

Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio

Bilancio di Sostenibilità

Anno 2023



Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio



Sommario

Introduzione	3
Lettera agli stakeholder	3
Presentazione del Bilancio di Sostenibilità	4
Highlights 2023	6
L’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio: profilo e identità	7
Il ruolo, le attività e i servizi dell’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.....	8
Il valore generato e distribuito	15
Indirizzi strategici: il Piano Operativo Triennale 2023-2025	16
Governance	19
La Governance di Sostenibilità	19
La struttura organizzativa	19
Gestione dei rischi e delle opportunità	23
Dialogo con gli stakeholder	23
Analisi di Materialità	24
Il contributo dell’AdSP MTMI agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile.....	27
Integrità e trasparenza nel business.....	28
Integrità, trasparenza e lotta alla corruzione	29
Comunicazione Trasparente.....	34
Sicurezza informatica e tutela della privacy	35
La security portuale	36
Approvvigionamento responsabile	37
Le nostre persone.....	39
Formazione di qualità e valorizzazione delle competenze.....	40
Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	42
Diversità, inclusione e tutela dei diritti umani	44
Relazioni con le Comunità	51
La Comunità portuale	51
Relazioni con le istituzioni e le comunità locali	51
Innovazione di processi, infrastrutture e servizi	53
Ambiente	55
Uso efficiente delle risorse energetiche.....	55
Contrasto al cambiamento climatico e riduzione delle emissioni.....	58
Gestione sostenibile delle risorse idriche.....	60
Gestione responsabile dei rifiuti	60
Tutela del territorio e della biodiversità.....	63

Nota Metodologica..... 65
Appendice..... 66
GRI Content Index..... 66

Introduzione

Lettera agli stakeholder

Carissimi lettori,

l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha deciso di dotarsi per il terzo anno consecutivo del Bilancio di Sostenibilità, relativo all'esercizio 2023, che mi pregio di presentare.

Il documento di sostenibilità nasce dall'esigenza di "rendicontazione della sostenibilità", ovvero dalla rendicontazione delle diverse attività svolte dall'Autorità e dei risultati raggiunti da differenti prospettive, economico – finanziaria, ambientale e sociale. Ma non solo, siffatto documento costituisce anche uno strumento di informazione sugli obiettivi prefissati dall'AdSP a tutti i portatori di interesse (Stakeholder) sia esterni che interni all'organizzazione.

In questi anni, nella nostra politica di governance, le strategie e le azioni posti in essere dall'Authority sono state basate sulla ricerca di soluzioni più idonee ed eco-sostenibili per coniugare una sempre maggiore competitività degli scali e contestualmente una vivibilità delle città, sviluppo economico e tutela dell'ambiente: in sintesi, puntare alla sostenibilità.

Nel Bilancio di Sostenibilità sono stati evidenziati tutti gli interventi attivati dall'Autorità per potenziare le infrastrutture portuali e la loro sicurezza e favorire le sinergie con il territorio, al fine di rafforzarne il ruolo di supremazia ormai assunto nel Mediterraneo. Ciò permetterà di avere una visione complessiva dell'attività dell'Autorità al fine di comprenderne al meglio, ed in modo sempre più trasparente, i meccanismi e le strategie che la guidano e le azioni da intraprendere per un miglioramento continuo.

Dal 2021 ad oggi, grazie a tutti Voi e ai dipendenti dell'AdSP -MTMI abbiamo intrapreso importanti percorsi che affrontano gli impatti delle attività portuali nelle loro differenti sfaccettature, prevedendo un'ampia implementazione tecnologica supportata da programmi di formazione.

Tra le principali iniziative assunte dall'Ente vi è un sistema di governance particolarmente attento alla tutela del lavoratore, alla lotta alla corruzione, all'antiriciclaggio, al reclutamento del personale, alla digitalizzazione, alla destinazione d'uso di nuovi spazi, al controllo delle emissioni delle navi.

È grande motivo di orgoglio il Porto di Gioia Tauro, divenuto primo porto di transhipment d'Italia, con un andamento dei traffici in costante crescita, nonostante la crisi internazionale, con un nuovo record raggiunto, per il 2024, di 3.940.447 Teus. Un'infrastruttura, quella del Porto di Gioia Tauro che occupa, oggi, 1.600 lavoratori diretti e tremila nell'indotto.

E, in egual misura, lo sono anche gli altri scali di competenza: Corigliano, Crotona, Taureana di Palmi e Vibo Valentia che costituiscono delle piattaforme logistiche in un continuo e rapido sviluppo, in piena integrazione con i tessuti sociali ed economici del territorio.

Un ringraziamento speciale va a tutto il personale della nostra Autorità di Sistema Portuale che, con specifiche competenze, nell'espletamento del proprio operato, ha messo al primo posto la sostenibilità, che a tutti i portatori di interesse con i quali costantemente dialoghiamo interagiamo nell'ambito delle attività di competenza per un incessante miglioramento delle procedure.

Un connubio di forze e di lavoro sinergico che ha portato alla realizzazione del Bilancio di Sostenibilità 2023. Auguro una buona lettura!

Il Presidente

Ammiraglio Ispettore (CP) Andrea Agostinelli

Presentazione del Bilancio di Sostenibilità

L’**Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio - AdSP MTMI** - presenta ai propri stakeholder il suo **terzo Bilancio di Sostenibilità**, al fine di rendicontare le iniziative, i progetti e i risultati conseguiti nel corso del **2023** in relazione alle proprie performance **economiche, sociali e ambientali**.

I porti italiani svolgono un ruolo sempre più centrale nello sviluppo economico del Paese. L'AdSP MTMI è proattivamente coinvolta nell'implementazione di interventi infrastrutturali avanzati, con particolare attenzione alla tutela ambientale e all'ottimizzazione delle risorse.

Nell'ottica di un'economia sempre più integrata e sostenibile, l'Autorità si pone l'obiettivo di trasformare il sistema portuale in un hub logistico di eccellenza, in grado di favorire lo sviluppo economico sostenibile del territorio e di contribuire alla competitività del sistema Paese.

Per “**sviluppo sostenibile**” l’Autorità intende la capacità di raggiungere gli obiettivi prefissati attraverso tempi e modalità che consentano di soddisfare il benessere della popolazione attuale, senza compromettere i bisogni delle generazioni future, considerando la connessione tra l’integrità **sociale**, la prosperità **economica** e la corretta gestione **ambientale in ogni aspetto di operatività**.



Attraverso la pubblicazione del presente documento, l'AdSP MTMI vuole fornire una **chiara rappresentazione** delle performance di sostenibilità relativamente all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, con particolare riferimento alle tematiche individuate come prioritarie sia per l'Ente che per i suoi stakeholder.

I principali traguardi raggiunti in termini di performance economiche, sociali e ambientali nel corso del 2023 sono illustrati all'interno del capitolo "**Highlights 2023**", mentre nei successivi capitoli vengono descritti gli aspetti relativi al profilo dell'AdSP, alla governance, alla gestione dei rischi, all'integrità e trasparenza del business, nonché alle persone, alle relazioni con la comunità e alla tutela dell'ambiente.



Valore distribuito

oltre **2 milioni di euro**

investimenti nella Comunità



Formazione

41 %

*del personale ha svolto
attività di formazione nel
2023*



Presenza e ruolo delle donne

29% 17%

*del totale dei dipendenti
occupano posizioni
dirigenziali*

Ambiente



-20% tCO₂e vs 2022

Emissioni Scope 1

Interventi conclusi

Porto di Gioia Tauro

- Realizzazione di un impianto fotovoltaico di circa 50 KW
- Elettrificazione della banchina RO-RO di ponente lato Nord, per promuovere l'ingresso in porto delle nuove navi commerciali green a trazione elettrica.

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

L'**Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale** è un ente pubblico con personalità giuridica, dotata di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, che ha come scopo istituzionale quello di **gestire** e **organizzare** i beni e i servizi nell'ambito portuale di sua competenza, con funzioni di **indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali**.

L'Ente "Autorità Portuale di Gioia Tauro", che ha preso la denominazione di "**Autorità di Sistema dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio**" successivamente al **Decreto Legislativo n. 169 del 2016** per il riordino delle Autorità Portuali, ha competenze sui porti di **Gioia Tauro, Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Rossano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia**. La sede centrale dell'Autorità è ubicata a **Gioia Tauro**.



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

In seguito al **riassetto organizzativo** delle Autorità Portuali italiane previsto dal D.lgs. n. 169 del 4 agosto 2016 – Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono state **riformulate le competenze** in capo alle Autorità stesse.

La riforma ha attribuito alle Autorità Portuali nuove responsabilità, ampliando il loro raggio d'azione verso la **sostenibilità**, la **velocizzazione delle operazioni portuali** e la **semplificazione delle procedure**.

In aggiunta alle tradizionali funzioni di indirizzo e coordinamento delle attività portuali, all'AdSP MTMI sono attribuite competenze specifiche relative alla **manutenzione** delle **infrastrutture**, al **controllo** della **qualità** dei servizi, alla **gestione del demanio marittimo** e alla **pianificazione strategica dello sviluppo portuale**.

Inoltre, l’AdSP MTMI ha il compito di **coordinare** le attività amministrative esercitate dagli enti pubblici nell'ambito portuale, **promuovere** le azioni di **raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali** e **assicurare** l’implementazione delle misure e procedure in materia di *Maritime security* previste nei Piani di sicurezza portuali, di concerto con la Capitaneria di porto.

Le funzioni dell’AdSP



L'esercizio delle funzioni dell'Autorità è supportato da un ampio quadro normativo e pianificatorio, che include **regolamenti, delibere** e strumenti strategici come il **Documento di Pianificazione Strategica**, il **Piano Regolatore Portuale**, il **Piano Operativo Triennale**, il **Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale**, il **Port Security Plan** e i **Port Facility Security Plan** per ogni infrastruttura portuale.

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

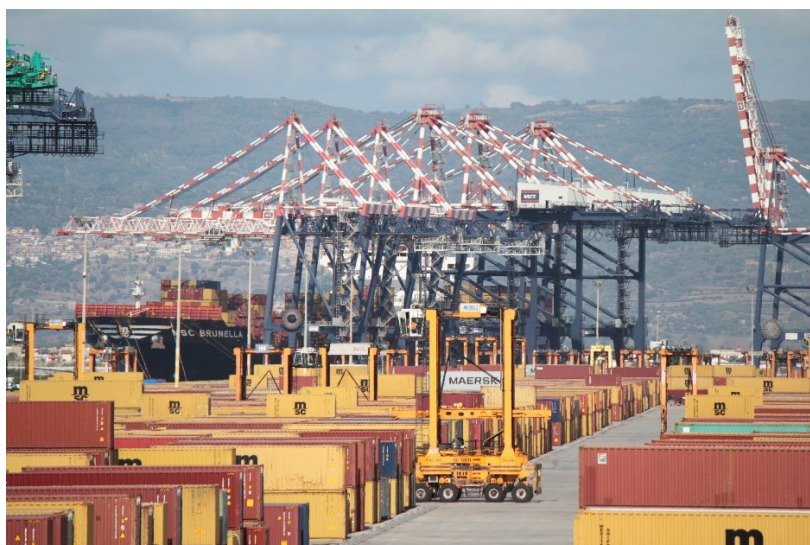
Il Porto di Gioia Tauro è orientato al completamento delle infrastrutture necessarie ad un Hub portuale internazionale

Il **Porto di Gioia Tauro** rappresenta il principale scalo della circoscrizione dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio e ricade nei **comuni di Gioia Tauro e di San Ferdinando**. Grazie alle sue infrastrutture avanzate e alle sue competenze specializzate, questo scalo si configura come un nodo

cruciale nella rete logistica nazionale ed europea, specializzato nel trattamento di container su navi di ultima generazione, e destinato a consolidare il proprio ruolo di hub portuale di rilevanza **internazionale**. Il porto presenta una configurazione a canale, con una superficie complessiva di 620 ettari di cui 440 destinati al terminal e 180 allo specchio acqueo. L'imboccatura, situata a sud, ha un'apertura di 300 metri sul livello medio mare, mentre il bacino di evoluzione è circolare, di diametro pari a 750 metri.

La Medcenter Container Terminal S.p.A. è il principale concessionario del Porto di Gioia Tauro, gestendo un'area operativa di circa 1.558.047 mq destinata allo stoccaggio e alla movimentazione dei container. Il terminal, che si sviluppa lungo il lato est del canale, dispone di circa 3.400 metri lineari di banchine, di cui 3.000 con fondali di 18 metri e 400 con fondali di 14,5 metri, consentendo l'operatività di navi di elevata capacità.

Il bacino di evoluzione nord è affiancato da un terminal auto, concesso in gestione ad Automar Gioia Tauro S.p.A., che si estende su un'area di circa 270.000 mq. Oltre alle aree dedicate alla movimentazione e allo stoccaggio dei veicoli, il terminal dispone di un centro tecnico (PDI) attrezzato per eseguire lavorazioni di pre-consegna, quali lavaggio, ceratura, installazione di accessori e riparazioni.



Oltre ai due principali concessionari, all'interno del Porto di Gioia Tauro operano quattro imprese autorizzate all'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, nonché altre aziende minori che operano nel campo della logistica. La Corporazione dei Piloti dello Stretto, con sede all'interno del porto, garantisce il servizio di pilotaggio e dispone di personale adeguato per assicurare l'operatività necessaria al porto, anche in vista di futuri incrementi dei traffici. Il servizio di ormeggio è gestito dal Gruppo Ormeggiatori e Battellieri dei Porti di Reggio Calabria e Gioia Tauro, mentre la Società CONTUG S.r.l. si occupa del servizio di rimorchio con moderni rimorchiatori adatti a soddisfare le richieste operative

Il **porto di Crotona**, classificato con D.M. 04.12.1976 nella prima classe della seconda categoria dei porti nazionali, è composto da **due** bacini separati. Il più antico, il **Porto Vecchio**, si trova nella parte sud-orientale della città, mentre il bacino principale, il **Porto Nuovo**, è ubicato nella zona settentrionale. Il bacino è prevalentemente adibito all'ormeggio di unità da **diporto** e **pescherecci**. All'interno è presente un cantiere navale specializzato nella costruzione di piccole unità in legno e nella **manutenzione navale**. Il porto è dotato di servizi essenziali quali **antincendio**, **pilotaggio**, **rimorchio** e **ormeggio**. Al largo operano piattaforme estrattive di idrocarburi, collegate alla costa da pipeline e dotate di adeguata segnalazione marittima.



