



Bilancio di Sostenibilità 2022

Autorità di Sistema Portuale Mar Adriatico
Centrale



Sommario

1	LETTERA DEL PRESIDENTE	4
2	NOTA METODOLOGICA.....	5
3	GLI STAKEHOLDER.....	5
4	ANALISI DI MATERIALITÀ	7
5	IL PROFILO DELL'ORGANIZZAZIONE.....	10
5.1	L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale.....	10
5.1.1	<i>Le origini dell'Autorità di Sistema Portuale</i>	<i>10</i>
5.1.2	<i>I porti del Sistema</i>	<i>11</i>
5.2	La Governance.....	15
5.2.1	<i>I titolari di incarichi politici di amministrazione, di direzione e di governo.....</i>	<i>15</i>
5.3	Funzioni e attività.....	17
5.4	Movimentazioni e merci.....	19
6	SOSTENIBILITÀ ECONOMICA	21
6.1	La performance economica	21
6.2	Valore aggiunto integrato e distribuito	24
6.3	Investimenti infrastrutturali.....	26
6.3.1	<i>Gli investimenti sostenibili.....</i>	<i>27</i>
7	SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	28
7.1	Emissioni e Consumi.....	28
7.1.1	<i>I consumi degli uffici dell'AdSP</i>	<i>28</i>
7.1.2	<i>Le emissioni di gas serra nel sistema portuale</i>	<i>29</i>
7.2	Politiche ambientali e iniziative sostenibili.....	33
7.3	La gestione dei rifiuti	33
7.4	La gestione del rumore.....	34

8	SOSTENIBILITÀ ORGANIZZATIVA	35
8.1	La gestione del personale.....	35
8.2	Le politiche di welfare.....	39
8.3	La salute e la sicurezza dei dipendenti	40
8.4	La formazione	40
8.5	Il Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance.....	42
8.6	Rischi corruttivi e Trasparenza	44
	8.6.1 <i>Le misure di prevenzione della corruzione e della Trasparenza</i>	44
	8.6.2 <i>Le politiche di prevenzione della corruzione e della trasparenza</i>	45
8.7	Innovazione e Sviluppo.....	47
	8.7.1 <i>Il processo di digitalizzazione interno</i>	47
	8.7.2 <i>L'ammodernamento del Port Community System</i>	48
	8.7.3 <i>La gestione innovativa del flusso merci: il progetto TinS.....</i>	49
9	SOSTENIBILITÀ SOCIALE	50
9.1	La comunicazione	50
9.2	Il rapporto con la comunità locale.....	52
	9.2.1 <i>Il piano di sviluppo strategico della ZES Abruzzo</i>	53
	9.2.2 <i>Il supporto allo sviluppo della cantieristica</i>	54
9.3	Lavoro portuale e sicurezza.....	55
9.4	Fiere ed eventi	56
10	INDICE DEI GRI E ALTRI INDICATORI	58
11	ALLEGATI AL BILANCIO	68

1 LETTERA DEL PRESIDENTE

La seconda edizione del bilancio di sostenibilità del Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale, che riguarda l'anno 2022, porta delle novità rispetto all'esercizio sperimentale del 2021. Per la prima volta la redazione del documento passa per un coinvolgimento diretto dei cluster portuali dei porti di Ancona, Pesaro, Falconara Marittima, San Benedetto del Tronto, Pescara Ortona e Vasto, ma anche delle comunità professionali, istituzionali e associative che interagiscono con i principali scali di Marche ed Abruzzo.

Un esercizio rilevante di trasparenza e ascolto, tramite questionari, che, come illustrato nel paragrafo 3, pone in evidenza il sostanziale allineamento tra la percezione interna ed esterna delle priorità d'azione dell'Ente. Importante anche la forte attenzione ai temi della legalità e trasparenza che viene registrata da parte dei soggetti esterni all'Ente; si tratta di un segnale importante, che valorizza il costante impegno formativo e di controllo interno per assicurare la massima attenzione e rispetto su norme e procedure relative a questi temi, che nella percezione interna vengono interpretati quali veri e propri elementi costitutivi dell'Ente, più che temi materiali di sviluppo.

Il bilancio di sostenibilità 2022, inoltre, per la prima volta viene elaborato sulla base dei recenti documenti strategici elaborati e resi operativi dall'Ente proprio in corrispondenza con il completamento degli organi di vertice: nel corso dell'anno infatti sono avvenute sia la nomina del Presidente che del Segretario Generale. In tali documenti, la dimensione della sostenibilità ambientale, in armonia con lo sviluppo economico e sociale (capitale umano – altra forte priorità per l'intero cluster portuale) trova sintesi in interventi auspicati anche da studi quali il Progetto Inquinamento Ancona (PIA) con la progettazione dell'elettrificazione delle banchine, l'aggiornamento del DEASP e l'avvio di una rinnovata azione di impulso verso lo sviluppo a mare del principale porto del sistema dell'Adriatico Centrale, delineato nel Documento di Programmazione Strategica di Sistema. Documento questo che, seppure formalmente approvato dal Comitato di Gestione nel giugno di quest'anno, ha visto la sua dettagliata elaborazione proprio nel corso del 2022 per poi proseguire con un'ampia fase di ascolto dei territori.

Il bilancio 2022 presenta un sistema portuale impegnato nei più diversi fronti della sostenibilità: dall'introduzione delle nuove tecnologie connesse all'elettrificazione delle banchine alla realizzazione di una rete adriatica di musei virtuali che consente di scoprire tradizioni, storie e attualità degli scali coinvolti, sino alle azioni nei settori di energia ed ambiente per incrementare l'equilibrio sostenibile del sistema portuale. Sono, questi, tutti elementi che consentono di cogliere da diverse prospettive la complessità e la ricchezza di saperi e di culture degli ecosistemi portuali. Realtà poliedriche, diverse nelle dimensioni e nelle funzioni, ma pronte a cogliere, nei loro protagonisti, le opportunità date dalla contingenza storica dell'ammodernamento degli strumenti di pianificazione. Un esercizio che,

partendo dalle tradizioni, dovrà introdurre in ogni porto i nuovi traccianti propri delle strategie di sviluppo sostenibile necessarie per mantenere i nostri porti contemporanei e all'altezza delle sfide e delle aspettative, sia dei mercati che delle comunità locali di riferimento.

Il Presidente
Vincenzo Garofalo

2 NOTA METODOLOGICA

Nel presente capitolo sono trattate le seguenti specifiche Disclosure: GRI 2-1 Dettagli organizzativi || GRI Entità incluse nella rendicontazione || GRI 2-3 Periodo di rendicontazione, frequenza e contatti || GRI 2-4 Revisione delle informazioni || GRI 2-5 Assurance esterna.

Nel 2022, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale ha deciso di proseguire nel percorso volontario di misurazione e rendicontazione della performance economica, sociale ed ambientale con il fine ultimo di individuare politiche e strategie funzionali al processo di miglioramento del proprio contributo alla sostenibilità.

Il Bilancio di Sostenibilità 2022 pone in evidenza, in modo chiaro e trasparente, le attività realizzate dall'Ente tra il 1° gennaio al 31 dicembre 2022, fornendo evidenza dei risultati conseguiti e degli impatti generati sul territorio e sulla comunità.

Il presente documento è stato redatto in conformità agli standard di rilevanza internazionale per la rendicontazione volontaria di sostenibilità definiti dal Global Reporting Initiative (GRI), ovvero i **Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards** (di seguito GRI Standard) nella versione aggiornata ad ottobre 2021.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale non è soggetta all'obbligo di redazione del bilancio consolidato; pertanto, il perimetro di rendicontazione dei dati economici coincide con quanto ricompreso nel Bilancio d'Esercizio 2022. Nell'anno di rendicontazione non si segnalano variazioni a tale perimetro. Il Bilancio di Sostenibilità 2022 non è, infine, sottoposto a revisione esterna.

3 GLI STAKEHOLDER

Nel presente capitolo sono trattate le seguenti specifiche Disclosure: GRI 2-29 Approccio al coinvolgimento degli stakeholder.

La vicinanza delle aree portuali e urbane e la funzione di promotore di meccanismi economici e sociali virtuosi rendono l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale parte integrante del sistema territoriale allargato ed elemento identitario della città e della

comunità locale. Consapevole che la competitività degli scali si alimenta degli effetti generati da una adeguata valorizzazione, da parte dell'Ente, delle potenzialità economiche, sociali e culturali del territorio, l'Autorità di Sistema ritiene importante comprendere in che modo le proprie attività e quelle del sistema vengano percepite dalla collettività. Rafforzare il dialogo porto-città attraverso la realizzazione di momenti di confronto diviene, pertanto, imprescindibile per consentire, nel tempo, il consolidamento delle relazioni con i principali attori del cluster di riferimento. Tre i temi al centro della riflessione:

1. IL PORTO NEL PERCORSO DI SVILUPPO ECONOMICO E SOCIALE DELLA CITTÀ

L'Autorità di Sistema Portuale intende favorire e supportare il confronto con la cittadinanza e l'associazionismo con l'obiettivo di far conoscere le attività che caratterizzano la vita portuale e i dati relativi alla movimentazione delle merci e all'impatto economico e occupazionale dello scalo.

2. LA VALORIZZAZIONE DEGLI ASPETTI CULTURALI, TURISTICI E SOCIALI

L'Ente, in qualità di elemento nodale di un paesaggio culturale legato sia alla tradizione marinara, che alle peculiarità del territorio in cui si trova, persegue l'obiettivo di aumentare la fruibilità del patrimonio di conoscenze, storie e saperi propri in favore del territorio.

3. LA DIMENSIONE DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

L'Autorità di Sistema Portuale intende proseguire un approccio volto alla massima trasparenza, in collaborazione con le Istituzioni competenti, volto a fornire dati ed evidenze rispetto alle principali questioni e consentire un costante aggiornamento sulle azioni di mitigazione messe in atto.

L'AdSPMAC ha realizzato, nel 2022, una ricognizione dei **propri Stakeholder chiave**, ovvero le persone o gruppi di persone con cui ha rapporti significativi e i cui interessi sono o potrebbero essere influenzati positivamente o negativamente dalle diverse attività dell'ente. I principali portatori di interesse sono stati successivamente prioritizzati sulla base dell'**influenza** che esercitano sul percorso di sostenibilità tracciato dall'AdSP e collocati conseguentemente all'interno della **mappa degli Stakeholder** (Figura 1), strumento funzionale al miglioramento delle dinamiche relazionali, della comunicazione e dell'*engagement* del territorio.

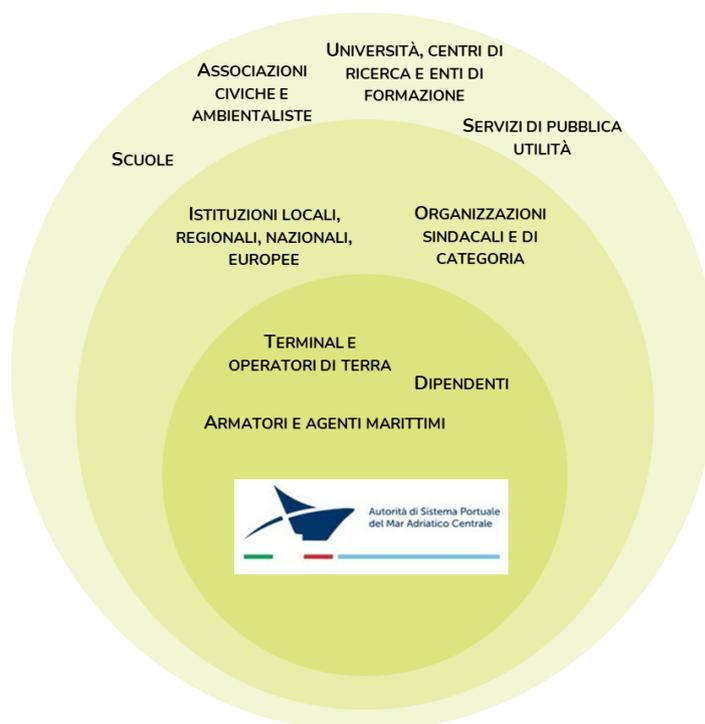


Figura 1 Gli Stakeholder dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale

4 ANALISI DI MATERIALITÀ

Nel presente capitolo sono trattate le seguenti specifiche Disclosure: GRI 3-1 Processo di determinazione dei temi materiali || GRI 3-2 Elenco dei temi materiali || GRI 3-3 Gestione dei temi materiali.

L'**analisi di materialità** rappresenta un passaggio chiave nel percorso volontario per la rendicontazione di Sostenibilità tracciato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, in quanto consente di identificare in modo chiaro gli aspetti prioritari, o **temi materiali** che l'Ente è tenuto a rendicontare, dati i significativi impatti sociali, ambientali ed economici da esso generati. Tali aspetti, oltre a determinare l'impostazione del Bilancio di Sostenibilità, concorrono nella definizione di politiche di Sviluppo Sostenibile e fungono da guida nell'implementazione dei Piani di Sostenibilità. L'output principale dell'analisi è la **matrice di materialità**, che consente di rappresentare graficamente la rilevanza di un tema, data dalla correlazione tra gli interessi espressi dall'Ente e dai diversi portatori di interesse.

La presente analisi è stata condotta secondo l'approccio delineato dagli **Standard del Global Reporting Initiative** aggiornati a ottobre 2021, framework accreditato a livello internazionale che identifica le metriche di riferimento per la valutazione e rendicontazione delle prestazioni economiche, ambientali e sociali. Per il suo sviluppo, in conformità alle metodologie internazionali, sono stati coinvolti gli stakeholder interni ed esterni all'AdSP Mar Adriatico Centrale e i vertici aziendali, cui è stata sottoposta una survey *online*, attraverso la quale

hanno potuto esprimere il grado di priorità attribuito a ciascun tema materiale, individuato sulla base dei principali documenti programmatici e strategici dell'Ente, quali il POT e il PIAO. Dall'integrazione delle indicazioni di priorità assegnate deriva la matrice di materialità (Figura 2), strumento di sintesi dell'analisi stessa.

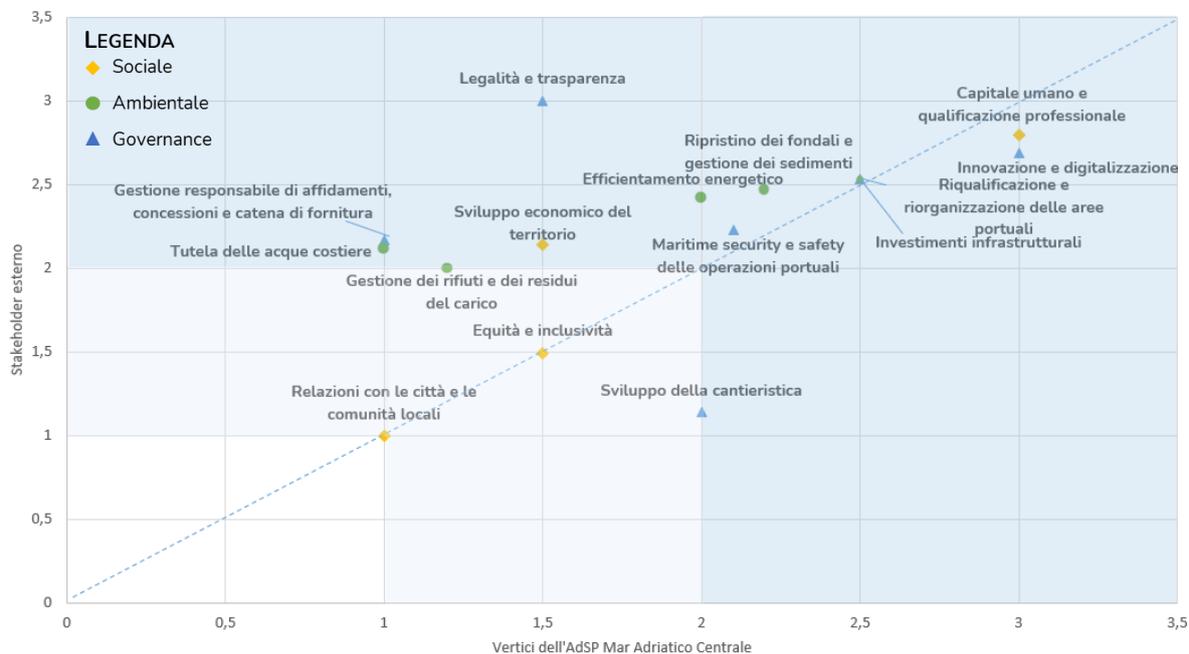


Figura 2 Matrice di Materialità

I temi posizionati nel quadrante in alto a destra della matrice rappresentano le questioni sulle quali gli attori coinvolti nel processo di analisi concordano nell'associare il **più alto grado di interesse**. Tra questi, troviamo:

CAPITALE UMANO E QUALIFICAZIONE PROFESSIONALE PER LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PORTUALE

La formazione dei dipendenti è considerato uno strumento imprescindibile per assicurare il corretto sviluppo dell'organizzazione e il miglioramento continuo dei processi interni e dei servizi offerti. Per tale motivo, l'Autorità di Sistema Portuale ha intrapreso, nel corso del 2022, un percorso di procedimentalizzazione dell'erogazione della formazione ispirato ai principi di valorizzazione del personale, uguaglianza e imparzialità, continuità, partecipazione, efficacia, efficienza.

INNOVAZIONE E DIGITALIZZAZIONE DEI PROCESSI

Tra gli obiettivi operativi dell'Autorità di Sistema Portuale vi è l'abbattimento del *digital gap* e l'accrescimento della competitività degli scali portuali. L'incremento del grado di innovazione, automazione e digitalizzazione dei processi interni consente, infatti, di aumentare l'efficacia e l'efficienza dei procedimenti amministrativi e migliorare il coordinamento delle attività di monitoraggio con il sistema dei controlli interni.

RIQUALIFICAZIONE E RIORGANIZZAZIONE DELLE AREE PORTUALI

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale intende dare slancio e contemporaneità alle attività dei porti, i quali assumono sempre più un ruolo centrale nelle politiche di valorizzazione delle capacità produttive e imprenditoriali locali e nel percorso verso la transizione digitale, ambientale ed energetica. Per tale motivo, il completamento della pianificazione dell'intero sistema portuale rientra tra le priorità strategiche dell'Ente volte ad esaltare le specificità di ognuno dei porti e favorire la puntuale implementazione degli investimenti finanziati dai fondi PNRR.

INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI PER IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA PORTUALE SUI MERCATI MERCI E PASSEGGERI

Tra gli obiettivi strategici dell'Autorità di sistema rileva il potenziamento della capacità degli scali portuali attraverso la realizzazione di interventi per l'ammodernamento e la realizzazione di nuove infrastrutture nei porti di competenza.

RIPRISTINO DEI FONDALI E GESTIONE DEI SEDIMENTI

L'insabbiamento dell'imboccature portuale rende difficile le manovre in entrata ed uscita delle imbarcazioni e, per tale motivo, gli operatori locali richiedono la realizzazione di interventi volti a consentire un accesso completo e sicuro agli scali e a migliorarne l'efficienza e la fruizione. L'Autorità di Sistema Portuale ha accolto le suddette istanze, predisponendo una strategia e una programmazione delle opere di miglioramento all'interno della quale confluiscono e assumono un ruolo centrale le attività di dragaggio e riqualificazione dei fondali.

