finanziarie in attuazione del «Piano Operativo Triennale» (POT). Il Presidente esercita, altresì, i poteri relativi alle attività amministrative d'indirizzo, di coordinamento e di controllo di competenza dell'ente pubblico, rilascia le autorizzazioni e le concessioni di durata inferiore ai quattro anni. Attesa la complessità e la rilevanza delle mansioni che gli sono attribuite dall'art.8 dalla legge, il Presidente oltre che possedere elevate competenze professionali nei settori della portualità e dei trasporti e, nell'esercizio dei suoi poteri autoritativi, deve

necessariamente perseguire, in una logica non meramente burocratica, l'obiettivo dello sviluppo del sistema portuale e del singolo porto, incrementandone la competitività. Il Presidente deve, dunque, avere doti manageriali e adeguate capacità di dialogo e di confronto con le diverse categorie di operatori attive nello scalo, oltre che capacità di elaborare previsioni economiche, di predisporre nuove strategie tariffarie e logistiche, di costruire alleanze con altri scali, di acquisire nuovi operatori e, se necessario, di conformare le politiche del singolo scalo alle esigenze che gli operatori eventualmente prospettano. Dal 2017 per Decreto Ministeriale n. 342 del 28 giugno 2017 la carica di Presidente è rivestita dal Dott. Pasqualino Monti. La carica è stata rinnovata con Decreto del MIMS n. 282 del 13 luglio 2022.

Il **Comitato di Gestione** (si veda § 4) ai sensi dell'art. 9 della L. 84/94 e ss.mm.ii., è l'organo collegiale deputato all'approvazione degli atti di programmazione e gestione presentati dal Presidente (tra cui POT, DPSS, Bilancio e DEASP).

Il **Collegio dei revisori dei conti** dell'AdSP è stato costituito con Decreto del MIMS n. 426 del 28 ottobre 2021 per la durata di un quadriennio a far data dal 15 novembre 2021.

Il Collegio provvede a tutti i compiti previsti dalla normativa vigente in materia di revisione dei conti, in particolare; accerta la regolare tenuta dei libri contabili ed effettua le verifiche di cassa; redige relazioni di competenza e la relazione sul bilancio consuntivo; riferisce periodicamente al MIMS ed assiste alle riunioni del Comitato di Gestione. Il Collegio può richiedere al Presidente dell'AdSP informazioni sull'andamento e sulla gestione dell'Ente riferendo al Ministero la presenza di eventuali irregolarità.

Infine, è presente l'**Organismo Indipendente di Valutazione**, soggetto nominato dall'organo di indirizzo politico amministrativo con compiti disciplinati dal D.Lgs. 150/2009 e ss.mm.ii. e dall'art. 1 della L. 190/2012 e ss.mm.ii. in materia di performance, trasparenza e prevenzione della corruzione al fine di consolidare la cultura della trasparenza nell'amministrazione pubblica.

Di seguito si illustra l'organigramma dell'AdSP MSO

Disclosure 102-7

Dimensione dell'organizzazione

Disclosure 102-22

Composizione del massimo organo di governo e relativi comitati

Disclosure 102-18

Struttura della governance

Disclosure 102-24

Nomina e selezione del massimo organo di governo

Disclosure 102-23

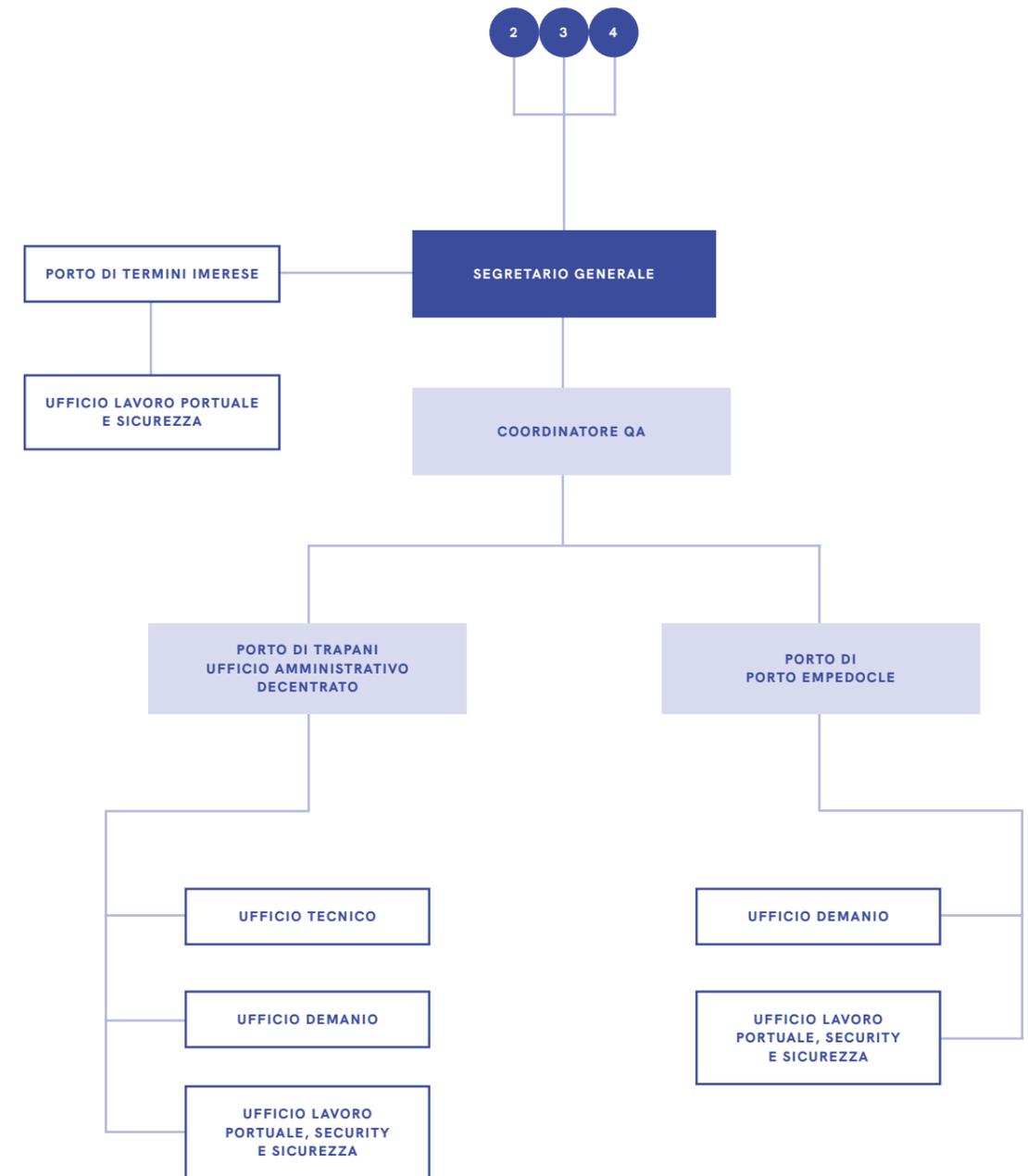
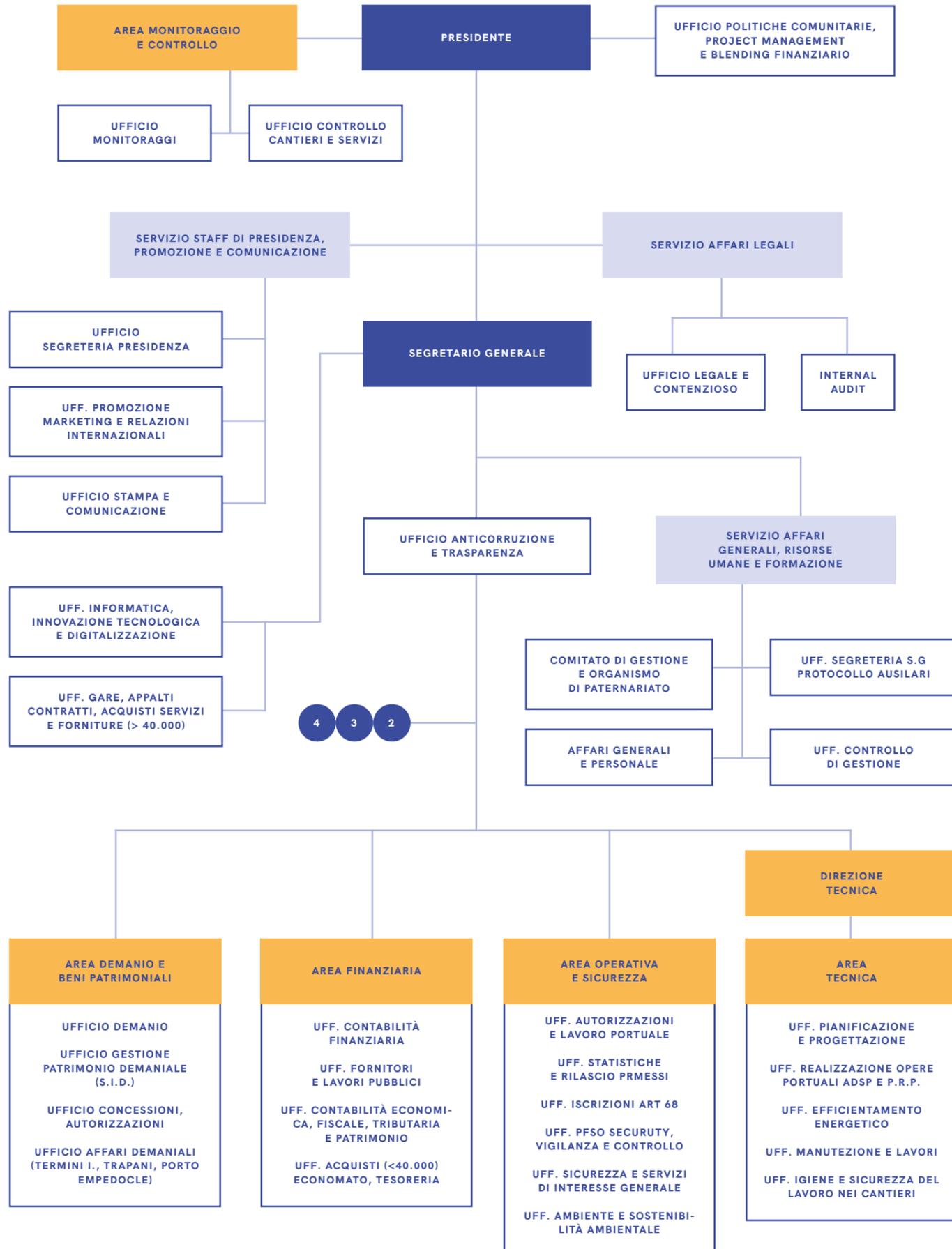
Presidente del massimo organo di governo

Disclosure 102-26

Ruolo del massimo organo di governo nello stabilire finalità, valori e strategie

Disclosure 102-8

Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori (core)





Disclosure 102-2
Attività, marchi,
prodotti e servizi

Disclosure 102-4
Luogo delle attività

Disclosure 102-6
Mercati Serviti

I PORTI

Le linee di sviluppo della rete TEN-t, ritengono Palermo un centro nevralgico all'interno delle grandi vie di comunicazione europee. Difatti essa è collocata all'interno della rete centrale (core), strategicamente più importante rispetto a quella cd. globale (comprehensive). Sono qualificati core: la città di Palermo come nodo urbano, il porto (e l'annesso terminal di Termini Imerese) e l'aeroporto. Palermo è anche il terminale del corridoio europeo Scan-Med (in assoluto il più lungo dei corridoi TEN-t) che è quello di maggiore importanza per l'Italia, sia perché attraversa il territorio nazionale in tutta la sua estensione, sia perché connette la penisola italiana con il cuore dell'economia e del mercato europeo. Esso si estende dal confine russo-finlandese a Stoccolma, attraversa la Svezia meridionale, la Danimarca, la Germania, l'Austria occidentale, l'Italia (collegamenti con i porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Bari, Taranto, Napoli e Palermo) e raggiunge Malta. La condizione insulare della Sicilia si riflette nella domanda di mobilità delle merci, le quali entrano ed escono dal territorio regionale principalmente via mare (e per una quota parte sono distribuite sul territorio via gomma).

IL PORTO DI PALERMO

Il porto di Palermo grazie alla favorevole posizione geografica rappresenta il principale punto d'accesso della Sicilia per i collegamenti con i porti nazionali che sussistono nel Mar Tirreno. Il porto ha origini molto antiche risalenti alla dominazione greca, ma solo nell'800 ebbe un grande sviluppo dei traffici marittimi che lo portarono ad un imponente ammodernamento. La natura di porto storico, completamente inglobato all'interno del tessuto cittadino, costituisce una caratteristica peculiare, ma allo stesso tempo è una rilevante limitazione allo sviluppo e all'accessibilità delle attività portuali. Ciò, infatti, determina una limitata disponibilità degli spazi per la movimentazione delle merci ed un crescente congestionamento delle vie terrestri che collegano il porto all'entroterra siciliano. Oggi lo scalo è caratterizzato da traffico commerciale, ro-pax, crocieristico e diportistico, al suo interno hanno sede i cantieri navali di Fincantieri ed è inoltre inserito nella rete TEN-T Core. In particolare, il porto di Palermo ha il suo core business nei traffici Ro-Ro -un modo di trasporto fortemente votato al rispetto dell'ambiente e della sostenibilità- e si è affermato, nel corso degli anni, quale casello delle Autostrade del mare, garantendo importanti servizi regolari di linea nel bacino tirrenico e verso la Tunisia. Attraverso le già menzionate autostrade, Palermo si collega con i porti di Genova, Civitavecchia, Napoli, Livorno, Salerno, Tunisi, Barcellona e isole minori. Si tratta di una realtà multifunzionale ed in crescita; ai traffici di merci e passeggeri si uniscono l'attività cantieristica, diportistica e aree in cui già esiste una interazione tra città e porto avviando processi che consentano di riannodare il rapporto con il tessuto urbano.

Il porto di Palermo, la rete TEN-T e le sue autostrade del mare.



IL PORTO DI TERMINI IMERESE

Anch'esso nella rete Core, è situato a soli 30 km dal porto di Palermo ed è direttamente collegato ai principali nodi stradali siciliani grazie alla vicinanza con l'autostrada Palermo Catania ed è facilmente raggiungibile tramite il servizio ferroviario regionale. Il porto è dotato di infrastrutture e servizi per la movimentazione delle merci e dei veicoli commerciali.





IL PORTO DI TRAPANI

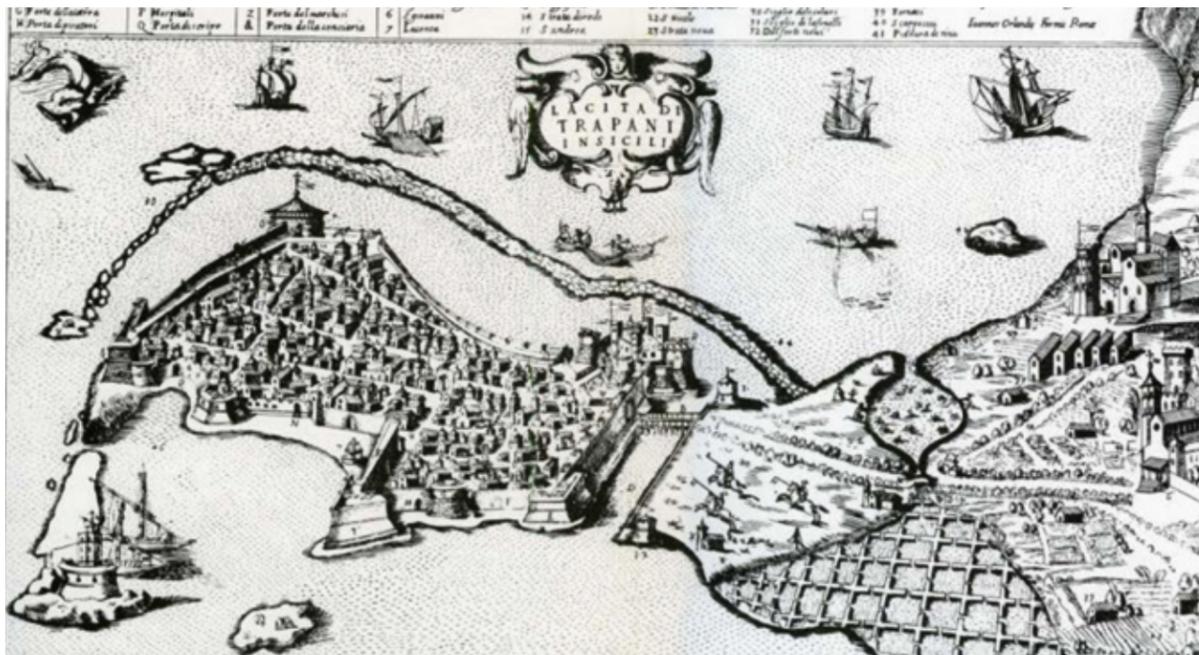
Il porto trapanese è inserito nella rete Comprehensive e costituisce il principale scalo di collegamento marittimo con le isole Egadi e con Pantelleria. Per questo motivo è caratterizzato principalmente da traffico passeggeri, ma ha anche potenzialità di sviluppo del traffico commerciale legato sia alle attività produttive della Val di Mazzara ed al marmo presente nella provincia trapanese, che alla sua collocazione equidistante dal canale di Suez e dallo stretto di Gibilterra.

IL PORTO DI PORTO EMPEDOCLE

Porto Empedocle costituisce invece il principale scalo per i collegamenti con le isole Pelagie. Potrebbe avere delle prospettive di sviluppo grazie al cambiamento delle fonti energetiche connesso all'approvvigionamento e allo stoccaggio di carburanti alternativi per il trasporto marittimo e terrestre. Ciò in quanto è stata approvata la realizzazione di un terminale di rigassificazione.

Un binario parallelo al futuro sviluppo portuale passa attraverso l'espansione e il consolidamento del traffico crocieristico, fortemente attratto dalle potenzialità dei siti culturali e naturalistici di rilevanza internazionale presenti in tutte le aree di competenza dell'AdSP.

La gestione dei Porti Rifugio e Isola di Gela e quello di Licata è passata dalla Regione Sicilia all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale il 25 maggio 2022. L'intesa prevede che la titolarità delle tre aree demaniali resti, comunque, in capo alla Regione, che sarà sempre coinvolta nella redazione della programmazione strategica di sistema e dei singoli Piani regolatori portuali.



Disclosure 102-2
Attività, marchi,
prodotti e servizi

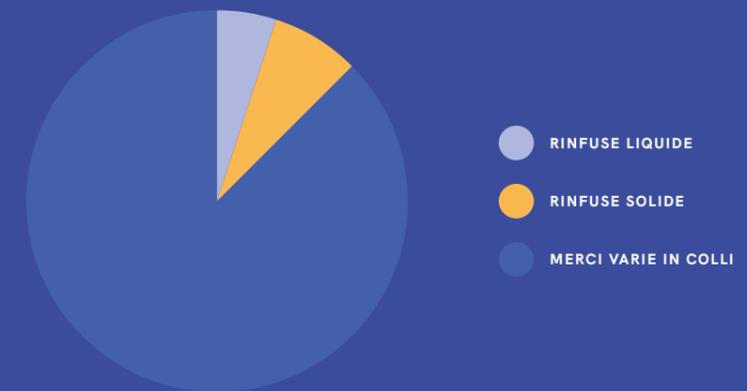
Disclosure 102-6
Mercati Serviti

POSIZIONAMENTO E PERFORMANCE DI TRAFFICO

La crisi pandemica ha avuto degli effetti lievi sui movimenti di passeggeri e nulli sui movimenti commerciali; il loro andamento, infatti, si presenta piuttosto stabile. Questo indica l'importante attrattività dei porti e la loro posizione geografica favorevole che permettono la resilienza alle crisi esterne.

