

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Bilancio di Sostenibilità 2021



Think before you print.

Indice

Premessa del Presidente	4
I nostri numeri	6
L'AdSP del Mare di Sardegna e gli SDGs	7
1. L'AdSP del Mare di Sardegna	11
1.1 Profilo dell'Autorità e contesto di riferimento	11
1.2 Le risorse e i risultati economico-finanziari	19
1.3 Verso un futuro sostenibile	20
1.4 Il dialogo con i portatori d'interesse	21
1.5 La Matrice di Materialità	23
2 L'AdSP e la buona Governance	28
2.1 Organi di Governo e Struttura Organizzativa	28
2.2 La strategia: il POT 2021-2023	32
2.3 Etica, integrità e trasparenza	35
2.4 La catena di fornitura	40
3 L'AdSP e le Persone	44
3.1 Le Persone dell'AdSP	44
3.2 La diversità e inclusione	46
3.3 Lo sviluppo e la formazione	47
3.4 Il <i>welfare</i> e la valutazione delle <i>performance</i>	48
3.5 La salute e la sicurezza dei lavoratori	50
3.6 Lo sviluppo locale e territoriale	53
4 L'AdSP e l'Ambiente	56
4.1 Il percorso verso la Sostenibilità ambientale	56
4.2 Il DEASP	60
4.3 I consumi e le emissioni	62
4.4 La gestione dei rifiuti	63
5 L'AdSP e l'Innovazione	67
5.1 Innovazione tecnologica e digitalizzazione dei processi	67
5.2 La tutela della <i>privacy</i> e la sicurezza informatica	69
Nota metodologica	71
Indice dei contenuti GRI e SDGs Reference table	74

Premessa del Presidente

Presentazione alla Comunità del Sistema portuale della Sardegna del Bilancio di sostenibilità dell'anno 2021.

Comunità è condivisione: di spazi, di idee, di finalità, di intenti ed anche di risultati.

Questo primo Bilancio di sostenibilità dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna è, dunque, un momento di condivisione di quanto realizzato nel corso del 2021 per la e nella Comunità di persone, aziende, associazioni ed istituzioni che si riconosce ed agisce nei principali porti sardi.

A tal fine è stato individuato uno strumento di reporting non finanziario che potesse rappresentare in maniera immediata, semplice e chiara, pur attraverso un modello scientificamente riconosciuto, le molteplici ed articolate attività poste in essere dall'Autorità durante il 2021.

È quindi apparso alquanto immediato ricondurre ai canoni narrativi della Global Reporting Initiative (GRI) – e, specificamente, quelli dei Sustainability Reporting Standards – l'impianto concettuale che meglio riassume i risultati raggiunti rispetto al Documento strategico e di indirizzo che l'Ente si è dato proprio lo scorso anno, cioè il Piano operativo triennale (POT) 2021-2023.

Nell'ossatura del POT sono infatti tracciati gli stessi obiettivi che ora, con questo Bilancio, verranno illustrati ed esaminati utilizzando le matrici di materialità proprie degli Standard GRI in tema di impatto ambientale, sociale e di governo (ESG).

Le cinque direttrici di intervento prioritario del POT rappresentate dall'E.L.I.C.A. (Ecosostenibilità-Lavoro-Innovazione-Condivisione-Accessibilità) vengono infatti riportate, in questa rendicontazione, a dodici tematiche materiali di analisi, grazie alle quali, sulla base di dati ed informazioni, viene restituito un quadro d'insieme di come e quanto l'Ente è intervenuto proattivamente nel cluster di riferimento durante il 2021, anno – non dimentichiamolo – ancora fortemente condizionato dalla crisi pandemica globale e dai conseguenti impatti significativi, segnatamente sulla sfera sociale relativa ad individui e comunità, imponendo una riflessione strutturale e scelte coraggiose anche sulle nuove modalità di lavoro.

In tal senso si è confermata particolarmente efficace la “Piattaforma Aziendale Multitasking” (PAM), sviluppata durante il 2020 esclusivamente mediante know-how interno, per far fronte, in tempi rapidi, alle misure di contenimento del contagio e che ha consentito, anche nel 2021, di rendere disponibile a tutto il personale un unico ambiente virtuale operativo e di favorire modalità di lavoro in remoto, abbreviando, così, ulteriormente le distanze tra uffici, sedi e, soprattutto, rendendo accessibili i contenuti in qualunque momento e da qualsiasi dispositivo, ivi compresa la formazione in-house.

Innovazione e digitalizzazione hanno altresì ridotto le distanze tra uffici ed utenza, grazie al lancio, a fine anno, dello SUAMS, lo Sportello unico amministrativo del Mare di Sardegna che sarà ulteriormente implementato nel corso del 2022 per consentire a cittadini ed aziende di interagire con l'Autorità sempre più celermente e sostenibilmente.

Ed è sempre in chiave di sostenibilità che, nell'autunno 2021, l'Autorità ha proposto un ambiziosissimo progetto di "greening" dei propri porti attraverso uno specifico Programma di azioni integrate (PAI) 2022-2026 denominato "Next rE-generation Ports", ammesso al finanziamento dei fondi PNRR da parte del Ministero della transizione ecologica e che vedrà realizzare, entro il 2025, interventi per quasi 50 milioni di euro, grazie ai quali saranno abbattute, a regime, 12 mila tonnellate annue di CO₂ equivalenti connesse alle attività portuali, cui si sommeranno i benefici ambientali derivanti dall'elettificazione delle banchine (cold ironing), alle quali il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha riservato uno stanziamento di oltre 70 milioni di euro.

Il sostegno finanziario alle iniziative di rigenerazione ambientale assunte dall'Autorità sta anche a rappresentare il riconoscimento che le Istituzioni centrali attribuiscono al ruolo dell'Autorità stessa, quale player di riferimento della crescita economica, sociale e responsabile del territorio.

Ma i risultati conseguiti ed i traguardi preconizzati altro non sono che il frutto, oltre che dell'abnegazione di ciascuna articolazione dell'Ente, anche di un dialogo strutturato e costante con gli stakeholder di riferimento, dialogo che risulta necessario consolidare ed animare, affinché, sulla scia di questo modello partecipativo, si rafforzi l'interrelazione tra i vari attori pubblici e privati coinvolti nello sviluppo sostenibile e duraturo della portualità sarda; in altri termini, sostanziando quel concetto di "valore pubblico" che deve condurre al miglioramento del livello di benessere sociale della Comunità di riferimento, attraverso la riscoperta del proprio patrimonio di valori intangibili, quali, ad esempio, la capacità organizzativa, le competenze delle risorse umane, la rete di relazioni interne ed esterne, l'abilità nell'interpretare le istanze territoriali e nel dare risposte adeguate, la ricerca costante dell'innovazione e la lotta ai fenomeni corruttivi.

Con questo spirito abbiamo peraltro intrapreso il percorso che consentirà di dotarsi di un fondamentale strumento di gestione del territorio, il DPSS – Documento di programmazione strategica del Sistema, il quale, auspichiamo, potrà vedere la luce entro il corrente anno, in virtù, appunto, dell'apporto inclusivo e partecipato dell'intera Comunità portuale.

Perché solo agendo insieme è davvero possibile sostenere la sostenibilità.

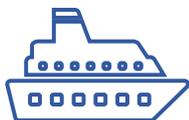
Cagliari, Settembre 2022

Prof. Avv. Massimo Deiana

I nostri numeri

L'AdSP del Mare di Sardegna

8 Porti gestiti



Oltre **44 milioni ton.** di merci movimentate

Più di **4,5 milioni** di passeggeri

Governance

Zero episodi di corruzione



91% di dipendenti formati su anti-corruzione

48% dei fornitori nel territorio sardo

Environment

Fornitura di energia elettrica certificata **100% rinnovabile** per le sedi



1.204 tCO₂eq prodotta

Oltre 494 ton di rifiuti prodotti e raccolti

Social

79 dipendenti

99% sono a tempo indeterminato

45,6% del personale di genere femminile

100% di dipendenti formati su salute e sicurezza



L'AdSP del Mare di Sardegna e gli SDGs

Nel predisporre il suo primo Bilancio di Sostenibilità, l'Ente ha voluto sviluppare la narrazione delle proprie informazioni non finanziarie tenendo in considerazione gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile presenti all'interno dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite. Ciò nella convinzione che, al fine di realizzare azioni concrete che non siano semplicemente orientate al miglioramento delle proprie *performance* individuali, ma che favoriscano il raggiungimento di risultati comuni e condivisi, sia indispensabile guardare al contesto globale e partire dall'individuazione di obiettivi di più ampio respiro.

La crescente attenzione da parte della collettività nei riguardi delle tematiche *ESG* (*Environment, Social, Governance*), ha favorito una spinta propulsiva e decisiva verso la definizione di un programma di azione volto alla tutela delle persone, del pianeta, nonché a favorire uno sviluppo economico sostenibile e resiliente. Tale programma è racchiuso all'interno della cosiddetta UN Agenda 2030.

La stessa Organizzazione delle Nazioni Unite ha definito l'Agenda come “*una strategia per ottenere un futuro migliore e più sostenibile per tutti*”.

Il Documento, presentato nel 2015, individua 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile interconnessi tra loro (*Sustainable Development Goals - SDGs*) – da raggiungere entro i successivi quindici anni – articolati a loro volta in 169 *target*.



Tutti i 193 Stati Membri delle Nazioni Unite hanno ratificato l'Agenda 2030 e si sono così impegnati a declinare, nelle loro rispettive politiche tali Obiettivi, che richiedono un coinvolgimento sostanziale e consapevole di istituzioni, governi, cittadini, imprese e dell'intera società civile.

L'AdSP del Mare di Sardegna, riconoscendo il centrale contributo che anche le amministrazioni pubbliche possono riservare al conseguimento di tali Obiettivi, ha analizzato le richieste dei 17 *goals* e dei relativi *target*. Da tale analisi ha conseguentemente individuato – attraverso lo svolgimento delle sue attività operative – quelli nei cui confronti fornisce un contributo positivo in grado di generare valore condiviso.

Tale esercizio ha comportato lo svolgimento di una *benchmark analysis* a livello italiano ed internazionale su attori comparabili, coadiuvata da una rassegna delle *best practices* di sostenibilità applicabili al settore e da una analisi critica sia delle legittime aspettative dei portatori d'interesse quanto degli obiettivi strategici dell'Autorità.

Mettendo a sistema queste evidenze, è stato selezionato un sottoinsieme degli SDGs su cui l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, in virtù della sua vocazione e delle attività istituzionali, può ambire a giocare un ruolo rilevante già nel breve periodo.

Di seguito si riportano i **cinque SDGs ed i relativi target principali per l'Ente** che guideranno la narrazione e la trattazione degli argomenti presenti all'interno del Documento.

SDGs	Target
 <p>Lavoro dignitoso e crescita economica <i>Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per tutti</i></p>	<p>8.3 Promuovere politiche orientate allo sviluppo che supportino le attività produttive, la creazione di lavoro dignitoso, l'imprenditorialità, la creatività e l'innovazione, e favorire la formalizzazione e la crescita delle micro, piccole e medie imprese, anche attraverso l'accesso ai servizi finanziari</p> <p>8.8 Proteggere i diritti del lavoro e promuovere un ambiente di lavoro sicuro e protetto per tutti i lavoratori, compresi i lavoratori migranti, in particolare le donne migranti, e quelli in lavoro precario</p> <p>8.9 Entro il 2030, elaborare e attuare politiche volte a promuovere il turismo sostenibile, che crei posti di lavoro e promuova la cultura e i prodotti locali</p>
 <p>Imprese, innovazione e infrastrutture <i>Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione e una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile</i></p>	<p>9.1 Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti, comprese le infrastrutture regionali e transfrontaliere, per sostenere lo sviluppo economico e il benessere umano, con particolare attenzione alla possibilità di accesso equo per tutti</p> <p>9.2 Promuovere l'industrializzazione inclusiva e sostenibile e, entro il 2030, aumentare in modo significativo la quota del settore di occupazione e il prodotto interno lordo, in linea con la situazione nazionale, e raddoppiare la sua quota nei paesi meno sviluppati</p>

SDGs	Target
 <p>Agire per il clima <i>Adottare misure urgenti per combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze</i></p>	<p>13.1 Rafforzare la resilienza e la capacità di adattamento ai rischi legati al clima e ai disastri naturali in tutti i paesi</p> <p>13.2 Integrare nelle politiche, nelle strategie e nei piani nazionali le misure di contrasto ai cambiamenti climatici</p>
 <p>Vita sott'acqua <i>Conservare e utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine per uno sviluppo sostenibile</i></p>	<p>14.2 Entro il 2020 gestire e proteggere in modo sostenibile gli ecosistemi marini e costieri per evitare impatti negativi significativi, anche rafforzando la loro capacità di recupero e agendo per il loro ripristino, al fine di ottenere oceani sani e produttivi</p>
 <p>Partnership per gli obiettivi <i>Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile</i></p>	<p>17.13 Migliorare la stabilità macro-economica globale, anche attraverso il coordinamento e la coerenza delle politiche</p> <p>17.17 Incoraggiare e promuovere efficaci partenariati tra soggetti pubblici, pubblico-privati e nella società civile, basandosi sull'esperienza e sulle strategie di accumulazione di risorse dei partenariati</p>

Tali SDGs saranno ripresi nel corso del Report di Sostenibilità, venendo ricondotti di volta in volta alle aree di impegno dell'AdSP che questo documento si prefigge di presentare, al fine di mostrare come l'attività quotidiana che l'Ente svolge in coerenza con la propria missione concorra pragmaticamente non solo allo sviluppo del territorio di riferimento, ma anche ad obiettivi di portata globale.



L'AdSP del Mare di Sardegna

1. L'AdSP del Mare di Sardegna



1.1 Profilo dell'Autorità e contesto di riferimento

L'**Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna** nasce, di fatto, nel 2017, a seguito dell'insediamento dei propri organi, in attuazione del decreto legislativo n. 169/2016 di riforma della legge 28 gennaio 1994, n. 84, che ha portato all'unificazione delle due preesistenti Autorità portuali (già previste dalla novellata legge n. 84 del 1994) di Cagliari e di Olbia e Golfo Aranci (che a fine 2007 si è estesa anche allo scalo di Porto Torres), nonché all'acquisizione, da parte della neo-costituita Autorità di sistema portuale, degli scali regionali di Oristano, Portovesme e Santa Teresa Gallura. Ai quattro porti originari ed ai tre previsti dal d.lgs. n. 169/2016 si è aggiunto, nel settembre del 2021 (decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, art. 4, c. 2, lett. a), il porto di Arbatax.

Questo processo di riorganizzazione si inserisce in un contesto più ampio, avviato dal Legislatore a partire dal

2015, con l'obiettivo di rilanciare e riqualificare il settore portuale e della logistica italiana. Tale processo ha portato alla costituzione di sedici nuovi Enti, ai quali è stato ridefinito il ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento dei porti di competenza in precedenza attribuito a 24 autorità portuali.

Nel caso specifico dell'AdSP del Mare di Sardegna, la Riforma del 2016 ha quindi fatto confluire sotto un'unica gestione unitaria sette porti (Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Oristano, Santa Teresa, Gallura e Portovesme), divenuti poi otto con l'introduzione di Arbatax nel 2021. Ad oggi l'Autorità dei porti della Sardegna conta il maggior numero di scali tra tutte le 16 autorità nazionali.

In base, dunque, alle disposizioni della legge n. 84 del 1994, come novellata dal decreto legislativo n. 169/2016 e dal relativo decreto legislativo "correttivo" 13 dicembre 2017, n. 232, sono definite anche le funzioni attribuite alle Autorità di sistema portuale:

- indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti. L'Ente ha inoltre poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza



*Gli otto Porti dell'AdSP
del Mare di Sardegna*

rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro;

- manutenzione ordinaria nonché straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale né coincidenti e né strettamente connessi alle operazioni portuali;
- coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli Enti e dagli Organismi Pubblici nell'ambito dei Porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;
- amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione;
- promozione di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

La costituzione del nuovo ecosistema portuale sardo ha rappresentato un'importante sfida affrontata grazie all'implementazione di un ricco sistema di **procedure organizzative, amministrative e operative** e di una nuova struttura organica da subito improntate ad una gestione sostenibile e responsabile. A partire, infatti, dal primo anno di costituzione, l'AdSP del Mare di Sardegna ha portato avanti un fondamentale **lavoro di sviluppo coordinato dell'intero sistema portuale e delle sue aree** al fine di contribuire ad una crescita economica e sociale dei Porti in sinergia con le città in cui si trovano.

Pertanto, le attività condotte non hanno riguardato soltanto interventi connessi alle attività *core* del *cluster* portuale, ma anche lo sviluppo territoriale in collaborazione con i Comuni per il rilancio dei *waterfront* in chiave turistica ed il **riavvicinamento del tessuto urbano al compendio portuale**, con il graduale recupero di spazi da dedicare alla cittadinanza e allo sviluppo di attività imprenditoriali.

A dimostrazione dell'impegno profuso e dell'efficacia delle misure adottate, sono diversi i risultati raggiunti e i riconoscimenti ottenuti dall'Ente già in questi anni. Tra questi, si annovera il riconoscimento come **ente pubblico più rapido nei pagamenti nella graduatoria nazionale redatta dal MEF nel 2019**, così come per l'efficienza nelle procedure di gara e nella progettualità europea, con menzioni per il lavoro svolto e per i risultati conseguiti in termini di servizi all'utenza portuale e di processi di telematizzazione delle operazioni in banchina. Inoltre, in virtù della propria natura istituzionale, responsabile e attenta alle *best practices* a livello internazionale, fa parte di associazioni nell'ambito del crocierismo e presiede nei *board* aventi *focus* le tematiche ambientali di Organizzazioni Internazionali come la *European Sea Port Organization*.

Un aspetto importante da considerare ai fini di una migliore comprensione della portata degli interventi e delle attività che svolge, nonché del ruolo strategico dell'AdSP del Mare di Sardegna, è il contesto in cui l'Ente opera.

Circa il 12% del PIL globale è rappresentato dai trasporti marittimi e dalla logistica: la maggior parte delle merci (il 90%), circola via mare, rappresentando i fattori trainanti dello sviluppo commerciale a livello internazionale ¹.

Anche a livello europeo, il trasporto marittimo costituisce un elemento essenziale del commercio e dell'economia: il 77% del commercio estero europeo e il 35% di quello tra gli Stati Membri europei avviene via mare ². Non meno importante è per l'economia italiana, dove il valore del settore marittimo (merci e passeggeri), prima della pandemia, ammontava a 12,7 miliardi di euro, contribuendo a generare oltre 48 mila posti di lavoro ³.

La pandemia da Covid-19, nel corso del 2020, ha generato un forte impatto sul settore e tutti i suoi segmenti: il commercio internazionale, come stimato dal Fondo Internazionale Monetario, nello stesso anno ha registrato una riduzione dei volumi transitati pari a circa il 12%, così come il trasporto marittimo ha registrato un calo del 4,4%, ed il traffico contenitori pari al 7,9% nel primo semestre del 2020. Come si evince dai dati, la crisi pandemica ha comportato forti perdite per il settore, che resta però centrale nelle economie nazionali e sovranazionali, e per cui si prospetta una nuova crescita nei prossimi anni, già in parte avvenuta nel corso del 2021.

Anche il contesto italiano è stato travolto dall'emergenza pandemica, con particolare riferimento alle crociere (-94,6%), ai traghetti (-46,7%) e ai trasporti locali (-49,2%), mentre, in controtendenza, il trasporto merci ha segnato un lieve incremento, nel segmento *container*, in termini di tonnellate trasportate (+2,7%) ⁴. Ad ogni modo, il settore marittimo resta fondamentale per il sistema Paese e la sua ripresa.