Il **porto di Corigliano Rossano (Schiavonea)** con una **superficie** di circa 1.300.000 metri quadrati, è un hub marittimo versatile. Il bacino di manovra, dotato di 7 banchine e 2 darsene, accoglie un'ampia varietà di imbarcazioni, dalle grandi navi mercantili ai piccoli pescherecci, passando per le unità da diporto e le navi adibite a ricerche oceanografiche da sottoporre a visite tecniche con periodo medio di sosta di 40 giorni. L'avamposto, spazioso e protetto, assicura un accesso sicuro e agevole.



Il **porto di Taureana di Palmi** è situato all'estremità Nord della rada di Tonnara, a due miglia dal porto di Gioia Tauro. Il Porto è classificato nella 1^a categoria quale porto rifugio, ai sensi del R.D. 02/04/1892 n° 868, e nella 2^a categoria – IV classe con funzioni di rada commerciale. Il molo frangiflutti, leggermente sommerso in condizioni di marea alta, è allineato alle curve di profondità e si estende oltre l'ingresso del porto, formando un avamposto parzialmente riparato. Questa configurazione garantisce una efficace protezione dalle onde provenienti da tutte le direzioni. Per ridurre l'agitazione interna e l'accumulo di sedimenti nel bacino portuale, è stato costruito un breve moletto collegato al molo frangiflutti. L'accesso al porto avviene tramite un avanporto caratterizzato da un'imboccatura di circa 50 metri, compresa tra il molo frangiflutti e quello di sottoflutto, che facilita le manovre di entrata e uscita delle unità navali. A ridosso del molo frangiflutti è stata realizzata una banchina scoperta per l'ormeggio di imbarcazioni con pescaggio elevato, dove il fondale raggiunge i 5,00 metri.



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

Il porto di Vibo Marina



svolge un ruolo cruciale nell'economia locale, combinando attività **commerciali e turistiche**. I traffici commerciali sono strettamente legati alle industrie e alle attività produttive della provincia di Vibo Valentia. Il porto è specializzato nella **distribuzione di prodotti petroliferi**, nel **commercio ittico** e nel settore del **turismo**, sia per la nautica da diporto che per i collegamenti marittimi con le Isole Eolie. L'importanza strategica del porto è sottolineata dalla presenza di una delle più grandi Capitanerie di Porto - Guardia Costiera d'Italia, con una vasta giurisdizione che si estende da Nicotera a Maratea. Inoltre, il porto ospita il Comando provinciale della Guardia di Finanza.

Il **traffico commerciale in arrivo** è costituito principalmente da **carburanti e gas** destinati ai depositi costieri ed agli stabilimenti presenti nella zona di Vibo Marina, mentre il **traffico in partenza** è rappresentato essenzialmente da **prodotti industriali** provenienti dalla limitrofa area industriale.

Oltre alle attività commerciali, il porto accoglie un numero significativo di imbarcazioni da diporto, offrendo servizi di accoglienza e rifornimento. Durante la stagione estiva, il traffico nautico diporto si intensifica notevolmente, contribuendo in modo significativo all'economia turistica della provincia.

Il porto di Vibo Valentia Marina si trova nella parte meridionale del Golfo di S. Eufemia. È protetto a ponente da un molo foraneo a gomito e a levante da un molo di sottoflutto a due bracci completamente banchinato (banchina Generale Malta e Molo Cortese). All'interno del bacino portuale, diverse banchine (Fiume, Tripoli, Bengasi, Papandrea e Buccarelli) sono dedicate a molteplici attività, tra cui il commercio, le operazioni militari e la nautica da diporto. A partire dalla banchina Generale Malta in direzione della banchina Fiume, sono presenti pontili galleggianti specificamente destinati alle imbarcazioni da diporto.

La posizione geografica strategica e i mercati di riferimento

L'Italia negli anni si è affermata come uno dei **paesi leader** nei traffici commerciali via mare nel bacino del Mediterraneo, ricoprendo il ruolo di terzo paese per quantità movimentate attraverso il transhipping, con il **13% del totale del traffico europeo** dietro Olanda e Regno Unito. **Le regioni del Sud** contribuiscono per circa il **28,8%** a tale risultato. In tale contesto, il Porto di Gioia Tauro svolge un ruolo fondamentale in quanto localizzato **strategicamente al centro del Mezzogiorno** ed integrato sia con le infrastrutture stradali e ferroviarie già operative che con quelle in via di completamento.



Le categorie merceologiche oggetto di movimentazione da parte dell'AdSP MTMI variano a seconda dei porti di competenza dell'Autorità: quello di Gioia Tauro è un porto orientato al **transhipment**, con una movimentazione di container che trattano **merce di ogni tipo**, in cui uno dei due terminalisti principali si occupa del **transhipment automobili**; il Porto di Crotona si occupa di **traffici di materiali poveri**, come cippato o scarti ferrosi; il Porto di Corigliano Calabro è interessato anche dal **trasporto di cereali**; il Porto di Vibo Valentia è occupato da **depositi petroliferi**.

Con il suo assetto intermodale, il Porto Di Gioia Tauro si inserisce in modo strategico nel contesto della rete TEN-T

le banchine e aumentare la profondità dei fondali, rendendo lo scalo competitivo con i principali porti nazionali e del Mediterraneo.

A In seguito al declino dell'industria siderurgica negli anni '80, il porto di Gioia Tauro ha subito una profonda trasformazione, passando da un'economia prevalentemente industriale a un modello operativo più diversificato. Questa riconversione ha generato ampie aree retroportuali libere, consentendo di ampliare

Il porto di Gioia Tauro, fulcro strategico della rete dei trasporti gestita dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Meridionale e Ionio, rientra nella categoria dei porti di rilevanza internazionale con le massime potenzialità. Dotato di infrastrutture e mezzi che permettono di accogliere il transito nel Mediterraneo di **navi transoceaniche**, è in grado di movimentare **qualsiasi categoria merceologica**. Con una movimentazione media di oltre 3 milioni di Teu all'anno, lo scalo di Gioia Tauro è infatti un importante punto di attracco per porta container di grandi dimensioni che, dopo le operazioni di carico e scarico, proseguono la navigazione verso altri scali internazionali.

La caratteristica principale del Porto di Gioia Tauro è rappresentata dall'intermodalità, che assicura il passaggio diretto dei container sul mercato nazionale e internazionale su ferro.

L'entrata in funzione, a partire dal 19 gennaio 2020, del nuovo gateway ferroviario ha potenziato significativamente la connettività del porto di Gioia Tauro con il resto del Paese. L'infrastruttura, caratterizzata da una superficie di circa 325.000 metri quadrati e da oltre 3.800 metri di binari, consente l'operatività di treni di notevoli dimensioni, rafforzando il ruolo strategico dello scalo calabrese nel contesto dei trasporti intermodali.

Nel 2023, il porto di Gioia Tauro ha incrementato il traffico ferroviario, mantenendo nove coppie di treni giornaliere che collegano il porto con gli hub di Bari, Nola, Padova e Bologna. Tra gennaio e agosto, sono state movimentate 4.802 unità TEU tramite ferrovia e trasportate verso il Nord Italia 2.182 autovetture. Inoltre, il numero di autovetture arrivate al porto via treno ha raggiunto le 26.201 unità, segnando un aumento del 144% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

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

Nel 2023, il porto di Gioia Tauro ha consolidato il proprio ruolo intermodale grazie al potenziamento delle connessioni ferroviarie, con l'introduzione di due corridoi doganali "fast corridor" tra il terminal intermodale di Gioia Tauro e gli interporti di Bologna e Padova. Uno di questi, il corridoio con Bologna, lungo circa 1.000

km, rappresenta la più estesa infrastruttura di questo tipo in Italia ed è il primo "fast corridor" ad interessare un porto del Mezzogiorno. Questi corridoi permettono il trasferimento rapido e controllato di merci extra-UE verso l'hub bolognese, dove avvengono le operazioni di sdoganamento, riducendo così la congestione e i tempi di attesa in porto. Il "fast corridor" si aggiunge agli altri 22 presenti in Italia – 15 ferroviari e 7 su strada – che coprono una rete di oltre 5.000 chilometri e movimentano circa 20.000 container all'anno.

Grazie alle sue caratteristiche di intermodalità, il Porto di Gioia Tauro rientra nel più ampio contesto della rete TEN-T con il suo sistema di **multimodalità del trasporto**, che comprende quello di tipo **marittimo, ferroviario, stradale**, su **vie d'acqua e aeroportuale**.

RETE TEN-T

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



Questa rete, concepita come la spina dorsale dei futuri sviluppi economici, politici e culturali dell'Unione Europea, mira a creare uno spazio unico dei trasporti, collegando in modo efficiente e interoperabile tutti gli Stati membri tramite le modalità terrestre, marittima e aerea.

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

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

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

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

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

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

Al fine di migliorare la connettività ferroviaria e rafforzare la competitività del porto, l'Autorità Portuale ha avviato nel 2020 un ambizioso programma di interventi infrastrutturali, culminato nella realizzazione del

Terminal Intermodale. Finanziato dal PON FESR "Infrastrutture e Reti" e realizzato attraverso un partenariato pubblico-privato, il terminal, oggi pienamente operativo, è gestito da un concessionario e rappresenta un nodo logistico strategico per la distribuzione delle merci in tutta Europa.

Il Porto di Gioia Tauro è inoltre servito dalla linea costiera tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria, classificata come parte della rete fondamentale nazionale e lungo la quale sono presenti **importanti scali di snodo ferroviario: Paola**, da cui si dirama la linea di collegamento con Sibari; **Lamezia Terme**, da cui si dirama il collegamento con Catanzaro Lido; **Villa San Giovanni**, che è collegata con i traghetti ferroviari a Messina.

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

L'hub portuale è strategicamente posizionato lungo la rotta ferroviaria Rotterdam-Monaco di Baviera, contribuendo a ottimizzare i **collegamenti transfrontalieri**. Per quanto concerne la viabilità su **gomma**, il porto è ben collegato alla rete stradale nazionale attraverso la tangenziale Nord, che lo raccorda alla Strada Statale 18 e all'Autostrada A2. Quest'ultima, parte integrante della rete TEN-T, riveste un ruolo fondamentale per le connessioni tra l'area di Gioia Tauro e il resto del Paese, essendo collegata, tramite una serie di raccordi, ai principali centri della Calabria

La viabilità interna del porto è stata progettata in modo da garantire l'indipendenza dei flussi veicolari in entrata e in uscita, evitando interferenze con le aree dedicate alle operazioni di carico e scarico merci su ferrovia. A tal fine, è stata realizzata una struttura sopraelevata che permette di superare i fasci di binari, ottimizzando così la movimentazione dei mezzi all'interno dell'area portuale.

Il valore generato e distribuito

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

Nel 2023 l'ammontare di **valore economico distribuito** si è attestato a **6.814.301,98€**. Il valore è **in crescita** sia rispetto al 2022 che al 2021, a fronte di un aumento considerevole del valore economico generato complessivo rispetto al 2022.

GRI 201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito

Valore economico	u.m.	2021	2022	2023
Valore economico generato ⁽¹⁾	€	18.354.775,88	19.612.563,72	26.359.249,05
Valore economico distribuito ⁽²⁾		5.344.071,90	6.246.505,58	6.814.301,98
Costi operativi ⁽³⁾		415.482,20	497.358,16	864.497,28
Dipendenti (salari e benefit) ⁽⁴⁾		2.852.355,85	3.275.713,04	3.496.546,47
Fornitori di capitale ⁽⁵⁾		7.320	7.370	9.200
Pagamenti alla Pubblica Amministrazione ⁽⁶⁾		424.489,86	838.933,13	1.191.575,99
Investimenti nella comunità ⁽⁷⁾		2.059.906,19	2.124.489,41	2.116.979,52
Valore economico trattenuto ⁽⁸⁾		13.010.703,98	13.366.058,14	19.544.947,07

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

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

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

⁽⁴⁾ Il valore distribuito ai dipendenti rappresenta il costo del personale

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

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

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

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

Indirizzi strategici: il Piano Operativo Triennale 2023-2025

L'Autorità di Sistema dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio programma, coordina, indirizza e controlla le attività commerciali ed industriali esercitate nei porti di sua competenza, incluse le operazioni ed i servizi portuali. L'ente si occupa anche di promuovere lo sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti di trasporto, assicurando che la propria missione istituzionale sia allineata con gli obiettivi previsti dal **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica**, oltre che dal **Piano Regionale dei Trasporti della Calabria**.

Nello svolgimento delle proprie attività, l'AdSP MTMI si impegna a promuovere una cultura di trasparenza, legalità e integrità, seguendo i principi di libera concorrenza, libera iniziativa economica, tutela e dignità del lavoro. L'Autorità si pone l'obiettivo di perseguire una economia aperta, che garantisca il pieno sviluppo della persona nel lavoro e il dialogo costante con tutti gli stakeholder al fine di migliorare le proprie prestazioni e i propri servizi, alla base dello sviluppo economico e sociale dell'Ente e della comunità in cui opera.

Attraverso l'attuazione del Piano Operativo Triennale, l'AdSP MTMI contribuisce al funzionamento e alla resilienza dell'intero sistema portuale di sua competenza, nell'ambito del Sistema Nazionale dei Trasporti

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio (AdSP MTMI) definisce ogni tre anni le proprie **priorità strategiche**, tenendo conto della propria missione istituzionale, delle relazioni con i partner e delle risorse disponibili. Il **Piano Operativo Triennale (POT)** rappresenta, pertanto, il documento tecnico, amministrativo, programmatico e rappresentativo degli eventi e delle performance che l'AdSP MTMI si propone per soddisfare gli interessi pubblici e privati coinvolti. Il POT individua gli interventi necessari per realizzare **gli obiettivi strategici** dell'AdSP MTMI, finalizzati a posizionare il sistema portuale come hub logistico di rilievo nel Mediterraneo. Le azioni previste nel POT sono orientate a garantire **l'efficienza operativa**, la **sostenibilità ambientale** e la **resilienza** del sistema portuale, con particolare riferimento al nodo di Gioia Tauro e al suo ruolo all'interno del sistema nazionale dei trasporti. Il Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro fa riferimento alle attività previste in ciascuno degli scali della circoscrizione portuale, con l'obiettivo di contribuire al rafforzamento della **Zona Economica Speciale della Calabria**.