EFFICIENTAMENTO ENERGETICO E RIDUZIONE DELLE EMISSIONI (COLD IRONING E SMART GRID)

In linea con le principali e più recenti evoluzioni normative europee e di settore, L'Autorità di Sistema Portuale intende garantire nel tempo la sostenibilità ambientale del Sistema Portuale, promuovendo l'innovazione, l'attuazione dell'efficienza energetica e il miglioramento della qualità della vita nelle aree circostanti. A tal fine, l'Ente si impegna a definire una strategia di gestione energetica integrata mediante l'individuazione degli interventi necessari a riorganizzare le utenze, efficientare le strutture esistenti, individuare le tecnologie innovative per l'autoproduzione di energia e ridurre l'emissione di gas climalteranti.

MARITIME SECURITY E SAFETY DELLE OPERAZIONI PORTUALI

L'attenzione dell'Autorità di Sistema Portuale ruota attorno al tema della *Maritime security and safety* delle operazioni portuali, in quanto mira a garantire nel tempo la fruizione in sicurezza di operatori e passeggeri. Accanto alle iniziative di realizzazione e manutenzione di impianti di videosorveglianza, l'Ente conduce periodicamente delle attività di ricognizione e revisione della documentazione di *security* e *safety* in ottica di semplificazione e razionalizzazione, rese necessarie anche alla luce della revisione del Programma Nazionale di Sicurezza Marittima approvato con decreto del MIMS n. 59 del 17 marzo 2022.

LEGALITÀ E TRASPARENZA

L'Autorità di Sistema Portuale è consapevole che la prevenzione di fenomeni di cattiva amministrazione e il perseguimento di obiettivi di imparzialità e trasparenza contribuiscono alla creazione di valore pubblico. Per tale motivo, ha predisposto una serie di misure di prevenzione della corruzione che, facendo leva sulla diffusione della cultura della legalità e trasparenza, mirano ad

orientare correttamente l'azione amministrativa nei confronti di cittadini e imprese, a garantire la *compliance* normativa e a incrementare il livello di *accountability* dell'intero sistema portuale.

SUPPORTO ALLO SVILUPPO ECONOMICO DEL TERRITORIO

I porti del Mar Adriatico Centrale, in qualità di principali aggregati produttivi ed occupazionali del territorio regionale, fungono da motore per l'economia. L'Autorità di Sistema intende, dunque, garantire il corretto funzionamento delle realtà portuali in esse ricomprese, adottando un approccio improntato alla massima collaborazione e condivisione del valore aggiunto per lo sviluppo economico del territorio.

GESTIONE RESPONSABILE DI AFFIDAMENTI, CONCESSIONI E CATENA DI FORNITURA

L'Autorità di Sistema avverte la necessità di sviluppare dei modelli di logistica sostenibile mediante l'identificazione e il successivo utilizzo di strumenti di selezione dei fornitori che, sulla base di criteri etici e di trasparenza, garantiscono modalità di approvvigionamento corretto, sicuro e sostenibile.

TUTELA DELLE ACQUE COSTIERE E DELLA BIODIVERSITÀ

La tutela delle acque costiere e della biodiversità è tema di interesse per tutti i porti dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centrale, la quale rinnova la volontà di preservare l'ambiente, la salute e la sicurezza della navigabilità dagli impatti negativi della navigazione marittima. A tal fine, l'Ente ritiene necessario individuare e attuare le misure necessarie a garantire il mantenimento delle giuste condizioni di pulizia e decoro degli specchi acquei degli scali e diffondere una maggiore sensibilità sul tema da parte degli operatori portuali e della marineria.

5 IL PROFILO DELL'ORGANIZZAZIONE

Nel presente capitolo sono trattate le seguenti specifiche Disclosures: GRI 2-1 dettagli organizzativi || GRI 2-6 attività e lavoratori || GRI 2-9 struttura e composizione della governance || GRI 2-19 Norme riguardanti la remunerazione || GRI 2-10 nomina e selezione del massimo organo di governo || GRI 2-11 presidente del massimo organo di governo

5.1 L'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR ADRIATICO CENTRALE

5.1.1 Le origini dell'Autorità di Sistema Portuale

Con l'entrata in vigore del D.lgs. n. 169 del 04 agosto 2016 – Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124 – è stato riconfigurato il ruolo delle Autorità Portuali assegnando innanzitutto nuove responsabilità legate alla sostenibilità energetica ed ambientale, insieme all'accelerazione e semplificazione di alcune procedure amministrative che hanno impattato sull'operatività portuale. Sul versante organizzativo, la riforma portuale ha determinato una

riorganizzazione e la fusione delle precedenti Autorità Portuali in 16 nuove Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale è stata istituita mediante il Decreto Legislativo N. 169/2016. In conseguenza di ciò, si è creato un ente istituzionale interregionale che riunisce nei suoi confini i porti di Pesaro, Falconara M.ma, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona e recentemente il porto di Vasto (art. 9, comma 10, del Decreto-legge 16.06.2022, n. 68, convertito con modificazioni con la Legge 05.08.2022, n.108).

La sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale si trova a Molo S. Maria – 60121 Ancona.

5.1.2 I porti del Sistema

Il porto di Ancona e Falconara



Rappresenta un terminale chiave per il traffico traghetti tra la Grecia e l'Europa centro-occidentale e svolge un ruolo chiave negli scambi commerciali e passeggeri europei, integrandosi nei corridoi delle reti TEN-T Scandinavo-Mediterraneo e Adriatico-Baltico.

Il porto svolge una funzione interregionale grazie al traffico general cargo e container servendo come infrastruttura di riferimento per Marche, Umbria, Abruzzo e in parte la Romagna. Per tali motivi è lo scalo più trafficato del sistema portuale con 10,6 milioni di tonnellate movimentate e più di 800 mila passeggeri transitati nel 2022.

Il porto di Pesaro



Il porto di Pesaro è un'infrastruttura portuale dedicata alla cantieristica, al diportismo, alla pesca, al turismo e al diporto nautico, non ha traffico merci ma solo traghetti che nel 2022 ha movimentato 10 mila passeggeri.

La struttura portuale è attrezzata per il traffico passeggeri e crociere di dimensioni limitate, oltre alla movimentazione di specifiche categorie merceologiche. Negli ultimi anni, il settore della cantieristica ha registrato un significativo sviluppo con la riqualificazione del cantiere Rossini, che ora funge da centro primario per il refitting e la manutenzione di imbarcazioni da diporto di grandi dimensioni.

Il porto di San Benedetto del Tronto



Il porto è specializzato nella pesca commerciale e vanta una delle prime marine in Italia. La struttura portuale ospita un mercato ittico e facilità legate alla filiera produttiva. In sua prossimità sorge il museo del mare che un'opportunità per esplorare la storia della marineria sambenedettese, evidenziando il suo significativo ruolo economico e sociale.

Nell'area retroportuale, si è sviluppata una zona industriale con attività nel settore agroalimentare e dell'elettronica. Inoltre, il porto dispone di un'infrastruttura turistica, inclusa nel circuito del diportismo nel mare Adriatico.

Il porto di Pescara



L'infrastruttura è caratterizzata da un porto canale sul fiume Pescara e da una seconda struttura a sud della foce del fiume ad uso turistico. Il porto costituisce lo scalo marittimo della principale città costiera d'Abruzzo, facilmente raggiungibile dalle autostrade A25 e A14.

Il porto di Ortona



Il porto è il principale scalo commerciale polifunzionale dell'Abruzzo, in quanto localizzato in una posizione strategica rispetto alle zone produttive del centro Italia. Lo scalo è specializzato nella gestione del traffico alla rinfusa, general cargo e project cargo, a supporto degli stabilimenti produttivi collocati in sua prossimità e movimentati più di 1,1 milioni di tonnellate di merce. Il porto dispone di spazi ed infrastrutture adeguate a navi e carichi Ro-ro e di una rete di binari interna.

Il porto di Vasto



Il porto possiede la conformazione tipica dei porti “a bacino”, dove trovano ormeggio la flotta peschereccia, nonché navi che effettuano carico e scarico di merci alla rinfusa, con una movimentazione complessiva pari a circa 550.000 tonnellate all’anno.

5.2 LA GOVERNANCE

L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale svolge un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area, grazie alla connessione con gli attori economici e non che operano all’interno del demanio marittimo, gli operatori portuali, i lavoratori e tutti gli stakeholders che interagiscono con il sistema nel corso delle loro attività e iniziative, che siano di natura pubblica e/o privata.

Il principale organo di governance dell’Ente è il **Comitato di Gestione** che agisce come organo con autonomi poteri decisionali riguardo ai temi di governance portuale stabiliti dall’art. 9 della Legge n. 84/94 e s.m.i., che regola anche le modalità di costituzione. I rappresentanti investiti di diritto di voto sulle scelte strategiche legate al futuro degli scali del Sistema sono l’Autorità Marittima, le Regioni Marche e Abruzzo e i rappresentanti dei Comuni di Ancona, Pesaro e Pescara. Oltre al Comitato di Gestione, è stato istituito l’**Organismo di Partenariato della Risorsa Mare**, ex art. 11 bis della Legge 84/94. Tale organismo svolge funzioni di confronto partenariale ascendente e discendente su tematiche cruciali riguardanti la vita portuale. Infine, nei porti del Sistema, vengono istituite le **commissioni consultive** che hanno l’incarico di garantire la massima armonia nella gestione delle attività portuali.

5.2.1 I titolari di incarichi politici di amministrazione, di direzione e di governo

5.2.1.1 Il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale

Attualmente il Presidente dell’AdSP è Vincenzo Garofalo, nominato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili del 15 marzo 2022.

5.2.1.2 Il Comitato di Gestione

Nel corso del 2022 il Comitato di Gestione è stato costituito e presenta la seguente composizione:

- Ing. Vincenzo Garofalo, Presidente;
- Arch. Alessio Piancone, componente in rappresentanza del Comune di Ancona;
- Ing. Raniero De Angelis, componente in rappresentanza del Comune di Pesaro;
- Sig. Riccardo Padovano, componente in rappresentanza del Comune di Pescara;
- C.F. Donato De Carolis, componente, Direttore Marittimo di Ancona;
- Comm. Gennaro Strever, componente in rappresentanza della Regione Abruzzo;
- Ing. Cesare Buonfigli, componente in rappresentanza della Regione Marche.

I componenti del Comitato di Gestione durano in carica per un quadriennio a decorrere dalla data del Decreto di composizione dell’Organo e sono rinnovabili una sola volta, ferma

restando la decadenza degli stessi in caso di nomina di un nuovo Presidente e/o al ricorrere di altre cause previste dalla normativa.

5.2.1.3 Il Collegio dei Revisori dei Conti

In attuazione delle disposizioni di cui all'art. 11 della L. 84/1994, il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e due supplenti, nominati mediante decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tali membri sono iscritti al registro dei revisori legali o possiedono specifiche competenze professionali. Il Ministro dell'Economia e delle Finanze designa altresì il Presidente e un membro supplente.

L'attuale Collegio dei revisori è in carica dal 15 novembre 2021 (decreto ministeriale 423/2021 del 28 ottobre 2021). Di seguito la sua composizione:

- Dott. Biagio GIORDANO, Membro Effettivo con Funzioni di Presidente;
- Dott.ssa Paola MARINI, Membro Effettivo;
- Dott. Mohammad BAHILI, Membro Effettivo;
- Dott.ssa Elisabetta PIOLI, Membro Supplente;
- Sig.ra Francesca FERRETTI, Membro Supplente.

5.2.1.4 L' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Nel corso del 2022 è stato costituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare ai sensi dell'art. 11-bis della legge 84/1994 e ss.mm.ii. Esso è composto da rappresentanti delle principali categorie produttive e dei principali attori economici operanti nel porto, inclusi rappresentanti degli armatori, industriali, concessionari portuali, spedizionieri, operatori della filiera logistica e intermodale, associazioni sindacali e operatori del turismo e del commercio e presenziato dal Presidente dell'Autorità di Sistema.



5.3 FUNZIONI E ATTIVITÀ

Il principale obiettivo del Sistema Portuale consiste nel promuovere la crescita delle diverse infrastrutture portuali, potenziando la loro competitività per le imprese esistenti e per attirare nuovi investimenti nei settori specifici di ciascun scalo. Al contempo, si mira a rendere il sistema integrato ed efficiente, superando l'approccio gestionale frammentato.

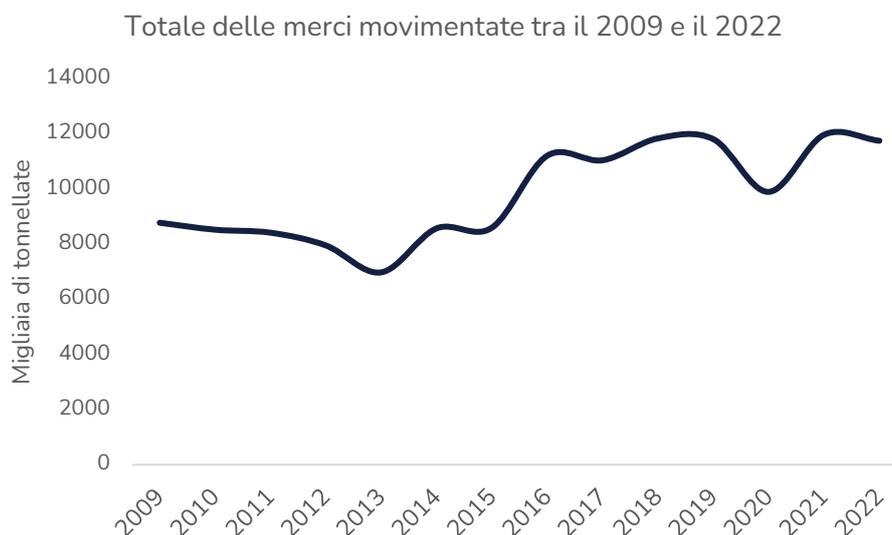
L'AdSP ai sensi della Legge n. 84/94 e successive modifiche, esercita una giurisdizione sulle altre entità operative nell'ambito economico settoriale. Inoltre, gestisce e finanzia un insieme di attività strettamente settoriali, focalizzate principalmente sulla fornitura di beni e servizi destinati al bene della collettività e non al commercio.

I principali compiti dell'Autorità includono

- Pianificazione Strategica**
Pianificazione del Sistema Portuale in linea con la pianificazione nazionale e gli orientamenti europei riguardanti logistica e reti infrastrutturali
- Indirizzo e coordinamento**
Attività di programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, oltre alle attività autorizzative e concessorie secondo gli art. 16, 17 e 18, nonché delle altre attività commerciali e industriali svolte nei porti e nelle relative circoscrizioni territoriali.
- Manutenzione parti comuni**
Attività di manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale, inclusi i dragaggi.
- Servizi di interesse generale**
Affidamento e controllo delle attività finalizzate alla fornitura a pagamento di servizi di interesse generale agli utenti portuali.
- Attività amministrative**
Coordinamento delle attività amministrative svolte dagli enti e dagli organismi pubblici nei porti e nelle aree marittime demaniali comprese nella circoscrizione territoriale.
- Aree e beni comuni**
Amministrazione esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo nella propria circoscrizione, fatte salve eventuali competenze regionali.
- Relazioni con i sistemi logistici**
Promozione e coordinamento delle relazioni con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

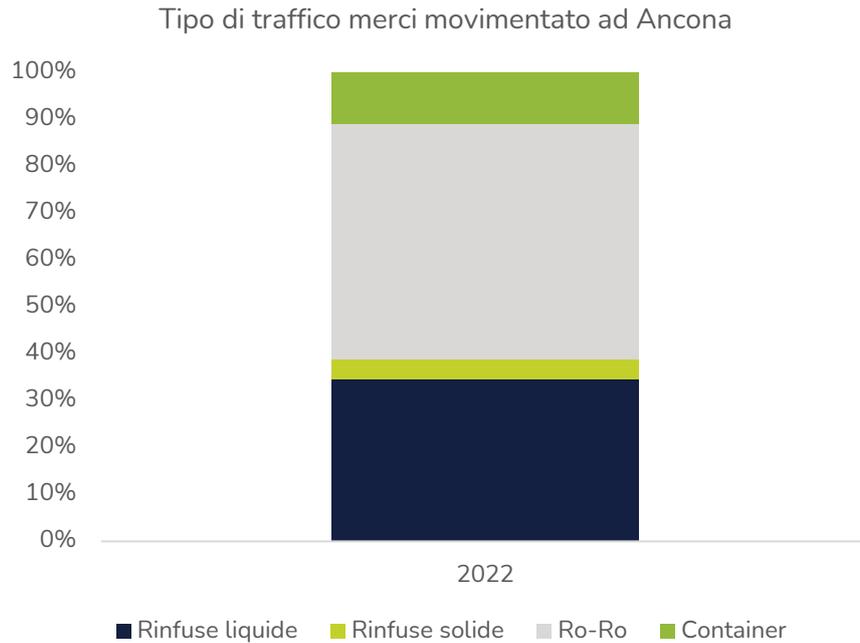
5.4 MOVIMENTAZIONI E MERCI

Nell'ultimo decennio, la movimentazione delle merci nei porti dell'AdSP di Ancona e Ortona presenta un andamento tendenzialmente positivo, al netto della flessione avuta nel biennio 2020-2021 causata dalla crisi pandemica. Nel 2022 sono state movimentate 11,7 milioni di tonnellate di merci in lieve riduzione dall'anno precedente.



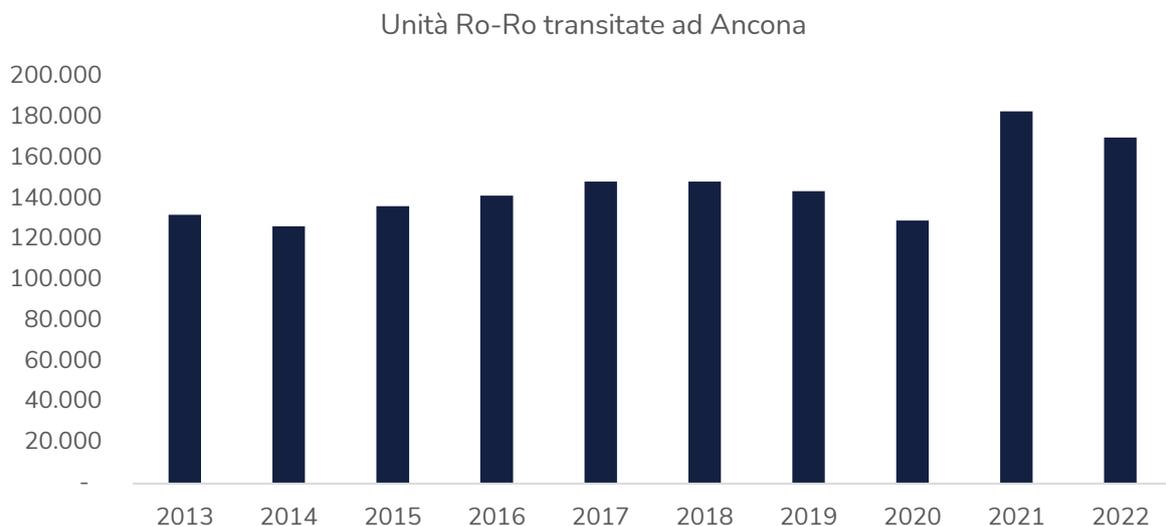
Nello specifico nel 2022, i porti di Ancona e di Ortona hanno movimentato rispettivamente 10,57 milioni e 1,17 milioni di tonnellate di merci.