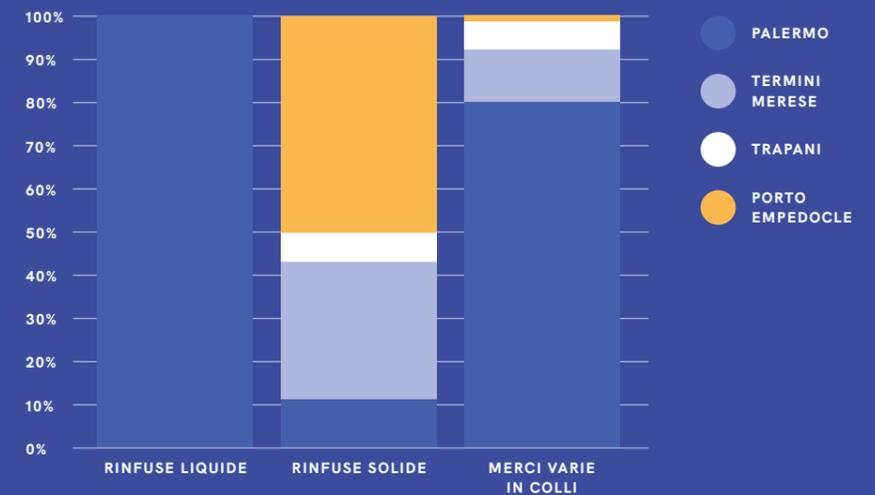
MOVIMENTAZIONE MERCI

Nel 2021 il traffico merci nei porti dell'AdSP è caratterizzato in prevalenza da movimenti di merci varie in colli, pari all'86% delle tonnellate transitate. Il traffico di rinfuse solide rappresenta il 9% delle tonnellate movimentate e solo il 5% è rappresentato da rinfuse solide.



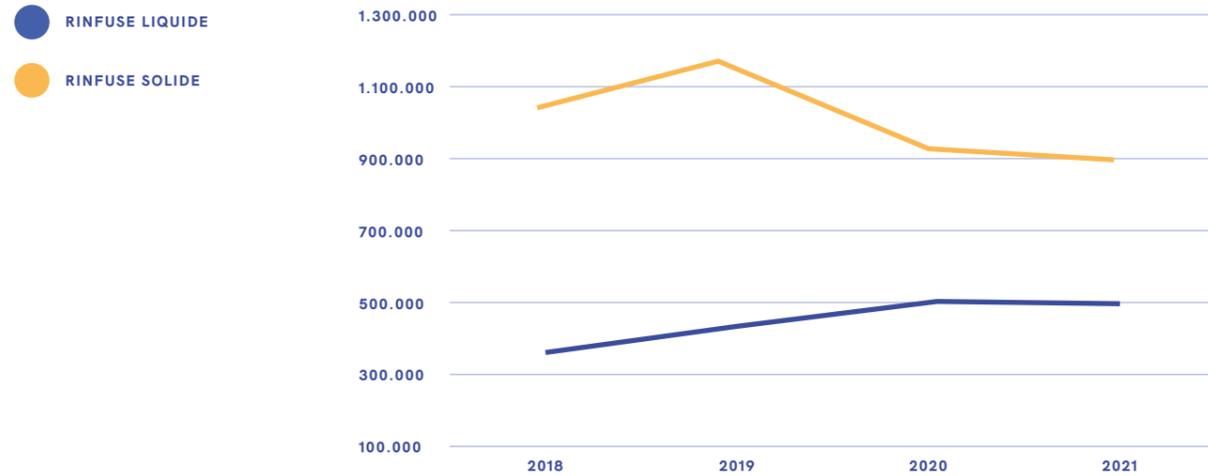
Il 96,8% delle tonnellate di merci in colli proviene da movimenti Ro-Ro e transita per l'81% nel porto di Palermo e per il 12% nello scalo di Termini Imerese, la restante parte nei porti di Trapani e Porto Empedocle. I movimenti di rinfuse liquide avvengono soprattutto nello scalo di Palermo e sono composti da flussi in ingresso di prodotti petroliferi raffinati. Al contrario i movimenti di rinfuse solide sono più distribuiti tra i diversi porti con una leggera prevalenza negli scali di Termini Imerese e Porto Empedocle.

Quota di traffico per porto dell'AdSP nel 2021

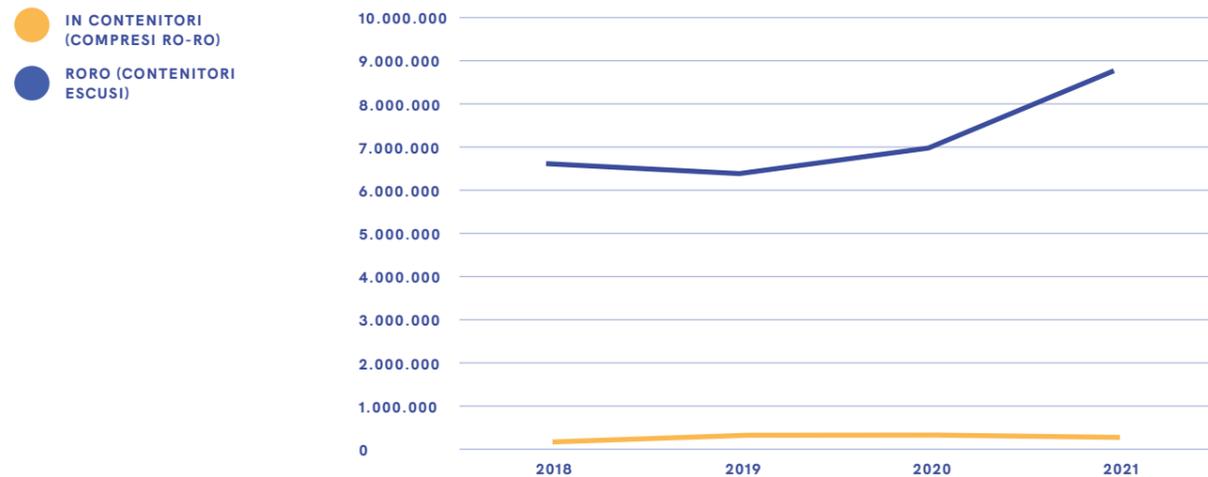




Infine, osservando l'andamento del traffico merci si nota che lo stesso nel suo complesso non ha risentito significativamente della pandemia. Le tonnellate totali movimentate dai porti dell'AdSP hanno seguito un trend in crescita nonostante la crisi pandemica, ottenendo il +6% tra il 2019 e il 2020 ed il +18% tra il 2020 e il 2021. Nello specifico si nota un moderato aumento delle rinfuse liquide dal 2018 ed una lieve riduzione dei traffici di rinfuse solide.

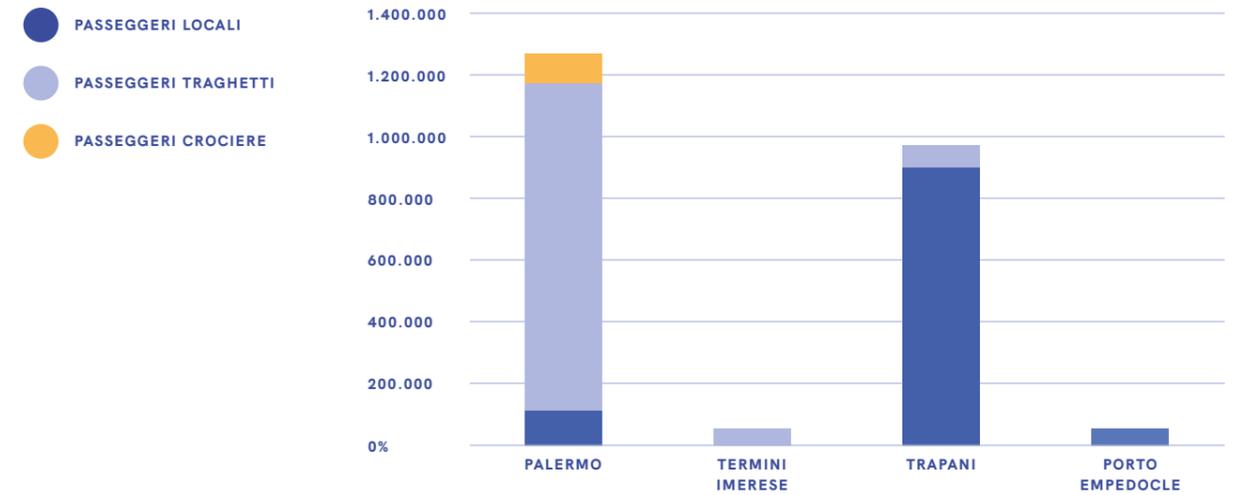


Analizzando infine i movimenti di merci in colli si nota un importante aumento del traffico Ro-Ro tra il 2019 e il 2021 che non si è arrestato durante la pandemia, ma anzi ha visto un aumento del tasso di crescita ottenendo un +23% rispetto al 2020.



MOVIMENTAZIONE PASSEGGERI

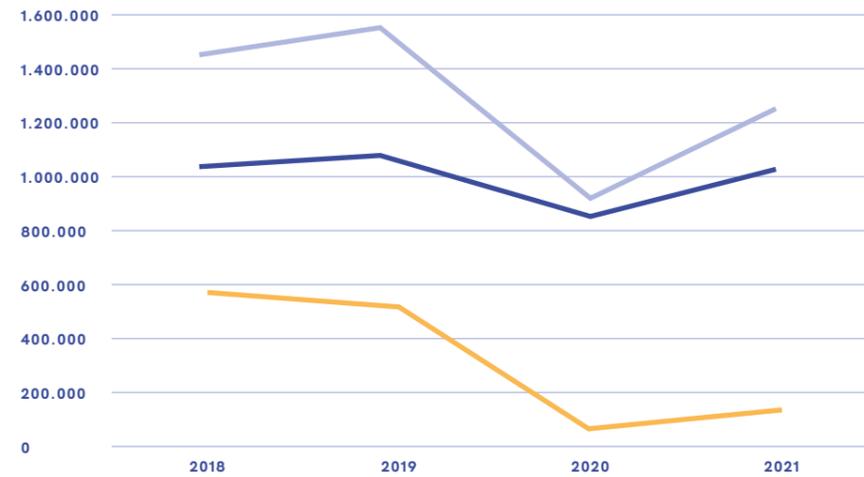
Il traffico passeggeri è composto per il 52,4% da passeggeri traghetti ed è concentrato in maggioranza nei porti di Palermo e Trapani (rispettivamente con il 54,4% e il 41% del totale). Quasi l'87% di questi movimenti avviene nel porto di Palermo grazie alla presenza di numerose connessioni attive con scali italiani del Mar Tirreno, mentre la rimanente quota è equamente distribuita tra gli altri porti dell'AdSP. Il porto di Trapani invece, detiene la quota più elevata (pari all'89,9%) di traffico locale grazie ai collegamenti con le isole minori, seguito dallo scalo palermitano con il 10% del traffico di questa categoria. Infine, il traffico crocieristico, concentrato quasi esclusivamente nel porto di Palermo, è formato per l'86% da transiti, rappresentando un importante volano per il turismo della città.



Osservando l'andamento generale dei movimenti nel corso degli anni si nota un trend in aumento fino al 2019 arrestato a causa della pandemia di Covid-19. Il traffico crocieristico, con una riduzione dell'85%, è la tipologia che ha risentito maggiormente della crisi, seguita dai passeggeri traghetti con meno il 40,2% del traffico nel 2020. Il traffico di passeggeri a livello locale è stato colpito dalla crisi in misura sensibilmente minore essendo caratterizzato da collegamenti con le isole Egadi ed Ustica. Nel 2021 tutte e tre le categorie hanno ottenuto tassi di crescita a doppia cifra, anche se ancora non sono stati pienamente raggiunti i livelli pre-pandemia. Il rimbalzo del 27% rispetto al 2020 è stato guidato in special modo dal traffico da traghetti e locale che ha eguagliato i livelli del 2018.



- PASSEGGERI LOCALI
- PASSEGGERI TRAGHETTI
- PASSEGGERI CROCIERE



Movimento AdSP anno 2019

Categoria	Totale	Sbarco (Out)	Imbarco (In)
Rinfuse Solide	1.166.279	951.804	214.475
Rinfuse Liquide	427.081	0	427.081
Merci varie	6.732.713	3.194.186	3.538.527
Totale tonnellate	8.326.073	4.145.990	4.180.083
Passeggeri	3.120.028	1.348.398	1.350.797

Movimento AdSP anno 2020

Categoria	Totale	Sbarco (Out)	Imbarco (In)
Rinfuse Solide	913.747	655.384	258.363
Rinfuse Liquide	504.012	252.006	252.006
Merci varie	7.372.198	3.269.084	4.103.114
Totale tonnellate	8.789.957	4.176.474	4.613.483
Passeggeri	1.856.456	532.884	889.066

Movimento AdSP anno 2021

Categoria	Totale	Sbarco (Out)	Imbarco (In)
Rinfuse Solide	907.987	688.851	219.136
Rinfuse Liquide	497.966	248.983	248.983
Merci varie	9.001.400	3.891.425	5.109.975
Totale tonnellate	10.407.353	4.829.259	5.578.094
Passeggeri	2.353.398	1.124.708	1.138.997

Disclosure 102-13
Adesione ad associazioni (core)

LE ASSOCIAZIONI DI CUI FA PARTE L'ADSP

L'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale nel 2022 ha confermato l'adesione alle seguenti associazioni di categoria:

- Assoporti, l'Associazione Porti Italiani a cui aderiscono le Autorità di Sistema Portuale, le Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura insistenti sui territori ove esistono porti e Unioncamere. Assoporti offre al MIMS, agli altri Ministeri interessati e all'Unione Europea ogni utile consultazione e contributo sulle tematiche portuali, mettendo altresì in evidenza, nelle diverse sedi ed occasioni nazionali ed internazionali il ruolo e l'importanza per l'economia italiana e comunitaria dei nostri porti;
- CLIA, Cruise Lines International Association, è la più grande associazione di categoria del settore crocieristico a livello mondiale e rappresenta una voce unificata e un'autorità di primo piano per la comunità crocieristica globale. La comunità CLIA comprende le più prestigiose compagnie di crociera oceaniche, fluviali e specializzate del mondo; una comunità di agenti di viaggio altamente qualificati e certificati; e un ampio numero di stakeholder del settore, tra cui porti e destinazioni, sviluppo delle navi, fornitori e servizi commerciali;
- Medcruise - Associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo promuove l'industria delle crociere e unisce i porti del "Mare Nostrum" e dei mari adiacenti. L'Associazione aiuta i suoi membri a trarre vantaggio dalla crescita dell'industria crocieristica fornendo opportunità di networking, promozione e sviluppo professionale. MedCruise rappresenta più di 145 porti e 35 membri associati.



Disclosure 102-40
Elenco dei gruppi
di stakeholder (core)

Disclosure 102-42
Individuazione e selezione
degli stakeholder (core)

Disclosure 102-43
Modalità di coinvolgimento
degli stakeholder (core)

4. I nostri stakeholder

ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE

I più importanti stakeholder coinvolti nelle attività dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale sono attualmente identificati nei componenti dell'**Organismo di Partenariato della Risorsa Mare** dell'Ente di cui all'art. 11 bis della L. 84/94 e ss.mm. ii., costituito con Decreto n. 309 del 13 ottobre 2021. L'Organismo di Partenariato affianca il Comitato di Gestione nei processi di indirizzo, nell'ottica di un regolare confronto sui temi di pianificazione strategica, programmazione degli interventi e miglioramento della performance dei porti di competenza dell'Authority. L'Organismo ha, infatti, funzioni di confronto partenariale ascendente e discendente, nonché funzioni consultive di partenariato economico e sociale in relazione: i) all'adozione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e del Piano Operativo Triennale; ii) al progetto di bilancio preventivo e consuntivo; iii) alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale; iv) alla composizione degli strumenti di valutazione dell'efficacia, della trasparenza e del buon andamento della gestione dell'AdSP di cui all'art. 9, co. 5 lett. l) della L. 84/94 e ss.mm.ii.

L'Organismo è composto dal Presidente dell'AdSP, che lo presiede, dal Comandante del porto o dei porti già sedi di Autorità Portuale facenti parte del Sistema, e dai rappresentanti degli stakeholder e dei lavoratori del sistema portuale e logistico.

Il Legislatore, nell'ambito del riordino del sistema portuale realizzato con il D.Lgs. 169/2016, ha istituito detto Organismo di cui all'art. 11 bis, comma 4, della L. 84/94 e ss.mm.ii. composto, oltre che dal Presidente dell'Autorità, che lo presiede, dal comandante del porto, nonché da: a) un rappresentante degli armatori; b) un rappresentante degli industriali; c) un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18; d) un rappresentante degli spedizionieri; e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto; f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto; g) un rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi; h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale; i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto; l) un rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto; m) un rappresentante dell'impresa o agenzia di cui all'art. 17 designato dall'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali - ANCIP o dalle altre associazioni di categoria comparativamente più rappresentative sul piano nazionale.

COMITATO DI GESTIONE

Il D.Lgs. 169/2016 ha significativamente riformato l'organo deliberativo portuale, sostituendo al Comitato Portuale il nuovo **Comitato di Gestione**.

Il Comitato di Gestione è l'organo che, insieme al Presidente e al Collegio dei Revisori dei Conti, contribuisce al funzionamento dell'Ente, nonché è deputato all'approvazione degli atti di programmazione e gestione presentati dal Presidente. Tale soggetto si riunisce di norma ogni due mesi e, comunque, su convocazione del Presidente e ogni qualvolta lo richieda un terzo dei componenti.

Le competenze del Comitato di Gestione sono disciplinate dall'art. 9 comma 5 della



L. 84/94 e ss.mm.ii.. L'organo: i) approva il Piano Operativo Triennale, il Bilancio Preventivo, il Conto Consuntivo, la Relazione Annuale sull'attività dell'Ente; ii) adotta il documento di Pianificazione Strategica di Sistema, il Piano Regolatore del Porto; iii) delibera la dotazione organica, il piano dell'organico del porto, gli strumenti di valutazione dell'efficacia, della trasparenza, del buon andamento della gestione; iv) esprime pareri relativamente all'amministrazione delle aree demaniali, alle funzioni del Presidente; v) nomina, su proposta del Presidente, il Segretario Generale.

L'AdSP MSO ha definito, con Decreto n. 291 del 21 settembre 2021, la nuova composizione del Comitato di Gestione, presieduto dal Presidente dell'AdSP. Nel Comitato trovano rappresentanza e diritto di voto il rappresentante della Regione Sicilia, il rappresentante della Città metropolitana di Palermo, il Rappresentante del Comune di Trapani e il Direttore Marittimo della Sicilia Occidentale, i cui mandati hanno durata di quattro anni.

COMMISSIONI CONSULTIVE

Inoltre, ai sensi dell'art. 15 della L. 84/94 e ss.mm.ii., in ciascuno dei porti del Sistema dell'AdSP, è stata costituita una **commissione consultiva** ad elevata capacità tecnica finalizzata a garantire la massima armonia nel governo dell'intera filiera logistico-portuale. Ogni commissione è composta da n. 5 rappresentanti dei lavoratori delle imprese operanti in porto; n. 1 rappresentante dei lavoratori dell'AdSP e da n. 8 ulteriori membri in rappresentanza di armatori, industriali, imprenditori di cui agli articoli 16, 17 e 18, spedizionieri, agenti e raccomandatari marittimi, autotrasportatori operanti nell'ambito portuale.

Al fine di rafforzare il legame con la comunità e il territorio, l'AdSP stimola il **coinvolgimento dei propri stakeholder** (sia portuali, sia territoriali), oltre che con gli strumenti messi a disposizione dalla L. 84/94 e ss.mm.ii.. - ovvero l'Organismo di Partenariato del Mare, il Comitato di Gestione e le Commissioni consultive - attraverso l'informazione e la partecipazione. La prima risulta garantita:

- dalla pubblicazione sul sito internet dell'Ente dei contenuti di tutti i documenti di pianificazione strategica (Piano Operativo Triennale, Programma Triennale delle Opere Pubbliche, Piani Regolatori Portuali, Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema, Piano Integrato di Attività e Organizzazione) e di tutti gli strumenti di gestione;
- da newsletter, convegni, incontri tematici, comunicati stampa e sito internet;
- dalla puntuale risposta a tutte le richieste di informazioni e/o segnalazioni pervenute tramite e-mail.