In questo scenario, il legislatore nazionale ha confermato il ruolo delle autorità portuali come centri decisionali strategici con sedi nelle realtà principali, ossia nei porti considerati chiave a livello europeo. Il porto, infatti, ha progressivamente assunto il ruolo di *gateway*, ossia di nodo strategico, agendo da catalizzatore delle attività economiche ad essi collegate e contribuendo attivamente alla generazione di valore e reddito nonché allo sviluppo territoriale.

Fin dalla sua istituzione, per i livelli di traffico registrati, l'AdSP del Mare di Sardegna si è posizionata **al vertice dei Sistemi portuali italiani nel settore delle merci e per numero di passeggeri** oltre le 20 miglia nautiche. Nel triennio 2017-2020 sono circolate

¹ Italian Maritime Economy, SRM (2021)

² European Maritime Transport Environmental Report, EMSA (2021)

³ Rapporto Shipping Italia 2020, Nomisma (2021)

⁴ Dati rielaborati da Report Movimenti Portuali, Assoport (2020)

nei porti di competenza circa 181.991.000 tonnellate di merci e oltre 20 milioni di passeggeri, a cui si aggiunge circa un milione di crocieristi in transito.

Movimentazione merci, container e passeggeri nei Porti di competenza dell'AdSP nel corso dell'ultimo triennio (2019-2021)

Trasporto marittimo nei Porti dell'Ente	Valori				
	U.d.M.	2019	2020	2021	Totale
Rinfuse liquide	Ton.	27.873.750	22.603.280	25.724.727	133.721.096
Rinfuse solide	Ton.	4.098.151	4.169.146	4.425.995	22.832.644
Merci varie	Ton.	14.296.829	11.589.998	13.874.686	69.462.598
Totale merci	Ton.	46.268.730	38.362.425	44.025.409	226.016.340
Passeggeri traghetti	N.	4.991.759	2.964.774	4.083.307	21.200.310
Passeggeri locali	N.	1.133.612	492.151	684.505	4.334.506
Crocieristi	N.	441.958	6.908	57.371	1.584.152
<i>Container hinterland</i>	Tues	116.051	57.844	77.191	472.502
<i>Container transshipped</i>	Tues	35.354	10.562	32.462	609.696

Come si evince dai dati sopra riportati, il comparto delle **rinfuse liquide** – in particolare prodotti petroliferi e raffinati – risulta essere quello predominante, rappresentando circa il 60% del totale delle merci movimentate negli scali isolani. Per quanto concerne il **traffico contenitori** invece, è stata registrata una diminuzione – soprattutto nel 2020 e nel 2021 – determinato anche dal disimpegno della società terminalista dal compendio del Porto Canale di Cagliari.

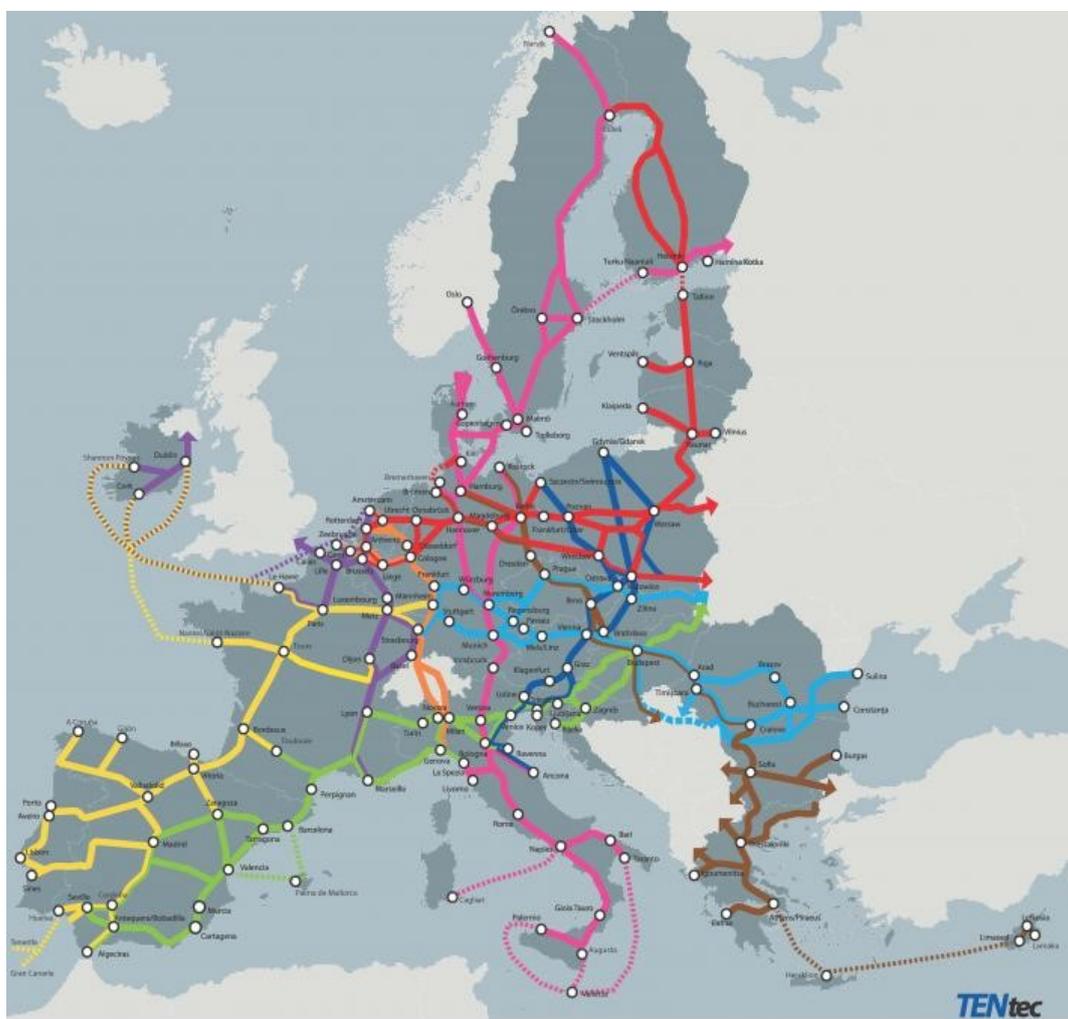
Relativamente al **traffico passeggeri**, questo è tra i principali fattori alla base delle *performance* registrate a livello nazionale e non solo. Nel 2019 sono stati registrati numeri *record* con 6.125.000 passeggeri, e anche nel 2020, nonostante la crisi pandemica che ha colpito l'intero Paese, comportando ingenti blocchi alla mobilità, gli scali sardi hanno comunque registrato una riduzione dei traffici contenuta; numeri che nel 2021 hanno ripreso ad aumentare con circa 5.000.000 passeggeri. Lo stesso andamento è riscontrabile anche relativamente ai numeri delle crociere, *trend* che ha registrato un notevole calo nell'arco del 2020, anno in cui le crociere erano state azzerate a livello globale, per poi tornare a crescere nel 2021 con circa 58.000 passeggeri.

Le infrastrutture portuali rappresentano, dunque, nel contesto infrastrutturale dei trasporti regionali sardi, uno dei fattori produttivi più rilevanti per l'economia isolana, sviluppandosi

lungo due principali direttrici: la prima concentrata sullo sviluppo del sistema portuale dell'area di Cagliari e di Sassari, la seconda invece finalizzata alla realizzazione dell'infrastruttura portuale di Olbia. A questo sistema di portualità maggiore, si aggiungono altre categorie portuali, ossia i porti industriali e quelli dedicati ai collegamenti con le Isole minori, la Corsica nonché al diportismo.

Infine, nel nuovo contesto europeo disegnato dalle Autostrade del Mare e dalla recente progettazione comunitaria (come i progetti GEECCTT-Iles ⁵, e Nectemus ⁶) la Sardegna, seppure ad oggi non abbia un ruolo fondamentale nella configurazione delle Autostrade del Mare, potrà sicuramente assumere una posizione strategica.

Lo dimostra il fatto che, nell'ambito del processo di revisione delle Reti TEN-T tuttora in corso, la Sardegna, tramite il suo porto della rete CORE (Cagliari), è entrata a fare parte della rete principale all'interno del corridoio "Scandinavo Mediterraneo".



Corridoio Scan-Med

⁵ Per maggiori dettagli il progetto è consultabile al seguente link: <http://www.adspmaredisardegna.it/il-geectt-iles/>

⁶ Per maggiori dettagli il progetto è consultabile al seguente link: <http://www.adspmaredisardegna.it/nectemus/>

Porto di Cagliari

Il porto di Cagliari, situato a sole undici miglia dalla linea ideale Gibilterra-Suez, rappresenta uno dei poli per l'attività di *transhipment* del Mediterraneo occidentale. È suddiviso in due aree:

- **il Porto Storico**, che si sviluppa su 5.800 metri di banchina e ha una vocazione commerciale, Ro-Ro, navi passeggeri e crocieristico (per cui è presente un *terminal* dedicato);
- **il Porto Canale**, che si estende per oltre 1.600 metri e offre cinque accosti per traffico *transhipment* e Ro-Ro. Nella stessa area, in località Sarroch – Porto Foxi, sono presenti gli accosti petrolchimici – petroliferi con attracchi per diciassette navi, a servizio di una delle più importanti raffinerie nazionali.



Porto di Olbia



Il porto di Olbia è considerato la principale porta della Costa Smeralda oltre a rappresentare uno dei più importanti scali passeggeri del Mediterraneo, con più di tre milioni di presenze ogni anno. È anche un importante scalo commerciale con quasi sei milioni di tonnellate di merci su gommato.

È suddiviso in tre aree:

- **Cocciani**, inserita nel tessuto industriale della città;
- **il Porto interno**, dove insiste anche l'antico porto romano, che è destinato al diportismo;
- **l'Isola Bianca**, con dieci banchine per le navi Ro-Ro per il trasporto passeggeri con auto al seguito, mezzi commerciali e per le navi da crociera.

Porto di Golfo Aranci

Situato a quindici minuti dal Porto di Olbia, il Porto di Golfo Aranci è lo scalo sardo più vicino al Continente. Con un traffico annuale che si avvicina al milione di passeggeri, nasce quale terminale marittimo del servizio ferroviario per il trasporto dei passeggeri e delle merci.

È dotato di banchine sulle quali possono attraccare navi passeggeri di grosso tonnellaggio ed un dente d'attracco con binari ferroviari. È presente, inoltre, anche una Stazione Marittima all'interno della quale sono collocati uffici e servizi di accoglienza.



Porto di Porto Torres



Collocato a Nord Ovest della Sardegna, è il secondo scalo isolano in ordine di passeggeri e merci.

Considerato un Porto *multipurpose*, è diviso in tre aree:

- **il Porto civico** (a sua volta suddiviso in moli di Ponente, banchina Dogana Segni e banchina Alti Fondali), destinato alle navi Ro-Ro passeggeri e merci e al traffico da diporto;
- **il Porto industriale** (composto da due banchine utilizzabili per traghetti, crociere, carichi solidi ed una per liquidi), ed un terminale, sulla diga foranea, utile al traffico di combustibili solidi (principalmente carbone) e liquidi (olio combustibile).

Porto di Oristano

Il Porto si trova al centro dell'omonimo golfo, tra lo stagno di Santa Giusta ed il mare del versante Sud-occidentale. È configurato da una grande area organizzata con terminali diretti e lotti industriali localizzati a bordo banchine, oltre ad essere affacciato su un ampio canale navigabile. Presenta una vocazione industriale direttamente connessa alle attività imprenditoriali localizzate all'interno ed un'area prettamente commerciale legata alla movimentazione delle c.d. "merci alla rinfusa" nel Piazzale Portuale.



Porto di Portovesme



Il Porto prende il nome da una frazione del Comune di Portoscuso ed è situato in una insenatura naturale lungo la costa Sud-occidentale sarda. Lo scalo rappresenta la porta verso il mare del complesso industriale retrostante.

Dotato di appositi pontili utilizzati per il carico e lo scarico delle merci, funzionali ai comparti produttivi del territorio circostante, svolge anche il fondamentale ruolo di porto passeggeri, con un consistente traffico annuale, da e per l'Isola di San Pietro.

Porto di Santa Teresa Gallura

Scalo più a Nord della Sardegna, il Porto commerciale di Santa Teresa rappresenta il principale scalo verso la Corsica, dalla quale dista appena cinquanta minuti di navigazione. Situato in un'area geografica fra le più suggestive della Gallura, si colloca all'interno di una stretta insenatura ed è costituito da una banchina adibita ai traghetti che giornalmente collegano lo scalo gallurese con Bonifacio.



Porto di Arbatax



Situato sulla costa orientale della Sardegna, nel Comune di Tortolì, il Porto di Arbatax è uno scalo specializzato principalmente nel trasporto passeggeri, pur svolgendo un ruolo strategico per la movimentazione delle merci destinate al vicino polo produttivo. È costituito da due banchine: il Molo di Ponente, a servizio dell'area industriale del porto e quello di Levante, più prossimo al centro abitato, destinato ai traghetti. L'area compresa tra i due moli è dedicata alla diportistica, con circa 650 posti barca, alla cantieristica nautica e ai servizi a queste connessi.

1.2 Le risorse e i risultati economico-finanziari

Al fine di perseguire il proprio obiettivo di favorire lo sviluppo portuale e territoriale, l'AdSP del Mare di Sardegna, sin dalla sua costituzione, ha svolto un ruolo di attivatore di economie, di valore aggiunto e di produzione di indotti, con impatti sull'economia del territorio e degli *stakeholder* di riferimento coinvolti. Ciò è stato possibile attraverso l'espletamento delle proprie attività tramite l'utilizzo di canali e strumenti di finanziamento alternativi, in aggiunta a quelli tradizionali, quali, ad esempio, i finanziamenti europei.

Con il bilancio dell'esercizio 2020 è stata formalmente unificata la gestione finanziaria derivante dalle precedenti realtà amministrative dell'Autorità portuale di Cagliari e di quella di Olbia e Golfo Aranci: l'Ente ha completato quindi il processo di **completa unificazione della gestione economica e delle linee di intervento finanziario**. L'omogeneizzazione delle competenze in capo a strutture direzionali ben definite consente una più accurata allocazione delle risorse ed una meglio ponderata quantificazione dei fabbisogni, elementi necessari per una buona governance economico-finanziaria.

Nella tabella di seguito è rappresentato il **valore economico generato e distribuito** nell'anno 2021, ossia la ricchezza generata dall'Ente nello svolgimento delle proprie attività⁷, calcolata tramite riclassificazione delle voci di conto economico come riportate nel Rendiconto generale e relativi allegati. Per quanto riguarda il **valore economico direttamente generato** nel 2021, riconducibile a titolo di esempio ai proventi dei servizi offerti al cluster portuale, ai canoni demaniali o alle tasse portuali, è pari a **52.491.038 euro**, mentre i **costi**, corrispondenti al valore economico distribuito, sono risultati pari a **39.197.723 euro**.

Il **valore economico trattenuto** dall'AdSP, pari a **12.646.287 euro** nel 2021, è dato dalla differenza fra il valore economico generato e quello distribuito.

Valore economico direttamente generato, distribuito e trattenuto dall'Autorità per l'anno 2021

Valore economico generato e distribuito (€)	Valori
	2021
Valore economico direttamente generato	52.491.038,90
Valore economico distribuito	39.197.723,62
Costi operativi	17.958.917,48
Salari e benefit dei dipendenti	9.426.923,12
Pagamenti alla Pubblica Amministrazione	1.097.823
Valore economico trattenuto	12.646.287,56

⁷ Il valore economico generato e distribuito è calcolato come stima, tramite riclassificazione delle singole voci di conto economico come da Rendiconto generale 2021 e relativi allegati approvati dal Comitato di gestione il 28 aprile 2022.

Rileva in questa sede specificare come il valore economico generato e distribuito sia in realtà una misura che per Enti come le AdSP necessita di essere accompagnato da ulteriori rappresentazioni dell'impatto sul territorio.

Sotto questo punto di vista risulta fondamentale citare il reperimento di **finanziamenti**: agli strumenti tradizionali di finanziamento l'Ente ha infatti sempre maggior intenzione di affiancare modalità alternative di ricerca di fondi per la realizzazione di studi, progetti, strutture materiali ed immateriali al servizio dei Porti e del sistema logistico. In particolare, si fa riferimento al *fundraising* consistente nell'attività di ricerca di specifici fondi, sia di origine nazionale, sia di origine comunitaria, che di origine privata. Nella fase attuale, alla luce dei rigidi vincoli di finanza pubblica imposti dall'UE e dalla necessità di perseguire una costante azione di contenimento del debito pubblico italiano a causa della scarsità di risorse nazionali, i fondi europei costituiscono per l'AdSP una fonte di finanza aggiuntiva di rilevante importanza. Per fornire un ordine di grandezza dell'impatto del fronte finanziamenti, è sufficiente riportare come le somme previste per opere sbloccate nel 2021 inietteranno nel sistema, e, dunque, nell'economia locale e nazionale, circa **270 milioni di euro**, cifra pari a circa il 27% dell'importo totale delle risorse previste dalle AdSP italiane per interventi nei porti.

1.3 Verso un futuro sostenibile

«L'azione dell'Ente sarà indirizzata verso un *Green Deal* portuale che vedrà la sostenibilità ambientale degli interventi da adottare nel triennio quale parametro costante di riferimento e valutazione delle scelte»

(Piano operativo triennale 2021-2023)

Il Sistema portuale rappresenta uno dei cardini su cui si basa lo sviluppo economico e sociale di un Paese, poiché capace di produrre ricchezza e di catalizzare investimenti e risorse. Al processo di sviluppo logistico ed economico, nonché al crescente uso del mare come via di comunicazione e trasporto, è fondamentale si accompagni una **minimizzazione dell'impatto che le attività connesse generano sull'ambiente e sulle persone**.

Negli ultimi anni, si sta assistendo ad una maggiore sensibilizzazione sulle questioni legate alla sostenibilità. A tale maggiore attenzione è seguito un più elevato impegno da parte legislatori che hanno disegnato un nuovo approccio da seguire per lo sviluppo portuale.

In tale contesto l'AdSP del Mare di Sardegna sta dimostrando una sempre più costante attenzione verso questi argomenti attraverso la realizzazione di azioni concrete volte allo sviluppo di precisi piani strategici. L'Ente sta, difatti, **introducendo sempre più le**

tematiche ESG all'interno delle sue attività operative e sviluppando progettualità a livello nazionale ed europeo in tal senso.

In questo processo di cambiamento e trasformazione messo in atto dall'Autorità, assume sempre più rilievo il **coinvolgimento e l'interazione con i propri stakeholder di riferimento**. Ciò nella convinzione che la condivisione delle reciproche aspettative sia fondamentale per favorire il raggiungimento di un fine comune nonché accrescere il valore condiviso.

L'AdSP del Mare di Sardegna, inoltre, nonostante non abbia ancora introdotto una figura formalizzata all'interno della sua struttura organizzativa, integra in maniera trasversale la sostenibilità all'interno delle diverse Direzioni ed Uffici.

Il presente Bilancio di Sostenibilità vuole essere appunto un ulteriore tassello da aggiungere al fine di consolidare il percorso già intrapreso dall'Ente verso la realizzazione di tali obiettivi, partendo dall'analisi che ha permesso di predisporre un'iniziale Matrice di Materialità e di svolgere il primo esercizio di stakeholder engagement attinente a temi di sostenibilità.

Per ulteriori specifiche in merito alle politiche ed alle iniziative portate avanti dall'Autorità si rimanda alla trattazione nei paragrafi successivi in cui verrà descritto nel dettaglio il Piano Operativo Triennale 2021-2023 con particolare *focus* sulla strategia di sostenibilità intraprese e portata avanti dall'Ente nonché le azioni e le attività messe in atto al fine di favorire uno sviluppo locale e territoriale.

