



Bilancio di Sostenibilità

AdSP Mare Adriatico Centrale

La sostenibilità nelle attività dell'AdSP



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona, Vasto

30 settembre 2022

Sommario

1	INTRODUZIONE E NOTA METODOLOGICA	3
1.1	Introduzione.....	3
1.2	Nota Metodologica.....	3
2	DICHIARAZIONE DEL PRESIDENTE E DEL SEGRETARIO GENERALE	6
2.1	Dichiarazione del Presidente	6
2.2	Dichiarazione del Segretario Generale	7
3	LA NOSTRA ATTIVITÀ	9
3.1	L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale: origine e storia	9
3.2	Governance, struttura e competenze	10
3.3	I porti.....	14
3.4	Il DPSS, i PRP e il DEASP	23
3.5	Movimentazione merci	27
4	I NOSTRI STAKEHOLDER	37
4.1	Mappatura degli stakeholder.....	37
4.2	L’analisi di materialità	40
5	LA SOSTENIBILITÀ NELLE ATTIVITÀ DELL’ADSP	45
5.1	Infrastrutture e loro resilienza	45
5.2	Clima ed Energia.....	73
5.3	Supporto alla comunità locale e dialogo porto-città.....	87
5.4	Safety & Security in ambito portuale	108
5.5	Governance ed Etica	115
6	GRI CONTENT INDEX E GLI INDICATORI AGGIUNTIVI PER L’ADSP	140

1 INTRODUZIONE E NOTA METODOLOGICA

1.1 INTRODUZIONE

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

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

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

[Disclosure 102-45](#)
[Soggetti inclusi nel bilancio consolidato](#)

[Disclosure 102-46](#)
[Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi](#)

[Disclosure 102-48](#)
[Revisione delle informazioni](#)

1.2 NOTA METODOLOGICA

La metodologia identificata dall'AdSP del Mare Adriatico Centrale per la rendicontazione delle sue performance sostenibili attraverso il presente report è quella del formato GRI (Global Reporting Initiative) Standards opzione Core. Il set di indicatori definito dalla metodologia citata, aggiornata al 2020, è integrato con ulteriori KPI più specifici per l'ambito portuale e marittimo, che si rendono utili a completare le informazioni laddove non sia stato possibile arrivare con gli strumenti forniti dai GRI Standards. Per raggiungere un ulteriore livello di dettaglio, sono stati inoltre considerati, sia il framework di settore definito dall'International Association of Ports & Harbours nel World Port Sustainability Program, sia i collegamenti con i 17 SDGs