Le forme di partecipazione vengono attuate, invece, attraverso la condivisione, con gli stakeholder chiave, dei processi di definizione delle linee guida per la redazione degli strumenti di pianificazione, l'organizzazione di riunioni di lavoro, conferenze di servizi aperte agli stakeholder, e la promozione di tavoli di lavoro settoriali, relativi a tematiche specifiche.



Disclosure 102-21

Consultazione degli stakeholder su temi economici, ambientali e sociali

Disclosure 102-43

Modalità di coinvolgimento degli stakeholder (core)

Disclosure 102-44

Temi e criticità chiave sollevati(core)

Disclosure 102-47

Elenco dei temi materiali(core)

Disclosure 103-1

Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro

Disclosure 103-2

La modalità di gestione e le sue componenti

L'ANALISI DI MATERIALITÀ

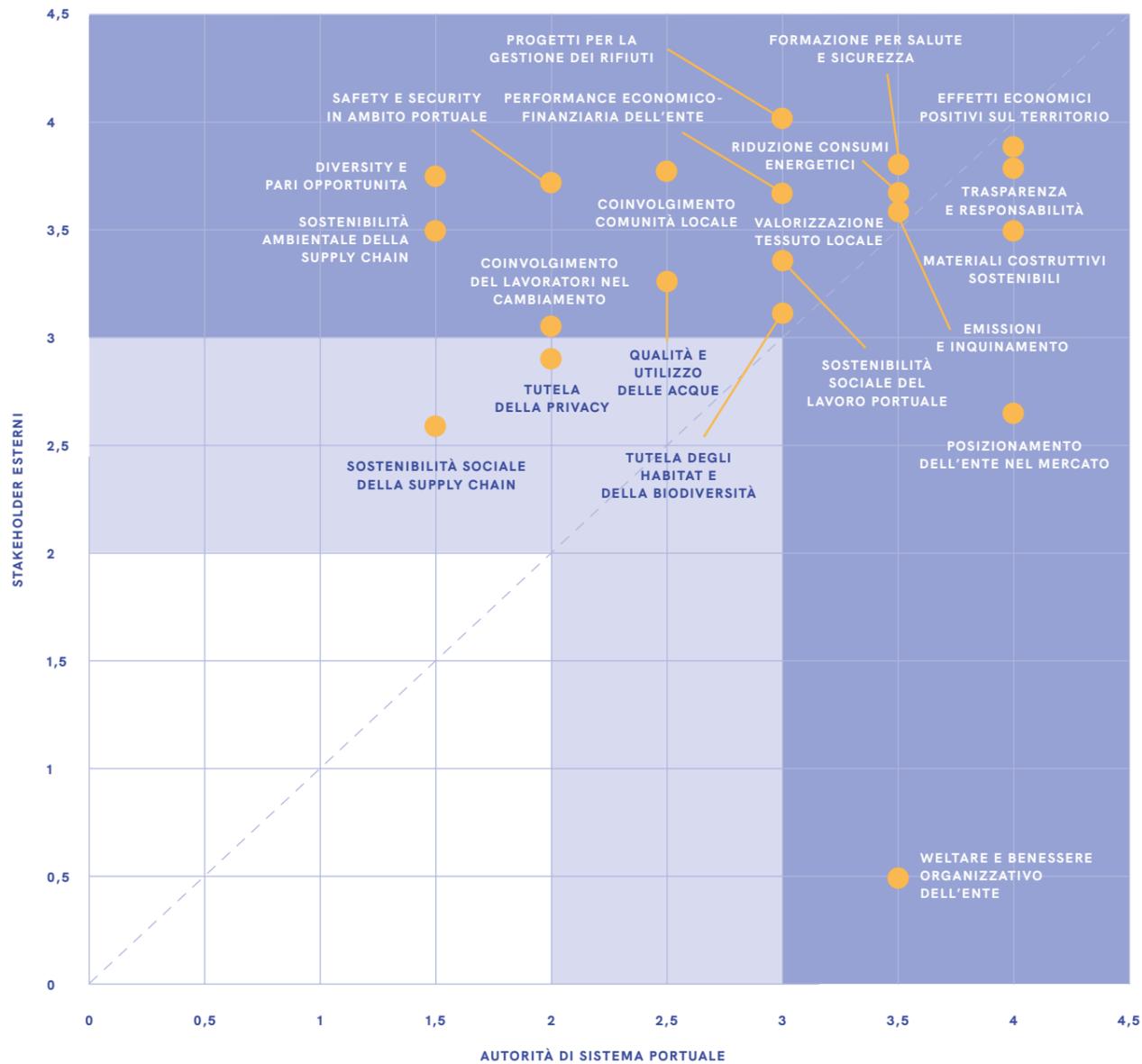
L'analisi di materialità permette di identificare gli aspetti che un ente intende prioritizzare nella definizione delle proprie politiche di sostenibilità economica, sociale e ambientale. Da tale analisi deriva **la matrice di materialità** che consente di rappresentare graficamente la rilevanza di un tema (**tema materiale**) correlando gli interessi dell'Ente con quelli dei suoi stakeholder esterni.

La presente analisi di materialità è stata condotta seguendo l'approccio delineato nel framework internazionale della Global Reporting Initiative (GRI) e si inserisce tra i documenti necessari ai fini della rendicontazione di sostenibilità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Per lo sviluppo dell'analisi si è proceduto per fasi. La prima fase ha visto la consultazione, per mezzo di colloqui diretti e conseguenti follow up, dei soggetti interni all'AdSP, e ha dato come output un primo gruppo di tematiche rilevanti. Durante la seconda fase, in conformità alle metodologie internazionali, è stato somministrato tramite mail un sondaggio di tipo CAWY idoneo a identificare un secondo gruppo di temi materiali sulla base dell'interesse degli stakeholder esterni. Lo stesso, in data 24 marzo 2022 è stato diffuso tramite sito (<https://www.adspalermo.it/news/sondaggio-report-di-sostenibilita>). Infine, la terza fase ha coinvolto le strutture di vertice dell'AdSP. Il confronto tra le diverse prospettive - interna, esterna e dei vertici - ha portato all'elaborazione della matrice di materialità (Fig. 1), strumento di sintesi dell'analisi di materialità e parte integrante del Bilancio di Sostenibilità secondo l'approccio GRI che si è scelto di utilizzare.





Figura 1. Matrice di materialità dell'AdSP MSO



Il quadrante in alto a destra raffigura i temi più rilevanti per tutti gli attori coinvolti, quelli dunque che faranno da guida nella definizione degli obiettivi e che dovranno essere prioritizzati al momento della definizione della strategia di sostenibilità dell'AdSP. Gli **effetti economici positivi sul territorio e la trasparenza e la responsabilità** verso la collettività, entrambi temi di sostenibilità economica, si collocano nel suddetto quadrante a dimostrazione di una diffusa consapevolezza circa l'impatto che le attività portuali hanno sul contesto e sulla comunità di riferimento.

Dalla matrice, si nota una generale convergenza di interessi per quanto riguarda i **materiali costruttivi sostenibili e la riduzione dei consumi energetici**. A tal proposito, l'AdSP adotterà logiche di sostenibilità tanto nella progettazione delle opere di riqualificazione e rifunzionalizzazione delle infrastrutture, quanto nello svolgimento dell'ordinaria attività portuale. In riferimento a quest'ultima, grande rilievo verrà dato a monitoraggio, mitigazione e compensazione delle **emissioni e dell'inquinamento atmosferico** e allo sviluppo di **progetti per la gestione dei rifiuti**. Anche la **formazione per la salute e sicurezza** sul lavoro sarà tra le tematiche privilegiate dall'Ente che si impegnerà nella definizione di piani formativi per gli addetti ai lavori portuali e per tutto il personale dipendente, anche in ottica di rispetto delle normative in materia sociale da parte di tutti i soggetti presenti in porto (**sostenibilità sociale del lavoro portuale**). L'analisi evidenzia un'ampia corrispondenza di interessi interni ed esterni anche per le tematiche legate alla **valorizzazione del tessuto locale** e alla **tutela degli habitat e della biodiversità**, per cui è evidente la particolare attenzione che verrà riposta sulla sostenibilità ambientale e su temi strategici quali la riduzione di diverse forme di inquinamento e la tutela dell'ecosistema, senza mai trascurare le **performance economico-finanziarie dell'Ente**.

La porzione in alto a sinistra della matrice mostra i temi fortemente rilevanti per gli stakeholder esterni. Tra questi, la **safety e security in ambito portuale, la diversity e le pari opportunità, la sostenibilità ambientale della supply chain, il coinvolgimento dei lavoratori nelle scelte di cambiamento, il coinvolgimento della comunità locale, la qualità e l'utilizzo delle acque, la tutela della privacy** dei soggetti che svolgono attività in ambito portuale e la **sostenibilità sociale della supply chain**. Tali temi, prevalentemente di interesse socio-organizzativo, sono stati oggetto di investimenti passati dell'AdSP, e pertanto, nell'anno 2021, lasciano spazio a questioni in cui l'Ente ha più ampio margine di miglioramento, quali il consolidamento ed estensione del **posizionamento dell'Ente sul mercato e l'incremento del welfare e del benessere organizzativo**.

L'analisi di materialità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale suggerisce l'esigenza di una chiara strategia, volta alla trasparenza e al confronto, alla progettazione e alla valutazione, in una prospettiva di crescita sostenibile in grado di trasformare i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, cogliendo i cambiamenti socioeconomici e i mutamenti del mercato, in linea con la recente configurazione dei porti quali sistemi complessi.



5. Infrastrutture e loro resilienza

Disclosure 203-1
Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati

Disclosure 203-2
Impatti economici indiretti significativi

Disclosure 201-2
Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico

Per permettere e garantire la corretta gestione, il potenziamento e lo sviluppo delle attività portuali l'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale ha in programma diverse attività di manutenzione ordinaria e interventi infrastrutturali straordinari. L'AdSP è coinvolta in diverse attività che cercano di rispondere alla crescita della domanda di traffico commerciale e passeggeri, incrementando la capacità portuale e in attività volte al miglioramento del rapporto città-porto, attraverso interventi di recupero e riqualificazione del waterfront. Di seguito si presentano i principali investimenti e progetti infrastrutturali in cui è impegnata l'AdSP.

Porto	Descrizione del progetto	Costo
Palermo	Messa in sicurezza e consolidamento delle banchine Vittorio Veneto Sud e Santa Lucia Sud e del porto turistico Sant'Erasmo. Quest'ultimo intervento è illustrato in maggiore dettaglio nella sezione 7.	11,78 milioni di euro
		
Trapani	Concorso di idee per l'acquisizione di proposte progettuali per la rigenerazione del waterfront storico del porto che nell'agosto 2022 ha visto la presentazione di un progetto dal valore di 100 milioni di euro.	710.000 euro
Trapani	Lavori di consolidamento e adeguamento sismico banchina di levante e testata molo Sanità	8 milioni di euro
Palermo	Completamento dei lavori di escavo dei fondali del bacino Crispi n. 3 fino a quota -12 m.s.l.m. e connesso rifiorimento della mantellata foranea del molo industriale al fine di rendere agibile il bacino Crispi n. 3 per l'ormeggio delle navi Crociere, disimpegnando di conseguenza il molo Piave che potrà essere utilizzato per gli ormeggi di navi RO-RO.	39,3 milioni di euro
Palermo	Lavori di completamento del bacino di carenaggio da 150 t.p.l. - secondo lotto funzionale - 1° e 2° lotto funzionale che consentirà la razionalizzazione e il potenziamento della cantieristica e il miglioramento della produttività ed efficienza delle attività industriali.	120 milioni di euro
		
Termini Imerese	Lavori di completamento del molo di sottoflutto che rientrano nel progetto generale di realizzazione di un piazzale commerciale, prolungamento del molo esistente e la rettifica della banchina turistica.	29 milioni di euro
Termini Imerese	Intervento di completamento del molo foraneo sopraflutto che rientra nel disegno progettuale che prevede più interventi intesi a dare funzionalità e sicurezza al porto. Il progetto comprende il rifiorimento della mantellata della diga foranea del porto.	50 milioni di euro



Porto	Descrizione del progetto	Costo
Termini Imerese	Lavori di dragaggio del porto per raggiungere la profondità di 10 metri dal l.m.m. del porto commerciale che si estende per circa 340 mila mq. Ciò permetterà di superare le limitazioni esistenti.	35 milioni di euro
Trapani	Lavori di dragaggio del porto	67,5 milioni di euro
Porto Empedocle	Realizzazione del nuovo terminal passeggeri Progetto di demolizione e ricostruzione della pertinenza demaniale marittima sita lungo Via del Molo.	3.25 milioni di euro

Gli interventi infrastrutturali e i lavori di costruzione di grandi opere pubbliche generano indirettamente molteplici impatti economici. Tali impatti indiretti sono misurabili in relazione solo agli interventi infrastrutturali già a regime. Primo fra tutti, la **riqualificazione del porticciolo di Sant'Erasmus** che ha permesso il rilancio di una parte dell'economia portuale e cittadina legata strettamente alla cerniera porto-città anche in termini di sicurezza e vivibilità dell'area, con un conseguente aumento di Benessere economico netto dei residenti, oltreché un aumento della ricettività turistica. L'intervento è descritto in maggiore dettaglio nella sezione 7.

Altra attività che ha sicuramente generato un impatto positivo è il **dragaggio del bacino Crispi del porto di Palermo**, che assicurando maggior pescaggio alle navi di grandi dimensioni e una maggiore sicurezza di ormeggio ha indotto un maggior numero di accosti e un crescente posizionamento del porto nelle principali rotte di traffico passeggeri e merci.

Nel **porto di Trapani**, la **realizzazione della stazione marittima passeggeri e della stazione aliscafi** ha avuto impatto sull'andamento positivo del flusso passeggeri verso le isole, incrementandone l'affluenza con effetti positivi sulla crescita economica del settore turistico-ricettivo nonché di nuove realtà di impresa che contando su un sistema di trasporto efficiente e accogliente garantisce attrattività dell'area. Si affianca alla realizzazione di nuove tratte di collegamento con realtà nazionali e straniere che diventano potenziali mercati di sbocco per l'isola.

LA DIGITALIZZAZIONE DELL'ATTIVITÀ DELL'ENTE

L'Agenzia per l'Italia Digitale, nel piano triennale 2021-2023, ha previsto, tra i principi strategici, di favorire la crescita di una società digitale capace di promuovere lo sviluppo sostenibile, etico ed inclusivo, attraverso l'innovazione, l'automatizzazione, la standardizzazione, e la sperimentazione nell'ambito dei servizi pubblici.

In linea con quanto premesso, nel corso del 2021 l'AdSP MSO ha destinato € 30.000,00 c.a. alla **trasformazione digitale dell'Ente**. Il primo passaggio effettuato dall'Autorità in tal senso ha riguardato i procedimenti inerenti la gestione della vigilanza sulle attività nei porti (art. 68 del Codice della navigazione) e le procedure per l'accesso civico e per il rilascio dei pass per l'accesso in porto. Al 31 dicembre 2021, risultano ultimati i lavori di realizzazione della piattaforma per la digitalizzazione dei decreti, degli ordini di servizio e delle autorizzazioni di spesa, ed è in via di attivazione un portale per le risorse umane che permetterà di gestire online le richieste di ferie, permessi, straordinari, controllo delle ore da recuperare, visualizzazione del cartellino, ecc.

Al fine di progettare, seguire e gestire la trasformazione digitale dell'Ente, e nella consapevolezza che la stessa migliori l'efficienza e la tracciabilità dei processi e renda più fluida la circolazione delle informazioni, l'Autorità ha implementato **l'Ufficio Informatica, innovazione tecnologica e digitalizzazione**. A dicembre 2021 è stata

attivata la prima versione non definitiva dello Sportello Unico Amministrativo (SUA), in attuazione dell'art. 15 bis della L. 84/94 e ss.mm.ii., dove verranno progressivamente inseriti tutti i procedimenti di competenza dell'AdSP secondo i tempi e le modalità previsti dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS). Il SUA costituisce lo strumento innovativo mediante il quale l'Autorità assicura la conduzione e la semplificazione delle procedure inerenti alle attività di propria competenza, garantendone una gestione digitalizzata, centralizzata, ottimizzata e trasparente.

La trasformazione delle Autorità Portuali in Autorità di Sistema Portuale, realtà più complesse e multipurpose, ha messo ancora più in evidenza l'esigenza di una maggiore flessibilità e integrazione della struttura. A tal fine, il 16 febbraio 2021, l'AdSP MSO ha sottoscritto un atto di convenzione, della durata di 22,5 anni, denominato **"Progetto Smart Port"** per l'efficientamento tecnologico ed energetico dei porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, per un importo pari a oltre 22 milioni di euro (22.240.719,00 €). Nell'ambito del progetto **Smart Port** l'impresa affidataria ha proposto all'AdSP diversi interventi di efficientamento tecnologico, tra i quali la realizzazione di infrastrutture e reti dati al fine di incrementare la sicurezza e il controllo delle aree portuali e migliorare il livello di informazioni fornite agli utenti. Il progetto comprende:

- la **remotizzazione della gestione e del presidio dei sistemi di videosorveglianza** dei porti di Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle attraverso la realizzazione di una control room al fine di garantire un maggior controllo delle strutture;
- l'integrazione e **ammodernamento** dell'attuale **datacenter** locale mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage di classe SAN e NAS, sui quali consolidare i sistemi attuali di produzione e procedere al rilascio delle opportune infrastrutture sottese alla gestione integrata delle architetture funzionali al progetto;
- la realizzazione di una **piattaforma digitale** di wayfinding digital signage con APP per smartphone e totem interattivi disposti sul percorso di uscita dal porto alla città al fine di promuovere ai visitatori itinerari ed eventi organizzati sul territorio;
- la previsione, presso il porto di Palermo, di un **Sistema di Gestione Integrata** che, mediante algoritmi personalizzati e specifiche dashboard informative, garantisca massima semplicità di interazione con tutte le tecnologie e i dispositivi previsti in sede progettuale.

Al 31 dicembre 2021, l'AdSP ha destinato € 75.000,00 all'implementazione di servizi di cloud computing e all'installazione di software per la digitalizzazione dei flussi informativi, ed € 61.000,00 per l'acquisto di sistemi di video analisi. È invece ancora in corso il processo di perfezionamento della procedura di finanziamento dell'intervento "Piattaforma Telematica di Gestione e Controllo remoto degli imbarchi per l'accessibilità e la tracciabilità dei veicoli" per i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle. Il finanziamento è previsto per un importo pari ad € 5.000.000,00.



6. Clima ed energia

Disclosure 102-11
Principio di Precauzione (core)

PRINCIPIO DI PRECAUZIONE

In ossequio al **principio di precauzione** e al fine di prevenire rischi potenziali per la salute umana, l'ambiente e la sicurezza, l'AdSP applica, nelle procedure di affidamento, e in conformità con quanto previsto dal Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 50/2016) e nel rispetto del Testo Unico in materia ambientale (D.Lgs. 152/2006), criteri non economici che garantiscono la tutela ambientale e la promozione dello sviluppo sostenibile.