1.4 Il dialogo con i portatori d'interesse

Il dialogo ed il confronto costante con gli *stakeholder* è ritenuto di fondamentale importanza dall'Autorità che, a tal fine, si adopera per rendere la comunicazione con questi ultimi quanto più possibile trasparente e multidirezionale.

Negli ultimi anni l'AdSP del Mare di Sardegna ha difatti avviato una serie di interazioni e tavoli di lavoro con i propri portatori di interesse organizzando eventi ed incontri propri e in collaborazione con le altre Istituzioni operanti nel sistema portuale.

Predisporre, inoltre, su base annuale, una serie di *survey* di *customer satisfaction*, distribuite mediante i canali istituzionali, non solo al fine di agevolare il rapporto con l'utenza ma anche per migliorare la propria operatività nonché i servizi offerti.

Oltre al dialogo continuo e costante con Assoport, l'Associazione dei porti italiani, nonché con gli apparati ministeriali e comunitari di riferimento, risulta assai considerevole l'impegno dell'Autorità nello sviluppare importanti sinergie sia con le principali associazioni europee in ambito portuale (ESPO - *European Sea Port Organization*) che con quelle internazionali in ambito crocieristico (*MedCruise*).

In particolare, in *MedCruise*, l'Ente riveste un ruolo di primaria importanza in quanto parte attiva nel *board* tramite la figura di *Director Sustainability Environmental Issues*.

Le **categorie di stakeholder** di seguito rappresentate si propongono di sintetizzare i principali portatori di interesse con cui l'Autorità dialoga nello svolgimento delle proprie attività, e sono state individuate tramite un'analisi di *benchmark* sui principali Enti similari presenti all'interno del contesto nazionale ed internazionale. Successivamente, tale attività di approfondimento del contesto esterno è stata corroborata da uno studio della documentazione interna dell'AdSP del Mare di Sardegna.

Elenco delle categorie di stakeholder individuate dall'Autorità

<i>Stakeholder dell'AdSP del Mare di Sardegna</i>
Persone AdSP
Organi e Organismi di <i>Governance</i>
Fornitori di Servizi Portuali e Concessionari
Fruitori e Utenti dei Porti
Compagnie di Navigazione
Compagnie di Trasporto Terrestre e Logistica Merci
Istituzioni Locali ed Internazionali
Enti e Pubbliche Amministrazioni operanti nei Porti
Università ed Enti di Ricerca
Comunità e Territorio
Associazioni di Settore e di Categoria
Media

1.5 La Matrice di Materialità

Al fine di individuare le principali tematiche su cui conseguentemente sviluppare la narrazione del presente Documento, l'Ente ha avviato un processo di analisi di materialità in conformità a quanto previsto dai GRI *Standard*, utilizzati come standard di rendicontazione.

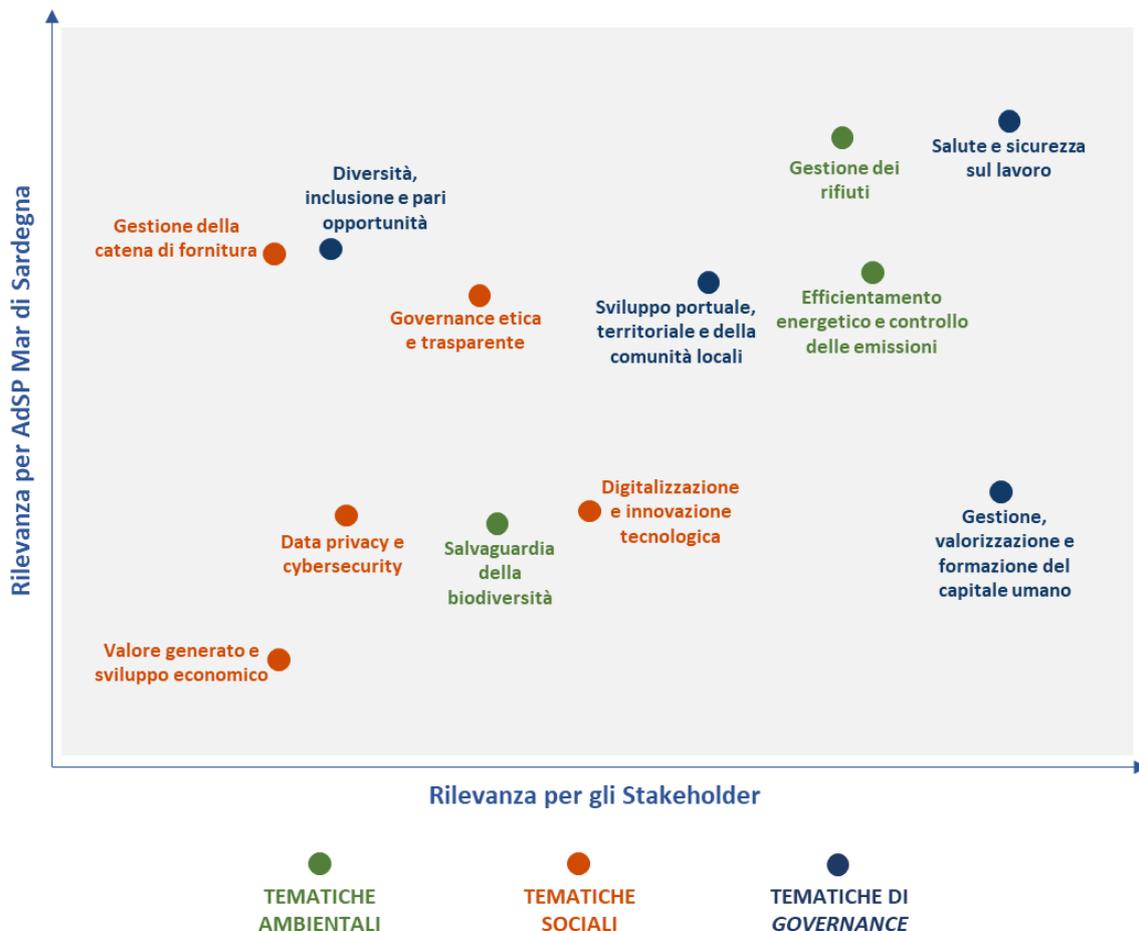
Redigere un Bilancio di Sostenibilità secondo i GRI *Standard* significa rendicontare le informazioni sulla base dei cosiddetti “**temi materiali**”, terminologia con cui si intende “*tema che riflette l'impatto economico, ambientale e sociale dell'organizzazione che redige il report o che influenza in modo sostanziale le valutazioni e le decisioni degli stakeholder*”.

Per identificare questi temi rilevanti per l'Ente è stata, in primo luogo, svolta un'analisi sui documenti di sostenibilità prodotti dai principali Enti simili presenti all'interno del panorama nazionale ed internazionale; nonché un approfondimento sulla documentazione interna dell'Autorità e sugli emergenti *trend* di sostenibilità del mercato e del panorama normativo-regolamentare.

Successivamente, si è proceduto alla prioritizzazione, tramite la valutazione nel merito, delle tematiche potenzialmente materiali individuate; nello specifico, è stata svolta un'attività di *stakeholder engagement* interno tramite la somministrazione di due differenti *survey online*: una rivolta al *management*, considerato metodologicamente “stakeholder interno” in quanto in grado di impattare su priorità, linee di sviluppo e azioni dell'Ente, ed un'altra dedicata ai dipendenti, che lo standard intercetta come primo stakeholder esterno in grado di valutare criticamente l'operato dell'organizzazione e i temi che essa dovrebbe considerare.

Nei prossimi esercizi – in una logica di miglioramento costante del proprio processo di analisi di materialità – sarà previsto il coinvolgimento di ulteriori categorie, per ampliare la platea di interlocutori ed arricchire l'analisi con nuovi punti di vista e considerazioni rilevanti.

In entrambi i questionari è stato chiesto di attribuire, per ogni tematica, una valutazione in termini di rilevanza da uno (non importante) a cinque (estremamente importante).



Il processo sopra descritto ha portato alla prioritizzazione di **dodici tematiche materiali** e di conseguenza alla costruzione della Matrice di Materialità.

La figura di seguito riportata mostra la prioritizzazione di queste dodici tematiche materiali all'interno del quadrante in alto a destra della Matrice di Materialità.

Nella seguente tabella si riportano i **dodici temi** con la relativa descrizione. Sono stati associati ad ogni tema, inoltre, gli SDGs a cui l'Ente contribuisce. In particolare, per tale riconciliazione, è stata presa quale riferimento la pubblicazione "*Linking the SDGs and the GRI Standards*" redatta dal *Global Reporting Initiative* (per approfondimenti si rimanda al paragrafo "L'AdSP del Mare di Sardegna e gli SDGs").

Categoria	Tema materiale	Descrizione	SDGs
Tematiche ambientali	Efficientamento energetico e controllo delle emissioni	Gestione efficace ed efficiente delle risorse tramite la promozione e l'utilizzo di fonti energetiche alternative, nonché la messa a punto di azioni volte al contenimento dei consumi e alla riduzione delle emissioni di CO ₂ .	
	Gestione dei rifiuti	Gestione responsabile dei rifiuti tramite implementazione strutturata di modalità di recupero e avvio allo smaltimento sostenibili.	
	Salvaguardia della biodiversità	Salvaguardia e tutela della biodiversità tramite lo sviluppo di misure ed azioni protettive, nonché di interventi volti al monitoraggio e al ripristino di aree naturali.	
Tematiche sociali	Sviluppo portuale, territoriale e della Comunità Locale	Gestione delle attività portuali mediante il coinvolgimento e la collaborazione tra Istituzioni Pubbliche, Private, di Ricerca e del Terzo Settore, per lo sviluppo di un sistema portuale efficiente e la messa a punto di azioni e programmi rivolti alla Comunità Locale.	 
	Diversità, inclusione e pari opportunità	Adozione di misure e pratiche indirizzate a favorire il benessere dei dipendenti e a garantire la promozione della diversità e delle pari opportunità.	
	Salute e sicurezza sul lavoro	Promozione di azioni e di comportamenti responsabili finalizzati alla salvaguardia della salute psicofisica del personale nonché a garantire condizioni e luoghi di lavoro sicuri e salubri nel contesto di riferimento.	
	Gestione, valorizzazione e formazione del capitale umano	Gestione attenta del capitale umano a partire dai processi di qualifica e di selezione nonché valorizzazione e sviluppo delle risorse umane attraverso lo svolgimento di attività formative al fine di accrescere le competenze professionali e consolidare quelle già esistenti.	

Categoria	Tema materiale	Descrizione	SDGs
Tematiche di governance	Governance etica e trasparente	Sviluppo di un modello di <i>governance</i> basato sul rispetto dei principi di integrità ed etica, oltre che conforme alla normativa applicabile e alle migliori pratiche del contesto di riferimento.	 
	Valore generato e sviluppo economico	Creazione di valore condiviso e di opportunità di sviluppo economico attraverso lo svolgimento della propria attività di Autorità di Sistema Portuale.	 
	Gestione della catena di fornitura	Adozione di processi di selezione dei fornitori basati su criteri meritocratici e di trasparenza, per garantire modalità di approvvigionamento corrette e sicure in coerenza con la normativa applicabile e le linee guida interne.	
	Digitalizzazione e innovazione tecnologica	Sviluppo e implementazione di soluzioni tecnologiche innovative al fine di favorire la trasformazione digitale dell'Autorità nonché il miglioramento e la semplificazione delle procedure e dei processi gestionali.	 
	Data privacy e cybersecurity	Adozione di misure conformi alle disposizioni vigenti in materia di <i>data protection</i> e di <i>privacy</i> , con l'obiettivo di garantire la protezione dei sistemi informatici nonché dei dati e delle informazioni del personale e più in generale di tutti coloro che entrano in contatto con l'Autorità.	



L'AdSP e la buona Governance

2 L'AdSP e la buona Governance



2.1 Organi di Governo e Struttura Organizzativa

Organi di governo e controllo

Il sistema di *governance* dell'Ente è orientato a garantire una gestione dell'Autorità e dei porti da essa gestiti non solo in linea con la *compliance*, ma, soprattutto, efficace ed efficiente in termini di processi, favorendo la trasparenza nei confronti dei propri *stakeholder* e la pluralità delle attribuzioni.

Tale sistema, secondo le disposizioni della legge n. 84/1994, è composto dai seguenti Organi:

<p>Presidente</p>	<p>Il Presidente è nominato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il Presidente della Regione. È una figura scelta tra i cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale ed ha la rappresentanza legale dell'AdSP. Il suo mandato ha una durata di quattro anni. Al Presidente sono attribuiti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione.</p> <p>Il Presidente può essere confermato per una sola volta.</p>
<p>Comitato di gestione</p>	<p>Il Comitato di gestione è l'organo di governo dell'Autorità. Il Comitato attualmente in carica è stato nominato con decreto del Presidente n. 236/2021 ed è così composto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 dal Presidente dell'Ente; 2 dal delegato designato dall'Autorità marittima di Cagliari; 3 dal rappresentante della Regione Autonoma della Sardegna; 4 dal rappresentante della Città Metropolitana di Cagliari; 5 dal rappresentante del Comune Olbia. <p>Al Comitato di gestione la Legge ha assegnato i compiti di adozione del piano regolatore di sistema portuale, approvazione del piano operativo triennale, che individua le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche; l'approvazione del bilancio di previsione, delle note di variazione e del conto consuntivo. Lo stesso organo predispone, su proposta del Presidente dell'AdSP, il regolamento di amministrazione e contabilità dell'Ente; approva la relazione annuale sull'attività dell'Ente, esprime i pareri in merito alle concessioni demaniali; autorizza le imprese portuali allo svolgimento delle attività; delibera sulla dotazione organica dell'Ente e sul recepimento degli accordi contrattuali e, non ultimo, su proposta del Presidente dell'AdSP, nomina il Segretario generale.</p> <p>I membri di tale Organo hanno un mandato di quattro anni e possono essere riconfermati una sola volta.</p>

Collegio dei revisori dei conti

Il **Collegio dei revisori dei conti** è un Organo preposto al **controllo** sugli atti di gestione e sulla regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili. È composto da tre membri effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, i quali devono essere iscritti al Registro dei Revisori legali dei conti o in possesso di specifica professionalità. I membri del Collegio restano in carica quattro anni e possono essere riconfermati nell'incarico una sola volta.

Nel corso dell'anno 2021, la composizione degli Organi di Governo per genere e fascia di età è la seguente:

Composizione degli Organi di Governo⁸ per genere e fascia d'età nel mandato 2021

Componenti degli Organi di Governo (n.)	2021		
	Uomini	Donne	Totale
<30	0	0	0
30-50	0	0	0
>50	3	1	4
Totale	3	1	4

Un ruolo fondamentale è, inoltre, ricoperto da altri organismi che, seppure non formalmente qualificati quali “organi” dalla legge n. 84 del 1994, si affiancano a questi per garantire il buon andamento e la corretta gestione dell'ente:

Segretariato generale

Previsto e disciplinato dall'art. 10 della legge n. 84 del 1994, il Segretariato generale è composto dal Segretario generale e dalla **Segreteria tecnico-operativa**, alla quale il primo è preposto e di cui si avvale per lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'Autorità. Nominato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente dell'AdSP, il **Segretario generale** è scelto tra **esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore portuale, nonché nelle materie amministrativo-contabili**. È assunto con contratto di diritto privato, che ha una durata quadriennale e può essere rinnovato una sola volta. In virtù delle **funzioni** assegnategli dalla legge, analiticamente elencate al comma 4 della suddetta disposizione, il Segretario generale:

- provvede agli adempimenti necessari al funzionamento dell'AdSP e sovrintende e coordina le attività degli uffici territoriali portuali;

⁸ Da intendere limitatamente al Presidente e Comitato di gestione.

- cura l'istruttoria degli atti di competenza del Presidente e del Comitato di gestione;
- cura i rapporti, ai fini del coordinamento delle rispettive attività, con le amministrazioni statali, regionali e degli enti locali;
- cura l'attuazione delle direttive del Presidente e del Comitato di gestione;
- elabora il piano regolatore di sistema portuale, avvalendosi della segreteria tecnico – operativa;
- riferisce al Comitato di gestione sullo stato di attuazione dei piani di intervento e di sviluppo delle strutture portuali e sull'organizzazione economico – produttiva delle attività portuali;
- provvede alla tenuta dei registri cui sono iscritti i lavoratori delle imprese operanti in porto e i dipendenti delle associazioni di cui all'art. 17 della stessa legge.

Organismo di partenariato della risorsa mare

L'**Organismo di partenariato della risorsa mare** (OPRM) è un organo consultivo che, ai sensi dell'art. 11-bis della legge n. 84 del 1994, svolge funzioni di confronto partenariale, potendo esprimere pareri sugli aspetti chiave delle attività amministrative di un porto, nell'ambito dell'adozione del Piano regolatore di sistema portuale, del Piano operativo triennale o in ordine al progetto di bilancio preventivo e consuntivo. Si tratta di pareri non vincolanti, potendo l'AdSP discostarsene fornendo adeguata motivazione.

È composto dal **Presidente** dell'AdSP, che lo presiede, dai **comandanti** dei porti facenti parte del sistema portuale dell'AdSP, da un rappresentante delle categorie professionali degli **armatori** e degli **industriali**, nonché da un rappresentante di ciascuno dei seguenti operatori: **imprese portuali** o **concessionarie** di banchine, **spedizionieri**, **operatori logistici**, **ferroviari**, **agenti e raccomandatori marittimi**, **autotrasportatori**, **operatori del turismo o del commercio portuali**; infine, tre rappresentanti dei **lavoratori** delle imprese operanti in porto e un rappresentante dell'impresa o agenzia rivolta alla fornitura di lavoro temporaneo ex art. 17 della legge n. 84/1994.

Tali componenti partecipano all'Organismo a titolo gratuito, potendo beneficiare solo di rimborsi spese a carico delle amministrazioni, enti e associazioni che li designano.

Commissioni consultive

L'art. 15 della legge n. 84 del 1994 dispone che in **ogni porto** venga istituita, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, una **Commissione consultiva** avente la funzione di esprimere **pareri** in ordine al rilascio, sospensione o revoca delle **autorizzazioni o concessioni** di cui agli artt. 16, 17 e 18 della suindicata legge, nonché in ordine all'**organizzazione del lavoro in porto**, agli **organici delle imprese**, all'**avviamento** della manodopera e alla **formazione professionale** dei lavoratori.

Tale Commissione è presieduta dal Presidente dell'AdSP, il quale ha poteri di iniziativa e di direzione dell'attività svolta, ed è composta da altri **12 membri**, così ripartiti: 5 rappresentanti dei **lavoratori delle imprese** operanti in porto (6 per i porti che non sono sede di AdSP) e un rappresentante per ciascuna delle seguenti categorie: **lavoratori dell'AdSP**; **armatori**, **industriali**, **imprenditori** di cui agli artt. 16 e 18; **spedizionieri**, **agenti e raccomandati** marittimi e **autotrasportatori** operanti in ambito portuale.