Per quanto riguarda il porto di Ancona, le merci ro-ro costituiscono il 50% dei movimenti, con più di 5,32 milioni di tonnellate, in leggera flessione rispetto al 2021 ma in crescita del 13% se confrontato ai livelli del 2019, rappresentando un risultato altamente positivo. Seguono le rinfuse liquide pari al 35% delle merci provenienti dalla locale raffineria API. Una quota residuale è rappresentata dal traffico container (11%) e dalle rinfuse solide corrispondenti al 4% delle merci. Il porto di Vasto ha movimentato 596 mila tonnellate di merce, esclusivamente alla rinfusa, di cui il 58% rinfuse solide come sabbia, fosfato e argilla.



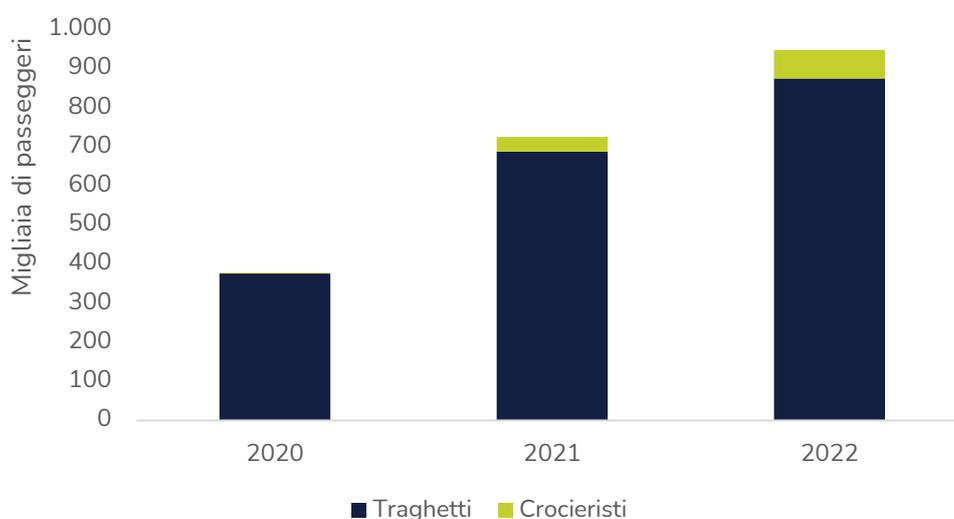
Il traffico ro-ro costituisce il genere di movimenti preponderante per il Sistema Portuale, beneficiando dello sviluppo delle autostrade del mare da e per Ancona. Tale sviluppo ha determinato un incremento dell'18,4% dal 2019 delle unità transitante per lo scalo, nelle direttrici verso i porti del Mar Adriatico. Questo ha conferito un ruolo di rilievo al sistema portuale nel promuovere l'intermodalità e nell'abbattimento dei traffici su gomma a lunga percorrenza.

Il traffico merci ro-ro è concentrato per l'81% sulla direttrice greca, seguita da quella con l'Albania e la Croazia, le quali hanno registrato tassi di crescita positivi, pari rispettivamente al +7% e al +16% rispetto al 2021. Questi risultati indicano una tendenza favorevole nello sviluppo delle connessioni marittime e testimoniano l'efficacia del sistema portuale nell'agevolare gli scambi commerciali con i paesi europei del Mar Adriatico.



Il traffico passeggeri ha mostrato una crescita costante nell'ultimo triennio, raggiungendo circa 960 mila passeggeri nel 2022, di cui circa il 92% deriva dai collegamenti traghetti. La quasi totalità dei movimenti (il 98,8%) si concentra presso il porto di Ancona, che svolge un ruolo centrale nei collegamenti con i paesi dell'Europa orientale affacciati sul Mar Adriatico (movimentando 947 mila passeggeri), in particolare con la Grecia che anche in questo caso rappresenta la principale fonte di passeggeri, contribuendo al 72,6% del totale. Lo scalo pesarese ha movimentato 10,8 mila passeggeri grazie ai collegamenti traghetti con la Croazia oltre a 17 toccate di navi da crociera.

Andamento del traffico passeggeri nello scalo di Ancona - suddivisi per tipo di traffico



Per quanto concerne il traffico crocieristico, nei porti del sistema si registra un volume di 74,3 mila passeggeri, di cui il 79,7% è in transito. Più del 98% dei passeggeri crocieristi è localizzato nello scalo di Ancona e la restante parte dei flussi passeggeri riguarda equamente gli scali di Pesaro, ed Ortona.

6 SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

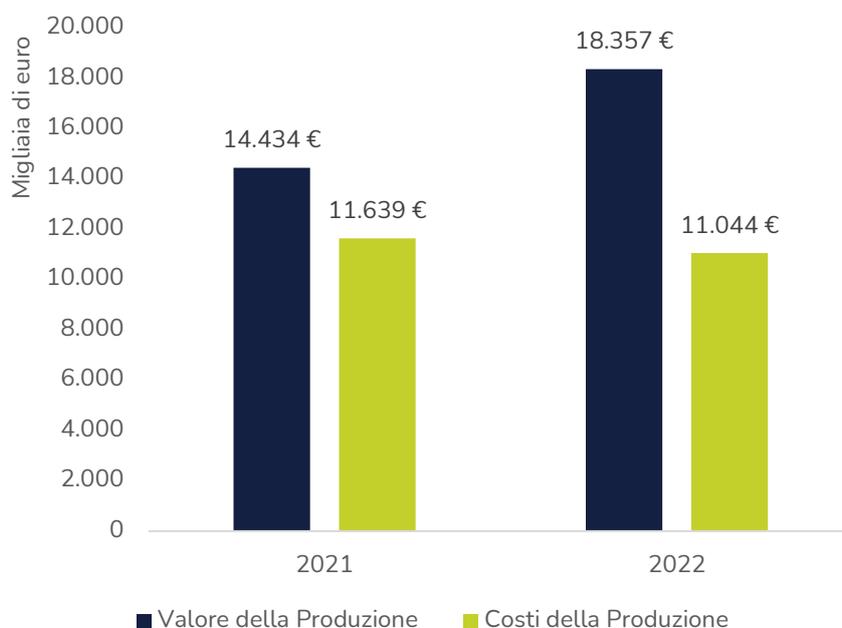
Nel presente capitolo sono trattate le seguenti specifiche Disclosures: GRI 201-1 valore economico direttamente generato e distribuito || GRI 201-4 assistenza finanziaria ricevuta dal governo || GRI 203-1 investimenti infrastrutturali e servizi finanziati

6.1 LA PERFORMANCE ECONOMICA

La sostenibilità economica di un'organizzazione deriva dalla sua abilità nel generare reddito e occupazione nel corso del tempo. Per valutare la sostenibilità economica quindi si deve guardare all'interno del perimetro dell'organizzazione stessa. Poiché l'Autorità di Sistema Portuale è un Ente indipendente, elabora il proprio rendiconto finanziario in conformità ai

principi di legge. La capacità di creare reddito e valore può essere determinata attraverso gli indicatori presenti nella gestione amministrativa, per tale motivo è possibile esaminare i proventi derivanti dalle attività svolte, le spese sostenute e i proventi netti ottenuti in un determinato periodo temporale. Per comprendere l'evoluzione del valore prodotto dall'Ente vengono considerati i dati relativi agli ultimi due anni.

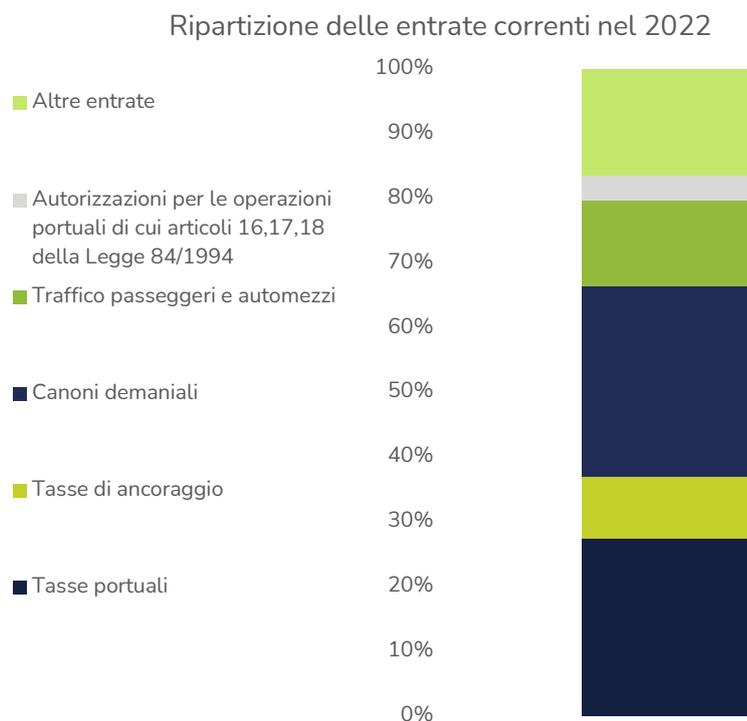
Analizzando il Conto Economico riclassificato, nel 2022 è stato registrato un avanzo economico di 6,5 milioni di euro in aumento rispetto al 2021, grazie al consistente aumento del 27% del valore della produzione, dovuto sia ad un incremento dei proventi derivanti dalle attività tipiche dell'Autorità di Sistema che ad un risarcimento assicurativo incassato durante l'anno dal valore di 2 milioni di euro, in concomitanza con una riduzione di 5 punti percentuali dei costi della produzione. Questi risultati indicano un aumento dell'efficienza e della redditività, riflettendo un'impronta positiva sulla gestione economica complessiva.



I principali indicatori della gestione portuale riflettono un andamento positivo della gestione corrente, indicando che, oltre a coprire le spese ordinarie ed operative dell'Ente, si è contribuito anche al risultato dell'Amministrazione.

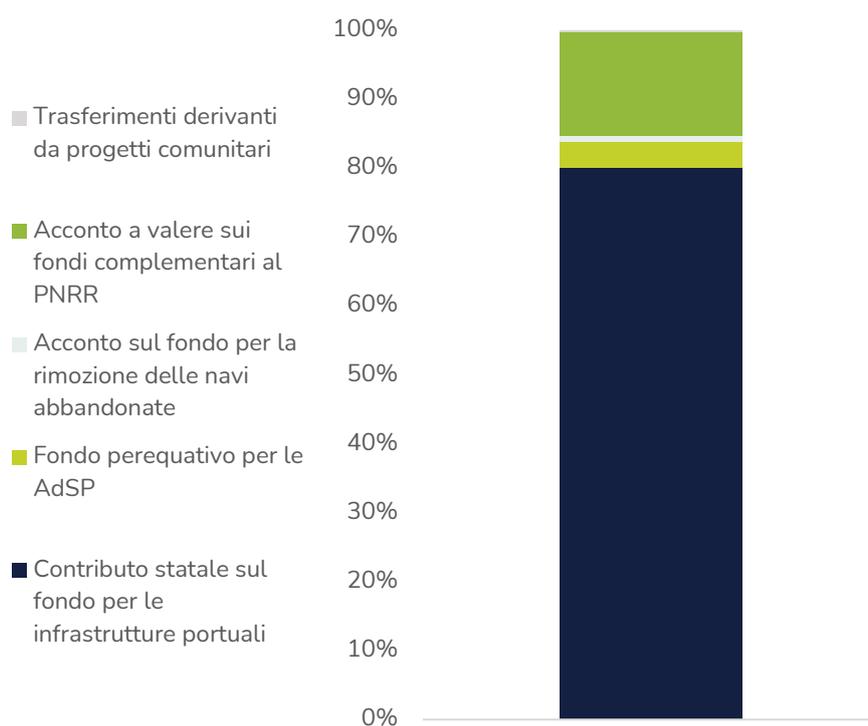
Le entrate correnti, corrispondenti a 18,39 milioni di euro sono relative in maggioranza alle tasse portuali e di ancoraggio per 6,80 milioni di euro, ai canoni demaniali (5,42 milioni di euro), alle entrate per il traffico passeggeri e automezzi (2,44 milioni di euro), ai proventi da autorizzazioni per le operazioni portuali (0,7 milioni di euro), a contributi statali e per progetti comunitari e rimborsi vari (più di 2,4 milioni di euro). Le altre entrate includono 743,7 mila

euro di trasferimenti correnti costituiti da contributi di parte corrente per progetti comunitari (557 mila euro) e contributi statali compensativi dovuti dalla Fincantieri per 186,7 mila euro.



Le entrate in conto capitale pari a 127,77 milioni di euro sono relative prevalentemente al contributo statale sul fondo per le infrastrutture portuali per 101,2 milioni di euro, e la rimanente parte agli acconti a valere sul fondo complementare del PNRR (18,9 milioni di euro) ai trasferimenti del fondo perequativo da parte dello Stato (pari a 4,8 milioni di euro), ad una quota del fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti (1,3 milioni di euro), al contributo statale per la rimozione delle navi abbandonate, per 1,2 milioni di euro ed infine a 373 mila euro per trasferimenti derivanti da progetti comunitari.

Ripartizione delle entrate in conto capitale nel 2022



Le uscite correnti corrispondenti a 11,14 milioni di euro includono spese per gli organi dell'Ente, per il personale dipendente e per l'acquisto di beni di consumo e servizi oltre che per la manutenzione ordinaria e per le attività di security. Le uscite in conto capitale ammontano a 30,58 milioni di euro e sono relative principalmente a lavori infrastrutturali, interventi di ammodernamento e di manutenzione straordinaria e attività di progettazione.

Gestione di competenza (accertati) in euro	2021	2022
Entrate Correnti	14.103.222,08 €	18.387.455,51
Entrate in conto capitale	50.032.149,58	127.771.850,17
Entrate da riduzione di attività finanziarie	4.500,00	4.500,00
Entrate per conto terzi e partite di giro	2.374.695,78	2.303.101,96
TOTALE ENTRATE	66.514.567,44	148.466.907,64
Spese correnti	10.615.324,94	11.143.026,72
Spese in conto capitale	11.980.801,85	30.579.676,70
Uscite per conto terzi e partite di giro	2.374.695,78	2.303.101,96
TOTALE USCITE	24.970.822,57	44.025.805,38
Saldo di gestione corrente	3.487.897,14	7.244.428,79
Saldo di gestione in conto capitale	38.051.347,73	97.196.673,47

6.2 VALORE AGGIUNTO INTEGRATO E DISTRIBUITO

Il concetto di Valore Aggiunto costituisce un indicatore finalizzato a misurare la ricchezza generata dall'azienda nel corso delle sue attività. L'Autorità di Sistema Portuale contribuisce

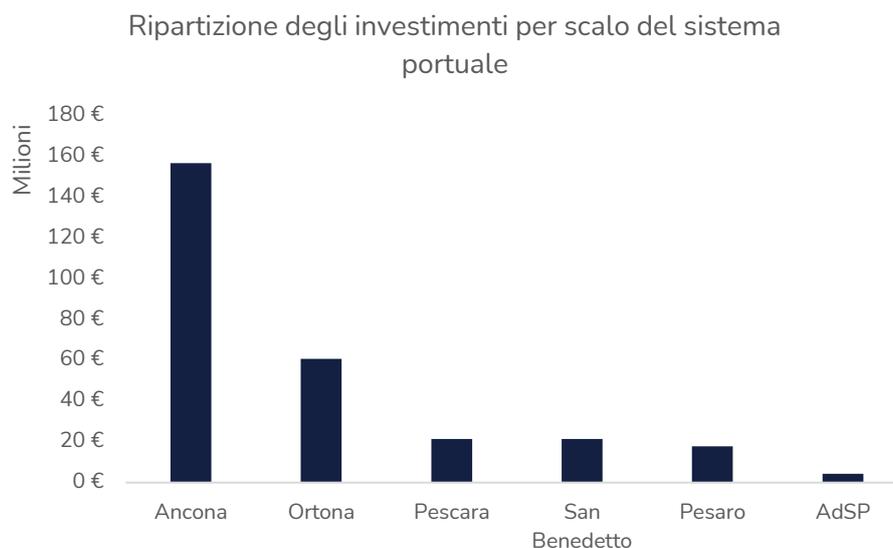
al benessere collettivo non solo attraverso gli impatti positivi derivanti dall'efficace esecuzione delle proprie operazioni, ma anche mediante la creazione e la condivisione di ricchezza tra i vari attori coinvolti, quali le parti interessate interne, i collaboratori esterni e la comunità. Nell'ambito dell'analisi, la suddivisione del "Valore Aggiunto" fornisce un approccio obiettivo per valutare l'impatto economico dell'Ente sui vari stakeholder del territorio. Il concetto di "Valore Aggiunto" rappresenta la differenza tra il valore complessivo della produzione lorda dell'organizzazione e i costi sostenuti per ottenere tale risultato.

Valore economico distribuito (in euro)	2021	2022
VALORE DELLA PRODUZIONE		
Proventi e corrispettivi per la produzione	2.179.091,80	2.437.308,00
Altri ricavi e proventi	12.255.110,25	15.919.445,51
Totale valore della produzione (valore economico generato)	14.434.202,05	18.356.753,51
COSTI DELLA PRODUZIONE		
Per materie prime, consumo	60.245,14	56.631,45
Per servizi	4.989.469,17	5.086.097,14
Per godimento di beni di terzi	92.515,10	74.232,36
Per il personale	3.101.892,55	3.455.541,41
salari e stipendi	2.250.493,99	2.494.549,75
oneri sociali	614.041,17	664.089,40
TFR	192.268,51	245.166,19
trattamento di quiescenza e simili		
altri costi	45.088,88	51.736,07
Ammortamenti e svalutazione	975.167,35	579.277,86
Altri accantonamenti		57.098,31
Oneri diversi di gestione	2.419.612,95	1.735.504,89
compensi organi amministrazione e controllo	324.340,70	340.133,96
sopravvenienze passive	173.304,44	115.191,49
imposte (diverse da quelle sul reddito)	274.070,58	273.370,35
altri oneri	1.647.897,23	1.006.809,09
Totali costi (valore economico distribuito)	11.638.902,26	11.044.383,42
PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
Proventi da partecipazioni		
Altri proventi finanziari	12.756,97	12.756,89
di crediti iscritti nelle immobilizzazioni		
di titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni		
di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni		
proventi diversi dai precedenti	12.796,97	12.756,89

Interessi e altri oneri finanziari		1.021,02
Totale proventi ed oneri finanziari	12.132,77	11.735,87
RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE		
Risultato prima delle imposte	2.807.432,56	7.324.105,96
Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite ed anticipate	222.857,58	806.505,4
Valore economico trattenuto	2.584.574,98	6.517.600,56

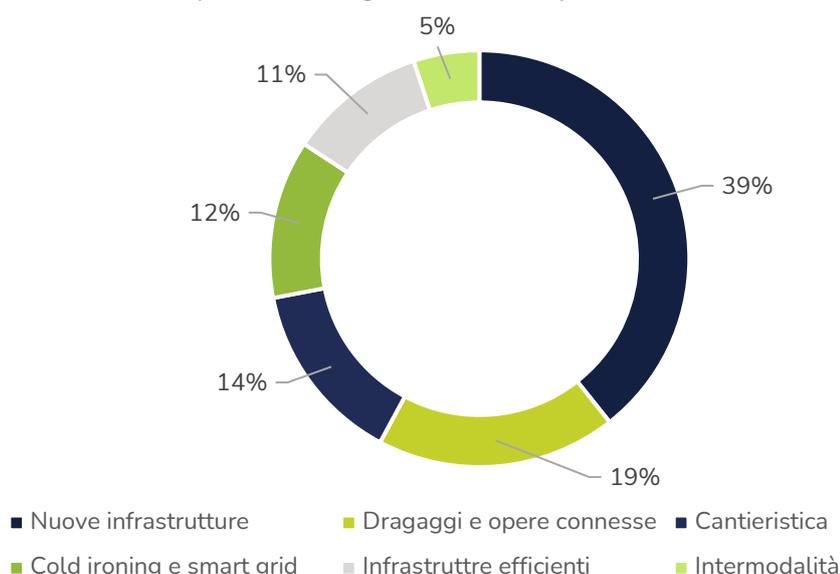
6.3 INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale sta effettuando diversi interventi infrastrutturali nei porti che ruotano all'interno del sistema. Il Piano Operativo Triennale vigente riporta che il porto di Ancona è destinatario di oltre 157 milioni di euro ed ulteriori 60 milioni di euro sono indirizzati verso il porto di Ortona. 53 milioni di euro rientrano invece nei fondi previsti dall'Autorità di sistema portuale per investimenti e manutenzioni dei porti del sistema.



