



Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Bilancio di Sostenibilità 2022



Think before you print.

Indice

Premessa	4
I nostri numeri 2022	7
1. L'AdSP del Mare di Sardegna	9
1.1 Profilo dell'Autorità e contesto di riferimento	9
1.2 Le risorse e i risultati economico-finanziari	20
1.3 Verso un futuro sostenibile	22
1.4 Il dialogo con i portatori d'interesse	23
1.5 L'AdSP del Mare di Sardegna e gli SDGs	25
1.6 L'Analisi di Materialità	28
2. L'AdSP e la buona Governance	34
2.1 Organi di Governo e Struttura Organizzativa	34
2.2 La strategia: il POT 2021-2023	38
2.3 Etica, integrità e trasparenza	41
2.4 La catena di fornitura	49
3. L'AdSP e le Persone	51
3.1 Le Persone dell'AdSP	52
3.2 La diversità e inclusione	54
3.3 Lo sviluppo e la formazione	56
3.4 Il welfare e la valutazione delle performance	58
3.5 La salute e la sicurezza dei lavoratori	63
3.6 Lo sviluppo locale e territoriale	67
4 L'AdSP e l'Ambiente	69
4 Il percorso verso la Sostenibilità ambientale	70
4.1 Il DEASP	74
4.2 I consumi e le emissioni	75
4.3 La gestione dei rifiuti	77
5 L'AdSP e l'Innovazione	81
5.1 Innovazione tecnologica e digitalizzazione dei processi	81
5.2 La tutela della privacy e la sicurezza informatica	84
Nota metodologica	86
Indice dei contenuti GRI	89

Premessa

Soddisfare i bisogni dell'attuale generazione senza compromettere la capacità di quelle future di soddisfare i propri bisogni.

Quando istituzioni internazionali, soggetti privati, enti pubblici e attori sociali parlano di sviluppo sostenibile è a questo traguardo che si riferiscono. In tale quadro, anche il Sistema dei porti sardi e il proprio retroterra produttivo sono chiamati a fare la propria parte.

Sulla base di questo presupposto, l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, per il secondo anno, ha deciso di dotarsi di uno strumento, come il Bilancio di sostenibilità, quale occasione per fare il punto sulle azioni intraprese, coinvolgere le imprese e gli operatori, pianificare il futuro.

Il lavoro per arrivare alla pubblicazione del presente documento si è sviluppato, dunque, lungo un percorso complesso ed articolato in diverse fasi. Durante lo scorso anno sono stati realizzati studi propedeutici riguardanti i presupposti e le finalità dei *Sustainable Development Goals*, i criteri di riferimento, lo stato dell'arte in ambito portuale a livello internazionale. 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 2022. Infine, è stata avviata una forte interazione coi principali *stakeholders* della comunità portuale sia istituzionali che privati, perché il primo obiettivo era proprio quello di condividere idee, spazi, intenti, finalità.

Questo secondo Bilancio di sostenibilità dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna è, dunque, un momento di rappresentazione e condivisione di quanto realizzato nel corso del 2022 per la e nella Comunità di persone, aziende, associazioni ed istituzioni che si riconosce ed agisce nei principali porti sardi. A riprova che il cammino intrapreso fosse quello giusto, l'Autorità si è aggiudicata lo "Smart Ports Award", premio assegnato, nell'ambito del RemTech Expo, alle autorità di sistema portuale che si sono distinte per sensibilità verso le politiche sociali e *green*. In particolare, tra le attività verdi nella gestione degli scali dell'Isola, spiccano la salvaguardia delle essenze autoctone presenti nell'area del porto canale di Cagliari, l'intervento di espianto e reimpianto di una colonia di posidonia oceanica e la tutela dei cetacei e dell'intera fauna a Porto Torres, ma anche interventi per l'abbattimento delle emissioni climalteranti in porto, quali l'elettificazione delle banchine (il c.d. *cold ironing*), la sostituzione del parco veicolare aziendale a motore endotermico con auto *full electric*, l'avvio della realizzazione di un dispositivo, nella diga foranea di Porto Torres, per la produzione di energia elettrica da moto ondoso e la conversione dei mezzi di banchina dei concessionari/terminalisti in mezzi *zero-emission*.

Occorre far presente che l'Ente ha fatto propri questi obiettivi fin dalla sua istituzione, nel quadro di quell'azione di pianificazione e programmazione che trova strutturazione, da ultimo, nel Piano operativo triennale 2021-2023 e nel Documento di pianificazione energetico ambientale del sistema portuale (DEASP).

Tra le attività svolte all'interno di tale quadro vanno evidenziate:

- l'intensa attività di monitoraggio propedeutica e successiva alla realizzazione delle grandi opere infrastrutturali negli scali di sistema, con particolare attenzione alla salvaguardia dell'ambiente marino;
- l'avvio della svolta *green* che interesserà tutti gli scali sardi;
- l'introduzione di sistemi *smart* nella gestione operativa quotidiana in chiave totalmente digitale.

L'Autorità è altresì convinta che ogni azione in funzione della sostenibilità passi attraverso la formazione. La transizione amministrativa, come quella digitale ed ecologica è infatti realizzabile soltanto attraverso un grande investimento sul capitale umano. La valenza della formazione è duplice: rafforza le competenze individuali dei singoli, in linea con gli standard europei ed internazionali e potenzia strutturalmente la capacità amministrativa, con l'obiettivo di migliorare la qualità dei servizi a cittadini e imprese. In tal senso si è confermata particolarmente efficace la "Piattaforma Aziendale Multitasking" (PAM), sviluppata durante il 2020 e ulteriormente animata e implementata.

Innovazione e digitalizzazione hanno altresì ridotto le distanze tra uffici ed utenza, grazie al pieno utilizzo dello SUAMS, lo Sportello Unico Amministrativo del Mare di Sardegna, che da progetto "sperimentale", è oggi completamente integrato nell'organizzazione del lavoro e nel ciclo di costruzione delle pratiche demaniali e relative al lavoro portuale ed andrà a costituire il primo tassello del più ampio progetto di *Port Community System*.

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, che, auspichiamo, potrà vedere la luce entro il corrente anno, in virtù, del consolidato e costante apporto inclusivo e partecipato dell'intera Comunità portuale.

Cagliari, Ottobre 2023

I nostri numeri 2022

L'AdSP del Mare di Sardegna

8 Porti gestiti



Oltre **43,8 milioni ton** di merci movimentate

Più di **5.800.000** il traffico passeggeri

Governance



Zero episodi di corruzione

76% di dipendenti formati su anti-corruzione

Environment



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

1.001 tCO₂eq prodotta

Oltre **250 ton** di rifiuti prodotti e raccolti

Social



96 dipendenti

81% sono a tempo indeterminato

46% del personale di genere femminile

100% di dipendenti formati su salute e sicurezza



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 a seguito dell'insediamento dei propri organi, nel 2017, 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 di Cagliari e di Olbia e Golfo Aranci (già previste dalla novellata legge n. 84 del 1994), 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.

Occorre al riguardo evidenziare che nel disposto normativo di cui sopra è presente anche il porto di Foxi-Sarroch, limitrofo a Cagliari e tradizionalmente considerato in un unico compendio portuale cagliaritano.

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



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.

Il contesto di riferimento

Il commercio marittimo globale continua a rappresentare l'ossatura del trade internazionale con un valore di oltre 14 trilioni di dollari, costituendo il 70% del valore complessivo del trade e il 90% in volume. Al 2022, i trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale¹, in linea con l'anno precedente.

Il Rapporto 2022 di SRM sui Trasporti Marittimi e la Logistica ha affrontato quest'anno l'analisi dei fenomeni connessi all'economia marittima, generati dai due eventi *disruptive* degli ultimi anni: la **pandemia**, con le sue varianti virali, e la **guerra** Russia-Ucraina, che sta generando significativi cambiamenti in termini di rotte percorse e porti scalati dalle navi. Nonostante l'impatto di tali fenomeni, le prospettive di crescita del commercio marittimo globale restano positive, che si conferma un comparto resiliente.

In Italia, i settori che maggiormente contribuiscono alla generazione di valore aggiunto sono il settore del turismo costiero, il trasporto marittimo e le attività portuali, il cui utile lordo prodotto ha raggiunto i 73 miliardi di euro², a dimostrazione dell'aumentata competitività e capacità attrattiva dei porti nazionali. I porti svolgono nel Paese un ruolo fondamentale per il **supporto all'internazionalizzazione**, considerando che nella penisola circa il 40% degli scambi di import-export avviene via mare, per un valore di 377 miliardi di euro a fine 2022, con un aumento del 66% nel decennio, rafforzando ulteriormente la centralità dell'Italia nel contesto geoeconomico³. Anche nel contesto europeo, la rilevanza dell'Italia in termini di trasporto marittimo continua a rafforzarsi, posizionando il nostro paese al secondo posto dopo la Germania, con il 16% del valore aggiunto del settore della UE⁴.

I numeri del 2022 confermano la **ripresa dei porti italiani**, che continuano a registrare performance positive nonostante il contesto critico. I nostri porti "non si fermano", continuando a sostenere le esigenze del territorio, delle sue imprese e dei suoi consumi. I traffici portuali, che a giugno hanno raggiunto 244 milioni di tonnellate, segnano una crescita anche rispetto al periodo pre-pandemia (+2,7% sul 2019). I risultati mostrano le ottime performance del segmento container sia rispetto al 2021 (+7%) che 2019 (+11,6%) e del Ro-Ro rispetto al 2019 (+8,3%)⁵.

¹ Italian Maritime Economy, SRM (2023)

² 11° Rapporto sull'Economia del Mare, UNIONCAMERE (2023)

³ Italian Maritime Economy, SRM (2023)

⁴ EUROPEAN MARITIME SAFETY REPORT, EMSA (2022)

⁵ Italian Maritime Economy, SRM (2022)

In particolare, il **segmento Ro-Ro** è stato durante gli ultimi anni il settore più resiliente e vitale. A partire dal 2012, il settore è cresciuto di oltre il 60% (contro una crescita del totale delle merci di circa il 4%). Tale traffico, soprattutto quando si configura all'interno della rete delle autostrade del mare, ha permesso di garantire sostenibilità al paese attraverso il connubio intelligente con la strada e il ferro. Tant'è che il risparmio in termini di CO₂, solo nel trasferire traffico dalla strada al mare, è stato nel 2022 di circa 2,2 milioni tonnellate su un percorso medio di 800 km⁶. Inoltre, il 64% del Ro-Ro proviene da altri porti italiani mentre il restante 36% viaggia verso i porti del Mediterraneo; si tratta di un traffico di corto raggio che asseconda le esigenze di consumo delle famiglie e favorisce e asseconda le esigenze di *reshoring*.

In Italia, il valore diretto della Blue economy, pari a 52 miliardi di euro nel 2020, è una volta e mezzo quello dell'agricoltura e quasi l'80% del valore aggiunto dell'edilizia, con una base imprenditoriale di quasi 225 mila aziende e una occupazione di 921 mila addetti⁷. In questo contesto, il legislatore nazionale ha riconosciuto l'importanza delle autorità portuali come **centri decisionali strategici** a livello europeo.

Le movimentazioni dell'AdSP del Mare di Sardegna

L'AdSP del Mare di Sardegna continua a posizionarsi al vertice delle autorità portuali con il maggior numero di merci e passeggeri trasportati. I numeri del 2022 evidenziano un riallineamento con i valori pre-pandemici e in alcuni casi una crescita.

I dati riportati nella tabella alla pagina successiva evidenziano anzitutto una forte crescita (+22%) nei volumi relativi al **traffico di passeggeri** rispetto al 2021, che già mostrava una netta ripresa dalla crisi dovuta alla pandemia. Negli 8 porti di competenza dell'AdSP Mare di Sardegna, in misura prevalente nei porti commerciali di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Arbatax, sono stati registrati circa 5 milioni di passeggeri. Anche il traffico delle rotte inferiori ha registrato una risalita alle 20 miglia (Santa Teresa e Portovesme), che si attestano a poco meno di 826 mila passeggeri (+21% sull'anno precedente). Un *trend* che, complessivamente, supera anche le performances del 2019.

⁶ Italian Maritime Economy, SRM (2023)

Movimentazione merci, container e passeggeri nei Porti di competenza dell'AdSP nel corso dell'ultimo triennio (2020-2022)

Trasporto marittimo nei Porti dell'Ente	Valori			
	U.d.M.	2022 ⁷	2021 ⁸	2020
Rinfuse liquide	Ton.	26.037.055	25.724.727	22.603.280
Rinfuse solide	Ton.	5.593.223	4.425.996	4.169.146
Merci varie	Ton.	12.241.249	13.874.686	11.589.998
Totale merci	Ton.	43.871.527	44.025.409	38.362.425
Passeggeri traghetti	N.	4.979.040	4.083.307	2.964.774
Passeggeri locali	N.	825.864	684.505	492.151
Crocieristi	N.	220.595	57.371	6.908
Container hinterland	Tues	85.566	77.191	57.844
Container transshipped	Tues	54.650	32.462	10.562

Un'ulteriore crescita esponenziale è stata registrata per il **mercato delle crociere**: il 2022 ha infatti registrato un aumento di volumi pari a circa quattro volte rispetto all'esercizio precedente, con un numero di passeggeri pari a 220.595, di cui 152mila solo nel porto di Cagliari. Nonostante la differenza del numero di scali sia pressoché assottigliata (184 toccate nel 2022 rispetto alle 212 del 2019), resta incisivo il fattore riempimento nave che, per tutta la prima metà del 2022, è stato ridotto dalle restrittive misure sanitarie per il contenimento del contagio.

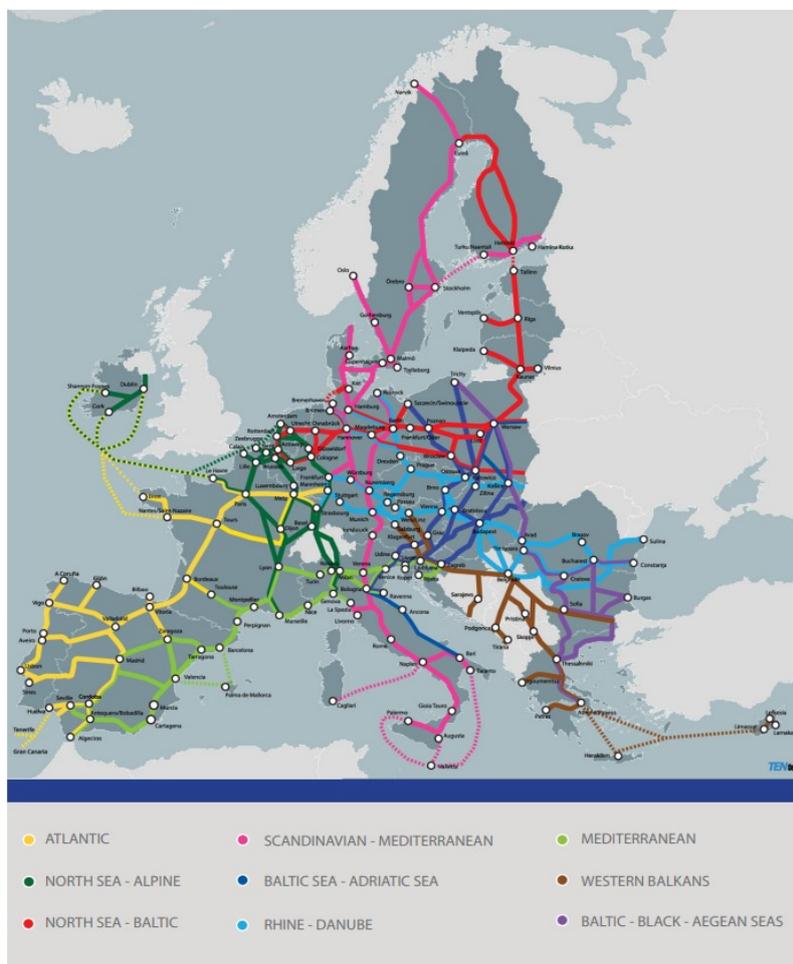
Sostanziale tenuta anche per il **settore delle merci** che, globalmente, chiude il 2022 con circa 44 milioni di tonnellate ed una minima flessione rispetto all'anno precedente. In dettaglio, le rinfuse liquide (principalmente petrolio e raffinati) hanno chiuso con un aumento dell'1,2% rispetto al 2021, mentre quelle solide (cereali, carbone e minerali) sono cresciute di oltre 25%. In calo, invece, il rapporto 2022-2021 per le merci su gomma, che si attesta ad un meno 12,5%. Dato che evidenzia un rallentamento degli approvvigionamenti dovuto all'attuale crisi mondiale determinata dal conflitto russo – ucraino.

⁷ Report Movimenti Portuali, (2021-2022): <https://www.adspmaredisardegna.it/wp-content/uploads/2023/01/espo-2021-2022-globale.pdf>

⁸ I dati relativi a merci varie e numero crocieristi esclusivamente per l'anno 2021 sono frutto di rielaborazioni di Assoporti

Nel contesto delle infrastrutture di trasporto regionali in Sardegna, l'Autorità Portuale gioca un ruolo di grande importanza per l'economia isolana. Queste infrastrutture si sviluppano su due direzioni principali: la prima concentrandosi sullo sviluppo dei porti di Cagliari e Sassari, mentre la seconda mira alla creazione dell'infrastruttura portuale di Olbia. In aggiunta a questi porti principali, ci sono anche porti industriali e quelli dedicati ai collegamenti con le isole minori, la Corsica e il diportismo. Inoltre, nell'ambito del nuovo contesto europeo e alla luce dei recenti progetti comunitari portati a termine dall'Autorità nel corso del 2021 (vedi GEECCTT-Iles⁹ e Nectemus¹⁰), la Sardegna potrebbe assumere una posizione strategica nelle Autostrade del Mare. Questo è evidenziato dal fatto che, nel processo di revisione delle Reti TEN-T conclusosi nel giugno del 2022, la regione sarda è stata inclusa nella **rete centrale (core network)** attraverso il suo porto di riferimento, Cagliari, all'interno del corridoio "Scandinavo Mediterraneo", città riconosciuta anche come uno dei 9 nodi urbani del corridoio.