Organismo indipendente di valutazione

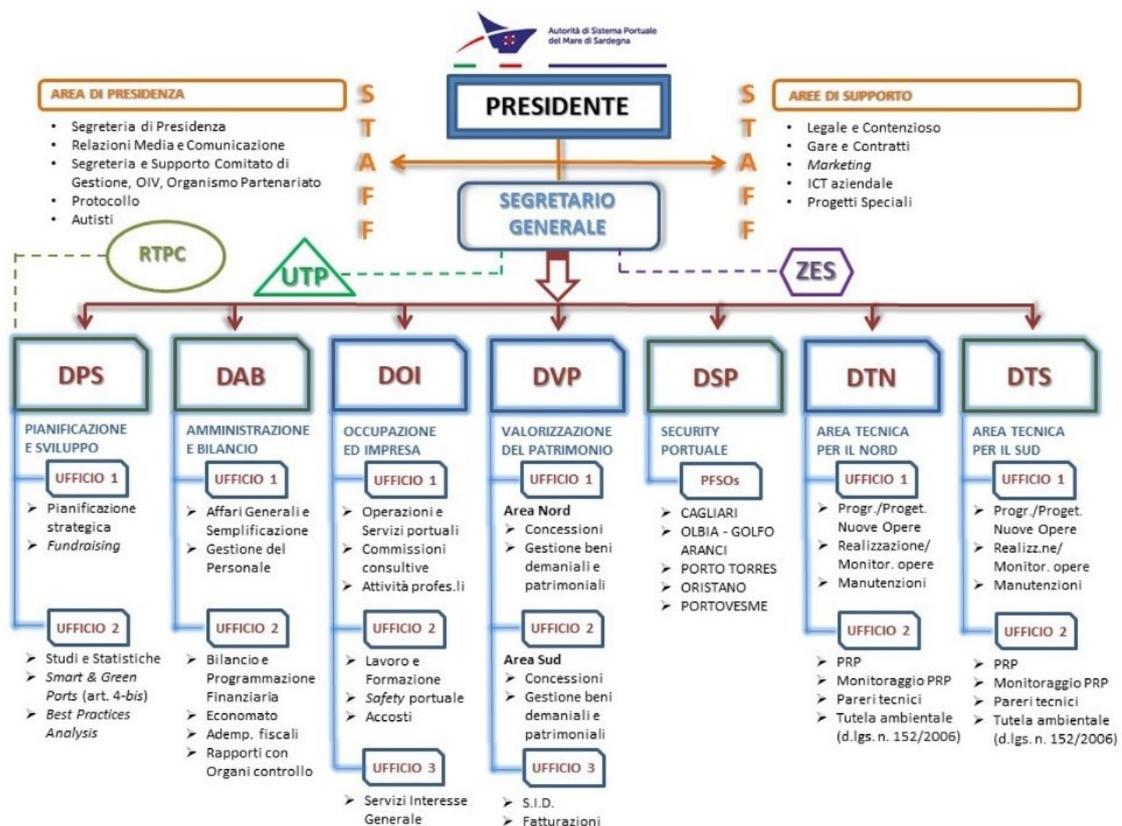
L'**Organismo indipendente di valutazione (OIV)** è un organo collegiale composto da tre membri nominati per un triennio con decreto del Presidente dell'AdSP e supporta l'Amministrazione sul piano metodologico, verificando la correttezza dei **processi di misurazione, monitoraggio, valutazione e rendicontazione della performance organizzativa e individuale**. Propone al vertice politico la valutazione dei dirigenti apicali.

L'OIV, inoltre, verifica che l'Ente realizzi nell'ambito del ciclo della performance un'integrazione sostanziale tra programmazione economico-finanziaria e pianificazione strategico-gestionale. Ai fini della valutazione della performance organizzativa, promuove l'utilizzo dei risultati derivanti dalle attività di valutazione esterna delle amministrazioni e dei relativi impatti. Promuove e attesta l'assolvimento degli obblighi relativi alla trasparenza e all'integrità, nonché i risultati e le buone pratiche di promozione delle pari opportunità.

Struttura organizzativa

Con delibera del Comitato di gestione del 20 dicembre 2018, n. 33 (aggiornata successivamente con delibera n. 9 del 2021), è stata approvata la pianta organica dell'AdSP del Mare di Sardegna.

Sulla base del nuovo schema, l'Ente è così strutturato:



2.2 La strategia: il POT 2021-2023

Nel corso degli anni, il Sistema portuale sardo è divenuto un punto di riferimento affidabile nel cluster portuale, ponendosi come attento interlocutore delle istituzioni e dell'iniziativa economica privata, sostenendo numerose proposte progettuali volte al rilancio infrastrutturale e tecnologico degli scali, dei servizi ai passeggeri e degli stessi traffici marittimi.

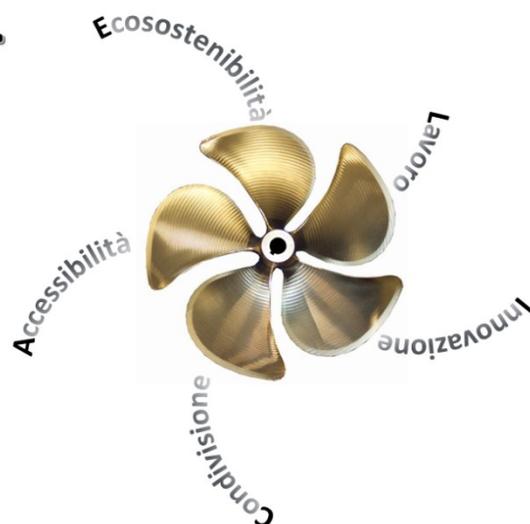
Le attività di sviluppo sono la risultante del Piano Operativo Triennale (POT) che, nella sua versione 2021-2023, individua le **strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche** delineate dall'AdSP nel presente quadro triennale.

Fulcro del nuovo POT è la **pianificazione delle funzioni future dei porti** di sistema, processo che si integrerà ed articolerà nel Documento di Pianificazione (ora Programmazione) Strategica di Sistema (DPSS), attraverso il quale verrà definito un criterio guida comune per:

- implementare la capacità infrastrutturale di attrazione e generazione dei traffici;
- perfezionare ed incrementare i servizi ai passeggeri;
- adottare in tutti gli scali e nelle aree demaniali di competenza un *green deal* per l'efficientamento energetico e la promozione dell'utilizzo di carburanti a basse emissioni solforose;
- favorire l'iniziativa privata, in particolare quella legata al comparto nautico e dei servizi, con rideterminazione, riqualificazione ed infrastrutturazione delle aree dedicate alla cantieristica, alla diportistica e agli spazi commerciali.

Gli indirizzi principali individuati dal POT sono simbolicamente espressi nel potenziale generato dalla propulsione di **un'elica**, acronimo che riassume cinque strategie e politiche di intervento:

E.L.I.C.A.



Ecosostenibilità

L'azione dell'Ente sarà indirizzata verso un **Green Deal** portuale che vedrà la sostenibilità ambientale degli interventi da adottare nel triennio, quale parametro costante di riferimento e valutazione delle scelte.

In conformità a quanto indicato dalla Commissione Europea nella Comunicazione n. 640 del 2019 al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo ed al Comitato delle Regioni, l'Autorità favorirà iniziative volte a:

- investire in tecnologie rispettose dell'ambiente;
- sostenere l'industria nell'innovazione;
- introdurre all'interno dei propri porti forme di mobilità e di trasporto più pulite, più economiche e più sane;
- stimolare la decarbonizzazione a favore di fonti di energia alternative;
- garantire una maggiore efficienza energetica delle infrastrutture insistenti nell'ambito della dividende demaniale di competenza; collaborare con i Partner Istituzionali per migliorare gli *standard* ambientali del contesto di riferimento.

Lavoro

Le misure che interesseranno il mondo del lavoro nei porti all'interno del Sistema saranno sostanzialmente volte a:

- qualificare le *skill* professionali delle maestranze portuali;
- monitorare le dinamiche della domanda e dell'offerta occupazionale mediante interlocuzioni sistematiche con le parti sociali;
- vigilare, attraverso una rinvigorita attività *on field*, sul rispetto delle norme a tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori in porto.

Innovazione

Le Linee guida governative per la definizione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) del 9 settembre 2020 individuano sei "aree tematiche" strutturali di intervento, tra cui "Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo". L'innovazione ed i correlati interventi di digitalizzazione saranno i capisaldi delle azioni che l'Autorità porrà in essere tra il 2021 ed il 2023, ad iniziare da una sistematica **reingegnerizzazione dei processi interni**, che sarà accompagnata da una progressiva dematerializzazione dell'attività amministrativa, già avviata nel triennio precedente ed ormai sempre più orientata verso una tecnologia *cloud*.

Condivisione

Un Sistema, per essere qualificato effettivamente tale, deve necessariamente alimentarsi dell'interazione tra tutti i soggetti che ne fanno parte. Il processo di interazione presuppone inoltre che le parti interagenti condividano alcune loro specificità per raggiungere un fine comune. Questo fine può essere definito come “**valore pubblico**”, cioè il miglioramento del benessere (economico, sociale, ambientale) delle comunità di riferimento, degli utenti, degli *stakeholder*, dei destinatari di una politica o di un servizio. Si tratta, quindi, di accrescere e strutturare l'interagire di tutti i soggetti che intervengono, a vario titolo, nelle attività del Sistema dei Porti della Sardegna, condividendo con essi e tra essi le primarie scelte che l'Autorità, in quanto soggetto di *governance* del settore, è chiamata ad assumere nell'adempimento dei propri compiti istituzionali.

Accessibilità

Il Sistema dovrà risultare ampiamente accessibile, sia in termini infrastrutturali che trasparenza dei processi. I Porti del Sistema saranno infatti sempre più accessibili:

- dal lato mare, attraverso gli interventi di attuazione del Programma Triennale delle Opere;
- dal lato terra, grazie a misure di semplificazione degli accessi ai varchi di sicurezza e di ottimizzazione della viabilità intra-portuale e di interconnessione stradale.

Anche gli Uffici dell'Ente dovranno migliorare la loro accessibilità amministrativa:

- interna, attraverso un ricorso sistematico a processi digitalizzati in grado di favorire gli interscambi gestionali pur in regime di prestazioni lavorative agili;
- esterna, nei confronti degli utenti, i quali potranno interagire con le strutture amministrative dell'Ente utilizzando le piattaforme abilitanti, sviluppate direttamente in funzione dei servizi resi dall'Autorità, sulla scorta di quanto positivamente finora sperimentato con il servizio online “Gare telematiche”.

Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione ed Accessibilità rappresentano dunque le cinque linee prioritarie di azione, la “**5-blades propeller**” dell'Autorità per il triennio considerato che, assieme alle risorse a disposizione, potranno infondere al cluster quella spinta energica e concreta verso una ripresa del Sistema portuale di riferimento.

2.3 Etica, integrità e trasparenza

L'AdSP ha lavorato in funzione della capacità di integrare nella propria pianificazione strategica – ma ancor più nell'operatività quotidiana delle varie Aree dirigenziali – un pacchetto ricco e strutturato di *policy* in materia di anticorruzione e trasparenza.

Per un Ente pubblico, l'articolazione di strategie per la prevenzione e repressione della corruzione e dell'illegalità è portata avanti principalmente mediante il Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT) ed il Codice di comportamento, documenti confluiti nel 2022 all'interno del Piano integrato di attività ed organizzazione (PIAO).

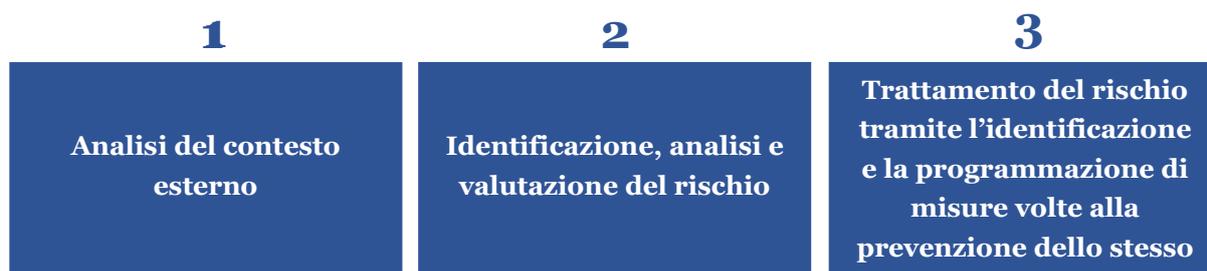
Il Piano triennale di prevenzione della corruzione e per la trasparenza (PTPCT)

L'impianto volto al contrasto della corruzione ed alla trasparenza è definito per le pubbliche amministrazioni dall'ordinamento giuridico, in particolare dalla cosiddetta “Legge anticorruzione” (L. 190/2012, “Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione”).

Secondo dette disposizioni, la strategia di prevenzione della corruzione, nell'ambito della singola amministrazione, fino al 2021 è stata disciplinata attraverso un'analisi dell'organizzazione, delle regole e delle prassi di funzionamento della stessa in vista di una possibile esposizione alla corruzione mediante il Piano triennale di prevenzione della corruzione e per la trasparenza (PTPCT). L'art. 1, c. 8 della legge n. 190/2012 prevede infatti che il PTPCT sia aggiornato entro il 31 gennaio di ciascun anno.

Il PTPCT è un **programma di attività**, con indicazione delle aree di rischio e dei rischi specifici, **delle misure da implementare** per la prevenzione in relazione al livello di pericolosità dei rischi specifici, e con l'individuazione dei responsabili per l'applicazione di ciascuna misura e dei tempi.

Il PTPCT è predisposto dal Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT), e rappresenta lo strumento operativo attraverso cui sono individuate le misure generali e specifiche per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza, stabilendo, per ciascuna di esse, modalità e tempi, chiari e definiti, per la realizzazione degli interventi, secondo una metodologia che prevede:



L'individuazione delle aree di rischio ha l'obiettivo principale di **circoscrivere quelle aree che**, nell'ambito dell'attività dell'intera amministrazione, **necessitano di un maggior presidio**, mediante l'implementazione di misure di prevenzione. Rispetto alle stesse, il PTPCT deve, quindi, identificare le loro caratteristiche, le azioni e gli strumenti per prevenire il rischio, stabilendo le priorità di trattazione.

L'individuazione delle aree di rischio è il risultato di un processo complesso attraverso la verifica "sul campo" dell'impatto del fenomeno corruttivo sui singoli processi svolti nell'Ente. Le aree di rischio variano a seconda del contesto esterno ed interno e della tipologia di attività istituzionale svolta dalla specifica amministrazione; tuttavia, l'esperienza internazionale e nazionale mostrano che vi sono delle aree di rischio ricorrenti, rispetto alle quali potenzialmente tutte le pubbliche amministrazioni sono esposte.

Si riportano di seguito le **principali aree di rischio** individuate dall'Ente all'interno del Documento:

Aree di rischio generali	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.
	Contratti pubblici
	Acquisizione e gestione del personale
	Gestione delle entrate, delle spese e del patrimonio
	Controlli, verifiche, ispezioni e sanzioni
	Incarichi e nomine

Aree di rischio specifico	Concessioni e autorizzazioni
	Scadenza e rinnovo delle concessioni
	Vigilanza e attività Ispettiva nelle sedi Portuali

Uno sguardo al futuro: il Piano integrato di attività ed organizzazione (PIAO)

Per assicurare la **qualità** e la **trasparenza** dell'attività e procedere alla costante e progressiva semplificazione dei processi, il Legislatore ha introdotto, con il decreto-legge n. 80/2021, il concetto di “**Piano integrato di attività e organizzazione**” (PIAO) che, a partire dal 2022, ha assorbito molti dei documenti di programmazione che finora le amministrazioni pubbliche erano tenute a predisporre annualmente in maniera separata. Tra questi, come sopra accennato, anche il PTPCT ed i relativi allegati.

Il PIAO è chiamato ad assolvere la delicata *mission* di garantire la resilienza dell'apparato amministrativo, fornendo una base compatta, chiara e intellegibile per la sua *governance*, in modo da rendere sostenibili i cambiamenti in corso in un contesto profondamente mutato.

Il nuovo Piano integrato rappresenta quindi una sorta di “testo unico” e nella sua trattazione ingloberà:

Gli obiettivi programmatici e strategici della <i>performance</i>	La strategia di gestione del capitale umano e di sviluppo organizzativo	Gli strumenti e gli obiettivi del reclutamento di nuove risorse e della valorizzazione delle risorse interne
Gli strumenti e le fasi per giungere alla piena trasparenza dell'attività e dell'organizzazione amministrativa	L'elenco delle procedure da semplificare e reingegnerizzare	Le modalità e le azioni finalizzate a realizzare la piena accessibilità alle amministrazioni, fisica e digitale
	Le modalità e le azioni finalizzate al pieno rispetto della parità di genere	

Il PIAO è stato adottato, per la prima volta, con decreto n. 222 del 29 giugno 2022; il documento, quindi, sarà oggetto di un approfondimento dedicato a partire dai prossimi cicli di *reporting*.

Codice di comportamento dell'Ente 2021-2023

Il **Codice di comportamento** è il documento che delinea le norme di condotta che i dipendenti dell'Autorità sono tenuti ad osservare per assicurare la qualità dei servizi, la prevenzione dei fenomeni di corruzione e il rispetto dei doveri di diligenza, lealtà, imparzialità e servizio esclusivo alla cura dell'interesse pubblico.

In primo luogo, il Codice definisce **i principi fondamentali cui l'Ente riconosce valore etico positivo e a cui devono conformarsi tutti i dipendenti, collaboratori e consulenti esterni** al fine di assicurare il buon andamento e l'imparzialità dell'attività amministrativa pubblica e rispondendo efficacemente alle legittime aspettative dei portatori d'interesse privati e degli interlocutori istituzionali in termini di integrità, correttezza, buona fede, proporzionalità, obiettività, trasparenza, equità, ragionevolezza ed indipendenza.

Questi principi costituiscono lo **schema fondamentale su cui puntualmente sono delineate linee di condotta** da seguire, individuando le norme di comportamento nei rapporti privati e quelli in servizio, con il pubblico, ma anche nella comunicazione degli interessi finanziari e dei conflitti d'interesse, definendo responsabilità e le eventuali conseguenze e sanzioni.

Whistleblowing

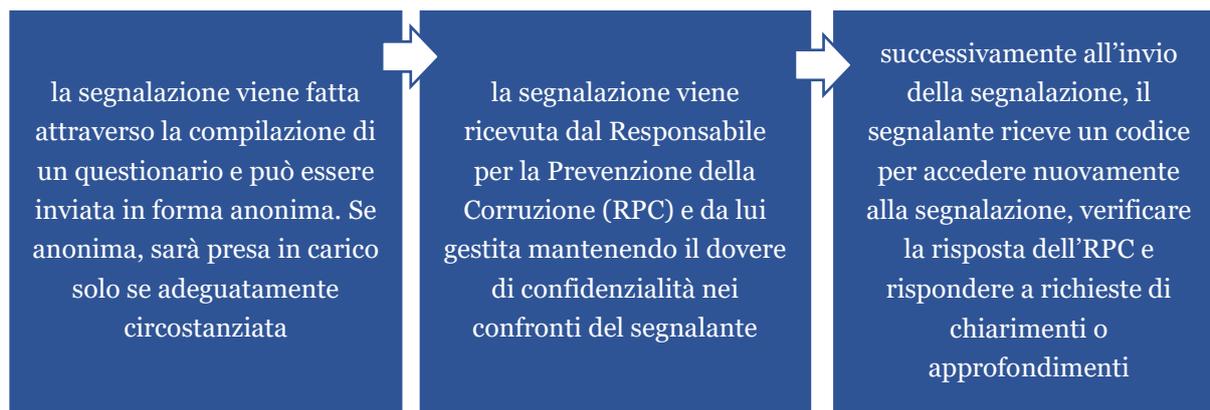


L'articolo 54 bis del decreto legislativo 30 marzo 2001 n. 165, introdotto dalla Legge anti-corruzione n. 190 del 2012 e poi modificato dalla legge n. 179 del 2017, introduce le “*Disposizioni per la tutela degli autori di segnalazioni di reati o irregolarità di cui siano venuti a conoscenza nell'ambito di un rapporto di lavoro pubblico o*

privato”, il cosiddetto *whistleblowing*.

L'AdSP ha aderito al progetto *WhistleblowingPA* di Transparency International Italia e del Centro Hermes per la trasparenza e i diritti umani e digitali e ha adottato la piattaforma informatica prevista per adempiere agli obblighi normativi ritenendo importante dotarsi di uno strumento sicuro per le segnalazioni.

Le caratteristiche di questa modalità di segnalazione sono le seguenti:



Nel 2020 e 2021, **i dipendenti dell'Ente sono stati coinvolti massivamente in termini di informazione, con comunicazioni relative a politiche e procedure anti-corruzione, e di formazione dedicata**, come previsto dal Codice e dal RPCT.