Circa il 39% dei fondi, pari a 111,3 milioni di euro sono destinati alla realizzazione di nuove infrastrutture al fine di potenziare ed ammodernare gli scali del sistema, migliorandone la competitività e la capacità. Gli investimenti per i dragaggi valgono 52,3 milioni di euro, rappresentando la seconda voce di spesa più consistente in quanto costituiscono un investimento cardine per lo sviluppo delle potenzialità del sistema portuale, garantendo l'accessibilità e la navigabilità dei porti, in particolare, del porto canale di Pescara.

Ripartizione degli investimenti previsti dal POT



Le nuove infrastrutture riguardano prevalentemente i porti di Ancona e di Ortona che, dati i livelli di traffico, necessitano di consistenti investimenti al fine di migliorarne l’operatività e l’attrattività. Lo scalo di Ancona sarà interessato da nuove infrastrutture per 41 milioni di euro, tra cui gli interventi per il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino e la realizzazione di un nuovo park doganale.

La presenza del PNRR con i suoi obiettivi strategici ha reso favorevoli le condizioni per gli investimenti relativi all’efficientamento energetico e all’abbattimento delle emissioni inquinanti generate dalle navi ormeggiate negli scali. Per tale motivo è stato possibile stanziare 34,8 milioni di euro per interventi di *cold ironing* e *smart grid*.

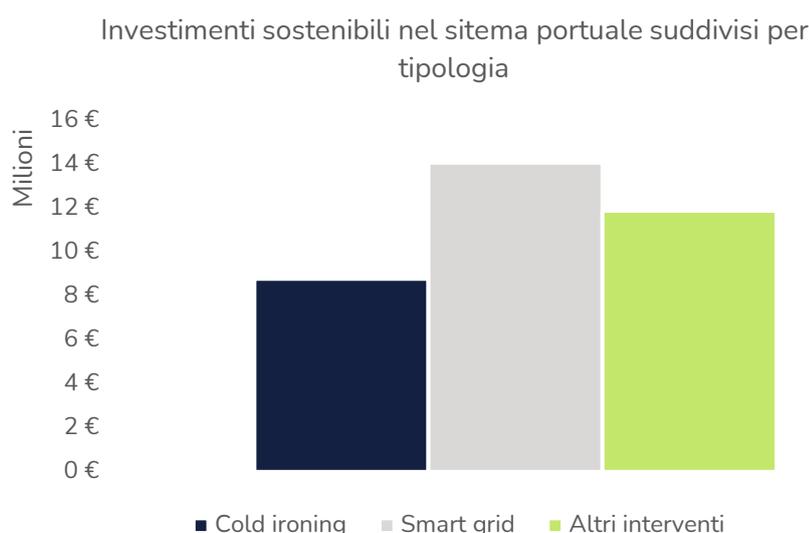
6.3.1 Gli investimenti sostenibili

L’AdSP del Mare Adriatico Centrale ha allocato il 12% dei fondi previsti nel Piano Operativo Triennale vigente in investimenti sostenibili per un totale di 13 progetti che riguardano l’efficientamento energetico, l’elettrificazione delle banchine e l’ammodernamento delle reti elettriche degli scali del sistema con l’utilizzo di fondi provenienti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Considerata la natura prevalente dei traffici nel porto di Ancona, principalmente di tipo Ro-Ro, e la sua vicinanza al centro urbano, il POT prevede cinque diversi interventi “sostenibili” per un totale di 21,5 milioni di euro. Di questi 8,4 milioni di euro sono finalizzati all’ammodernamento della dorsale elettrica e alla realizzazione di una *smart grid*. A tali iniziative si aggiunge un ulteriore contributo di 7 milioni di euro per la realizzazione degli impianti di *cold ironing* delle banchine dello scalo al fine di conseguire una significativa riduzione delle emissioni nel porto, fornendo energia elettrica alle navi traghetto ormeggiate in prossimità della città. Ulteriori opportunità di riduzione della carbon footprint provengono

dalle risorse a disposizione dell'ADSP e dei concessionari per l'acquisto di mezzi elettrici in sostituzione di mezzi a combustione.

Nel quadro dei progetti di smart grid, si prevedono interventi simili nei porti di Pesaro ed Ortona, con un investimento complessivo superiore a 5 milioni di euro. In particolare, nel porto di Ortona, è programmato un investimento di 2 milioni di euro per realizzare l'infrastruttura necessaria all'alimentazione elettrica delle gru semoventi operative sulle banchine. L'Autorità di Sistema Portuale si impegna anche nella transizione del parco auto aziendale verso il sistema elettrico, con un finanziamento di 110.400 euro proveniente dal PNRR.



7 SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Nel presente capitolo sono trattate le seguenti specifiche Disclosure: GRI 302-1 energia consumata all'interno dell'organizzazione, GRI 303-1 interazione con l'acqua come risorsa condivisa, GRI 303-5 consumo idrico, GRI 305-1 emissioni dirette di GHG (Scope 1), GRI 305-2 emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)

7.1 EMISSIONI E CONSUMI

7.1.1 I consumi degli uffici dell'AdSP

Di seguito si riportano i consumi inerenti sia agli uffici dell'Ente che alla stazione passeggeri marittima e all'illuminazione portuale dello scalo di Ancona.

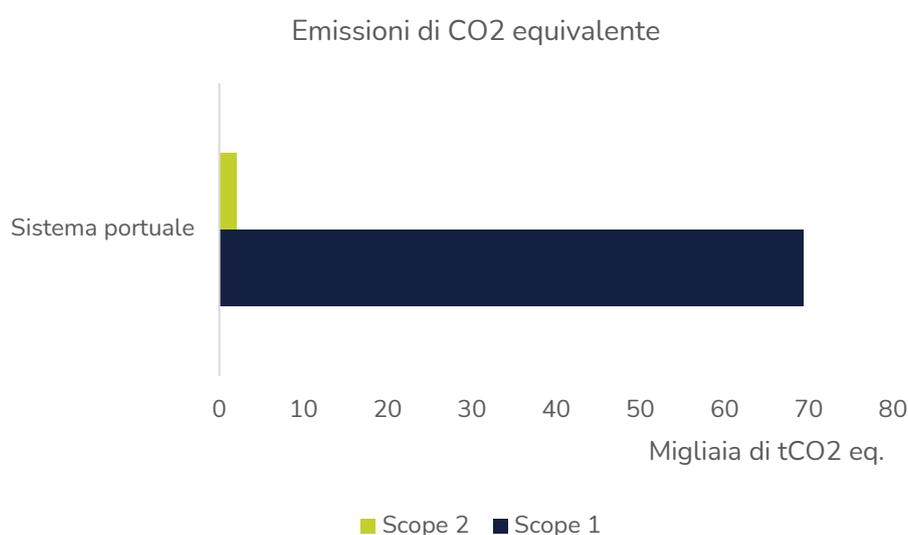
Consumi totali dell'Autorità di Sistema	2022
Energia elettrica in Kw	1.958.546
Gas naturale in m3	37.671,57
Acqua in m3	16.301

7.1.2 Le emissioni di gas serra nel sistema portuale

Le emissioni di GHG (o CO₂ equivalenti) vengono quindi suddivise in tre ambiti (scope) di seguito descritti, coerentemente con quanto indicato dalla norma ISO 14064-1:

- **Scope (ambito) 1:** emissioni dirette di GHG sotto il controllo organizzativo dell'AdSP e tutte le emissioni dei soggetti, diversi dall'AdSP, che operano all'interno delle aree portuali e che hanno con l'Autorità un rapporto contrattuale o funzionale;
- **Scope (ambito) 2:** emissioni indirette di GHG provenienti dal consumo di elettricità prelevata dalla rete nazionale, dall'acquisto di calore e vapore, importati e consumati dal Sistema Portuale;
- **Scope (ambito) 3:** emissioni indirette non appartenenti all'Ambito 2, generate ad esempio dai viaggi per raggiungere il posto di lavoro e i viaggi di lavoro degli impiegati, il trasporto dei prodotti, dei materiali o delle persone, la produzione di materie prime.

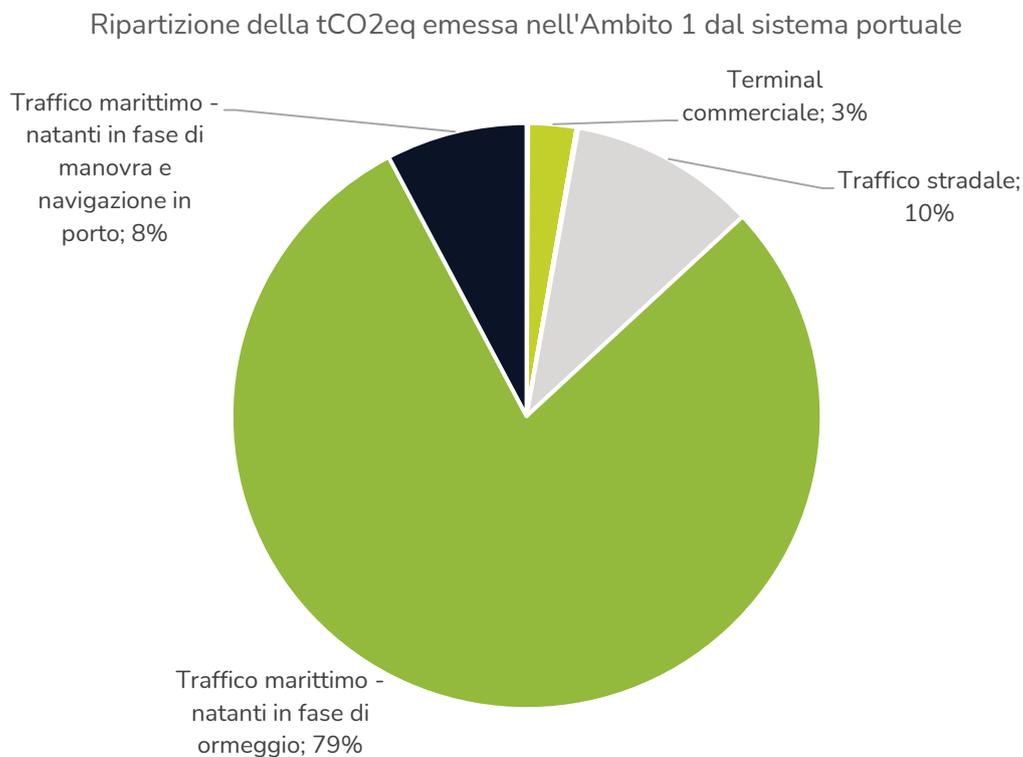
La determinazione delle emissioni nell'ambito del sistema portuale è avvenuta durante la redazione del DEASP dell'Autorità di Sistema Portuale pubblicato nel 2023. In questo ambito sono state considerate le emissioni all'interno degli Scope 1 e 2, non trattando quelle dello Scope 3. Data la natura delle attività portuali, è evidente il peso delle emissioni rientranti nello Scope 1, che equivalgono al 97,1% della CO₂ equivalente emessa nel sistema portuale.



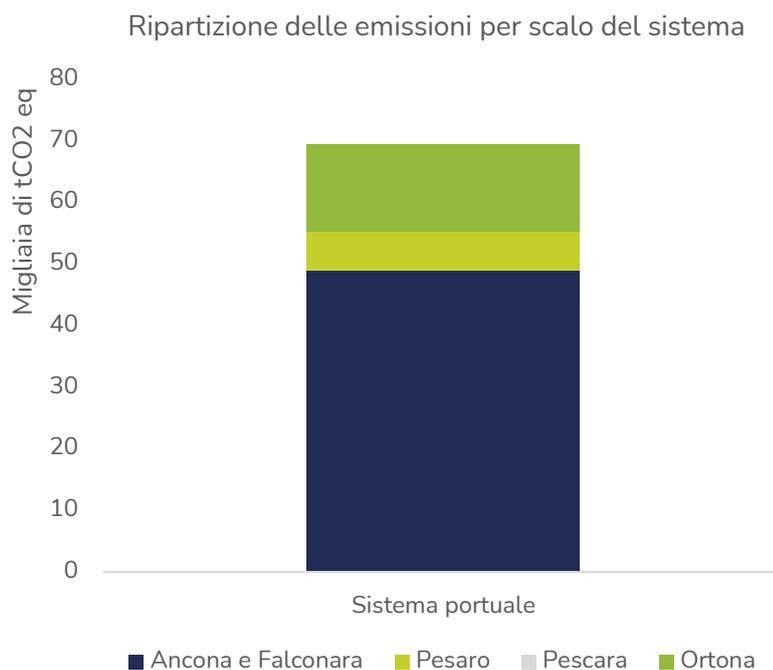
7.1.2.1 Scope 1

Le emissioni di CO₂ equivalenti incluse nello Scope 1 considerano tutte le attività svolte nel sistema portuale, al netto di quelle cantieristiche ed industriali. Tali emissioni includono i consumi di energia derivanti dalla combustione di combustibili fossili prodotta da tutti i concessionari che operano all'interno delle aree portuali, oltre che i flussi marittimi e stradali interni ed esterni. Dal grafico emerge che l'87% della CO₂ equivalente emessa nel sistema

portuale proviene dal traffico marittimo, nel dettaglio, l'attività del traffico marittimo in fase di ormeggio è quella prevalente, responsabile del 79% delle emissioni di CO2 equivalenti complessive e l'8% è causato dalle navi in fase di navigazione. Un ulteriore 10% delle emissioni è causato dal traffico commerciale. Le attività dell'Autorità di Sistema Portuale generano solamente lo 0,09% delle emissioni complessive.



Di tali emissioni il 70,4% è causato dalle attività portuali svolte negli scali di Ancona e Falconara (rispettivamente il 62% e l'8%), a causa degli elevati livelli di traffico marittimo. Seguono il porto di Ortona, che incide per il 21% e il porto di Pesaro (9%).

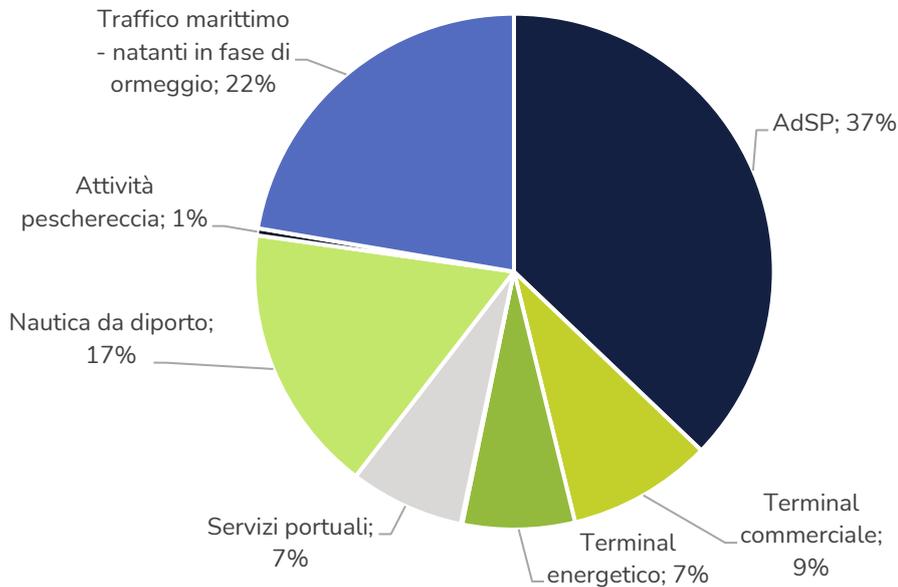


7.1.2.2 Scope 2

Nell'ambito 2 sono inclusi i flussi di energia elettrica prelevati dalla rete nazionale da parte dell'Autorità di Sistema Portuale e da altri operatori portuali per soddisfare le loro esigenze operative. I principali usi comprendono l'illuminazione degli spazi interni ed esterni, il raffreddamento e il condizionamento degli edifici, la movimentazione delle merci e i processi industriali. Nell'ambito del DEASP, i dati sui consumi energetici sono stati forniti dall'AdSP e dai singoli concessionari operanti nel porto, riferendosi a punti di consegna specifici (POD) distribuiti nelle aree portuali.

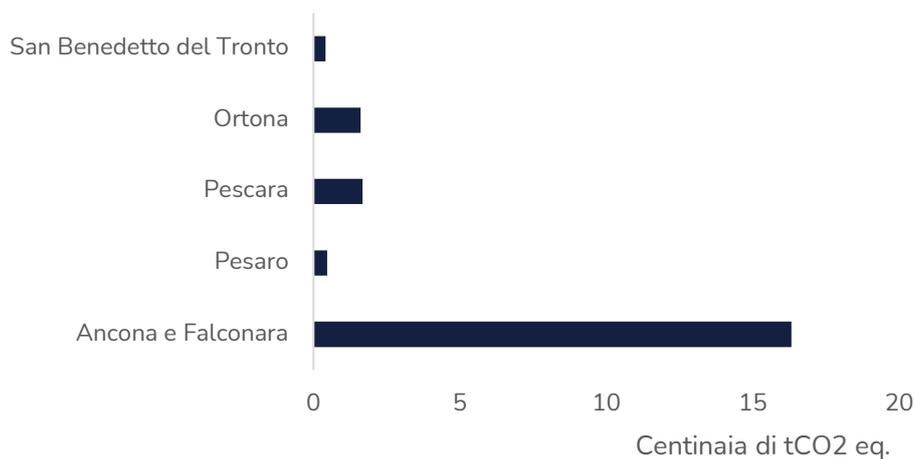
Nello Scope 2 le utenze associate all'AdSP sono quelle che incidono maggiormente in termini di emissioni con il 37% della CO₂eq. complessiva emessa, seguita dai natanti in fase di ormeggio, responsabili del 22% delle emissioni di GHG del Sistema Portuale e dalle utenze associate alla nautica da diporto, responsabili del 17%.

Ripartizione della tCO₂eq emessa nell'Ambito 2 dal sistema portuale



Come accade per le emissioni rientranti nello Scope 1, anche in questo caso il ruolo più rilevante è rappresentato dallo scalo di Ancona, con l'80% delle emissioni. Nei porti di Pescara e Ortona viene emesso rispettivamente l'8,2% e il 7,9% delle emissioni di GHG dello Scope 2.

tCO₂ eq. emessa nell'Ambito 2 negli scali del sistema



7.1.2.3 Emissioni da attività cantieristica e industriale

Data la rilevanza del settore della cantieristica ed industriale in termini energetici e di impatto ambientale nelle aree portuali del sistema è utile includere anche le emissioni associate a tali settori. Tali attività generano emissioni totali (dirette ed indirette) per 240.883 tonnellate di

CO2 equivalente, di cui il 92% emesse nello scalo di Falconara. Il porto di Ancona rappresenta solo il 7%, a cui segue lo scalo di Ortona con appena l'1%.