Carta dei corridoi di trasporto europei (Reti TEN-T)¹¹



⁹ Per maggiori dettagli il progetto è consultabile al seguente link: <http://www.adspmaredisardegna.it/il-geecctt-iles/>

¹⁰ Per maggiori dettagli il progetto è consultabile al seguente link: <http://www.adspmaredisardegna.it/nectemus/>

¹¹ Map Finder Chart for European Transport Corridors, Unione Europea (2021): https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-12/COM_2021_812_annex3_4.pdf

La suddetta rete, da completare entro il 2030, è costituita dalle **infrastrutture a maggior valenza strategica**. In particolare l'AdSP dovrà adattarsi ai nuovi requisiti stabiliti dal regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione Europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti COM (2021) 812, di cui l'articolo 27 individua le azioni prioritarie per la realizzazione della rete per i progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura marittima:

- l'ammodernamento degli accessi marittimi (frangiflutti, canali, tratti navigabili, chiuse, dragaggi principali e ausili alla navigazione) e la costruzione e l'ammodernamento delle infrastrutture portuali di base (bacini interni, muri di sponda, ormeggi, moli, banchine, dighe, riempimenti e recupero di terra);
- una maggiore digitalizzazione e automazione, finalizzate alla sicurezza e alla sostenibilità;
- il ricorso a nuove tecnologie che favoriscano l'utilizzo di combustibili e sistemi di propulsione a basse o zero emissioni;
- il miglioramento della resilienza, anche ai cambiamenti climatici, delle catene logistiche e del commercio marittimo internazionale;
- misure per ridurre il rumore e il consumo energetico;
- promozione di navi a basse o zero emissioni nei collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio, misure per migliorare le prestazioni ambientali del trasporto marittimo, per l'ottimizzazione degli scali portuali o delle catene di approvvigionamento.

Le prossime sezioni del documento mettono in luce come l'AdSP Mare di Sardegna abbia già implementato e stia implementando iniziative e progetti sostenibili, rappresentando una gestione matura di tali tematiche.

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.

Il compiendo portuale di Cagliari si estende anche al Comune di Sarroch, dove è presente uno scalo petrolifero, Porto Foxi, tra i più importanti del Mediterraneo.



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

Generare valore per l'economia di un territorio è un obiettivo di primaria importanza per l'Autorità, poiché questo processo favorisce non solo una crescita dell'organizzazione stessa, ma contribuisce anche in modo significativo al benessere della comunità locale. In questo contesto, l'Ente gioca un ruolo cruciale nel **sostenere lo sviluppo economico e sociale della Sardegna**, riconoscendo come priorità l'aumento del livello di occupazione, la crescita dell'indotto locale e il pagamento delle imposte allo stato, rappresentando un pilastro fondamentale per il benessere del tessuto sociale in cui opera e contribuendo a creare una regione più prospera e sostenibile. La realizzazione di tali obiettivi avviene attraverso lo sviluppo dell'economia legata ai traffici marittimi e agli impatti socioeconomici derivanti dalla realizzazione di infrastrutture innovative e progetti avanzati a livello nazionale, comunitario e internazionale. Nonostante le sfide poste dalla pandemia, nel corso del 2022, l'AdSP Mare di Sardegna ha ottenuto risultati concreti, misurabili e condivisi, superando le aspettative stabilite. Ciò è stato possibile grazie all'adozione di un approccio dinamico e operativo rinnovato, nonché alla collaborazione stretta e efficace con una vasta rete di stakeholder sia interni che esterni. Nel 2022 il **valore economico generato**, cioè la ricchezza prodotta attraverso l'esecuzione delle sue operazioni, è **incrementato notevolmente** rispetto all'anno precedente (+**30%**). La contestuale espansione della pianta organica dell'Autorità nel 2022 e le progressioni interne (la cui trattazione è rimandata alla sezione 3.1 "Le persone dell'AdSP"), hanno generato un **aumento del valore dei salari e benefit per il personale** (+13%) e del conseguente valore economico distribuito dall'Ente, che rappresenta l'impatto risultante sui suoi stakeholder. I costi operativi, che rappresentano il valore economico distribuito, sono invece pari a 18.109.147 euro. Infine, il **valore economico trattenuto** è pari a **24.248.250 euro** nel 2022.

Nella tabella sottostante viene presentato il valore economico generato, distribuito e trattenuto nell'anno 2022, calcolati rivedendo le voci di bilancio riportate nel Rendiconto generale e relativi allegati¹².

¹² In linea con l'approccio utilizzato nel 2021 il valore economico generato e distribuito nel 2022 è calcolato come stima, tramite riclassificazione delle singole voci di conto economico come da Rendiconto generale 2022 e relativi allegati approvati dal Comitato di Gestione il 27 aprile 2023. In particolare il valore economico trattenuto corrisponde all'avanzo economico rilevato al 31.12.2022

Valore economico direttamente generato, distribuito e trattenuto dall’Autorità per il biennio 2021-2022

Valore economico generato e distribuito (€)	Valori		
	2022	2021	Delta%
Valore economico direttamente generato	68.276.909	52.491.039	30%
Valore economico distribuito	42.193.298	39.197.724	8%
Costi operativi	18.109.147	17.958.917	1%
Salari e benefit dei dipendenti	10.692.808	9.426.923	13%
Pagamenti alla Pubblica Amministrazione	2.602.033	1.097.823	137%
Valore economico trattenuto	24.248.250	12.646.287	92%

È importante sottolineare in questo contesto che il valore economico generato e distribuito rappresenta soltanto una parte della misura dell'effetto delle Autorità di Sistema Portuale sul territorio. Per tali istituti è fondamentale integrare queste cifre con ulteriori rappresentazioni dell'impatto che hanno sulle aree circostanti. In questa prospettiva, assume un ruolo cruciale il **processo di reperimento di finanziamenti**: l'AdSP sta infatti cercando di affiancare alle tradizionali fonti di finanziamento anche modalità alternative per ottenere risorse necessarie per la realizzazione di studi, progetti e infrastrutture materiali ed immateriali a beneficio dei porti e del sistema logistico. In particolare, oltre al *fundraising*, che consiste nella ricerca di specifici finanziamenti sia a livello nazionale, comunitario che privato, per gli interventi del 2022 concernenti la creazione di impianti di alimentazione elettrica per le navi in sosta (“Cold ironing”) e la realizzazione dei banchinamenti del nuovo Terminal Ro-Ro del porto di Cagliari, è stato riconosciuto all’Autorità un **finanziamento complessivo di 170.180.000 euro** (trasferimenti dallo Stato per il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR**) Attraverso i dati di bilancio e l’analisi della Relazione annuale, considerate le sfide derivanti dalle iniziative di rilancio dell’economia del sistema portuale di riferimento, nel 2022 l’Ente è riuscito a migliorare la propria performance in termini di creazione del valore e di supporto allo sviluppo economico sostenibile della regione Sardegna.

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)

Nel corso degli ultimi anni l'organizzazione ha intrapreso un percorso significativo verso la sostenibilità, convinta che indirizzare la propria attività in ottica ESG (Environment, Social, Governance) sia il modo più efficace per avanzare e sostenere la crescita e lo sviluppo. In particolare, il concetto di **Ecosostenibilità** è stato scelto come uno dei cinque obiettivi di riferimento della strategia di sviluppo dell'ente per il POT 2021–2023, dimostrando l'attenzione dell'Autorità al problema. Risulta chiaro il preciso intento dell'AdSP del Mare di Sardegna di voler **coordinare ogni azione coniugando, in termini di accountability, il dovere etico e istituzionale** di rendicontare il proprio operato attraverso l'utilizzo di risorse finanziarie, professionali, progettuali e tecnico-economiche.

L'Ente sta progressivamente integrando le considerazioni legate all'ambiente, alla responsabilità sociale e alla governance all'interno delle sue operazioni e sta sviluppando progetti a livello nazionale ed europeo per evolvere e favorire la **crescita e lo sviluppo sostenibile**. In questo processo di cambiamento promosso dall'Autorità, assume sempre maggiore importanza **il coinvolgimento e l'interazione** con i suoi principali attori interessati e diventa fondamentale la condivisione delle reciproche aspettative al fine di raggiungere obiettivi comuni e aumentare il valore condiviso. La sostenibilità ha influenzato non solo fattori esterni all'Ente, ma anche aspetti interni legati alla governance istituzionale. Il presente **Bilancio di Sostenibilità**, nella sua seconda edizione, rappresenta un ulteriore passo avanti nel consolidare il percorso già avviato dall'Ente verso la realizzazione di tali obiettivi. Questo inizia con l'analisi degli impatti che ha portato alla creazione di una Matrice di Materialità iniziale, e all'esecuzione del rinnovato coinvolgimento degli stakeholder riguardo alle questioni di sostenibilità.

Per ulteriori dettagli sulle politiche e le iniziative dell'Autorità, si rimanda ai paragrafi successivi, dove verrà descritto in dettaglio il **Piano Operativo Triennale 2021-2023**, con particolare enfasi sulla strategia di sostenibilità nonché sulle 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

Nel suo secondo anno di pubblicazione della reportistica di sostenibilità, l'AdSP del Mare di Sardegna rinnova il suo impegno a mantenere **un rapporto ed un dialogo costante con i propri stakeholder**, con l'obiettivo di favorire una comunicazione trasparente e multidimensionale mossa dalla convinzione che la comprensione delle reciproche aspettative e la condivisione degli obiettivi rappresentano la strategia vincente per la creazione di valore sia nel breve che nel lungo periodo. L'Autorità prosegue il percorso virtuoso di coinvolgimento degli stakeholder, che comprende una serie di interazioni, tavoli di lavoro, eventi ed incontri propri e in collaborazione con le altre Istituzioni operanti nel sistema portuale. Con cadenza regolare l'AdSP Mare di Sardegna partecipa a **momenti di coinvolgimento istituzionale** degli stakeholders tramite l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, dove avviene il confronto con gli operatori della filiera, al fine di ricevere feedback valevoli per lo svolgimento delle attività del Comitato di Gestione dell'Ente. Sempre in ottica di coinvolgimento istituzionale, nel 2022 il Presidente ha incontrato le amministrazioni comunali per la presentazione delle linee guida del nuovo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), ad oggi in fase di aggiornamento.



Inoltre, l'Autorità predispone annualmente una **survey di customer satisfaction**, al fine di agevolare il rapporto con l'utenza, migliorare la propria operatività e i servizi offerti. Ferma restando la necessità di procedere in continuità con i questionari somministrati nel corso delle annualità precedenti, per

mantenere un parametro di confronto utile ad analizzare al meglio il trend sulla qualità dell'interrelazione con l'utenza, il questionario di gradimento somministrato per il 2022 ha introdotto un ulteriore ampliamento del range della valutazione. Sono state, infatti, incluse **tre nuove apposite sezioni** volte a ricevere un feedback su:

- livello e qualità della digitalizzazione dei procedimenti amministrativi;
- servizi ai passeggeri presenti nei porti di competenza;
- linee di programmazione e pianificazione della Governance.

I questionari consistono nella valutazione della conoscenza e del livello di gradimento degli stakeholders così da comprendere il livello di adeguamento dei sistemi di comunicazione e poter attuare modifiche alla dimensione operativa, alle infrastrutture, alla logistica. Valutazioni che in questa prima fase hanno interessato esclusivamente gli stakeholder

dell’Autorità, intesi quali target privilegiati in grado di offrire un’analisi maggiormente ponderata, considerata l’esperienza acquisita dalla costante fruizione degli uffici dell’Ente, delle infrastrutture e dei servizi portuali, nonché dal ruolo attivo nelle dinamiche di governo dell’Ente. Più specificamente, le rilevazioni effettuate evidenziano un **netto miglioramento nella percezione del livello qualitativo dell’interlocuzione dell’Autorità** (reputato “molto soddisfacente” considerato il dato quantitativo pari a 4,32 su un punteggio massimo di 5)¹³. Un aspetto rilevante emerso dall’analisi dei risultati è anche quello relativo alla percezione del livello di Security (reputato più che soddisfacente), servizio sul quale l’Ente ha investito e continua ad investire a tutela dei passeggeri e degli operatori.

Per quanto concerne l’apparato di Governance nelle sue complesse materie di programmazione e pianificazione, il target rilevato dichiara di esserne a conoscenza principalmente e in maniera chiara attraverso la stampa, le news presenti sul sito e, ancora di più, dalle interlocuzioni con il personale dell’Ente. Fatto, quest’ultimo, che evidenzia una **marcata disponibilità degli uffici** a portare l’utenza a conoscenza delle dinamiche di sviluppo futuro dei porti. Quanto emerso dal questionario di Customer Satisfaction 2022 riflette la ricerca costante di un perfezionamento della propria attività operativa e, in particolare, di ascolto delle esigenze del cluster portuale e dell’utenza in generale da parte dell’Autorità. Oltre al costante dialogo con Assoporti, con l’Associazione dei porti italiani e con gli apparati ministeriali e comunitari di riferimento, l’Autorità si impegna a creare significative sinergie sia con le associazioni portuali europee (ESPO - European Sea Port Organization), che con quelle internazionali in ambito crocieristico (MedCruise), in cui l’Ente riveste un ruolo di primaria importanza come membro attivo del consiglio con il ruolo di Direttore Sustainability Environmental Issues, in grado di coordinare un gruppo di lavoro composto da 15 porti del mediterraneo e le iniziative correlate. In aggiunta, nel 2022 l’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, ha ottenuto la presidenza del **Cruise and Ferry Port Network**, organo di collegamento tra gli scali marittimi e l’organizzazione che rappresenta i maggiori porti europei crocieristici e passeggeri con il ruolo di interlocutore di riferimento col Parlamento e la Commissione Europea. Il Cruise and Ferry Port Network si occupa della redazione del Codice di buone pratiche, il quale affronta macro-temi come la pianificazione delle infrastrutture, dei servizi per i passeggeri, delle relazioni tra porto – città, dell’ambiente e della security e costituisce un riferimento fondamentale per i porti nella scelta delle strategie di sviluppo in materia di crociere e traghetti, oltre a rappresentare un punto di raccordo nel sistema delle AdSP.

Di seguito sono riportate le **principali categorie di stakeholder** individuate dall’Ente, che sintetizzano i principali portatori di interesse con cui l’Autorità interagisce nello svolgimento

¹³ Relazione finale Customer Satisfaction, AdSP MS (2022): <https://www.adspmaredisardegna.it/wp-content/uploads/2023/04/all.-9-relazione-finale-customer-satisfaction.pdf>

delle proprie attività. Tali stakeholder sono stati identificati nell'esercizio precedente tramite un'analisi del contesto interno ed esterno, comprensiva di un'analisi di benchmark dei principali Enti portuali a livello nazionale e internazionale

Elenco delle categorie di stakeholder individuate dall'Autorità

Stakeholder dell'AdSP del Mare di Sardegna
Persone AdSP
Organi e Organismi di Governance
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 L'AdSP del Mare di Sardegna e gli SDGs

Con l'aggiornamento del Bilancio di Sostenibilità al 2022, in linea con il percorso iniziato lo scorso anno, l'Ente ha scelto di elaborare la comunicazione delle sue informazioni non finanziarie considerando gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile inclusi nell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite. Questo nella convinzione che, per intraprendere azioni concrete che non mirino solo al miglioramento delle nostre prestazioni individuali, ma che contribuiscano al conseguimento di obiettivi comuni e condivisi, sia essenziale adottare una prospettiva globale e iniziare identificando obiettivi di portata più ampia. L'incrementata consapevolezza della società riguardo alle tematiche *ESG (Environment, Social, Governance)*, ha spinto in modo determinante verso la formulazione di un piano d'azione finalizzato a proteggere le persone, il pianeta e promuovere uno sviluppo economico sostenibile e resistente. Questo piano è parte integrante 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, identifica 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile interconnessi tra loro (noti come *Sustainable*

Development Goals - SDGs) – da raggiungere entro i prossimi quindici anni – articolati a loro volta in 169 *target* specifici.



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'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha riconosciuto l'importante contributo che le amministrazioni pubbliche possono apportare al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (*SDGs*). Pertanto, ha condotto un'analisi dei 17 obiettivi e dei relativi target associati. Da questa analisi, l'Autorità ha identificato quelli in cui può apportare un contributo positivo attraverso le sue attività operative, generando valore condiviso.

Questa valutazione ha comportato la realizzazione di un'analisi comparativa a livello nazionale e internazionale coinvolgendo attori simili, affiancata da un'analisi delle migliori pratiche di sostenibilità applicabili al settore. È stata inoltre effettuata un'analisi critica delle aspettative legittime degli stakeholder e degli obiettivi strategici dell'Autorità.

Sulla base di queste evidenze, sono stati selezionati **cinque SDGs e i relativi target principali** su cui l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, grazie alla sua vocazione e alle sue attività istituzionali, può aspirare a svolgere un ruolo significativo già nel breve termine.

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>
 <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</p> <p><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</p> <p><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 trattati all'interno del Report di Sostenibilità, in relazione alle aree di focus dell'AdSP descritte nel documento. Questo permetterà di evidenziare come le attività quotidiane dell'Ente, in linea con la sua missione, contribuiscono concretamente non solo allo sviluppo del territorio di competenza, ma anche al raggiungimento di obiettivi a livello globale.

1.6 L'Analisi di Materialità

Al fine di individuare le tematiche più rilevanti su cui sviluppare la narrazione del presente Documento, l'Ente ha approfondito il processo di analisi di materialità già avviato nel 2021, in conformità a quanto previsto dai nuovi *Standard GRI* nel loro ultimo aggiornamento, utilizzati come *framework* di riferimento per la rendicontazione.