A tal fine, l'AdSP prevede, nella documentazione progettuale e di gara, **requisiti ambientali minimi di partecipazione**, quali il possesso di certificazioni ISO, e applica **i criteri di sostenibilità energetica e ambientale** (ex art. 34 D.Lgs. 50/2016), limitatamente alle categorie di affidamenti per i quali sono stati adottati i CAM (Criteri Ambientali Minimi), come elementi di valutazione qualitativa e/o premiale dell'offerta. A titolo esemplificativo, in alcune procedure di gara andate in aggiudicazione nel corso del 2021, gli affidatari hanno inserito nei propri progetti soluzioni migliorative quali l'installazione di un sensore di misura della temperatura, dell'umidità, della pressione dell'aria, del livello di rumore, della presenza di particolato e polveri (PM1/PM2.5 e PM10) e della luminosità dell'area; l'utilizzo di un cannone nebulizzatore durante le operazioni di scavo e demolizione, al fine di abbattere le particelle di polvere disperse nell'aria; il lavaggio delle ruote dei veicoli utilizzati in cantiere prima della loro uscita dal sito, per evitare l'immissione di polveri nelle zone di viabilità cittadina; la copertura con teli in polietilene dei cassoni contenenti i rifiuti.

L'Autorità di Sistema Portuale MSO non dispone al momento di un sistema di monitoraggio e controllo delle emissioni prodotte, né dei sistemi di monitoraggio dei consumi energetici e dei relativi fattori emissivi. Tuttavia, sono in corso interlocuzioni con ARPA Sicilia per l'installazione di centraline di rilevamento nel sedime portuale. Di seguito si illustrano il consumo energetico in kWh e il consumo idrico dell'AdSP del 2021.

Consumo elettrico	3.683.999 kWh
Consumo idrico	44.828 m.c.

INTERVENTI PER LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Nonostante l'aumento dei consumi energetici nei porti dell'AdSP rispetto al 2020, essenzialmente dovuto alla presenza di numerosi cantieri in essere, l'Ente continua il suo impegno nella realizzazione di opere e interventi volti ad efficientare i quattro porti, nella duplice direzione di razionalizzare i consumi e adottare soluzioni progettuali di efficientamento energetico nelle infrastrutture in corso di realizzazione, nonché ad accelerare l'attuazione della concessione del **Project Financing SMART PORT**.

In primo luogo, al fine di consentire l'attuazione a regime degli interventi in atto e rendere pienamente operativo il progetto di Smart Port, è stato aggiornato il progetto per l'ammodernamento e la riqualificazione dell'Anello Elettrico di Bassa e Media Tensione del porto di Palermo e porti del Sistema, la cui approvazione è avvenuta con Decreto del Presidente 313 del 22 ottobre 2021.

Disclosure 302-1
Energia consumata all'interno dell'organizzazione

Disclosure 303-5
Consumo di acqua

Disclosure 302-4
Riduzione del consumo di energia

Disclosure 302-5
Riduzione del fabbisogno energetico di prodotti e servizi

La convenzione stipulata nel 2021, che riguarda la realizzazione di lavori e servizi finalizzati allo sviluppo in chiave "Smart Port" dei porti del Sistema, prevede interventi che implementeranno le misure di sicurezza nei porti, la produzione di energia pulita attraverso la realizzazione e lo sfruttamento di un impianto fotovoltaico con una potenza di 536 MWh da installarsi presso gli edifici e i parcheggi del porto di Palermo su una superficie totale di 2.250 mq, di un impianto di trigenerazione con una potenza di 260 kWe, e attività di relamping LED che assicureranno un risparmio della spesa per consumi pari a circa il 7% rispetto ai costi attualmente sostenuti, nonché un impianto di cogenerazione (nel solo porto di Palermo) che, attraverso il recupero e l'utilizzo dell'energia dispersa sotto forma di calore, garantirà un risparmio del combustibile primario utilizzato per la produzione di energia elettrica pari al 42% circa.

Con riferimento ai porti di Trapani e Porto Empedocle, è in corso un'accelerazione degli interventi di efficientamento energetico, riconducibili al progetto Smart Port, nonché ad interventi complementari che condurranno alla significativa riduzione dei consumi del 20-25% nel prossimo biennio. Spicca, fra gli altri interventi di settore, il progetto della ricostruzione del nuovo terminal passeggeri di Porto Empedocle, che per gli accorgimenti energetici e la riqualificazione dell'area del parcheggio antistante munita di due impianti fotovoltaici e colonnine di ricarica per le bici elettriche, ha guadagnato la ridenominazione di "Piattaforma logistica e Intermodalità Vigatese", posizionandosi come primo progetto in graduatoria, con 93 punti, nell'ambito del finanziamento PAC del PON Infrastrutture e Reti 2014/20 accessibilità turistica. Sono molteplici le iniziative di risparmio ed efficientamento energetico da parte dell'AdSP, esse però non sono state ancora completamente implementate e pertanto non è possibile rilevare ancora gli effetti positivi di tali azioni.

L'AdSP è inoltre impegnata nello studio di fattibilità e interlocuzione con i maggiori player e stakeholder del settore del Cold Ironing per la sua applicazione negli scali dell'Ente. Tale tecnologia consiste nel processo di fornitura diretta di energia elettrica ad una nave ormeggiata in porto. Questo consente lo spegnimento del motore di bordo riducendo o azzerando le emissioni della nave stessa. Questi interventi nel loro complesso permetteranno di elettrificare molteplici accosti destinati alle navi Ro-Ro, principale core business dell'Ente.

Infine, nell'area demaniale di Porto Empedocle è in fase di realizzazione un impianto terminale di ricezione e rigassificazione di GNL di proprietà di un'azienda del gruppo Enel, con una capacità di stoccaggio di 8 miliardi di mc/anno. L'intervento ha previsto anche le operazioni di dragaggio per ottenere una quota di -11,5 m.s.l.m.m. in conformità al Piano Regolatore Portuale vigente per consentire l'attracco delle navi gasiere.

Di seguito vengono citati brevemente gli interventi di efficientamento energetico rientranti nel finanziamento del PNRR.

Porto	Descrizione	Costo
Palermo	Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale che prevede l'elettrificazione di 7 accosti per un totale di 32 MW	32 milioni di euro
Termini Imerese	Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale, prevede l'elettrificazione di 2 accosti per un totale di 6 MW	6 milioni di euro
Trapani	Intervento Green Port, prevede l'elettrificazione di 2 accosti per un totale di 6 MW	6 milioni di euro
Porto Empedocle	Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale, prevede l'elettrificazione di un accosto per un totale di 3 MW	3 milioni di euro

Disclosure 306-1
Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti

Disclosure 306-2
Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti

Disclosure 303-1
Interazione con l'acqua come risorsa condivisa

Disclosure 304-2
Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità

LA GESTIONE DEI RIFIUTI

Negli ambiti portuali dell'AdSP non sono presenti impianti di trattamento o aree di stoccaggio dei rifiuti. La maggior parte della produzione di rifiuti avviene a bordo delle navi, questi vengono conferiti e ritirati dal concessionario per essere subito inviati a smaltimento; pertanto, non vi sono impatti significativi collegati alla gestione dei rifiuti. Tuttavia, i concessionari e affidatari dei servizi di gestione dei rifiuti sono perfettamente in grado di gestire le eventuali e sporadiche emergenze che potrebbero verificarsi. Infine, è comunque in corso la predisposizione di un sistema di gestione in materia ambientale che si prevede di completare entro la prima metà del 2023.

LA GESTIONE DELLE ACQUE

Il 16 giugno 2016 è stata affidata all'esterno la progettazione definitiva dell'impianto fognario del porto di Palermo. In particolare, si prevede il rifacimento delle reti di smaltimento delle acque meteoriche e delle acque reflue biologiche a servizio delle aree del porto di Palermo che si estendono dalla diga industriale al molo Trapezoidale. Il progetto si propone di adeguare le aree di pertinenza dell'AdSP alle nuove normative in materia di smaltimento delle acque meteoriche di prima pioggia e risolvere i problemi legati alla vetustà delle reti fognarie per lo smaltimento dei reflui e delle acque piovane, al fine di dare funzionalità alle aree commerciali per la fruibilità del sistema.

Attualmente il progetto definitivo è in fase di redazione e, dopo le approvazioni di legge, è necessaria la redazione del progetto esecutivo. Importo presunto lavori € 50.000.000,00.

LA BIODIVERSITÀ

Al fine di proteggere e salvaguardare la biodiversità nel territorio europeo degli Stati membri tenendo conto, al tempo stesso, delle esigenze economiche, sociali, culturali e regionali, la Comunità europea il 21 Maggio 1992 ha emanato la Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali della flora e della fauna selvatiche. L'Italia ha dato attuazione alla Direttiva 92/43/CEE con D.P.R. 8 Settembre 1997, n. 357 modificato con D.P.R. 12 Marzo 2003, n. 120.

Nello specifico una delle attività di controllo portata avanti dall'AdSP nel 2021, è il servizio di monitoraggio ambientale con riguardo ai lavori di dragaggio del Bacino Crispi 3 del porto di Palermo. Il servizio consiste nel monitoraggio dell'eventuale risospensione dei materiali a granulometria più fine e della dispersione nell'ambiente marino dei contaminati ad essi associati mediante controlli ambientali sulla matrice acquosa del bacino portuale da effettuarsi durante la fase di dragaggio in corrispondenza di almeno tre stazioni di controllo, secondo le indicazioni contenute nel Piano di Monitoraggio ambientale. L'attività di monitoraggio ha previsto il controllo della colonna d'acqua tramite il prelievo di campioni d'acqua in corrispondenza delle suddette stazioni di monitoraggio nel bacino portuale per effettuare:

- La verifica delle concentrazioni dei solidi in sospensione (solidi sospesi totali: TSS) e la misura della torbidità. La torbidità è da intendersi come parametro spia;
- La verifica delle concentrazioni dei parametri chimici a rischio emersi dalla caratterizzazione già effettuata dal laboratorio SCAR, cioè Idrocarburi totali, sommatoria PCB, Hg, Pb, Zn, Benzo(g,h,i) perilene, Dibenzo(a,h)antracene, Indeno(1,2,3,c-d) pirene, Benzo(a)pirene;

- Il controllo della ecotossicità, mediante analisi ecotossicologiche, del campione d'acqua prelevato applicando una batteria di saggi biologici facendo eventualmente riferimento al manuale ISPRA n. 67/2011 "Batterie di saggi ecotossicologici per sedimenti di acque marine e salmastre".





Disclosure 102-12
Iniziativa esterne

Disclosure 413-1
Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo

7. Rapporti con la comunità locale

INIZIATIVE ESTERNE SVILUPPATE DALL'ADSP MSO

Il legame esistente tra l'attività portuale e la comunità di riferimento, nonché la consapevolezza dell'impatto sociale e, spesso etico, della stessa, hanno spinto l'AdSP MSO a sviluppare iniziative sociali in collaborazione con Associazioni ed Enti esterni.

Nel 2021, l'Autorità ha collaborato con l'Istituto Euro-Mediterraneo di Scienza e Tecnologia (IEMEST) per il **progetto Ecosistema dell'Innovazione Biotecnologica per la Salute, l'Ambiente, i Giovani e le Imprese (EI-BIO-SAGI)**. Il progetto mira alla creazione e strutturazione di un Ecosistema di Ricerca, Sviluppo e Innovazione (RS&I), trasferimento tecnologico e alta formazione all'avanguardia europea, unica nel suo genere nelle regioni meridionali e insulari del nostro Paese, attraverso la realizzazione di un Polo di ricerca biotecnologica human centered per il monitoraggio, la predizione e il miglioramento dello stato di salute dei cittadini e del territorio.

LA RIQUALIFICAZIONE DEL TERRITORIO: INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

Tra gli obiettivi primari dell'AdSP MSO vi è il raggiungimento di risultati concreti, tangibili e condivisi, capaci di attuare processi di rigenerazione a più livelli nell'intero sistema portuale, sulla base di principi e strategie di sviluppo sostenibile che ben si integrano con la programmazione dell'Ente in ottica di innovazione, digitalizzazione, transizione ecologica e, soprattutto, gestione delle infrastrutture. Accelerare sulle infrastrutture necessarie allo sviluppo degli scali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle è la visione di lungo periodo dell'Autorità che, nel pianificare porti e waterfront urbani, punta a potenziare la funzione di comunicazione tra città e porto, quest'ultimo inteso come varco attraverso cui transitano merci e passeggeri, si producono flussi e si generano economie territoriali.

Il numero di **investimenti infrastrutturali** che l'AdSP sta portando avanti in questi ultimi anni su tutti i porti del suo network, oltre ad avere un impatto economico diretto positivo sul bilancio dell'Ente, avranno effetti positivi anche sul tessuto economico delle stesse città interessate. Nello specifico, infrastrutture nuove, migliorate e rinnovate permetteranno un aumento dei traffici, sia turistici che commerciali, con un conseguente incremento di tutto l'indotto che opera in questi comparti e anche con la creazione di nuove opportunità occupazionali. Inoltre, si garantirà un miglioramento dei servizi di interesse generale offerti all'utenza portuale e la possibilità alle città di instaurare un connubio proficuo e produttivo con il proprio porto.

In tal senso, l'AdSP MSO ha dettagliato il **Progetto Integrato di Trasformazione Portuale (P.I.T.P.)**, piano per la definizione di un'interfaccia urbano-portuale in grado di relazionarsi con spazi di natura differente (commerciale, industriale, crocieristica, diportistica, ricreativa). In generale, i P.I.T.P. hanno l'obiettivo di garantire una configurazione architettonica e urbana unitaria alle diverse aree e sub-aree funzionali, perseguendo un progetto di qualità per la nuova città-porto. I progetti integrati, pertanto, si configurano come piani di dettaglio di veri e propri "progetti urbani" contenenti indicazioni derivanti dall'approfondimento degli aspetti funzionali, operativi, strutturali ed infrastrutturali, architettonici, urbanistici e paesaggistici, della natura e consistenza dei corpi di fabbrica da demolire o ristrutturare, del sedime

e dell'altezza dei nuovi fabbricati. Nella necessaria intesa con i rispettivi comuni, devono essere attivate le correlate strategie di intervento volte a massimizzare l'interazione città-porto. La realizzazione sinergica degli interventi consentirà ai porti di massimizzare la funzionalità e la qualità delle aree per la crocieristica, la nautica da diporto e il tempo libero, e alle città di riqualificare aree e quartieri, a partire dai waterfront.

Il sito di **Palermo** si è affermato come hub moderno e competitivo in grado di alimentare processi virtuosi a elevato contenuto innovativo, nonché come scalo di eccellenza nell'ambito dell'accoglienza. Nel corso del 2021, il porto è stato oggetto di un'innovazione del layout, attraverso la riorganizzazione delle banchine e la ridefinizione degli spazi portuali. In piena collaborazione con il Comune di Palermo e le associazioni di tutela ambientale, è stata condivisa una linea di azione intesa ad armonizzare le aree di interfaccia città-porto di maggiore rilevanza. Un primo intervento ha coinvolto il **porticciolo di Sant'Erasmus**. Il 20 luglio 2021, l'AdSP ha aggiudicato i lavori per la messa in sicurezza dell'area, riqualificata nell'anno 2019. Al 31 dicembre 2021 i lavori, il cui ammontare è pari a € 4.881.660,00, si attestano al 30%. Risulta redatto il progetto esecutivo per il 2° stralcio di lavori, per un importo complessivo di € 2.300.000,00. La zona ha ospitato, in data 30 ottobre 2021, il Graduation Day dei Laureati Magistrali dell'anno accademico 2020-2021 dell'Ateneo di Palermo.

Porticciolo di Sant'Erasmus



Un secondo intervento ha riguardato il **Molo trapezoidale**. Questo occupa uno spazio di oltre 20.000 mq adiacente l'antico porto della Cala, testimonianza della storia cittadina che l'AdSP intende riprendere e rendere luogo dove proporre le eccellenze siciliane a disposizione di tutta la comunità. Nel 2021 sono stati portati avanti i lavori di rifunzionalizzazione per un investimento previsto pari a oltre 25 milioni di euro destinati ad ampliare le zone pedonali, a riconnettere il Trapezoidale all'area della Cala, a diversificare l'offerta funzionale degli edifici, e a inserire aree per lo sport e il tempo libero, parchi e giardini, zone per bambini. In dettaglio, il progetto prevede la realizzazione di una passeggiata a uso ciclopedonale, arricchita con aiuole e palme, che accompagnerà a una piazza in pietra calcarenitica, caratterizzata da tre grandi aiuole circolari in cui verranno piantumati alberi e arbusti. La piazza confinerà con un laghetto urbano di 8.000 metri quadri e circa 1 metro di profondità che renderà possibile la navigazione a piccole barche a remi. Ai lati del lago saranno edificati locali destinati ad attività commerciali e ristorative, con particolare attenzione al made in

Sicily. Il progetto include la costruzione di una Conference Hall, un anfiteatro all'aperto con circa 200 posti, terrazze panoramiche, nuovi uffici a disposizione dell'AdSP, un museo virtuale della città, nonché uno spazio verde di oltre 12.000 mq arricchito con essenze autoctone, quali eritrine e ficus, e alberature ombreggianti. In tale progetto si colloca anche l'attività volta alla valorizzazione della più ampia **area archeologica del Castello a Mare**, con riferimento alla quale, nel corso del 2021, l'AdSP ha definito il procedimento concessorio volto alla realizzazione di un polo museale (Museo immersivo Palermo), nonché ha avviato le interlocuzioni con la Soprintendenza di Palermo e il Polo Regionale di Palermo, per i parchi e i musei archeologici, e l'Agenzia del Demanio, per la sottoscrizione di un accordo di valorizzazione dell'intero parco archeologico del Castello a Mare, da definire nel 2022, al fine di rendere nuovamente fruibile un'area di grande rilievo storico, monumentale e paesaggistico.

Rendering del Molo trapezoidale



Sempre nel quadro dell'integrazione visiva e fisica della città di Palermo e il suo waterfront, l'AdSP MSO nel 2021 ha investito nel progetto "Interfaccia - la ristrutturazione delle vie di accesso al porto core di Palermo e le sue interazioni con l'ambiente urbano", presentato al pubblico il 29 marzo 2021 durante un incontro streaming. Il progetto esecutivo prevede una spesa complessiva di 35 milioni di euro, finanziati per € 1.484.900,00 con fondi Cef, Connecting Europe Facility, tra i più ricchi strumenti di finanziamento dell'UE, e 18 mesi di lavori. Il progetto, incentrato sul tema del rinnovamento urbano sostenibile, è nato per migliorare la competitività industriale, creare crescita economica e lavoro, migliorare l'accessibilità al porto, e si propone di ricostruire l'identità marittima della città. La riqualificazione dell'area segue il modello di riconversione in ottica turistico-culturale, nonché di rifunzionalizzazione degli spazi e degli accessi. I principali elementi progettuali che caratterizzano l'intervento sono:

- nuovi spazi e immobili polifunzionali completi di servizi volti al miglioramento sia dell'accoglienza per passeggeri e camionisti, sia delle condizioni di lavoro degli operatori portuali;
- sovrappassi e passerelle di collegamento con le stazioni di imbarco passeggeri, finalizzati a evitare le commistioni tra traffico gommato e passeggeri;
- nuove aree di parcheggio;
- sistemi di controllo e varchi mirati a elevare il livello di sicurezza;

- aree verdi per migliorare la vivibilità e fruibilità degli spazi urbani e portuali.

Il progetto, elaborato coerentemente alle previsioni del Piano regolatore portuale (PRP) e secondo le indicazioni fornite dal Piano integrato di Trasformazione portuale (PITP), si sviluppa longitudinalmente per circa 400 m lungo la Via Crispi, su una superficie di circa 52.000 mq compresa tra il molo Santa Lucia e il Molo Vittorio Veneto. L'area di interfaccia città-porto è stata configurata come un sistema di spazi pubblici a diverse quote che permettono di superare il confine tra porto e città e consentono alle funzioni urbane di riappropriarsi degli affacci al mare. Il progetto include infatti: un parco urbano a quota 0.00 lungo via Crispi; un sistema di passeggiate e di funzioni miste commerciali e ricreative a quota 7.00; un sistema di coperture ombreggianti a quota 12.00.