7.2 POLITICHE AMBIENTALI E INIZIATIVE SOSTENIBILI

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale si pone come obiettivo primario la riduzione delle emissioni in atmosfera e la riduzione delle esternalità prodotte dalle attività svolte all'interno delle aree portuali. Per tale motivo si è impegnata a sottoscrivere accordi volontari per la riduzione delle emissioni e partecipa a diversi progetti europei interregionali per l'efficientamento energetico e l'abbattimento delle emissioni generate dal trasporto.

SUSPORT Sustainable Ports

il miglioramento delle performance ambientali e dell'efficienza energetica dei porti adriatici coinvolti, realizzando concrete azioni pilota in diversi ambiti quali il rumore, la qualità dell'aria e l'emissione di CO2. Il progetto prevede un'allocazione totale di 7 milioni di euro. Rappresenta un progetto strategico nell'ambito dell'Interreg Italia-Croazia.

Obiettivi

Il progetto ha lo scopo di migliorare le performance ambientali e l'efficienza energetica dei porti adriatici coinvolti rafforzando la capacità istituzionale e la governance transfrontaliera grazie alla creazione di un modello comune di pianificazione ambientale ed efficienza energetica tramite azioni pilota.

Il ruolo dell'AdSP

L'Ente è coinvolto nel progetto attraverso l'installazione di corpi illuminanti con tecnologia LED nelle torri faro dei porti di Ancona ed Ortona, negli studi di fattibilità per l'ammodernamento delle dorsali elettriche dello scalo e per l'elettificazione delle banchine, nonché nella redazione di studi di mercato per i carburanti alternativi. Il progetto infine ha anche stanziato i fondi per il rinnovo del parco mezzi dell'ADSP con due veicoli ibridi.

7.3 LA GESTIONE DEI RIFIUTI

La gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico è una sfida attuale per il Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. Gli scali del sistema presentano varie tipologie di traffico, per cui affrontano la questione in modi disomogenei. Mentre Ancona e Ortona hanno piani e servizi attivi supportati dagli elevati volumi di traffico, i porti diportistici e pescherecci spesso integrano il servizio alla raccolta urbana. L'Autorità di Sistema Portuale intende collaborare con le amministrazioni locali per studiare sistemi integrati che valorizzino i rifiuti, introducendo modalità innovative di smaltimento.

Per tale motivo l'AdSP porta avanti iniziative e progetti europei come Ecowaves, cofinanziato dal programma Interreg Adriatic-Ionian che ha l'obiettivo di sviluppare un modello

internazionale di gestione sostenibile dei rifiuti da terra e da nave. Con riferimento a quest'ultima tipologia di prodotti, nel porto di Ancona durante il 2022 l'ATI incaricata della raccolta di rifiuti dalle navi ha provveduto a raccogliere, e avviare a riciclo ove possibile, 769,4 tonnellate di rifiuti alimentari, 9 tonnellate di carta e cartone, 37 tonnellate di plastica, 92,4 tonnellate di vetro e 9,7 tonnellate di ferro e acciaio e 35,7 tonnellate di altri rifiuti non pericolosi. Sono stati raccolti, e trattati inoltre 63,8 tonnellate di rifiuti pericolosi, 270 tonnellate di acque nere, 986 tonnellate di acque di sentina.

Ecowaves

Consiste in una rete tra i porti del Mar Adriatico e dello Ionio, con lo scopo di affrontare la gestione dei rifiuti delle navi in ottica sostenibile.

Il progetto Ecowaves ha lo scopo di scongiurare l'incremento della plastica e di altri rifiuti nel mare, sostenendo lo sviluppo e il coordinamento di metodologie transnazionali per la gestione sostenibile dei rifiuti da nave nei Paesi coinvolti dal programma Adrion nella Macroregione Adriatico Ionica che promuove lo sviluppo economico e sociale sostenibile nelle aree adriatiche e ioniche. Il progetto prevede la realizzazione di studi di fattibilità ed azioni pilota volti a definire un modello da applicare nell'area Adriatico-Ionica per la costituzione di una rete per la protezione ambientale in ambito portuale.

7.4 LA GESTIONE DEL RUMORE

Nel corso del 2022 sono stati resi noti i dati relativi ad una campagna di indagine acustica condotta nel mese di dicembre 2021 nel porto di Ancona finalizzata alla caratterizzazione del clima acustico dell'area portuale durante lo svolgimento delle routinarie attività esercitate al suo interno. I valori scaturiti dai monitoraggi hanno tendenzialmente evidenziato il rispetto dei limiti di classificazione acustica attualmente vigenti. Alcuni monitoraggi di lunga durata hanno evidenziato il ruolo dei motori delle imbarcazioni di grandi e medie dimensioni nella composizione del rumore di fondo. Tale scenario risulta chiaramente più evidente e di rilievo nel periodo notturno, ovvero tra le 22:00 e le 06:00, dove anche i limiti di classificazione acustica risultano più restrittivi rispetto a quelli diurni. Lo studio ha evidenziato che tale fonte di inquinamento acustico, se pur lieve, potrebbe essere notevolmente ridotta utilizzando sistemi che prevedono l'elettificazione delle banchine per consentire alle navi in sosta nei porti di allacciarsi alla rete elettrica e spegnere i generatori di bordo. I monitoraggi puntuali di breve durata effettuati nelle aree del centro abitato prossime al confine portuale hanno comunque evidenziato il rispetto dei limiti di classificazione acustica in entrambi i periodi di riferimento diurno e notturno.

8 SOSTENIBILITÀ ORGANIZZATIVA

Nel presente capitolo sono trattate le seguenti specifiche Disclosures: GRI 2-7 Dipendenti || GRI 2-15 Conflitti d'interesse || GRI 2-19 norme riguardanti la remunerazione || GRI 2-26 meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni || GRI 2-30 Contrattazione collettiva || GRI 205-1 Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione || GRI 205-2 comunicazione e formazione su normative e procedure anticorruzione || GRI 205-3 Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese || GRI 403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori dipendenti in merito ai programmi di salute e sicurezza sul lavoro || GRI 403-5 formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro || GRI 404-1 Assunzione di nuovi dipendenti e avvicendamento dei dipendenti || GRI 401-2 benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo pieno || GRI 401-3 Congedo parentale || GRI 403-9 Infortuni sul lavoro || GRI 403-10 malattie professionali || GRI 404-2 Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e di assistenza nella transizione.

8.1 LA GESTIONE DEL PERSONALE

Incrementate del **2%** rispetto al 2021, le unità di personale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale in forza al 31 dicembre 2022 ammontano a **50**, escluso il Segretario, di cui il **56% donne**. Tale maggioranza femminile viene riscontrata tanto tra i **dirigenti (75%)**, quanto tra i **quadri e impiegati (54%)**. La prevalenza delle risorse (**36%**) ha un'età ricompresa tra i **40 e 50 anni**, e la tipologia contrattuale più diffusa è quella a **tempo pieno e indeterminato**, applicata al **97%** dei lavoratori. Il **64%** dei dipendenti possiede, inoltre, un **titolo di laurea**, determinando una crescita del **14%** della quota di **lavoratori altamente qualificati**. Si rileva infine che, nel 2022, l'AdSP non ha impiegato personale somministrato da agenzie di lavoro interinale.

Tutto il personale dipendente è coperto da Contratto Collettivo Nazionale dei Lavoratori (CCNL). In particolare, per i dirigenti trova applicazione il **CCNL Dirigenti delle Aziende produttrici di beni e servizi**, mentre per il personale non dirigenziale il **CCNL dei Lavoratori dei Porti**.

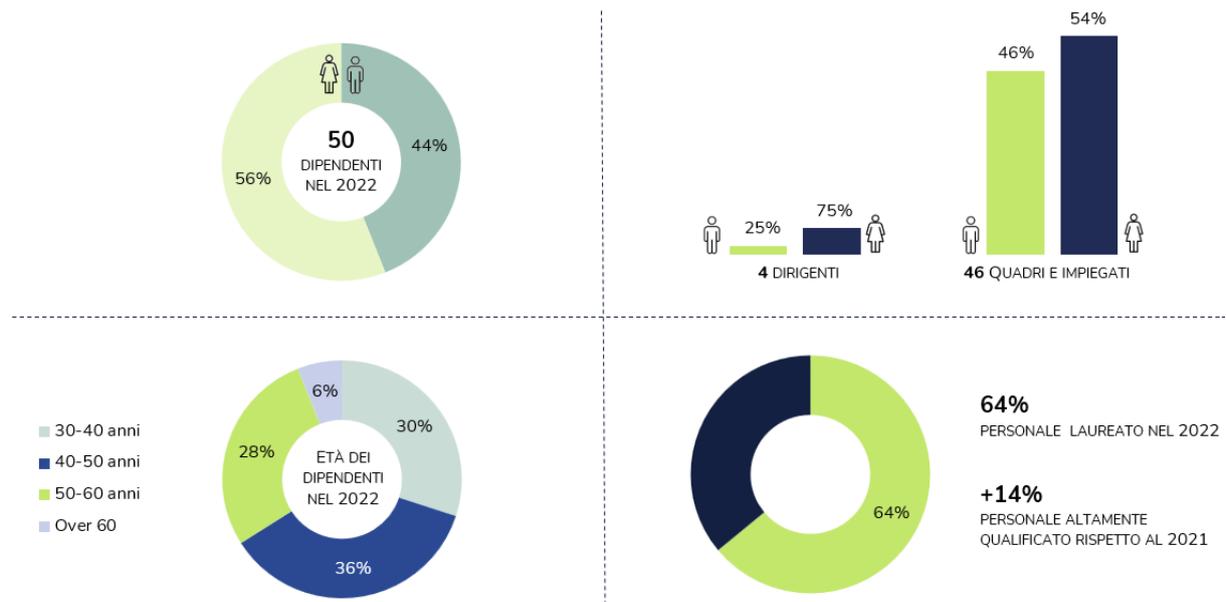
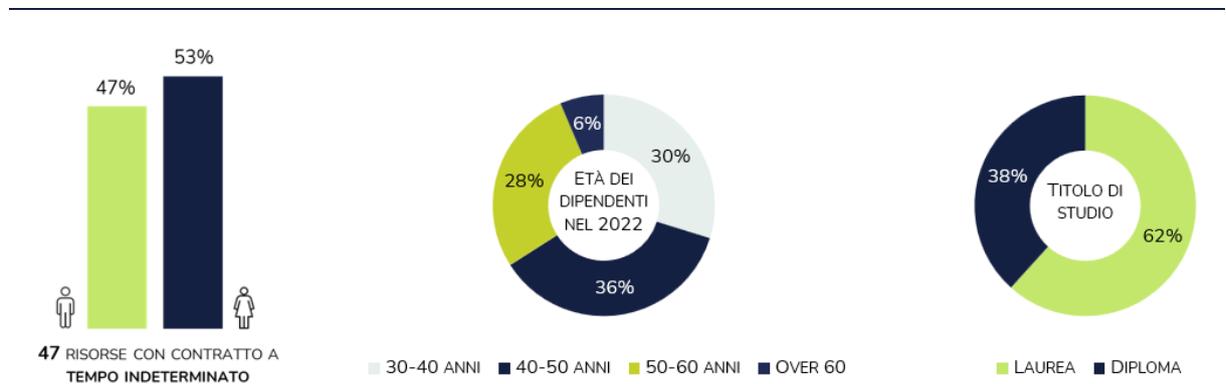


Figura 3 Le risorse dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale

LE RISORSE RISULTANO COSÌ DISTRIBUITE:

Marche 70% || Puglia 2% || Veneto 6% || Lazio 8% || Liguria 2% || Toscana 2% || Sicilia 2% || Calabria 2% || Campania 2% || Mondo 4%

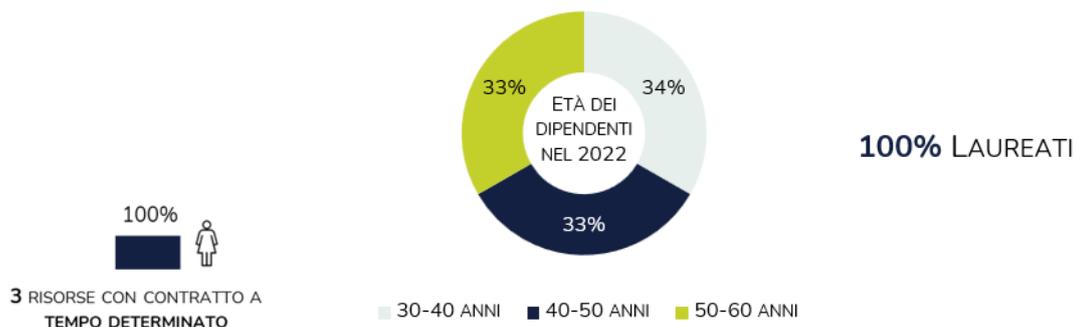
LE RISORSE CON CONTRATTO A TEMPO INDETERMINATO NEL 2022



LE RISORSE RISULTANO COSÌ DISTRIBUITE:

Marche 74% || Puglia 2% || Veneto 6% || Lazio 6% || Toscana 2% || Sicilia 2% || Campania 2% || Mondo 6%

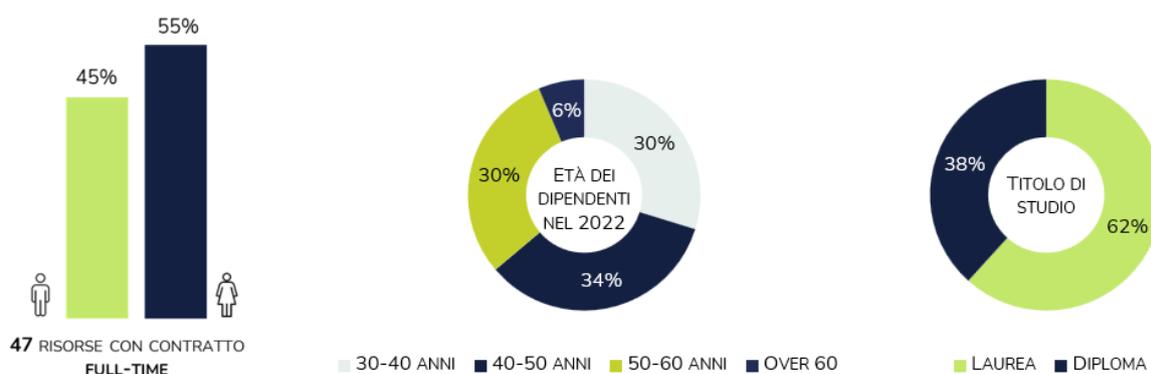
LE RISORSE CON CONTRATTO A TEMPO DETERMINATO NEL 2022



LE RISORSE RISULTANO COSÌ DISTRIBUITE:

Lazio 33% || Liguria 33% || Calabria 33%

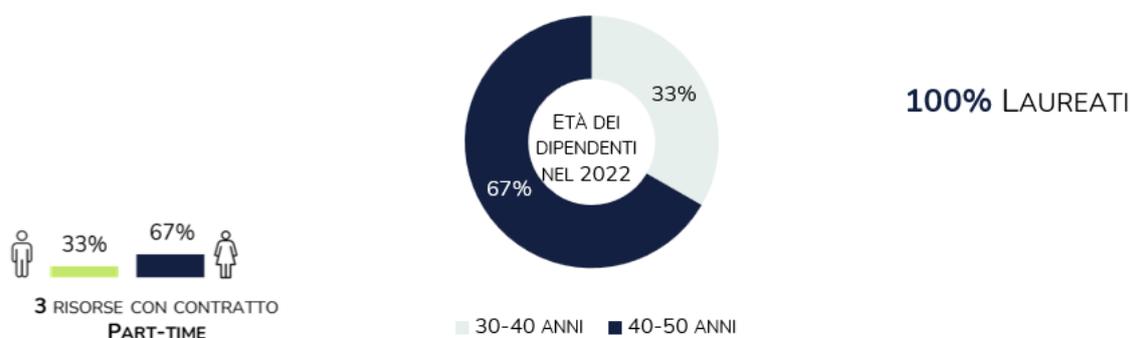
LE RISORSE CON CONTRATTO FULL-TIME NEL 2022



LE RISORSE RISULTANO COSÌ DISTRIBUITE:

Marche 70% || Puglia 2% || Veneto 4% || Lazio 9% || Liguria 2% || Toscana 2% || Sicilia 2% || Calabria 2% || Campania 2% || Mondo 4%

LE RISORSE CON CONTRATTO PART-TIME NEL 2022



LE RISORSE RISULTANO COSÌ DISTRIBUITE:

Marche 67% || Veneto 33%

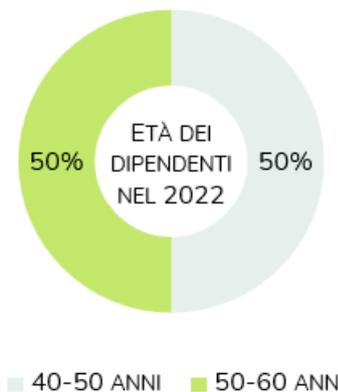
IL TURNOVER NEL 2022

L'analisi del flusso di assunzioni (**ingressi**) e cessazioni di rapporti di lavoro (**uscite**), evidenzia, nel 2022, un:

- **turnover complessivo del 6%**;
- **turnover positivo del 4%**;
- **turnover negativo del 2%**.

GLI INGRESSI

2 NUOVE RISORSE ASSUNTE NEL 2022



LE NUOVE RISORSE RISULTANO COSÌ DISTRIBUITE:

Marche 50% || Lazio 50%

LE USCITE

1 RAPPORTO DI LAVORO CESSATO 2022



L'attuale **Pianta Organica della Segreteria Tecnico-Operativa** Ente, approvata con Deliberazione del Comitato di Gestione n. 54 del 17 dicembre 2019 e resa esecutiva con Deliberazione Presidenziale n. 35 del 26 febbraio 2020, constando di **56 unità** escluso il Segretario, evidenzia un sottodimensionamento dell'Organico. Tale situazione, unita all'insorgenza di nuovi incarichi di lavoro a seguito dell'inserimento del porto di Vasto nell'ambito delle competenze gestorie dell'Autorità di Sistema e all'evoluzione normativa e

tecnica intervenuta in settori strategici, ha fatto sì che l'Ente decidesse di impegnarsi a rafforzare il proprio Organico, sul piano quantitativo e qualitativo, con risorse dotate di competenze rispondenti alle sue attuali esigenze. Attraverso la copertura delle posizioni ancora vacanti, l'Autorità di Sistema intende, infatti, garantire una gestione puntuale e approfondita dei porti, l'adempimento efficace degli incarichi e l'ottimizzazione dei processi interni. Le nuove risorse saranno individuate mediante, altresì, **procedure di progressione interna**, al fine di garantire la massima valorizzazione delle proprie risorse.

8.2 LE POLITICHE DI WELFARE

Terminato ufficialmente il periodo di emergenza sanitaria, la modalità ordinaria di svolgimento della prestazione lavorativa è tornata ad essere, per le Amministrazioni Pubbliche, quella svolta in presenza, come indicato nel DPCM del 23 settembre del 2021. Nel 2022, Il Dipartimento della Funzione Pubblica ha, però, esteso, fino a fine anno, l'applicabilità del **lavoro agile** per i lavoratori più fragili, in modo da garantire loro una maggiore tutela della salute. Sulla base di tali previsioni normative, nell'ultimo anno, **1 unità di personale** dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale ha utilizzato tale modalità di lavoro.