<p><u>Disclosure 102-49</u> <u>Modifiche nella</u> <u>rendicontazione</u></p>	<p>(Sustainable Development Goals) dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.</p>
<p><u>Disclosure 102-50</u> <u>Periodo di</u> <u>rendicontazione</u></p>	<p>I dati ricompresi nelle diverse sezioni del Report di Sostenibilità (economica, ambientale, sociale ed organizzativa) derivano dalla consultazione dei database e dei documenti strategici e di pianificazione redatti dall'Ente, oltreché da rilevazioni e stime di altri soggetti che operano, fra le altre cose, a sostegno delle attività dell'Ente; in particolare, i dati di carattere ambientale si basano anche sulle misurazioni fornite da altri Enti pubblici di controllo, oppure su rielaborazioni degli Istituti universitari che collaborano con l'Ente.</p>
<p><u>Disclosure 102-51</u> <u>Data del report più</u> <u>recente</u></p>	<p>Il presente report è il primo pubblicato dalla AdSP del Mare Adriatico Centrale. La rendicontazione fa riferimento all'annualità 2021 e, al fine di fornire al lettore una visione organica dell'evoluzione delle performance di sostenibilità dell'Ente, sono stati riportati, laddove opportuno, i dati di un arco temporale più ampio che comprende anche annualità precedenti e che, quindi, guarda alle fasi pre e post-pandemiche.</p>
<p><u>Disclosure 102-52</u> <u>Periodicità della</u> <u>rendicontazione</u></p>	<p>I contenuti del report sono raggruppati e descritti guardando ai principali ambiti della sostenibilità, d'accordo con le linee guida GRI:</p>
<p><u>Disclosure 102-53</u> <u>Contatti per</u> <u>richiedere</u> <u>informazioni</u> <u>riguardanti il</u> <u>report</u></p>	<p>sostenibilità economica, ambientale, sociale ed organizzativa. Il perimetro della rilevazione non guarda solo alla gestione della sostenibilità all'interno della struttura organizzativa dell'Autorità di Sistema Portuale ma, dove pertinente, considera i porti e le attività produttive ricomprese all'interno del demanio marittimo di Ancona, Falconara M.ma, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona, come oggetto dell'opera di rendicontazione.</p>
<p><u>Disclosure 102-54</u> <u>Dichiarazione sulla</u> <u>rendicontazione in</u> <u>conformità ai GRI</u> <u>Standards</u></p>	<p>La struttura del report consente una trattazione approfondita delle modalità di gestione dei temi materiali, considerati cioè prioritari per lo sviluppo dell'Ente ed emersi dall'analisi di materialità. Questo documento consente infatti all'Autorità di Sistema Portuale di descrivere nel dettaglio le problematiche materiali e i relativi perimetri in termini di impatti, dando informazioni sulle modalità con cui l'Ente si occupa di gestire e mitigare i rischi determinati dall'attività portuale sul contesto esterno, oltreché sulle politiche, gli impegni, gli obiettivi e i target assunti per ciascun ambito della sostenibilità. Durante la redazione del report non sono state riscontrate rilevanti criticità.</p>
<p><u>Disclosure 102-55</u> <u>Indice dei</u> <u>contenuti GRI</u></p>	<p>Il report non prevede un'assurance esterna, ma è stato condiviso con i referenti italiani della Global Reporting Initiative.</p>
<p><u>Disclosure 102-56</u> <u>Assurance esterna</u></p>	

Per informazioni e contatti:

Avv. Zampano Maria-Josè

Dirigente Affari Generali, Anticorruzione, Trasparenza, Privacy e Personale

zampano@porto.ancona.it

Dott. Vettorel Guido

Responsabile settore Sviluppo, Promozione, Statistiche, Comunicazione e Progetti Comunitari

vettorel@porto.ancona.it

In collaborazione con



Giuseppe Siciliano

Costanza Rapone

Federico Felcher

Ilenia Tolomeo

2 DICHIARAZIONE DEL PRESIDENTE E DEL SEGRETARIO GENERALE

[Disclosure 102-14](#)
[Introduzione del](#)
[Presidente /](#)
[Segretario](#)
[Generale](#)

[Disclosure 102-32](#)
[Ruolo del massimo](#)
[organo di governo](#)
[nel reporting di](#)
[sostenibilità](#)

2.1 DICHIARAZIONE DEL PRESIDENTE

“La vera sfida sarà lo sviluppo complessivo del sistema e di ogni singolo porto secondo le proprie ambizioni e caratteristiche. L’obiettivo che dobbiamo raggiungere sarà quello di crescere nei traffici, negli scambi e nell’economia valorizzando le doti di ogni scalo e rafforzando la ricaduta positiva che possono generare sulle comunità di Marche e Abruzzo, grazie alle capacità di moltiplicatore che posseggono i porti, tassello fondamentale per esaltare le specificità dei territori. Per fare ciò terremo un confronto continuo con le istituzioni, le imprese, gli operatori portuali e con le comunità”.