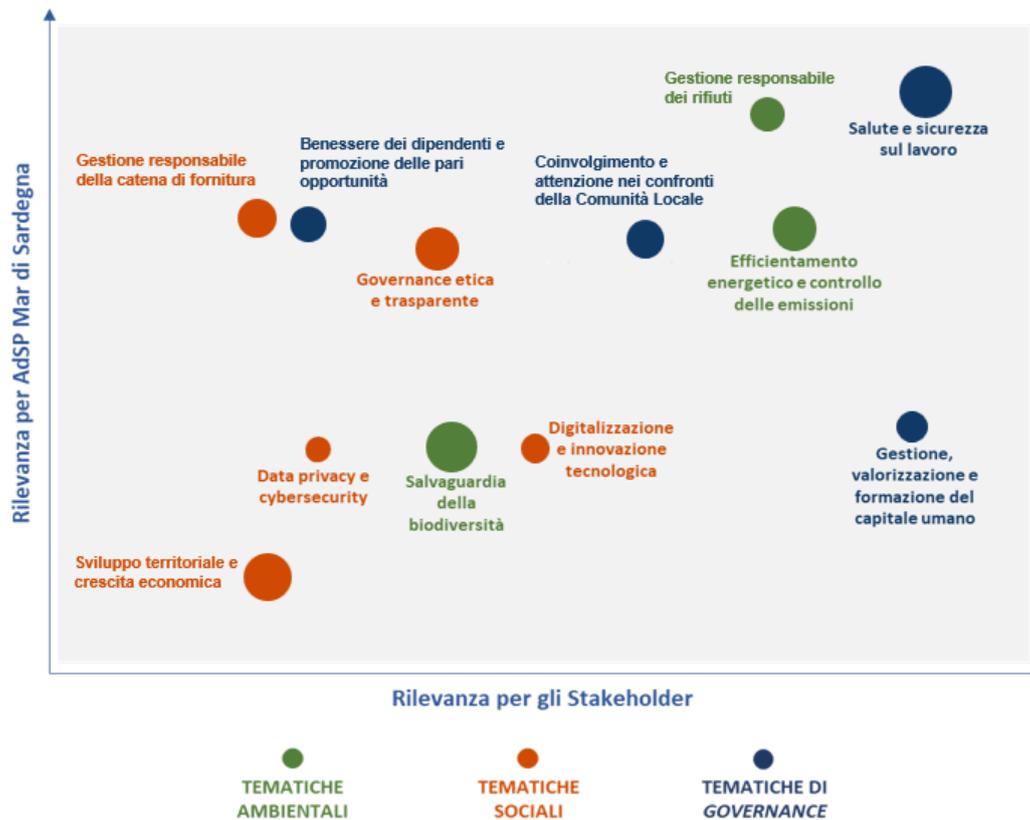
La preparazione di un Bilancio di Sostenibilità in conformità con gli *Standard GRI* implica la divulgazione delle informazioni basate sui cosiddetti 'temi materiali'. Con questo termine si fa riferimento ai temi che rappresentano l'impatto economico, ambientale e sociale dell'organizzazione che sta compilando il rapporto, o che influiscono significativamente sulle valutazioni e le decisioni degli stakeholder. Al fine di identificare i temi materiali per l'Autorità, in questo secondo esercizio di rendicontazione, in linea con gli ultimi aggiornamenti degli

standard, si è voluta dare massima importanza al concetto di **impatto**: gli impatti in questo contesto si riferiscono agli effetti che un'organizzazione ha o potrebbe avere a livello economico, ambientale e sociale (inclusi quelli sui diritti umani) come conseguenza delle sue attività o dei suoi rapporti di *business*.

L'analisi di materialità, che culmina con l'identificazione dei temi, è uno strumento importante per valutare e comprendere questi impatti in modo da poter pianificare, monitorare e gestire le attività in modo responsabile e sostenibile. Nello specifico, è stata condotta 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, allo scopo di identificare gli impatti attuali e potenziali, sia positivi che negativi, che possono essere causati dalle operazioni dell'Autorità, dal punto di vista ambientale, sociale (incluso i diritti umani) ed economico. Gli impatti sono stati valutati, grazie anche al coinvolgimento di alcuni rappresentanti degli stakeholder esterni chiave durante un *workshop* organizzato *ad hoc*, quali Capitaneria di Porto, Armatori, Operatori logistici, Rappresentanti dei lavoratori e Operatori nel settore dell'energia, chiamati ad esprimere il loro punto di vista sulla percezione che hanno dell'Ente, secondo due principi: l'**ampiezza** dell'impatto, intesa come gravità, perimetro delle conseguenze dell'impatto e le eventuali irrimediabilità e durata nel tempo; la **probabilità** di accadimento dell'impatto.

Sulla base di questo processo di analisi, sono stati raggruppati gli impatti per la definizione dei temi materiali ad essi correlati; al netto di un'attività di riformulazione, effettuata in linea con gli impatti analizzati, sono stati confermati i 12 temi materiali individuati nell'esercizio di rendicontazione precedente, ed è stata posta l'attenzione su due nuovi temi rilevanti per l'Ente: l'attenzione alla risorsa idrica e la sicurezza delle aree portuali. Le informazioni e i dati che concernono queste tematiche, potenzialmente materiali vista la rilevanza degli impatti a loro correlati, saranno presidiati e rendicontati negli esercizi futuri. La figura di seguito riportata **mostra la priorità che rivestono** queste dodici tematiche materiali all'interno del quadrante in alto a destra della Matrice di Materialità¹⁴.

¹⁴ La dimensione delle figure riportate all'interno della Matrice corrisponde alla valutazione degli impatti correlati ai temi materiali.



Nella seguente tabella invece 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 “1.5 L’AdSP del Mare di Sardegna e gli SDGs”).

Categoria	Tema materiale	Descrizione	SDGs
<i>Tematiche ambientali</i>	Efficientamento energetico e controllo delle emissioni	Gestione efficace ed efficiente delle risorse energetiche tramite la promozione e l’utilizzo di fonti energetiche alternative, nonché la messa a punto di azioni per ridurre i consumi e le emissioni di CO ₂ , degli altri gas serra e degli inquinanti.	
	Gestione responsabile dei rifiuti	Gestione responsabile dei rifiuti generati nelle operazioni portuali e attività dirette dell’Ente, promuovendo modalità di recupero e avvio allo smaltimento sostenibili.	

Categoria	Tema materiale	Descrizione	SDGs
	Salvaguardia della biodiversità	Protezione della biodiversità attraverso l'implementazione di misure di conservazione e interventi di recupero delle aree naturali, per prevenire l'inquinamento delle acque e preservare la biodiversità marina minacciata.	
<i>Tematiche sociali</i>	Coinvolgimento e attenzione nei confronti della Comunità Locale	Collaborazione con Istituzioni pubbliche, private, enti di ricerca e del terzo settore per lo sviluppo sostenibile del sistema portuale e coinvolgimento responsabile della comunità locale, al fine di rafforzare i rapporti e migliorare l'efficienza delle operazioni portuali.	 
	Benessere dei dipendenti e promozione delle 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 comportamenti responsabili per garantire la salute e la sicurezza dei lavoratori portuali, includendo formazione, prevenzione degli incidenti e gestione delle emergenze per ridurre i rischi di infortuni e migliorare la sicurezza delle operazioni.	
	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 migliorare il benessere dei dipendenti.	
<i>Tematiche di governance</i>	Governance etica e trasparente	Sviluppo di un modello di governance basato sul rispetto dei principi di integrità, etica e trasparenza, oltre che conforme alla normativa applicabile e alle migliori pratiche del contesto di riferimento, riducendo il rischio di episodi di corruzione o comportamenti poco etici, anche da parte dei partner commerciali e istituzionali.	 
	Sviluppo territoriale e crescita economica	Creazione di valore e sviluppo economico tramite le attività portuali, inclusa la generazione di posti di lavoro locali e la stimolazione dell'attività economica.	 

Categoria	Tema materiale	Descrizione	SDGs
	Gestione responsabile della catena di fornitura	Selezione trasparente dei fornitori basata su criteri meritocratici, promuovendo l'approvvigionamento etico e in conformità con normative e linee guida interne e assicurando parità di trattamento, pari opportunità, diversità, sicurezza e rispetto dei diritti umani dei lavoratori lungo la catena del valore.	
	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 e di comunicazione.	 
	Data privacy e cybersecurity	Adozione di misure conformi alla legislazione sulla protezione dei dati e privacy per proteggere i sistemi informatici e i dati del personale e degli stakeholder. L'obiettivo è prevenire violazioni della privacy, rischi informatici e garantire la sicurezza delle informazioni, con potenziali impatti negativi sulla riservatezza e l'integrità dei dati e sulla sicurezza personale.	



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 modello di governance dell'Ente è progettato per assicurare una gestione degli affari dell'Autorità e dei relativi porti che non solo sia conforme alle normative, ma che sia altresì efficace ed efficiente in termini di procedimenti, promuovendo la trasparenza verso gli *stakeholder* e la diversificazione delle responsabilità. Questo sistema, in accordo con le prescrizioni della legge n. 84/1994, è costituito dai seguenti organi, in linea con lo scorso anno:

<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 attualmente in carica è il Prof. Avv. Massimo Deiana, confermato nell'incarico per un ulteriore quadriennio con decreto 14 luglio 2021, n. 284. 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 in carica nell'anno 2022 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, Prof. Avv. Massimo Deiana 2 dal delegato designato dall'Autorità marittima di Cagliari, C.V. (CP) Mario Valente; 3 dal rappresentante della Regione autonoma della Sardegna, in attesa di nomina; 4 dal rappresentante della Città Metropolitana di Cagliari, Prof. Massimiliano Piras; 5 dal rappresentante del Comune Olbia, Avv. Ignazia Maria Paola Palitta¹⁵. <p>Al Comitato di gestione la Legge ha assegnato i compiti di adozione del piano regolatore di sistema portuale, approvazione del piano operativo</p>

¹⁵ Ad ottobre 2023, l'Avv. Ignazia Maria Paola risulta non essere più un membro del Comitato di Gestione

	<p>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	<p>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.</p>

Nel corso dell'anno 2022 la composizione degli Organi di Governo per genere e fascia di età è rimasta invariata rispetto al 2021, considerando che l'assetto non ha subito variazioni.

Composizione degli Organi di Governo¹⁶ per genere e fascia d'età per il biennio 2021-2022

Componenti degli Organi di Governo (n.)	2022			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<30	0	0	0	0	0	0
30-50	0	0	0	0	0	0
>50	3	1	4	3	1	4
Totale	3	1	4	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:

¹⁶ Da intendere limitatamente al Presidente e al Comitato di gestione.

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;
- 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 raccomandatari 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 suddetta 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.

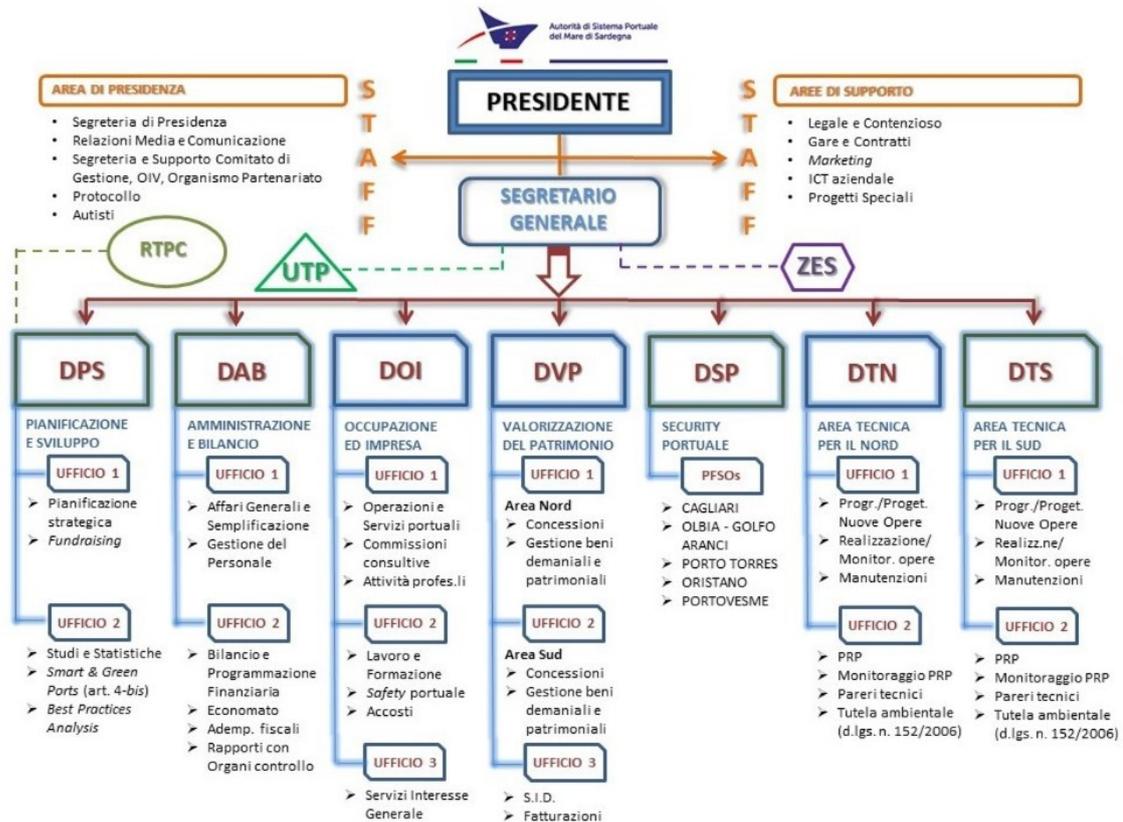
Organismo indipendente di valutazione

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. Lo schema dell'Ente al 31 dicembre 2022 è rimasto dunque invariato rispetto al 2021 ed è così strutturato:



Si segnala che nel corso del 2023 la pianta organica dell'Ente è stata modificata e approvata con la Delibera di modifica del Comitato di Gestione n. 5 del 27 aprile 2023. Il nuovo schema verrà rappresentata nelle prossime rendicontazioni di Sostenibilità. Per ulteriori informazioni far riferimento al sito web dell'Ente¹⁷.

2.2 La strategia: il POT 2021-2023

Nel corso degli anni, il sistema portuale della Sardegna ha consolidato la sua reputazione come un affidabile punto di riferimento all'interno del cluster portuale e stabilito rapporti stretti con le istituzioni e il settore privato, supportando numerose proposte progettuali mirate a potenziare le infrastrutture e la tecnologia nei porti, migliorando i servizi per i passeggeri e promuovendo l'incremento del traffico marittimo.

Le attività di sviluppo sono il risultato diretto del Piano Operativo Triennale (POT), che nella sua versione 2021-2023 delinea le **strategie per lo sviluppo delle operazioni portuali**

¹⁷ <https://www.adspmaredisardegna.it/amm-trasparente/organico-dal-1-agosto-2023/>

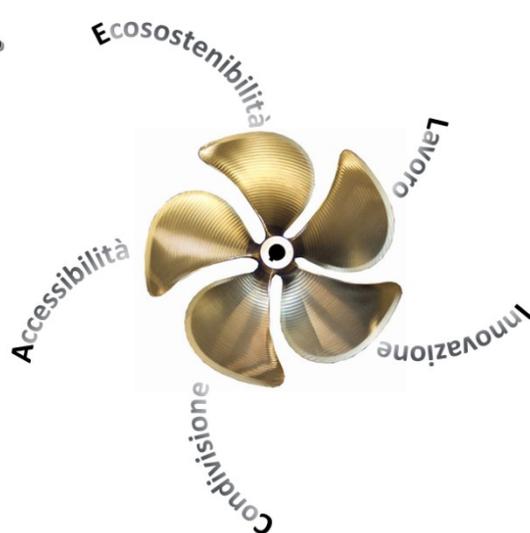
e logistiche, come definite dall'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) nel corso del presente triennio.

Il nucleo centrale del nuovo POT è la **pianificazione delle funzioni future dei porti** di sistema. Questo processo sarà integrato e articolato nel Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), attraverso il quale si stabilirà un orientamento comune per:

- potenziare la capacità infrastrutturale per attirare e sostenere i traffici;
- perfezionare e ampliare i servizi offerti ai passeggeri;
- implementare un *green deal* in tutti i porti e nelle aree demaniali di competenza, mirando a migliorare l'efficienza energetica e promuovere l'uso di carburanti a basse emissioni solforose;
- favorire l'iniziativa privata, in particolare nel settore nautico e dei servizi, attraverso la ridefinizione, la riqualificazione e l'infrastrutturazione delle aree destinate 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'Ente si impegnerà a promuovere un **Green Deal** portuale, dove la sostenibilità ambientale sarà il criterio costante per valutare e orientare le decisioni relative agli interventi previsti nel prossimo triennio. In linea con le direttive della Commissione Europea espresse nella Comunicazione n. 640 del 2019 rivolta al Parlamento, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni, l'Autorità sosterrà iniziative volte a:

- investire in tecnologie ecocompatibili;

- favorire l'innovazione nel settore industriale;
- introdurre soluzioni di mobilità e trasporto più pulite, economiche e salutari nei propri porti;
- promuovere la decarbonizzazione attraverso l'adozione di fonti di energia alternative;
- ottimizzare l'efficienza energetica delle infrastrutture all'interno delle aree demaniali di competenza;
- collaborare con le istituzioni partner per migliorare gli standard ambientali nell'ambito di riferimento.

Lavoro

Le azioni che avranno un impatto sull'occupazione nei porti all'interno del Sistema si concentreranno principalmente su:

- l'incremento delle competenze professionali del personale portuale;
- il monitoraggio costante delle dinamiche tra l'offerta e la domanda di lavoro, attraverso dialoghi regolari con le parti sociali;
- l'attenta vigilanza, tramite una rafforzata presenza sul campo, per garantire il rispetto delle normative atte a tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori in ambito portuale.

Innovazione

Le direttive governative per la formulazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) del 9 settembre 2020 hanno individuato sei "aree tematiche" fondamentali per gli interventi strutturali, tra cui "Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo". L'innovazione e le attività correlate di digitalizzazione saranno la base delle iniziative programmate dall'Autorità nel periodo 2021-2023. Questo processo inizia con una **revisione sistematica dei processi interni**, accompagnata da una progressiva eliminazione del supporto cartaceo nelle operazioni amministrative, un cambiamento già iniziato nel triennio precedente e sempre più orientato verso l'adozione della tecnologia *cloud*.

Condivisione

Per essere riconosciuto come un Sistema efficace, è essenziale che vi sia una continua interazione tra tutti i suoi componenti. Questo processo richiede anche che le parti coinvolte condividano alcune delle loro caratteristiche specifiche per perseguire un obiettivo comune. Tale obiettivo può essere descritto come "**valore pubblico**", ovvero il miglioramento del benessere delle comunità di riferimento, degli utenti, degli *stakeholder* e dei destinatari di politiche o servizi, in termini economici, sociali e ambientali. Pertanto, l'obiettivo è promuovere e organizzare l'interazione tra tutti i soggetti che partecipano, in vari modi, alle attività del Sistema Portuale della Sardegna, condividendo con loro e tra di loro le decisioni

fondamentali che l'Autorità, in quanto soggetto di *governance* del settore, deve prendere nell'adempimento dei suoi compiti istituzionali.

Accessibilità

Il Sistema deve garantire un'ampia accessibilità sia dal punto di vista delle infrastrutture che della trasparenza nei processi. I porti all'interno del Sistema saranno sempre più facilmente accessibili:

- sul lato marittimo, grazie all'attuazione del Programma Triennale delle Opere;
- sul lato terrestre, tramite iniziative che semplificheranno l'accesso ai varchi di sicurezza e miglioreranno la viabilità all'interno dei porti e le connessioni stradali.