La Zona Economica Speciale – ZES

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

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

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

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



Le progettualità programmate e realizzate dall'AdSP MTMI sono in linea con quanto previsto dai Documenti di Economia e Finanza (DEF) del 2022, dai quali emerge la necessità di un sistema integrato e resiliente di infrastrutture e servizi di trasporto che garantisca la competitività di imprese, città e territori, e che migliori la qualità della vita dei cittadini riducendo il divario tra le aree del Paese e le diverse categorie sociali.

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

Connessione
(materiale e immateriale)



Sicurezza
(manutenzione e prevenzione)

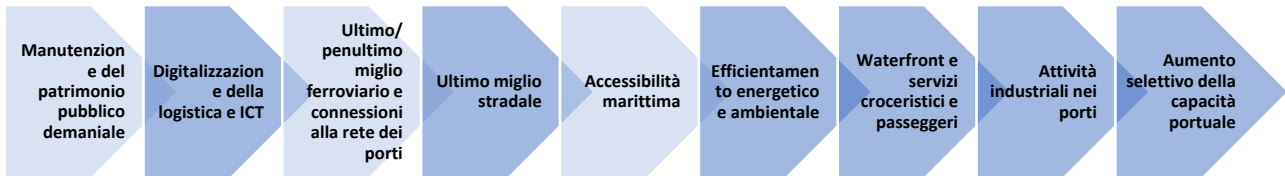


Sostenibilità
(ambientale, economica e sociale)



Inoltre, in coerenza con il Piano Nazionale Portualità e della Logistica (approvazione DPCM 26 agosto 2015), il D.lgs. n. 169 del 2016, il DM 18 novembre 2016 - "Risorsa Mare" e il Documento di Economia e Finanza (DEF) 2020, nonché con gli obiettivi strategici specifici enunciati all'interno del Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) 2023-2025, l'Ente interviene negli ambiti di seguito riportati.

Principali ambiti di intervento del POT 2023-2025



Governance

La Governance di Sostenibilità

La **Governance** dell'AdSP MTMI è conforme all'assetto richiesto dalla normativa. L'AdSP MTMI considera la sostenibilità come dimensione trasversale ad ogni area di attività, i responsabili delle varie aree collaborano con quelli delle aree maggiormente coinvolte nella gestione delle tematiche di sostenibilità.

La struttura organizzativa

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio presenta una **struttura organizzativa** articolata in diverse direzioni (amministrativa, tecnica e operativa) e in organi deputati all'indirizzo, alla gestione e al controllo delle attività. Pur godendo di una certa autonomia, l'Autorità è soggetta alla supervisione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Inoltre, a seguito dell'adozione del Decreto commissariale n. 91/2019, l'Ente ha intrapreso un **percorso di riorganizzazione interna** che ha determinato la riconfigurazione di alcune attività dell'Amministrazione, al fine di ottenere la migliore garanzia in termini di efficienza ed efficacia per favorire il raggiungimento degli obiettivi prefissati dalla riforma in materia portuale.

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

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

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è nominato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in accordo con la Regione Calabria. Questa figura, scelta tra professionisti europei con comprovata esperienza nel settore dei trasporti e portuale, rappresenta legalmente l'Ente. Il mandato dura quattro anni e può essere riconfermato una sola volta. Al Presidente sono attribuiti ampi poteri decisionali, sia nell'ambito dell'amministrazione ordinaria che in quella straordinaria.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*A decorrere dal 25/07/2024, i membri del Comitato di Gestione sono i seguenti: Andrea Agostinelli (Presidente); Tommaso Calabrò (Rappresentante della Regione Calabria); Domenico Berti (Rappresentante della Città Metropolitana di Reggio Calabria); Natale Polimeni (Rappresentante del Comune di Gioia Tauro); Giuseppe Sciarrone (Direttore Marittimo della Calabria e della Lucania Tirrenica).

Composizione del Collegio dei Revisori dei Conti

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

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

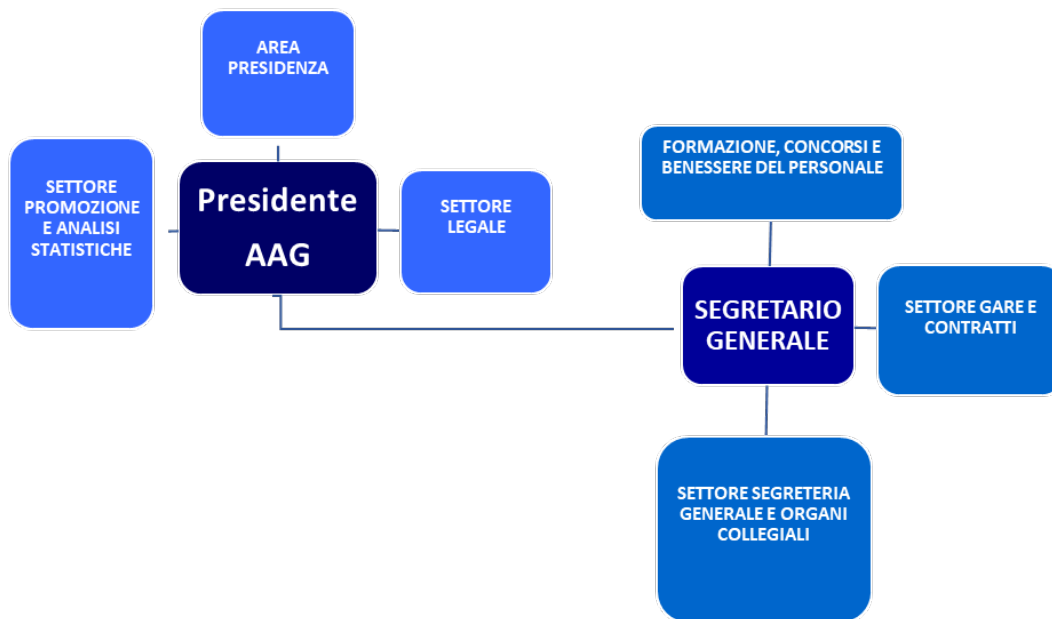
Il **Segretario Generale** è nominato dal Comitato Portuale su proposta del Presidente preposto alla segreteria tecnico-operativa e provvede agli adempimenti necessari al funzionamento dell'Autorità di Sistema Portuale. Con Decreto 232 del 19/12/2023 di Nomina del Segretario Generale facente funzioni, il Dirigente dell'Area Sedi Periferiche Dott. Alessandro Guerri ha assunto la carica di Segretario Generale dell'AdSP MTMI¹.

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

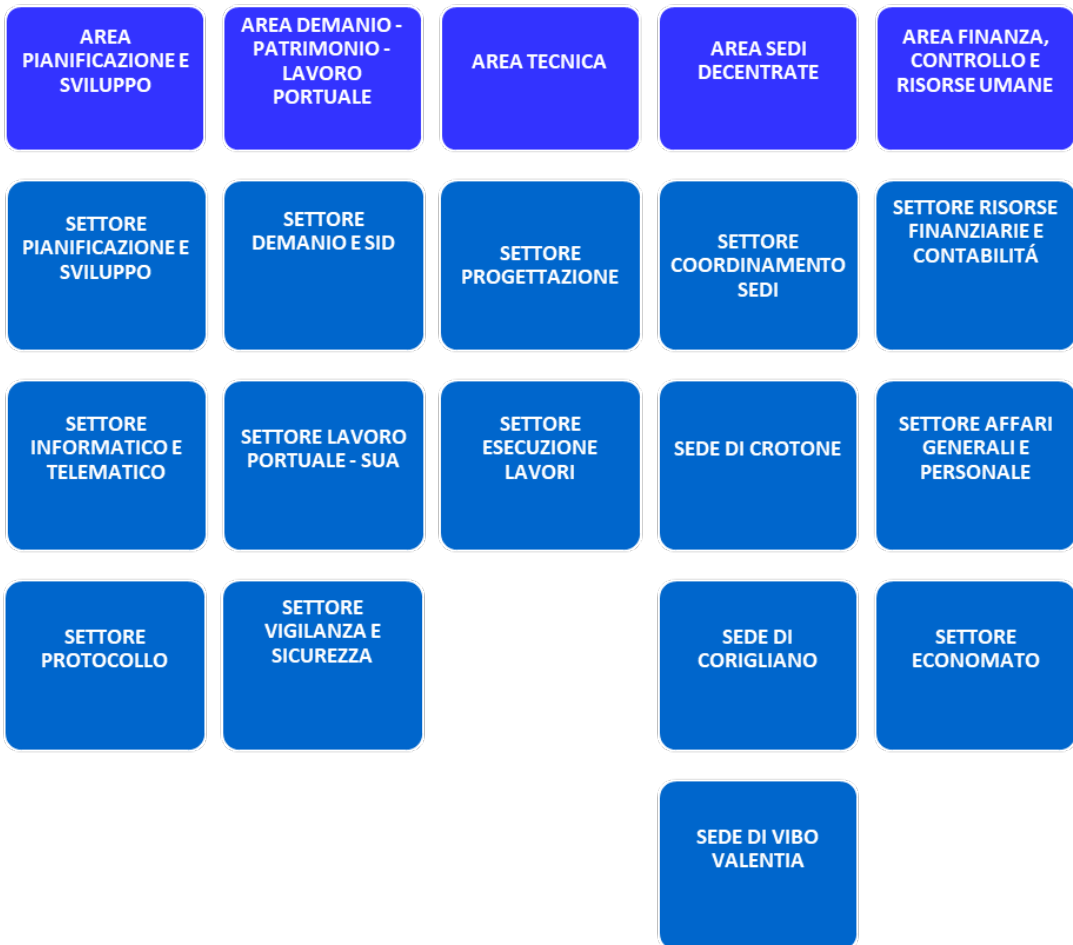
- sovrintendere e coordinare le attività degli uffici territoriali portuali;
- curare l'istruttoria degli atti di competenza del Presidente e del Comitato di Gestione, nonché i rapporti con le amministrazioni statali, regionali e degli enti locali;
- attuare le direttive del Presidente e del Comitato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

¹ Con Decreto n. 134/2024 del 06/06/2024 di nomina del Segretario Generale facente funzioni, il Dirigente dell'Area Demanio, Patrimonio e Lavoro Portuale Dott. Pasquale Faraone ha assunto la carica di Segretario Generale f.f. dell'AdSP MTMI.

La struttura organizzativa dell'AdSP²



AREE DIREZIONALI DELLA SEGRETERIA TECNICO-OPERATIVA



² La struttura organizzativa riportata corrisponde a quella definita per l'AdSP MTMI a partire dal 2024.

Gestione dei rischi e delle opportunità

L'AdSP MTMI monitora costantemente i potenziali rischi correlati alla propria attività, al fine di individuare adeguati presidi di prevenzione a seconda dell'area di competenza.

A seguito della trasformazione giuridica dell'Ente da Autorità Portuale ad Autorità di Sistema Portuale, che ha determinato la **nomina del Presidente** dell'Autorità a giugno 2021, l'AdSP MTMI è stata chiamata ad assumere **nuove competenze**. Di conseguenza, l'AdSP è consapevole della rischiosità correlata ad un **contesto territoriale più articolato**, che dal 2021 ha visto inserito tra i porti già affidati alla giurisdizione quello di **Vibo Valentia**, prevedendo dunque un decentramento amministrativo precedentemente non necessario.

Dialogo con gli stakeholder

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio presta particolare attenzione al dialogo costante e al confronto trasparente con i propri stakeholder, al fine di valutare accuratamente i rischi e le opportunità legate alle proprie attività, anche in considerazione del processo di rapida trasformazione del **settore marittimo portuale**.

L'Autorità contribuisce alla trasformazione del settore marittimo portuale anche attraverso il confronto e il dialogo costante con i propri stakeholder

Al fine di soddisfare le richieste di trasparenza da parte delle diverse categorie di stakeholder rispetto all'impatto generato dall'Ente attraverso le sue attività, l'Autorità favorisce la promozione di un **dialogo diretto** con tutti i suoi portatori di interesse.

L'AdSP MTMI promuove specifiche attività di comunicazione e dialogo con gli stakeholder, al fine di ricercare continue opportunità di confronto e coinvolgimento, le cui modalità e frequenza variano a seconda delle caratteristiche di ciascuno di essi e del rapporto che intrattengono con l'Ente stesso.

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

Gli stakeholder individuati dall'AdSP



Analisi di Materialità

L'**analisi di materialità** rappresenta un passaggio centrale dell'intero **processo di rendicontazione di sostenibilità** intrapreso da parte dell'AdSP MTMI, poiché consente all'organizzazione di individuare le **tematiche prioritarie** da rendicontare pubblicamente e sulla base delle quali definire una specifica **strategia di sostenibilità**.

Nello specifico, in linea con quanto definito dal sistema di reporting della Global Reporting Initiative (GRI), l'analisi di materialità rappresenta il processo di definizione dei temi materiali per l'organizzazione, a partire dall'**individuazione** e dalla **valutazione** degli **impatti positivi** e **negativi** generati dall'organizzazione nello svolgimento delle sue attività.

In particolare, il processo di analisi di materialità dell'AdSP è stato revisionato nel 2022, tenendo in considerazione le disposizioni del più recente aggiornamento dello Standard GRI - pubblicato nel 2021 - effettuando un **esercizio di individuazione** e successiva **valutazione interna** degli **impatti collegati alle attività dell'Autorità**, al fine di **definire le tematiche materiali**.

L'esercizio di analisi di materialità condotto dall'Autorità nel 2022, esteso anche con riferimento alla rendicontazione relativa al 2023, ha avuto come **risultato l'individuazione di 14 temi materiali**.

Di seguito è riportata la **lista degli impatti sottoposti alla valutazione** da parte del **management** dell'AdSP MTMI.