Per i settori presenti negli scali dell’AdSP, aggiunge: “Abbiamo il dovere e la possibilità di cogliere tante opportunità di crescita e sviluppo utilizzando con concretezza ed efficacia i fondi nazionali e del PNRR a disposizione, per circa 200 milioni di euro. Inoltre, è necessario concludere l’iter del Documento di programmazione strategica di sistema portuale su cui si sta lavorando. Sono questi gli strumenti di programmazione e finanziari di riferimento per assicurare la transizione dei porti del Mar Adriatico Centrale verso uno sviluppo sostenibile, elemento orizzontale presente in ogni azione di crescita degli scali. La disponibilità di risorse e di documenti programmatori efficaci e snelli rappresentano inoltre quegli strumenti necessari nell’adattare gli scali ai costanti cambiamenti e alle innovazioni del nostro tempo. La capacità di adattamento, la resilienza, intesa non solo dal punto di vista ambientale, ma anche sociale ed economica, è ciò che consente al sistema portuale di rispondere con tempismo ai cambiamenti dei mercati e delle priorità di policy, inclusa la security e la prevenzione sul lavoro. Il sistema portuale inoltre deve favorire nelle connessioni con il territorio e con il retroterra economico quel circolo virtuoso di collaborazione che ponga in evidenza il ruolo dei porti come fattore di competitività territoriale per la manifattura insediata nel centro Italia. Dal miglioramento delle connessioni terrestri, in particolare l’intermodalità, possono venire ulteriori spinte per la crescita dei volumi degli scali da Pesaro a Vasto e per dare concretezza allo sviluppo delle Zone Economiche Speciali, anche nell’ottica di costruire

quella trasversalità mediterranea che trova nel centro Italia il ponte terrestre ideale per collegare i bacini orientale e occidentale del Mediterraneo. Si tratta, in fondo, di valorizzare a pieno la posizione geografica del sistema portuale ed i suoi vantaggi intrinseci, mettendo in rete le infrastrutture ed i territori di riferimento.”

Ing. Vincenzo Garofalo

Presidente

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

2.2 DICHIARAZIONE DEL SEGRETARIO GENERALE

“La Legge n. 84/1994, come riformata dal D.lgs. n. 169/2016, ha incrementato il ruolo delle Autorità di Sistema Portuale come motore della rete di soggetti pubblici e privati che, insieme, formano la comunità portuale. Di più, sia la riforma dei porti che la successiva normativa relativa alle ZES e alle ZLS impegnano le Autorità di Sistema Portuale a svolgere un ruolo proattivo anche verso i soggetti della logistica e delle attività produttive esterni all’ambito portuale, ma che nei porti trovano un’infrastruttura capace di aumentare la competitività riducendo i costi connessi alla logistica. Ne deriva, per il Segretariato Generale dell’Autorità di Sistema Portuale, la necessità di strutturarsi come organizzazione multidisciplinare e multilivello, caratterizzata da competenze tecniche specialistiche proprie di questa tipologia di Enti, a cui si affiancano nuove competenze relative ai temi della sostenibilità, della transizione energetica, della gestione di risorse e dei finanziamenti comunitari e internazionali. Inoltre, va proseguito e completato il percorso di organizzazione interna dell’Ente attraverso la revisione della pianta organica, revisione che ora dovrà tenere conto, sia dell’impatto dei progetti connessi al PNRR, sia della recente acquisizione dello scalo di Vasto. Non si tratta soltanto di incrementare il numero di unità del personale. Il principale sforzo in realtà sarà quello di dare pieno compimento ai documenti programmatici ed organizzativi approvati dal Comitato di Gestione nel corso del 2022 (Piano Integrato di Attività e Organizzazione - prima applicazione - e Piano Operativo Triennale), valorizzando appieno i recenti investimenti volti a digitalizzare le procedure interne ed esterne dell’Autorità di Sistema, tra cui lo Sportello Unico Amministrativo. La

	<p>digitalizzazione rappresenta non soltanto un cambio negli strumenti per completare le procedure, ma una revisione completa dei processi interni all'Ente volta a efficientare, razionalizzare e rendere trasparente la collaborazione tra gli uffici. La sostenibilità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, come organizzazione amministrativa, starà nel dare concretezza tramite procedure trasparenti, efficaci e tempestive al suo ruolo di coordinatore e promotore delle iniziative di sviluppo e crescita dei porti di propria competenza.”</p> <p><i>Dott. Salvatore Minervino</i> <i>Segretario Generale</i> <i>Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale</i></p>
--	---