Rendering nuova interfaccia porto-città



La nuova interfaccia, simbolo della rigenerazione urbana, si inserisce nel processo di rinascita intrapreso dall'AdSP che comprende altresì la rivalutazione del porticciolo dell'Acquasanta e il completamento dei lavori di restyling della **Stazione Marittima** di Palermo. Nel 2021, sono stati realizzati interventi di ammodernamento e di ristrutturazione interna della Stazione, che hanno riguardato sia l'aspetto architettonico sia quello distributivo e funzionale, comprendendo l'installazione di nuove passerelle per l'imbarco/sbarco dei passeggeri. L'impegno pecuniario complessivo è stimato in 30 milioni di euro destinati alla rifunzionalizzazione dell'intera Stazione Marittima. L'AdSP si è impegnata a individuare il gestore unico cui dare in concessione la gestione della Stazione, al fine di creare i presupposti per offrire all'utenza dello scalo palermitano servizi soddisfacenti e adeguati ai moderni standard di funzionalità e di comfort.

Proporzionalmente, e con le rispettive specificità, anche negli altri porti del Sistema sono state eseguite opere di riqualificazione e rifunzionalizzazione in ottica di integrazione porto-città.

Nel sito di **Trapani**, nel corso del 2021, è stato dato il via al concorso di idee per l'acquisizione delle proposte progettuali per la rigenerazione del **waterfront storico** del porto. Il progetto prevede un investimento di oltre 100 milioni di euro da destinarsi alla costruzione di una passeggiata-darsena urbana, di un parco e di un nuovo terminal crociere molo a T dotato, oltre che di servizi per il passeggero, di spazi dedicati alle forze dell'ordine che operano in ambito portuale, di un bar e di un ristorante con terrazza panoramica. Nel dicembre 2021 è inoltre inaugurata la nuova **Stazione Marittima**, i cui

Waterfront di Trapani

lavori di restyling hanno impegnato una somma complessiva di circa 4 milioni di euro.



Anche a **Porto Empedocle**, al 31 dicembre 2021, sono in corso i lavori per la realizzazione del nuovo **terminal passeggeri**, per un importo pari a €3.250.000, ed è in fase di affidamento la progettazione preliminare della nuova **Stazione Marittima** sulla banchina di ponente del molo Crispi, per un importo pari a €440.000,00.

Lavori di realizzazione del nuovo terminal passeggeri di Porto Empedocle



Nel porto di **Termini Imerese** si sono realizzati importanti interventi di riqualificazione relativi a: molo sopraflutto (valore intervento €16.300.000,00 circa), molo sottoflutto (valore intervento €20.140.000,00 circa) e rifiorimento della mantellata (valore intervento €13.612,822).

I risultati finora conseguiti con l'avvio, e, in alcuni casi, con la conclusione di opere infrastrutturali di riqualifica, hanno ridato a Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, la possibilità di generare nuova occupazione, ricchezza e miglioramento della qualità della vita.



8. Safety & security in ambito portuale

Disclosure 403-2

Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti

Disclosure 403-7

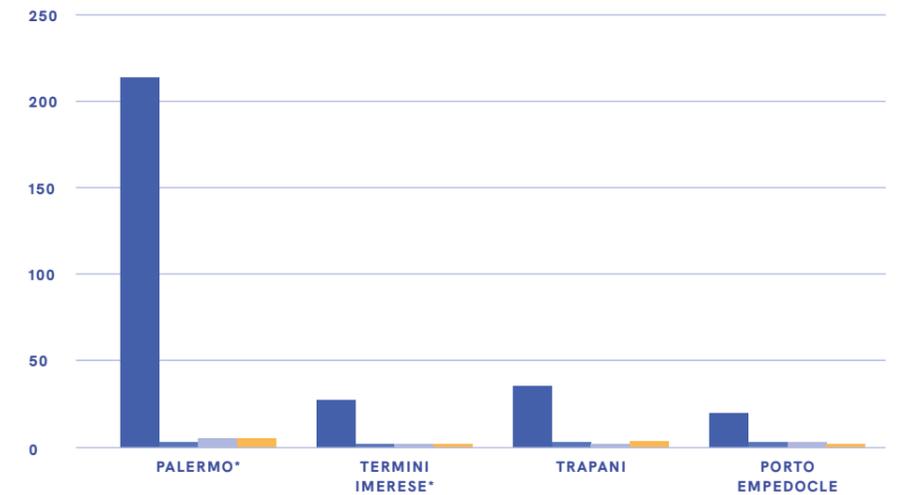
Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali

IL PIANO DELL'ORGANICO DEL PORTO

Figura 1. Imprese ex art. 16 e 17 della L. 84/94 e ss.mm.ii. operanti nei porti del Sistema al 31/12/2020



Figura 2. Tipologia di contratto degli addetti ai lavori portuali dell'AdSP MSO al 31/12/2020



* dati per impresa art. 16 e quella art. 17 della L. 84/94 e ss.mm.ii. ripartiti sulla base delle toccate nave del 2020



Figura 3. Divisione per genere degli addetti ai lavori portuali dell'AdSP MSO al 31/12/2020

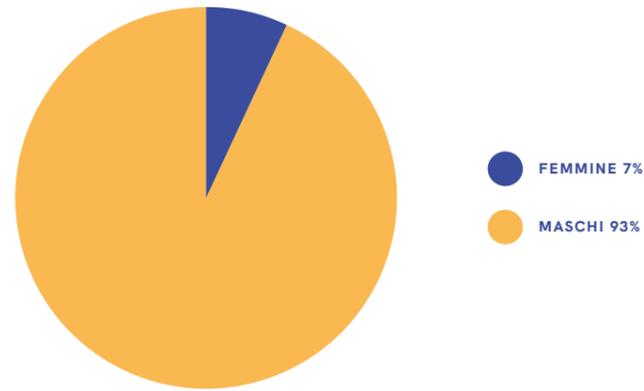


Figura 4. Suddivisione per fasce d'età degli addetti ai lavori portuali dell'AdSP MSO al 31/12/2020

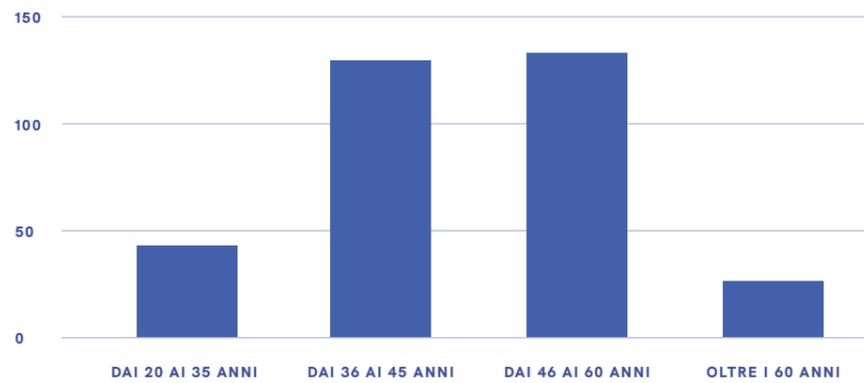
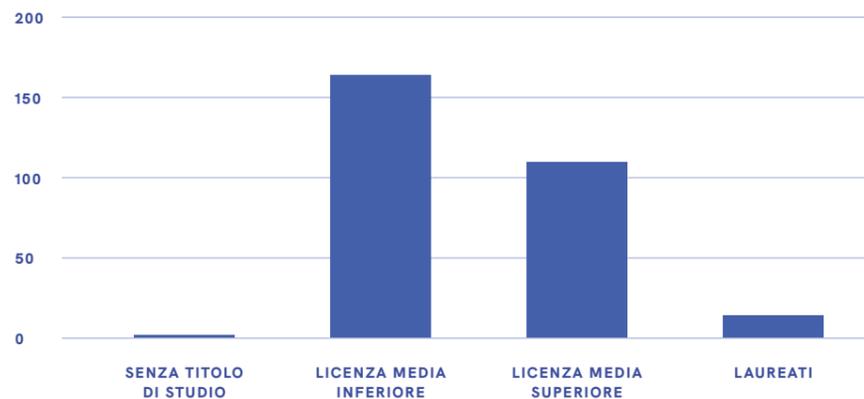


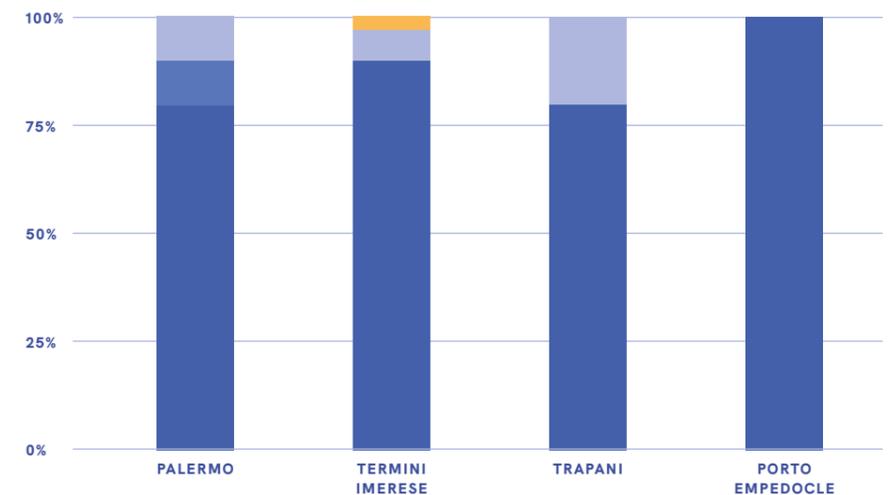
Figura 5. Titolo di studio in possesso degli addetti ai lavori portuali dell'AdSP MSO al 31/12/2020



I dati più recenti sulla forza lavoro dei porti dell'AdSP MSO ad oggi disponibili fanno riferimento all'anno 2020 ed hanno già rappresentato la base per la redazione del Piano dell'Organico dei Lavoratori dei Porti del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale per il triennio 2021 - 2023.

Il **Piano dell'Organico del Porto** (POP) è stato redatto ai sensi dell'art. 8 della L. 84/94 e ss.mm.ii., come modificata dal c.d. "Correttivo Porti" (D.Lgs. 232/2017), quale documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi, tanto qualitativi quanto quantitativi, individuati dalle imprese che svolgono operazioni e servizi portuali, dalle imprese autorizzate alla fornitura di lavoro temporaneo e dalle imprese concessionarie (artt. 16, 17, 18 della L. 84/94 e ss.mm.ii.). Il POP ha validità triennale ed è soggetto a revisione annuale al fine di permettere l'adozione di Piani Operativi di Intervento per il lavoro portuale finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale.

Al 31 dicembre 2020, l'AdSP MSO conta complessivamente **n. 12 imprese portuali** a valere dell'art. 16, ovvero autorizzate allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, e a valere dell'art. 17, ovvero imprese autorizzate all'esercizio delle prestazioni di lavoro temporaneo, alle quali sono da aggiungersi n. **4 compagnie di navigazione** autorizzate all'autoproduzione delle operazioni portuali. Nello specifico, n. 5 imprese operano nel porto di Palermo, n. 4 nel porto di Termini Imerese, n. 3 nel porto di Trapani, n. 4 nel porto di Porto Empedocle. Di queste, n. 1 impresa svolge attività portuale presso i siti di Palermo, Termini Imerese e Porto Empedocle, n. 1 presso Palermo e Termini Imerese e n. 1 presso Termini Imerese e Trapani. La loro presenza sul mercato è così suddivisa:



Il 75% delle imprese portuali (9) è costituita in forma societaria a responsabilità limitata, il 17% (2) è a partecipazione azionaria e l'8% (1) è in forma di società cooperativa. Il codice ATECO dell'attività primaria delle imprese è per n. 5 imprese 52.24.2 "movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali", per n. 4 imprese è 52.22.09 "altre attività dei servizi connessi al trasporto per vie d'acqua dei passeggeri". Le rimanenti 3 imprese hanno altre attività primarie pur contemplando fra le attività secondarie quelle connesse al traffico portuale. Tra queste, il 22% (3)



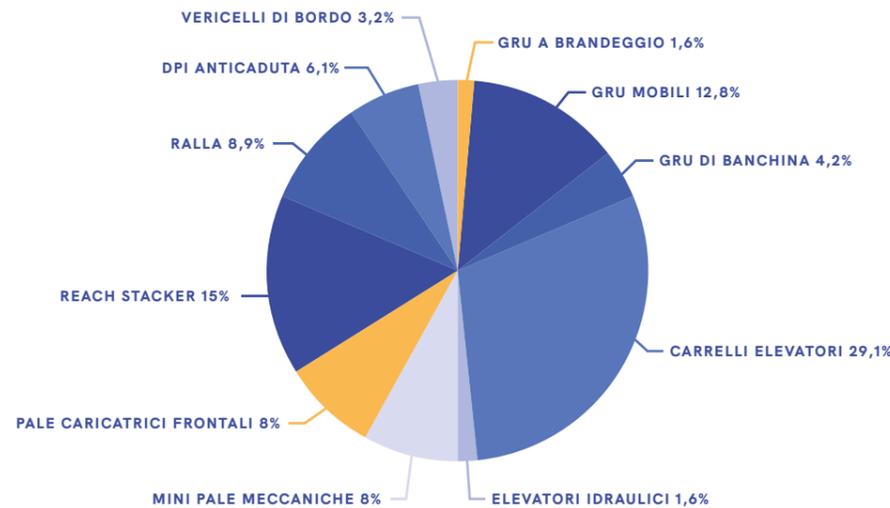
dichiara di aspettarsi un aumento del fatturato di oltre il 3% per il triennio 2021-2023; il 33% (4) dichiara che il fatturato rimarrà invariato e il 45% (5) prevede invece una diminuzione del fatturato di oltre il 3%.

Nell'anno 2020, la **forza lavoro** complessiva del Sistema è pari a 327 unità, di cui 304 assunte con contratto a tempo indeterminato. La maggior parte (257 risorse) è collocata nel porto di Palermo e ha un'età ricompresa tra i 36 - 45 e 46 - 60 anni. La suddivisione per età non è simile nei porti: in particolare, tutti gli over 60 e il 75% (98) dei lavoratori di età 46 - 60 anni sono impiegati nel sito di Palermo. La percentuale di addetti di sesso femminile rappresenta circa il 7% della forza lavoro impiegata.

Il 75% della forza lavoro operante nei porti del Sistema è rappresentata da soggetti con il titolo di licenza media inferiore (n. 148 risorse) e superiore (n. 96 risorse), e, a seguire, da soggetti laureati e senza titolo di studio. Il 67% delle imprese ha esplicitato l'intenzione di formare il personale già in forza e ha dato disponibilità a collaborare con giovani stagisti, dichiarando di essere a conoscenza degli incentivi statali esistenti.

Al 31 dicembre 2021 l'AdSP ha registrato che gli infortuni correlati al lavoro portuale sono inferiori a dieci nell'arco dell'anno, e sono per lo più di lieve entità (distorsioni e contusioni con semplice decorso).

Relativamente alla formazione obbligatoria ex D.Lgs. 81/2008, mediamente, nel 2020, le imprese hanno svolto corsi di formazione/informazione sulla sicurezza dei luoghi di lavoro per un totale di 85,4 ore. Al 31 dicembre 2020, la formazione dei lavoratori con riferimento all'abilitazione a condurre i mezzi di cui all'art. 73 D.Lgs. 81/2008 è ripartita come di seguito:



La maggior parte dei lavoratori è abilitata alla conduzione di carrelli elevatori, di reach stacker e di gru mobili. Nel 2021 le imprese hanno manifestato la necessità di effettuare formazione in materia di sicurezza, al fine di conseguire ulteriori abilitazioni alla conduzione dei mezzi meccanici ex art. 75 D.Lgs. 81/2008.

Con riferimento esclusivamente alle imprese di cui all'art. 16 della L. 84/94 e ss.mm. ii., autorizzate allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, le giornate



lavorate nel corso del 2020 risultano essere 14.851 per il porto di Palermo e 2.188 per Termini Imerese.

Nel corso del 2020, nonostante il rallentamento delle operazioni imposto dal contesto pandemico, le imprese portuali hanno assunto nuovo personale; nel dettaglio: n. 12 unità a Palermo, di cui 10 stagionali, n. 1 unità a Trapani e n. 2 a Porto Empedocle. In un caso solamente è stata dichiarata una contrazione di organico e un'impresa ha assunto personale per sostituzione di quello uscente. Complessivamente, solo circa la metà delle imprese portuali ha manifestato l'intenzione di assumere personale nel biennio 2021-2022 per un ammontare complessivo di n. 99 unità: n. 92 a Palermo, n. 2 a Termini Imerese e n. 5 a Trapani.

Negli scali di Trapani e Porto Empedocle - dove non è presente alcuna impresa ex art. 17 - il personale che le imprese intendono assumere è per lo più stagionale, per assorbire i picchi di fabbisogno legati all'andamento del mercato. Tenuto conto del limite massimo del 20% di assunzioni a tempo determinato rispetto al personale in forza con contratto a tempo indeterminato previsto dall'art. 61 del CCNL dei Porti, gli scali di Trapani e Porto Empedocle valutano la possibilità di istituire un'impresa autorizzata alla fornitura di lavoro temporaneo (ex art. 17).

Disclosure 403-7
Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali

LA TUTELA DEI LAVORATORI PORTUALI: LA MESSA IN SICUREZZA DEI LUOGHI DI LAVORO

L'AdSP MSO al fine di regolare lo svolgimento delle attività di security nelle aree portuali, nell'anno 2021 ha adottato, per ciascun porto del Sistema, **il Piano di Sicurezza Portuale**, già in vigore nel porto di Trapani dal 2016 e nei porti di Palermo, Termini Imerese e Porto Empedocle dal 2017, che prevede la gestione degli accessi e della circolazione in porto. In tutti i porti del Sistema, le aree di interfaccia nave-porto sono regolate dai **Piani di Sicurezza degli Impianti Portuali**, che definiscono le norme per l'accesso alle banchine e alle aree limitrofe. Nel corso del 2021 l'AdSP ha, inoltre, acquistato n. 2 "valigie" Test (STP) per testare la funzionalità delle macchine radiogene in possesso dell'Ente stesso e n. 2 "valigie" Test (OVF) per testare la funzionalità dei rilevatori di metalli in possesso di questa ADSP.

Nello specifico, nel porto di **Palermo**, al 31 dicembre 2021, tutti i varchi risultano presidiati da Guardie Particolari Giurate e l'accesso al porto è controllato da telecamere, nonché limitato da barre automatiche. L'intera zona portuale è provvista di un sistema di videosorveglianza e di una Control Room, presidiata a ogni ora del giorno, nella quale sono convogliati tutti i segnali delle telecamere, e, dalla quale sono coordinate tutte le attività del personale di Security. Nel corso del 2021: l'Autorità ha acquistato barriere di facile rimozione (transenne) per la suddivisione dei flussi veicolari da e per le aree d'imbarco sia pubbliche che in concessione; ha implementato la segnaletica di sicurezza con nuovi pannelli di facile rimozione; ha effettuato attività manutentiva alle barre di accesso poste presso i varchi portuali; ha acquistato n. 2 gazebo industriali (10*10 H5) installati nei pressi dell'area di controllo carrabile/pedonale dello spazio di interfaccia nave-porto della banchina Quattroventi e del molo Piave Nord.

Presso il sito di **Termini Imerese**, dal 1° gennaio 2021 è stato avviato il nuovo servizio di controllo, sempre attivo, del varco principale mediante l'impiego di Guardie Particolari Giurate ed è stato reso operativo il sistema di controllo dell'intero ambito portuale per mezzo di telecamere (sistema di videosorveglianza). L'accesso al porto è controllato da telecamere e limitato da barre automatiche. Lo scalo è dotato di una Control Room nella quale sono convogliati tutti gli input delle telecamere di videosorveglianza attive.