Tabella di correlazione tra gli impatti generati dall’Autorità nello svolgimento della sua attività e i temi materiali

Tema	Impatti
Integrità, trasparenza e lotta alla corruzione	Episodi di corruzione Diffusione di principi di etica e integrità
Innovazione di processi, infrastrutture e servizi	Ammodernamento dell’infrastruttura digitale del sistema portuale Resilienza delle infrastrutture
Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	Incidenti, infortuni e malattie professionali sul lavoro Sensibilizzazione del personale in tema di prevenzione
Formazione di qualità e valorizzazione delle competenze	Sviluppo delle competenze dei dipendenti
Diversità e inclusione e tutela dei diritti umani	Episodi di discriminazione sul lavoro Creazione di un ambiente di lavoro inclusivo
Relazioni con le istituzioni e le comunità locali	Supporto alle Istituzioni e alle comunità locali Controversie legate all’attività dell’Ente
Comunicazione trasparente	Coinvolgimento degli stakeholder Miglioramento della reputazione dell’Ente da parte degli stakeholder
Approvvigionamento responsabile	Violazione di standard sociali e ambientali lungo la catena di fornitura Creazione di una catena di fornitura sostenibile in ambito portuale
Sicurezza informatica e tutela della privacy	Fuoriuscite e furti di dati Episodi di violazione della privacy
Uso efficiente delle risorse energetiche	Transizione energetica del sistema portuale
Gestione responsabile dei rifiuti	Produzione di rifiuti nello svolgimento delle attività Prevenzione di danni all’ambiente marino
Tutela del territorio e della biodiversità	Perdita di biodiversità legata allo svolgimento delle attività
Gestione sostenibile delle risorse idriche	Consumo delle risorse idriche nello svolgimento delle attività Diffusione di una cultura di utilizzo consapevole della risorsa idrica
Contrasto al cambiamento climatico e riduzione delle emissioni	Produzione di emissioni climalteranti nello svolgimento delle attività

Legenda:  Governance  Business  Persone  Società  Ambiente

A seguito della **valutazione degli impatti** da parte del management dell'AdSP MTMI, è stato definito un **elenco di temi materiali** per l'Autorità, in ordine di **priorità**.





















Di seguito è riportata la **lista di temi materiali** elencati in ordine di priorità, e accompagnati dalla **descrizione** di ciascun tema:

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

Legenda:  Governance  Business  Persone  Società  Ambiente

Il contributo dell'AdSP MTMI agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile

Il contributo dell'AdSP MTMI agli SDGs

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

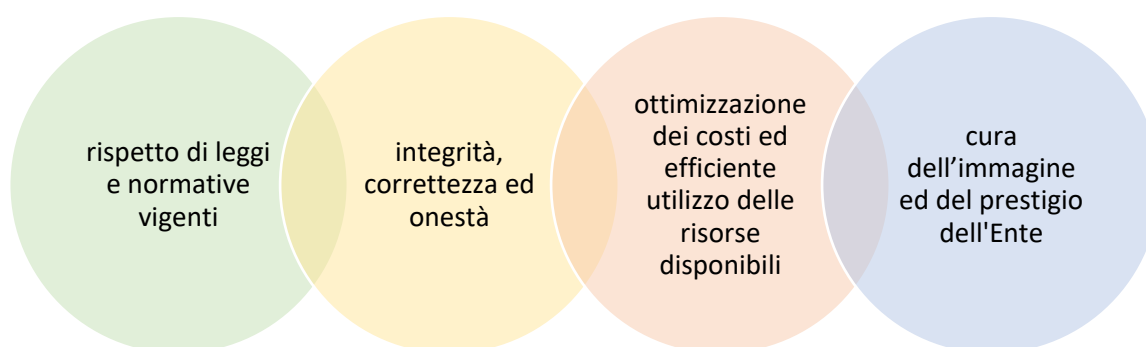
Integrità e trasparenza nel business

Al fine di condurre un'amministrazione volta al buon funzionamento dell'Ente, in considerazione dei molteplici rapporti che questo intrattiene con la comunità locale e con l'intero contesto economico e sociale in cui opera, l'AdSP MTMI è orientata verso l'adozione di **un approccio etico** nella gestione delle proprie attività.

L'Autorità si pone come istituzione centrale di riferimento per il Mezzogiorno italiano, contribuendo allo sviluppo economico e sociale del territorio, al benessere delle famiglie e allo sviluppo delle persone che lavorano e interagiscono con l'Ente stesso.

Consapevole del ruolo ricoperto, l'AdSP MTMI è chiamata al rispetto di principi etici che garantiscano il **buon funzionamento**, l'**affidabilità** e la **reputazione** dell'Autorità, al fine di perseguire il successo sostenibile dell'Ente, anche a tutela degli interessi degli stakeholder. Pertanto, l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio si impegna nel rispettare i principi di **legalità**, **buon andamento** e **integrità** propri di ogni Pubblica Amministrazione.

Principi fondamentali espressi dal Codice Etico



I principi fondamentali che indirizzano le attività amministrative sono espressi dal "Codice Etico"

Tramite il "**Codice Etico**", l'AdSP MTMI formalizza i propri principi fondamentali. Il documento, avente dimensione valoriale, si applica a tutti i membri del Comitato di Gestione, anche se delegati, e descrive i **valori fondamentali** che guidano l'organizzazione nel processo decisionale, fornendo **standard etici** che devono essere seguiti dai membri e stabilendo altresì le **linee guida generali** per indirizzare gli organi di vertice. I destinatari del documento sono tenuti ad osservarne e rispettarne i principi, conformando la propria condotta a tali valori, rispettando le istanze legittime di tutti i portatori di interesse. Il Codice Etico è sottoposto a adeguata pubblicità e diffusione mediante la pubblicazione all'interno del portale "Amministrazione Trasparente" accessibile dal sito web dell'Autorità.

Il "Codice di Comportamento dei dipendenti dell'AdSP" e il "Codice di Comportamento Generale"

Il "Codice di comportamento dei dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale di Gioia Tauro", allegato al Piano Anticorruzione e Trasparenza, è lo strumento che definisce i **comportamenti** che i dipendenti dell'Autorità sono tenuti ad osservare al fine di assicurare la **qualità dei servizi**, la **prevenzione dei fenomeni di corruzione**, il **rispetto** dei doveri costituzionali di **diligenza**, **lealtà**, **imparzialità** e il servizio esclusivo alla **cura dell'interesse pubblico**. Le fonti normative alla base del Codice sono: art. 54 del D. lgs.

165/2001, che definisce l'ambito soggettivo di applicazione del codice di comportamento mediante il riferimento alle pubbliche amministrazioni individuate dall'art. 1 comma 2 del medesimo decreto legislativo; art. 2 del D.P.R. n. 62/2013, che individua le categorie di personale cui deve applicarsi il codice di Amministrazione; linee guida di cui alla delibera ANAC n. 177 del 19.02.2020; Piano Nazionale Anticorruzione; Codice di Comportamento Generale (D.P.R. 16.04.2013, n. 62).

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

Integrità, trasparenza e lotta alla corruzione

L'AdSP MTMI promuove la cultura della trasparenza e l'adozione di comportamenti etici nell'ambito del settore

L'attività di **prevenzione dei fenomeni di corruzione** intrapresa dall'Autorità si inserisce alla base delle attività di promozione della **trasparenza** e di **comportamenti etici** nel settore portuale. I fenomeni legati alla corruzione, nelle sue diverse forme e manifestazioni, costituiscono infatti un ostacolo significativo allo

sviluppo economico e sociale del Paese, sia relativamente alla possibilità che tali condotte compromettano lo svolgimento delle attività dell'Ente e il raggiungimento degli obiettivi prefissati, sia rispetto agli effetti negativi che tali azioni hanno sul contesto sociale in cui l'Ente opera, impedendo una crescita sostenibile e pari opportunità di sviluppo per tutti gli attori coinvolti.

Valutazione del rischio in materia di anticorruzione

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

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

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

Tale processo è costituito da fasi cicliche e sequenziali:

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

Attraverso l'assegnazione di obiettivi trasversali in materia di trasparenza al personale dirigente, l'Autorità integra i sistemi di Anticorruzione con quelli di Performance

Nel 2019 l'Autorità ha proceduto alla nomina dell'**Organismo Interno di Valutazione (O.I.V.)** e successivamente all'adozione annuale dei Piani della Performance. A livello nazionale, nell'ambito della Pubblica Amministrazione viene portata avanti l'articolazione di strategie per la prevenzione e la repressione dei fenomeni di corruzione e dell'illegalità mediante il **Piano Nazionale Anticorruzione (PNA)**, i cui principi vengono declinati a livello locale all'interno del "**Piano Triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza**". Al fine di garantire la migliore integrazione tra il sistema di Anticorruzione e quello di Performance, anche nell'ottica di garantire la massima prevenzione dei fenomeni corruttivi, l'Autorità ha assegnato ai dirigenti degli **obiettivi trasversali** in materia di **anticorruzione e trasparenza**, in collaborazione con l'O.I.V. In conformità a quanto disposto dalla legge, l'AdSP MTMI ha approvato il proprio Piano Triennale, definendo gli obiettivi strategici da realizzare.

Obiettivi strategici per la lotta alla corruzione



Attività individuate come "sensibili" in materia di anticorruzione

- 1 Provvedimenti ampliativi con/senza effetto economico diretto
- 2 Contratti pubblici
- 3 Acquisizione e gestione del personale
- 4 Gestione delle entrate, delle spese e del patrimonio
- 5 Controlli, verifiche, ispezioni e sanzioni
- 6 Incarichi e nomine
- 7 Concessioni e autorizzazioni
- 8 Affari legali e contenzioso
- 9 Scadenza e rinnovo delle concessioni
- 10 Vigilanza e attività ispettiva nelle sedi portuali

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

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

Il **PTPCT 2021-2023** rappresenta lo **strumento** attraverso il quale l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale ha implementato un'analisi preliminare finalizzata allo studio dell'organizzazione, delle sue regole e delle sue prassi di funzionamento in termini di "possibile esposizione" al fenomeno corruttivo, al fine di individuare e delineare un programma di attività volte al contrasto di tale fenomeno. Attraverso una attenta **gestione del rischio** e ad una chiara identificazione delle misure di prevenzione della corruzione anche in termini di definizione di tempi e responsabilità, l'Autorità ha prestato particolare attenzione sia all'organizzazione dei flussi informativi per la pubblicazione che all'individuazione di relativi responsabili per l'attuazione della trasparenza.

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

Misure di carattere generale

Misure volte a disciplinare il conflitto di interessi

Rispetto del codice di comportamento dei dipendenti

Misure per l'accesso civico e generalizzato

Misure di carattere specifico

Gestione del personale

- sistema di controllo degli accessi fuori dagli orari ordinari di lavoro e verifica delle autorizzazioni preventive per le effettuazioni di prestazioni straordinarie.
- sistema di controllo visite fiscali

Concessioni e autorizzazioni

- trattazione delle pratiche secondo ordine cronologico
- informatizzazione delle pratiche concessorie e accessibilità agli utenti
- informatizzazione e pubblicazione dei canoni

Contratti pubblici

- pubblicazione report semestrali su contratti prorogati e/o affidati in via di urgenza e relativa pubblicazione
- provvedimenti a firma multipla in caso di contratti prorogati e/o affidati in via di urgenza settore vigilanza
- verifiche a campione dichiarazioni sostitutive ex d.p.r. 445/2000. tale misura ha previsto un controllo a campione sul 50% delle pratiche.

Altre misure specifiche

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

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

Operazioni dell'Autorità	u.m.	2021	2022	2023
Numero delle operazioni (*) dell'Autorità	N°	120	120	120
Numero totale delle operazioni valutate per rischi legati alla corruzione		56	53	34
Percentuale delle operazioni valutate per rischi legati alla corruzione	%	47	44	28

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

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

Organo di governo	u.m.	2021	2022	2023
Membri dell'organo di governo	N°	5	5	5
Numero totale di membri dell'organo di governo a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione		1	1	1
Percentuale di membri dell'organo di governo a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione	%	20	20	20

Dipendenti	u.m.	2021	2022	2023
Totale dirigenti	N°	5	6	6
Numero totale di dirigenti a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione		5	6	6
Percentuale di dirigenti a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione	%	100	100	100
Totale quadri	N°	4	4	6
Numero totale di quadri a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione		4	4	6
Percentuale di quadri a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione	%	100	100	100
Totale impiegati	N°	22	24	22
Numero totale di impiegati a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione		22	24	22
Percentuale di impiegati a cui sono state comunicate le politiche e le procedure in materia di anticorruzione	%	100	100	100

Al fine di raggiungere gli obiettivi descritti, il PTPCT 2021-2023 prevede la nomina di un **Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza** (RPCT), il quale si occupa sia di vigilare che di dare impulso all'attuazione delle misure dettate dal Piano, promuovendo le necessarie attività di formazione volte al raggiungimento di una diffusa cultura della legalità e della trasparenza.

100%

dipendenti coinvolti nelle attività di formazione in materia di anticorruzione nel 2023

Rispetto all'attività di **formazione in materia di anticorruzione**, l'Autorità ha ritenuto indispensabile garantire la più ampia e consapevole conoscenza e condivisione delle misure da parte di tutto il personale dipendente dell'Ente, a prescindere dalla qualifica funzionale rivestita. A tal proposito, nel 2023 i **dipendenti** hanno ricevuto una **formazione in materia di anticorruzione**. L'Autorità riserva particolare importanza a questo tipo di formazione, in quanto

l'adozione di **adeguati e mirati processi formativi** unita a soluzioni organizzative e procedurali che consentano una maggiore partecipazione dei dirigenti, dei referenti per l'anticorruzione e di tutto il personale, permette di prevenire eventuali resistenze all'attuazione di processi di contrasto al fenomeno corruttivo. Pertanto, l'Autorità ha avviato le attività di formazione obbligatoria per tutti i dipendenti e quelle di formazione specifica per il RPCT, attraverso un percorso metodologico e formativo appropriato e in costante aggiornamento. L'avvio di un **percorso di formazione di base in materia di anticorruzione** è orientato a diffondere un'adeguata conoscenza delle tematiche legate alla legalità, che si sono concretizzate nell'attuazione di alcune misure specifiche, inerenti soprattutto all'obbligo di pubblicazione, la trasparenza e la formazione del personale.

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

ZERO

Casi di corruzione nel 2023

Comunicazione Trasparente

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio promuove i valori di **trasparenza ed eticità** nello svolgimento delle proprie attività, e si impegna nel garantire una **comunicazione puntuale e trasparente** in conformità con quanto previsto dalla legge.