L'Ente, avvertendo l'esigenza di garantire ai propri dipendenti modelli innovativi di organizzazione del lavoro, intende proseguire nell'applicazione dello smart working, favorendo, così, la diffusione di un equilibrio tra il lavoro e la vita privata. A tal fine, nel 2022, nell'ambito delle procedure di digitalizzazione intraprese, l'Autorità di Sistema Portuale, con il supporto delle RR.SS.AA. e del personale dipendente, ha avviato i lavori per definire una regolamentazione interna del lavoro agile, allineata con la cornice normativa vigente e le *Linee Guida per lo smart working nella Pubblica Amministrazione (2021)* emanate dal Dipartimento della Funzione Pubblica. Verranno, pertanto, organizzati una serie di incontri volti a:

- **identificare e mappare le condizioni e i fattori abilitanti del lavoro agile** in modo da poterli raccordare agli obiettivi perseguiti e ai sistemi di misurazione delle performance;
- predisporre un'**indagine interna** volta a evidenziare la percezione del lavoro agile, in termini di efficacia ed efficienza dello strumento;
- garantire al personale dipendente la **fornitura degli apparati digitali e tecnologici** adeguati alla prestazione di lavoro richiesta.

L'Ente intende perseguire una **politica retributiva** finalizzata alla valorizzazione del merito, della professionalità e delle performance individuali, al fine di trattenere le risorse umane meritevoli e gestire al meglio le nuove sfide legate alla transizione digitale, alla sostenibilità e all'adozione di nuovi e più efficienti processi organizzativi.

IL CONGEDO PARENTALE

Nel corso del 2022, **2 dipendenti donne** hanno usufruito del congedo parentale, rientrando al lavoro nel periodo oggetto di rendicontazione. Il **tasso di rientro** dal congedo è pari, dunque, al **100%**.

8.3 LA SALUTE E LA SICUREZZA DEI DIPENDENTI

Costituito in seno al Comitato per l'igiene e sicurezza previsto dall'ex. Art. 7 del Dlgs. 272/99, dal 2012 è attivo presso il porto di Ancona il **Sistema Operativo Integrato (SOI)** attraverso il quale l'Autorità di Sistema Portuale e l'Azienda Sanitaria Unica Regionale delle Marche monitorano i fattori di rischio legati ai lavori portuali. Le caratteristiche del SOI si estendono anche alla creazione di un **sistema di controllo degli infortuni e delle patologie lavoro-correlate in ambito portuale**. Tra gli obiettivi della Divisione Security c'è l'applicazione del modello SOI anche agli altri porti di sistema. Attualmente tale processo di estensione è stato parzialmente avviato nel porto di Ortona, in collaborazione con l'Autorità Marittima locale.

Nel corso del 2022, si sono verificati **2 infortuni lievi** sul lavoro.

Si rileva, infine, che l'Autorità di sistema Portuale non ha proceduto all'erogazione dei corsi di sicurezza, in quanto ancora vigenti le certificazioni conseguite negli anni precedenti.

8.4 LA FORMAZIONE

L'accrescimento delle competenze professionali dei dipendenti rappresenta un elemento di primaria importanza nella strategia di crescita e sviluppo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale. Attraverso la formazione e l'aggiornamento delle conoscenze tecniche e trasversali, l'Ente mira, da una parte, a garantire il miglioramento continuo dei processi interni e dei servizi offerti e, dall'altra, a stimolare la motivazione e il senso di appartenenza delle proprie risorse. A tal fine, l'Autorità di Sistema ha intrapreso, nel corso del 2022, un percorso di procedimentalizzazione dell'erogazione della formazione che ha portato al completamento dell'attività di **mappatura del fabbisogno formativo** e alla predisposizione di un **Piano della formazione** ispirato ai seguenti principi:

VALORIZZAZIONE DEI DIPENDENTI

La formazione è implementata in modo da consentire la piena valorizzazione dei dipendenti.

UGUAGLIANZA E IMPARZIALITÀ

Il servizio di formazione è offerto a tutti i dipendenti, in relazione alle esigenze formative riscontrate dal personale dirigenziale.

PARTECIPAZIONE

L'attività formativa prevede una partecipazione attiva dei discenti, i quali sono chiamati ad esprimere suggerimenti, inviare segnalazioni e comunicare il proprio grado di soddisfazione.

CONTINUITÀ

La formazione è erogata in maniera continuativa.

EFFICACIA ED EFFICIENZA

La formazione viene monitorata periodicamente in termini di gradimento, impatto sul lavoro, qualità e costi sostenuti.

L'individuazione del fabbisogno formativo ha permesso, inoltre, all'Ente, di gestire efficientemente le attività di riqualificazione, specializzazione e sviluppo delle **professionalità tecniche e trasversali**, soddisfacendo tanto le esigenze espresse dalla struttura organizzativa, quanto quelle del singolo dipendente. Accanto alla formazione obbligatoria continua e tecnica, nel corso del 2022 sono state erogate **86 ore di formazione** in materia di:

DIGITALIZZAZIONE



3 ORE TOTALI DI FORMAZIONE

ATTUAZIONE DEL PNRR



10 ORE TOTALI DI FORMAZIONE

ANTICORRUZIONE



9 ORE TOTALI DI FORMAZIONE

APPALTI PUBBLICI



6 ORE TOTALI DI FORMAZIONE

GESTIONE E VALORIZZAZIONE DEL DEMANIO MARITTIMO



50 ORE TOTALI DI FORMAZIONE

PORT FACILITY SECURITY OFFICER



4 ORE TOTALI DI FORMAZIONE

ENERGIE RINNOVABILI IN MARE

1 DIPENDENTI



4 ORE TOTALI DI FORMAZIONE

Si evidenzia che, nel 2022, sono state erogate **158 sessioni formative** sulle materie sopra richiamate, che equivalgono a **più di 3 sessioni** per ciascun dipendente.

LA FORMAZIONE NELL'AMBITO DELLE PRESTAZIONI DI LAVORO PORTUALE

Nell'ambito delle verifiche realizzate sulle autorizzazioni rilasciate per le operazioni portuali, le imprese interessate hanno attestato all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale di aver rispettato la programmazione formativa prevista per il 2022 mediante l'attivazione di percorsi di formazioni aventi ad oggetto le attività in ambito portuale e la sicurezza del lavoro.

LA FORMAZIONE NELL'AMBITO DELLE PRESTAZIONI DI LAVORO PORTUALE TEMPORANEO

In merito alla somministrazione della attività di formazione, L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale ha svolto le prescritte verifiche in capo alla società fornitrice di **prestazioni di lavoro portuale temporaneo** ex art. 17 l. 84/94. Tale società ha dichiarato di aver realizzato per tutti i dipendenti, nel 2022, un corso di aggiornamento per la conduzione di carrelli elevatori industriali con conducente a bordo, come previsto dall'art. 37 del D.lgs. 81/08 e dall'Accordo Stato-Regioni del 22/02/2012. Inoltre, a seguito della nuova nomina del Responsabile dei Lavoratori per la Sicurezza, nel periodo settembre/novembre 2022, è stato attestato che il lavoratore designato ha frequentato il relativo corso di formazione, sempre in attuazione dell'art. 37, comma 11, del D.lgs. 81/08 e s.m.i.

8.5 IL SISTEMA DI MISURAZIONE E VALUTAZIONE DELLA PERFORMANCE

Le Amministrazioni, ai sensi del d.lgs. n. 150/2009, sono tenute alla valutazione e misurazione delle performance dei propri dipendenti attraverso il **ciclo della performance**, le cui fasi vengono puntualmente rendicontate in distinti documenti, quali il *Piano della performance*, la *Relazione sulla performance* e il *Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance* (SMVP). La corretta applicazione di tale sistema consente all'Ente di garantire:

- **l'apprezzamento dei risultati raggiunti** da parte del singolo impiegato, funzionario e dirigente, ai quali viene riconosciuta la propria individualità nel percorso di sviluppo e miglioramento della prestazione professionale mediante la valorizzazione delle competenze e la valutazione delle qualità potenziali;
- un **equo sistema premiante**, basato sul merito, l'impegno e la produttività del singolo;

- l'esigenza dell'Ente di **conoscere l'attività di ogni unità di personale** in termini di produttività, valore attuale e potenziale, volontà e capacità di miglioramento;
- l'esigenza dell'Ente di rilevare il **contributo di ciascuna risorsa**, tramite la misurazione sia delle capacità tecniche e lavorative, che dell'attitudine a porsi in relazione con i componenti dell'organizzazione e con le regole che la caratterizzano;
- l'esigenza dell'Ente di individuare i **fabbisogni formativi del personale**, diffondere e condividere al suo interno gli obiettivi di prestazioni e di comportamenti.

L'attuale Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance (SMVP) ha ad oggetto la performance delle aree in cui si articola la struttura dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, dell'amministrazione nel suo complesso e, infine, dei risultati raggiunti e dei comportamenti adottati dai singoli dipendenti. Al suo interno sono individuate le fasi, i tempi, le modalità, i soggetti e le responsabilità del processo di misurazione e valutazione, nonché le modalità di raccordo e integrazione con i documenti di programmazione finanziaria e di bilancio dell'Ente. La relativa disciplina è riportata nel P.I.A.O di cui alla Delibera del Comitato di Gestione n. 32/2022 del 26/07/2022. In particolare, secondo il *Regolamento operativo riconnesso al sistema della performance* di cui alla Delibera del Comitato di Gestione n.31/2022:

- per il **personale non dirigente**, il sistema è quello risultante dal percorso amministrativo di cui alle deliberazioni del Comitato di Gestione n. 46 del 20 dicembre 2021 e n. 12 del 29 aprile 2022;
- per il **personale dirigente**, è applicato il Regolamento per il Sistema di valutazione dei Dirigenti e del Segretario Generale, di cui alla deliberazione del Comitato di Gestione n. 27 settembre 2017.

Il SMVP adottato garantisce, inoltre, per i dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale un sistema di valutazione individuale e aziendale conforme ai principi di contabilità pubblica e alle previsioni contrattuali, nazionali e decentrate, relative ai trattamenti retributivi variabili connessi alle prestazioni rese in termini di obiettivi e risultati.

Si rileva che l'Autorità di Sistema Portuale intende procedere al più presto alla revisione dell'attuale sistema della performance. Nell'ultimo anno, infatti, l'Ente è stato impegnato nelle trattative riguardanti la contrattazione collettiva di secondo livello del personale operaio, quadri e impiegati, la cui conclusione, prevista per il 2023, consentirà all'Autorità di Sistema Portuale di adottare un piano dettagliato per la progressiva attuazione di un modello interno di valutazione della performance maggiormente rispondente ai parametri normativi.

8.6 RISCHI CORRUTTIVI E TRASPARENZA

8.6.1 Le misure di prevenzione della corruzione e della Trasparenza

Nel corso del 2022, l'Autorità del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale ha adottato le seguenti misure anticorruzione, identificate sulla base di quanto definito nel Piano Nazionale Anticorruzione 2019 e nel documento dell'Anac *Orientamento per la pianificazione anticorruzione e trasparenza* del 2 febbraio 2022.

GESTIONE DEL RISCHIO

- È stato effettuato il monitoraggio di tutte le misure, generali e specifiche, individuate nella sezione anticorruzione e trasparenza del PIAO 2022 o del PTCPT 2022, a seguito del quale è emerso che **non si sono verificati eventi corruttivi nell'ultimo anno.**
- Sono stati mappati i processi aziendali che afferiscono alle seguenti aree:
 - Contratti pubblici;
 - Incarichi e nomine;
 - Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari privi di effetto economico diretto ed immediato per il destinatario;
 - Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto ed immediato per il destinatario
 - Acquisizione e gestione del personale

TRASPARENZA

- Sono pervenute 4 richieste di accesso civico generalizzato, che hanno interessato il settore Demanio-Imprese e il lavoro portuale;
- È stato istituito il registro degli accessi;
- È stato svolto un monitoraggio sulla pubblicazione dei dati che ha riguardato un campione di obblighi.

FORMAZIONE DEL PERSONALE

- È stata erogata formazione al personale dedicata specificamente alla prevenzione della corruzione;
- è stata erogata formazione in materia di etica e integrità, contenuti dei codici di comportamenti, contenuti del Piano Triennale della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza e della sezione Anticorruzione e trasparenza del PIAO e processo di gestione del rischio.

INCONFERIBILITÀ PER INCARICHI DIRIGENZIALI E PER PARTICOLARI POSIZIONI DIRIGENZIALI EX D.LGS. 39/2013

Non sono emerse violazioni dalle **6 verifiche** realizzate in relazione alla veridicità delle dichiarazioni rese dagli interessati sull'insussistenza di cause di inconferibilità degli incarichi dirigenziali. Anche le

misure adottate per verificare la presenza di situazioni di incompatibilità legate alla copertura di particolari posizioni dirigenziali non hanno rilevato casi di violazioni.

TUTELA DEL DIPENDENTE PUBBLICO CHE SEGNALE GLI ILLECITI (WHISTLEBLOWING)

L'Autorità di Sistema Portuale ha attivato una procedura per la presentazione e la gestione di segnalazione di condotte illecite da parte di dipendenti pubblici, ex art. 54-bis, co. 2, del d.lgs. n. 165/2001, idonea a garantire la riservatezza dell'identità del segnalante, del contenuto delle segnalazioni e della relativa documentazione. Il dipendente pubblico può inoltrare la segnalazione per mezzo di posta ordinaria, raccomandata o raccomandata A/C71R in busta chiusa con consegna a mano presso la Portineria dell'Autorità di Sistema Portuale o, posta elettronica certificata (segreteria@pec.porto.ancona.it)

Nel 2022 non sono pervenute segnalazioni di *whistleblower*.

CODICE DI COMPORTAMENTO

Con delibera 2/2022, l'Autorità di Sistema Portuale ha adottato il codice di comportamento che integra e specifica il codice adottato dal Governo (D.P.R. n. 62/2013). Gli obblighi di condotta ivi previsti sono stati estesi a tutti i collaboratori e consulenti, titolari di organi e di incarichi negli uffici di diretta collaborazione delle autorità politiche, collaboratori di imprese fornitrici di beni o servizi e che realizzano opere in favore delle amministrazioni.

Nel 2022 **non sono stati avviati procedimenti disciplinari** per eventi corruttivi e di violazione del codice di comportamento a carico dei dipendenti e **non sono stati individuati casi di pantouflage**.

8.6.2 Le politiche di prevenzione della corruzione e della trasparenza

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, guidata dalla consapevolezza che la prevenzione della corruzione contribuisca fortemente alla realizzazione della propria missione istituzionale, contrasta il fenomeno della cattiva amministrazione e persegue gli obiettivi di imparzialità e trasparenza, impegnandosi ad orientare correttamente l'azione amministrativa verso la creazione di valore pubblico. Per l'Ente, dunque, è fondamentale garantire la predisposizione delle più efficienti misure di prevenzione della corruzione, attraverso le quali diffondere e, successivamente, rafforzare una rinnovata sensibilità culturale che vede, nella prevenzione dei fatti illeciti e dei reati corruttivi, uno strumento propedeutico e imprescindibile per il miglior funzionamento dell'amministrazione stessa. Tale necessità viene rafforzata alla luce della prima applicazione del Piano Integrato di Organizzazione delle Attività (PIAO). Introdotto dall'art.6 del decreto-legge n. 80/2021 con lo scopo di revisionare i processi amministrativi e consentire una loro valutazione in relazione al profilo della **performance** e dell'**anticorruzione**, il suddetto documento di programmazione

e governance ha assorbito diversi documenti pianificatori, tra i quali il **Piano della prevenzione della corruzione**, consentendo di superare la molteplicità e conseguente frammentazione degli strumenti di programmazione in uso all'interno delle pubbliche amministrazioni.

Il 27 luglio 2022, acquisito il parere favorevole dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, l'Autorità di Sistema Portuale ha adottato, con delibera del Comitato di Gestione n. 32, il *P.I.A.O- Piano Integrato di attività e di organizzazione - Prima applicazione*, al cui interno sono confluiti, nell'apposita sottosezione, gli **obiettivi strategici** dell'Ente e l'insieme delle **misure anticorruzione** predisposte dallo stesso, individuate sulla base del Piano Nazionale Anticorruzione 2022.

LE MISURE GENERALI DI PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE

1. Garantire il rispetto e l'aggiornamento del codice di comportamento.
2. Applicare il principio di rotazione ordinaria e straordinaria del personale addetto alle aree a rischio.
3. Vigilare sul rispetto delle disposizioni in materia di inconfiribilità e incompatibilità degli incarichi dirigenziali di cui al decreto 8 aprile 2013, n. 39
4. Evitare l'insorgenza di situazioni di conflitti di interesse.
5. I dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale non possono svolgere incarichi retribuiti, o a titolo gratuito, che non siano stati preventivamente autorizzati dall'Ente.
6. Prevenire il fenomeno *pantouflage*.
7. Tutelare il dipendente che segnala gli illeciti.
8. Assicurare al personale dei percorsi formativi in materia di prevenzione della corruzione
9. Monitorare periodicamente il rispetto dei termini per la conclusione dei procedimenti amministrativi e pubblicazione dei risultati nel sito web istituzionale.
10. Monitorare i rapporti tra l'amministrazione e i soggetti che con la stessa stipulano contratti o che sono interessati a procedimenti di autorizzazione, concessione o erogazione di vantaggi economici di qualunque genere, anche verificando eventuali relazioni di parentela o affinità sussistenti tra i titolari, gli amministratori, i soci e i dipendenti degli stessi soggetti e i dirigenti e i dipendenti dell'amministrazione.

GLI OBIETTIVI STRATEGICI IN MATERIA DI ANTICORRUZIONE E TRASPARENZA

RAFFORZARE IL COINVOLGIMENTO DI DIRIGENTI E DIPENDENTI NEL PROCESSO DI ELABORAZIONE DELLE MISURE DI ANTICORRUZIONE, RESPONSABILIZZANDOLI IN FASE DI ATTUAZIONE DELLE STESSE

L'Ente intende coinvolgere il proprio personale nella fase di mappatura e valutazione dei rischi nei processi amministrativi, al fine di individuare insieme le strategie opportune di mitigazione dei rischi nei settori di rispettiva competenza. A tal fine, viene prevista una formazione specifica effettuata dal Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza.

INCREMENTARE L'INFORMATIZZAZIONE DEI FLUSSI DI LAVORO E GARANTIRE IL MONITORAGGIO PUNTUALE DELLE FASI RELATIVE ALLA PUBBLICAZIONE DEI DATI NELLA SEZIONE AMMINISTRAZIONE TRASPARENTE DEL SITO UFFICIALE DELL'ENTE

L'obiettivo è quello di garantire la trasparenza dell'attività amministrativa, attenzionando maggiormente la qualità dei dati pubblicati.

ATTIVAZIONE DI CONTROLLI INTERNI PER IL MONITORAGGIO DELLE MISURE DI ANTICORRUZIONE E TRASPARENZA ADOTTATE

L'Ente prevede il coinvolgimento attivo di tutti i Dirigenti e Funzionari.

SVILUPPO DELLE POLITICHE SULLE PERFORMANCE

L'Ente mira a diffondere un clima organizzativo volto a favorire la prevenzione della corruzione. A tal fine, prevede l'assegnazione di obiettivi organizzativi e individuali specifici ai Responsabili dei servizi ed ai loro Dirigenti.