Analogamente agli altri siti, anche nel porto di **Trapani** nel corso del 2021 sono state rafforzate le misure di security. A partire dal controllo del varco principale, presidiato dal mese di gennaio 2021, in fasce orarie predeterminate, da personale di security. Nel corso dello stesso anno, inoltre, è stato installato e messo in funzione il sistema di videosorveglianza dell'interno del nuovo terminal Fast Ferry; sono state posizionate garitte di security per il personale di controllo operante presso i varchi S. Est/Garibaldi/Dogana; sono state installate barriere antintrusione. Infine, a seguito dell'opera di restyling della stazione Marittima, è stato realizzato e messo in funzione in questa area il sistema di videosorveglianza e antintrusione, sono stati acquistati un apparato radiogeno e un metal detector a portale per il controllo dei bagagli e dei crocieristi in transito, ed è stata revisionata la segnaletica di security.

In riferimento al sito di **Porto Empedocle**, nel 2021 è stata realizzata ex novo l'area di security in radice alla banchina di Levante (banchina nord), e sono stati acquistati n. 3 box (3*4 H2.70) posizionati presso l'area di controllo pedonale e carrabile delle facility Nazionale ed Internazionale.

SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

Al 31 dicembre 2021, l'AdSP MSO non dispone di un sistema di gestione in materia di salute e sicurezza sul lavoro, in considerazione del fatto che svolge, principalmente, attività amministrativa a basso rischio, ad eccezione delle attività del personale Tecnico e Operativo. Pertanto, l'Area Operativa e il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP) ipotizzano, nel medio periodo, di valutare la possibilità di implementare un sistema di gestione in materia.

Allo scopo di tutelare la salute e sicurezza dei lavoratori, l'Autorità dispone, dal mese di dicembre 2013, del **Servizio Prevenzione e Protezione**, composto da un RSPP e quattro ASPP (Addetti al Servizio di Prevenzione e Protezione) costantemente formati e aggiornati. Il Servizio ha il ruolo di redigere i Documenti di Valutazione dei Rischi, disponibili per tutti i dipendenti, e i Piani di emergenza ed evacuazione delle aree di lavoro. Qualora vi sia la possibilità che si verifichino anche rischi da interferenza, per lavori che possano avvenire contemporaneamente all'attività lavorativa del personale, l'Area Operativa e il RSPP predispongono i relativi Documenti di Valutazione dei rischi da Interferenza.

Come da D.Lgs. 81/2008, l'Ente dispone di un **sistema di sorveglianza sanitaria**. Un Medico Competente procede periodicamente a visitare tutto il personale dipendente che dispone di una protezione assicurativa (UNISALUTE) che prevede, tra le altre garanzie, la possibilità di un checkup annuale presso strutture sanitarie di propria fiducia. Al 31 dicembre 2021, l'Ente non ha rilevato casi di infortunio né di malattie professionali tra i propri dipendenti e collaboratori.

Al fine di prevenire i rischi, come da D.Lgs. 81/2008, l'Ente ha provveduto a erogare, nel corso del 2021, la formazione obbligatoria in materia di salute e sicurezza sul luogo di lavoro.

Disclosure 403-1

Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro

Disclosure 403-5

Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro

Disclosure 403-6

Promozione della salute dei lavoratori

Disclosure 403-9

Infortuni sul lavoro





9. Governance ed etica

Disclosure 201-1
Valore economico direttamente generato e distribuito

Disclosure 201-4
Assistenza finanziaria ricevuta dal governo

Disclosure 207-1
Approccio alla fiscalità

DIMENSIONE ECONOMICA DELL'ENTE

La sostenibilità economica di un'organizzazione consiste nella sua capacità di produrre reddito e lavoro nel lungo periodo. Per valutare la sostenibilità economica quindi si deve guardare all'interno del perimetro dell'organizzazione stessa. L'Autorità di Sistema Portuale essendo un soggetto autonomo redige il proprio bilancio secondo i principi di Legge. La capacità di generare reddito e valore quindi si può determinare attraverso gli indicatori presenti nella contabilità amministrativa. Si possono osservare quindi i ricavi ottenuti dalle attività svolte, le spese sostenute ed i ricavi netti ottenuti in un determinato arco temporale. Per comprendere l'evoluzione del valore prodotto dall'Ente vengono considerati i dati relativi agli ultimi tre anni.

Valore economico generato tra il 2019 e il 2021

	2019	2020	2021
Valore della Produzione	€ 24.121.255	€ 18.664.757	€ 22.585.423
Costi della Produzione	€ 19.619.059	€ 16.289.354	€ 20.633.244
Differenza tra Valore e Costi della Produzione	€ 4.502.196	€ 2.375.403	€ 1.952.179

Principali indicatori della gestione portuale, 2021

	Competenza	Cassa
Titolo I Entrate Correnti	21.181.628	18.031.388
Entrate derivanti da trasferimenti correnti	0	0
Entrate Diverse	21.181.628	18.031.388
Entrate tributarie	2.613.004	2.547.777
Entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi	7.679.220	4.223.859
Redditi e proventi patrimoniali	8.084.282	8.395.521
Poste correttive e compensative di spese correnti	440.267	858.360
Entrate non classificabili in altre voci	2.364.855	2.005.872
Titolo II Entrate in conto capitale	15.752.245	43.633.333
Entrate per alienazione di beni patrimoniali e riscossione di crediti		104.940
Entrate derivanti da trasferimenti in conto capitale	15.701.745	43.477.893

Accensione di prestiti	50.500	50.500
Titolo III Partite di Giro	43.791.133	43.791.133
Totale generale entrate	80.725.007	104.601.490
Titolo I Uscite Correnti	17.123.223	15.919.447
Funzionamento	7.858.789	7.552.696
Interventi diversi	9.160.497	8.265.081
Trattamenti di quiescenza	103.937	101.670
Accantonamento a fondi rischi ed oneri	0	0
Titolo II Uscite in Conto Capitale	24.628.946	64.666.443
Investimenti	24.578.446	64.517.443
Oneri comuni	50.500	149.000
Titolo III Partite di Giro	43.791.133	8.529.299
Totale Generale Uscite	85.543.302	89.115.189

Nel 2021 sono state accertate 21,18 milioni di euro di entrate correnti (pari al 26,24% delle entrate totali) costituite principalmente da redditi e proventi patrimoniali riconducibili ai canoni concessori dei porti, dalla vendita di beni e dalle prestazioni di servizi (in aumento del 122% rispetto al 2020) che comprendono la riscossione dei diritti ai passeggeri imbarcati e sbarcati, i proventi derivanti dalla sosta e dai controlli di sicurezza, dalle entrate tributarie, rappresentate dai proventi derivanti dalle tasse portuali di imbarco e sbarco e da altre voci.

Si sono registrate entrate in Conto Capitale per 15,75 milioni di euro che più segnatamente si riferiscono a trasferimenti dello Stato, riconducibili a vari fondi assegnati dal MIMS quali risorse per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture o risorse derivanti dalla ripartizione del Fondo Perequativo per l'anno 2021. Tra le partite di giro invece sono state comprese le somme erogate dal MIMS a titolo di acconto dell'importo assegnato dal D.M. 330 a valere sul Fondo complementare al PNRR.

Per quanto riguarda le uscite invece, quelle correnti rappresentano il 20% dell'importo aggregato e comprendono le spese per il funzionamento ordinario dell'Ente, tra cui gli oneri per il personale in servizio, l'acquisto di beni di consumo e servizi per la gestione e manutenzione degli uffici, i servizi di vigilanza ed € 219.799 di oneri tributari. Le uscite in conto capitale infine sono relative principalmente a investimenti infrastrutturali, attività di progettazione e acquisto di attrezzature.

Le entrate correnti di € 21.181.628 hanno finanziato le uscite correnti per € 17.123.223, con un avanzo finanziario di parte corrente di € 4.058.405.

Disclosure 102-7
Dimensione dell'Organizzazione

Disclosure 102-8
Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori (core)

Disclosure 102-35
Politiche retributive

Disclosure 102-41
Accordi di contrattazione collettiva

DOTAZIONE ORGANICA

Figura A. Qualifiche personale AdSP del Mare di Sicilia Occidentale al 31/12/2021.

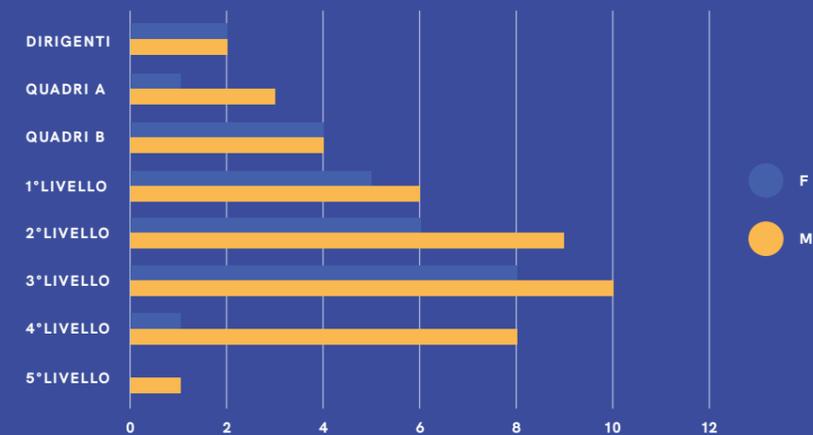
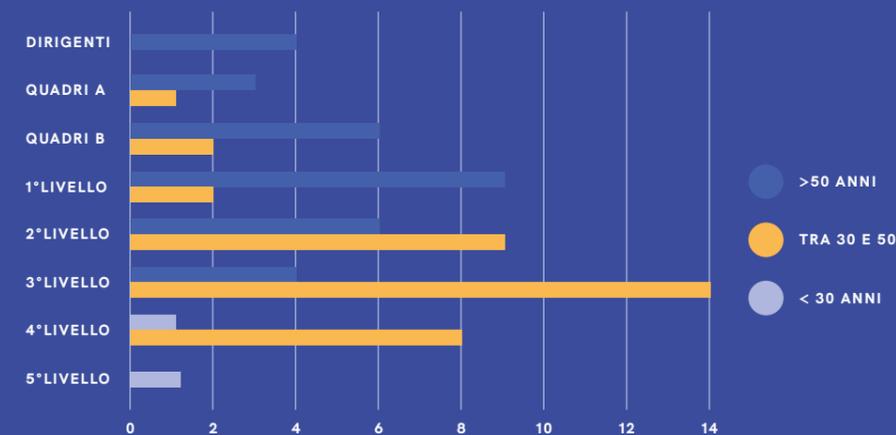


Figura B. Suddivisione per età organico AdSP del Mare di Sicilia Occidentale.



Il personale in forza dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale al 31 dicembre 2021 è pari a 70 unità (escluso il Segretario Generale), a fronte di una dotazione organica complessiva di 81 unità definita nella Pianta Organica, approvata con Delibera n. 7 del Comitato di Gestione del 20 giugno 2019 e resa esecutiva con nota MIMS del 19 settembre 2019.

L'organico effettivo conta:

- 4 Dirigenti - 2 uomini e 2 donne;
- 4 Quadri A - 3 uomini e 1 donna;
- 8 Quadri B - 4 uomini e 4 donne;
- 11 profili di 1° livello - 6 uomini e 5 donne;
- 15 profili di 2° livello - 9 uomini e 6 donne;
- 18 profili di 3° livello - 10 uomini e 8 donne;
- 9 profili di 4° livello - 8 uomini e 1 donna;
- 1 profilo di 5° livello - uomo.



Di questi, il 61% (43 unità) è di sesso maschile, il restante 39% (27 unità) è di sesso femminile.

Il 52% ha un'età compresa tra i 30 e i 50 anni, il 47% ha un'età superiore ai 50 anni, e soltanto l'1% ha meno di 30 anni.

A tutto il personale dipendente si applica il CCNL dei lavoratori dei porti, mentre ai Dirigenti si applica il CCNL per i dirigenti di aziende industriali.

Nel corso del 2021 sono state avviate n. 2 **procedure concorsuali volte all'assunzione**, con contratto a tempo indeterminato, di due Dirigenti, da inquadrare rispettivamente presso l'Area Operativa e presso l'Area Monitoraggio e Controllo della sede di Palermo, e non si è registrato alcun turnover in quanto le suddette procedure selettive si concluderanno nel corso del 2022.

Il **valore complessivamente distribuito** al personale dipendente, escluso il Segretario Generale, nel corso del 2021 è pari a € 4.884.050,00 lordi. Tale valore risulta aumentato del 7,8% rispetto al 2020 (valore distribuito pari a € 4.531.097,00) e del 33% rispetto al 2019 (valore distribuito pari a € 3.699.878,00). I costi del personale, comprendenti le retribuzioni, i contributi e l'IRAP, ammontano a poco meno di 6 milioni di euro (€ 5.930.700,00) così ripartiti:

Categoria	Unità	Retribuzioni	Contributi	IRAP	Totale
Dirigenti (incluso Segretario Generale)	5	860.505,81	331.175,85	81.357,31	1.273.040
Funzionari Quadro	12	1.021.081,02	308.727,02	86.979,16	1.416.787
Impiegati	54	2.226.234,33	786.644,11	227.997,76	3.240.876
Totale	71	4.107.821,16	1.426.543,98	396.334,23	5.930.699

Disclosure 401-2

Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato

POLITICHE DI WELFARE

Nell'anno 2021 l'AdSP ha fornito **ticket buoni pasto** per una spesa complessiva pari a € 143.960,00.

Nell'anno 2021, n. 12 unità, di età compresa tra i 30 e i 50 anni, ha avuto diritto al **congedo parentale** ma non ne ha usufruito.

Disclosure 403-1

Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro

Disclosure 403-6

Promozione della salute dei lavoratori

L'IMPEGNO DELL'ADSP NELLA GESTIONE DELL'EMERGENZA COVID-19

Per quanto concerne l'emergenza COVID-19, nel corso del 2021 l'AdSP MSO ha mantenuto il **"Protocollo sanitario per l'isolamento e il reintegro del personale colpito dal COVID-19"**, attivato nel 2020 in conseguente applicazione di quanto previsto dal Piano di sicurezza per la prevenzione della diffusione del virus SARS-CoV-2 negli ambienti di lavoro, e così come stabilito dalle procedure predisposte dal Ministero della Salute. Durante l'anno ha acquistato e installato colonnine dispenser automatiche per il gel sanificante e ha dato seguito a quanto già predisposto nel corso del 2020, contingentando l'accesso al pubblico, attivando il Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA) per i dipendenti, fornendo mascherine protettive individuali, sia chirurgiche che FFP2, rispettando le distanze sociali minime.

IL PIANO ORGANIZZATIVO DEL LAVORO AGILE

Il lavoro agile nella Pubblica Amministrazione trova il suo avvio nella L. n. 124 del 7 agosto 2015 "Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione della amministrazioni pubbliche". La risoluzione del Parlamento europeo del 13 settembre 2016 definisce il Lavoro Agile come un nuovo approccio all'organizzazione del lavoro, basato su una combinazione di flessibilità, autonomia e collaborazione. La definizione contenuta nella L. 81/2017 pone l'accento sulla flessibilità organizzativa, sulla volontarietà delle parti che sottoscrivono l'accordo individuale e sull'utilizzo di strumentazioni che consentano di lavorare da remoto.

L'avvento della pandemia ha costretto a un esteso ricorso al lavoro a distanza, pur in assenza della specifica regolamentazione e degli accordi contrattuali. Con il Decreto Rilancio (L. n. 77 del 17 luglio 2020) ed in particolare con le Linee Guida emanate nel dicembre 2020 dal Dipartimento della Funzione Pubblica, il Governo spinge affinché le Pubbliche Amministrazioni passino dall'attuazione dello smart working emergenziale all'attuazione del Lavoro Agile come modalità ordinaria di svolgimento dell'attività lavorativa. A tale scopo nasce il **POLA (Piano Organizzativo del Lavoro Agile)**, il programma di sviluppo triennale del lavoro agile in cui ciascuna PA deve individuare le misure organizzative e formative, i requisiti tecnologici e gli strumenti di rilevazione e verifica periodica dei risultati conseguiti, che consentano ad una quota di personale che sarà stabilita nel Piano e che si occupa di attività che possono essere svolte da remoto, di potersi avvalere di tale modalità lavorativa.

Nel corso del 2021 l'AdSP MSO si è impegnata nella **riorganizzazione della struttura organizzativa** in ottemperanza alle disposizioni legislative sul lavoro agile (c.d. smart working). Alla luce dell'esperienza maturata nel 2020 in riferimento alla pandemia da Covid-19, nel 2021 l'AdSP ha disciplinato, in via ordinaria, l'istituto del lavoro agile. A tal proposito, con Delibera n.9 del 20 luglio 2021, è stato approvato il Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA), secondo quanto previsto dal Decreto-legge "Riaperture" (D.L. n. 52 del 22 aprile 2021) convertito con L. n. 87 del 17 giugno 2021. Attraverso il ricorso a tale modello innovativo di organizzazione del lavoro, l'Authority ha inteso perseguire i seguenti obiettivi:

- maggior **autonomia e responsabilizzazione** delle risorse invitate a concentrarsi sui risultati del lavoro svolto, e non esclusivamente sugli aspetti formali;
- **rafforzamento dei sistemi di misurazione e della valutazione della performance**, basata sui risultati ottenuti;
- **razionalizzazione nell'uso delle risorse** con conseguente aumento della produttività;
- promozione dell'uso **delle tecnologie digitali** più innovative con conseguente sviluppo delle conoscenze digitali dei dipendenti;
- **valorizzazione del patrimonio immobiliare** della P.A. attraverso il ripensamento delle postazioni e degli spazi;
- **razionalizzazione delle risorse strumentali**;
- **promozione dell'inclusione lavorativa** di soggetti in situazione di fragilità permanente o temporanea;
- **promozione della sostenibilità ambientale**, mediante la riduzione degli spostamenti casa - lavoro - casa.

L'attivazione della modalità di lavoro agile avviene su base volontaria ed è subordinata





alla sottoscrizione di un accordo individuale tra il dipendente e il dirigente di competenza. L'AdSP MSO ha predisposto 3 diversi modelli di organizzazione dell'attività lavorativa da remoto: i) 2 giorni di smart working e 3 di lavoro in presenza; ii) 1 settimana di smart working e 1 di lavoro in presenza; iii) attività di smart working per un periodo pari o superiore a 3 mesi.

Il 60% del personale che ha usufruito del Piano Organizzativo del lavoro Agile, sottoscrivendo l'accordo individuale con il proprio Dirigente, ha scelto il primo modello, mentre il restante 40% ha usufruito del terzo modello.

Dato il perdurare dell'emergenza sanitaria da Covid-19, nel corso del 2021, l'AdSP ha definito ulteriori modalità di lavoro agile, più flessibili rispetto alle esigenze del singolo dipendente.

Nel corso del 2021, considerato il perdurare dell'emergenza sanitaria, questa AdSP ha concesso ai dipendenti la possibilità di usufruire di ulteriori modalità di svolgimento della prestazione lavorativa da remoto, in aggiunta ai 3 modelli prestabiliti, al fine di andare incontro alle varie esigenze di volta in volta rappresentate.

Ad esempio, è stato concesso lo smart working anche per singole giornate o comunque secondo modalità differenti ed ulteriori da quelle fissate nel P.O.L.A.

L'AdSP MSO garantisce la parità di trattamento economico e normativo per il personale che aderisce a tali modalità di svolgimento della prestazione lavorativa, e vi riconosce la quota di partecipazione individuale prevista dal Regolamento sul premio di produttività/raggiungimento degli obiettivi, nonché le eventuali indennità in godimento. Al fine di organizzare e garantire lo svolgimento della prestazione lavorativa in modalità agile, l'Autorità ha destinato una somma complessiva pari a € 6.000,00 di cui € 3.500,00 investiti per l'attivazione e l'installazione di un software che permette di accedere facilmente e in sicurezza ai file e alle applicazioni aziendali da qualsiasi luogo.

Con l'introduzione di tale nuova modalità di svolgimento della prestazione lavorativa, l'AdSP ha compiuto un importante passo avanti in direzione di una maggiore efficacia dell'azione amministrativa, della produttività e della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, a beneficio sia dei lavoratori che dell'Ente.