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

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

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

Nell'attuazione del Piano, fondamentale è l'attività di **monitoraggio del sito web**, la quale è volta alla verifica degli adempimenti effettuati dall'Amministrazione connessi agli obblighi di pubblicazione dei dati cui la stessa è tenuta, nonché a fornire ogni input che si renda necessario all'adeguamento del sito alla normativa vigente.

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

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

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

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

Sicurezza informatica e tutela della privacy

L'AdSP MTMI pone particolare attenzione nel garantire un **livello elevato di sicurezza delle reti**, dei **sistemi informativi** e dei **servizi informatici**, nonché di **protezione dei dati personali**.

L'Autorità assicura la piena conformità alla normativa vigente, incluse le disposizioni del General Data Protection Regulation (**GDPR**), nella gestione e nel trattamento dei dati personali, sia dei propri dipendenti sia degli utenti dei servizi amministrativi erogati.

Con lo scopo di rispettare tali adempimenti, l'Autorità si è dotata della **Policy Privacy**, direttamente scaricabile dal sito e conforme al Regolamento europeo 2016/679 e del D.lgs., 196/2003. Sono stati dunque

nominati il Responsabile della protezione dei dati (anche *Data Protection Officer* – DPO) e il Titolare del trattamento dei dati, costituito dalla stessa Autorità e i soggetti autorizzati al trattamento dei dati personali.

L’Autorità mantiene costante il proprio impegno affinché i **dati personali** dei soggetti coinvolti vengano protetti con la massima cura e siano accessibili soltanto al personale autorizzato. Il personale è appositamente formato e tenuto al rispetto rigoroso delle disposizioni legislative e delle procedure interne in materia di privacy. Per rafforzare ulteriormente la sicurezza, è stata allestita una postazione isolata dedicata al trattamento delle **informazioni riservate**.

Per garantire il conseguimento degli obiettivi fissati in ambito di sicurezza informatica, l’Ente ha provveduto a implementare tutte le misure tecniche e organizzative previste dalla normativa vigente. In particolare, è stato garantito il rispetto degli obblighi derivanti dal Decreto Legislativo n.65 del 2018, che recepisce la direttiva 2016/1148 del Parlamento europeo e del Consiglio in materia di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi nell’Unione. Nello specifico, l’art.12 del Decreto, rubricato “obblighi in materia di sicurezza e notifica degli incidenti”, dispone le misure che gli operatori di servizi essenziali (OSE) sono tenuti a adottare:

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

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

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

Grazie all’impegno profuso dall’Ente in materia di sicurezza informatica e tutela della privacy, l’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio nel 2023 non ha subito perdite di dati e non è stata oggetto di denunce in merito.

La security portuale

Al fine di promuovere lo **sviluppo dei porti** di sua competenza, l’AdSP MTMI ritiene fondamentale garantire agli operatori economici che utilizzano gli impianti portuali e alle navi che scalano il porto un elevato **standard di sicurezza**, in attuazione della normativa nazionale, unionale e internazionale in materia di “Maritime security”, al fine di proteggere le navi e gli impianti portuali e a prevenire il verificarsi di qualsiasi azione illecita intenzionale contro la navigazione marittima.

Pertanto, insieme alla Capitaneria di porto l’AdSP MTMI assicura lo svolgimento degli incarichi di sicurezza marittima, che si concretizzano attraverso l’elaborazione e l’attuazione di Assessment e Piani di security portuale volti a definire misure e procedure, in relazione ai livelli di sicurezza stabiliti dall’Autorità marittima, atti ad impedire l’accesso nel porto di persone e oggetti non autorizzati e a prevenire ogni azione illecita contro la navigazione.

A tal proposito, l’AdSP MTMI individua, per ciascun impianto portuale pubblico, un Port Facility Security Officer (PFSO) e un Port Security Officer (PSO) all’interno del proprio personale per ogni porto di sua competenza, ai quali attribuisce il compito di attuare quanto fissato nei Piani di Sicurezza Portuale definiti.

L'AdSP MTMI garantisce al personale a cui assegna i compiti relativi alla security la partecipazione ad appropriati corsi di specializzazione, formazione e aggiornamento tenuti presso qualificati centri di formazione autorizzati dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto ed erogati da soggetti in possesso della certificazione di Istruttori.

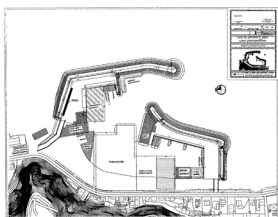
I PFSO dell'Autorità si avvalgono altresì delle Guardie Particolari Giurate dipendenti di una Società a socio Unico, costituita dalla stessa Autorità di Sistema Portuale, denominata "Gioia Tauro Port Security S.r.l.", avente sede legale presso gli Uffici della stessa Autorità, al fine di svolgere le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

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

L'AdSP MTMI si pone l'obiettivo di ampliare la sicurezza portuale tramite un nuovo progetto di ingegnerizzazione

Dal punto di vista strutturale, un importante **progetto di ingegnerizzazione** della sicurezza portuale è stato realizzato da un Raggruppamento Temporaneo di Imprese avente come capogruppo IBM Italia S.p.A. al fine di:

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



Legalità nella disponibilità delle aree demaniali

A partire da gennaio 2022, il porto di Taureana di Palmi ha riacquisito la disponibilità di specifiche aree demaniali e specchi acquei prospicienti la banchina pescherecci, che sono state destinate all'uso pubblico. L'operazione di riordino della suddetta area demaniale marittima in capo al porto di Taureana di Palmi, portata a compimento grazie alla fruttuosa collaborazione della Capitaneria di Porto di Gioia Tauro e della Delegazione di Spiaggia di Palmi, dimostra il costante impegno dell'Autorità nella promozione della legalità, al fine promuovere lo sviluppo e la crescita dello scalo portuale.

Approvvigionamento responsabile

Il **Sourcing Sostenibile**, inteso come l'integrazione di fattori sociali, etici e ambientali nel processo di selezione dei fornitori, rappresenta il metodo di valutazione principale adottato dall'Autorità nella scelta dei propri partner commerciali.

Al fine di rispondere alle esigenze degli stakeholder, che richiedono interventi sempre più concreti per la tutela dell'ambiente e per l'adozione di pratiche sociali ed etiche, l'Autorità è orientata all'approvvigionamento responsabile.

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

CAM – Criteri Ambientali Minimi

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

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

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



Le nostre persone

L'AdSP MTMI, in quanto ente pubblico con funzioni prevalentemente amministrative, riconosce l'importanza delle proprie persone, che rappresentano una risorsa fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi prefissati. Il personale dell'AdSP nel 2023 è costituito da **34 dipendenti**, di cui 24 uomini e 10 donne. Nel corso degli ultimi tre anni la composizione del personale si è attestata ad un livello stabile.

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

GRI 401-1 Nuove assunzioni e turnover

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

Dipendenti (head count)	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Totale dipendenti	N°	23	8	31	24	10	34	24	10	34
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		10	6	16	11	8	19	12	9	21
<i>età superiore ai 50 anni</i>		13	2	15	13	2	15	12	1	13

Dipendenti (head count)	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Totale nuove assunzioni	N°	7	0	7	1	2	3	1	1	2
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		5	0	5	1	2	3	1	1	2
<i>età superiore ai 50 anni</i>		2	0	2	0	0	0	0	0	0
Tasso di nuove assunzioni	%	30,4	0	22,06	4,2	20	8,8	0	0	0
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		21,7	0	16,1	4,2	20	8,8	4,2	10	5,9
<i>età superiore ai 50 anni</i>		8,7	0	6,5	0	0	0	0	0	0

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

Dipendenti (head count)	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Totale cessazioni	N°	0	0	0	0	0	0	1	1	2
età inferiore ai 30 anni		0	0	0	0	0	0	0	0	0
tra i 30 e i 50 anni		0	0	0	0	0	0	0	0	0
età superiore ai 50 anni		0	0	0	0	0	0	1	1	2
Tasso di turnover dipendenti	%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
età inferiore ai 30 anni		0	0	0	0	0	0	0	0	0
tra i 30 e i 50 anni		0	0	0	0	0	0	0	0	0
età superiore ai 50 anni		0	0	0	0	0	0	4,2	10	5,9

In termini di **composizione del personale**, la quota più alta è rappresentata dalla categoria professionale impiegatizia, che rappresenta circa il 65% del totale del personale dipendente dell'AdSP.

Numero di dipendenti suddivisi per genere e categoria*

Numero di dipendenti per genere e categoria	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	N°	4	1	5	5	1	6	5	1	6
Quadri		3	1	4	3	1	4	5	1	6
Impiegati		16	6	22	16	8	24	14	8	22
Operai		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale		23	8	31	24	10	34	24	10	34

*Al 03/12/2024 il personale dipendente si compone di n. 45 persone, di cui 5 Dirigenti (4 Uomini e 1 Donna); 11 Quadri (9 Uomini e 2 Donne); 29 Livelli (17 Uomini e 12 Donne). Si specifica che nel totale sono stati considerati: n. 1 Dirigente in comando; n. 1 Quadro in aspettativa; n. 1 Dipendente in comando.

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

GRI 2-30 Percentuale dei dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione

Percentuale del totale dei dipendenti coperti da accordi di contrattazione collettiva	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Totale dei dipendenti	N°	23	8	31	24	10	34	24	10	34
Dipendenti coperti da accordi di contrattazione collettiva		23	8	31	24	10	34	24	10	34
Percentuale dei dipendenti coperti da accordi di contrattazione collettiva	%	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Formazione di qualità e valorizzazione delle competenze

La valorizzazione del capitale umano e il potenziamento delle competenze dei lavoratori rappresentano per l'AdSP MTMI una priorità strategica. L'attenzione alla formazione mira a garantire un aggiornamento

professionale continuo e un miglioramento delle performance lavorative, oltre a promuovere il benessere complessivo del personale.

L’Autorità si dedica con impegno alla progettazione e all’implementazione di percorsi formativi rivolti a tutti i dipendenti, con l’obiettivo di dotarli degli strumenti necessari per sviluppare appieno il proprio potenziale e consolidare le proprie competenze. Tali iniziative sono orientate a supportare l’efficace svolgimento delle attività istituzionali, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi strategici dell’Ente e al rafforzamento della sua operatività complessiva.

Nel corso del 2023, i dipendenti hanno partecipato a **sessioni formative**, come riportato all’interno delle seguenti tabelle.

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

Numero di ore di formazione suddivise per genere e categoria

Ore di formazione per genere e categoria	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	N°	1	1	2	188	0	188	138	12	150
Quadri		11	0	11	36	50	86	6	20	26
Impiegati		58	25	83	192	96	288	58	42	100
Totale		70	26	96	416	146	562	202	74	276

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

Numero di dipendenti per genere e categoria	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	N°	1	1	2	3	0	3	3	1	4
Quadri		2	0	2	3	1	4	1	1	2
Impiegati		14	5	19	16	8	24	5	3	8
Operai		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale		17	6	23	22	9	31	9	5	14

Ore medie di formazione per genere e categoria di dipendenti

Ore medie di formazione per genere e categoria di dipendenti	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Numero totale di ore di formazione erogate ai dipendenti	Ore	70	26	96	416	146	562	202	74	276
Numero totale di dipendenti	N°	23	8	31	24	10	34	24	10	34
Ore medie di formazione erogate ai dipendenti	Ore/N°	3	3	3	17	15	17	8	7	8
Numero totale di ore di formazione erogate ai dirigenti	Ore	1	1	2	188	0	188	138	12	150
Numero totale di dirigenti	N°	4	1	5	5	1	6	5	1	6
Ore medie di formazione erogate a dirigenti	Ore/N°	0.25	1	0,40	38	0	31	28	12	25
Numero totale di ore di formazione erogate a quadri	Ore	11	0	11	36	50	86	6	20	26
Numero totale di quadri	N°	3	1	4	3	1	4	5	1	6
Ore medie di formazione erogate a quadri	Ore/N°	4	0	3	12	50	22	1	20	4
Numero totale di ore di formazione erogate a impiegati	Ore	58	25	83	192	96	288	58	42	100
Numero totale di impiegati	N°	16	6	22	16	8	24	14	8	22
Ore medie di formazione erogate a impiegati	Ore/N°	4	4	4	12	12	12	4	5	5

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

ZERO

Infurtuni sul lavoro nel 2023

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

Il sistema di tutela della salute e sicurezza copre la totalità dei dipendenti dell'Autorità, e nell'ultimo triennio non è stato registrato **alcun infortunio sul lavoro**, come in itinere. **L'assenza totale di infortuni**, sia durante lo svolgimento delle attività lavorative sia durante gli spostamenti casa-lavoro, ha determinato un tasso di incidenti pari a zero per tutte le tipologie di eventi dannosi. L'Autorità non rileva inoltre la presenza di situazioni che possono essere definite come "pericolose" per alcuna tipologia di lavoratore.

Inoltre, tramite l'acquisto del "**Servizio integrato**" offerto dalla piattaforma CONSIP, l'AdSP MTMI ha adottato una gestione della sicurezza **a tutto campo**, consentendo una **visione globale** orientata all'adempimento degli obblighi normativi, in attuazione delle misure di tutela previste nel D.lgs. 81/2008. Attraverso la

redazione del **Documento di Valutazione del Rischio** (DVR) e l'impiego di risorse esterne quali il RSPP ed il Medico Competente, l'Autorità implementa il raggiungimento degli obiettivi dichiarati, adottando politiche e procedure che consentano una **gestione integrata** della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro ai sensi dell'Art. 26 della Legge n. 488/1999 e dell'Art. 58 della Legge n. 388/2000.

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

Per ogni edificio afferente all'Unità Produttiva, il RSPP redige una relazione che rappresenta i meccanismi di valutazione dell'efficacia delle politiche adottate, a cui segue la stesura di un cronoprogramma con le misure di miglioramento e adeguamento che verranno attuate dall'Amministrazione, in base al livello di priorità.