Dipendenti a cui sono state comunicate politiche e procedure anticorruzione per l'anno 2021

Dipendenti a cui sono state comunicate politiche e procedure anti-corruzione	2021	
	n.	%
Dirigenti	6	100%
Quadri	20	100%
Impiegati	53	100%
Totale	79	100%

Dipendenti che hanno ricevuto formazione anti-corruzione per l'anno 2021

Dipendenti che hanno ricevuto formazione in materia di anti-corruzione	2021	
	n.	%
Dirigenti	6	100%
Quadri	20	100%
Impiegati	46	87%
Totale	72	91%

In particolare, la formazione erogata nel 2021 ai dipendenti in materia di prevenzione della corruzione e della trasparenza, ha visto la predisposizione 8 appositi videocorsi per la formazione di base (per 3,5 ore complessive di corso), di cui:

- 4 sono stati selezionati *online*, in quanto ritenuti utili e adattabili per contenuti, capacità e competenze didattiche, per tematica generale;

- 4 sono stati prodotti internamente all'Ente di approfondimento sul vigente PTPCT e dei principali allegati.

Inoltre, per il personale che aveva già seguito i corsi di base, è stato predisposto un ulteriore percorso formativo avanzato con 4 videocorsi per una durata di 5,5 ore di formazione.

Relativamente alla formazione obbligatoria in materia anticorruzione e trasparenza hanno risposto al questionario di valutazione 72 dipendenti su 79 in servizio (compresi dirigenti e Segretario generale), con un evidente successo dell'iniziativa.

Nello stesso ambito, infine, è stata realizzata mediante 2 videocorsi, un documento regolamentare e ulteriori documenti a supporto della formazione relativa alle *performance*.

L'erogazione dei corsi è frutto di una programmazione puntuale: il **Piano della formazione del personale 2020-2022** (per approfondimenti si rimanda al paragrafo "3.3 Sviluppo e formazione") include sia il piano delle attività in materia di formazione generale che quelle specifiche; per quanto di competenza di questo paragrafo, rileva segnalare come il Piano integri i Fabbisogni formativi in materia di Anticorruzione e Trasparenza – che rappresenta appunto lo strumento con il quale si forniscono le indicazioni attuative in risposta ai fabbisogni formativi individuati.

Nell'ambito della pianificazione generale, nel 2021 sono stati avviati i seguenti corsi sulla prevenzione della corruzione:

- Gare di appalto per lavori con importo non superiore a 150.000 euro;
- Diritto amministrativo - Controllo di regolarità degli atti amministrativi;
- Contabilità pubblica - L'armonizzazione dei sistemi contabili nelle amministrazioni pubbliche;
- Partenariato pubblico privato e concessioni per il finanziamento la costruzione e la gestione di opere destinate all'utilizzo pubblico.

Relativamente ai corsi generali, più della metà dei dipendenti (47) ha svolto un ulteriore corso tematico, specifico, tenuto da docenti esterni specializzati nella materia.

Il **100%** dei membri degli Organi di governo ha ricevuto adeguata comunicazione delle politiche e procedure anticorruzione.

2.4 La catena di fornitura

La gestione degli acquisti e della catena di approvvigionamento nel suo complesso è un'**area chiave nel garantire l'efficacia del mandato dell'Autorità** e la gestione efficace di rischi, costi, qualità e sostenibilità delle attività quotidiane. I rapporti con i terzi sono componente fondamentale del raggiungimento degli obiettivi che si è posta l'AdSP, che quindi lavora in costante contatto con tutti i suoi fornitori, che coprono aree di spesa ampie e diversificate.

In qualità di Ente pubblico, l’Autorità è soggetta alla **disciplina del Codice dei contratti pubblici** di cui al decreto legislativo n. 50/2016 e ss.mm.ii.. Questa prescrizione rende la selezione dei fornitori subordinata all’osservanza di numerosi principi atti a garantire la corretta gestione degli approvvigionamenti e della realizzazione di lavori in termini di trasparenza, libera concorrenza, parità di trattamento, non discriminazione, proporzionalità, legalità, pubblicità e rotazione.

Per quanto riguarda l’applicabilità del Codice, gli acquisti possono distinguersi tra quelli del cosiddetto “settore ordinario”, integralmente disciplinati dal Codice e i “necessari”, sostanzialmente riconducibili ai contratti di importo inferiore alla soglia comunitaria.

L’AdSP ha, da tempo, istituito un **Albo Fornitori**, necessario per garantire adeguati standard di efficacia ed efficienza nella fornitura di beni, servizi e lavori.

La verifica di idoneità degli operatori economici che intendono registrarsi in Albo avviene con riferimento a molteplici variabili: ad essere valutato è il rispetto di requisiti normativi, ma anche economico-finanziari e tecnico-organizzativi. La valutazione tiene, quindi, in considerazione la categoria merceologica di riferimento, i criteri dimensionali, l’ambito territoriale in cui l’operatore opera ed eventuali altri fattori necessari.

Per determinate tipologie di gare, l’AdSP può inserire, all’interno del bando, requisiti e/o criteri di valutazione aggiuntivi che fanno riferimento ai criteri *ESG*, in aggiunta all’applicazione dei **Criteri Ambientali Minimi** (CAM) da parte dell’Ente nella selezione e scelta dei fornitori.

Al fine di disciplinare il processo interno di acquisizione di lavori, servizi e forniture, nonché l’attività e le competenze delle diverse unità organizzative coinvolte, nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale applicabile e dei vigenti regolamenti interni dell’Ente, quest’ultimo, inoltre, ha adottato appositi regolamenti e manuali. In particolare, il **Manuale per la Gestione dell’attività contrattuale** e il **Regolamento per gli affidamenti di lavori, servizi e forniture di importo inferiore alle soglie di rilevanza comunitaria e per le procedure negoziate** senza previa indizione di gara, nonché per la disciplina dell’elenco dei fornitori e professionisti dell’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Con riferimento al primo documento, questo stabilisce e descrive il processo interno di assegnazione delle procedure di affidamento di contratti pubblici di lavori, servizi e forniture a partire dalla nomina del Responsabile Unico del Procedimento (RUP) e della struttura di supporto, nonché le modalità di svolgimento delle procedure di affidamento svolte sia dall’Ufficio preposto secondo i principi di trasparenza, tempestività e leale collaborazione con il RUP, sia autonomamente dal RUP.

Il Regolamento, invece, disciplina le procedure di affidamento di lavori, servizi e forniture di importo inferiore alle soglie di rilevanza comunitaria, attuate ai sensi dell’articolo 36 del decreto legislativo n. 50/2016 ed in conformità a quanto previsto dalle Linee guida approvate,

in materia, dall’Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) e le procedure negoziate nelle ipotesi previste dalla legge. 3. Altresì, disciplina l’istituzione dell’Elenco dei fornitori e professionisti dell’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna.

In aggiunta, al fine di garantire la trasparenza dei processi, è stata implementata una piattaforma telematica nelle procedure di gara che contribuisce anche al processo di digitalizzazione avviato dall’AdSP di cui al paragrafo seguente.

Di seguito, si rappresenta il numero totale dei fornitori suddivisi per regione: come si può evincere dai dati riportati, l’Ente si avvale fortemente di fornitori locali ⁹.

Numero totale e percentuale di fornitori, per regione per l’anno 2021

Numero totale e percentuale di fornitori, per regione	2021	
	n.	%
Nord	92	16,6
Centro	70	12,63
Sud ¹⁰	392	70,76
<i>di cui Sardegna</i>	<i>268</i>	<i>48,38</i>
Totale	554	100

⁹ Il termine “fornitori locali” sta ad indicare i fornitori con sede e principale attività nella regione Sardegna.

¹⁰ Nella voce Sud è stata considerata sia l’Italia meridionale che l’Italia insulare come da raggruppamenti ISTAT.



L'AdSP e le Persone

3 L'AdSP e le Persone

3.1 Le Persone dell'AdSP

L'AdSP riconosce il valore delle persone che contribuiscono ogni giorno allo sviluppo delle attività dell'Ente e alla creazione di valore nel medio e lungo termine, investendo nei propri dipendenti attraverso politiche orientate alla valorizzazione e sviluppo delle risorse umane con l'obiettivo di consolidare un clima generale di soddisfazione.

Al 31 dicembre 2021, l'Autorità ha un organico di 79 dipendenti.

Per quanto concerne la tipologia contrattuale, la casistica largamente prevalente è quella del tempo indeterminato, coerentemente con le pratiche di assunzione dell'AdSP. Solo la figura del Segretario generale, come osservato in precedenza, è assunta in base all'articolo 9 della legge n. 84/1994 con contratto a tempo determinato per un periodo di 4 anni, rinnovabile una sola volta.

Inoltre, si rileva che la maggior parte dell'organico non ha adottato forme di occupazione flessibile: al 31.12.2021, sono solo 3 i dipendenti con un contratto di lavoro a tempo parziale.

Numero di dipendenti suddiviso per tipologia contrattuale nel 2021

Dipendenti per tipologia contrattuale (n.)	2021		
	Uomini	Donne	Totale
A tempo indeterminato	42	36	78
A tempo determinato	1	0	79
Totale	43	36	79

Numero di dipendenti suddiviso per modalità di impiego nel 2021

Dipendenti per tipologia contrattuale (n.)	2021		
	Uomini	Donne	Totale
Full-time	43	33	76
Part-time	0	3	3
Totale	43	36	79

L'AdSP del Mare di Sardegna regola le modalità di selezione e reclutamento mediante un apposito Regolamento interno, conformemente a quanto previsto dalle apposite normative vigenti.

Nello specifico, la selezione del personale avviene tramite concorso pubblico atto a favorire una valutazione dei candidati obiettiva ed imparziale.

Nel corso dell'anno 2021 non sono state registrate assunzioni. Sempre in termini di turnover, l'unica uscita registrata nell'anno di riferimento è dovuta al raggiungimento del termine ultimo di servizio per raggiunti limiti di età.

Numero e tasso di nuove assunzioni nel 2021

Assunzioni	2021			
	UdM	Uomini	Donne	Totale
<30	n.	0	0	0
30-50	n.	0	0	0
>50	n.	0	0	0
Totale	n.	0	0	0
<30	%	0	0	0
30-50	%	0	0	0
>50	%	0	0	0
Totale	%	0	0	0

Numero e tasso di cessazioni nel 2021

Cessazioni	2021			
	UdM	Uomini	Donne	Totale
<30	n.	0	0	0
30-50	n.	0	0	0
>50	n.	1	0	1
Totale	n.	1	0	1
<30	%	0	0	0
30-50	%	0	0	0
>50	%	5,0	0	2,7
Totale	%	2,3	0	1,3

Alla totalità del personale dipendente non dirigente viene applicato il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dei Lavoratori dei Porti (CCNL 2021-2023). Per quanto concerne, invece, il personale con qualifica dirigenziale, compreso il Segretario generale, viene applicato il

Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dei Dirigenti della Aziende Produttrici di Beni e Servizi (CIDA 2019-2023), integrato altresì con delle clausole specifiche stabilite tramite accordo del 2003, poi rinnovato, nel 2015, tra Federmanager ¹¹ ed Assoportì.

3.2 La diversità e inclusione

L’Autorità – nel pieno rispetto delle normative vigenti – si impegna nella valorizzazione delle risorse appartenenti alle categorie protette con l’obiettivo primario di favorire l’accessibilità, l’inclusione e la valorizzazione dei dipendenti con disabilità.

Inoltre, nel corso dell’anno 2021, l’AdSP del Mare di Sardegna ha sottoscritto un Patto per la Parità di Genere. Tale Patto è collocato all’interno del progetto *Women in Transport - the challenge for Italian Ports-*, promosso da Assoportì e nasce con l’obiettivo di migliorare le condizioni di lavoro femminile in ambito portuale nonché definire politiche aziendali che coinvolgano tutti i livelli dell’organizzazione.

Nel corso dell’anno 2021 non sono stati registrati episodi discriminatori di alcun genere.

Nel complesso, la suddivisione del personale per genere evidenzia, per il 2021, la presenza di circa il 54% di uomini, a fronte del 46% di donne. In termini di fasce d’età, la categoria più rappresentata è quella ricompresa tra i 30 e i 50 anni di età (53% dell’organico).

Percentuale di dipendenti suddiviso per genere e categoria di impiego nel 2021

Dipendenti per genere e categoria di impiego (%)	2021		
	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	6,3	1,3	7,6
Personale non dirigenziale	48,1	44,3	92,4
Totale	54,4	45,6	100

¹¹ Associazione dei Dirigenti

Percentuale di dipendenti suddiviso per genere e fascia d'età nel 2021

Dipendenti per genere e fascia d'età (%)	2021		
	Uomini	Donne	Totale
<30	0	0	0
30-50	29,2	24,1	53,3
>50	25,4	21,5	46,9
Totale	54,4	45,6	100

L'AdSP prevede, inoltre, nel suo organico personale dipendente appartenente a categorie protette e vulnerabili come definite dall'art. 1 della legge n. 68/1999, nella consapevolezza che, al di là delle previsioni normative, una buona gestione del personale non possa prescindere dai valori dell'inclusione in tutte le sue declinazioni.

Numero e percentuale di dipendenti appartenenti a categorie protette nel 2021

Dipendenti appartenenti a categorie protette (n e %)	2021		
	Uomini	Donne	Totale
n.	2	3	5
%	4,6	7,9	6,3

3.3 Lo sviluppo e la formazione

L'AdSP del Mare di Sardegna pone particolare attenzione all'attività di sviluppo e formazione del capitale umano, considerata come una tra le principali azioni strategiche in grado di favorire il pieno *engagement* del personale nonché, più in generale, di migliorare la propria efficienza operativa in termini di servizi erogati.

In ragione di ciò, l'Autorità attua un vero e proprio **processo sistematico di pianificazione della formazione per tutti i dipendenti**, al fine di contribuire al consolidamento delle competenze professionali già presenti e di favorirne lo sviluppo di nuove.

Difatti, oltre al capillare intervento formativo in materia di anticorruzione e trasparenza di cui si è data evidenza al paragrafo 2.3 "Etica, integrità e trasparenza", l'Ente elabora con cadenza periodica un Piano di formazione del personale (PFP) e, nel 2020, con successivo aggiornamento nel 2021, ha predisposto il nuovo e attuale **Piano della formazione del personale 2020-2022**¹².

¹² Il documento è consultabile al seguente [link](#)

L'analisi delle esigenze ed opportunità formative dell'Autorità ha consentito, quindi, di delineare numerosi nuclei tematici oltre al già citato ambito anticorruzione e trasparenza, tra cui rileva citare:

- la salute e la sicurezza sui luoghi di lavoro;
- i sistemi informatici;
- l'Europrogettazione;
- la privacy e la gestione del rischio.

E, ancora, le lingue straniere, il sistema contabile e numerose altre aree di approfondimento su cui il Piano della formazione interviene con una definizione puntuale di attività, obiettivi, temi, destinatari, durata e quantificazione dell'investimento.

Il Piano della formazione, così articolato, è parte di un approccio sistemico che si richiama al cosiddetto "ciclo della formazione" che, all'analisi delle esigenze, fa seguire una progettazione di dettaglio delle attività, la realizzazione operativa delle stesse e la valutazione finale nella quale l'esperienza formativa conclusa viene esaminata al fine di individuarne punti di forza e debolezza da valorizzare nella riprogrammazione, in un'ottica di miglioramento continuo.

Con particolare riferimento alla formazione in materia di salute e sicurezza, tutti i dipendenti della AdSP del Mare di Sardegna hanno svolto corsi di formazione generale e specifica nonché di aggiornamento in ottemperanza alle normative vigenti.

Inoltre, nel corso dell'anno 32 unità di personale sono state coinvolte in corsi di formazione di alto profilo tecnico-specialistico (in tema PPP, gestione dei subappalti, Codice dei contratti pubblici, ecc.), corsi ai quali sono stati riservati oltre 18.609 euro.

Tra i futuri obiettivi strategici dell'Ente sarà fondamentale ampliare ancor di più gli investimenti nell'attività formativa incrementandone costantemente gli *standard* di qualità.

3.4 Il *welfare* e la valutazione delle *performance*

Welfare

Al fine di migliorare la possibilità di conciliare l'attività lavorativa con le esigenze personali, di incrementare il benessere individuale e familiare dei lavoratori nonché di promuoverne un senso di appartenenza, l'Ente prevede per tutti i propri dipendenti forme di agevolazione e di benefit.

Tali misure spaziano dai contributi a carattere ricreativo e culturale, alle iniziative per promuovere l'assistenza familiari ai dipendenti con figli in età scolare ecc.. A queste si aggiungono gli istituti contrattuali relativi all'indennità sostitutiva per il servizio mensa, all'assistenza sanitaria, alla previdenza complementare, alle polizze infortuni professionali ed extra professionali.

L'adozione dello smart working da parte dell'Autorità – avvenuta, in linea con le disposizioni governative, al fine di ridurre i contagi a seguito degli eventi pandemici di inizio 2020 – ha

comportato innumerevoli risvolti positivi in termini di benessere dei dipendenti, permettendo loro di meglio conciliare l'investimento di tempo, relazioni ed energie tra vita privata e lavoro.

Performance e politiche retributive

La retribuzione del personale interno all'AdSP è costituita da una componente fissa e una variabile. Quest'ultima è prevista allo scopo di premiare i rendimenti positivi nonché per valorizzare i risultati raggiunti e creare nuovi stimoli.

L'attribuzione dei premi avviene mediante un'attività di misurazione e valutazione delle *performance*.

L'attività di misurazione e valutazione delle performance si conforma al Sistema di programmazione, misurazione e valutazione della performance (SPMVP) ed al Piano delle performance 2021¹³ entrambi elaborati ed adottati dall'Ente, previo parere dell'Organismo indipendente di valutazione.

Sono soggetti a valutazione, con modalità differenti legate ai ruoli e alle responsabilità, il Segretario generale, i dirigenti, il RPCT, ma anche tutto il personale dipendente di livello non dirigenziale, andando quindi a ricomprendere la totalità dei dipendenti dell'Autorità.

Il **Sistema di programmazione, misurazione e valutazione** adottato prevede uno sviluppo ciclico su base annuale:



La fase di programmazione ha il fine di definire gli obiettivi annuali mediante l'adozione del Piano delle performance, il quale individua:

- obiettivi:
 - di *performance* aziendale o organizzativa;
 - di *performance* dirigenziale per il Segretario generale e per i Dirigenti;

¹³ Il documento è consultabile al seguente [link](#)

- di *performance* del personale non dirigenziale e definiti secondo appositi Programmi Operativi per il Personale (POP) elaborati in base al processo “a cascata”, a partire dagli obiettivi assegnati ai dirigenti di riferimento;
- indicatori di misurazione, i valori attesi di risultato (*target*) e le corrispondenti scale di valutazione per ciascun obiettivo e per ciascun destinatario;
- collegamenti tra gli obiettivi e l’allocazione delle risorse, ove possibile.

La fase di monitoraggio prevede, da parte dei diversi soggetti preposti, il monitoraggio in corso di esercizio e l’attivazione di eventuali interventi correttivi, tramite una *check list* dedicata, un documento di monitoraggio infra-annuale e colloqui.

Infine, durante la fase di misurazione, valutazione e rendicontazione si effettua:

- la misurazione e la valutazione della *performance*, organizzativa ed individuale;
- la rendicontazione dei risultati;
- l’applicazione dei sistemi premianti di valorizzazione del merito.

In questo contesto si inserisce, peraltro, la valutazione della *Customer Satisfaction* di cui ai paragrafi “1.4 *Il dialogo con i portatori d’interesse*” e “1.5 *La matrice di Materialità*”, nella consapevolezza che la formulazione degli Obiettivi debba, ove possibile, individuare l’Utente sul quale sarà possibile misurare l’impatto delle attività poste in essere.