IMPLEMENTAZIONE DEI PERCORSI FORMATIVI SPECIFICI PER I DIPENDENTI IN MATERIA DI ANTICORRUZIONE E TRASPARENZA

Attraverso gli interventi di formazione programmati, l'Ente mira ad incrementare la cultura della legalità e ad assicurare una formazione del personale efficace e maggiormente integrata con la programmazione relativa alla performance, alla gestione delle risorse umane e all'organizzazione dei dipendenti nei vari uffici, superando così la mera logica adempimentale.

8.7 INNOVAZIONE E SVILUPPO

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale rinnova l'impegno ad adottare sistemi tecnologicamente avanzati attraverso i quali agevolare il processo di digitalizzazione delle procedure amministrative e aggiornare le piattaforme attualmente impiegate. Parallelamente, l'Ente intende rafforzare le attività di prevenzione dei rischi di cybersecurity attraverso il rispetto delle Linee Guida nazionali e l'elaborazione di procedure e soluzioni volte ad assicurare la protezione delle reti digitali e dei software in uso.

8.7.1 Il processo di digitalizzazione interno

Nel 2022, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale è stata impegnata nell'elaborazione di un **modello gestionale integrato** volto a garantire la trasparenza delle procedure, un'interfaccia semplificata con l'utenza, la rapida disponibilità dei documenti e la facilitazione del lavoro in team. Il modello, la cui operatività piena è prevista entro il 2023, includerà anche l'ammodernamento dello **Sportello Unico Amministrativo dell'Ente** (SUA). Con l'obiettivo di semplificare ulteriormente gli adempimenti e l'interazione tra i dipendenti, l'Autorità di Sistema Portuale prevede, inoltre, di integrare prossimamente nel suddetto modello gestionale anche le procedure riguardanti la gestione del ciclo degli appalti e dei contratti, l'anticorruzione e trasparenza e il monitoraggio delle commesse e delle opere.

La riflessione interna, stimolata dal processo di digitalizzazione attualmente in corso, ha evidenziato la necessità di rivedere prioritariamente il **sistema di protocollazione** in uso

caratterizzato dalla gestione accentrata di tutta la corrispondenza in entrata e in uscita presso un'unica area organizzativa omogenea costituita all'interno della *Direzione Affari Generali – Anticorruzione e Trasparenza – Personale*, che mal si conciliava, infatti, con l'esigenza dell'Autorità di Sistema Portuale di razionalizzare le attività amministrative svolte da ciascun settore. Resosi, dunque, necessario un intervento di efficientamento, l'Ente con Decreto Presidenziale n. 134/2022 del 10 agosto 2022 ha avviato le attività di realizzazione, installazione ed implementazione di un sistema informatico unico, integrato e con un'unica base dati erogato tramite Cloud in modalità SaaS; inoltre, con Decreto Presidenziale n.192/2022 del 18 ottobre 2022, ha individuato il **Responsabile per la Transizione Digitale** (RTD) ex art. 17 del D.lgs. n. 82/2005 il quale, a novembre 2022, ha costituito un **gruppo di lavoro** per il coordinamento delle diverse attività connesse alla digitalizzazione. Il nuovo sistema di protocollo è entrato in uso il 6 dicembre 2022 con l'Ordine di Servizio n. 2/2022. Al termine dell'attività di monitoraggio del nuovo sistema di protocollazione, verranno adottati i provvedimenti amministrativi conseguenti.

8.7.2 L'ammodernamento del Port Community System

Attualmente, la ADSP Mar Adriatico Centrale ha un PCS in uso che assolve a due funzioni primarie:

1) Raccolta dato statistico dei porti (unica base dati da cui la ADSP attinge per la fatturazione dei diritti connessi al traffico di mezzi e persone su navi traghetto, ed unico sistema per garantire un dato di qualità, utile anche per il riparto delle risorse su base nazionale). La ADSPMAC è l'unico sistema portuale in Italia ad adottare un approccio alla raccolta dati fondato sull'agente marittimo, anziché sul terminalista o sull'avvisatore marittimo. Questo consente: 1) la perfetta sovrapposizione con la raccolta dati ISTAT; 2) la puntuale verifica mensile del dato statistico; 3) minore onere statistico per l'Agente marittimo che, con un solo software, assolve alle richieste ADSP e all'obbligo ISTAT.

2) Condivisione dati doganali tra spedizionieri, facilitando l'iter di disbrigo delle pratiche doganali tra diversi soggetti coinvolti nel ciclo import ed export.

Il sistema è interoperabile con AIDA, inclusa la versione 2.0, PMIS e ISTAT. Il sistema è stato adattato alle nuove funzionalità di ADM entrate in servizio nel 2022, mantenendo quindi la sua piena funzionalità. Nel corso dell'anno, tuttavia, è divenuta evidente la necessità di aggiornamento su una piattaforma più performante e capace di fornire ulteriori funzionalità, anche in previsione della piena entrata in funzione del SUDOCO (Sportello Unico delle Dogane e dei Controlli). Inoltre, è stata prevista la transizione alla nuova piattaforma ISTAT, con conseguente necessità per ADSP di adattare il proprio software. Va infine considerata la

necessità di adattare e rendere disponibile il sistema all'utenza del porto di Vasto per garantire una raccolta omogenea del dato dal 2023.

L'ammodernamento del PCS seguirà l'iter relativo alle misure di digitalizzazione della catena logistica dei porti del PNRR.

8.7.3 La gestione innovativa del flusso merci: il progetto TinS

Il sistema TinS rappresenta il supporto telematico allo spostamento dell'area di sosta doganale (lo Scalo Marotti) al di fuori dell'area doganale del porto di Ancona.

Con l'acquisizione delle licenze d'uso del sistema di intelligenza artificiale A3IU, soggetto a privativa internazionale, la ADSP dispone di un sistema di intelligenza artificiale utilizzabile per diverse funzionalità: controllo traffico veicolare, controllo eventi calamitosi, analisi comportamento mezzi e persone sono solo alcune delle funzionalità possibili. Attualmente il sistema è settato per il controllo in tempo reale dei mezzi in transito sotto i varchi delle facilities traghetti portuali e dello Scalo Marotti. E' stato sviluppato un software di interfaccia per l'interazione tra i soggetti coinvolti nell'iter di controllo costruito con ADM e per il monitoraggio da parte delle forze di sicurezza. Va decisa ora la fase operativa del sistema, che per essere tale richiede:

- 1) Contratto di manutenzione e gestione del sistema;
- 2) Ordinanza per rendere obbligatorio il conferimento dei dati (nella prima fase è sufficiente il conferimento dei dati della linea per Durazzo, per poi estendere progressivamente il servizio anche al resto del traffico al fine di gestire, ad esempio i transiti e le procedure doganali connesse);
- 3) Gruppo di lavoro con operatori, ADM e GdF per il monitoraggio della fase operativa e garantire tempestivamente gli eventuali aggiornamenti necessari al sistema.

Integrazioni e altre funzionalità previste

Il programma di lavoro di cui al Memorandum con ADM del 2020 prevede l'estensione del sistema TinS al traffico container per assicurare il flusso dati previsto dal SUDOCO (e cioè la capacità delle ADSP di informare in tempo reale i software ADM sulla posizione della merce (in ingresso al porto, deposito, all'imbarco, oppure sbarcata, in deposito, in uscita dal porto).

Inoltre, con riferimento alle specificità del porto di Ancona, è possibile integrare il sistema in maniera da fornire funzionalità dedicate agli autotrasportatori, ed evitare la scorta (ed i costi connessi) nel caso di mezzo destinato a controllo scanner in Nuova darsena.

Va considerato il valore aggiunto dell'integrazione dei software in uso (PCS) e sperimentato (TinS) per:

- Disporre finalmente di un sistema terzo in grado di validare i dati comunicati mensilmente dagli agenti marittimi sul numero di mezzi in imbarco e sbarco, attualmente autocertificati e non sottoponibili a controllo;
- Facilitare l'uso e l'interscambio dati tra le funzionalità;

Ulteriore funzionalità condivisa con l'ufficio security riguarda il monitoraggio e tracciamento delle merci pericolose.

Nel 2022 tale programmazione è stata inserita nell'ambito della proposta progettuale elaborata dall'ADSP del Mare Adriatico Centrale per rispondere al bando PNRR sulla logistica agroalimentare dei porti del Ministero dell'Agricoltura.

9 SOSTENIBILITÀ SOCIALE

Nel presente capitolo sono trattate le seguenti specifiche Disclosures: GRI 413-1 Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo.

9.1 LA COMUNICAZIONE

Le attività di comunicazione e relazioni esterne condotte dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale sono il primo strumento di attuazione delle strategie di promozione e qualificazione dell'immagine percepita dell'Ente, del sistema portuale nel suo complesso e dell'offerta turistica. L'esperienza di dialogo con la comunità locale è imprescindibile, infatti, non solo per la prossimità tra aree portuali ed urbane storicamente connesse tra loro, ma anche per il ruolo di motore dell'economia e occupazione che gli scali rappresentano per il territorio e l'amministrazione locale. Informare, favorire una percezione dell'amministrazione quale soggetto trasparente, aperto al dialogo con gli stakeholder e capace di portare valore aggiunto alle comunità locali di riferimento, supportare la percezione del sistema portuale di snodo infrastrutturale a servizio dell'economia del territorio e individuare le sinergie funzionali alla massimizzazione degli effetti positivi sulle comunità di Marche e Abruzzo sono solo alcuni degli obiettivi perseguiti dalle diverse iniziative di comunicazione intraprese dall'Ente.

GLI INCONTRI CON I LAVORATORI PORTUALI

A giugno 2022, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale ha incontrato i lavoratori portuali e le imprese del porto di Pesaro con l'obiettivo di definire insieme delle azioni volte a consentire una crescita dello scalo in linea con i principi della sostenibilità ambientale, economica e sociale. L'Ente, infatti, in collaborazione con la Regione Marche e le Istituzioni Competenti, si impegna a individuare, in sinergia con i principali operatori del cluster, le migliori condizioni di sviluppo delle proprie attività e dei traffici portuali.

GLI INCONTRI ISTITUZIONALI

L'incontro con il presidente della Regione Marche e con l'assessore regionale alle Infrastrutture

A marzo 2022, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale ha incontrato il Presidente della Regione Marche, nonché assessore regionale ai Porti, e l'assessore regionale alle Infrastrutture per discutere sulle potenzialità di sviluppo legate agli investimenti assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili. Tra gli interventi previsti rilevano:

- Per il **porto di Ancona**: il collegamento dell'ultimo miglio stradale e il collegamento ferroviario, le azioni di ampliamento e di miglioramento dell'accesso per le grandi navi e gli interventi per una maggiore sostenibilità ambientale e di realizzazione delle vasche di colmata.
- Per i **porti di Pesaro e San Benedetto del Tronto**: la realizzazione delle vasche di colmata e l'elettrificazione delle banchine.

Altro tema al centro dell'incontro, la sinergia tra Regione Marche e Autorità di Sistema Portuale, fondamentale per la strategicità dei collegamenti con il porto di Ancona e con le grandi infrastrutture limitrofe, interporto e aeroporto.

L'Incontro con la Capitaneria e il Comune di San Benedetto del Tronto

A gennaio 2022, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, l'Amministratore comunale di San Benedetto del Tronto e la Capitaneria di porto si sono incontrati con l'obiettivo di analizzare approfonditamente lo scalo, attenzionando soprattutto i cantieri in avvio e di prossima attivazione. Tra le procedure prioritarie, l'Autorità di Sistema Portuale ha individuato il **recupero e restauro dello storico muro paraonde** e il **dragaggio dell'imboccatura del porto**. Durante l'incontro, un approfondimento specifico ha riguardato i **servizi di interesse generale** del porto, stante la collaborazione proficua con l'Amministrazione comunale, per i quali si è concordato sull'opportunità di rafforzare la collaborazione fra le parti con l'obiettivo di migliorare il livello qualitativo degli stessi. Infine, è stato dato conto delle opere previste dal PNRR e dai fondi nazionali ad esso connessi in capo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

ADRIJO: UN MUSEO VIRTUALE CHE UNISCE L'ADRIATICO

Nell'ambito del progetto *Remember - REstoring the Memory of Adriatic ports sites maritime culture to foster Balanced tERitorial growth*, finanziato dal programma di cooperazione europeo Italia-Croazia, è stata realizzata la piattaforma **Adrijo-Adriatic port cultural network**, un museo virtuale che unisce otto porti del mare Adriatico, quali Ancona, Venezia, Trieste, Ravenna, Rijeka, Zara, Dubrovnik e Spalato. Raccogliendo le unicità della dimensione adriatica, tale piattaforma multimediale ha lo scopo di rafforzare il rapporto porto-città, promuovendo con video, clip audio, modelli 3D, panoramiche da drone, foto e testi il patrimonio culturale marittimo dei porti appartenenti al network. Per il porto di Ancona sono stati raccolti e pubblicati 90 fra materiali

originali, contributi esterni e testimonianze dalle varie realtà della comunità portuale. Tutto questo, ulteriormente incrementato, fa attualmente parte **del Museo virtuale del porto di Ancona**.

Per visitare il Museo virtuale del porto di Ancona, cliccare sul seguente link o inquadrare il QR-code →

<https://www.adrijo.eu/it/port/ancona>



9.2 IL RAPPORTO CON LA COMUNITÀ LOCALE

I sei porti rientranti nelle competenze gestorie dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale ricoprono un ruolo di interesse per lo sviluppo delle attività economiche, culturali, turistiche e ricreative del territorio, in quanto situati per lo più in prossimità delle aree urbane. Attraverso la valorizzazione delle vocazioni dei propri scali, tra le quali spiccano la pesca, il diportismo turistico, la cantieristica e il rimessaggio, l'Ente intende supportare una crescita armoniosa dell'intero sistema e della comunità locale, coerentemente con l'esigenza di garantire agli operatori, cittadini e turisti una migliore fruibilità degli spazi portuali. Tutti i porti sono al centro, dunque, **di progettualità di potenziamento delle infrastrutture esistente e di riqualificazione e riorganizzazione** delle rispettive aree. In particolare, gli interventi realizzati nel 2022 hanno interessato soprattutto il **porto di Ancona** e il **porto di Pescara**.

IL PORTO DI ANCONA

La riqualificazione dell'area del Mandracchio

L'area del Mandracchio del Porto di Ancona è storicamente legata al lavoro in mare e all'economia portuale. Gli interventi di riqualificazione e riorganizzazione definiti dall'Autorità di Sistema portuale permettono di reinterpretare in chiave contemporanea le funzioni portuali, generando effetti positivi sia sulla fruizione dei luoghi, che sulla eliminazione di fenomeni di degrado. Attraverso un recupero funzionale, l'area potrà, infatti, ospitare nuove strutture di servizio per i viaggiatori e la comunità locale, divenendo punto di interesse per i cittadini e i turisti. Diversi gli interventi di ristrutturazione e riqualificazione in corso del 2022. Tra questi rilevano:

- i lavori di ristrutturazione dell'edificio demaniale, sede del mercato ittico, la cui ultimazione è prevista per i 2023;
- i lavori per l'adeguamento e la manutenzione straordinaria delle palazzine già di proprietà di Rete ferroviaria italiana e destinate agli uffici operativi dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, della Guardia di finanza e degli spedizionieri doganali;
- la demolizione un padiglione dell'ex Tubimar interessato dall'incendio del settembre 2020 e adiacente all'area di cantiere del nuovo Pif-Posto di controllo frontaliero sanitario;
- in collaborazione con la Capitaneria di porto di Ancona, la rimozione dei relitti delle imbarcazioni abbandonate nello specchio acqueo, a ridosso dell'ingresso nord della Mole Vanvitelliana l'Autorità di sistema portuale;

- la rimozione dei relitti delle imbarcazioni presenti nello scalo di alaggio pubblico dell'ex cantiere navale Morini.

L'Ente prevede, inoltre, il riposizionamento di una nuova passerella, grazie alla quale i natanti potranno accedere all'area che sarà destinata all'attracco delle imbarcazioni della piccola pesca.

Il Restauro dell'Arco di Traiano

Ad ottobre 2022 sono iniziati i lavori di restauro conservativo dell'Arco di Traiano, situato nel porto antico di Ancona. Per la realizzazione dell'intervento, la Sovrintendenza Archeologica belle arti e paesaggio per le province di Ancona e Pesaro Urbino ha beneficiato degli studi congiunti sullo stato del monumento effettuati dall'Università Politecnica delle Marche e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale nell'ambito del progetto europeo *Remember*, incentrato sulla valorizzazione del patrimonio storico, materiale e immateriale, del porto di Ancona.

Incremento intermodalità darsena Marche

A febbraio 2022, L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale ha deliberato l'adeguamento tecnico-funzionale dell'attuale Piano regolatore Portuale di Ancona per la realizzazione dei lavori di implementazione delle infrastrutture intermodali. In particolare, l'Ente intende prolungare il fascio di binari a raso di appoggio dell'infrastruttura ferroviaria, in modo da consentire un accesso agevole ai treni attualmente in circolazione sulla rete ferroviaria nazionale. La prima parte dell'intervento sarà avviata nel corso del 2023 e prevede lo spostamento del varco doganale assieme alla riorganizzazione dell'attuale circolazione viaria nell'area portuale interessata.

IL PORTO DI PESCARA

La valorizzazione del mondo della pesca

Ad aprile 2022 nel porto di Pescara sono terminati i lavori di valorizzazione del settore della pesca, realizzati nell'ambito di un progetto finanziato dal bando Feampa-Regione Abruzzo. Nello specifico, l'Ente ha realizzato la manutenzione ordinaria e straordinaria delle banchine nord e sud del bacino di Pescara e costruito una struttura per i pescatori e una pensilina per gli addetti alla riparazione delle reti da pesca. Nella sponda nord e sud sono stati fabbricati due blocchi per i servizi igienici e un impianto di raccolta, trattamento e conferimento nelle fognature delle acque reflue di lavaggio del pescato. L'Ente ha, inoltre, fornito e installato dei parabordi d'ormeggio in gomma, nonché curato il rifacimento delle pavimentazioni esistenti, delle asfaltature e dei lastricati in pietra, ripristinando le opere accessorie, quali bitte, cordoli e dissuasori.

9.2.1 Il piano di sviluppo strategico della ZES Abruzzo

La **Zona Economica Speciale (ZES)** è uno spazio geograficamente delimitato, destinatario di benefici fiscali e semplificazioni amministrative volte a consentire lo sviluppo imprenditoriale sul territorio mediante l'attrazione anche di investimenti esteri.

La **ZES Abruzzo** è stata istituita con DPCM del 22 luglio 2020 con l'obiettivo di impostare una politica di attrazione delle risorse economiche e rafforzamento delle eccellenze finora sviluppate, supportando la ricerca e lo sviluppo industriale, nonché l'introduzione di

innovazioni tecnologiche a sostegno della competitività dei cicli produttivi. Tra gli elementi essenziali per il suo funzionamento, il **Piano di Sviluppo Strategico della ZES Abruzzo** identifica l'incrocio delle direttrici nord-sud ed est-ovest, anche tramite l'estensione dei corridoi TEN-T, e il nesso funzionale con il porto di Ancona tramite lo scalo di Ortona. Il **Porto di Ancona**, inserito nelle reti TEN-T del medio adriatico, terminale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico e snodo riconosciuto delle Autostrade del mare con oltre il 65% dei traffici traghetti avente origine e destinazione al di fuori dell'Italia, è, infatti, l'unico porto *core* funzionalmente collegato alla ZES Abruzzese. Il Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale viene, dunque, considerato soggetto strategico per la competitività delle attività produttive regionali; pertanto, è necessario che lo stesso sia integrato con le altre infrastrutture nodali logistiche individuate dal suddetto Piano Strategico, quali il porto di Vasto, l'Interporto Abruzzo e le altre piattaforme inland della Marsica, San Salvo e Roseto e l'aeroporto internazionale d'Abruzzo.