3 LA NOSTRA ATTIVITÀ

[Disclosure 102-1](#)
[Nome dell'organizzazione e](#)

[Disclosure 102-2](#)
[Attività, marchi, prodotti e servizi](#)

[Disclosure 102-3](#)
[Luogo della sede principale](#)

[Disclosure 102-5](#)
[Proprietà e forma giuridica](#)

3.1 L'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE: ORIGINE E STORIA

L'entrata in vigore del D.lgs. n. 169 del 04 agosto 2016 – Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124 – ha dato vita alla riconfigurazione del ruolo delle Autorità Portuali, attribuendo in primo luogo nuove responsabilità in materia di sostenibilità energetica ed ambientale oltre alla velocizzazione e semplificazione di alcune procedure amministrative che hanno interessato l'operatività della portualità.

Sotto il profilo organizzativo con la riforma della portualità ha avuto luogo una riorganizzazione ed accorpamento delle precedenti Autorità Portuali in n. 16 Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale è stata istituita con D. Lgs. N. 169/2016.

Per effetto di quanto sopra esposto si è dato vita ad un unico soggetto istituzionale interregionale che aggrega in un unico sistema i porti Pesaro, Falconara M.ma, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona. Nel corso del presente anno, inoltre, con la conversione in legge con modificazioni del D.l. 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibili, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Legge 5 agosto 2022, n. 108), il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha incluso il porto di Vasto nell'AdSP del Mare Adriatico Centrale.

La missione primaria del Sistema Portuale è favorire lo sviluppo dei diversi scali valorizzandone la competitività per le imprese stabilite e per l'attrazione di nuovi investimenti nei settori in cui ciascuno scalo sia vocato, oltre a rendere il sistema integrato ed efficiente superando la gestione parcellizzata.

	La sede dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale è Molo S. Maria - 60121 Ancona.
<p>Disclosure 102-7 Dimensione dell'organizzazione e</p> <p>Disclosure 102-18 Struttura della governance</p> <p>Disclosure 102-22 Composizione del massimo organo di Governo e relativi comitati</p> <p>Disclosure 102-24 Nomina e selezione del massimo organo di governo</p> <p>Disclosure 102-23 Presidente del massimo organo di governo</p> <p>Disclosure 102-26 Ruolo del massimo organo di governo nello stabilire finalità, valori e strategie</p> <p>Disclosure 102-8 Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori (core)</p>	<h3>3.2 GOVERNANCE, STRUTTURA E COMPETENZE</h3> <p>Il ruolo principale dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale è quello di istituzione direttamente connessa ai soggetti economici e non che operano all'interno del demanio marittimo, agli operatori portuali, ai lavoratori ed a tutti gli <i>stakeholders</i> che si interfacciano con il porto nell'esercizio delle loro attività ed iniziative, siano esse pubbliche e/o private.</p> <p>I canali di connessione a cui ricorre l'Ente sono diversi. Tra questi, il principale è il Comitato di Gestione, quale organo dell'Ente con compiti di deliberazione autonoma sui temi di governance del porto stabiliti dall'art. 9 Legge n. 84/94 e s.m.i., che ne disciplina anche le modalità di costituzione. I rappresentanti investiti di diritto di voto sulle scelte strategiche legate al futuro degli scali del Sistema sono l'Autorità Marittima, le Regioni Marche e Abruzzo e i rappresentanti dei Comuni di Ancona, Pesaro e Pescara. Oltre al Comitato di Gestione viene istituito anche l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare che, ai sensi dell'art. 11 bis Legge 84/94, introdotto dal D.lgs. 169/2016, ha funzioni di confronto partenariale ascendente e discendente sulle principali questioni che riguardano la vita portuale. Si compone di rappresentanze delle principali categorie produttive e dei principali soggetti economici attivi nel porto, tra cui i rappresentanti degli armatori, degli industriali, di coloro che operano in virtù di una concessione portuale e degli spedizionieri, i rappresentanti della filiera logistica ed intermodale, così come le associazioni sindacali e gli operatori del turismo e del commercio. Infine, nei porti del Sistema sono costituite le c.d. commissioni consultive cui si conferisce il compito di garantire la massima armonia nel governo delle attività portuali.</p>