Per maggiori informazioni, si rimanda alla sezione “*performance*” del portale Amministrazione Trasparente sul sito istituzionale.

Si segnala altresì che, anche per il Presidente, è prevista una modulazione stipendiale distinta tra componente fissa e componente variabile. Quest’ultima è parametrata al raggiungimento degli obiettivi che, annualmente, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili assegna, tramite propria direttiva, a tutti i presidenti delle AdSP. In tal caso, il processo di monitoraggio, misurazione e valutazione è curato direttamente dagli uffici ministeriali.

Per l’anno 2021, così come per le annualità precedenti, il Presidente dell’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ha sempre raggiunto il 100% degli obiettivi assegnati.

3.5 La salute e la sicurezza dei lavoratori

L’AdSP garantisce ai propri dipendenti condizioni di lavoro sicuri e salubri impegnandosi, altresì, a prevenire infortuni e malattie professionali che potrebbero verificarsi durante lo svolgimento dell’attività lavorativa.

Per assicurare ciò, adempie in maniera puntuale a quanto disposto dalla vigente legislazione in materia che, per il settore portuale, è la risultante di una **stratificazione normativa estremamente complessa e puntuale**.

L’AdSP è, difatti, dotata di un Servizio di Prevenzione e Protezione che, tra i diversi compiti di sua competenza, ha anche quello di elaborare procedure di sicurezza per le diverse attività

aziendali altresì di elaborare il Documento di Valutazione dei Rischi (DVR) attraverso cui vengono individuati e, appunto, valutati i fattori di rischio, nonché determinate le misure più adeguate per garantire la salute e la sicurezza dei dipendenti nei luoghi di lavoro e i sistemi di controllo della corretta applicazione su quest'ultime.

In merito ai servizi di assistenza medica e sanitaria, l'AdSP dispone di un Medico competente, il quale collabora alla valutazione dei rischi ed effettua la sorveglianza sanitaria, a tutela dello stato di salute e della sicurezza dei lavoratori.

Per comunicare ai dipendenti informazioni attinenti a tematiche di salute e sicurezza, vengono utilizzati principalmente informative e ordini di servizio. Per quanto concerne le attività di monitoraggio e controllo, l'Ente effettua, anche tramite il Servizio di Prevenzione e Protezione, una serie di controlli periodici sugli ambienti di lavoro in cui opera il proprio personale dipendente, svolgendo un minimo di due sopralluoghi all'anno.

Si segnala, per l'anno 2021, un tasso di infortuni del solo 1,4% dovuto ad 1 infortunio sul lavoro di lieve entità, per una caduta accidentale, in relazione ad un numero di ore lavorate pari complessivamente ad oltre 140.000.

A tale attività di sopralluogo interna è affiancata **un'attività di monitoraggio e controllo periodico anche sulle imprese operanti nei porti**, sempre conformemente a quanto previsto dal decreto legislativo n. 81, oltre a quanto indicato dalla legge n. 84 del 1994 e dal decreto legislativo n. 272 del 1999.

Trattandosi di vigilanza su operazioni e servizi portuali, i luoghi di lavoro nei quali essa si esplica comprendono sia le aree a terra che a bordo delle navi. Numerose sono le azioni di monitoraggio e controllo svolte sulle imprese operanti nei Porti, tra cui si ricordano:

	Controllo sul corretto svolgimento delle procedure dedicate;
	Verifica sul corretto uso dei dispositivi di protezione individuali;
	Controllo delle condizioni di salubrità dell'ambiente di lavoro;
	Verifica sulla corretta turnazione dei dipendenti.

Al fine di rendere più funzionale e agevole l'attività ispettiva esterna, l'Ente ha adottato, a partire dall'anno 2020, una apposita **check list di controllo** in maniera uniforme su tutto il territorio regionale. Tale documento di verifica viene utilizzato ordinariamente dal personale appartenente alla Direzione Occupazione ed Impresa, presente in tutte le sedi dell'Autorità. In considerazione della complessità derivante dalle numerose imprese operanti all'interno dei porti gestiti dall'Ente, quest'ultimo intende attuare un approccio sempre più strutturato al fine di individuare, in modo ancor più efficace, le criticità sulla salute e sicurezza delle aree operative portuali ed allestire un programma di misure di contenimento nel medio-lungo periodo.

A tal fine è stato creato uno strumento di monitoraggio – attualmente in fase di realizzazione – che prevede l'applicazione di una *checklist* costituita da quarantasette punti di verifica, suddivisi in otto sezioni:

1	2
Aree Operative Portuali	Vie di circolazione e viabilità portuale
3	4
Misure di protezione delle banchine	Aree esterne di accesso agli edifici
5	6
Luoghi di lavoro interni	Dotazioni e protezioni antincendio
7	8
Misure di Prevenzione emergenze	Gestione del Primo Soccorso

Oltre alla funzione di rilevazione dei dati, la *check list* riporta le azioni di miglioramento che possono essere messe in atto a presidio degli eventuali *gap* rilevati.

3.6 Lo sviluppo locale e territoriale

L'Autorità, al fine di favorire lo sviluppo locale e territoriale, ha come obiettivo strategico quello di rafforzare il proprio rapporto con la cittadinanza tramite la realizzazione di eventi, iniziative e progettualità specifiche.

Come anticipato nel paragrafo “1.4 *Il dialogo con i portatori d'interesse*”, infatti, la missione di promozione delle attività commerciali ed industriali esercitate nei porti passa anche e soprattutto dal dialogo con gli interlocutori economici ed istituzionali locali, che viene portato avanti costantemente dagli uffici preposti.

In questo contesto rileva, inoltre, evidenziare nuovamente il rapporto con 268 fornitori, (oltre il 48% del totale) con sede e principale attività nella regione Sardegna, cifra che ben riflette il peso specifico del sistema portuale nel diretto supporto all'economia del territorio.

Ulteriore declinazione dell'attenzione che l'AdSP riserva al territorio di riferimento è rappresentata dalle progettualità volte a limitare gli impatti negativi delle attività del cluster portuale. Monitorare e mitigare gli impatti che, inevitabilmente, l'operare dei propri porti genera sulle comunità di riferimento è una priorità dell'Ente e, in tale contesto, si inseriscono diverse iniziative volte a limitare l'inquinamento acustico generato dalle infrastrutture portuali costantemente operative.

In tale direzione vanno, ad esempio, i progetti europei inclusi nel programma Interreg Italia-Francia, di cui, di seguito, si riporta una breve descrizione (per approfondimenti si rimanda al sito *web* dell'Autorità www.adspmaredisardegna.it).

Decibel

Il progetto – avviato nel 2018 e concluso nel 2021 – è stato realizzato, con la collaborazione della AdSP del Mare di Sardegna, dal Comune di Olbia ed altri *partner* nazionali (ANCI Toscana) nonché internazionali (Camera di commercio e industria di Bastia e dell'Alta Corsica e l'Università di Ginevra).

Le attività hanno previsto il monitoraggio dei livelli di rumore nel *waterfront* portuale di Olbia (connesso al Porto) e la realizzazione di opere di mitigazione, come l'utilizzo asfalti fonoassorbenti, con successivo monitoraggio *post operam* dei livelli di rumore che ne hanno accertato l'effettivo miglioramento generato.

Listport

Il progetto nasce con lo scopo di individuare, attraverso un approccio comune e di sistema, gli interventi più efficaci di mitigazione del rumore da traffico generato ed attratto dal nodo portuale (ha avuto la durata di 36 mesi e si è concluso nel 2021). Il Progetto è stato realizzato

con la collaborazione della AdSP, dal Comune di Olbia ed altri partner nazionali (ANCI Toscana e Liguria), UNICA ed UNIPI nonché internazionali (Camera di commercio e industria di Bastia e dell'Alta Corsica e le *Groupement d'Intérêt Public pour la Formation et l'Insertion Professionnelle de l'Académie de Nice*).

In termini di interventi attuati, sono stati monitorati i livelli di traffico e di rumore nei Porti e nelle principali arterie viarie. Successivamente, sono state modellizzate le reti stradali al fine di disporre di un modello virtuale in grado di simulare nuovi scenari di rete. Valutate poi le criticità e confrontate con i livelli di capacità sonora già calibrati, sono state individuate soluzioni alternative di percorrenza e/o di accesso ai Porti da introdurre attraverso l'uso di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) basati su piattaforme di info-mobilità in grado di fornire informazioni ai conducenti in tempo reale.

Rumble

Il progetto – che ha visto l'AdSPMS impegnata direttamente come partner - concluso anch'esso come le altre progettualità di cui sopra nel corso del 2021 – si è posto l'obiettivo di migliorare il monitoraggio delle fonti sonore causa dell'inquinamento acustico dei porti commerciali e, di mettere in campo piccole infrastrutture per cercare di ridurre le principali fonti di disturbo per la popolazione residente nelle aree urbane limitrofe.

Il progetto ha realizzato un'indagine iniziale del clima acustico per individuare le zone e le attività più critiche. Successivamente, sono stati realizzati dei piccoli interventi di mitigazione degli impatti acustici che sono stati oggetto di monitoraggio in itinere ed *ex-post*.

Nel Porto di Cagliari, oltre ad una intensa attività di studio dei rumori portuali, nella zona di pertinenza portuale, è stata realizzata una pavimentazione a bassa emissione sonora che ha consentito una riduzione dei livelli sonori in fase di misurazione *post operam*.



L'AdSP e l'Ambiente

4 L'AdSP e l'Ambiente



4.1 Il percorso verso la Sostenibilità ambientale

L'Autorità riconosce l'importanza della salvaguardia dell'ambiente quale bene primario e assume, quindi, l'impegno a **promuovere, nell'ambito delle proprie attività, la ricerca di un equilibrio tra iniziative economiche ed esigenze ambientali.**

In quest'ambito, l'azione dell'Ente è volta sia a sviluppare una cultura tesa al coinvolgimento proattivo del personale, favorendo un lavoro improntato alla collaborazione, sia a farsi volano di buone pratiche all'interno del *cluster* portuale.

Tale sensibilità si inserisce nella ricerca di un miglioramento continuo della performance aziendale, con la consapevolezza che questa non possa prescindere dalla riduzione dei rischi per l'ambiente, con riguardo in particolare alla **riduzione e gestione sostenibile dei rifiuti, all'efficientamento energetico e l'uso sostenibile delle risorse e alla salvaguardia degli ecosistemi e della biodiversità.**

Il concetto di sostenibilità ambientale, dunque, ha assunto una sempre più maggiore centralità nelle attività e nella pianificazione dell'Autorità, rappresentando uno dei cinque concetti chiave attorno ai quali è stato predisposto il Piano operativo triennale 2021 – 2023, divenendo così parte integrante della strategia operativa dell'AdSP.

In conformità alle modifiche introdotte dal decreto legislativo n.169/2016, nel 2019 l'Ente ha adottato il **Documento di pianificazione energetica e ambientale del Sistema Portuale (DEASP)**, che rappresenta un'importante *milestone* nel percorso verso un modello di sviluppo infrastrutturale e territoriale più sostenibile. Sebbene, infatti, il trasporto marittimo rappresenti una centrale fonte di sviluppo in termini economici ed occupazionali, è, al tempo stesso, un settore con significativi impatti ambientali. Al fine di fronteggiare questa situazione e aumentare la competitività del sistema portuale, il DEASP è stato introdotto come documento di pianificazione ambientale volto alla definizione di obiettivi di efficienza energetica da perseguire nel medio-lungo termine, attraverso l'adozione di strategie e tecnologie in grado di apportare un miglioramento da un punto di vista ambientale e un efficientamento della infrastruttura portuale.

Altro tassello fondamentale di questo percorso è il **Programma di azioni integrate (PAI) "Next rE-generation Ports"** che avrà attuazione a partire dal 2022. Il 2021, infatti, ha visto l'AdSP impegnata nell'ideazione e nella progettazione di nuovi interventi finalizzati alla rigenerazione portuale della Sardegna, in chiave di sostenibilità ambientale ed energetica, che sono andati a confluire in questo documento.

Nel dare attuazione alle linee di intervento indicate nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Componente "Intermodalità e logistica integrata" – Investimento 1.1: Interventi di energia

rinnovabile ed efficienza energetica nei porti”) ed alle strategie previste dal DEASP, che verranno trattate con maggiore dettaglio nel paragrafo seguente, con tale Programma si intende contribuire ad un avvio concreto e strutturato della transizione energetica del Sistema portuale sardo. Gli interventi programmati prevedono l’implementazione di misure coordinate e complementari tra loro, basate su un approccio olistico, e riguarderanno i **sette topic definiti dal MiTE nell’ambito del progetto “Green Ports”**:

- 1) Produzione di energia da fonti rinnovabili;
- 2) Efficienza energetica degli edifici portuali;
- 3) Efficienza energetica dei sistemi di illuminazione;
- 4) Mezzi di trasporto elettrici;
- 5) Interventi sulle infrastrutture energetiche portuali non efficienti;
- 6) Realizzazione di infrastrutture per l'utilizzo dell'elettricità in porto;
- 7) Metodi di riduzione delle emissioni prodotte dalle navi in sosta nei porti.

Le azioni sono state progettate, oltre che in una ottica di integrazione e complementarità, anche in termini di scalabilità: molte di queste, infatti, presentano caratteri innovativi che possono, a seguito della realizzazione, rappresentare degli *standard* operativi nelle iniziative dell’Ente.

Lo scopo è, quindi, quello di creare un **modello uniforme di buone pratiche** ambientali da adottare in tutti i porti del Sistema, affinché la replicabilità delle soluzioni possa generare economie nell’impiego delle risorse finanziarie disponibili, pur mantenendo elevati livelli prestazionali nella realizzazione di interventi di riduzione delle emissioni.

Altro elemento centrale nella realizzazione degli interventi è l’utilizzo di fonti rinnovabili e l’adozione di misure e strumenti di efficientamento, al fine di ridurre sempre più l’approvvigionamento di energia generata da combustibili fossili.

Nella tabella che segue sono sintetizzate le otto linee di intervento proposte al finanziamento MiTE e che costituiscono il Programma di azioni integrate (PAI) “*Next rE-generation Ports*” progettate nel corso del 2021

Le 8 Azioni Integrate del “Next rE-generation Ports”.

<p>Porti Solari</p> 	<p>Realizzazione di impianti fotovoltaici su edifici, strutture e aree varie per un totale di 7.681 kWp di potenza ed una produzione di energia fotovoltaica annuale pari a circa kWh 10.850.000</p>
<p>Efficienza Rinnovabile</p> 	<p>Riqualificazione ed efficientamento energetico e manutentivo nelle sedi dell’Ente</p>
<p>c.d. “Millepiedi”</p> 	<p>Sfruttamento dell’energia catturata dal moto ondoso mediante installazione di una macchina idraulica innovativa in occasione di un intervento manutentivo su una diga foranea a Porto Torres</p>
<p>Light by wind</p> 	<p>Illuminazione portuale mediante impianto eolico nel porto di Arbatax</p>
<p>Green Mobility</p> 	<p>Rinnovo dell’intero parco auto aziendale di undici automezzi a motore endotermico con altrettante autovetture alimentate esclusivamente ad energia elettrica</p>
<p>Cagliari Port Grid</p> 	<p>Creazione di una Comunità energetica rinnovabile da 1MW presso il Porto di Cagliari</p>
<p>PIT e-STOP</p> 	<p>Installazione presso tutti i porti dell’AdSP di 290 punti di ricarica per auto elettriche</p>
<p>SETH</p> 	<p>Abbattimento delle emissioni delle navi ormeggiate nel porto di Cagliari mediante la captazione degli scarichi da queste prodotti</p>

In un'ottica di miglioramento dei livelli di emissioni climalteranti, anche le **attività di monitoraggio** assumono una certa rilevanza in quanto permettono di prevenire rischi, intervenire tempestivamente e valutare gli effetti delle proprie azioni.

Nel corso del 2021, l'Ente ha inteso fornire il proprio contributo al costante miglioramento della qualità dell'aria degli ambiti portuali mediante la produzione di dati per le elaborazioni metodologiche da parte dell'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente della Sardegna (ARPAS) e dell'Università degli Studi di Cagliari (UNICA), partner del progetto, denominato **“AER NOSTRUM - Aria bene comune”**. Il Progetto ha come obiettivo generale quello di contribuire a preservare o migliorare la qualità dell'aria nelle zone prospicienti i porti dell'area di cooperazione, favorendo al contempo la crescita sostenibile delle attività portuali e la tutela della salute pubblica, nel rispetto della normativa vigente e delle politiche ambientali europee¹⁴.

La collaborazione sul progetto “AER NOSTRUM” rientra tra le varie forme di coinvolgimento sui progetti europei che l'AdSP ha portato avanti in materia di sostenibilità ambientale nel corso del 2021. La progettazione europea, infatti, rappresenta per l'Ente, oltre che un importante strumento di finanziamento, anche un utile strumento di perseguimento di obiettivi ambientali ¹⁵.

Tra l'altro, il 2021 ha visto la conclusione di numerosi progetti europei del programma Interreg Italia-Francia marittimo che riguardano il tema della sostenibilità ambientale. Oltre ai progetti già citati nel Par. 3.6 *Lo sviluppo locale e territoriale*, rivestono particolare importanza le seguenti iniziative che hanno coinvolto in varie forme l'AdSP del Mare di Sardegna:

- **Se.Dri.Port**, – in convenzione con la Regione Autonoma della Sardegna, Assessorato ai Trasporti – rappresenta una concreta opportunità per il controllo dell'insabbiamento dei porti sardi, attuabile attraverso un avanzato sistema di monitoraggio del fenomeno di accumulo di sedimenti, anche attraverso la realizzazione di alcune centraline (QUI maggiori informazioni);
- **SEDITERRA** – in convenzione con la Regione Autonoma della Sardegna, Assessorato ai Trasporti – Capofila il Dipartimento del VAR (Francia) che, al pari del progetto precedente, mira allo studio delle opportunità di trattamento e riutilizzo a terra dei materiali di risulta dei dragaggi (QUI maggiori informazioni);
- **Qualiporti** – in convenzione con il Comune di Olbia – si è impegnato a studiare e analizzare le acque dei porti interessati, in particolare per definire con precisione il tipo

¹⁴ Per maggiori dettagli il progetto è consultabile al seguente link: <http://www.adspmaredisardegna.it/aer-nostrum/>

¹⁵ L'intera attività sui progetti Europei di Cooperazione territoriale svolti dalla AdSP del mare di Sardegna è consultabile dal seguente link: <http://www.adspmaredisardegna.it/progetti-europei/>

di inquinanti presenti, i loro contenuti e le loro origini ed ha proposto alcune azioni pilota (QUI maggiori informazioni);

- **Geremia** – mero supporto esterno – riguarda la predisposizione di un piano congiunto di gestione della qualità delle acque portuali allo scopo di ridurre il rischio da inquinamento da reflui e i possibili impatti sugli ambienti marini circostanti (QUI maggiori informazioni);

A progetti di così ampia portata, nel corso del 2021 sono state affiancate anche attività di mitigazione nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale delle opere a mare del c.d. Distretto della cantieristica presso il Porto Canale di Cagliari.

Suddetti interventi prevedono la realizzazione di un percorso viario/ pedonale/ ciclabile, alberato e modulato alla scala paesaggistica (elementi di arredo - esemplari arborei di pregio - spazi sosta di belvedere - illuminazione - elementi di comunicazione - eliminazione delle barriere architettoniche) e la realizzazione di un parco, con interventi funzionali alla fruizione del parco stesso, quali piantumazione, sistemazione del terreno, sistemazione della viabilità pedonale o di servizio. In particolare, la vegetazione sarà costituita da specie rientranti nella flora autoctona ed i percorsi pedonali verranno realizzati con materiali lapidei o in tavolati di idonee essenze. Sono previste, inoltre, attrezzature per il gioco, lo svago e la fruizione del paesaggio, come terrazze o torrette panoramiche, piccoli chioschi per il ristoro, tettoie per la creazione di zone ombreggiate, recinzioni a giorno.