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

- internamente, attraverso l'adozione sistematica di processi digitalizzati che agevoleranno lo scambio di informazioni, anche in situazioni di lavoro flessibile;
- esternamente, per quanto riguarda gli utenti, che potranno interagire con le strutture amministrative dell'Ente utilizzando piattaforme appositamente sviluppate per i servizi forniti dall'Autorità, seguendo l'approccio positivo 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 dedicato sforzi considerevoli per includere nelle sue strategie a lungo termine e soprattutto nell'operatività quotidiana delle varie Aree Dirigenziali, un insieme completo e ben organizzato di politiche volte a prevenire la corruzione e favorire la trasparenza. Trasparenza e lotta alla corruzione rivestono infatti un'importanza cruciale per l'Autorità, poiché svolgono un ruolo determinante in vari aspetti del suo funzionamento e successo, fondamentali per la sostenibilità, la competitività e la reputazione dell'Ente. In considerazione della necessità di riorganizzare il "**Sistema della trasparenza**", l'integrazione di politiche e pratiche che promuovono queste due dimensioni rappresenta un investimento strategico per l'Ente. Il percorso individuato per il 2022, condiviso con gli organi dell'Ente per l'elaborazione delle modalità operative finalizzate ai processi di trasparenza e di definizione delle informazioni da pubblicare sul sito, comprende i seguenti punti:

- 1 Coinvolgimento dei dirigenti e del personale degli uffici, anche attraverso specifiche sessioni formative, con il supporto del gruppo di coordinamento previsto all'atto della **nomina del Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT)**;
- 2 **Pubblicazione del Piano Integrato di Attività ed Organizzazione 2022-2024** sul sito web dell'Ente per il nuovo aggiornamento, dando la possibilità agli stakeholder di segnalare eventuali modifiche per la prossima revisione, anche durante le **“giornate della trasparenza”**;
- 3 **Implementazione della sezione “Amministrazione Trasparente” del sito dell'Autorità**, con l'obiettivo di garantirne la massima fruibilità, trasparenza, ricerca delle informazioni, non solo da parte degli utenti, ma anche delle altre pubbliche amministrazioni e l'immediata individuazione e consultazione dei dati stessi.

È importante notare che l'informatizzazione di atti ufficiali e procedimenti amministrativi (la cui trattazione è rimandata alla sezione 5.1 “Innovazione tecnologica e digitalizzazione dei processi”) è una delle principali misure di carattere generale per il corretto funzionamento degli uffici e per l'abbattimento dei rischi di corruzione.

I principali documenti di rilievo, descritti nelle prossime pagine, sono il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (PTPCT), Codice di Comportamento (CdC) e Piano Integrato di Attività ed Organizzazione (PIAO 2022-2024), che a partire dal 2022, ha integrato i precedenti due, unitamente ai loro rispettivi e ulteriori allegati.

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

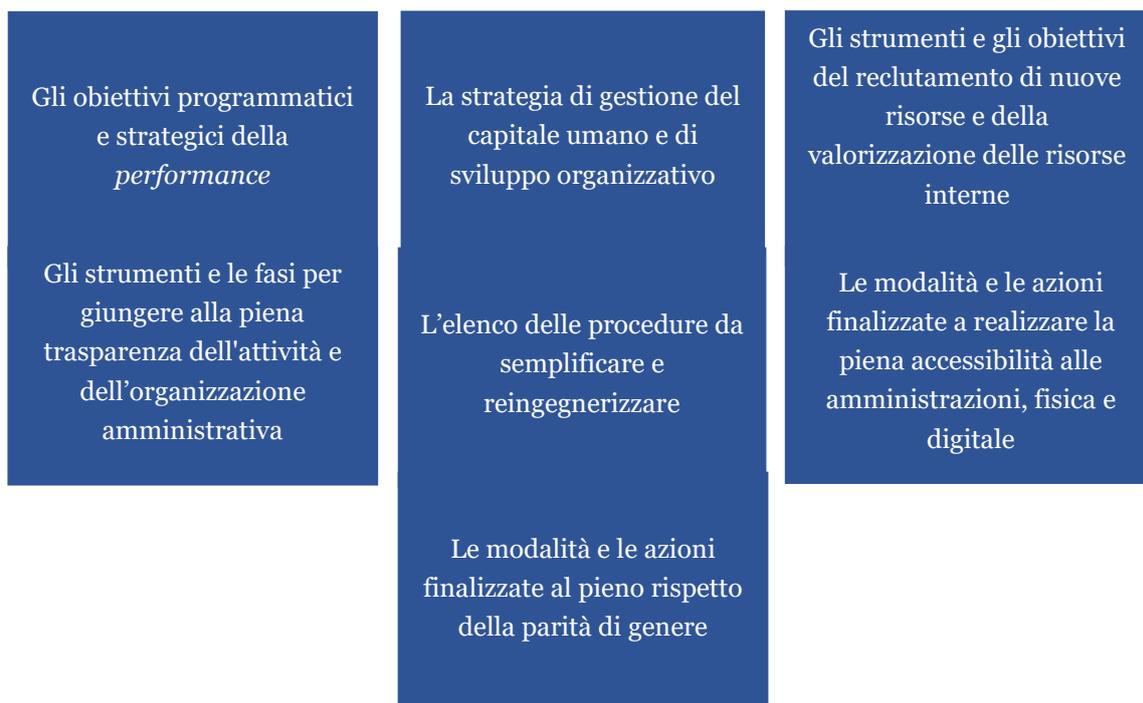
Il PIAO è chiamato ad assolvere la delicata mission di garantire la resilienza dell'apparato amministrativo fornendo una base compatta, chiara e intelligibile per la sua governance, in modo da rendere sostenibili i cambiamenti in corso in un contesto profondamente mutato.

Al fine di garantire l'eccellenza e la chiarezza nell'esecuzione delle attività e promuovere una costante semplificazione dei processi, il Legislatore ha introdotto tramite decreto-legge n. 80/2021 il "Piano Integrato di Attività e Organizzazione" (PIAO), uno **strumento di programmazione triennale** unificato e operativo a partire dal 2022. La finalità del Piano è quella di assicurare la qualità e la trasparenza dell'attività amministrativa e migliorare la qualità dei servizi ai cittadini e alle imprese e procedere alla costante e progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi anche in materia di diritto di accesso. Nel documento sono confluiti una serie di documenti di pianificazione che le istituzioni pubbliche

erano tenute a preparare separatamente, tra cui, oltre a quelle sopra citate (PTPCT e CdC), le seguenti:

- il Piano della performance,
- la Programmazione dei fabbisogni formativi,
- il Piano dei fabbisogni di personale,
- il Piano per il lavoro agile (conosciuto come POLA).

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



Oltre a ciò, il PIAO deve avere alcuni contenuti necessari e ulteriori. La norma richiama espressamente le discipline di settore e, in particolare, il d.lgs. n. 150/2009, in materia di performance, e la legge n. 190/2012, in materia di prevenzione della corruzione; ciò indica che i principi di riferimento dei rispettivi piani, i cui contenuti confluiscono nel PIAO, continueranno a governarne i contenuti.

Il PIAO facente riferimento al periodo 2022-2024, è stato adottato per la prima volta con decreto n. 222 del 29 giugno 2022; il documento, che ha durata triennale, viene aggiornato annualmente. A fine 2022, è stato adottato con Decreto del 30 marzo 2023 n. 93 il “Piano integrato di amministrazione ed organizzazione (PIAO) 2023-2025”¹⁸.

¹⁸ Per maggiori informazioni si faccia riferimento alla pagina web dell'Ente <https://www.adspmaredisardegna.it/en/amm-trasparente/piano-integrato-di-attivita-e-organizzazione-piao-2023-2025/>

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

Il quadro giuridico che regola le azioni contro la corruzione e la promozione della trasparenza nelle istituzioni pubbliche è principalmente stabilito dalla "Legge anticorruzione" (Legge n. 190/2012, con il titolo "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione"). In conformità a queste disposizioni, fino al 2022, l'Autorità ha sviluppato una strategia di prevenzione della corruzione mediante l'analisi dell'organizzazione, delle regolamentazioni e delle procedure operative dell'istituzione, al fine di individuare potenziali situazioni di corruzione. Questo processo è stato formalizzato attraverso la creazione del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e per la Trasparenza (PTPCT).

*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, redatto dal Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (RPCT), **contribuisce alla piena trasparenza dei risultati dell'attività e dell'organizzazione amministrativa, nonché al raggiungimento degli obiettivi in materia di contrasto alla corruzione**, secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia e in conformità agli indirizzi adottati dall'ANAC con il Piano Nazionale Anticorruzione (PNA). Il Piano rappresenta lo strumento pratico atto all'individuazione delle azioni generali e specifiche mirate a impedire la corruzione e favorire la trasparenza. Per ciascuna di queste azioni, vengono stabiliti metodi dettagliati e tempistiche per l'attuazione, seguendo una procedura che comprende:



La corruzione può comportare rischi significativi, tra cui perdite finanziarie, danni alla reputazione e perdita di clienti, di conseguenza la trasparenza e le politiche anti-corruzione aiutano a identificare e mitigare questi rischi, contribuendo alla stabilità finanziaria e operativa dell'Autorità. **L'identificazione delle aree a rischio ha come obiettivo**

principale la delimitazione delle parti delle operazioni dell'amministrazione che richiedono un maggiore controllo mediante l'attuazione di misure preventive.

Per queste specifiche aree, il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e per la Trasparenza (PTPCT) descrivere le loro caratteristiche, le azioni da intraprendere e gli strumenti necessari per ridurre il rischio, stabilendo le priorità d'intervento. L'individuazione delle aree a rischio deriva da un processo dettagliato che comporta un'analisi diretta dell'impatto della corruzione sui singoli processi all'interno dell'Ente, condotta in loco. Queste aree a rischio possono variare a seconda del contesto esterno e interno e del tipo di attività svolta dall'amministrazione in questione. Tuttavia, l'esperienza, sia a livello nazionale che internazionale, dimostra che ci sono aree a rischio ricorrenti alle quali potenzialmente tutte le pubbliche amministrazioni sono esposte.

Il nuovo “**Registro dei Rischi**” verrà adottato con il PTPCT 2023-2025 come esito del processo di revisione di quello vigente, iniziato nel 2020, con la mappatura dei processi. L'AdSP ritiene di dover predisporre un nuovo registro che parta dai processi monitorati e sintetizzi le fasi/attività e le misure ad esse connesse. La prosecuzione dell'emergenza Covid-19 fino alla primavera 2022 e la forte ripresa dei traffici marittimi ha influenzato notevolmente l'attività dell'Ente, con la conseguente revisione dei programmi e delle tempistiche previste.

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

Le Giornate della Trasparenza

Ai fini della predisposizione del PTPCT, l'Ente ha previsto una **consultazione pubblica** attraverso il proprio sito internet, pubblicizzata mediante comunicati stampa, **volta a sollecitare la società civile e le organizzazioni portatrici di interessi collettivi a formulare proposte da valutare in sede di elaborazione del PTPCT**, anche quale contributo per individuare le priorità di intervento. Per il successivo piano 2023-2025, si prevede un'ulteriore fase di consultazione all'interno della "Giornata della Trasparenza", rinviata nel corso del 2022 per l'emergenza legata alla pandemia da Covid-19.

Le "Giornate della Trasparenza", come previsto dalle Linee guida n. 6/2010 dell'ANAC, costituiscono il momento per fornire informazioni sul PTPCT e sul suo allegato Programma triennale per la trasparenza a tutti gli stakeholder interessati e coinvolti a vario titolo. In osservanza a quanto previsto dalla norma in tema di comunicazione verso l'esterno, l'AdSP ha come obiettivo quello di organizzare negli anni a venire tali appuntamenti, nel corso dei quali l'Autorità potrà illustrare e discutere con gli utenti e/o le organizzazioni maggiormente rappresentative, i principali temi dell'azione amministrativa, puntando a raccogliere suggerimenti (sia scritti che verbali) da utilizzare per la rielaborazione annuale del piano e per il miglioramento dei propri livelli qualitativi. Lo scopo è quello di rafforzare un processo partecipativo affinché rappresenti un'importante apertura alla collaborazione ed al confronto con la comunità locale.

Codice di comportamento dell'Ente 2022-2024

Il Codice di Comportamento è un documento che definisce **le regole di condotta da rispettare per i dipendenti dell'Autorità** al fine di garantire la qualità dei servizi, prevenire la corruzione e assicurare la diligenza, la lealtà, l'imparzialità e la dedizione esclusiva all'interesse pubblico. Inizialmente, il Codice enuncia i principi fondamentali che sono considerati valori etici positivi dall'Ente e che devono essere seguiti da tutti i dipendenti, collaboratori e consulenti esterni. Questo aspetto è cruciale per garantire un'efficace amministrazione pubblica, mantenendo al contempo l'imparzialità e rispondendo adeguatamente alle legittime aspettative degli stakeholder privati e degli interlocutori istituzionali. Tali principi comprendono **integrità, correttezza, buona fede, proporzionalità, obiettività, trasparenza, equità, ragionevolezza e indipendenza**. Il Codice fornisce dettagliate indicazioni sulle condotte da seguire, sia in ambito personale che professionale, durante le attività e nell'ambito del servizio pubblico, oltre a contenere le norme relative alla divulgazione degli interessi finanziari e alla gestione dei conflitti d'interesse. In aggiunta, il Codice stabilisce le responsabilità dei dipendenti e specifica le eventuali conseguenze e sanzioni in caso di violazione delle regole. Nel Codice di comportamento dei dipendenti dell'AdSP, come previsto nel precedente aggiornamento annuale del Piano, sono

stati inoltre previsti specifici riferimenti ai doveri di condotta degli ispettori, coerenti con la vigente normativa di settore.

Whistleblowing

L'articolo 54 bis del decreto legislativo n. 165 del 30 marzo 2001, introdotto dalla Legge anti-corruzione n. 190 del 2012 e successivamente modificato dalla legge n. 179 del 2017, stabilisce 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", comunemente noto come *whistleblowing*.

L'Autorità ha scelto di partecipare al progetto *WhistleblowingPA*, promosso da *Transparency International Italia* e dal Centro Hermes per la trasparenza e i diritti umani e digitali, e ha implementato la piattaforma informatica prevista per conformarsi ai requisiti normativi. Questo passo è stato considerato di grande importanza, consentendo all'AdSP di disporre di

uno strumento sicuro per le segnalazioni di reati e irregolarità.

Le caratteristiche di questa modalità di segnalazione sono le seguenti:



Conseguentemente all'approvazione definitiva del decreto legislativo di attuazione della direttiva europea 2019/1937 riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione da parte del Consiglio dei Ministri (9 marzo 2023), la sezione anticorruzione del PIAO 2024-2026 verrà aggiornata presumibilmente ad esito della definitiva pubblicazione del provvedimento e dell'emanazione delle eventuali linee guida, salvo, naturalmente, diverse disposizioni normative.

Nell'ultimo triennio, **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 il biennio 2021-2022

Dipendenti a cui sono state comunicate politiche e procedure anti-corruzione	2022		2021	
	n.	%	n.	%
Dirigenti	6	100	6	100
Quadri	21	100	20	100
Impiegati	69	100	53	100
Totale	96	100	79	100

Dipendenti che hanno ricevuto formazione anti-corruzione per il biennio 2021-2022

Dipendenti che hanno ricevuto formazione in materia di anti-corruzione	2022		2021	
	n.	%	n.	%
Dirigenti	6	100	6	100
Quadri	21	100	20	100
Impiegati	46	67	46	87
Totale	73	76	72	91

Per quanto riguarda i dati sulla formazione ai dipendenti in materia anti-corruzione, l'Ente dispone di un registro per tale attività che garantisce un monitoraggio dei dati. La formazione erogata nel corso del 2022 ha visto la predisposizione di 9 appositi corsi per la formazione di base e avanzata (per 10 ore complessive di corso), a cui si sommano 5 ore di formazione specifica e dei corsi non obbligatori sulle aree a rischio di oltre 35 ore totali.

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 integra 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. In linea con il 2021, il **100%** dei membri degli Organi di governo e dei dipendenti ha ricevuto adeguata comunicazione delle politiche e procedure anticorruzione.

2.4 La catena di fornitura

L'efficacia del mandato dell'Autorità e la gestione efficiente di rischi, costi, qualità e sostenibilità delle operazioni quotidiane sono strettamente legate alla gestione degli acquisti e della catena di approvvigionamento. Inoltre, i rapporti con i terzi giocano un ruolo cruciale nel perseguimento degli obiettivi stabiliti dall'AdSP, che collabora costantemente con una vasta gamma di fornitori operanti in diverse aree di spesa. Essendo un ente pubblico, l'Autorità è soggetta al quadro normativo definito dal **Codice dei contratti pubblici**, come stabilito dal decreto legislativo n. 50/2016 e successive modifiche. Questo quadro normativo impone diversi principi che devono essere rispettati nella selezione dei fornitori, al fine di garantire una gestione corretta degli approvvigionamenti e dell'esecuzione dei lavori. Questi principi includono la trasparenza, la libera concorrenza, la parità di trattamento, la non discriminazione, la proporzionalità, la legalità, la pubblicità e la rotazione. Per ciò che riguarda l'applicazione del Codice, è possibile distinguere tra gli acquisti nel "settore ordinario," completamente regolamentati dal Codice stesso, e gli acquisti "necessari," principalmente riferiti a contratti con importi al di sotto della soglia comunitaria.

L'Autorità ha da tempo istituito un **Albo Fornitori**, essenziale per garantire elevati standard di efficienza ed efficacia nell'approvvigionamento di beni, servizi e lavori. La valutazione dell'idoneità degli operatori economici che desiderano registrarsi all'Albo Fornitori si basa su una serie di variabili, inclusi i requisiti normativi, aspetti economico-finanziari e competenze tecniche e organizzative. Questa valutazione considera anche la categoria merceologica, le dimensioni, l'area geografica di operatività e altri fattori rilevanti.

Per alcune tipologie di gare d'appalto, l'AdSP può inserire requisiti e criteri di valutazione supplementari all'interno del bando. Questi possono includere criteri ESG (Ambientali, Sociali e di Governance) oltre all'applicazione dei **Criteri Ambientali Minimi** (CAM) da parte dell'Ente nella selezione e nell'attribuzione dei contratti ai fornitori.

Per regolare il processo interno di acquisizione di lavori, servizi e forniture, così come per definire le responsabilità e le competenze delle diverse unità organizzative coinvolte, l'Ente rispetta rigorosamente la legislazione comunitaria e nazionale applicabile, oltre ai regolamenti interni in vigore. A tal fine, l'Ente ha istituito specifici regolamenti e manuali, tra cui 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**. Questi documenti regolano anche le procedure negoziate senza l'obbligo di una gara pubblica e stabiliscono le linee guida per la gestione dell'elenco dei fornitori e professionisti dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna.

In relazione al primo documento, si stabiliscono e descrivono i dettagli del processo interno per l'assegnazione dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture. Questo processo inizia con la nomina del Responsabile Unico del Procedimento (RUP) e della struttura di supporto. Inoltre, vengono delineate le procedure di assegnazione, che possono essere condotte sia dall'Ufficio preposto, seguendo i principi di trasparenza, tempestività e cooperazione leale con il RUP, sia in modo indipendente direttamente da quest'ultimo. Il Regolamento, d'altro canto, 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); inoltre, disciplina l'istituzione dell'Elenco dei fornitori e professionisti dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. Per garantire la trasparenza dei processi, è stata implementata una piattaforma telematica per le procedure di gara. Questa piattaforma contribuisce anche al processo di digitalizzazione in corso presso l'AdSP, come descritto nel capitolo 5.