TITOLARI DI INCARICHI POLITICI DI AMMINISTRAZIONE, DI DIREZIONE E DI GOVERNO

Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale:

Nel corso del 2021 il ruolo di Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Centrale è stato svolto da Rodolfo GIAMPIERI fino al 4 luglio 2021. Al termine del mandato l'incarico è stato assunto dall'Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni PETTORINO in qualità di Commissario Straordinario sino alla nomina del Presidente Vincenzo GAROFALO, avvenuta con decreto del 15 marzo 2022.

Comitato di Gestione:

Rodolfo GIAMPIERI – Presidente – AdSP MAC fino al 4 luglio 2021, poi Commissario straordinario Amm. Isp. Capo (r) Giovanni PETTORINO; Giulio PIERGALLINI – Membro Comitato di Gestione – Regione Marche; Gennaro STREVER – Membro Comitato di Gestione – Regione Abruzzo; Alessio PIANCONE – Membro Comitato di Gestione – Comune di Ancona; C.A. (CP) Enrico MORETTI – Membro del Comitato di Gestione – Direttore Marittimo delle Marche; Raniero DE ANGELIS – Membro Comitato di Gestione – Comune di Pesaro; Sig. Riccardo PADOVANO – Membro Comitato di Gestione – Comune di Pescara.

(ricomposto a seguito del Decreto del Presidente n. 21/2022 del 28.04.2022 e integrato ai sensi del Decreto del Presidente n. 54/2022 del 30.05.2022 e del Decreto del Presidente n. 82/2022 del 05.07.2022)

Ing. Vincenzo GAROFALO – Presidente – AdSP MAC; C.V. (CP) Donato DE CAROLIS – Membro Comitato di Gestione Direttore Marittimo delle Marche; Arch. Alessio PIANCONE – Membro Comitato di Gestione – Comune di Ancona; Ing. Raniero DE ANGELIS – Membro Comitato di Gestione – Comune di Pesaro; Sig. Riccardo PADOVANO – Membro Comitato di Gestione – Comune di Pescara; Comm. Gennaro STREVER – Membro Comitato di Gestione – Regione Abruzzo; Ing. Cesare BUONFIGLI – Membro Comitato di Gestione – Regione Marche.

	<p>Collegio dei Revisori dei Conti:</p> <p>In attuazione delle disposizioni di cui all'art. 11 della L. n. 84/1994 modificata dal D.Lgs. n. 169/2016, il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, i quali devono essere iscritti al registro dei revisori legali, o tra persone in possesso di specifica professionalità. Il Presidente e un membro supplente sono designati dal Ministro dell'economia e delle finanze. I membri del Collegio restano in carica quattro anni e possono essere riconfermati nell'incarico una sola volta. I compensi dei membri del Collegio dei revisori sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e sono posti a carico del bilancio dell'AdSP.</p> <p>Collegio dei Revisori dei conti - in carica fino al 14/11/2021</p> <p>Dott. Gianluca DENTE– Membro effettivo con funzioni di Presidente; Dott.ssa Antonella DE PASQUALE – Membro effettivo; Dott. Piergiorgio DINI – Membro effettivo; Dott.ssa Giuseppina BELARDI – Membro supplente; Sig.ra Francesca FERRETTI – Membro supplente</p> <p>Collegio dei Revisori- come ricostituito a seguito del Decreto Ministeriale 28 ottobre 2021, n. 423 per un quadriennio a far data dal 15 novembre 2021</p> <p>Dott. Biagio GIORDANO – Membro effettivo con funzioni di Presidente; Dott.ssa Paola MARINI – Membro effettivo; Dott. Mohammad BAHILI – Membro effettivo; Dott.ssa Elisabetta PIOLI – Membro supplente; Sig.ra Francesca FERRETTI – Membro supplente</p> <p>Organismo di Partenariato della Risorsa Mare:</p> <p>Istituito con Deliberazione Presidenziale n° 92 del 3/07/2017. La composizione originaria è stata modificata con le Deliberazioni Presidenziali n° 58 del 9/04/2018, n° 60 del 20/04/2018, n° 194 del 23/10/2018, n° 133 dell'8/07/2019.</p> <p>Rodolfo GIAMPIERI Presidente/Amm. Giovanni PETTORINO Commissario straordinario – AdSP MAC; C.A. (CP) Enrico MORETTI –</p>
--	--