Sempre nell'ambito dei procedimenti di valutazione di impatto ambientale per gli interventi di realizzazione di opere marittime presso Porto Torres, l'Ente sta attualmente ottemperando alle prescrizioni della VIA, emessa nel 2018, per la salvaguardia delle risorse ittiche, dei mammiferi marini e il trapianto della Posidonia.

Infine, altri interventi di mitigazione dell'impatto ambientale sono consistiti nella realizzazione di modellistiche correntometriche per controllare lo sversamento a mare di materiale nonché tutelare la fauna ittica e la flora nell'ambito dei lavori di dragaggio presso il Golfo di Olbia. L'area interessata da questo intervento, infatti, è adiacente a due aree marine protette, ossia l'Area Marina Protetta Tavolara – Punta Coda Cavallo e il Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena.

4.2 IL DEASP

Introdotta nel 2019 e attualmente in vigore, il **Documento di pianificazione energetica e ambientale del Sistema portuale** ¹⁶ rappresenta un importante **strumento per il**

¹⁶ Disponibile al seguente link: <http://www.adspmaredisardegna.it/wp-content/uploads/2020/01/deasp-adsp-mare-di-sardegna-documento-definitivo-1.pdf>

perseguimento degli obiettivi di razionalizzazione energetica, mediante la promozione e l'uso di fonti rinnovabili nonché di incremento delle misure di efficientamento energetico dell'intera area portuale.

Il Piano è stato redatto seguendo le indicazioni contenute nelle relative Linee guida adottate dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare (oggi MiTE), di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (oggi MIMS, Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili).

Nello specifico, il DEASP **definisce gli indirizzi strategici per l'implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l'efficienza energetica e di promuovere l'uso delle energie rinnovabili** in ambito portuale. A tal fine, il documento individua:

- all'interno di una prefissata cornice temporale, gli interventi e le misure da attuare per il perseguimento dei traguardati obiettivi, dando conto per ciascuno di essi della preventiva valutazione di fattibilità tecnico-economica, anche mediante analisi costi-benefici;
- le modalità di coordinamento tra gli interventi e le misure ambientali con la programmazione degli interventi infrastrutturali nel sistema portuale;
- adeguate misure di monitoraggio energetico ed ambientale degli interventi realizzati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia.

A partire, dunque, da una ricognizione dello stato dell'arte dei consumi energetici dei porti di competenza dell'AdSP, il Piano identifica le misure necessarie a ridurre l'impronta ambientale e a monitorare lo stato di avanzamento e di efficacia delle azioni intraprese.

All'interno del suddetto documento, sono state analizzate diverse soluzioni da applicare alle varie realtà portuali di competenza dell'Autorità che hanno riguardato:

- 1) il *cold ironing*;
- 2) il GNL (gas naturale liquefatto);
- 3) le energie rinnovabili, che ricomprendono il fotovoltaico, l'eolico, il moto ondoso, le maree, le batterie al litio, nonché i veicoli con sistemi di propulsione ibrida.

Altro, non meno importante, obiettivo che si pone di raggiungere il Piano è quello di creare una comunità energetica composta da tutti gli *stakeholder* portuali, al fine di condividere una strategia ambientale e, quindi, un programma operativo.

In funzione di ciò, in ambito portuale, l'Autorità ha avviato un'attività di sensibilizzazione rivolta a tutti gli *stakeholder* dei porti sardi attraverso l'organizzazione di eventi, digitali e non,



sulla necessità di avere una strategia verde che vede i territori portuali attori chiave nello sviluppo delle soluzioni necessarie a fronteggiare le sfide ambientali.

Nel corso del 2020 il DEASP è stato aggiornato attraverso la realizzazione di un processo di consultazione di istituzioni, imprese, enti pubblici ed organismi privati da parte dell’Autorità. Tale attività, in armonia con le linee di indirizzo strategico, è stata pianificata per rispondere, in maniera efficace, alle esigenze di miglioramento dell’operatività portuale nonché di efficientamento energetico e sostenibilità ambientale in tutti i porti di competenza dell’Ente.

4.3 I consumi e le emissioni

In termini di performance, quanto rappresentato nei precedenti paragrafi è accompagnato puntualmente dai consumi energetici dell’AdSP sotto riportati e rappresentati per tipologia di fonte energetica. Nei consumi energetici c.d. “indiretti”, derivanti dal fabbisogno di energia elettrica, rientra sia quanto relativo all’operatività delle sedi sia i consumi relativi all’illuminazione portuale, componente dal peso specifico estremamente rilevante. I consumi diretti sono invece derivanti dai carburanti della flotta auto, poiché l’Ente non ricorre all’uso di gas naturale nelle proprie sedi.

Come rappresentato, i **consumi per l’anno 2021** risultano pari a 15.616 GJ totali, cifra pienamente coerente con il perimetro di riferimento e le attività svolte direttamente dall’AdSP, che non si dimostrano particolarmente *energy intensive*.

Consumi energetici per tipologia di fonte nel 2021

Fonte energetica	Unità di misura	Quantità	GJ
	2021		
Gasolio (per autotrazione)	Litri	9.000	324
Benzina	Litri	2.835	91
Energia elettrica	kWh	4.222.405	15.201
<i>di cui per le sedi</i>	kWh	308.620	1.111
<i>di cui per illuminazione portuale</i>	kWh	3.913.785	14.090
Totale	<i>n.a.</i>	<i>n.a.</i>	15.616

In termini di intensità energetica – calcolata elidendo l’energia elettrica per illuminazione portuale, per offrire una rappresentazione più coerente e significativa – i dati riflettono un consumo di modesta entità pari a 19,3 GJ per dipendente.

Nella tabella che segue si sintetizzano, invece, le **emissioni registrate**, sia in termini di emissioni di *Scope 1*, ossia derivanti da fonti detenute o controllate dall’Ente, che di *Scope 2*, quindi “indirette”, generate dai consumi di energia elettrica presentati nella tabella precedente e calcolate secondo il metodo *Location based*¹⁷.

Totale emissioni (tCO₂e) dirette e indirette nel 2021

Categoria emissiva	tCO ₂ e
	2021
Emissioni di Scope 1	30
<i>di cui da consumo di gasolio</i>	24
<i>di cui da consumo di benzina</i>	7
Emissioni di Scope 2	1.174
Totale emissioni Scope 1 e 2	1.204

Rileva, inoltre, evidenziare come le forniture relative alle sedi si avvalgano dell’adesione alla convenzione Consip “opzione verde”, che garantisce il rispetto dell’ambiente attraverso la **fornitura di energia elettrica certificata come prodotta da fonti rinnovabili**.

4.4 La gestione dei rifiuti

Il tema di una gestione responsabile dei rifiuti è centrale nell’operatività dell’Ente, il quale si impegna quotidianamente a migliorare le proprie performance nell’ambito della **gestione dei rifiuti, portando avanti le sue iniziative su tutto il cluster portuale**. Le attività svolte sono improntate alla costante riduzione dell’impatto ambientale e della quantità di rifiuti da trattare, in un’ottica che **predilige il recupero allo smaltimento degli stessi**. I rifiuti che vengono gestiti dall’Autorità sono di natura differente:

Rifiuti prodotti dalle navi

I rifiuti prodotti dalle navi vengono conferiti dalle stesse alle imprese iscritte ex art. 68 del Codice della Navigazione, le quali, a seconda delle tipologie di rifiuti, individuati per codice CER, li conferiscono agli idonei impianti per il successivo smaltimento o recupero.

Il servizio di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi è, senza dubbio, il più difficoltoso da gestire, considerata la complessità del contesto normativo. Propedeutica all’indizione di una gara per la concessione del servizio è l’approvazione del “**Piano di gestione dei rifiuti prodotti**”

¹⁷ Per i dettagli della metodologia di calcolo e dei fattori emissivi utilizzati nelle elaborazioni si rimanda alla Nota Metodologica.

dalle navi” da parte della Giunta regionale, contenente le tariffe e le modalità di esecuzione del servizio stesso. Tale Piano deve essere aggiornato con cadenza triennale e, attualmente, è in fase di aggiornamento.

Rifiuti prodotti dalla pulizia delle aree demaniali marittime

Il servizio di pulizia delle aree demaniali marittime è stato affidato dall’Ente, tramite procedura ad evidenza pubblica, a società esterne. Tale servizio ha per oggetto: le attività di pulizia con mezzi meccanici, veicoli elettrici e attrezzature manuali, lo smaltimento e il conferimento dei rifiuti ad impianto autorizzato, la manutenzione degli impianti di smaltimento delle acque meteoriche, la pulizia di scogliere, banchine, rive e moli da rifiuti provenienti da mareggiate, il diserbo da erbe infestanti da svolgersi nelle aree demaniali marittime dei porti di Cagliari e Olbia, e lo svuotamento dei cestini per i rifiuti dislocati nelle aree portuali. I rifiuti prodotti dalle suddette attività vengono conferiti agli idonei impianti nei quali vengono destinati a smaltimento o recupero a seconda della tipologia di prodotto.

Rifiuti abbandonati nelle aree demaniali marittime

L’Autorità periodicamente effettua attività di pulizia delle aree demaniali marittime dai rifiuti abbandonati da ignoti. Per tali rifiuti viene effettuata una cernita *in loco* e successivamente suddivisi tra rifiuti speciali e rifiuti solidi urbani.

Rifiuti prodotti negli uffici

Al fine di promuovere e sensibilizzare i propri dipendenti alla raccolta differenziata dei rifiuti prodotti, in tutti gli uffici dell’AdSP del Mare di Sardegna sono stati collocati dei cestini multi-scomparto, divisi per tipologia di rifiuto (organico - plastica - carta).

In aggiunta alle aree oggetto di pulizia da parte dell’Autorità sopra riportate, con particolare riferimento all’area Nord della Sardegna, tale servizio viene esteso anche alle spiagge di competenza. Inoltre, sempre con riferimento ai porti ubicati nell’area Nord della Sardegna, è stato raggiunto un importante obiettivo nel corso del 2021 in termini di riduzione della quantità di rifiuti CER 20 03 01 (rifiuti urbani non differenziati), pari al 30% aumentando in maniera sostanziale, conseguentemente, i valori relativi alla quantità di rifiuti differenziati.

Anche l’area Sud dimostra performance lusinghiere: dei rifiuti speciali raccolti, oltre l’86%, pari a 184 tonnellate risulta avviato al recupero o al riciclo, mentre il restante 14% è destinato allo smaltimento secondo le modalità specifiche previste per le diverse tipologie di rifiuto.

In termini aggregati, nella tabella che segue è rappresentato il volume **totale dei rifiuti prodotti** suddivisi per tipologia (pericolosi o non pericolosi, in linea con le richieste dello standard di rendicontazione), pari a **494,825 tonnellate**, di cui solo 0,1 t risulta essere catalogato come rifiuto pericoloso.

Totale di rifiuti prodotti (ton), suddivisi tra pericolosi e non pericolosi, nel corso del 2021

Rifiuti prodotti	Valore (ton)
	2021
Totale rifiuti prodotti	494,825
<i>di cui pericolosi</i>	0,100
<i>di cui non pericolosi</i>	494,725

Ai fini di una efficace, oltre che sostenibile, gestione dei rifiuti, l'Ente si è dotato di un *software* gestionale che ha come obiettivo quello di fornire un **sistema informativo unico in tale ambito**, e che ha permesso la digitalizzazione di tutti i processi necessari alla registrazione dei formulari e alla successiva trasmissione del Modello Unico di Dichiarazione Ambientale (MUD), comunicazione che Enti ed imprese devono presentare, annualmente, indicando la quantità e la tipologia di rifiuti che hanno prodotto e/o gestito nel corso dell'anno precedente. L'Autorità quindi, come da normativa corrente, detiene i registri per i formulari rifiuti e, annualmente, trasmette il MUD alla Camera di Commercio competente territorialmente.



L'AdSP e l'Innovazione

5 L'AdSP e l'Innovazione



5.1 Innovazione tecnologica e digitalizzazione dei processi

L'AdSP del Mare di Sardegna ha avviato, fin dalla sua istituzione, un percorso finalizzato all'implementazione in termini qualitativi e quantitativi delle risorse informatiche e alla digitalizzazione dei processi formalizzato attraverso il **Piano di informatizzazione** dedicato.

L'obiettivo dell'Autorità è quello – in ottemperanza a quanto disposto nel Codice dell'Amministrazione Digitale (CAD) e nel Piano Triennale per l'Informatica nelle Pubbliche Amministrazioni – di innovare costantemente le attività e lo svolgimento dei procedimenti amministrativi in termini di efficacia, efficienza ed economicità favorendo interazioni sempre più digitali.

Molti sono stati, difatti, gli investimenti in questo senso; nello specifico – nel corso del 2021 – sono stati registrati 74.160 euro di acquisti in prodotti informatici, 913.060 euro in servizi informatici nonché 141.160 euro in acquisti di *software* e licenze.

L'AdSP, nel corso del 2021, ha adottato:

- un pacchetto completo di sistemi ICT per la *business continuity*, utili a garantire la continuità operativa, anche da remoto, sviluppando una piattaforma aziendale di condivisione;
- una “*Digital Workplace*” con l'obiettivo di creare una sede virtuale costantemente aperta e raggiungibile, catalizzando in modo sempre più partecipativo le normali attività lavorative, trasformandole in processi digitali, anche con l'obiettivo di favorire lo *smart working* (per approfondimenti si rimanda al paragrafo “3.4 Politiche retributive e *welfare*”);
- una piattaforma *intranet* aziendale condivisa, accessibile su autenticazione ed altamente personalizzabile che permette di sviluppare aree di lavoro per la gestione di procedure *standard* o attività più specifiche nonché di condividere dati provenienti anche da fonti esterne, aggregati all'interno di un contenitore centralizzato e interattivo. Il continuo sviluppo di tale piattaforma consentirà, inoltre, di procedere al perfezionamento dei processi di dematerializzazione di tutte le procedure interne, comprese anche quelle già da tempo in esercizio.

Inoltre, è stato implementato lo **Sportello Unico Amministrativo del Mare di Sardegna** (SUAMS).

In linea con le indicazioni del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, l'Autorità, nel corso del 2021, ha messo in funzione tale servizio raggiungibile attraverso il sito istituzionale.

Lo SUAMS rappresenta un importante ulteriore passo in avanti nel processo di semplificazione delle procedure amministrative nonché un servizio all'utenza più rapido, efficace e sostenibile.

In questa prima fase di attuazione, il SUAMS è stato rivolto alla gestione delle pratiche relative all'iscrizione in apposito Registro di tutte le attività industriali, artigianali e commerciali, soggette a vigilanza, che si svolgono nei Porti e sul demanio marittimo.

Questa prima versione dello Sportello verrà, successivamente, implementata con l'estensione della dematerializzazione e della semplificazione anche alle istanze relative alle concessioni demaniali marittime.

L'AdSP del Mare di Sardegna ha, inoltre, aderito ad un protocollo di intesa relativo al progetto di ricerca "CagliariPort2020", avviando così lo sviluppo di un sistema telematico (PCS) per la gestione dei flussi logistici portuali.

Quest'ultimo è stato, in prima battuta, sperimentato presso lo scalo di Cagliari nel biennio 2019-2020, per poi essere ulteriormente sviluppato. Una volta reso definitivamente operativo negli scali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, il PCS permetterà di costruire una banca dati omogenea delle navi che scalano nei diversi Porti, integrando informazioni derivanti da diversi gestionali relativamente all'arrivo e partenza, alle merci pericolose che viaggiano per mare, ai passeggeri nonché all'equipaggio.

Come obiettivo futuro l'AdSP del Mare di Sardegna intende proseguire fattivamente il suo impegno di implementazione di connessioni sempre più veloci per consentire il raggiungimento di elevati *standard* nella comunicazione e nell'interscambio dei dati nonché l'interoperabilità con le altre Pubbliche Amministrazioni e in particolare lo sviluppo dei sistemi portuali e di *security* e dei sistemi di controllo ambientale. Più in generale, l'Autorità, in maniera continuativa, valuta nuovi interventi volti a rafforzare ulteriormente le sue attività ed azioni, al fine di poter consolidare ed espandere il processo di digitalizzazione e di innovazione tecnologica messo in atto in linea con il quarto pilastro ("Innovazione") del POT 2021-2023.



SUAMS

*Sportello Unico Amministrativo
Mare di Sardegna*

5.2 La tutela della *privacy* e la sicurezza informatica

Privacy

L'Autorità adotta tutte le misure necessarie a minimizzare i rischi inerenti ai servizi offerti, implementando i migliori *standard* di sicurezza e individuando gli opportuni strumenti di **protezione della struttura tecnologica di supporto e di contrasto alle frodi di tipo informatico**.

Con l'entrata in vigore del **GDPR**, l'Autorità ha dato seguito a una serie di interventi già attuati per assicurare l'aderenza alle previsioni della normativa e alle migliori pratiche. In particolare, si segnala, proprio ai sensi dell'Art. 37 del Reg. UE 2016/679, la nomina di un Responsabile della protezione dei dati, *Data Protection Officer* – DPO, con i compiti di:

- informare e fornire consulenza al titolare del trattamento o al responsabile del trattamento nonché ai dipendenti che eseguono il trattamento in merito agli obblighi derivanti dalla normativa;
- sorvegliare l'osservanza del GDPR e delle disposizioni accessorie, compresi l'attribuzione delle responsabilità, la sensibilizzazione e la formazione del personale che partecipa ai trattamenti e alle connesse attività di controllo;
- fornire, se richiesto, un parere in merito alla valutazione d'impatto sulla protezione dei dati e sorvegliarne lo svolgimento ai sensi dell'articolo 35;
- cooperare con l'autorità di controllo;
- fungere da punto di contatto per l'autorità di controllo per questioni connesse al trattamento dei dati.

In aggiunta, si è dotata anche di una serie di strumenti normativi interni tra cui una Privacy Policy, direttamente accessibile dal sito *web*¹⁸ che descrive le modalità di gestione, con riferimento al trattamento dei dati personali degli utenti che consultano il sito ufficiale.

Cyber Security

La *Cyber Security* rappresenta uno dei principali rischi per la maggior parte delle aziende e degli enti: l'Autorità è esposta a questo rischio in ragione del ruolo nel settore di riferimento, della natura di Ente di Servizio pubblico, dell'utilizzo di strumenti elettronici per l'erogazione dei servizi e dei volumi di dati trattati.

Inoltre, il livello di complessità di gestione del rischio cibernetico è aumentato a seguito della crescente richiesta di affidabilità e conformità a specifici requisiti da parte della disciplina comunitaria e nazionale, dei nuovi modelli di *business* che hanno creato un contesto in cui dati

¹⁸ Disponibile al seguente link: <http://www.adspmaredisardegna.it/privacy-policy/>

e informazioni sono largamente condivisi e interconnessi, oltre la sofisticazione, velocità e impatto degli attacchi *cyber*.

La lotta ai crimini informatici ha, dunque, assunto una notevole rilevanza per l'AdSP. Nel corso del 2021, con il compartimento della Polizia Postale e delle Comunicazioni della Sardegna, è stato sottoscritto il **“Protocollo d'intesa per la prevenzione e contrasto dei crimini informatici** sui sistemi informativi critici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna”.

Tale atto avvia una stretta cooperazione contro il fenomeno del *cyber* crimine, così come previsto dal Quadro Strategico per la Sicurezza Nazionale dello Spazio Cibernetico. Nello specifico dei porti sardi, dove i sistemi informatici e le reti telematiche di supporto alle funzioni istituzionali dell'AdSP del Mare di Sardegna sono considerati infrastrutture critiche di interesse pubblico, l'azione congiunta è finalizzata a rafforzare l'attività, già posta in essere dall'Ente negli ultimi anni, nella prevenzione e nel contrasto di qualsiasi forma di accesso illecito mirato all'interruzione dei servizi portuali o alla sottrazione di dati e informazioni.