Per quanto riguarda la gestione dei fondi PNRR, si rileva che la struttura commissariale della ZES e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale hanno firmato, a febbraio 2022, un **accordo di collaborazione** con l'obiettivo di garantire la corretta esecuzione delle opere e il rispetto delle stringenti tempistiche imposte dal calendario del PNRR. In particolare, due gli investimenti strategici al centro dell'accordo:

- la **riqualificazione** ed il **potenziamento della banchina di riva** del porto di Ortona, opera che si integra con l'intervento di dragaggio dello specchio acqueo antistante la banchina;
- il **collegamento ferroviario** per lo scalo ortense.

9.2.2 Il supporto allo sviluppo della cantieristica

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale supporta lo sviluppo della cantieristica, favorendo gli investimenti delle imprese per la realizzazione di nuove infrastrutture negli scali di propria competenza, con l'obiettivo di razionalizzare e rafforzare gli stabilimenti ad esso dedicati. Consapevole dell'importante impatto socioeconomico della cantieristica, i cui livelli occupazionali rappresentano un elemento di stabilità sociale, l'Ente ha avviato i lavori di potenziamento del suddetto settore nel porto di Ancona, con lo scopo di fornire uno stimolo ulteriore allo sviluppo del territorio, nonché generare opportunità per l'artigianato e l'imprenditoria locale. Per la realizzazione degli interventi, l'Ente ha usufruito di risorse economiche provenienti dal fondo per le infrastrutture portuali, erogate sulla base del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 353/2020 e 159/2022, e da un investimento privato. Il suddetto progetto di potenziamento della cantieristica navale si articola nelle seguenti attività:

- lavori di rifiorimento di un tratto della scogliera di protezione in tetrapodi, per il quale al 31 dicembre 2022 risulta ancora in corso la gara d'appalto;
- allungamento della banchina di allestimento;

- prolungamento del bacino.

Si rileva, infine, che dal confronto con il settore imprenditoriale e le associazioni di categoria è emersa la difficoltà dei mercati locali di integrarsi con le attività produttive presenti nei cantieri, caratterizzati dalla presenza di profili professionali altamente eterogenei. Per tale motivo, l'Ente intende impegnarsi nella promozione di **percorsi di qualificazione professionale** e nell'organizzazione di momenti di condivisione volti a favorire l'**incontro tra domanda e offerta** di produzioni di qualità sul territorio.

9.3 LAVORO PORTUALE E SICUREZZA

Consapevole che la diversa conformazione dei propri scali rende difficile l'applicazione di un sistema omogeneo di controllo e sorveglianza, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale ha proseguito nel primo trimestre 2022 l'attività di ricognizione interna in materia di **safety e security marittima** avviata nel 2021, la quale ha evidenziato una serie di interventi oggi divenuti urgenti anche alla luce della recente revisione del Programma Nazionale di Sicurezza Marittima¹.

MARITIME SECURITY

In materia di **security**, l'ente intende revisionare integralmente:

- tutta la **documentazione di sicurezza degli impianti portuali e delle aree omogenee connesse** dei porti di Ancona, Ortona, Pesaro, Pescara e Vasto, in quanto soggetti all'applicazione della normativa di maritime security;
- i **regolamenti accessi**. Tale attività, da realizzare in collaborazione con la Direzione Demanio, si estenderà a tutti i porti e andrà di pari passo con la **digitalizzazione dei varchi di accesso carrabili e pedonali**, laddove esistenti, e con l'**automazione dei sistemi di controllo**.

MARITIME SAFETY

Per quanto riguarda la **safety** delle attività portuali, l'Autorità di Sistema Portuale prevede di:

- revisionare integralmente la **documentazione di security** dei porti di Ancona, Ortona, Pesaro, Pescara e Vasto, in quanto interessati dall'applicazione della normativa di maritime security. **Attualmente è in corso la revisione dei documenti riguardanti la sicurezza portuale del porto di Vasto.**
- rivedere il **Regolamento degli accessi** dei porti di Ancona, Ortona, Pesaro e Vasto, anche a fronte dell'avvenuta digitalizzazione di tutte le procedure di gestione dei titoli autorizzativi di accesso in porto e della realizzazione di un sistema automatizzato di controllo accessi integrato e uniforme per tutti i porti. **Tali attività risultano completate per il porto di San Benedetto e Pescara.**

¹ La revisione del Programma Nazionale di Sicurezza Marittima è stata approvata con decreto del Ministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile n. 59 del 17 marzo 2022.

-
- implementare l'**attività ispettiva** relativa alle operazioni portuali nel porto di Ancona e attivare un servizio analogo presso il porto di Ortona e di Vasto;
 - proseguire le **attività di monitoraggio e controllo delle infrastrutture portuali** mediante la produzione di verbali di sopralluogo da condividere con i settori interessati dell'autorità di Sistema Portuale e con i locali Comandi delle Capitanerie di Porto.

Si rileva che nel 2022 è stata completata l'attività di aggiornamento della mappatura dei rischi connessi a tutte le attività produttive che insistono negli ambiti portuali di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale mediante la redazione dei relativi **rapporti integrati di sicurezza**. Infine, nell'ultima parte del 2022, la Divisione Security, in stretto contatto con la direzione Demanio-Imprese, ha avviato un'attività di ricognizione a livello normativo che ha interessato tutte le ordinanze e i regolamenti in materia di sicurezza sul lavoro e tutela ambientale, funzionale all'identificazione delle attività di prevenzione e diffusione di buoni prassi.

9.4 FIERE ED EVENTI

L'attività promozionale, di Relazioni Esterne e di Comunicazione dell'AdSP si è articolata secondo gli indirizzi strategici di riferimento espressi nel Piano Operativo Triennale di Sistema del 2022. Nell'ultimo anno, l'Ente ha preso parte alle seguenti fiere ed eventi.

ITALIAN PORTS DAY

Ottobre 2022

Italian Port Days è una manifestazione nazionale coordinata da Assoporti che persegue l'obiettivo di avvicinare le comunità alle attività del mare e degli scali portuali. L'edizione 2022, incentrata sui giovani e i bambini e sulla loro necessaria sensibilizzazione ai temi della sostenibilità enunciati nell'Agenda ONU 2030, ha visto il coinvolgimento nel mese di ottobre dei porti di Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona. In particolare:

- **dal 3 al 5 ottobre**, l'Autorità del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale ha promosso presso la Mole Vanvitelliana, con il supporto di esperti e in collaborazione con gli istituti scolastici delle elementari e delle medie, delle esperienze laboratoriali sulle attività portuali, durante le quali i bambini e i ragazzi hanno potuto esprimere la propria creatività e immaginazione costruendo, con le costruzioni Lego, la propria idea di porto;
- **L'11 ottobre**, gli alunni delle classi IV della scuola primaria Giansanti dell'Istituto comprensivo statale Gianfranco Gaudiano sono stati in visita presso il Cantiere Rossini, accompagnati dal personale del cantiere stesso, dall'Autorità di Sistema Portuale e dalla Capitaneria di porto di Pesaro;
- **Dal 17 al 20 ottobre**, è stata prevista l'apertura gratuita del Museo del Mare presso a San Benedetto del Tronto;
- **Dal 18 al 20 ottobre**, è stata realizzata, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale e la Capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto, un'attività formativa intitolata "Un mare in equilibrio, incontri sulla sostenibilità ambientale" durante la quale sei classi

di prima media dell'Istituto scolastico comprensivo Nord di San Benedetto del Tronto hanno potuto approfondire la conoscenza dei fattori ambientali che interferiscono, positivamente e negativamente, sull'ecosistema marino. Al termine della lezione, è seguita una visita guidata al Museo Ittico Augusto Capriotti e un laboratorio creativo sul riciclo, a cura del personale dei Servizi educativi del Museo.

SEATRADE CRUISE GLOBAL 2022

Nel 2022, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale ha partecipato, per la prima volta, al Seatrade Cruise Global 2022, la più grande fiera mondiale del crocierismo. In questa occasione, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale ha incontrato tanto le compagnie di navigazione che hanno scelto, già da anni, Ancona come destinazione, quanto le compagnie che si sono mostrate interessate a scoprire e proporre ai propri ospiti i territori delle Marche, Abruzzo e Umbria.

LE AUTOSTRADE DEL MARE DELLA MACROREGIONE ADRIATICO-IONICA: PONTI MARITTIMI TRA L'EUROPA CONTINENTALE E IL MEDITERRANEO ORIENTALE

A maggio 2022, nell'ambito del progetto europeo Newbrain Plus, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale ha organizzato, presso il teatro delle Muse di Ancona, un convegno che ha posto particolare enfasi sul ruolo del Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale quale perno delle Autostrade del mare e connettore dei bacini adriatico e tirrenico. Fra gli intervenuti, Enrico Giovannini, Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, in video collegamento, Anne E. Jensen, Coordinatrice europea Corridoio Baltico-Adriatico, Kurt Bodewig, Coordinatore europeo Autostrade del mare, Francesco Acquaroli, presidente della Regione Marche, e Marco Marsilio, presidente della Regione Abruzzo.

10 INDICE DEI GRI E ALTRI INDICATORI

Dichiarazione d'uso	L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale (AdSPMAC) ha presentato una rendicontazione in conformità agli Standard GRI per il periodo dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2022.
Utilizzato GRI 1	GRI 1 – Principi Fondamentali – versione 2021.

Standard GRI	Informativa	Ubicazione	Omissione		
			Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
Informative generali					
GRI 2 – Informative Generali – versione 2021	2-1 Dettagli Organizzativi	§ 2,5			
	2-2 Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	§ 2			
	2-3 Periodo di rendicontazione, frequenza e referente	§ 2 Periodo di rendicontazione: 1° gennaio 2022 – 31 dicembre 2022.			

		<p>Frequenza di rendicontazione: annuale</p> <p>Referente: Maria-Josè Zampano zampano@porto.an.cona.it</p>			
	2-4 Revisione delle informazioni	<p>§2</p> <p>Le informazioni rendicontate negli anni precedenti non hanno subito modifiche</p>			
	2-5 Assurance esterna	<p>§2</p> <p>Il presente report non prevede attività di <i>assurance</i>.</p>			
	2-6 Attività, catena del valore e altri rapporti commerciali	<p>§ 5.4</p>			
	2-7 Dipendenti	<p>§ 8.1</p>			
	2-8 Lavoratori non dipendenti	<p>§ 8.1</p>			

	2-9 Struttura e composizione della Governance	§ 5.2	Non sono state rendicontate le informazioni relative ai comitati e al processo di gestione degli impatti dell'organizzazione	Non pertinente	
	2-10 Nomina e selezione del massimo organo di governo	§ 5.2			
	2-11 Presidente del massimo organo di governo	§ 5.2			
	2-12 Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	Non è stato descritto il ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti		Non esistente	
	2-13 Delega di responsabilità per la gestione di impatti	Non sono state descritte le deleghe di responsabilità per la gestione degli impatti.		Non esistente	

	2-14 Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	§ 5.2			
	2-15 Conflitti di interesse	§8.6			
	2-16 Comunicazione delle criticità	§8.6			
	2-17 Conoscenza collettiva del massimo organo di governo			Non esistente	L'Ente non adotta misure per lo sviluppo e l'accrescimento delle conoscenze del massimo organo di governo in materia di sostenibilità.
	2-18 Valutazione delle performance del massimo organo di governo				Il Presidente persegue degli obiettivi strategici generali, comuni a tutti i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale,

					assegnati dal Ministero Vigilante.
	2-19 Norme riguardanti la remunerazione	§8.2			
	2-20 Procedura di determinazione della retribuzione			Vincoli di riservatezza	
	2-21 Rapporto di retribuzione totale annuale			Vincoli di riservatezza	
	2-22 Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	§1			
	2-23 Impegno in termini di policy			Non esistente	
	2-24 Integrazione degli impegni in termini di policy			Non esistente	
	2-25 Processi volti a rimediare impatti negativi			Non esistente	
	2-26 Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	§8.6			
	2-27 Conformità a leggi e regolamenti	§8.6			

	2-28 Appartenenza ad associazioni	§5			
	2-29 Approccio al coinvolgimento degli Stakeholder	§3,4			
	2-30 Contratti collettivi	§ 8.1			
Temi materiali					
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-1 Processo di determinazione dei temi materiali	§4			
	3-2 Elenco dei temi materiali	§4			
<ul style="list-style-type: none"> CAPITALE UMANO E QUALIFICAZIONE PROFESSIONALE PER LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PORTUALE 					
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§4,8			
GRI 205 -Anticorruzione 2016	205-2 Comunicazione e formazione su normative e procedure anticorruzione	§8.6	Non è stato rendicontato il numero dei membri dell'organo di governance destinatari di comunicazioni su normative e	Informazioni non disponibili	

			procedure anticorruzione		
GRI 401 – Occupazione – versione 2016	401-1 Assunzioni di nuovi dipendenti	§8.1			
	401-2 Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time	§8.2			
	401-3 Congedo parentale	§8.2			
GRI 403 – Salute e sicurezza sul lavoro – versione 2018	403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	§8.3			
	403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	§ 8.3			
	403-9 Infortuni sul lavoro	§8.3			
	403-10 Malattie professionali	§8.3			
GRI 404 – Formazione e istruzione – versione 2016	404-1 Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente	§8.4			
	404-2 Programmi di aggiornamento delle	§8.4			

	competenze dei dipendenti e di assistenza nella transizione				
	404-3 Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale	§8.4			
● INNOVAZIONE E DIGITALIZZAZIONE DEI PROCESSI					
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§4			
GRI 203 – Impatti economici indiretti – versione 2016	203-1 Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	§6.3			
● RIQUALIFICAZIONE E RIORGANIZZAZIONE DELLE AREE PORTUALI					
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§9.2			
● INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI PER IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA PORTUALE SUI MERCATI MERCI E PASSEGGERI					
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§4, 6.3			
● RIPRISTINO DEI FONDALI E GESTIONE DEI SEDIMENTI					
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§4, 7			

● EFFICIENTAMENTO ENERGETICO E RIDUZIONE DELLE EMISSIONI (COLD IRONING E SMART GRID)					
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§4,7			
GRI 302 – Energia – versione 2016	302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione	§7.1			
GRI 305 – Emissioni	305-1 Emissioni dirette di GHG (scope 1)	§7.1.2			
	305-2 Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (scope 2)	§7.1.2			
● MARITIME SECURITY E SAFETY DELLE OPERAZIONI PORTUALI					
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§9.3			
● LEGALITÀ E TRASPARENZA					
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§4			
GRI 205 – Anticorruzione – versione 2016	205-3 Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	8.6.1			
● SUPPORTO ALLO SVILUPPO ECONOMICO DEL TERRITORIO					
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§4, 6			

GRI 201 – Performance economica – versione 2016	201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito	§6.1			
	201-4 Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	§6.1			
GRI 203- Impatti economici indiretti – versione 2016	203-1 Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	§6.3			
● GESTIONE RESPONSABILE DEGLI AFFIDAMENTI, CONCESSIONI E CATENA DI FORNITURA					
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§4			
● TUTELA DELLE ACQUE COSTIERE					
GRI 3 – Temi materiali – versione 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§4,7			
GRI 303 – Acque ed affluenti – versione 2018	303-1 Interazione con l'acqua come risorsa idrica	§7.4			
	303-5 Consumo idrico	§7.4			

11 ALLEGATI AL BILANCIO

IL CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO DELL' AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR ADRIATICO CENTRALE

Conto economico riclassificato	2021	2022
Valore della Produzione	14.434.202	18.356.754
Costi della Produzione	11.638.902	11.044.383
Differenza tra Valore e Costi della Produzione	2.795.300	7.312.370
Totale proventi ed oneri finanziari	12.133	11.736
Risultato prima delle imposte	2.807.433	7.324.106
Avanzo o Disavanzo Economico	2.584.575	6.517.601

LE ENTRATE CORRENTI NEL 2022 PER L' AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR ADRIATICO CENTRALE

Entrate correnti (in euro)	2022
Tasse portuali	5.059.831
Tasse di ancoraggio	1.737.324
Canoni demaniali	5.424.547
Traffico passeggeri e automezzi	2.437.308
Autorizzazioni per le operazioni portuali di cui articoli 16,17,18 della Legge 84/1994	719.457
Altre entrate	2.451.935
Contributi per progetti comunitari	557.052

LE ENTRATE IN CONTO CAPITALE NEL 2022 PER L' AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR ADRIATICO CENTRALE

Entrate correnti (in euro)	2022
Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti	1.315.215
Contributo statale sul fondo per le infrastrutture portuali	101.200.000
Fondo perequativo per le Autorità Portuali	4.820.166
Acconto sul fondo per la rimozione delle navi abbandonate	1.182.390
Acconto a valere sui fondi complementari al PNRR	18.881.116
Trasferimenti derivanti da progetti comunitari	372.963
Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti	1.315.215

I COMPONENTI DELL'ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR ADRIATICO CENTRALE

Categoria	Organizzazione designante	Componente Effettivo	Supplente
Presidente AdSP	AdSP MAC	Ing. Vincenzo Garofalo	
Comandante	Capitaneria di Porto	C.V. (CP) Donato De Carolis	
Armatori	Confitarma	Dott. Riccardo Vitiello	Cap. Antonio Lozzi
Armatori	Assarmatori	Dott.ssa Stefania Vago	Avv. Luca Brandimarte
Industriali	Confindustria	Ing. Giancarlo Cogliati	Ing. Gilberto Tobaldi
Operatori art. 16 e 18	Assiterminal	Dott. Lanfranco Carlini	Dott. Andrea Morandi
Spedizionieri	Anasped e Fedespedi	Dott. Alberto Rossi	Dott. Fabrizio Bambozzi
Operatori logistici intermodali	AssoFerr	Dott. Guido Gazzola	Dott. Nazario De Girolamo
Operatori ferroviari	C.P.S. s.c.a.r.l	Davide Puccia	
Ferroviani	Agens-Mercitalia	Dott. Stefano Mansani	Dott.ssa Alessandra Marcaccini
Agenti e raccomandatari	Federagenti	Dott. Alessandro Archibugi	Dott. Stefano Garraffo
Lavoratori	Filt-CGIL	Dott.ssa Valeria Talevi	Sig. Franco Rolandi
Lavoratori	Filt-CISL	Roberto Ascani	Giovanni Olivieri
Lavoratori	Ultrasporti	Sig. Giorgio Andreani	Ilaria Corinaldesi
Turismo e commercio	Confcommercio	Dott. Andrea Morandi	Dott. Natalino Mori
Imprese portuali (art. 17)	Ancip	Sig. Marco Farinelli	Dott.ssa Raffaella Barzi

Autotrasporti		Dott. Luca Bocchino	Dott. Fausto Bianchelli
---------------	--	---------------------	-------------------------

IL PERSONALE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR ADRIATICO CENTRALE

Livello di inquadramento	Profilo professionale	Pianta Organica approvata	Personale in forza al 31/12/2022
Dirigente	Segretario	1	1
Dirigente	Dirigenti	4	4
Quadri A	Funzionario	7	7
Quadri B	Funzionario	5	5
Impiegato 1° Livello	Funzionario	4	2
Impiegato 2° livello	Impiegato	15	11
Impiegato 3° livello	Impiegato	6	6
Impiegato 4° livello	Impiegato	15	15
Totale		57	51