In generale, l'Ente si avvale fortemente di fornitori locali¹⁹. Nel 2021, difatti, oltre il 70% dei fornitori

Nel 2021, il 70% dei fornitori proveniva dal Sud²⁰, di cui quasi il 50% dalla regione Sardegna. Verosimilmente i dati sono rimasti pressoché simili per l'anno 2022, ma non è stato possibile recuperare le informazioni puntuali rispetto a tale tematica.

¹⁹ Il termine "fornitori locali" sta ad indicare i fornitori con sede e principale attività nella Regione Sardegna.

²⁰ Nella voce Sud è stata considerata sia l'Italia meridionale che l'Italia insulare come da raggruppamenti ISTAT.



L'AdSP e le Persone

3.1 Le Persone dell'AdSP

L'AdSP Mare di Sardegna **reputa fondamentale la valorizzazione e la crescita delle proprie risorse**, poiché la gestione e valorizzazione del personale costituisce un elemento cruciale per il corretto funzionamento di qualsiasi organizzazione, specialmente di un'istituzione pubblica. Gli sforzi dell'Ente non si limitano alle mere performance economiche, ma mirano ad un impatto più ampio sulla società, dimostrando così un forte impegno nell'affrontare le sfide collettive e contribuire positivamente al tessuto sociale in cui opera.

Al 31 dicembre 2022, l'organico dell'Ente era composto da **96 dipendenti**, di cui 52 uomini e 44 donne. Nelle tabelle sottostanti è riportata la suddivisione dei dipendenti dell'Autorità per tipologia contrattuale e modalità d'impiego. La maggior parte delle risorse gode di un contratto a tempo indeterminato (circa 80%), tuttavia il numero di contratti a tempo determinato è aumentato rispetto al 2021. Tale variazione è dovuta alle assunzioni effettuate nell'esercizio di riferimento. Inoltre, rimane invariato il numero di dipendenti con un contratto di lavoro part-time (3 unità).

Numero di dipendenti suddiviso per tipologia contrattuale nel biennio 2021-2022

Dipendenti per tipologia contrattuale (n.)	2022			2021			Delta (n.)		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
A tempo indeterminato	42	36	78	42	36	78	0	0	0
A tempo determinato	10	8	18	1	0	1	9	8	17
Totale	52	44	96	43	36	79	9	8	17

Numero di dipendenti suddiviso per modalità di impiego nel biennio 2021-2022

Tipologia contrattuale	2022			2021			Delta (n.)		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Full-time	52	41	93	43	33	76	21	24	22
Part-time	0	3	3	0	3	3	0	0	0
Totale	52	44	96	43	36	79	21	24	22

Negli ultimi anni, **l'ampliamento del personale** è stato considerato **prioritario**, nonostante il condizionamento dovuto all'emergenza pandemica e alle disposizioni correlate. Ad effetto del decreto n. 477 del 9 dicembre 2020, l'Autorità ha difatti bandito un concorso esterno per n. 16 profili professionali, conclusosi a fine 2021, grazie al quale si è potuto procedere con le assunzioni nell'anno 2022, **per un totale registrato a fine esercizio di 19 assunzioni**. Il reclutamento di nuove risorse tramite bandi, che permettono una valutazione dei candidati obiettiva ed imparziale, continuerà anche nel 2023, sulla base del

Piano Triennale del Fabbisogno del Personale che prevede un ulteriore ampliamento delle risorse organiche dell'Ente.

Le modalità di assunzione del personale per il prossimo esercizio saranno portate avanti diversamente rispetto a quanto fatto fino ad ora, secondo quanto disposto dal Decreto-legge 36/2022, ora convertito dalla L. 79/2022, e dalla Circolare del 1° luglio rilasciata dal Dipartimento della Funzione pubblica. Tali normative prevedono che, a partire dal 2023, le amministrazioni pubbliche, inclusi gli enti locali, saranno esonerati dall'obbligo di pubblicazione delle selezioni pubbliche nella Gazzetta Ufficiale, **nell'ottica di accelerare il percorso di modernizzazione e rinnovamento del Paese**. Il nuovo sistema di reclutamento pubblico sarà svolto tramite la piattaforma online "inPA".

Numero e tasso di nuove assunzioni nel biennio 2021-2022

Assunzioni	2022				2021		
	UdM	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<30	n./%	0	1 / 1	1	0	0	0
30-50	n./%	10 / 10,4	8 / 8,3	18 / 18,8	0	0	0
>50	n./%	0	0	0	0	0	0
Totale	n./%	10 / 10,4	9 / 9,4	19 / 19,8	0	0	0

A fronte di 19 assunzioni nel corso del 2022, l'Ente ha registrato 2 cessazioni del personale, una legata al pensionamento e l'altra ad altre ragioni.

Numero e tasso di cessazioni nel biennio 2021-2022

Cessazioni	2022				2021		
	UdM	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<30	n./%	0	0	0	0	0	0
30-50	n./%	0	0	0	0	0	0
>50	n./%	1 / 1	1 / 1	2 / 2,1	1 / 1,3	0	1 / 1,3
Totale	n./%	1 / 1	1 / 1	2 / 2,1	1 / 1,3	0	1 / 1,3

Il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dei Lavoratori dei Porti (CCNL 2021-2023) è applicato a tutti i dipendenti non dirigenti dell'azienda. Per quanto riguarda invece il personale con posizioni dirigenziali, incluso il Segretario Generale, essi rientrano sotto l'ambito di

applicazione del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dei Dirigenti delle Aziende Produttrici di Beni e Servizi (CIDA 2019-2023). Inoltre, questo contratto è integrato da clausole specifiche stabilite tramite un accordo del 2003, successivamente rinnovato (aggiornamento 2015) tra Federmanager ed Assoport.

3.2 La diversità e inclusione

La diversità e l'inclusione sono valori cardine per l'Autorità, che riconosce l'importanza di accogliere una vasta gamma di prospettive, esperienze e *background* all'interno del suo organico. A dimostrazione del valore di tali tematiche per l'Ente, **nel corso dell'anno 2022**, in linea con il 2021, **non sono stati registrati episodi discriminatori di alcun genere**. La composizione del personale nella sua divisione per genere rimane invariata rispetto al 2021, con il **54% di uomini**, a fronte del **46% di donne**. In un settore tradizionalmente a forte prevalenza maschile, la **forte presenza di genere femminile** delle risorse rappresenta un indicatore rilevante sull'importanza dell'equità di genere. Per quanto riguarda l'età dei membri del personale, il gruppo più numeroso è costituito da coloro che hanno un'età compresa tra i 30 e i 50 anni (che rappresenta il 63% del totale del personale), con un aumento del 10% rispetto all'anno precedente. L'azienda può così beneficiare della trasmissione di conoscenze e competenze dalle generazioni più senior nel ruolo e a quelle relativamente più giovani, garantendo che l'esperienza acquisita nel tempo non vada perduta.

Percentuale di dipendenti suddiviso per genere e fascia d'età nel biennio 2021-2022

Dipendenti per genere e fascia d'età (%)	2022			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<30	0,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0
30-50	34,4	28,1	62,5	29,1	24,1	53,2
>50	19,8	16,7	36,5	25,3	21,5	46,8
Totale	54,2	45,8	100	54,4	45,6	100

Per quanto concerne la suddivisione dei dipendenti per categoria di impiego risulta più che significativo il cambiamento della composizione organica: **il numero di dipendenti che ricoprono la funzione di “quadro” è aumentato di oltre 20%**, a conferma dell'investimento da parte dell'Autorità nei confronti dei propri dipendenti anche attraverso l'introduzione di politiche orientate alla valorizzazione e allo sviluppo delle risorse umane. Difatti, il Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) 2022-2024 prevede un

incremento delle progressioni interne nel triennio di riferimento, rimarcando la volontà dell’Autorità di consolidare un clima generale di soddisfazione all’interno del quale il personale si senta valorizzato e in grado di contribuire a pieno allo sviluppo sostenibile dell’Ente. Oltretutto, la creazione di una struttura più flessibile e dotata di figure di raccordo con mansioni di programmazione e gestione delle attività migliora la comunicazione all’interno dell’organizzazione, velocizzando i processi e consentendo di snellire i tempi relativi alle richieste, migliorando la capacità di reazione.

Percentuale di dipendenti suddiviso per genere e categoria di impiego nel biennio 2021-2022

Dipendenti per genere e categoria di impiego (%)	2022			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	5,2	1,0	6,3	6,3	1,3	7,6
Quadri	11,5	10,4	21,9	0,0	0,0	0,0
Impiegati	37,5	34,4	71,9	48,1	44,3	92,4
Totale	54,2	45,8	100,0	54,4	45,6	100,0

Nel rigoroso rispetto delle leggi vigenti, **l’AdSP Mare di Sardegna rimarca il suo impegno a promuovere e valorizzare le persone appartenenti alle categorie protette**, con l’obiettivo principale di agevolare l’inclusione, l’accessibilità e il progresso professionale dei dipendenti con disabilità, in ottemperanza dell’art. 1 della legge n. 68/1999. Rispetto al precedente periodo, si evidenzia un incremento nel numero di dipendenti appartenenti a categorie protette di 1 unità, che conferma la quota di oltre 6% di tali categorie nella pianta organica come nel 2021.

Numero e percentuale di dipendenti appartenenti a categorie protette nel biennio 2021-2022

Dipendenti appartenenti a categorie protette (n e %)	2022			2021		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
n.	2	4	6	2	3	5
%	3,8	9,1	6,3	4,6	8,3 ²¹	6,3

²¹ Il dato del 2021 relativo alla percentuale di dipendenti donne appartenenti a categorie protette è stato sottoposto a restatement.

3.3 Lo sviluppo e la formazione

L'attività di sviluppo e formazione del capitale umano è considerata dall'AdSP Mare di Sardegna 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. I percorsi di formazione previsti dall'AdSP Mare di Sardegna mirano a fornire ad ogni dipendente, in base alle esigenze professionali individuali, le competenze adeguate per svolgere le attività richieste e garantire chiarezza nei processi di qualificazione e avanzamento dei dipendenti.

In merito alla progettazione dei bisogni di formazione, il Consiglio di Stato ha raccomandato di pianificare "specifiche attività di formazione adeguate a introdurre una nuova cultura di pianificazione". In questo contesto, all'interno del PIAO 2022-2024 è **stata introdotta una sezione dedicata alla formazione**, considerata anche l'esigenza derivante dall'obiettivo di performance (2022-2023) concernente l'Approvazione e l'avvio del nuovo Piano biennale della formazione. Questo rappresenta un **cambio di passo** fondamentale per l'Autorità, che sulla base della mappatura degli attuali bisogni fabbisogni ha evidenziato la necessità di approfondire, con specifici corsi, una serie di tematiche, quali la contrattualistica pubblica, la sostenibilità e la digitalizzazione della PA).

Il vigente **Piano della formazione del Personale 2020-2022** ed il suo aggiornamento nel 2021 include sia il piano delle attività in materia di formazione generale che quelle specifiche all'anticorruzione e trasparenza (la cui trattazione si rimanda al paragrafo 2.3 Etica, integrità e trasparenza). Oltre alla formazione in materia di anticorruzione e trasparenza, le varie Aree dirigenziali hanno sviluppato dei percorsi formativi che riguardavano l'attività istituzionale, prettamente svolta dalla direzione stessa e le cui tematiche fanno riferimento ai seguenti macroargomenti: compliance (oltre 800 ore totali), informatica, linguistica, prodotto, salute e sicurezza, tecnica – professionale e soft skill (per un monte ore complessivo di circa 160 ore).

Si segnala che, a partire dal 2022, a normalizzazione dell'emergenza pandemica, per i corsi specifici per le aree di rischio, l'Autorità ha ripreso lo svolgimento dei corsi in presenza organizzati dalle primarie società di formazione specializzate nel settore. Complessivamente nell'ambito della pianificazione generale 2022 è **stato erogato un numero di ore di formazione pari a 1.666**, a fronte di un totale di ore lavorate che ammonta a 161.770. Ogni dipendente, ha svolto in media circa 17 ore di formazione nel 2022. Nelle tabelle seguenti, è presentato uno spaccato con i dettagli per categoria professionale e genere.

Numero totale di ore di formazione erogate suddiviso per genere e categoria di impiego nel 2022

Ore totali di formazione per genere e categoria di impiego (h)	2022		
	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	113	11	124
Quadri	181	159	340
Impiegati	624	578	1.202
Totale	918	748	1.666

Ore medie di formazione erogate suddiviso per genere e categoria di impiego nel 2022

Ore medie di formazione per genere e categoria di impiego (h)	2022		
	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	22,6	11	20,7
Quadri	16,4	15,9	16,2
Impiegati	17,3	17	17,2
Totale	17,65	16,6	17,2

L'assenza di una regia unica in materia e l'esigenza di monitoraggio delle attività di formazione ha portato l'Autorità a voler introdurre una precisa regolamentazione in capo all'Area dirigenziale Direzione Pianificazione e Sviluppo. Con il PIAO 2023-2025 è stato infatti introdotto un nuovo modello organizzativo, il quale prevede un **sistema di quantificazione** strutturata e maggiormente dettagliata sulla formazione dei dipendenti, supportato da un software di gestione. Questo dimostra **la rilevanza che l'Autorità attribuisce all'attività formativa**, ritenuta una leva imprescindibile in termini di accrescimento dell'efficienza delle Amministrazioni, della razionalizzazione del costo del lavoro pubblico e della realizzazione di una migliore utilizzazione delle risorse umane.

L'Autorità non solo programma le attività formative dei suoi dipendenti, ma interviene anche nella **formazione professionale dei lavoratori portuali**. Come è noto, l'art. 8, c. 3-bis, della legge n. 84/1994 prevede che il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, sulla base del Piano dell'Organico del Porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della Legge medesima, sentiti il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'Agenzia Nazionale per le Politiche Attive del Lavoro, adotti i Piani Operativi di Intervento per il lavoro portuale, finalizzati alla formazione professionale per la **riqualificazione o la**

riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale. Alla luce di tale disposizione, l'Ente, a partire dal mese di marzo 2022, ha inviato a tutte le imprese portuali di cui agli articoli 16, 17 e 18 della L. 84/94 una nota di richiesta dati ulteriori, al fine di inserire nel redigendo Piano le reali **necessità formative** correlate alle attività autorizzate ed effettivamente svolte, rapportate anche agli investimenti in corso e futuri, nel quadro dei contenuti presenti all'interno dei propri programmi operativi. Una volta ottenute le necessarie informazioni, l'ufficio preposto ha quindi elaborato il "**Piano operativo di intervento di sistema 2022**", che è stato sottoposto alla prevista e richiamata valutazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dell'Agenzia Nazionale per le Politiche Attive del Lavoro, i quali hanno fornito, tra maggio e luglio, i propri avvisi favorevoli. Il Piano è stato quindi adottato con Decreto Presidenziale n. 303/2022 del 25.08.2022, e pubblicato sul sito istituzionale dell'Ente.

Si ritiene doveroso sottolineare due aspetti: il primo riguarda l'elaborazione del documento, che è stata svolta interamente in house da parte del personale della Direzione Occupazione e Impresa, il quale ha messo a profitto la propria conoscenza di tutte le realtà portuali sarde per creare un Piano che potesse realmente **soddisfare le istanze di ciascuna impresa portuale**. Il secondo aspetto riguarda invece gli obiettivi del Piano. I costi della formazione saranno posti a carico del bilancio dell'Ente, ed in particolare, per quanto attiene il Piano 2022, sono stati stanziati €220.000,00, atti all'avvio di una "Formazione operativa", che comprende **corsi specifici professionali** per gruisti, carrellisti, palisti, rallisti (per un totale programmato di 206 partecipanti), la possibilità di acquisire **patenti specifiche** (per un totale di 23 lavoratori pianificati) indispensabili per la guida di mezzi portuali sulla viabilità ordinaria interna ed esterna dei porti, e **corsi base di inglese** finalizzati al miglioramento dell'interfaccia porto-nave (per un totale pianificato di 60 partecipanti). Nell'ultimo trimestre del 2022 sono state pubblicate su apposita sezione del sito istituzionale dell'Ente i relativi avvisi per manifestazioni di interesse.

3.4 Il welfare e la valutazione delle performance

Welfare

I sistemi di welfare dell'AdSP Mare di Sardegna rappresentano un elemento cruciale nella moderna gestione delle risorse umane all'interno dell'organizzazione. Questi programmi offrono una serie di vantaggi sia per i dipendenti che per l'Ente stesso, contribuendo a migliorarne la produttività, l'engagement dei dipendenti e la reputazione. Nelle misure di welfare sono inclusi molteplici servizi, tra cui assistenza

sanitaria, previdenza integrativa, assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro e fuori dal lavoro, oltre all'offerta di condizioni speciali o contributi per altre agevolazioni, come l'indennità per il servizio mensa, contributi per attività ricreative e culturali, e iniziative per sostenere i dipendenti con figli in età scolare.

L'introduzione dello **smart working** da parte dell'Autorità, avvenuta in conformità con le direttive governative per contenere la diffusione della pandemia all'inizio del 2020, ha comportato una serie di benefici significativi per il benessere dei dipendenti. Questa modalità di lavoro permette di migliorare l'equilibrio tra vita privata e professionale, consentendo una gestione più efficiente del tempo, delle relazioni e delle energie. Conformemente alla legge n. 77 del 2020, a partire dal 2021 le amministrazioni pubbliche hanno l'obbligo di adottare il **Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA)** come parte integrante del Piano della Performance, qualora più del 30% dei dipendenti lo richieda. Tuttavia, l'Autorità non ha adottato il POLA, poiché la percentuale di dipendenti che lavoravano in modalità "home-working" con l'ausilio di strumenti informatici utili per il lavoro da remoto è rimasta costantemente al di sotto del 25%. Tuttavia, ciò dimostra la volontà dell'Autorità di aderire alle disposizioni legislative in modo responsabile, prendendo in considerazione l'effettiva domanda dei propri dipendenti e le esigenze aziendali.

Il welfare aziendale viene monitorato anche negli obiettivi di performance dell'Ente, come meglio descritto nella sezione successiva, all'interno della serie di indicatori appartenenti all'area di attività "Risorse Umane". L'indicatore "**Grado di copertura delle agevolazioni di welfare aziendale**" dimostra la rilevanza che l'Ente attribuisce alla soddisfazione e alla qualità della vita dei propri dipendenti. Oltretutto, al fine di incrementare il benessere individuale dei lavoratori nonché di promuoverne un senso di appartenenza, il 2022 ha visto la creazione di **sale di ristoro** nelle sedi dell'AdSP Mare di Sardegna. Offrendo un ambiente confortevole e opzioni per il relax e la socializzazione, l'Ente punta costantemente a migliorare l'esperienza dei propri dipendenti e promuovere una cultura aziendale positiva, la quale parallelamente genera effetti positivi sulla produttività.