Il Protocollo, in particolare, prevede che, attraverso specifici canali di comunicazione con la Polizia Postale, il responsabile della Cyber Security dell'AdSP possa segnalare eventuali vulnerabilità, minacce ed incidenti sui sistemi che possano compromettere la regolarità dei servizi di telecomunicazione in ambito portuale. Nella prima fase di protezione cibernetica, è previsto lo svolgimento di un'adeguata attività congiunta di sensibilizzazione sui rischi della rete per tutto il personale dipendente, mentre, per i responsabili ICT, il protocollo introduce la possibilità di una più approfondita formazione in materia di configurazione sicura delle reti e di identificazione dell'origine degli attacchi.

Questa iniziativa si inserisce in un quadro più ampio di attività che l'Ente sta portando avanti in termini di lotta agli attacchi informatici e di sicurezza dei propri sistemi operativi. Sin dall'introduzione della Direttiva NIS 1148/2016 sulla sicurezza delle reti e dei sistemi informativi, l'AdSP ha adeguato i propri sistemi informatici e strumenti di gestione e mitigazione dei rischi e di incidenti informatici e, tra gli obiettivi che l'Ente si è posto di conseguire entro il 2023, rientra il continuo incremento del livello di sicurezza informatica, garantendo elevati *standard* di sicurezza, attraverso l'implementazione di sistemi *firewall* di ultima generazione ed antivirus, con sistemi avanzati di blocco delle minacce e degli attacchi cibernetici che, nell'anno di rendicontazione, hanno registrato una crescita esponenziale nel contesto degli Enti pubblici.

L'efficacia delle misure implementate sia in termini di *data privacy* che di *cyber security* è dimostrata dall'**assenza di reclami alle Autorità di Controllo in merito al trattamento dei dati personali e di perdite o fughe di dati.**

Nota metodologica

Il primo Bilancio di Sostenibilità dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna risponde alla necessità di offrire una rappresentazione chiara e trasparente delle *performance* ambientali, sociali ed economiche dell’Ente, comunicando ai propri *stakeholder* di riferimento le attività progettuali intraprese, i risultati raggiunti e le azioni strategiche prefissate.

Il Bilancio permette, inoltre, di adempiere all’obiettivo istituzionale “Predisposizione del Modello di rendicontazione di sostenibilità dell’Ente” di cui agli allegati della Direttiva n. 166 emanata il 21/04/2021 dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Linee guida di rendicontazione

Il Bilancio di Sostenibilità 2021 è stato redatto in conformità ai *Global Sustainability Reporting Standards (GRI Standard)*, gli *Standard* di rendicontazione più accreditati a livello internazionale per la rendicontazione non finanziaria. Tali *Standard* hanno subito una revisione sostanziale nel 2016 e, nuovamente, nel 2021 dall’Ente editore *Global Reporting Initiative*; sebbene l’applicazione dei nuovi *GRI Standard* sarà obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2023, l’AdSP del Mare di Sardegna ha voluto adottare i nuovi riferimenti fin da subito, allineandosi alle *best practice* in materia di *reporting* non finanziario e predisponendo quindi il presente Documento secondo l’opzione 2021 “*with reference*”. Per ulteriore chiarezza e completezza espositiva rispetto alle prescrizioni cogenti dello *Standard*, si specifica che il pacchetto di *reporting* adottato è da ricondurre ad una rendicontazione secondo l’opzione “*In accordance - core*” del *GRI 101* edizione 2016.

In particolare, è stata utilizzata la versione 2016 delle informative tranne che per gli *Standard* 1,2 e 3, di pubblicazione 2021, e le *Disclosure GRI* “403: Salute e sicurezza sul lavoro” e “306: Rifiuti”, per le quali sono state considerate le versioni più recenti pubblicate, rispettivamente, nel 2018 e nel 2020.

Con l’obiettivo di assicurare la comprensione delle attività dell’Ente, dei suoi risultati e dei relativi impatti, sono inoltre state riportate, in base al principio di massima trasparenza, ulteriori informazioni quali-quantitative utili alla narrazione delle *performance* di sostenibilità e non direttamente riconducibili ad alcuna specifica Informativa *GRI*.

La scelta degli indicatori di prestazione e il conseguente ambito di coinvolgimento degli *stakeholder* nella raccolta di informazioni e dati quantitativi è basata sull’analisi di Materialità, sviluppata, per la prima volta, contestualmente a tale esercizio di *reporting* e di cui costituisce un asse portante, in linea con le previsioni dei *GRI Standard*. Per approfondimenti circa l’attività di *stakeholder engagement*, si rimanda ai paragrafi “1.4 *Il dialogo con i portatori d’interesse*” e “1.5 *La Matrice di Materialità*”. I temi materiali sono stati individuati tramite un processo di analisi di settore, di un’analisi di *benchmark*, di

un'analisi *desk* del patrimonio documentale interno nonché grazie a una mappatura delle priorità e delle linee di sviluppo dell'Autorità tramite interviste dedicate.

I dati del presente Bilancio sono stati raccolti in maniera puntuale sulla base delle risultanze della contabilità generale e degli altri sistemi informativi dell'AdSP del Mare di Sardegna. Le informazioni quantitative, per le quali è stato fatto ricorso a stime, sono debitamente segnalate. Come primo esercizio di rendicontazione, i dati pubblicati non sono esposti in forma comparativa; tale presentazione sarà integrata a partire dal successivo periodo di rendicontazione.

Il perimetro di rendicontazione del presente Bilancio di Sostenibilità è da intendere come riferito alla sola Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, sebbene in alcune circostanze – in considerazione delle responsabilità dell'Ente e del suo ruolo di indirizzo e coordinamento rispetto ad alcune tematiche rilevanti per l'intero cluster portuale – siano state riportate alcune informazioni, opportunamente identificate nel testo, afferenti al complessivo sistema portuale in cui l'Autorità svolge le sue attività.

I dati e le informazioni riportati nel Documento fanno riferimento al periodo di rendicontazione 2021 (1° gennaio 2021 - 31 dicembre 2021); eventuali eccezioni, relative ad attività che hanno visto il proprio avvio nei primissimi mesi del 2022, sono opportunamente indicate nel corpo del Bilancio.

Trattazione dei dati quantitativi e Metodologie di calcolo

Per quanto concerne gli infortuni, l'indice di frequenza corrisponde al rapporto tra numero totale di infortuni e ore di lavoro, moltiplicato per 200.000.

Tutti i dati quantitativi riferiti alle risorse umane sono da intendersi in termini di *headcount* al 31 dicembre e mai in termini di FTE.

Con riferimento alle emissioni di gas serra di segnala:

- *Scope 1*: le emissioni dirette (*Scope 1*) sono quelle prodotte da fonti detenute o controllate dall'organizzazione. Nell'anno di rendicontazione si riferiscono ai soli consumi della flotta auto aziendale, stimate sulla base delle categorie di veicolo e dei km percorsi.
- *Scope 2*: le emissioni indirette (*Scope 2*), derivanti dall'acquisto di energia elettrica, sono state calcolate con metodo *Location based*, considerando tutta l'energia acquistata dall'Ente (rinnovabile e non rinnovabile) come indicato dagli *Standard GRI*.
- Fonte dei fattori di emissione utilizzati: Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2019 – National Inventory Report 2021 Annex 6 National Emission Factors – Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA).

Il Documento, sottoposto all'attenzione dell'Organismo di partenariato della risorsa mare e presentato al Comitato di gestione nelle rispettive sedute del 27 settembre 2022. È pubblicato sul sito *internet* dell'Ente al seguente *link*: <http://www.adspmaredisardegna.it/amm-trasparente/bilancio-di-sostenibilita/>.

Per qualsiasi ulteriore informazione relativamente al Bilancio di Sostenibilità e alle politiche *ESG* dell'AdSP del Mare di Sardegna contattare: info@adspmaredisardegna.it.

Indice dei contenuti GRI e SDGs Reference table

GRI CONTENT INDEX			
GRI STANDARD		PARAGRAFO	NOTE
L'organizzazione e le sue pratiche di rendicontazione			
2-1	Dettagli dell'organizzazione	1.1 Profilo dell'Autorità e contesto di riferimento	
2-2	Società incluse nel Bilancio di Sostenibilità	Nota metodologica	
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e contatti	Nota metodologica	<i>Si prevede che la rendicontazione delle informazioni verrà fornita con cadenza periodica.</i>
2-4	Rettifiche delle informazioni	-	<i>Il presente documento rappresenta il primo Bilancio di Sostenibilità dell'Ente.</i>
2-5	Assurance esterna	-	<i>Il documento non è sottoposto ad assurance esterna.</i>
Attività e lavoratori			
2-6	Attività, catena del valore e altre relazioni commerciali	1.1 Profilo dell'Autorità e contesto di riferimento; 2.4 La catena di fornitura	
2-7	Dipendenti	3.1 Le Persone dell'AdSP	
2-8	Lavoratori non dipendenti	3.1 Le Persone dell'AdSP; 3.5 La Salute e sicurezza dei lavoratori	
Governance			
2-9	Struttura e composizione della <i>governance</i>	2.1 Organi di Governo e Struttura Organizzativa; 1.4 Le risorse e i risultati economico-finanziari; 3.2 La diversità e inclusione; 1.4 Il dialogo con i portatori d'interesse	
2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	2.1 Organi di Governo e Struttura Organizzativa	

2-11	Presidente del massimo organo di governo	2.1 Organi di Governo e Struttura Organizzativa	
2-12	Ruolo del massimo organo di governo nella supervisione della gestione degli impatti	2.1 Organi di Governo e Struttura Organizzativa	
2-13	Delega di responsabilità per gestione degli impatti	2.1 Organi di Governo e Struttura Organizzativa	
2-14	Ruolo del più alto organo di governo nel reporting di sostenibilità	Premessa del Presidente; 2.1 Organi di Governo e Struttura Organizzativa	
2-15	Conflitti di interesse	2.3 Etica, integrità e trasparenza	
2-16	Comunicazione delle criticità	2.3 Etica, integrità e trasparenza	
2-17	Competenze del massimo organo di governo	1.1 Profilo dell'Autorità e contesto di riferimento; 2.1 Organi di Governo e Struttura Organizzativa	
2-18	Valutazione delle <i>performance</i> del massimo organo di governo	2.1 Organi di Governo e Struttura Organizzativa; 3.4 Il welfare e la valutazione delle performance	
2-19	Politiche retributive	3.4 Il welfare e la valutazione delle performance	
2-20	Processo per determinare la remunerazione	3.4 Il welfare e la valutazione delle performance	
Strategia, politiche e pratiche			
2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	L'AdSP del Mare di Sardegna e gli SDGs; 1.3 Verso un futuro sostenibile; 2.2 La strategia: il POT 2021-2023	
2-23	Politiche di impegno	1.3 Verso un futuro sostenibile; 2.2 La strategia: il POT 2021-2023; 3.2 La diversità e inclusione; 3.5 La Salute e la sicurezza dei lavoratori;	

		4.1 Il percorso verso la Sostenibilità ambientale	
2-24	Integrazione degli impegni intrapresi	2.2 La strategia: il POT 2021-2023	
2-25	Procedure di rimedio ad impatti negativi	1.3 Verso un futuro sostenibile	
2-26	Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche	2.3 Etica, integrità e trasparenza	
2-27	Conformità a leggi e regolamenti	1.1 Profilo dell'Autorità e contesto di riferimento; 2.1 Organi di Governo e Struttura Organizzativa; 2.3 Etica, integrità e trasparenza; 2.4 La catena di fornitura; 3.1 Le Persone dell'AdSP; 3.2 La diversità e inclusione; 3.5 La Salute e la sicurezza dei lavoratori	
2-28	Adesioni ad associazioni	1.1 Profilo dell'Autorità e contesto di riferimento; 1.4 Il dialogo con i portatori d'interesse	
Stakeholder engagement			
2-29	Approccio al coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	1.4 Il dialogo con i portatori d'interesse	
2-30	Accordi di contrattazione collettiva	3.1 Le Persone dell'AdSP	
TEMI MATERIALI			
GRI STANDARDS		PARAGRAFO	NOTE
3-1	Processo per determinare le tematiche materiali	L'AdSP del Mare di Sardegna e gli SDGs; 1.4 Il dialogo con i portatori d'interesse; 1.5 La Matrice di Materialità	
3-2	Elenco delle tematiche materiali	1.5 La Matrice di Materialità	
Efficientamento energetico e controllo delle emissioni			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.5 La Matrice di Materialità; 4.1 Il percorso verso la Sostenibilità ambientale;	

		4.3 I consumi e le emissioni	
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	4.3 I consumi e le emissioni	
302-3	Intensità energetica	4.3 I consumi e le emissioni	
305-1	Emissioni dirette di GHG (<i>Scope 1</i>)	4.3 I consumi e le emissioni	<i>La metodologia adottata per il calcolo delle emissioni prevede l'utilizzo di fattori di conversione pubblicati nel 2021 da ISPRA (Location Based).</i>
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (<i>Scope 2</i>)	4.3 I consumi e le emissioni	
Salvaguardia della biodiversità			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.5 La Matrice di Materialità; 4.1 Il percorso verso la Sostenibilità ambientale	
304-1	Siti operativi gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette	4.1 Il percorso verso la Sostenibilità ambientale	
Gestione dei rifiuti			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.5 La Matrice di Materialità; 4.1 Il percorso verso la Sostenibilità ambientale; 4.4 La gestione dei rifiuti	
306-3	Rifiuti prodotti	4.4 La gestione dei rifiuti	
Salute e sicurezza sul lavoro			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.5 La Matrice di Materialità; 3.5 La Salute e la sicurezza dei lavoratori	
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	3.5 La Salute e la sicurezza dei lavoratori	<i>Ad oggi l'AdSP non ha implementato un Sistema di Gestione formalizzato in ambito SSL.</i>
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	3.5 La Salute e la sicurezza dei lavoratori	
403-3	Servizi di medicina del lavoro	3.5 La Salute e la sicurezza dei lavoratori	
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in	3.5 La Salute e la sicurezza dei lavoratori	

	materia di salute e sicurezza sul lavoro		
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	3.3 Lo sviluppo e la formazione	
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	3.5 La Salute e la sicurezza dei lavoratori	
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	3.5 La Salute e la sicurezza dei lavoratori	
403-9	Infortuni sul lavoro	3.5 La Salute e la sicurezza dei lavoratori	
Gestione, valorizzazione e formazione del capitale umano			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.5 La Matrice di Materialità; 3.3 Lo sviluppo e la formazione	
401-1	Nuove assunzioni e turnover	3.1 Le Persone dell'AdSP	
404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	2.3 Etica, integrità e trasparenza; 3.3 Lo sviluppo e la formazione	<i>Per l'anno di rendicontazione l'indicatore è coperto con una rappresentazione orientata alla formazione in ambito anti-corruzione.</i>
Diversità, inclusione e pari opportunità			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.5 La Matrice di Materialità; 3.2 La diversità e inclusione	
405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	3.2 La diversità e inclusione; 3.1 Le Persone dell'AdSP	
406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	3.2 La diversità e inclusione	
Sviluppo portuale, territoriale e della comunità locale			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.4 Il dialogo con i portatori d'interesse; 1.5 La Matrice di Materialità; 3.6 Lo sviluppo locale e territoriale	
413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità	1.5 La Matrice di Materialità;	

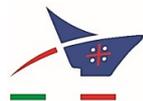
	locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	3.6 Lo sviluppo locale e territoriale	
Governance etica e trasparente			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.5 La Matrice di Materialità; 2.1 Organi di Governo e Struttura Organizzativa; 2.3 Etica, integrità e trasparenza	
205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	2.3 Etica, integrità e trasparenza	
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	2.3 Etica, integrità e trasparenza	
Digitalizzazione e innovazione tecnologica			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.5 La Matrice di Materialità; 5.1 Innovazione tecnologica e digitalizzazione dei processi	
<i>KPI</i>	Spesa per prodotti e servizi informatici	5.1 Innovazione tecnologica e digitalizzazione dei processi	
Gestione della catena di fornitura			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.5 La Matrice di Materialità; 2.4 La catena di fornitura	
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	2.4 La catena di fornitura	
Data privacy e cybersecurity			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.5 La Matrice di Materialità; 5.2 La tutela della privacy e la sicurezza informatica	
418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	5.2 La tutela della privacy e la sicurezza informatica	
Valore generato e sviluppo economico			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.5 La Matrice di Materialità; 1.2 Le risorse e i risultati economico-finanziari	
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	1.2 Le risorse e i risultati economico-finanziari	

TABELLA DI RACCORDO TEMI MATERIALI – SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Categoria	Tema materiale	Descrizione	SDGs
Tematiche ambientali	Efficientamento energetico e controllo delle emissioni	Gestione efficace ed efficiente delle risorse tramite la promozione e l'utilizzo di fonti energetiche alternative, nonché la messa a punto di azioni volte al contenimento dei consumi e alla riduzione delle emissioni di CO ₂ .	
	Gestione dei rifiuti	Gestione responsabile dei rifiuti tramite implementazione strutturata di modalità di recupero e avvio allo smaltimento sostenibili.	
	Salvaguardia della biodiversità	Salvaguardia e tutela della biodiversità tramite lo sviluppo di misure ed azioni protettive, nonché di interventi volti al monitoraggio e al ripristino di aree naturali.	
Tematiche sociali	Sviluppo portuale, territoriale e della Comunità Locale	Gestione delle attività portuali mediante il coinvolgimento e la collaborazione tra Istituzioni Pubbliche, Private, di Ricerca e del Terzo Settore, per lo sviluppo di un sistema portuale efficiente e la messa a punto di azioni e programmi rivolti alla Comunità Locale.	 
	Diversità, inclusione e pari opportunità	Adozione di misure e pratiche indirizzate a favorire il benessere dei dipendenti e a garantire la promozione della diversità e delle pari opportunità.	
	Salute e sicurezza sul lavoro	Promozione di azioni e di comportamenti responsabili finalizzati alla salvaguardia della salute psicofisica del personale nonché a garantire condizioni e luoghi di lavoro sicuri e salubri nel contesto di riferimento.	
	Gestione, valorizzazione e formazione del capitale umano	Gestione attenta del capitale umano a partire dai processi di qualifica e di selezione nonché valorizzazione e sviluppo delle risorse umane attraverso lo svolgimento di attività formative al fine di accrescere le competenze professionali e consolidare quelle già esistenti.	

TABELLA DI RACCORDO TEMI MATERIALI – SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Categoria	Tema materiale	Descrizione	SDGs
Tematiche di governance	Governance etica e trasparente	Sviluppo di un modello di <i>governance</i> basato sul rispetto dei principi di integrità ed etica, oltre che conforme alla normativa applicabile e alle migliori pratiche del contesto di riferimento.	 
	Valore generato e sviluppo economico	Creazione di valore condiviso e di opportunità di sviluppo economico attraverso lo svolgimento della propria attività di Autorità di Sistema Portuale.	 
	Gestione della catena di fornitura	Adozione di processi di selezione dei fornitori basati su criteri meritocratici e di trasparenza, per garantire modalità di approvvigionamento corrette e sicure in coerenza con la normativa applicabile e le linee guida interne.	
	Digitalizzazione e innovazione tecnologica	Sviluppo e implementazione di soluzioni tecnologiche innovative al fine di favorire la trasformazione digitale dell'Autorità nonché il miglioramento e la semplificazione delle procedure e dei processi gestionali.	 
	Data privacy e cybersecurity	Adozione di misure conformi alle disposizioni vigenti in materia di <i>data protection</i> e di <i>privacy</i> , con l'obiettivo di garantire la protezione dei sistemi informatici nonché dei dati e delle informazioni del personale e più in generale di tutti coloro che entrano in contatto con l'Autorità.	



Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Molo Dogana - 09123 Cagliari (Italia)

info@adspmaredisardegna.it