Direttore Marittimo delle Marche; Riccardo VITIELLO – Membro effettivo – Confitarma; Antonio LOZZI – Membro supplente – Confitarma; Stefania VAGO – Membro effettivo – Federlinea; Giancarlo COGLIATI – Membro effettivo – Confindustria; Giovanni Ciriaco STECCONI – Membro supplente – Confindustria; Massimiliano POLENTA – Membro effettivo – Assologistica; Elio LIBRI – Membro effettivo – ANCIP; Marco COLTRINARI – Membro supplente – Assiterminal; Alberto ROSSI – Membro effettivo – Anasped e Fedespedi; Fabrizio BAMBOZZI – Membro supplente – Anasped e Fedespedi; Rosella PUGNALONI – Membro effettivo – Assologistica; Nazario DE GIROLAMO – Membro supplente – Assoferr; Davide PUCCI – Membro effettivo – C.P.S. S.C.A.R.L.; Roberto LAGHEZZA – Membro effettivo – Agens; Giuseppe CASSINO – Membro effettivo – Fercargo; Michele ZAMBETTA – Membro supplente – Agens; Giuseppe RIZZI – Membro supplente – Fercargo; Davide PUCCI – Membro effettivo – ANCIP; Luca CESARONI – Membro supplente – ANCIP; Andrea MORANDI – Membro effettivo – Federagenti; Guido GIAMBUZZI – Membro supplente – Federagenti; Gilberto GASPARONI – Membro effettivo – Confartigianato trasporti; Fausto BIANCHELLI – Membro supplente – CNA; Valeria TALEVI – Membro effettivo – FILT/CGIL; Franco ROLANDI – Membro supplente – FILT/CGIL; Roberto ASCANI – Membro effettivo – FIT/CISL; Daniela ROSSI – Membro supplente – FIT/CISL; Sig. Giorgio ANDREANI – Membro effettivo – Uiltrasporti; Antonio DE LUCA – Membro supplente – Uiltrasporti; Massimiliano POLACCO – Membro effettivo – Confcommercio; Natalino MORI – Membro supplente – Confcommercio.

(ricomposto a seguito di delibera del Commissario Straordinario dell'08/02/2022 e integrato ai sensi del Decreto del Presidente n. 140/2022 del 30.08.2022)

Ing. Vincenzo GAROFALO Presidente – AdSP MAC; C.V. (CP) Donato DE CAROLIS – Direttore Marittimo delle Marche; Dott. Riccardo VITIELLO – Membro effettivo – Confitarma; Cap. Antonio LOZZI – Membro supplente – Confitarma; Dott.ssa Stefania VAGO – Membro effettivo – Assarmatori; Avv. Luca BRANDIMARTE – Membro supplente – Assarmatori; Ing. Giancarlo COGLIATI – Membro effettivo – Confindustria; Ing. Gilberto TOBALDI – Membro supplente – Confindustria; Dott. Lanfranco CARLINI – Membro effettivo – Assiterminal; Dott. Andrea MORANDI – Membro supplente – Assiterminal; Dott. Alberto ROSSI – Membro effettivo – Anasped e