Performance e politiche retributive

Con l'approvazione e la pubblicazione del PIAO 2022-2024, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna intende rendere pubblici, in un'ottica di trasparenza, gli obiettivi prestazionali dell'anno 2022. Difatti, **il Piano della performance riversa nel PIAO le sue risultanze attinenti alla definizione degli obiettivi programmatici e strategici della performance**, in tal modo stabilendo il necessario collegamento della performance individuale ai risultati della performance organizzativa.

Come per il 2021, anche quest'anno l'Autorità adotta un **Sistema di programmazione, misurazione e valutazione (SPMVP)**, il quale prevede uno sviluppo ciclico su base annuale:



Ai sensi delle “**Linee Guida del sistema di programmazione, misurazione e valutazione delle performance**” (c.d. “Sistema di performance”), aggiornate con delibera del Comitato di gestione n. 27 del 30.11.2022, la redazione e pubblicazione del Piano della performance 2022 attiene alla fase di “Programmazione e pianificazione degli obiettivi”, in cui l'Autorità provvede ad individuare:

- Obiettivi di performance organizzativa;
- Obiettivi Strategici Generali (OSG);
- Obiettivi di Performance Dirigenziale (OPD);
- Obiettivi Operativi del Personale, assegnati ai responsabili degli Uffici e agli impiegati sulla base di appositi programmi operativi, secondo la procedura “a cascata” a partire dagli obiettivi assegnati ai dirigenti di riferimento (OOP).

Gli obiettivi assegnati per l'anno 2022 vengono suddivisi successivamente in: Obiettivi di performance Organizzativa o Aziendale, Obiettivi assegnati dal MIMS, Obiettivi Pluriennali e Altri Obiettivi.

Un ulteriore aspetto di novità contenuto nell'aggiornamento del PIAO 2022-2024 ha riguardato **l'ottimizzazione della capacità di misurazione della performance**, a partire da quest'anno effettuata attraverso la declinazione di **indicatori** (con annessi valori attesi di risultato e scale di valutazione corrispondenti) orientati alla valorizzazione dell'effettiva efficacia delle azioni e alla gradualità della misurazione e valutazione della performance. Per ciascuna delle 4 Aree di Attività (Risorse Umane, Risorse Informatiche e Digitalizzazione, Approvvigionamenti e immobili, Comunicazione e Trasparenza) sono stati individuati uno o più indicatori selezionati in base alla loro misurabilità e rilevanza ai fini della valutazione dell'andamento gestionale della singola Area e complessivo dell'Amministrazione. Nella scelta degli indicatori sono state valutate anche le potenziali ricadute positive in termini

di maggiore coinvolgimento dei dipendenti nello sforzo complessivo della struttura verso l'ottenimento di risultati virtuosi (nella tabella sottostante vengono riportati gli indicatori, i pesi percentuali attribuiti a ciascuna area di attività e a ciascun indicatore all'interno delle singole aree di attività).

Gli obiettivi di performance aziendale e i relativi indicatori

AREE DI ATTIVITÀ	N.	Nome indicatore	Peso percentuale dell'Area di attività sul punteggio complessivo di P.A.	Peso percentuale del singolo indicatore all'interno dell'area di attività
1. RISORSE UMANE	1.1	Grado di attuazione di forme di organizzazione del lavoro in telelavoro o lavoro agile	40	15
	1.2	Grado di copertura delle attività formative dedicate al personale		40
	1.3	Tassi di assenteismo		15
	1.4	Tasso di contenzioso sul personale		10
	1.5	Grado di copertura delle agevolazioni di welfare aziendale		20
2. APPROVVIGIO- NAMENTI E IMMOBILI	2.1	Tempestività dei pagamenti	30	60
	2.2	Incidenza della programmazione negli acquisti di beni e servizi		40
3. RISORSE INFORMATICHE E DIGITALIZZAZION E	3.1	Percentuale di servizi a pagamento tramite PagoPa	10	50
	3.2	Dematerializzazione procedure		30
	3.3	Percentuale di investimenti in ICT		20
4. COMUNICAZIONE E TRASPARENZA	4.1	Consultazione del portale istituzionale	20	30
	4.2	Grado di trasparenza dell'amministrazione		50
	4.3	Customer satisfaction		20

La fase di **monitoraggio** comporta che diversi soggetti responsabili effettuino il monitoraggio in corso d'esercizio e prendano azioni correttive se necessario. Questo processo avviene attraverso l'utilizzo di una lista di controllo specifica, la creazione di un documento di monitoraggio infra-annuale e l'organizzazione di colloqui, sia formali che informali nel corso dell'anno. La presenza di momenti di interazione intermedi favorisce il coordinamento organizzativo, permette il confronto sulle motivazioni di eventuali scostamenti dalla

performance attesa e consente il riallineamento a fronte di cambiamenti sostanziali del contesto di riferimento. Infine, nella fase finale di misurazione, valutazione e rendicontazione, vengono svolte le seguenti attività:

- la misurazione e valutazione delle performance, sia a livello organizzativo che individuale;
- la presentazione dei risultati ottenuti;
- l'attuazione dei sistemi di premiazione per valorizzare il merito.

La **retribuzione del personale** interno all'Autorità è costituita da una componente fissa e una variabile. Quest'ultima è inclusa con l'obiettivo di premiare le prestazioni positive e incentivare il conseguimento di risultati eccellenti. L'assegnazione dei premi avviene attraverso un processo di valutazione delle performance, il quale si conforma al Sistema di programmazione, misurazione e valutazione della performance (SPMVP) ed al Piano delle performance 2022, entrambi elaborati e approvati dall'Ente, previa consultazione dell'Organismo indipendente di valutazione. Sono sottoposti a valutazione, con **procedure differenziate in base ai ruoli e alle responsabilità**, il Segretario Generale, i dirigenti e l'intero personale non dirigente. Questo approccio copre tutti i dipendenti dell'Autorità e consente che le loro **valutazioni** siano basate sulla necessaria **correlazione tra le prestazioni individuali e i risultati conseguiti a livello aziendale**, secondo quanto riportato nella tabella sottostante.

Pesi percentuali dei fattori di performance:

POSIZIONE	Prestazioni aziendali	Prestazioni individuali
Segretario generale	35%	65%
Dirigenti	30%	70%
Altri dipendenti	20%	80%

Inoltre, è importante notare che anche per il Presidente è prevista una divisione del salario tra una componente fissa e una componente variabile. La parte variabile è determinata in base al raggiungimento degli obiettivi annuali stabiliti dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili attraverso direttive specifiche destinate a tutti i presidenti delle AdSP. In questo caso, il processo di monitoraggio, misurazione e valutazione è gestito direttamente dagli uffici ministeriali. Per quanto riguarda l'anno 2022, così come negli anni precedenti, **il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ha costantemente raggiunto il 100% degli obiettivi stabiliti.**

3.5 La salute e la sicurezza dei lavoratori

L'AdSP Mare di Sardegna assicura un ambiente lavorativo sicuro e salubre per i propri dipendenti e si impegna a prevenire incidenti e patologie professionali che potrebbero insorgere con lo svolgersi delle attività lavorative. 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**. Tra le principali misure di controllo, l'AdSP Mare di Sardegna dispone di un **Servizio di Prevenzione e Protezione** che, tra le sue diverse responsabilità, include la formulazione di procedure di sicurezza per le diverse attività aziendali, la cui direzione è incaricata di elaborare il Documento di Valutazione dei Rischi (DVR), attraverso il quale vengono identificati e valutati i potenziali fattori di rischio, stabilendo di conseguenza le misure più adeguate per garantire la salute e la sicurezza dei dipendenti nei luoghi di lavoro e i sistemi di controllo per assicurare l'applicazione corretta di tali misure. Per quanto riguarda i **servizi di assistenza medica e sanitaria**, l'AdSP dispone di un Medico competente che partecipa 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. La centralità della tematica della salute e sicurezza dei dipendenti si riflette nell'**assenza di infortuni** a fronte delle oltre 160.000 ore lavorate nel corso dell'anno 2022.

Infortuni sul lavoro per tutti i dipendenti nel biennio 2021-2022

Infortuni dipendenti	2022		2021	
	N.	Tasso	N	Tasso
Numero di ore lavorate (h)	161.770		142.775	
Numero e tasso di infortuni sul lavoro (n. e %)	0	0,00	1	1,40 ²²

Oltre all'attività di sopralluogo interna, l'Autorità effettua **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

²² Il tasso è calcolato su base 200.000 ore lavorate.

e dal decreto legislativo n. 272 del 1999. A tal proposito, nel 2022 sono proseguite le attività di verifica presso le banchine e a bordo delle navi negli otto porti di competenza per un totale di **527 sopralluoghi ispettivi**, con un superamento a del 22,79% rispetto all'obiettivo prefissato dal Piano 2021, in aggiunta allo specifico monitoraggio in materia di applicazione delle misure di sicurezza e salute sul lavoro in ambito portuale, imposte in ragione dell'emergenza epidemiologica COVID 19. 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

Infine, sempre con l'obiettivo di migliorare ed agevolare le attività di ispezione esterna, l'Ente ha introdotto, a partire dal 2020, una specifica **checklist** standardizzata per tutto il territorio regionale, suddivisa in otto sezioni:

	1. Aree Operative Portuali
	2. Misure di protezione delle banchine
	3. Luoghi di lavoro interni
	4. Misure di prevenzione delle emergenze
	5. Vie di circolazione e viabilità portuale
	6. Aree esterne di accesso agli edifici
	7. Dotazioni e protezioni antincendio



8. Gestione del primo soccorso

Questo strumento di verifica è comunemente utilizzato dal personale della Direzione Occupazione ed Impresa presente in tutte le sedi dell'Autorità, che fornisce anche indicazioni sulle azioni di miglioramento che possono essere implementate per affrontare eventuali lacune identificate, oltre che acquisire i dati. Dato il contesto complesso e la presenza di numerose imprese operanti all'interno dei porti gestiti dall'Ente, l'Autorità sta continuando a lavorare per lo sviluppo di un approccio più strutturato allo scopo di individuare in modo più efficace le criticità legate alla salute e alla sicurezza nelle aree portuali operative e per elaborare un piano di misure a lungo termine per la loro gestione.

La protezione dei dipendenti è per l'Autorità al centro di ogni **programma di formazione**, ritenuta fondamentale per ridurre il rischio di incidenti sul lavoro, che possono causare lesioni gravi o addirittura la perdita di vite umane. Con particolare riferimento alla formazione in ambito di salute e sicurezza, si segnala che la Direzione D.O.I. e in particolare il personale dell'Ufficio Lavoro Portuale, ha preso parte ad un **Master di Alta Formazione** intitolato "Salute e sicurezza del Lavoro Portuale". Tramite questo programma, le risorse hanno acquisito **competenze professionali nell'ambito di analisi della normativa internazionale, comunitaria e nazionale riguardante la salute e la sicurezza nell'ambito portuale** e una profonda conoscenza delle ipotesi di rischio (spazi chiusi della nave, movimentazione manuale dei carichi), pericolo (fumi e polveri, sostanze pericolose), infortuni e malattie nell'ambito delle attività portuali.

Come già evidenziato nella sezione "3.3 Lo sviluppo e la formazione", la formazione in salute e sicurezza dei lavoratori portuali rappresenta un elemento chiave nelle attività dell'Ente, come previsto dal ex. art. 8 comma 3-bis della L. 84/942. Ai sensi dell'art. 24, c. 2-bis, della medesima legge, spettano alle Autorità anche i poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa. A tali compiti si affiancano le attività di controllo previste agli artt. 4 e 38 del d.lgs. 27 luglio 1999, n. 272 in tema di sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale e ulteriori attività ispettive in tema di beni demaniali, di viabilità (rilevazione di soste irregolari, presenza di carichi con merci pericolose incustodite) e di security (controllo dei titoli d'accesso).

Inoltre, nel corso del 2022 sono stati promossi anche degli **incontri formativi con un focus sulle merci pericolose** nel contesto di un progetto internazionale denominato "Osservatorio Merci Pericolose" (OMD). Questi incontri, rivolti a tutti i lavoratori attivi nei

porti, compresi i rappresentanti delle Amministrazioni pubbliche competenti, come le Capitanerie di Porto e i Vigili del Fuoco, oltre ai dipendenti dell'Autorità stessa appartenenti alle direzioni operative, hanno registrato una partecipazione complessiva di 57 persone, con l'obiettivo di analizzare la gestione delle merci pericolose in termini tecnici, di prevenzione, sicurezza ed ecologici.

La security delle aree portuali

La sicurezza è un aspetto cruciale per l'Autorità in quanto ha un impatto significativo sulla protezione delle persone, delle risorse e dell'ambiente, nonché sulla continuità delle operazioni. L'AdSP ritiene infatti che investire in misure di sicurezza adeguate sia un investimento per un futuro più sicuro e sostenibile per le varie realtà portuali e le comunità per le quali operano. Al fine di garantire lo svolgimento delle attività che l'Ente svolge quotidianamente ed evitare che si verifichino eventi con risonanze negative, come ad esempio ritardi, perdite finanziarie, danni alla reputazione, **l'AdSP Mare di Sardegna assicura la conformità delle proprie attività a leggi e regolamenti anche in ottica di preparazione ad eventuali situazioni di emergenza**, comprese minacce di vario genere (incendi, collisioni, incidenti industriali, infortuni).

La "security" nel settore portuale è amministrata principalmente attraverso la Convenzione SOLAS '74, che ha introdotto il Codice Internazionale per la Sicurezza delle Navi e degli Impianti Portuali (Codice I.S.P.S.), in vigore dal 2004. Il Regolamento Europeo n° 725/2004 ha recepito il Codice I.S.P.S. per l'intera Unione Europea, estendendo le normative I.S.P.S. alle navi passeggeri di classe "A" utilizzate per la navigazione nazionale e agli impianti portuali in cui fanno scalo. Di conseguenza sono state assegnate alle Autorità Portuali territorialmente competenti le responsabilità di attuazione delle misure di sicurezza previste dal Codice, sotto la supervisione dell'Autorità Marittima. In forza di tale determinazione, l'AdSP Mare di Sardegna ha predisposto, per i porti di sua competenza, la prevista "Analisi dei rischi" ed il successivo "**Piano di Sicurezza**", dettagliando ulteriormente le misure di sicurezza da seguire nei porti sulla base delle disposizioni del "Programma Nazionale di Sicurezza Marittima".

Un'ulteriore normativa, relativa all'intero ambito portuale e non ai singoli impianti portuali, è stata introdotta con la Direttiva Europea 2005/65/CE, che prevede la redazione di una Valutazione di Sicurezza del Porto (la quale comprende quindi tutti gli impianti portuali individuati all'interno di un porto, e le eventuali parti comuni ritenute di interesse ai fini della sicurezza portuale) e del conseguente Piano di Sicurezza del Porto.

Il "Piano di Sicurezza dell'Impianto Portuale", introdotto dal sopraccitato Regolamento Europeo n. 725/04, rappresenta l'elemento chiave per attuare le misure di sicurezza e descrive le procedure e la gestione delle misure di sicurezza nell'area portuale, nonché la struttura

dell'Organizzazione di Sicurezza, comprensiva di personale responsabile e addetti alla vigilanza. Questi piani di sicurezza sono sottoposti all'esame di un "Comitato di Sicurezza Portuale," che comprende diverse autorità, tra cui la Capitaneria di Porto, la Polizia di Frontiera, la Guardia di Finanza, i Vigili del Fuoco e l'Agenzia delle Dogane, e vengono successivamente inviati alla Prefettura competente ai fini della verifica di conformità ai Piani di Sicurezza Provinciali.

Da notare che il presente piano non copre le questioni di sicurezza per i nuovi porti inclusi nella nuova circoscrizione dell'AdSP Mare di Sardegna, poiché la definizione ufficiale della competenza dei singoli porti deve ancora essere stabilita tramite Decreto Ministeriale. Questo processo aiuterà a delineare le prossime azioni programmatiche relative alla sicurezza, la cui espansione sottolinea ulteriormente le differenze nei piani di sicurezza tra i vari porti. Di conseguenza, l'Autorità si sta impegnando a lavorare su due fronti: uno informativo per sensibilizzare gli utenti sull'importanza della sicurezza per la loro protezione e uno istituzionale per sviluppare un unico modello di sicurezza portuale per tutti i porti dell'Ente. Al fine di costituire un coordinamento centralizzato delle attività di sicurezza, l'Autorità ha istituito la funzione del "**Security Manager**", responsabile del comparto security per tutti i porti di competenza dell'Ente.

3.6 Lo sviluppo locale e territoriale

L'Autorità attribuisce un'enorme rilevanza allo sviluppo locale e territoriale, nonché al coinvolgimento della comunità nelle proprie attività. L'obiettivo è quello di **rafforzare il rapporto con la comunità locale e diventare parte integrante del contesto sociale**. Come già indicato nella sezione "1.4 Il dialogo con i portatori d'interesse", è importante sottolineare che la promozione delle attività commerciali e industriali nei porti si basa principalmente sul mantenimento di un costante dialogo con gli attori economici e le istituzioni locali. Costruire **relazioni solide e sostenibili con le autorità, le organizzazioni non profit e le imprese locali** rappresenta un pilastro della strategia dell'Ente. Questo consente all'Autorità di contribuire al benessere economico della regione, generando occupazione e promuovendo lo sviluppo delle competenze locali. In questo contesto rileva inoltre evidenziare il rinnovato rapporto con i fornitori locali, che ben riflette il peso specifico del sistema portuale nel diretto supporto all'economia del territorio.

Un ulteriore aspetto dell'attenzione dedicata dall'AdSP al territorio riguarda i progetti mirati a **ridurre gli effetti negativi** delle attività del cluster portuale. La supervisione e la mitigazione degli impatti che le operazioni portuali inevitabilmente causano sulle comunità locali sono sempre state una priorità per l'Ente. In questo contesto, l'Autorità aveva già avviato e, concluso nel 2021, una serie iniziative al fine di ridurre il rumore prodotto dalle

infrastrutture portuali (vedi progetti europei “Decibel”, “Listport” e “Rumble” inclusi nel programma Interreg Italia-Francia).