Disclosure 404-1

Ore medie di formazione annua per dipendente

Disclosure 404-2

Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione

Disclosure 403-5

Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro

L'IMPEGNO DELL'ENTE PER LA FORMAZIONE PROFESSIONALE DEL PERSONALE

Nell'ambito della gestione del personale, con specifico riferimento alla formazione dello stesso, l'AdSP MSO ritiene che investire sulle conoscenze, sulle capacità e sulle competenze delle risorse umane sia lo strumento strategico per mezzo del quale è possibile stimolare la motivazione dei dipendenti e, conseguentemente, migliorare la performance organizzativa e individuale dell'Ente.

In tal senso, l'Autorità effettua, con cadenza annuale, una ricognizione delle esigenze formative del personale, ad esito della quale, anche in funzione degli obiettivi strategici di ciascuna Area/Servizio/Ufficio, è predisposto il Piano annuale della formazione del personale.

Nel corso del 2021, sulla base dei fabbisogni formativi rilevati, l'AdSP MSO ha erogato, in favore di tutto il personale dipendente, la formazione annua necessaria. In particolare, gli interventi formativi sono stati suddivisi in due macrocategorie: interventi a carattere trasversale e interventi a carattere tecnico specialistico. I primi hanno avuto ad oggetto le materie per le quali la formazione è prevista per legge - anticorruzione, trasparenza,

Disclosure 102-28

Valutazione delle performance del massimo organo di governo

legalità, salute e sicurezza sui luoghi di lavoro - e hanno coinvolto il 100% del personale dipendente. I secondi, più specifici, sono stati previsti per i Dirigenti, i Responsabili degli uffici, i RUP (Responsabile Unico del Procedimento) e per i referenti dei vari uffici. L'AdSP stima che, nel corso del 2021, sono state erogate circa 1.000 ore di formazione, in media 15 ore annue per ciascun dipendente dell'Ente.

VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE DEL VERTICE

Il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili assegna annualmente gli obiettivi istituzionali strategici ai Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale e ne misura il livello di conseguimento, in itinere ed ex post, attraverso periodiche verifiche.

Per l'anno 2021, il Ministero (Direttiva Ministeriale n. 166 del 21 aprile 2021) ha individuato, per i Presidenti, 5 obiettivi che fanno riferimento a:

- **l'accelerazione della spesa delle risorse in conto capitale relative all'esercizio finanziario 2020**, valutata sulla base della realizzazione del crono-programma approvato sull'avanzamento fisico/finanziario delle opere previste nel Programma triennale delle opere pubbliche- Annualità 2021 e della riduzione dei residui iscritti in conto capitale in riferimento agli interventi finanziati dal Ministero;
- **l'istituzione dello Sportello Unico Amministrativo**, da realizzarsi attraverso la descrizione analitica dei procedimenti amministrativi da dematerializzare, ivi compresi gli atti endoprocedimentali e la definizione del regolamento del SUA sulla base delle linee guida approvate dal Ministero, nonché dall'avvio delle procedure di digitalizzazione;
- **l'implementazione di misure per il miglioramento dell'efficienza energetica e la promozione dell'uso di energie rinnovabili in ambito portuale**, come previsto dall'articolo 4-bis della L. n. 84/94, relative a impianti di illuminazione dei sistemi portuali, degli immobili e delle infrastrutture di pertinenza e dall'attuazione di misure di smaltimento differenziato dei rifiuti;
- **la rendicontazione di sostenibilità dell'Ente**, da realizzarsi attraverso la predisposizione di un modello metodologico e la successiva stesura del rendiconto;
- **l'analisi delle caratteristiche dei porti del sistema e l'individuazione delle aree che necessitano l'intervento di dragaggio e la conseguente predisposizione del Piano triennale degli interventi di dragaggio** in relazione alle attività manutentive ovvero alla previsione di nuovi traffici.

L'esito delle attività svolte è stato trasmesso al MIMS al fine di consentirne la successiva valutazione.

VALUTAZIONE DELLA PERFORMANCE DEL PERSONALE

Successivamente al decreto 150/2009 "Attuazione della legge 15/2009 in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni" è stato avviato un processo di riordino normativo delle funzioni in materia di misurazione e valutazione della performance delle Pubbliche Amministrazioni. A tal proposito, l'AdSP MSO ha previsto un insieme di documenti e di verifiche che costituiscono un percorso attraverso il quale si arriva alla definizione del **"ciclo di gestione della performance"**. I documenti previsti dall'impianto normativo sono il Piano della Performance, il Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance e la Relazione sulla Performance.

Disclosure 404-3

Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale





Il **Piano delle Performance** è lo strumento che dà il via al ciclo della gestione della performance. Strutturato su un orizzonte triennale, ma aggiornato annualmente, si muove sulla scia della direttiva concernente gli indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione, emanata dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili con decreto n. 127 del 31 marzo 2021, nonché sul documento di economia e finanza 2020 "L'Italia veloce. L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica ed infrastrutture". È un documento programmatico in cui, in coerenza con le risorse assegnate, sono esplicitati gli obiettivi che l'AdSP si prefigge al fine di migliorare la propria efficienza nell'utilizzo delle risorse, nonché l'efficacia nell'azione verso l'esterno, e promuovere la cultura della trasparenza e della legalità.

L'AdSP MSO nel 2021 ha redatto il suo quarto Piano delle Performance, nel quale delinea il percorso cui sarà improntata l'azione dell'Autorità per il triennio 2021-2023.

L'AdSP MSO, in coerenza con i principi generali individuati dalla Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità delle amministrazioni pubbliche (CiVIT) nelle delibere n. 112/2010 e n. 1/2012, e sulla base della missione istituzionale, del contesto, delle relazioni con gli stakeholder e dei vincoli finanziari, ha individuato le **aree strategiche** e gli obiettivi strategici per il triennio 2021-2023, con lo scopo di tradurre il mandato e la missione dell'Ente in azioni dirette al conseguimento delle finalità istituzionali. Gli obiettivi contenuti nel Piano riprendono, inoltre, le priorità operative indicate dal MIMS (direttiva ministeriale n. 166 del 21 aprile 2021) recante l'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei presidenti delle AdSP.

Le aree strategiche individuate dall'AdSP nell'anno 2021 sono pertanto:

- **Anticorruzione, trasparenza e performance.** Gli obiettivi strategici di competenza di tale area riguardano il rafforzamento delle misure in tema di anticorruzione e trasparenza e il miglioramento della qualità dei servizi;
- **Affidamento delle attività esercitate in Porto.** Gli obiettivi strategici sono relativi al perfezionamento degli atti concessori e dei sistemi di gestione, nonché al rilancio delle attività industriali;
- **Ammodernamento e valorizzazione delle risorse dell'Ente.** Tra gli obiettivi strategici elenchiamo il monitoraggio della salute finanziaria ed economica dell'Ente, la predisposizione del modello di rendicontazione di sostenibilità, la riorganizzazione delle risorse, e la semplificazione delle procedure (ie attraverso il SUA);
- **Interventi infrastrutturali, logistica e sostenibilità ambientale.** Gli obiettivi strategici di competenza riguardano la riqualificazione delle aree portuali, il rispetto della normativa vigente in materia ambientale, l'attuazione del DEASP e delle misure per l'efficientamento energetico, il rafforzamento delle attività di vigilanza e controllo;
- **Lavoro, sicurezza e security.** Gli obiettivi strategici afferiscono alla definizione del Piano di raccolta dei rifiuti dell'intero Sistema Portuale, al potenziamento della qualità dei servizi, all'attuazione di interventi di bonifica;
- **Promozione e reperimento dei Fondi Comunitari.** Tra gli obiettivi strategici, la promozione e qualificazione dell'immagine dell'AdSP e l'attuazione di attività di vigilanza e controllo in termini di sicurezza e security dei porti del Sistema.

Ciascuno degli obiettivi strategici indicati è articolato in uno o più **obiettivi operativi annuali (organizzativi e/o individuali)** che si pongono in stretta correlazione e coerenza con gli obiettivi strategici ed operativi previsti nel Piano Operativo Triennale ed in



parte derivano, a cascata, dagli obiettivi del Presidente annualmente assegnati dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili.

Nel 2021, in via sperimentale, l'AdSP MSO ha introdotto la previsione della **valutazione dell'Ente da parte dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare** nella qualità di Organismo con funzioni di confronto partenariale ascendente e discendente, nonché funzioni consultive di partenariato economico e sociale, ritenendo che lo stesso offrisse un primo valido campione di stakeholder in quanto composto da un gruppo eterogeneo di utenti portuali quali il Comandante del porto e i rappresentanti dei lavoratori delle imprese di cui agli artt. 16, 17 e 18, degli armatori, degli industriali, degli spedizionieri, degli operatori logistici e di quelli ferroviari operanti in porto, degli agenti e raccomandatori marittimi, degli operatori del turismo e del commercio operanti nel porto. La valutazione è avvenuta attraverso la somministrazione di questionari circa la qualità dei servizi offerti, la facilità con cui è possibile accedervi, la professionalità dell'intera struttura, la capacità degli uffici tecnico-amministrativi di risolvere i problemi, il lavoro svolto da tutto il personale dipendente. Ad evidenza della soddisfazione degli stakeholder nei riguardi delle attività svolte dall'Ente, dalla survey è emerso un punteggio di 4,5 su 5.

La misurazione e valutazione finale dell'operato individuale è invece basata su tre componenti dell'attività lavorativa, così come previsto dal **Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance**, approvato con delibera n. 1 del Comitato di Gestione del 5 marzo 2020. Le componenti, cui viene dato peso diverso a seconda della natura del soggetto valutato, sono: il grado di raggiungimento degli obiettivi; le competenze professionali acquisite e i comportamenti organizzativi dimostrati; la valutazione dei comportamenti organizzativi da parte degli stakeholder. Nell'anno 2021 il processo di valutazione delle performance dell'AdSP MSO è stato rispettato in tutte le sue fasi; ha coinvolto, in un processo a cascata, il Presidente, il Segretario Generale, la Dirigenza, l'Ufficio Risorse Umane (in veste di Struttura Tecnica Permanente), e il Personale; ed è stato presidiato dall'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV). Al 31 dicembre 2021 tutti gli obiettivi organizzativi e il 96% degli obiettivi individuali risultano essere raggiunti dall'AdSP MSO. I risultati sono evidenziati all'interno della Relazione Annuale sulla Performance, adottata ai sensi dell'art. 10 D.lgs 150/2009, così come modificato dal D.Lgs. 74/2017, nonché sulla base delle linee guida n. 3 del novembre 2018, adottate dal Dipartimento della Funzione Pubblica.

Disclosure 405-1
Diversità negli organi
di governo e tra i dipendenti

PARITÀ DI GENERE

In occasione della giornata internazionale dedicata ai diritti della donna (8 marzo 2021) il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) ha richiamato l'attenzione dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale sulla necessità di avviare politiche aziendali volte a ridurre, e quanto prima eliminare, le disuguaglianze di genere, in tutte le sue forme. In seno a ciò, e in linea con le priorità tracciate dal Next Generation EU e gli obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, l'AdSP MSO il 28 luglio 2021 ha sottoscritto il **Patto per la Parità di Genere** quale guida per riportare la parità di genere nell'agenda del settore portuale. Il documento è una dichiarazione di intenti, proposta e sottoscritta dalle donne del cluster portuale, per la diffusione di politiche inclusive e di una cultura aziendale libera da discriminazioni e pregiudizi, capaci di mantenere i talenti e valorizzarli nella loro diversità. È lo strumento concreto per la realizzazione di programmi di gestione della diversity e di pratiche volte all'inclusione in ogni ambito professionale del settore. La sottoscrizione del Patto rappresenta per l'AdSP MSO un impegno a valorizzare il pluralismo nel cluster marittimo e a rispondere alle trasformazioni della società e dell'economia.



Al fine di realizzare un ambiente lavorativo capace di assicurare a tutti pari opportunità e pari riconoscimento del potenziale e delle competenze individuali, le Autorità di Sistema Portuale, e tra queste l'AdSP MSO, si impegnano a definire e implementare politiche aziendali che coinvolgano tutti i livelli di organizzazione; individuare funzioni aziendali alle quali attribuire chiare responsabilità in materia di pari opportunità; formare adeguatamente tutti i livelli dell'organizzazione sul valore della diversità e sulle modalità di gestione della stessa; supportare e garantire la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro; strutturare e diffondere una cultura aziendale delle pari opportunità al fine di rimuovere, e gradualmente superare, ogni tipo di stereotipo e discriminazione nel mondo del lavoro portuale, coinvolgendo, laddove possibile, tutti i soggetti/Enti/associazioni di categoria coinvolti. In tale ottica, gli ambiti prioritari di azione riguardano un pari trattamento economico per gli uomini e per le donne, la pari rappresentanza nei processi decisionali e la conseguente presenza femminile negli organi decisionali, la previsione di quote di genere, e l'avvio di percorsi formativi al fine di evidenziare l'importanza di un lessico e linguaggio attenti alla parità di trattamento. L'AdSP MSO, con l'obiettivo di una sempre crescente soddisfazione del personale e del miglioramento del benessere aziendale, si riserva dunque di:

- **costituire un Comitato Unico di Garanzia (CUG)** promotore del principio di non discriminazione;
- **integrare il welfare aziendale** per andare incontro alle necessità del genere femminile e della genitorialità;
- progettare iniziative, anche in collaborazione con la società civile, al fine di **combattere le forme di violenza**;
- divenire promotori di **campagne di sensibilizzazione**;
- **partecipare attivamente alla piattaforma Women in Transport** promossa dall'Unione Europea e seguire le best practice dalla stessa promosse;
- **organizzare eventi e creare campagne dedicati alla diversità e all'inclusione**.

L'AdSP MSO ha, altresì, partecipato al **Progetto Posto Occupato**, a sostegno delle donne vittime di femminicidio. Il Progetto nasce nel 2013 per ricordare, simbolicamente, le donne che hanno perso la vita per mano di un uomo.

L'IMPORTANZA DEL MONITORAGGIO DELLE ATTIVITÀ: LE INNOVAZIONI SUL FRONTE DELLA TRASPARENZA, DELL'ANTICORRUZIONE E DELLA PRIVACY

L'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale al fine di contrastare il fenomeno corruttivo nelle diverse forme in cui questo può manifestarsi, in ottemperanza alla L. 190/2012 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione", adotta il **Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza**.

Il Piano intende contrastare il rischio corruttivo attraverso l'adozione di una serie di provvedimenti riconducibili a quattro direttrici fondamentali, finalizzate a perseguire l'innalzamento del livello di conoscenza e consapevolezza del personale sui temi dell'etica e dell'anticorruzione; l'analisi dei flussi procedurali dell'Amministrazione allo scopo di evidenziare e correggere le criticità e favorire la dematerializzazione dei processi; la standardizzazione delle procedure interne e la normazione delle stesse con regolamenti interni; l'accrescimento del livello di trasparenza delle attività dell'Ente.

Disclosure 205-3

Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese

A tale scopo, l'AdSP MSO ha approvato, con Decreto n. 93 del 22 marzo 2021, il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza 2021-2023. Sebbene la predisposizione del Piano sia, per legge, di esclusiva competenza del RPCT, l'AdSP ha ritenuto opportuna la più ampia condivisione dei suoi contenuti e, in linea con l'indicazione contenuta nell'approfondimento per le AdSP (aggiornamento PNA 2017) e nel PNA 2019, ha proceduto all'approvazione del PTPCT 2021-2023 attraverso un iter complesso che ha previsto il coinvolgimento di una pluralità di soggetti. Una bozza del documento è stata, infatti, inizialmente sottoposta all'attenzione del Comitato di Gestione e degli stakeholder di riferimento dell'AdSP (le piccole e medie imprese del settore portuale, i referenti istituzionali, i cittadini, le associazioni di consumatori, i dipendenti dell'Ente) e sulla base delle correzioni e integrazioni fatte, il documento è stato valutato e approvato dal Presidente, e pubblicato nell'apposita sottosezione della sezione "Amministrazione Trasparente" del sito istituzionale.

Nel corso del 2021, ciascun ufficio dell'AdSP MSO ha effettuato un monitoraggio periodico sull'effettiva applicazione e idoneità delle misure anti-corruttive previste dal PTPCT. A seguito della mappatura dei processi, eseguita tenendo in considerazione sia il contesto esterno, sia quello interno, l'AdSP ha articolato tale monitoraggio in due fasi: il **monitoraggio di primo livello**, effettuato dai dirigenti/responsabili della struttura interessata che, tramite apposito form, documentano le risultanze dell'attività al RPCT e il **monitoraggio di secondo livello**, eseguito direttamente dal RPCT per tutte le misure anti-corruttive, salvo il caso in cui ci si riferisca ad un processo con rischio corruttivo basso. L'AdSP MSO, in considerazione dell'esiguità del personale di supporto al RPCT e della complessità ed eterogeneità dei processi di competenza dell'Ente, nel corso del 2021 ha optato per un monitoraggio a campione, prevedendo comunque la possibilità, per il RPCT, di effettuare, oltre le verifiche programmate, anche ulteriori controlli che dovessero rendersi necessari in seguito all'eventuale ricezione di specifiche segnalazioni.

La **mappatura dei processi** ha permesso all'AdSP di individuare settori specifici particolarmente soggetti al rischio, ovvero: i) le procedure per l'affidamento di lavori, servizi e forniture; ii) le autorizzazioni e concessioni, rilasciate ai sensi del Codice della navigazione o della L. 84/94 e ss.mm.ii., per lo svolgimento di alcune attività portuali e per la gestione del demanio marittimo; iii) la gestione delle entrate e delle spese; iv) gli affari legali e il contenzioso; v) il personale, le paghe e i contributi. Per tali ambiti, come da indicazione contenuta nel PNA, l'AdSP MSO, oltre alle misure di carattere generale, ha previsto l'attuazione di misure specifiche finalizzate a ridurre al minimo il grado di discrezionalità degli operatori coinvolti, l'adozione di sistemi di controllo dell'operato e la standardizzazione delle procedure. Al 31 dicembre 2021, il 100% dei processi interni è stato mappato dall'AdSP e non sono stati accertati episodi di corruzione da parte dei dipendenti. La coerenza e corretta attuazione del PTPCT è garantita dal costante controllo operato dall'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV), nominato dall'AdSP MSO con decreto n. 45 del 15 febbraio 2021 e in carica nel triennio 2021-2023.

Alla luce dello sviluppo infrastrutturale dell'Ente, l'Autorità ha implementato un sistema finalizzato alla gestione dei controlli con l'obiettivo di porre la massima attenzione ai temi della legalità e della trasparenza. A tal fine, la nuova Pianta Organica, approvata con decreto n. 7 del 20 giugno 2019, prevede la creazione di una **nuova Area Monitoraggio e Controllo**, con il compito di occuparsi di tutti gli adempimenti amministrativi previsti dai Protocolli di legalità e d'intesa, curando, altresì, i rapporti con le altre Pubbliche Amministrazioni a vario titolo coinvolte nell'attività dell'Ente. L'Area Monitoraggio e Controllo è anche la struttura deputata alle richieste di certificazioni antimafia, soprattutto per quanto concerne le attività

Disclosure 102-16

Valori, principi, standard e norme di comportamento

Disclosure 102-17

Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche

Disclosure 102-25

Conflitti di interessi

Disclosure 205-1

Operazioni valutate per rischi legati alla corruzione

Disclosure 205-2

Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione



dell'Area Demanio e dell'Area Operativa. In tale ottica, è stata strutturata una banca dati, configurata su piattaforma digitale, che consente il monitoraggio degli operatori economici, dei subappalti e subcontratti. Presupposto imprescindibile di una corretta attività di prevenzione della corruzione è la **formazione del personale**. Nel rispetto di quanto previsto dall'Art. 15 del D.P.R. n. 62 dell'aprile 2013, l'AdSP MSO pone costante attenzione al grado di formazione dei dipendenti e intende garantire a tutto il personale la necessaria formazione in materia di anticorruzione e trasparenza, anche diversificandola in più livelli a seconda del diverso ruolo svolto dal dipendente, così come specificato dal Piano Nazionale Anticorruzione 2019. Nel 2021, nonostante il perdurare dello stato di emergenza sanitaria, la formazione base in materia di anticorruzione e trasparenza è stata assicurata a tutto il personale.