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

Redazione del
Documento di
Valutazione del Rischio



Formazione del
personale attraverso
corsi specifici



Visite mediche per
verificare l' idoneità
alla mansione



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

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

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

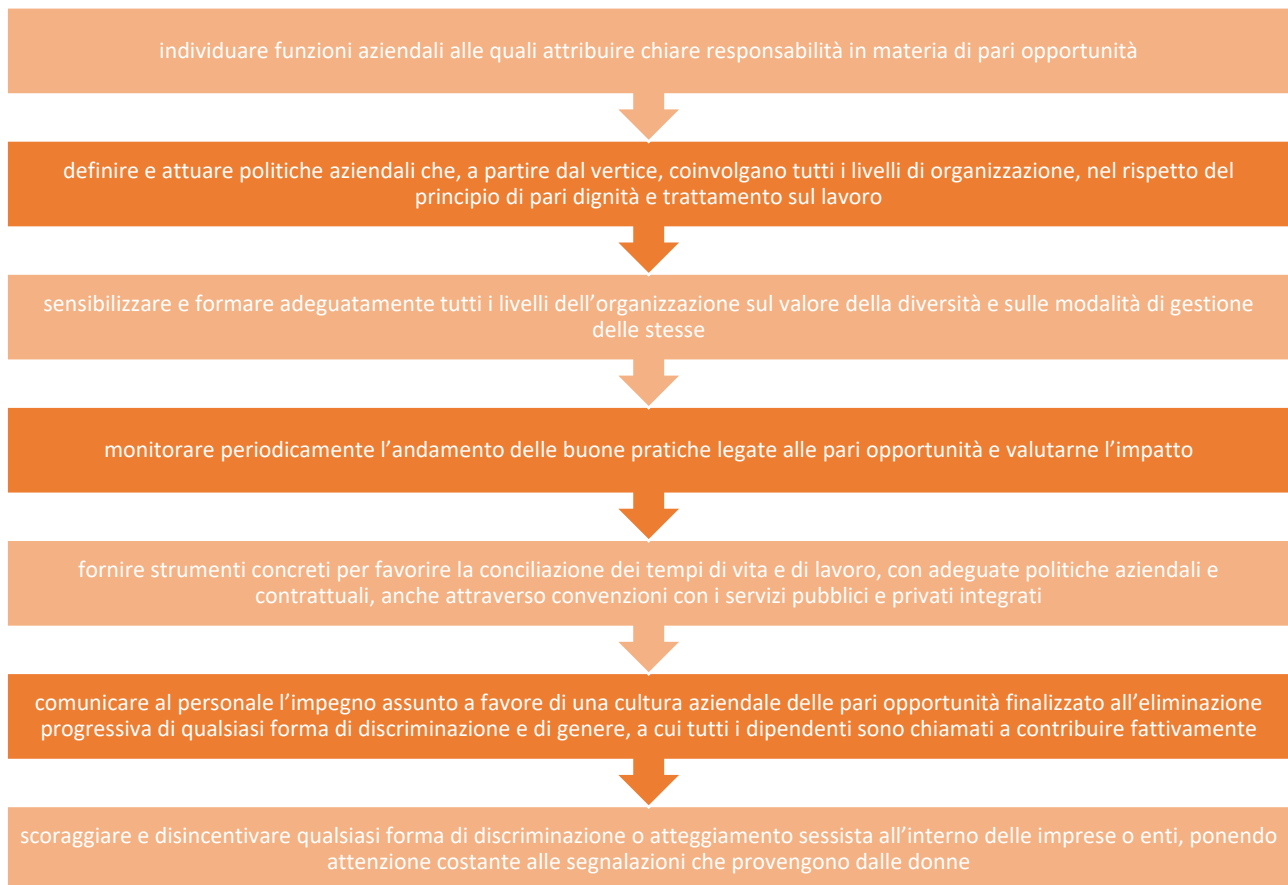
- Corso biennale di formazione generale per tutti i lavoratori
- Corso specifico di primo soccorso per gli addetti incaricati
- Corso specifico per il RLS

Diversità, inclusione e tutela dei diritti umani

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

Per l'Autorità, garantire un ambiente professionale che assicuri **pari opportunità** e pari riconoscimento di potenziale e competenze individuali rappresenta un atto di **equità**, di **rispetto** e di **coesione sociale**, che contribuisce allo stesso tempo alla **competitività e al successo dell'organizzazione** stessa. La valorizzazione delle diversità rappresenta per l'Autorità un **fattore di successo** e progresso **culturale, sociale ed economico**.

Obiettivi dell'AdSP in tema di diversità ed inclusione



L'AdSP MTMI contribuisce alla promozione della parità di genere nell'ambito

A partire dall'anno 2020 l'AdSP MTMI ha adottato azioni finalizzate alla **riduzione delle disuguaglianze di genere nel settore portuale**. Le attività implementate consistono nella condivisione di una *roadmap* essenziale per inserire la parità di genere negli obiettivi di sviluppo del settore portuale.

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

Attraverso lo sviluppo di attività di divulgazione e diffusione volte alla valorizzazione del ruolo delle donne nel settore del trasporto marittimo come fattore strategico di sviluppo occupazionale e sociale, l'AdSP MTMI contribuisce al raggiungimento della parità di genere nel settore portuale e alla riduzione delle disuguaglianze di genere, superando gli stereotipi anche attraverso strumenti concreti orientati, ad esempio, a favorire la conciliazione dei tempi di vita e quelli di lavoro. Al fine di raggiungere tale superamento, l'Autorità si impegna nella promozione di un cambio di paradigma complessivo, a partire dal linguaggio utilizzato, fino all'adozione di servizi di *welfare* che tengano conto delle diversità.

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

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

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

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

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

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

Componenti degli organi di governo (head count)	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	N°	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		2	0	2	2	0	2	2	0	2
<i>età superiore ai 50 anni</i>		3	0	3	3	0	3	3	0	3
Totale		5	0	5	5	0	5	5	0	5
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		40	0	40	40	0	40	40	0	40
<i>età superiore ai 50 anni</i>		60	0	60	60	0	60	60	0	60
Totale		100	0	100	100	0	100	100	0	100



La percentuale di donne che occupano **posizioni a livello dirigenziale** presso l'AdSP MTMI è pari al **17%**. Complessivamente le donne rappresentano circa il **29%** del totale dei dipendenti dell'Ente.

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

Dipendenti (head count)	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	N°	4	1	5	5	1	6	5	1	6
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		2	0	2	3	0	3	3	1	4
<i>età superiore ai 50 anni</i>		2	1	3	2	1	3	2	0	2
Dirigenti	%	80	20	100	83	17	100	83	17	100
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		50	0	40	60	0	50	60	100	67
<i>età superiore ai 50 anni</i>		50	100	60	40	100	50	40	0	33
Quadri	N°	3	1	4	3	1	4	5	1	6
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		1	1	2	1	1	2	3	1	4
<i>età superiore ai 50 anni</i>		2	0	2	2	0	2	2	0	2
Quadri	%	75	25	100	75	25	100	83	17	100
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		33	100	50	33	100	50	60	100	67
<i>età superiore ai 50 anni</i>		67	0	50	67	0	50	40	0	33
Impiegati	N°	16	6	22	16	8	24	14	8	22
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		7	5	12	7	7	14	6	7	13
<i>età superiore ai 50 anni</i>		9	1	10	9	1	10	8	1	9
Impiegati	%	73	27	100	67	33	100	64	36	100
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		44	83	55	44	88	58	43	88	59
<i>età superiore ai 50 anni</i>		56	17	45	56	13	42	57	13	41

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

Dipendenti (head count)	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti con disabilità o appartenenti a categorie protette	N°	0	0	0	1	0	1	1	0	1
Percentuale Dirigenti con disabilità o appartenenti a categorie protette	%	0	0	0	20	0	17	20	0	17
Quadri con disabilità o appartenenti a categorie protette	N°	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Percentuale Quadri con disabilità o appartenenti a categorie protette	%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impiegati con disabilità o appartenenti a categorie protette	N°	0	1	1	0	1	1	0	1	1
Percentuale Impiegati con disabilità o appartenenti a categorie protette	%	0	17	5	0	13	4	0	13	5
Totale dipendenti con disabilità o appartenenti a categorie protette	N°	0	1	1	1	1	2	1	1	2
Percentuale Totale dipendenti con disabilità o appartenenti a categorie protette	%	0	12,5	3,23	4,17	10	5,88	4,17	10	5,88

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

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

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

Dipendenti (head count)	u.m.	2021 RAL			2022 RAL			2023 RAL		
		RAL Uomo	RAL Donna	Rapporto donna/uomo	RAL Uomo	RAL Donna	Rapporto donna/uomo	RAL Uomo	RAL Donna	Rapporto donna/uomo
Dirigenti	€	98.490	98.490	1	101.490	101.490	1	104.490	104.490	1
Quadri		43.305,64	43.305,64	1	44.346	44.346	1	45.250	45.250	1
Impiegati		28.071,12	28.071,12	1	29.090	29.090	1	29.735	29.735	1

Dipendenti (head count)	u.m.	2021 RAL + Variabili			2022 RAL + Variabili			2023 RAL + Variabili		
		RAL Uomo	RAL Donna	Rapporto donna/uomo	RAL Uomo	RAL Donna	Rapporto donna/uomo	RAL Uomo	RAL Donna	Rapporto donna/uomo
Dirigenti	€	118.490	118.490	1	121.490	121.490	1	124.490	124.490	1
Quadri		74.104,01	74.104,01	1	84.266	84.266	1	82.610	82.610	1
Impiegati		50.295	50.295	1	32.463	32.463	1	34.243	34.243	1

Il Comitato Unico di Garanzia rappresenta il principale presidio volto al contrasto di ogni forma di discriminazione sul lavoro

Al fine di promuovere le pari opportunità, la **valorizzazione del benessere** di chi lavora e **combattere le discriminazioni** l'AdSP MTMI ha istituito il **"Comitato Unico di Garanzia"** (CUG) ai sensi dell'art 57 del D.lgs. n. 165 del 30 marzo 2001 e delle Direttive 4 marzo 2011 e 26 giugno 2019 del Ministro per la Pubblica Amministrazione per l'Innovazione e per le Pari Opportunità. Si

tratta di un organismo formato da componenti designati da ciascuna delle **organizzazioni sindacali rappresentative** ai sensi degli artt. 40 e 43 del D.lgs. 165/2001 effettivamente presenti all'interno dell'Amministrazione, e da un pari numero di rappresentanti dell'Autorità di Sistema Portuale, compreso il Presidente, nonché da altrettanti componenti supplenti. Il CUG è un **organismo di garanzia** con ha compiti **propositivi, consultivi e di verifica**, che contribuisce a migliorare l'efficienza delle prestazioni collegata alla garanzia di un ambiente di lavoro caratterizzato dal rispetto dei principi di pari opportunità, di benessere organizzativo e dal contrasto di qualsiasi forma di discriminazione e di violenza morale o psichica nei confronti dei lavoratori.

Il CUG si impegna nel rispetto della dignità della persona nel contesto lavorativo, contrastando qualunque forma di discriminazione in ambiti sensibili quali: le condizioni di accesso all'occupazione e al lavoro, compresi i criteri di selezione e le condizioni di assunzione; l'accesso a tutti i tipi di formazione e di orientamento, formazione professionale, perfezionamento e riqualificazione professionale, inclusi i tirocini professionali; le condizioni di lavoro, comprese le condizioni di licenziamento e la retribuzione.

In particolare, il CUG:

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

Nell'ambito del contrasto alla violenza contro le donne, il Comitato Unico di Garanzia collabora con i servizi di prevenzione e protezione inserendo appositi moduli in tutti i programmi formativi collegandoli, ove possibile, all'adempimento degli obblighi in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro. Il CUG collabora inoltre con gli eventuali sportelli di Ascolto nell'ambito dell'Amministrazione svolgendo un'azione di tutela nei confronti dei dipendenti che intendano segnalare comportamenti violenti o molesti, al fine di contrastare qualsiasi eventuale azione persecutoria o discriminatoria diretta o indiretta.

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

Grazie alla consultazione delle migliori pratiche promosse a livello europeo e all'utilizzo di modelli per l'individuazione di criticità e l'attivazione di buone pratiche **a favore della parità di genere**, l'Autorità ha deciso di aderire alla piattaforma "**Women in Transport**" promossa dall'UE, anche attraverso l'organizzazione di eventi nazionali e la creazione di specifiche campagne o video dedicati al tema, per promuovere, **sensibilizzare** e garantire **l'inclusione**. L'Ente ha inoltre attivato uno **sportello *whistleblower***

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

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

Women in Transport – EU Platform for Change

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



Relazioni con le Comunità

Nel corso del 2023 l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha svolto numerose attività finalizzate a **rafforzare i rapporti con la comunità circostante**, al fine di diffondere una maggiore **consapevolezza e conoscenza** delle tematiche portuali e accrescere la **reputazione** dell'Ente.

La Comunità portuale

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

Già a partire dal 2022, l'Autorità ha istituito con decreto presidenziale l'**Organismo di partenariato della risorsa mare dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio**, previsto dall'art. 11 della legge 84/94 tra gli attori consultivi delle Autorità di Sistema portuale. L'organo ha funzioni di confronto partenariale tra l'Autorità e le imprese che operano presso le sedi portuali, al fine di avviare una strategia di cooperazione su specifiche tematiche di interesse comune, legate allo sviluppo delle infrastrutture portuali interne alla circoscrizione dell'Ente. Come indicato dalla normativa, l'Organismo di partenariato della risorsa mare ha funzioni di confronto in merito all'adozione del piano regolatore di sistema portuale, del piano operativo triennale e del bilancio preventivo e consuntivo, e alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità ed operatività del porto.

La costituzione di tale presidio consente all'Autorità di coinvolgere, attraverso un confronto costruttivo, tutti i soggetti operanti presso gli scali portuali dell'Ente, al fine di assicurare la piena condivisione di valori e obiettivi di crescita strategici. Sono infatti membri dell'Organismo, presieduto dal presidente dell'AdSP MTMI, i rappresentanti di: armatori, industriali, operatori portuali, spedizionieri, operatori logistici intermodali, operatori ferroviari, agenti e raccomandatori marittimi, autotrasportatori, lavoratori delle imprese, turismo e commercio operanti in porto, nonché il comandante del porto della sede della già Autorità portuale.

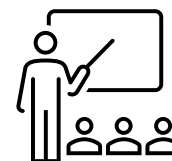
Relazioni con le istituzioni e le comunità locali

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

Iniziative in ambito scolastico

Nel corso del 2023, l'Ente ha promosso e partecipato attivamente al progetto "Immaginare il Futuro", un'iniziativa finalizzata a stimolare la creatività e la progettualità dei giovani studenti degli istituti secondari di secondo grado della Piana di Gioia Tauro. Il progetto, sviluppato sotto forma di concorso d'idee, ha coinvolto nove istituti scolastici, offrendo agli studenti l'opportunità di approfondire la conoscenza del porto di Gioia Tauro e delle potenzialità economiche del territorio calabrese.