L'autorità rinnova il proprio impegno nei confronti di attività a scopo sociale, anche nei confronti di istituzioni e programmi internazionali. A tal proposito, nel 2022 **l'AdSP Mare di Sardegna ha messo a disposizione il porto di Olbia per l'accoglienza dei rifugiati ucraini**. Con l'apertura del corridoio umanitario verso l'Italia e la conseguente redistribuzione nelle province delle donne e dei bambini in fuga dalla guerra, lo scalo gallurese è diventato **il primo hub isolano** per le procedure di controllo documenti, visite sanitarie e, soprattutto, assistenza logistica e umanitaria. La vasta operazione, organizzata dalla Protezione Civile regionale, vede in prima linea, oltre alle forze dell'ordine e al personale dell'Azienda per la Tutela della Salute, anche l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, che ha messo a disposizione un ampio spazio riservato della stazione marittima di Olbia ed il supporto del personale della Security.

Nel corso del 2022 è stato inoltre avviato l'iter amministrativo per la valorizzazione dei reperti archeologici nell'area portuale di Porto Torres. L'Autorità di Sistema Portuale, Comune e Soprintendenza Archeologica delle belle arti e del paesaggio per le Province di Sassari e Nuoro ha condiviso l'agenda per la **riqualificazione, la manutenzione ed il completamento dell'area archeologica** rinvenuta nello scalo commerciale del nord ovest isolano durante i lavori di realizzazione della gradinata di accesso alla stazione marittima. In particolare, per il rilancio dell'area compresa tra il Terminal Crociere e la Stazione Marittima sono stati stanziati 550 mila euro, messi a bilancio dall'Ente. Dall'esito positivo del tavolo tecnico si è, quindi, potuto tracciare un chiaro percorso di valorizzazione capace di generare un'offerta storico culturale integrata col vicino museo e la possibilità di anticipare un ottimo biglietto da visita della città ai turisti e ai crocieristi. Questa lunga tradizione di sostenere progetti sociali e culturali locali sarà centrale anche negli anni a venire; l'Ente sta già pianificando, per l'esercizio 2023, di ospitare un programma in collaborazione con i volontari del Banco Alimentare per il **recupero e il riutilizzo a fini sociali delle eccedenze alimentari** prodotte a bordo delle navi di Costa Crociere per il benessere della regione e dei propri cittadini.



L'AdSP e l'Ambiente

4 Il percorso verso la Sostenibilità ambientale

L'Autorità riconosce l'importanza fondamentale della tutela dell'ambiente e si impegna a promuovere, all'interno delle sue attività, un equilibrio tra iniziative economiche e responsabilità ambientali. Nel perseguire questo obiettivo, l'Ente mira a **promuovere una cultura che coinvolga attivamente il suo personale**, promuovendo la collaborazione, e allo stesso momento di farsi volano di **buone pratiche all'interno del cluster portuale**. Questo impegno è parte integrante della costante ricerca di miglioramento delle prestazioni aziendali. L'Autorità è consapevole che questo obiettivo non può prescindere dalla riduzione dei rischi ambientali, con particolare attenzione alla **gestione sostenibile dei rifiuti**, all'**efficienza energetica**, all'**uso responsabile delle risorse** e alla **protezione degli ecosistemi e della biodiversità**. Come diretta conseguenza, il concetto di sostenibilità ambientale ha assunto un ruolo sempre più centrale nelle attività e nella pianificazione dell'Autorità. Rappresenta uno dei cinque principali pilastri attorno ai quali è stato sviluppato il Piano Operativo Triennale 2021-2023, diventando così una parte essenziale della strategia operativa dell'AdSP.

In conformità con le modifiche introdotte dal decreto legislativo n. 169/2016, nel 2019 l'Ente ha implementato il **Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP)**, rappresentando un importante traguardo nel percorso verso un modello di sviluppo infrastrutturale e territoriale più sostenibile. Sebbene il settore del trasporto marittimo rappresenti una significativa fonte di sviluppo economico e occupazionale, presenta allo stesso tempo impatti ambientali rilevanti.

Al fine di affrontare questa sfida e migliorare la competitività del sistema portuale, il DEASP è stato introdotto come un documento di pianificazione ambientale, mirato a stabilire obiettivi di efficienza energetica da perseguire nel medio-lungo termine. Questo si realizza attraverso l'adozione di strategie e tecnologie finalizzate a migliorare l'aspetto ambientale e l'efficienza delle infrastrutture portuali.

Un altro elemento fondamentale di questo percorso è rappresentato dal **Programma di Azioni Integrate (PAI) "Next rE-generation Ports"**, entrato in vigore nel 2022, il quale presenta un forte focus sulla sostenibilità ambientale ed energetica.

Il PAI mira a tradurre in realtà le linee guida indicate nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, in particolare nell'ambito della "Intermodalità e logistica integrata" (Investimento 1.1: Interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti), nonché a implementare le strategie delineate nel DEASP. Questi aspetti saranno discussi in dettaglio nel paragrafo successivo. Gli interventi pianificati sono progettati per essere coordinati e complementari tra loro, seguendo un approccio olistico. Si concentreranno su **sette temi**

definiti dal Ministero della Transizione Ecologica 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.

L'obiettivo è quello di creare un **modello uniforme di buone pratiche ambientali** da adottare in tutti i porti del Sistema. Ciò permetterebbe di replicare le soluzioni adottate, generando economie nelle risorse finanziarie disponibili, mantenendo comunque elevati livelli di prestazione nella realizzazione di interventi per la riduzione delle emissioni.

Un aspetto centrale nella realizzazione di queste azioni è l'uso di fonti di energia rinnovabile coadiuvato dall'adozione di misure e strumenti per migliorare l'efficienza, mirando a ridurre progressivamente la dipendenza da fonti di energia generate 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 otto azioni integrate che costituiscono il Programma di azioni integrate (PAI) "Next rE-generation Ports" progettate nel corso del 2021

<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>

Nel corso del 2022, sono stati ricevuti i finanziamenti di due progetti delle linee di intervento proposte al finanziamento, ovvero i progetti “Millepiedi” e “*Green Mobility*”, per i quali è stato concesso un finanziamento totale complessivo pari a 8,8 milioni di euro. Quest’ultimo riguarda l'elettificazione della flotta di auto aziendali, per il quale è stata prevista l’allocazione di 450mila euro, che rappresenta un passo cruciale verso la riduzione delle emissioni e dei consumi energetici. Questa mossa non solo riduce l'impatto ambientale, ma dimostra un impegno tangibile verso un trasporto più pulito e sostenibile.

Inoltre, spicca anche il progetto "*Cold Ironing*". Questi non solo promettono un impatto significativo sul futuro, ma rappresentano anche pilastri chiave nella costante ricerca di efficienza e sostenibilità da parte dell’Autorità.

“Millepiedi”

Per quanto riguarda l’ambizioso progetto che prende il nome di “Millepiedi”, per il quale sono stati richiesti 3,8 milioni euro, esso mira a ripristinare una sezione danneggiata di un molo portuale (situato a Porto Torres) sfruttando l'energia generata dalle onde marine, grazie

all'installazione di una macchina idraulica, studiata appunto per catturare e sfruttare l'energia delle onde marine: la Sardegna, in particolare la costa nord-occidentale, offre condizioni meteo-climatiche ideali per questo tipo di applicazione. L'implementazione di questa soluzione innovativa rappresenterebbe la prima applicazione industriale, che potrebbe essere replicata modularmente in altri porti, offrendo un potenziale notevole in termini di produzione di energia sostenibile.

“Cold Ironing”

Il "*Cold Ironing*" rappresenta un'importante innovazione nell'ambito delle attività portuali globali. In sostanza, si tratta di un approccio che elimina l'uso dei generatori di bordo alimentati a carburante navale quando le navi sono ormeggiate in porto. Al contrario, le navi si collegano alle fonti di energia a terra per soddisfare le loro esigenze energetiche. L'importanza del *cold ironing* risiede nella sua capacità di ridurre significativamente l'inquinamento atmosferico e acustico nei porti: difatti, i generatori di bordo delle navi, solitamente alimentati con carburanti navali come il diesel marino, producono emissioni dannose e inquinanti che possono avere un impatto significativo sulla qualità dell'aria e sulla salute pubblica. Con il *cold ironing*, tali emissioni vengono drasticamente ridotte o eliminate, contribuendo a creare ambienti portuali più puliti e salubri.

Oltre agli evidenti benefici ambientali, il progetto in questione offre anche vantaggi economici: eliminando la necessità di bruciare carburante per generare energia durante l'ormeggio, le navi riducono i costi operativi e migliorano l'efficienza energetica. Questo rende il *cold ironing* una scelta intelligente sia dal punto di vista ambientale che economico, senza contare il fatto che è allineato con le direttive e le raccomandazioni della Commissione europea in materia di sostenibilità e riduzione delle emissioni.

In linea con la missione 3. Infrastrutture per una mobilità sostenibile del PNRR, l'AdSP Mare di Sardegna ha richiesto nel 2022 oltre 70 milioni di euro per la realizzazione di questo progetto nei prossimi anni per i seguenti sei porti: Cagliari (Porto Storico e Canale), Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura e Portovesme.

In aggiunta a questi importanti e sfidanti progetti, in attuazione del PAI "*Next re-generation Ports*" sopra citato, sono degni di nota altri progetti che segnano la strada verso un futuro più *green*. L'Ente sta dando un volto nuovo all'illuminazione nei suoi porti, attraverso l'installazione di luci a LED e l'adozione di soluzioni più efficienti: un software dedicato gestirà l'intero sistema, garantendo un controllo e monitoraggio costante dell'impianto, permettendo di ottimizzare l'efficienza, controllare l'accensione e lo spegnimento delle luci e, soprattutto, tenere sotto controllo i costi sia per i consumi energetici che per la manutenzione ordinaria e

straordinaria. Questo non solo migliora la sicurezza nei porti, ma contribuisce anche a ridurre il consumo energetico complessivo.

Nell'ottica di ridurre le emissioni di gas climalteranti, le **operazioni di supervisione e monitoraggio** rivestono un'importanza significativa. Esse consentono di prevenire rischi, agire prontamente per affrontarli e valutare gli effetti delle azioni intraprese. A questo proposito, anche durante il 2022, l'Ente si è impegnato a contribuire in maniera continua al miglioramento della qualità dell'aria nelle aree portuali attraverso la raccolta di dati destinati a essere elaborati metodologicamente da parte dell'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Sardegna (**ARPAS**) e dell'Università degli Studi di Cagliari (**UNICA**), partner del progetto noto come "**AER NOSTRUM - Aria Bene Comune**".

Il progetto, che si concluderà a primavera 2023, ha come obiettivo generale la preservazione o il miglioramento della qualità dell'aria nelle aree circostanti i porti nell'area di cooperazione. Questo obiettivo promuove la crescita sostenibile delle attività portuali e la tutela della salute pubblica, nel rispetto della legislazione vigente e delle politiche ambientali europee²³.

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 dell'ultimo triennio. La progettazione europea, infatti, rappresenta per l'Ente, oltre che un importante strumento di finanziamento, anche un utile strumento di perseguimento di obiettivi ambientali²⁴.

Sempre nell'ambito dei procedimenti di valutazione di impatto ambientale per gli interventi di realizzazione di opere marittime, 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, in linea con lo scorso anno.

4.1 Il DEASP

Introdotta nel 2019, aggiornata nel 2020 e attualmente in vigore, il **Documento di pianificazione energetica e ambientale del Sistema portuale**²⁵ rappresenta un **fondamentale strumento per realizzare gli obiettivi di ottimizzazione dell'uso dell'energia**, favorendo l'adozione di fonti rinnovabili e implementando strategie di miglioramento dell'efficienza energetica in tutto l'ambito portuale. Il piano è stato elaborato seguendo le direttive delineate nelle Linee Guida del Ministero dell'Ambiente e della Tutela

²³ Per maggiori dettagli il progetto è consultabile al seguente link: <http://www.adspmaredisardegna.it/aer-nostrum/>

²⁴ 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/>

²⁵ Disponibile al seguente link: <http://www.adspmaredisardegna.it/wp-content/uploads/2020/01/deasp-adsp-mare-di-sardegna-documento-definitivo-1.pdf>

del Territorio e del Mare (oggi MiTE) in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (oggi MIMS, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile).

In particolare, il DEASP **stabilisce le linee guida strategiche** per implementare misure specifiche volte a **potenziare l'efficienza energetica** e **promuovere l'adozione di energie rinnovabili** all'interno dell'ambiente portuale.

Per raggiungere tali obiettivi, il documento identifica:

- gli interventi e le misure da attuare in un determinato periodo di tempo per perseguire gli obiettivi prestabiliti; per ciascuna di queste azioni, viene effettuata una valutazione preliminare della loro fattibilità tecnico-economica, anche attraverso un'analisi costi-benefici.
- le modalità di coordinamento tra le azioni ambientali e la pianificazione delle infrastrutture portuali, garantendo un'integrazione efficace.
- Adeguate misure di monitoraggio energetico e ambientale per valutare l'efficacia delle azioni intraprese.



DOCUMENTO DI PIANIFICAZIONE ENERGETICO
AMBIENTALE
DEL SISTEMA PORTUALE (DEASP)



Un obiettivo altrettanto significativo è la creazione di una comunità energetica composta da tutti gli attori coinvolti nei porti, mirando a promuovere una strategia ambientale condivisa e un programma operativo. Per questo scopo, l'Autorità ha avviato un'attività di sensibilizzazione tra gli *stakeholder* portuali tramite eventi, sia digitali che fisici, per evidenziare l'importanza di adottare una strategia ecologica, in cui le comunità portuali sono considerate attori fondamentali nella ricerca di soluzioni per le sfide ambientali.

Nel corso del 2020, come già anticipato, il DEASP è stato aggiornato con il coinvolgimento di istituzioni, imprese, enti pubblici e privati, in linea con le strategie di miglioramento dell'operatività portuale, dell'efficienza energetica e della sostenibilità ambientale in tutti i porti gestiti dall'Autorità.

4.2 I consumi e le emissioni

In termini di *performance*, quanto precedentemente descritto è accompagnato da una dettagliata analisi dei consumi energetici dell'Autorità. È importante fare una distinzione: i consumi energetici cd. "indiretti" sono associati al consumo di energia elettrica, che copre sia le esigenze operative delle sedi sia l'illuminazione nei porti, una componente significativa in

termini di impatto. I consumi "diretti", invece, derivano dai carburanti utilizzati per la flotta auto, poiché l'Ente non fa uso di gas naturale nelle proprie sedi.

Per quanto riguarda il 2022, i **consumi energetici totali** ammontano a 13.851 GJ, denotando una **riduzione dell'11,3%** rispetto all'anno passato (2021), a dimostrazione delle iniziative di efficientamento energetico portate avanti.

Consumi energetici per tipologia di fonte nel biennio 2021-2022

Fonte energetica	U.d.M	Quantità	GJ	Quantità	GJ
		2022		2021	
Gasolio (per autotrazione)²⁶	Litri	9.000	324	9.000	324
Benzina	Litri	2.835	91	2.835	91
Energia elettrica	kWh	3.732.225	13.436	4.222.405	15.201
<i>di cui per le sedi</i>	kWh	425.582	1.532	308.620	1.111
<i>di cui per illuminazione portuale</i>	kWh	3.306.643	11.904	3.913.785	14.090
Totale	<i>n.a.</i>	<i>n.a.</i>	13.851	<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 15,8 GJ per dipendente, con una riduzione rispetto all'anno 2021 di oltre il 18%.

Nella tabella di seguito si presentano 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*²⁷. Si denota una riduzione delle emissioni totali pari al 17% rispetto al 2021.

Totale emissioni (tCO₂e) dirette e indirette nel biennio 2021-2022

Categoria emissiva	U.d.M.	2022	2021
Emissioni di Scope 1	tCO₂e	31	31
<i>di cui da consumo di gasolio</i>	tCO ₂ e	24	24
<i>di cui da consumo di benzina</i>	tCO ₂ e	7	7
Emissioni di Scope 2	tCO₂e	970	1.174

²⁶ I dati 2021 e 2022 sono i medesimi, in quanto si tratta di stime effettuate sulla base della valutazione dei veicoli (e le loro caratteristiche) e la media dei km annui percorsi, con l'aiuto delle linee guida dettate dall'ISPRA.

²⁷ Per i dettagli della metodologia di calcolo e dei fattori emissivi utilizzati nelle elaborazioni si rimanda alla Nota Metodologica.

Totale emissioni Scope 1 e 2	tCO2e	1.001	1.205
-------------------------------------	--------------	--------------	--------------

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**.

4.3 La gestione dei rifiuti

L'Autorità dedica grande attenzione alla gestione responsabile dei rifiuti, un aspetto fondamentale della sua operatività. Ogni giorno, l'Ente si impegna a potenziare le proprie *performance* nella **gestione dei rifiuti attraverso iniziative estese in tutto il complesso portuale**. Queste attività sono orientate alla riduzione costante dell'impatto ambientale e della quantità complessiva dei rifiuti da trattare. Inoltre, **l'Ente promuove il recupero dei rifiuti come priorità rispetto allo smaltimento**. Da sottolineare che i rifiuti gestiti dall'Autorità sono di natura differente, e di seguito vengono presentati.

Rifiuti prodotti dalle navi

La gestione dei rifiuti prodotti dalle navi è un processo complesso che coinvolge il trasferimento dei rifiuti dalle navi alle imprese iscritte ex art. 68 del Codice della Navigazione. Queste imprese, in base al tipo di rifiuti identificati per codice CER, sono responsabili della consegna di tali rifiuti agli impianti adeguati al successivo smaltimento o recupero.

Il servizio di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi rappresenta una delle sfide più significative, a causa della complessità del contesto normativo circostante. Prima di indire una gara per la concessione del servizio, è richiesta l'approvazione del "**Piano di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi**" da parte della Giunta regionale: è il piano stesso a stabilire le tariffe e le modalità di esecuzione del servizio, e viene aggiornato ogni tre anni.

Rifiuti prodotti dalla pulizia delle aree demaniali marittime

L'Ente ha affidato il compito di pulizia delle aree demaniali marittime a società esterne attraverso una procedura pubblica. Questo servizio copre una vasta gamma di attività, comprese la pulizia meccanica, l'uso di veicoli elettrici e l'impiego di attrezzature manuali. Il servizio include anche la manutenzione degli impianti di drenaggio delle acque meteoriche, la pulizia di scogliere, banchine, rive e moli per rimuovere i rifiuti portati dalle mareggiate, e il controllo delle erbe infestanti nelle aree demaniali marittime dei porti di Cagliari e Olbia. In aggiunta, viene effettuato lo svuotamento dei cestini per i rifiuti posizionati nelle aree portuali.

I rifiuti generati da queste attività vengono consegnati a impianti idonei, dove vengono smaltiti o recuperati in base alla loro tipologia.