Il personale dell'AdSP è inoltre tenuto a seguire le disposizioni contenute nel **Codice di Comportamento dei dipendenti**, aggiornato dall'AdSP con decreto del Presidente n. 745 del 17 dicembre 2020. Il nuovo Codice si applica oltre che ai dipendenti, anche, laddove compatibile, ai consulenti e collaboratori dell'Ente. Dal 2019 inoltre, l'AdSP MSO aderisce al **progetto WhistleblowingPA** adottando la piattaforma informatica correlata attraverso la quale il personale dipendente può, con garanzia di anonimato, presentare segnalazioni di illeciti al RPCT.

Al fine di prevenire uno scorretto esercizio dell'attività istituzionale da parte del dipendente pubblico, l'AdSP, ai sensi dell'art. 53 del D.Lgs. 165/2001, ha disciplinato, inoltre, l'istituto del c.d. **pantouflage**, stabilendo una limitazione della libertà negoziale del dipendente a seguito della cessazione del rapporto di pubblico impiego. Per garantire effettività a tale norma, nel rispetto delle indicazioni formulate più volte dall'ANAC in materia di contratti pubblici, l'AdSP MSO prevede che ciascun operatore economico dichiari attraverso la compilazione della documentazione di gara predisposta, di non avere stipulato contratti di lavoro o attribuito incarichi ad ex dipendenti pubblici in violazione del divieto di pantouflage.

Il PTPCT prevede, inoltre, misure in materia di **trasparenza**, intesa come fondamentale strumento per contrastare il rischio di fenomeni corruttivi nella gestione dei processi di competenza delle diverse Aree/Servizi. A tale fine, l'AdSP predispone l'elenco degli atti oggetto di pubblicazione sulla sezione "Amministrazione Trasparente" del proprio sito istituzionale, nel rispetto di quanto previsto dal D.Lgs. n.33/2013. I siti web sono difatti il mezzo primario di comunicazione attraverso cui la Pubblica Amministrazione deve garantire un'informazione trasparente ed esauriente sul suo operato. La sezione Amministrazione Trasparente del sito web istituzionale dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2021 ha contato 16.880 visite. Al fine di gestire al meglio tutti i processi finalizzati alla produzione, trasmissione e pubblicazione dei dati, nel 2021 è entrato in vigore il nuovo Regolamento per la trasmissione dei dati da pubblicare in Amministrazione Trasparente. Questo, insieme all'allegato "Obblighi di pubblicazione ai sensi del D.Lgs. 33/2013", disciplina tutta la succitata materia chiarendo i compiti degli uffici dell'Ente e i flussi informativi tra gli stessi. Al fine di assicurare il rispetto di tutti i principi applicabili al trattamento dei dati personali contenuti all'art. 5 del Regolamento UE 2016/679, l'AdSP MSO ha nominato un **Responsabile della Protezione Dati**.

Il 16 dicembre 2021 si è tenuta, infine, la **Giornata della Trasparenza**, momento di incontro, dialogo e ascolto degli stakeholder, volto a diffondere, promuovere e far conoscere i progetti innovativi che l'AdSP ha realizzato o intende attuare per il raggiungimento dei propri fini istituzionali e per incrementare la soddisfazione dell'utenza, nonché per aprirsi al territorio.





Disclosure 102-55
Indice dei contenuti GRI

10. Indice delle informative GRI e altri indicatori

I contenuti del Bilancio sono stati predisposti secondo i GRI Sustainability Reporting Standards del 2016. Il bilancio è stato redatto in conformità ai GRI Standards opzione Core.

SERIE 100 - CONTENUTI GENERALI

GRI 102: Informativa Generale (2016)

Profilo dell'organizzazione

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-1 Nome dell'organizzazione (core)	Rendicontato	Cap. 3 pag. 13
Disclosure 102-2 Attività, marchi, prodotti e servizi (core)	Rendicontato	Cap. 3 pag. 13, 18, 21
Disclosure 102-3 Luogo della sede principale (core)	Rendicontato	Cap. 3 pag. 13
Disclosure 102-4 Luogo delle attività (core)	Rendicontato	Cap. 3 pag. 18
Disclosure 102-5 Proprietà e forma giuridica (core)	Rendicontato	Cap. 3 pag. 13
Disclosure 102-6 Mercati Serviti (core)	Rendicontato	Cap. 3 pag. 18, 21
Disclosure 102-7 Dimensione dell'organizzazione (core)	Rendicontato	Cap. 3 pag. 14, Cap. 9 pag. 59
Disclosure 102-8 Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori (core)	Rendicontato	Cap. 3 pag. 14, Cap. 9 pag. 59
Disclosure 102-9 Supply chain (core)	Non rendicontabile	
Disclosure 102-10 Modifiche significative all'organizzazione e alla sua supply chain (core)	Non rendicontabile	
Disclosure 102-11 Principio di Precauzione (core)	Rendicontato	Cap. 6 pag. 37
Disclosure 102-12 Iniziative esterne (core)	Rendicontato	Cap. 7 pag. 43
Disclosure 102-13 Adesione ad associazioni (core)	Rendicontato	Cap. 3 pag. 25

Governance Responsabile

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-14 Introduzione del Presidente/Segretario Generale (core)	Rendicontato	Cap. 2 pag. 11
Disclosure 102-15 Impatti chiave, rischi e opportunità	Non rendicontabile	

Etica ed Integrità

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-16 Valori, principi, standard e norme di comportamento (core)	Rendicontato	Cap. 9 pag. 66
Disclosure 102-17 Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche	Rendicontato	Cap. 9 pag. 66

Governance

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-18 Struttura della governance (core)	Rendicontato	Cap. 3 pag. 14
Disclosure 102-19 Delega dell'autorità	Non rendicontabile	
Disclosure 102-20 Responsabilità a livello esecutivo per temi economici, ambientali e sociali	Non rendicontabile	
Disclosure 102-21 Consultazione degli stakeholder su temi economici, ambientali e sociali	Rendicontato	Cap. 4 pag. 29
Disclosure 102-22 Composizione del massimo organo di Governo e relativi comitati	Rendicontato	Cap. 3 pag. 14
Disclosure 102-23 Presidente e massimo organo di governo	Rendicontato	Cap. 3 pag. 14
Disclosure 102-24 Nomina e selezione del massimo organo di governo	Rendicontato	Cap. 3 pag. 14
Disclosure 102-25 Conflitti di interessi	Rendicontato	Cap. 9 pag. 66
Disclosure 102-26 Ruolo del massimo organo di governo nello stabilire finalità, valori e strategie	Rendicontato	Cap. 3 pag. 14
Disclosure 102-27 Conoscenza collettiva del massimo organo di governo	Non rendicontabile	
Disclosure 102-28 Valutazione delle performance del massimo organo di governo	Rendicontato	Cap. 9 pag. 63
Disclosure 102-29 Identificazione e gestione degli impatti economici, ambientali e sociali	Non rendicontabile	
Disclosure 102-30 Efficacia dei processi di gestione del rischio	Non rendicontabile	
Disclosure 102-31 Riesame dei temi economici, ambientali, e sociali	Non rendicontabile	
Disclosure 102-32 Ruolo del massimo organo di governo nel reporting di sostenibilità	Rendicontato	Cap. 2 pag. 11
Disclosure 102-33 Comunicazione sulle criticità	Non Rendicontabile	
Disclosure 102-34 Natura e numero totale delle criticità	Non Rendicontabile	
Disclosure 102-35 Politiche retributive	Rendicontato	Cap. 9 pag. 59
Disclosure 102-36 Processo per determinare la retribuzione	Non Rendicontabile	

Disclosure 102-37 Coinvolgimento degli stakeholder nella retribuzione	Non Rendicontabile	
Disclosure 102-38 Tasso della retribuzione totale annua	Non Rendicontabile	
Disclosure 102-39 Percentuale di aumento del tasso della retribuzione totale annua	Non Rendicontabile	

Coinvolgimento degli stakeholder

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-40 Elenco dei gruppi di stakeholder (core)	Rendicontato	Cap. 4 pag. 27
Disclosure 102-41 Accordi di contrattazione collettiva (core)	Rendicontato	Cap. 9 pag. 59
Disclosure 102-42 Individuazione e selezione degli stakeholder (core)	Rendicontato	Cap. 4 pag. 27
Disclosure 102-43 Modalità di coinvolgimento degli stakeholder (core)	Rendicontato	Cap. 4 pag. 27, 29
Disclosure 102-44 Temi e criticità chiave sollevati (core)	Rendicontato	Cap. 4 pag. 29

Pratiche di rendicontazione

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-45 Soggetti inclusi nel bilancio consolidato (core)	Rendicontato	Cap. 1 pag. 7
Disclosure 102-46 Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi (core)	Rendicontato	Cap. 1 pag. 7
Disclosure 102-47 Elenco dei temi materiali (core)	Rendicontato	Cap. 4 pag. 29
Disclosure 102-48 Revisione delle informazioni (core)	Rendicontato	Cap. 1 pag. 7
Disclosure 102-49 Modifiche nella rendicontazione (core)	Rendicontato	Cap. 1 pag. 7
Disclosure 102-50 Periodo di rendicontazione (core)	Rendicontato	Cap. 1 pag. 7
Disclosure 102-51 Data del report più recente (core)	Rendicontato	Cap. 1 pag. 7
Disclosure 102-52 Periodicità della rendicontazione (core)	Rendicontato	Cap. 1 pag. 7
Disclosure 102-53 Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report (core)	Rendicontato	Cap. 1 pag. 7
Disclosure 102-54 Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards (core)	Rendicontato	Cap. 1 pag. 7
Disclosure 102-55 Indice dei contenuti GRI (core)	Rendicontato	Cap. 1, pag. 7
Disclosure 102-56 Assurance esterna (core)	Non prevista	Cap. 1 pag. 7

GRI 103: Modalità di Gestione (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Rendicontato	Cap. 4 pag. 29
Disclosure 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	Rendicontato	Cap. 4 pag. 29
Disclosure 103-3 Valutazione delle modalità di gestione	Non rendicontabile	

SERIE 200 - SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

GRI 201: Performance economiche (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito	Rendicontato	Cap. 9 pag. 57
Disclosure 201-2 Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico	Rendicontato	Cap. 5 pag. 33
Disclosure 201-3 Piani pensionistici a benefici definiti e altri piani di pensionamento	Non rendicontabile	
Disclosure 201-4 Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	Rendicontato	Cap. 9 pag. 57

GRI 202: Presenza sul mercato (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 202-1 Rapporti tra il salario standard di un neoassunto per genere e il salario minimo locale	Non rendicontabile	
Disclosure 202-2 Proporzioni di senior manager/alti funzionari assunti dalla comunità locale	Non rendicontabile	

GRI 203: Impatti Economici Indiretti (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 203-1 Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	Rendicontato	Cap. 5 pag. 33, 34
Disclosure 203-2 Impatti economici indiretti significativi	Rendicontato	Cap. 5 pag. 33

GRI 204: Pratiche di Approvvigionamento (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 204-1 Proporzioni di spesa verso fornitori locali	Non rendicontabile	

GRI 205: Anticorruzione (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 205-1 Operazioni valutate per rischi legati alla corruzione	Rendicontato	Cap. 9 pag. 66
Disclosure 205-2 Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	Rendicontato	Cap. 9 pag. 66
Disclosure 205-3 Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Rendicontato	Cap. 9 pag. 67

GRI 206: Comportamento anticoncorrenziale (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 206-1 Azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche	Non rendicontabile	

GRI 207: Imposte (2019)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 207-1 Approccio alla fiscalità	Rendicontato	Cap. 9 p.57
Disclosure 207-2 Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	Non rendicontabile	
Disclosure 207-3 Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	Non rendicontabile	
Disclosure 207-4 Rendicontazione Paese per Paese	Non rendicontabile	

SERIE 300 - SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

GRI 301: Materiali (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 301-1 Materiali utilizzati per peso o volume	Non rendicontabile	
Disclosure 301-2 Materiali utilizzati che provengono da riciclo	Non rendicontabile	
Disclosure 301-3 Prodotti recuperati o rigenerati e relativi materiali di imballaggio	Non rendicontabile	

GRI 302: Energia (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione	Rendicontato	Cap. 6 pag. 37

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 302-2 Energia consumata al di fuori dell'organizzazione	Non rendicontabile	
Disclosure 302-3 Intensità energetica	Non rendicontabile	
Disclosure 302-4 Riduzione del consumo di energia	Rendicontato	Cap. 6 pag. 37
Disclosure 302-5 Riduzione del fabbisogno energetico di prodotti e servizi	Rendicontato	Cap. 6 pag. 37

GRI 303: Acqua e scarichi idrici (2018)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 303-1 Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	Rendicontato	Cap. 6 pag. 39
Disclosure 303-2 Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	Non rendicontabile	
Disclosure 303-3 Prelievo idrico	Non rendicontabile	
Disclosure 303-4 Scarico di acqua	Non rendicontabile	
Disclosure 303-5 Consumo di acqua	Rendicontato	Cap. 6 pag. 37

GRI 304: Biodiversità (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 304-1 Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette	Non rendicontabile	
Disclosure 304-2 Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	Rendicontabile	Cap.6, pag. 39
Disclosure 304-3 Habitat protetti o ripristinati	Non rendicontabile	
Disclosure 304-4 Specie elencate nella "Red List" dell'IUCN (Unione Mondiale per la Conservazione della Natura e negli elenchi nazionali che trovano il proprio habitat nelle aree di operatività dell'organizzazione)	Non rendicontabile	

GRI 305: Emissioni (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 305-1 Emissioni dirette di GHG (gas a effetto serra)	Non rendicontabile	
Disclosure 305-2 Emissioni indirette di GHG da consumi energetici	Non rendicontabile	
Disclosure 305-3 Altre emissioni indirette di GHG	Non rendicontabile	
Disclosure 305-4 Intensità delle emissioni di GHG	Non rendicontabile	

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 305-5 Riduzione delle emissioni di GHG	Non rendicontabile	
Disclosure 305-6 Emissioni di sostanze dannose per ozono (ODS, "ozone-depleting substances")	Non rendicontabile	
Disclosure 305-7 Ossidi di azoto (NOX), ossidi di zolfo (SOX) e altre emissioni significative	Non rendicontabile	

GRI 306: Rifiuti (2020)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 306-1 Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	Rendicontato	Cap. 6 Pag. 39
Disclosure 306-2 Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	Rendicontato	Cap. 6 Pag. 39
Disclosure 306-3 Rifiuti prodotti	Non rendicontabile	
Disclosure 306-4 Rifiuti non destinati a smaltimento	Non rendicontabile	
Disclosure 306-5 Rifiuti destinati allo smaltimento	Non rendicontabile	

GRI 307: Compliance Ambientale (2020)

GRI 308: Valutazione Ambientale dei Fornitori (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 308-1 Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali	Non rendicontabile	
Disclosure 308-2 Impatti ambientali negativi nella catena di fornitura e azioni intraprese	Non rendicontabile	

SERIE 400 - SOSTENIBILITÀ SOCIALE

GRI 401: Occupazione (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 401-1 Nuove assunzioni e turnover	Non rendicontabile	
Disclosure 401-2 Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato	Rendicontabile	Cap. 8 pag. 60
Disclosure 401-3 Congedo parentale	Non rendicontabile	

GRI 402: Relazioni tra lavoratori e management (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 402-1 Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi	Non rendicontabile	

GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro (2018)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Rendicontato	Cap. 8 pag. 54, Cap 9 pag. 60
Disclosure 403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	Rendicontato	Cap. 8 pag. 49
Disclosure 403-3 Servizi di medicina del lavoro	Non rendicontabile	
Disclosure 403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Non rendicontabile	
Disclosure 403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Rendicontato	Cap. 8 pag. 62
Disclosure 403-6 Promozione della salute dei lavoratori	Rendicontato	Cap. 8 pag. 54, Cap. 9 pag. 60
Disclosure 403-7 Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	Rendicontato	Cap. 8 pag. 49, pag. 53
Disclosure 403-8 Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Non rendicontabile	
Disclosure 403-9 Infortuni sul lavoro	Rendicontato	Cap. 8 pag. 54
Disclosure 403-10 Malattie professionali	Non rendicontabile	

GRI 404: Formazione e istruzione (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 404-1 Ore medie di formazione annua per dipendente	Rendicontato	Cap. 9 pag. 62
Disclosure 404-2 Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione	Rendicontato	Cap. 9 pag. 62
Disclosure 404-3 Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale	Rendicontato	Cap. 9 pag. 63

GRI 405: Diversità e pari opportunità (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	Rendicontato	Cap. 9 pag. 65
Disclosure 405-2 Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	Non rendicontabile	

GRI 406: Non discriminazione (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 406-1 Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	Non rendicontabile	

GRI 407: Libertà di associazione e contrattazione collettiva (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 407-1 Attività e fornitori in cui il diritto alla libertà di associazione e contrattazione collettiva può essere a rischio	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	

GRI 408: Lavoro minorile (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 408-1 Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro minorile	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	

GRI 409: Lavoro forzato o obbligatorio (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 409-1 Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro forzato o obbligatorio	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	

GRI 410: Pratiche per la sicurezza (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 410-1 Personale addetto alla sicurezza formato sulle politiche o procedure riguardanti i diritti umani	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	

GRI 411: Diritti dei popoli indigeni (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 411-1 Episodi di violazione dei diritti dei popoli indigeni	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	

GRI 412: Valutazione del rispetto dei diritti umani (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 412-1 Attività che sono state oggetto di verifiche in merito al rispetto dei diritti umani o valutazioni d'impatto	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	
Disclosure 412-2 Formazione dei dipendenti sulle politiche o le procedure sui diritti umani	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	
Disclosure 412-3 Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti umani	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	

GRI 413: Comunità locali (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 413-1 Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	Rendicontato	Cap. 7 Pag. 42
Disclosure 413-2 Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	Non rendicontabile	

GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 414-1 Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	Non rendicontabile	
Disclosure 414-2 Impatti sociali negativi sulla catena di fornitura e azioni intraprese	Non rendicontabile	

GRI 415: Politica pubblica (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 415-1 Contributi pubblici	Non rendicontabile	

GRI 416: Salute e sicurezza dei clienti (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 416-1 Valutazione degli impatti sulla salute e sulla sicurezza per categorie di prodotto e servizi.	Non rendicontabile	
Disclosure 416-2 Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi	Non rendicontabile	

GRI 417: Marketing ed etichettatura (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 417-1 Requisiti in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi	Non rendicontabile	
Disclosure 417-2 Episodi di non conformità in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi	Non rendicontabile	
Disclosure 417-3 Casi di non conformità riguardanti comunicazioni di marketing	Non rendicontabile	

GRI 418: Privacy dei clienti (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 418-1 Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	Non rendicontabile	

GRI 419: Compliance socioeconomica (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 419-1 Non conformità con leggi e normative in materia sociale ed economica	Non rendicontabile	

ALTRI INDICATORI

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Traffico merci per categoria	Rendicontato	Cap. 3, pag. 21
Quote delle categorie merceologiche per porto	Rendicontato	Cap. 3, pag. 21
Evoluzione del traffico di rinfuse 2018-2021	Rendicontato	Cap. 3, pag. 22
Evoluzione del traffico containerizzato e Ro-Ro 2018-2021	Rendicontato	Cap. 3, pag. 22
Traffico passeggeri per categoria e per porto	Rendicontato	Cap. 3, pag. 23
Evoluzione del traffico passeggeri 2018-2021	Rendicontato	Cap. 3, pag. 24
Movimentazione per categoria merceologica e per imbarchi/sbarchi, 2019-2021	Rendicontato	Cap. 3, pag. 24, 25