Attraverso una serie di incontri nelle scuole, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, insieme ad altri rappresentanti del mondo economico calabrese, ha presentato agli studenti le prospettive lavorative offerte dal porto, incoraggiandoli a valorizzare le proprie competenze e a considerare il territorio calabrese come un contesto di sviluppo professionale. L'obiettivo del progetto è stato quello di contribuire alla formazione dei giovani, promuovendo la consapevolezza delle opportunità offerte dal porto di Gioia Tauro e favorendo la valorizzazione del territorio calabrese.



Iniziative in ambito universitario

Tra i vari incontri organizzati con e dagli istituti scolastici del territorio, "Il modello Gioia Tauro: portualità e professioni marittime" si è tenuto all'Istituto d'Istruzione Superiore "F. Severi" di Gioia Tauro.

In tale occasione, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha illustrato le azioni intraprese dall'Ente per valorizzare il ruolo strategico del porto di Gioia Tauro nel contesto regionale e nazionale.

Il Presidente ha sottolineato l'importanza di un'adeguata formazione scolastica e universitaria per rispondere alle crescenti esigenze del settore portuale, intermodale e logistico. A tal fine, l'Ente ha avviato una serie di iniziative volte a favorire l'incontro tra il mondo accademico e il tessuto produttivo locale, con l'obiettivo di avvicinare le giovani generazioni alle opportunità professionali offerte dal settore marittimo.

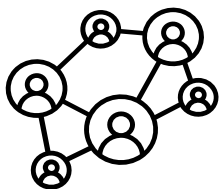
L'incontro presso l'Istituto "F. Severi" si inserisce in un più ampio percorso di sensibilizzazione e orientamento, finalizzato a promuovere la cultura marittima e a stimolare l'interesse dei giovani verso le professioni legate al settore portuale. In questo modo, l'Ente intende contribuire alla crescita del territorio, favorendo lo sviluppo di nuove competenze e la creazione di nuove opportunità occupazionali.





Relazioni con le Istituzioni e le associazioni di categoria

Nel corso del 2023, l’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha partecipato a diversi eventi istituzionali volti a promuovere il ruolo strategico del porto di Gioia Tauro e a valorizzare le infrastrutture del territorio. Tra questi, il convegno **“L’Italia protagonista dello sviluppo euro-mediterraneo”**, organizzato da **ALIS** (Associazione Logistica dell’Intermodalità Sostenibile), durante il quale il Presidente Andrea Agostinelli ha tenuto un intervento sul ruolo centrale del porto di Gioia Tauro nel bacino del Mediterraneo. Nel suo intervento, ha evidenziato le prospettive di crescita del settore logistico e portuale italiano, contribuendo al dibattito sulle politiche per il Sud e sulle opportunità per lo sviluppo economico nazionale, alla presenza di viceministri, rappresentanti istituzionali e leader del settore marittimo.



Interventi a favore della Comunità

Nel 2023, l’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha preso parte al **Festival “Visioni Collettive - Magnifica San Ferdinando”**, un evento organizzato dall’associazione Disio con il patrocinio del Comune di San Ferdinando. Durante il festival, è stato presentato il progetto di riqualificazione dell’area retroportuale di Gioia Tauro, evidenziandone il valore strategico per la rigenerazione territoriale e lo sviluppo economico. L’iniziativa ha offerto l’opportunità di sensibilizzare la comunità locale sull’importanza del porto di Gioia Tauro, non solo come infrastruttura di rilevanza internazionale, ma anche come fonte di crescita e di opportunità per il territorio calabrese.

Innovazione di processi, infrastrutture e servizi

In continuità con l’anno precedente, l’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio e l’Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli hanno mantenuto attivo un tavolo tecnico permanente, funzionale all’implementazione della digitalizzazione, già sottoscritto con l’Associazione dei Porti Italiani e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con l’obiettivo di dare concreta attuazione al rilancio del sistema portuale italiano. Tra le azioni oggetto di interesse, l’obiettivo è quello di incentivare la digitalizzazione delle procedure amministrative e di controllo dei due Enti, anche attraverso la condivisione delle comuni risorse. Nello specifico, le attività riguardano il completamento della digitalizzazione delle procedure del sistema portuale e logistico di Gioia Tauro nell’ambito del PON (Piano Operativo Nazionale) con particolare riguardo all’efficientamento interattivo del Port Community System relativo alle attività di imbarco e sbarco, all’ingresso e uscita dai nodi e varchi portuali e al pagamento delle tasse, con la verifica della possibile implementazione del monitoraggio informatico degli accessi e dei transiti portuali relativi ai mezzi e alle merci.

Particolare attenzione è rivolta allo sviluppo delle potenzialità della Zona Economica Speciale della Calabria, presso i porti della circoscrizione dell’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio (Gioia tauro – Crotone _ Corigliano Calabro – Vibo Marina e Taureana di Palmi), anche mediante l’istituzione di Zone

Franche Doganali intercluse. È inoltre previsto lo sviluppo di infrastrutture doganali e logistiche funzionali alla riduzione dei costi in termini economici e di tempo.

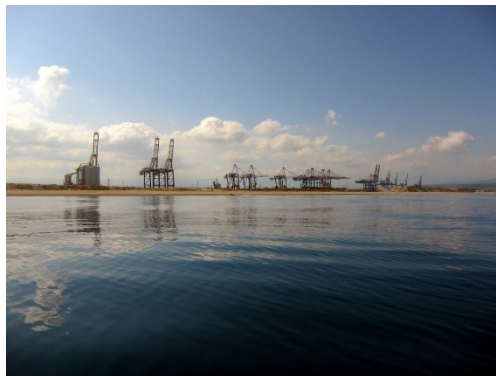


Per rispondere alle esigenze di sicurezza e, allo stesso tempo, di accelerazione dei flussi operativi interni al sistema portuale di competenza dell'AdSP MTMI, con particolare riferimento allo scalo di Gioia Tauro l'Autorità si è dotata di un efficiente sistema di controllo e ispezione delle operazioni portuali. Già a partire dal 2018, per le attività di analisi dei container l'Autorità utilizza un sofisticato strumento di scansione mobile concesso in comodato d'uso da parte dell'Agenzia delle Dogane, adottando un sistema ispettivo che, tramite l'utilizzo di apparecchiature a raggi X e detector a raggi gamma, consente di ottenere un'elevata efficienza dei controlli senza subire rallentamenti nelle operazioni di transito delle navi da container.

Ambiente

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

Coerentemente con le strategie e gli obiettivi relativi ai porti, declinati nel Documento di Economia e Finanza 2020 (DEF), l'AdSP MTMI ha avviato già dal 2015 numerosi **programmi trasversali** indicati nel documento. La nuova programmazione prevede, in linea con il DEF, **l'efficiamento energetico ed ambientale**: sono stati individuati progetti coerenti e sinergici finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti dell'Autorità, e sono state sviluppate le tematiche relative all'**efficiamento**, al **consumo energetico** e all'**innovazione tecnologica** al fine di una **riduzione delle emissioni inquinanti**. Inoltre, nel corso del 2021 non sono stati riscontrati casi di non conformità a leggi e regolamenti in materia ambientale.



Uso efficiente delle risorse energetiche

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

Ottimizzazione
dei consumi
energetici



Riduzione
dell'inquinamento
luminoso



Riduzione
dell'inquinamento
ambientale



All'interno del Piano Operativo Triennale 2023-2025 sono previsti progetti **coerenti** e **sinergici** finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani così come previsto nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) - Azione 7.1 "Misure per l'efficiamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti". Al fine di migliorare la propria **sostenibilità energetica**, l'AdSP MTMI ha provveduto a programmare e realizzare degli **interventi di efficientamento energetico** da porre in atto sugli **impianti di illuminazione** portuali, degli **immobili** e delle **infrastrutture** di sua pertinenza. Nel corso degli anni sono stati censiti tutti gli impianti di pubblica illuminazione dislocati nei vari porti di competenza e da tale ricerca è stato possibile ricostruire la situazione delle **linee elettriche di illuminazione pubblica** ed avere una prima indicazione riguardo la quantità e la tipologia dei corpi illuminanti e dei relativi sostegni dislocati all'interno dell'area, nonché la posizione dei quadri elettrici e dei vari sezionatori di linea.

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

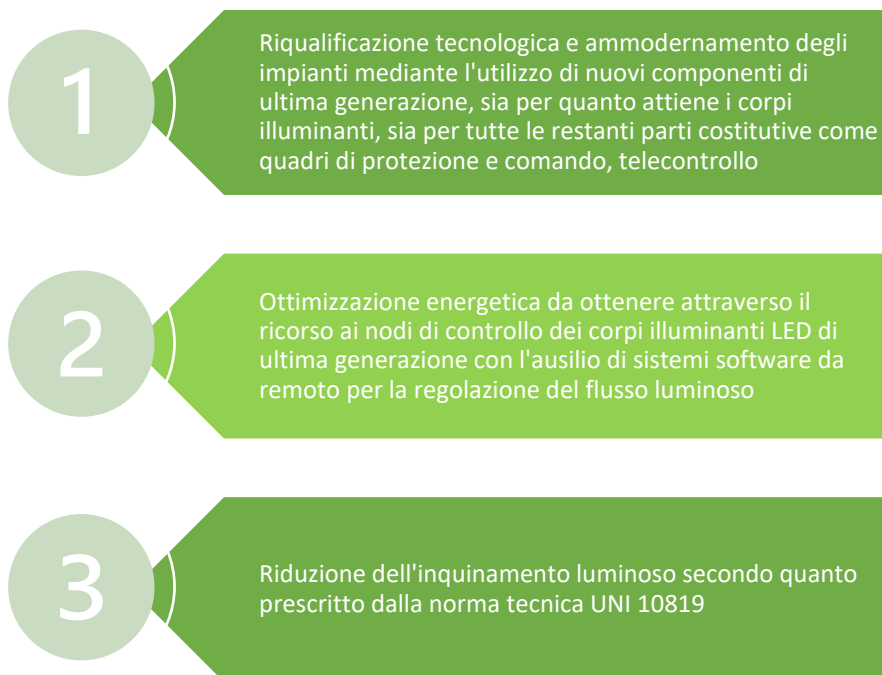
- Porto di Gioia Tauro
- Porto di Corigliano Rossano
- Porto di Taureana di Palmi
- Porto di Crotona
- Porto di Vibo Valentia



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

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

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



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

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

- riqualificazione e rifacimento di parte dei quadri di alimentazione delle linee elettriche;
- interventi volti al telecontrollo da remoto degli impianti.

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

INTERVENTI CONCLUSI	
Porto di Gioia Tauro	Realizzazione di un impianto fotovoltaico di circa 50 KW che garantisce il fabbisogno energetico nelle ore diurne di tutti gli uffici di proprietà dell'Ente.
INTERVENTI AVVIATI	
Porto di Gioia Tauro	Elettrificazione della banchina RO-RO di ponente lato Nord, che prevede la realizzazione di punti di ricarica elettrica lungo il tratto di banchina interessato, che permetta e promuova l'ingresso in porto delle nuove navi commerciali green a trazione elettrica.

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

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

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

Consumi energetici dell'Autorità da fonti non rinnovabili	u.m.	2021	2022	2023
Gasolio per riscaldamento	l	0	0	0
Gasolio per alimentare gli automezzi usati per servizio dai dipendenti		589,6	1.382,9	1.212,1
Benzina verde per alimentare gli automezzi usati per servizio dai dipendenti		3.102,1	2.978,3	2.349,1
Energia elettrica	kWh	710.000	648.623,3	1.179.883,4
Gas naturale	Sm3	0	0	0

Consumi energetici dell'Autorità da fonti non rinnovabili	u.m.	2021	2022	2023
Gasolio per riscaldamento	GJ	0	0	0
Gasolio per alimentare gli automezzi usati per servizio dai dipendenti		21,2	49,7	43,1
Benzina verde per alimentare gli automezzi usati per servizio dai dipendenti		101,1	96,7	75,8
Energia elettrica		2.556	2.335	4.247,6*
Gas naturale		0	0	0
Totale consumi		2.678,3	2.481,5	4.366,5

* L'aumento del consumo energetico di energia elettrica dal 2022 al 2023 è dovuto all'installazione di 32 torri faro nella sede del porto di Corigliano Calabro nel 2023.

GRI 302-3 Intensità energetica

Intensità energetica	u.m.	2021	2022	2023
Consumi di energia	GJ	2.678,3	2.481,5	4.366,5
Numero di dipendenti	N°	31	34	34
Intensità energetica	GJ /n° dipendenti	86,4	72,9	128,4

Contrasto al cambiamento climatico e riduzione delle emissioni

La quantità di gas naturale consumato dall'AdSP MTMI è stata completamente azzerata già dal 2019. Per quanto riguarda le emissioni dirette generate dai consumi di energia (Scope 1), queste sono state ridotte di circa il **20,1%**, passando da 9,98 tCO₂e nel 2022 a 7,97 tCO₂e nel 2023.

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

Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	u.m.	2021	2022	2023
Gasolio per riscaldamento	tCO2e	0	0	0
Gasolio (alimentazione automezzi)		1,48	3,53	3,04
Benzina (alimentazione automezzi)		6,80	6,44	4,93
Gas naturale		0	0	0
Totale Emissioni dirette GHG Scope 1		8,29	9,98	7,97

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

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

Emissioni indirette di GHG (Scope 2)	u.m.	2021	2022	2023
Energia elettrica da fonte non rinnovabile	tCO2e	326	296	539
Totale Emissioni indirette GHG Scope 2		326	296	539*

* L'aumento delle emissioni Scope 2 dal 2022 al 2023 è legato all'aumento del consumo energetico di energia elettrica dovuto all'installazione di 32 torri faro nella sede del porto di Corigliano Calabro nel 2023.