Rifiuti abbandonati nelle aree demaniali marittime

L'Autorità svolge periodicamente operazioni di pulizia delle aree demaniali marittime al fine di rimuovere rifiuti abbandonati da parte di ignoti. Durante queste operazioni, i rifiuti vengono accuratamente selezionati sul posto e suddivisi in due categorie: rifiuti speciali e rifiuti solidi urbani. Per quanto riguarda i rifiuti pericolosi che talvolta sono abbandonati in area demaniale di competenza dell'Ente, si interviene all'occorrenza con Ditte iscritte all'Albo dei fornitori. Si è preferito non avviare una procedura di gara dedicata in quanto l'implementazione del sistema di videosorveglianza, che coprirà anche le aree abitualmente interessate dal fenomeno, dovrebbe fungere da deterrente contro tali abusi.

Rifiuti prodotti negli uffici

Con l'obiettivo di promuovere la consapevolezza e la pratica della raccolta differenziata tra i propri dipendenti, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha introdotto cestini multi-scomparto in tutti gli uffici. Questi cestini sono suddivisi per tipologia di rifiuto, tra cui organico, plastica e carta. Inoltre, l'iniziativa si estende alle zone soggette alla pulizia da parte dell'Autorità, in particolare nell'area settentrionale della Sardegna, includendo anche le spiagge di competenza.

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 biennio 2021-2022

Rifiuti prodotti	U.d.M.	2022	2021
Totale rifiuti prodotti	ton	256,18²⁸	494,825
<i>di cui pericolosi</i>	ton	13,72	0,100
<i>di cui non pericolosi</i>	ton	242,46	494,725

²⁸ L'ingente riduzione dei rifiuti prodotti tra il 2022 e il 2021 è giustificata dal fatto che sono esclusi i dati facenti riferimento a Portovesme, Oristano ed Arbatax. Nel momento della stesura del presente report, l'AdSP predisponiva il piano rifiuti dei suddetti porti, e non è stata possibile l'acquisizione puntuale dei dati.

Per garantire una gestione dei rifiuti efficace e sostenibile, l'Ente ha implementato un software gestionale dedicato. Questo software è progettato per fornire un sistema informativo completo nel campo della gestione dei rifiuti, consentendo la digitalizzazione di tutti i processi necessari per la registrazione dei moduli e la successiva trasmissione del Modello Unico di Dichiarazione Ambientale (MUD). Questo modello è una comunicazione obbligatoria che enti ed imprese devono presentare annualmente. Attraverso il MUD, è possibile indicare la quantità e la tipologia di rifiuti prodotti e/o gestiti nel corso dell'anno precedente.

L'Autorità segue scrupolosamente le disposizioni normative vigenti, mantenendo i registri per i moduli dei rifiuti e trasmettendo annualmente 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'Autorità Portuale del Mare di Sardegna ha sempre concentrato i suoi sforzi nello sviluppare nuovi approcci operativi fortemente influenzati da fattori legati all'innovazione e alla tecnologia, riconosciuti come elementi chiave per promuovere una crescita sinergica delle attività portuali. Questo impegno verso l'evoluzione tecnologica è scaturito dalla consapevolezza di un ambiente esterno in continua trasformazione, oltre che dalla crescente domanda di interventi mirati ad aumentare il grado di digitalizzazione delle istituzioni pubbliche in generale. Di conseguenza, l'Autorità Portuale del Mare di Sardegna ha elaborato strategie mirate a semplificare, digitalizzare e innovare i processi e le procedure dell'organizzazione, sia internamente che nelle interazioni con l'esterno. Il percorso di digitalizzazione, la cui formalizzazione è avvenuta con l'introduzione del Piano di Informatizzazione, continua il suo sviluppo seguendo le direttive preposte dagli aggiornamenti delle disposizioni relative al **Codice dell'Amministrazione Digitale** (CAD) e del nuovo **Piano Triennale per l'Informatica** nelle Pubbliche Amministrazioni 2022-2024, cercando costantemente di innovare le attività e i procedimenti amministrativi per renderli più efficaci, efficienti ed economici, promuovendo sempre più interazioni digitali.

A fronte del rinnovato commitment dell'Autorità nei confronti dell'innovazione tecnologica, nel 2022 sono stati effettuati investimenti per un valore di **368.532 euro**. Inoltre, a partire da quest'anno è stata introdotto un nuovo indicatore di performance che consente di monitorare la spesa per investimenti in Information and Communication Technology, calcolato come rapporto tra il totale delle spese pagate per ICT e il totale delle spese impegnate per ICT. Il dato registrato nell'esercizio 2022 (76%) è ben superiore all'obiettivo del 60% prefissato dall'Autorità, considerati anche i costi relativi all'acquisto di nuove licenze, prodotti e altri servizi tecnologici effettuati a fronte dell'incremento delle risorse organiche dell'Ente. In linea con l'esercizio precedente, nel 2022 l'Autorità continua ad utilizzare i seguenti sistemi informatici:

- un completo pacchetto di sistemi ICT dedicati alla continuità operativa, che sono stati utili per garantire la continuità delle attività anche in modalità remota;
- un "Digital Workplace", che ha l'obiettivo di istituire una sede virtuale sempre accessibile, promuovendo un coinvolgimento più partecipativo nelle normali attività lavorative e trasformandole in processi digitali;
- una piattaforma intranet aziendale condivisa, accessibile solo mediante autenticazione e altamente personalizzabile che ha permesso lo sviluppo di spazi di lavoro dedicati

alla gestione di procedure standard e attività specifiche, consentendo anche la condivisione di dati provenienti da fonti esterne, tutti aggregati in un unico contenitore centralizzato e interattivo, atto a migliorare ulteriormente la dematerializzazione di tutte le procedure interne, comprese quelle già in uso da tempo.

SUAMS



*Sportello Unico Amministrativo
Mare di Sardegna*

Sempre in ottica di dematerializzazione e semplificazione delle procedure amministrative, nel 2022 è stato definitivamente implementato lo **Sportello Unico Amministrativo del Mare di Sardegna** (SUASM). In linea con il piano della performance 2022, l'Autorità è riuscita nel conseguimento degli obiettivi

strategici, raggiungendo la soglia del 60% di digitalizzazione dei procedimenti amministrativi. Tale percentuale, a partire dall'inizio del , ha raggiunto il 100%, passando da una composizione ibrida ad una interamente digitale della gestione delle pratiche di iscrizione in apposito Registro riferito a tutte le attività industriali, artigianali, commerciali che si svolgono nei porti e sul demanio marittimo di competenza e che interesserà, a partire dal prossimo esercizio, tutte le attività relative alle concessioni demaniali marittime, le istanze inerenti al lavoro portuale, il rilascio di permessi per gli accessi in porto e, non ultimi, i procedimenti di autorizzazione unica per l'avvio di attività imprenditoriali nelle Zone Economiche Speciali che ricadono nelle aree di competenza demaniale. Il SUASM rappresenta un grande passo avanti verso la creazione di un servizio all'utenza immediato, efficace e sostenibile, il tutto senza comportare ulteriori costi per l'Ente, in quanto difatti la prima *release* è stata realizzata internamente dall'Ufficio ICT dell'Ente, mentre quest'ultimo prodotto è stato acquisito, secondo la procedura del riuso prevista dal Codice dell'Amministrazione Digitale, in *open source* dalla Regione Umbria.

L'accordo di collaborazione per il progetto di ricerca denominato "CagliariPort2020" ha avviato lo sviluppo di un sistema telematico (PCS) per gestire le operazioni logistiche nei porti. Inizialmente, questo sistema è stato sperimentato presso il porto di Cagliari nel periodo 2019-2020 e successivamente è stato ulteriormente sviluppato. Nei prossimi anni, l'obiettivo è implementare il PCS in tutti i porti sotto la giurisdizione dell'Autorità del Mare di Sardegna. Il PCS consentirà di creare una base dati uniforme che includerà informazioni sulle navi che fanno scalo nei diversi porti, integrando dati provenienti da vari sistemi di gestione riguardanti gli arrivi e le partenze delle navi, le merci pericolose trasportate via mare, i passeggeri e l'equipaggio.

Prossimamente l'Autorità ha l'intenzione di continuare a impegnarsi attivamente nell'implementazione di connessioni più veloci per raggiungere elevati standard nella comunicazione e nello scambio di dati, nonché per garantire l'interoperabilità con altre entità

tessuto produttivo italiano, incentivando la standardizzazione, l'innovazione e la sperimentazione nell'ambito dei servizi pubblici.

5.2 La tutela della privacy e la sicurezza informatica

Privacy

L'autorità applica i migliori standard di sicurezza e trova gli opportuni strumenti per proteggere la struttura tecnologica di supporto e di contrasto alle frodi di tipo informatico.

In particolare, ha adottato una serie di misure in linea con l'entrata in vigore del GDPR per garantire l'adesione alle previsioni e alle migliori pratiche. Più specificamente, è importante sottolineare che, ai sensi dell'articolo 37 del regolamento UE 2016/679, l'Ente continua ad avvalersi di un responsabile della protezione dei dati, noto anche come Data Protection Officer (DPO), con le responsabilità di:

- fornire informazioni e consigli al titolare o al responsabile del trattamento e ai dipendenti che eseguono il trattamento in merito alle responsabilità derivanti dalla normativa;
- monitorare l'attuazione del GDPR e delle sue norme, comprese le responsabilità, la consapevolezza e la formazione del personale coinvolto nei trattamenti e le attività di controllo correlate;
- fornire, se richiesto, commenti sull'impatto della valutazione della protezione dei dati e monitorarne l'esecuzione ai sensi dell'articolo 35;
- collaborare con l'autorità responsabile del controllo;
- fornire assistenza all'autorità di controllo in caso di problemi con il trattamento dei dati. Oltre a ciò, dispone di una serie di strumenti normativi interni, tra cui una Privacy Policy, che può essere consultata direttamente sul sito web, che descrive le modalità di gestione in merito al trattamento dei dati personali degli utenti.

Cyber Security

La maggior parte delle aziende e degli enti considera la cybersicurezza uno dei principali rischi: la natura del settore di riferimento, la natura dell'ente di servizio pubblico, l'utilizzo di strumenti elettronici per l'erogazione dei servizi e la quantità di dati trattati espongono l'autorità a questo rischio. Inoltre, la complessità della gestione del rischio cibernetico è aumentata a causa della crescente richiesta di affidabilità e conformità a specifici requisiti da parte della disciplina nazionale e comunitaria, dei nuovi modelli di business e del contesto in cui dati e informazioni sono ampiamente condivisi e interconnessi, oltre alla sofisticazione, velocità e conseguenze degli attacchi cyber. Di conseguenza, l'AdSP MS ha assunto una

notevole importanza nel combattere i crimini informatici, rinnovando il suo impegno nel 2022 relativo al "**Protocollo d'intesa per la prevenzione e il contrasto dei crimini informatici** sui sistemi informativi critici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna" con il compartimento della Polizia Postale e delle Comunicazioni della Sardegna, che come previsto dal Quadro Strategico per la Sicurezza Nazionale dello Spazio Cibernetico, impegnandosi in una collaborazione stretta per combattere il cyber crimine. Il protocollo offre ai responsabili ICT la possibilità di ricevere una più approfondita formazione in materia di configurazione sicura delle reti e di identificazione dell'origine degli attacchi. Invece, nella prima fase di protezione cibernetica, è stato revisionato lo svolgimento di un'adeguata attività di sensibilizzazione sui rischi della rete per tutto il personale. L'Ente sta portando avanti una serie di attività per combattere gli attacchi informatici e la sicurezza dei sistemi operativi, di cui questa è solo una parte. L'AdSP MS ha migliorato i propri sistemi informatici e gli strumenti per la gestione e la mitigazione dei rischi e degli incidenti informatici sin dall'introduzione della Direttiva NIS 1148/2016 sulla sicurezza delle reti e dei sistemi informativi.

Negli obiettivi che l'Autorità si è posta di raggiungere entro il 2023, data la completa digitalizzazione dei procedimenti amministrativi e la conseguente esigenza di garantire la privacy degli utenti che si interfacciano con le piattaforme dell'Ente, troviamo il continuo aumento dei livelli di sicurezza informatica, che garantiscono elevati standard tramite l'implementazione di sistemi firewall e antivirus di ultima generazione e sistemi avanzati di blocco delle minacce e degli attacchi cibernetici che continuano a crescere esponenzialmente tra gli enti pubblici. Proprio come per l'esercizio precedente, l'assenza di reclami relativi al trattamento dei dati personali e alle perdite o fughe di dati dimostrano l'efficacia delle misure implementate in materia di privacy e cybersicurezza dei dati da parte dell'Autorità.



Nota metodologica

Il Bilancio di Sostenibilità 2022 dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, nella sua seconda edizione, rappresenta in maniera chiara e trasparente le *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 primo Bilancio di Sostenibilità 2021 ha risposto 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. L’aggiornamento del documento per l’esercizio 2022 soddisfa invece l’obiettivo di performance della Direzione Pianificazione e Sviluppo nell’ambito della specifica Sottosezione di programmazione – Performance del PIAO 2023-2025 dell’Ente, quale adottato con decreto presidenziale n. 93 del 30 marzo 2023.

Linee guida di rendicontazione

In linea con l’esercizio 2021, il Bilancio di Sostenibilità 2022 è stato redatto in conformità ai *Global Sustainability Reporting Standards (GRI Standard)*, gli *Standard* di rendicontazione più accreditati a livello internazionale per la rendicontazione dei dati non finanziari. Tali *Standard* hanno subito una revisione sostanziale nel 2016 e nuovamente nel 2021 dall’Ente editore *Global Reporting Initiative*. Seppur l’applicazione dei nuovi *GRI Standard* è diventata obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2023, l’Ente ha voluto adottare i nuovi riferimenti fin da subito all’interno della reportistica 2021, allineandosi alle *best practice* in materia di *reporting* non finanziario. In linea con lo scorso anno, il presente documento è stato rendicontato secondo l’opzione 2021 “*with reference*” agli standard GRI, seguendo i ***principi che concernono le dimensioni di accuratezza, equilibrio, chiarezza, comparabilità, completezza, contesto di sostenibilità, tempestività e verificabilità.***

Per garantire una chiara comprensione delle attività dell’Ente, dei suoi risultati e dei relativi impatti, è stato fatto uno sforzo per fornire ulteriori informazioni, sia qualitative che quantitative, in linea con il principio di massima trasparenza.

La selezione degli indicatori di prestazione e il coinvolgimento degli *stakeholder* nella raccolta di dati e informazioni quantitative sono basati sull’analisi di materialità, come discusso dettagliatamente nella sezione apposita. L’attività di analisi è stata aggiornata quest’anno, in concomitanza con il secondo esercizio di reporting, ed integrata con l’analisi degli impatti e il coinvolgimento degli *stakeholder* esterni.

Questo approccio consente di evidenziare le informazioni più rilevanti per le parti interessate e per la sostenibilità dell'Ente, contribuendo così a una comunicazione chiara e completa delle performance di sostenibilità.

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, così come eventuali rettifiche dei dati presenti nel bilancio dello scorso anno, sottoposti a *restatement* e modificati all'interno del bilancio 2022. In questo secondo esercizio di rendicontazione, i dati pubblicati sono esposti in forma comparativa; ove possibile, soprattutto per ciò che riguarda i dati quantitativi, essi sono presentati riportando i risultati degli anni 2022 e 2021, con lo scopo di poter effettuare un confronto e definire l'andamento dell'Ente e delle sue *performance* di sostenibilità nel corso degli anni.

Il perimetro di rendicontazione del presente Bilancio di Sostenibilità è da considerare limitato all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Tuttavia, in alcune situazioni, sono state fornite informazioni relative all'intero sistema portuale in cui l'Autorità opera, riflettendo il suo ruolo di indirizzo e coordinamento su tematiche di rilevanza per l'intero *cluster* portuale. Queste informazioni sono state appositamente contrassegnate all'interno del documento.

I dati e le informazioni riportati nel Documento fanno riferimento al periodo di rendicontazione 2022 (1° gennaio 2022 - 31 dicembre 2022); eventuali eccezioni, relative ad attività che hanno visto il proprio avvio nei primissimi mesi del 2023, sono opportunamente indicate nel corpo del Bilancio.

Trattazione dei dati quantitativi e Metodologie di calcolo

Finché possibile, per l'esercizio del 2022, sono state adottate le stesse metodologie di calcolo e/o di stima dei *KPIs* implementate lo scorso anno.

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 si 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: UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting - DEFRA 2022 – Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA - 2022).

Il Documento, sottoposto all'attenzione dell'Organismo di partenariato della risorsa mare e presentato al Comitato di gestione nelle rispettive sedute del 27 ottobre 2023, è pubblicato sul sito *internet* dell'Ente al seguente *link*: xx.

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

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	Nota metodologica	
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	
Governance			
2-9	Struttura e composizione della <i>governance</i>	2.1 Organi di Governo e Struttura Organizzativa; 1.2 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; 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	1.3 Verso un futuro sostenibile; 1.6 L'AdSP del Mare di Sardegna e gli SDGs; 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	1.4 Il dialogo con i portatori d'interesse; 1.6 L'AdSP del Mare di Sardegna e gli SDGs; 1.6 L'Analisi di Materialità	
3-2	Elenco delle tematiche materiali	1.6 L'Analisi di Materialità	
Efficientamento energetico e controllo delle emissioni			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.6 L'Analisi 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</i>
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (<i>Scope 2</i>)	4.3 I consumi e le emissioni	

			<i>nel 2022 da ISPRA (Location Based).</i>
Salvaguardia della biodiversità			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.6 L'Analisi 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	<i>L'indicatore è parzialmente rendicontato.</i>
Gestione dei rifiuti			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.6 L'Analisi 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	1.6 L'Analisi 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 materia di salute e sicurezza sul lavoro	3.5 La Salute e la sicurezza dei lavoratori	
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	1.6 L'Analisi 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	
Diversità, inclusione e pari opportunità			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.6 L'Analisi 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; 1.6 L'Analisi di Materialità; 3.6 Lo sviluppo locale e territoriale	
413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	1.6 L'Analisi di Materialità; 3.6 Lo sviluppo locale e territoriale	<i>L'indicatore è parzialmente rendicontato.</i>
Governance etica e trasparente			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.6 L'Analisi 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	1.6 L'Analisi di Materialità;	

		5.1 Innovazione tecnologica e digitalizzazione dei processi	
<i>KPI</i>	Investimenti per prodotti e servizi informatici	5.1 Innovazione tecnologica e digitalizzazione dei processi	
Gestione della catena di fornitura			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.6 L'Analisi di Materialità; 2.4 La catena di fornitura	
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	2.4 La catena di fornitura	<i>L'indicatore è parzialmente rendicontato.</i>
Data privacy e cybersecurity			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	1.6 L'Analisi 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	1.6 L'Analisi 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	

**Autorità di sistema portuale del
Mare di Sardegna**

Molo Dogana - 09123 Cagliari (Italia)

info@adspmaredisardegna.it