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

Emissioni indirette di GHG (Scope 2)	u.m.	2021	2022	2023
Energia elettrica da fonte rinnovabile	tCO2e	0	0	0
Energia elettrica da fonte non rinnovabile		223,7	204,3	346,1
Totale Emissioni indirette GHG Scope 2		223,7	204,3	346,1

GRI 305-4 Intensità delle emissioni di GHG

Intensità delle emissioni di GHG	u.m.	2021	2022	2023
Totale emissioni GHG Scope 1	tCO2e	8,3	9,9	7,9
Totale emissioni GHG Scope 2		325,6	296,1	539,4
Numero dipendenti	N°	31	34	34
Intensità emissiva Scope 1 + Scope 2	tCO2e/n° dipendenti	10,770	9,003	16,099

Gestione sostenibile delle risorse idriche

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

GRI 303-5 Consumo di acqua

Consumo di acqua	u.m.	2021	2022	2023
Consumo totale di acqua	mL	1,451	1,152	1,341

Gestione responsabile dei rifiuti

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

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

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

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

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

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

individuazione del soggetto giuridico unico concessionario del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti e dei residui di carico delle navi nei porti che ricadono nell'ambito circoscrizionale dell'AdSP MTMI.

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

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

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

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

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

Nel 2022, il servizio di raccolta e di organizzazione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico che scalano i porti di Gioia tauro e Taureana di Palmi è stato affidato in concessione alla ditta Ecologia Oggi, al fine di perseguire concretamente le politiche di sostenibilità ambientale che i porti europei ed italiani sono chiamati a seguire, per la tutela dell’ambiente marino.

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

Il “Piano di gestione per la raccolta dei rifiuti provenienti da nave e dei residui del carico” dei Porti di competenza dell’AdSP MTMI prevede una gestione documentale finalizzata ad affrontare in maniera organica e comprensibile tutte le problematiche inerenti il sistema di gestione e raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, così da fornire agli utenti del porto le indicazioni utili per avviare una **corretta e proficua raccolta** delle varie tipologie di **rifiuti** provenienti dagli approdi ordinari delle navi nei Porti di competenza dell’AdSP

MTMI, in ottemperanza agli obblighi previsti dalla normativa applicabile (D.lgs. 197/2021 e Parte IV del D.lgs. 152/2006).

Il documento in questione affronta i seguenti argomenti:

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

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

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

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

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

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

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

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

Composizione dei rifiuti	u.m.	2021*			2022			2023		
		Rifiuti prodotti	di cui recuperati	di cui smaltiti	Rifiuti prodotti	di cui recuperati	di cui smaltiti	Rifiuti prodotti	di cui recuperati	di cui smaltiti
<i>Rifiuti Speciali non pericolosi</i>	t	1.384,4	0	1.384,4	206,1	0	206,1	433,2	0	433,2
<i>Rifiuti Speciali pericolosi</i>		180	0	180	2.414,5	1.623,9	790,5	2.963,8	1.918,2	1.045,6
Totale rifiuti		1.564,4	0	1.564,4	2.620,6	1.623,9	996,6	3.397	1.918,2	1.478,8

(*) I valori inseriti relativi all'anno 2021 sono riferiti al porto di Gioia Tauro. In merito al porto di Corigliano – Rossano e Crotona, al 2021 il dato richiesto non era disponibile, non essendo attivo il servizio di ritiro rifiuti a bordo nave.

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

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

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

Tutela del territorio e della biodiversità

Nel corso del 2021 l'AdSP ha avviato degli interventi atti a **monitorare** la **qualità ambientale del sedime portuale**, attraverso la caratterizzazione dei fondali del porto di Gioia Tauro e del Porto di Crotona ai sensi della D.M. 173/2016 e la redazione dei relativi Piani di Bacino Portuale. Tali interventi si focalizzano sulle **indagini fisiche, chimiche e tossicologiche** del sedime di tutto il bacino portuale. I risultati ottenuti e gli

obiettivi futuri stabiliti dall'Autorità sono focalizzati ad ottenere un piano di monitoraggio sull'ambiente e sulla salute dell'intero sistema portuale, ai sensi della normativa vigente.

Nota Metodologica

Nel 2023, l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha deciso di proseguire il percorso volontario di misurazione e rendicontazione della performance economica, sociale ed ambientale.

Il terzo Bilancio di Sostenibilità dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stato redatto in conformità con il più recente aggiornamento dei **GRI Standards** del 2021, seguendo l'opzione **"with reference"**. I GRI Standards rappresentano oggi i parametri maggiormente diffusi a livello internazionale in tema di **rendicontazione di sostenibilità**.

I dati e le informazioni presenti nel report si riferiscono alle performance dell'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023. Possono fare eccezione alcune informazioni ritenute significative che si riferiscono a un diverso periodo temporale. In questi casi, le variazioni al periodo di rendicontazione sono opportunamente segnalate all'interno dello stesso Bilancio. La rendicontazione include tutti e cinque i porti soggetti al controllo dell'Autorità: **Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Rossano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia**.

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

Laddove possibile, le informazioni quantitative presenti nel documento vengono fornite per il triennio 2021-2023, con l'obiettivo di facilitare l'analisi dell'evoluzione delle performance di sostenibilità dell'Autorità.

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

Appendice

GRI Content Index

Indice dei contenuti GRI

Dichiarazione di utilizzo	L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha realizzato il presente Bilancio di Sostenibilità in conformità agli Standard GRI per il periodo dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2023, secondo l'opzione "with reference"
GRI 1 utilizzati	GRI 1 – Principi Fondamentali – versione 2021
Standard GRI settoriali applicabili	N/A

GRI Standard	Numero e descrizione dell'indicatore	Paragrafo	Note/omissioni
Informative generali			
GRI 2: Informative generali – Versione 2021	L'organizzazione e le sue prassi di rendicontazione		
	2-1 Dettagli organizzativi	Introduzione	
	2-2 Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	Il ruolo, le attività e i servizi dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio	Gioia Tauro Port Agency S.R.L. Società in House: quota di partecipazione al 100% Gioia Tauro Port Security S.R.L. Società in House: quota di partecipazione al 100%
	2-3 Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	Nota metodologica	
	2-4 Revisione delle informazioni	-	Non sono state effettuate revisioni rispetto ai dati dell'esercizio precedente.
	2-5 <i>Assurance</i> esterna	-	Il presente BdS non è soggetto ad attività di <i>assurance</i> esterna.
	Attività e lavoratori		
	2-6 Attività, catena del valore e altri rapporti di business	Il ruolo, le attività e i servizi dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio; La posizione strategica e i mercati di riferimento	
	2-7 Dipendenti	Le nostre persone	
	2-8 Lavoratori non dipendenti	-	Non pertinente
	Governance		
	2-9 Struttura e composizione della governance	Governance	
	2-10 Nomina e selezione del massimo organo di governo	Governance	
	2-12 Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	Analisi di materialità	
	2-13 Delega di responsabilità per la gestione di impatti	-	Non pertinente
	2-14 Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione della sostenibilità	Lettera agli stakeholder; Governance	
	2-15 Conflitti d'interesse	-	Non pertinente
	2-16 Comunicazione delle criticità	-	Non pertinente
2-17 Conoscenza collettiva del massimo organo di governo	Governance; Integrità, trasparenza e lotta alla corruzione		
2-18 Valutazione delle performance del massimo organo di governo	-	Non pertinente	

	2-19 Norme riguardanti le remunerazioni	-	Non pertinente
	2-20 Procedura di determinazione della retribuzione	-	Non pertinente
	2-21 Rapporto di retribuzione totale annuale	-	Non pertinente
Strategia, politiche e prassi			
	2-22 Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	Lettera agli stakeholder	
	2-23 Impegni in termini di policy	Presentazione del Bilancio di Sostenibilità; Il ruolo, le attività e i servizi dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio; Indirizzi strategici: il Piano Operativo Triennale 2022-2024; Integrità, trasparenza e lotta alla corruzione; Le nostre persone	
	2-24 Integrazione degli impegni in termini di policy	Indirizzi strategici: il Piano Operativo Triennale 2022-2024	
	2-25 Processi volti a rimediare impatti negativi	Indirizzi strategici: il Piano Operativo Triennale 2022-2024; Analisi di materialità	
	2-26 Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	Comunicazione Trasparente	
	2-27 Conformità a leggi e regolamenti		Nel corso del 2022 non sono stati riscontrati casi di non conformità a leggi e regolamenti
	2-28 Appartenenza ad associazioni	Relazioni con le comunità	
Coinvolgimento degli stakeholder			
	2-29 Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	Dialogo con gli stakeholder	
	2-30 Contratti collettivi	Le nostre persone	Il 100% dei dipendenti dell'AdSP è coperto da accordi di contrattazione collettiva.
Temati materiali			
GRI 3 – Temi materiali – Versione 2021	3-1 Processo di determinazione dei temi materiali	Analisi di Materialità	
	3-2 Elenco dei temi materiali	Analisi di Materialità	
Integrità, trasparenza e lotta alla corruzione			
GRI 3 – Temi materiali – Versione 2021	GRI 3-3 Gestione dei temi materiali	Integrità e trasparenza nel business	
GRI 201: Performance economiche	GRI 201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito	Integrità e trasparenza nel business	
GRI 205: Anticorruzione	GRI 205-1 Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione	Integrità e trasparenza nel business	
	GRI 205-2 Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	Integrità e trasparenza nel business	
	GRI 205-3 Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Integrità e trasparenza nel business	Nel corso del 2022 non sono stati registrati casi di corruzione
Innovazione di processi, infrastrutture e servizi			
GRI 3 – Temi materiali – Versione 2021	GRI 3-3 Gestione dei temi materiali	Innovazione di processi, infrastrutture e servizi	All'interno del Piano Operativo Triennale sono delineate le

			strategie di sviluppo delle attività dell'AdSP
Salute e sicurezza sul luogo di lavoro			
GRI 3 – Temi materiali – Versione 2021	GRI 3-3 Gestione dei temi materiali	Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	
GRI 403: Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	GRI 403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	
	GRI 403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	
	GRI 403-3 Servizi di medicina del lavoro	Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	
	GRI 403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	
	GRI 403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	
	GRI 403-6 Promozione della salute dei lavoratori	Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	
	GRI 403-7 Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	
	GRI 403-9 Infortuni sul lavoro	Salute e sicurezza sul luogo di lavoro	Nel corso del 2022 non sono stati registrati infortuni sul luogo di lavoro
Formazione di qualità e valorizzazione delle competenze			
GRI 3 – Temi materiali – Versione 2021	GRI 3-3 Gestione dei temi materiali	Formazione di qualità e valorizzazione delle competenze	
GRI 404: Formazione e istruzione	GRI 404-1 Ore medie di formazione annua per dipendente	Formazione di qualità e valorizzazione delle competenze	
Diversità e inclusione e tutela dei diritti umani			
GRI 3 – Temi materiali – Versione 2021	GRI 3-3 Gestione dei temi materiali	Diversità, inclusione e tutela dei diritti umani	
GRI 401: Occupazione	GRI 401-1 Nuove assunzioni e turnover	Diversità, inclusione e tutela dei diritti umani	
GRI 405: Diversità e pari opportunità	GRI 405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	Diversità, inclusione e tutela dei diritti umani	
	GRI 405-2 Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	Diversità, inclusione e tutela dei diritti umani	
GRI 406: Non discriminazione	GRI 406-1 Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	Diversità, inclusione e tutela dei diritti umani	
Relazioni con le istituzioni e le comunità locali			
GRI 3 – Temi materiali – Versione 2021	GRI 3-3 Gestione dei temi materiali	Relazioni con le comunità	

Comunicazione trasparente			
GRI 3 – Temi materiali – Versione 2021	GRI 3-3 Gestione dei temi materiali	Comunicazione trasparente	
Approvvigionamento responsabile			
GRI 3 – Temi materiali – Versione 2021	GRI 3-3 Gestione dei temi materiali	Approvvigionamento responsabile	
Sicurezza informatica e tutela della privacy			
GRI 3 – Temi materiali – Versione 2021	GRI 3-3 Gestione dei temi materiali	Sicurezza informatica e tutela della privacy	
GRI 418: Privacy dei clienti	GRI 418-1 Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	Sicurezza informatica e tutela della privacy	
Uso efficiente delle risorse energetiche			
GRI 3 – Temi materiali – Versione 2021	GRI 3-3 Gestione dei temi materiali	Uso efficiente delle risorse energetiche	
GRI 302: Energia	GRI 302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione	Uso efficiente delle risorse energetiche	
	GRI 302-3 Intensità energetica	Uso efficiente delle risorse energetiche	
	GRI 302-4 Riduzione del consumo di energia	Uso efficiente delle risorse energetiche	
Tutela del territorio e della biodiversità			
GRI 3 – Temi materiali – Versione 2021	GRI 3-3 Gestione dei temi materiali	Tutela del territorio e della biodiversità	
Contrasto al cambiamento climatico e riduzione delle emissioni			
GRI 3 – Temi materiali – Versione 2021	GRI 3-3 Gestione dei temi materiali	Contrasto al cambiamento climatico e riduzione delle emissioni	
GRI 305: Emissioni	GRI 305-1 Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	Contrasto al cambiamento climatico e riduzione delle emissioni	
	GRI 305-2 Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	Contrasto al cambiamento climatico e riduzione delle emissioni	
	GRI 305-4 Intensità delle emissioni di GHG	Contrasto al cambiamento climatico e riduzione delle emissioni	
	GRI 305-5 Riduzione delle emissioni di GHG	Contrasto al cambiamento climatico e riduzione delle emissioni	
Gestione responsabile dei rifiuti			
GRI 3 – Temi materiali – Versione 2021	GRI 3-3 Gestione dei temi materiali	Gestione responsabile dei rifiuti	

GRI 306: Rifiuti	GRI 306-1 Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	Gestione responsabile dei rifiuti	
	GRI 306-2 Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	Gestione responsabile dei rifiuti	
	GRI 306-3 Rifiuti prodotti	Gestione responsabile dei rifiuti	
	GRI 306-4 Rifiuti non destinati allo smaltimento		
	GRI 306-5 Rifiuti destinati allo smaltimento		
Gestione sostenibile delle risorse idriche			
GRI 3 – Temi materiali – Versione 2021	GRI 3-3 Gestione dei temi materiali	Gestione sostenibile delle risorse idriche	
GRI 303: Acqua e scarichi idrici	GRI 303-5 Consumo di acqua	Gestione sostenibile delle risorse idriche	



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

Contrada Lamia - 89013 Gioia Tauro

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

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

Attività di coordinamento

Dott. Luigi Ventrìci

Avv. Giusi Rubino