	<p>Fedespedi; Dott. Fabrizio BAMBOZZI – Membro supplente – Anasped e Fedespedi; Dott. Guido GAZZOLA – Membro effettivo – Assoferr; Dott. Nazario DE GIROLAMO – Membro supplente – Assoferr; Sig. Davide PUCCI – Membro effettivo – C.P.S. S.C.A.R.L.; Dott. Stefano MANSANI – Membro effettivo – Agens/Mercitalia; Dott.ssa Alessandra MARCACCINI – Membro supplente – Agens/Mercitalia; Dott. Alessandro ARCHIBUGI – Membro effettivo – Federagenti; Dott. Stefano GARRAFFO – Membro supplente – Federagenti; Dott.ssa Valeria TALEVI – Membro effettivo – FILT/CGIL; Sig. Franco ROLANDI – Membro supplente – FILT/CGIL; Sig. Roberto ASCANI – Membro effettivo – FIT/CISL; Sig. Giovanni OLIVIERI – Membro supplente – FIT/CISL; Sig. Giorgio ANDREANI – Membro effettivo – Uiltrasporti; Sig.ra Ilaria CORINALDESI – Membro supplente – Uiltrasporti; Dott. Andrea MORANDI – Membro effettivo – Confcommercio; Dott. Natalino MORI – Membro supplente – Confcommercio; Sig. Marco FARINELLI – Membro effettivo – Ancip; Dott.ssa Raffaella BARZI – Membro supplente – Ancip; dott. Luca BOCCHINO- Membro effettivo- Autotrasportatori operanti nell’ambito logistico-portuale; dott. Fausto BIANCHELLI- Membro supplente- Autotrasportatori operanti nell’ambito logistico-portuale.</p>
<p>Disclosure 102-2 Attività, marchi, prodotti e servizi</p> <p>Disclosure 102-4 Luogo delle attività</p> <p>Disclosure 102-6 Mercati Serviti</p>	<p>3.3 I PORTI</p> <p>L’Autorità di Sistema Portuale è, dunque, una entità pubblica che, in forza della Legge n.84/1994 e ss.mm.ii., esercita un potere giuridico sulle altre unità operanti nel territorio economico di settore, nonché gestisce e finanzia un insieme di attività strettamente settoriali, principalmente consistenti nel fornire alla collettività beni e servizi non destinabili alla vendita. I compiti principali dell’Autorità riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la programmazione strategica del Sistema Portuale in coerenza con la pianificazione nazionale e gli orientamenti europei in materia di logistica e di reti infrastrutturali; - l’attività di indirizzo, programmazione, coordinamento regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, nonché delle attività autorizzative e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 del medesimo testo normativo, e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali;

- la manutenzione delle parti comuni in ambito portuale, ivi compresi i dragaggi;
- l'affidamento e il controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale;
- il coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree marittime demaniali comprese nella circoscrizione territoriale;
- l'amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, fatte salve le eventuali competenze regionali;
- la promozione e il coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

Ne emerge un insieme di ruoli articolato, che riguarda, da un lato l'amministrazione, la manutenzione e lo sviluppo delle infrastrutture portuali e degli spazi demaniali connessi, dall'altro il ruolo di coordinamento con le altre amministrazioni competenti sia all'interno del porto che all'esterno dello stesso, come la pianificazione urbanistica e lo sviluppo delle reti logistiche, un compito quest'ultimo divenuto oggi ancor più rilevante nelle aree ove sia istituita una Zona Economica Speciale o una Zona Logistica Semplificata ai sensi del D.L 91/2017 e ss.mm.ii..

Nel Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale tali funzioni sono svolte su scali diversi fra loro, sia in termini di traffici che di dimensioni. Il porto internazionale di Ancona, scalo primario del traffico internazionale passeggeri su traghetto, polo energetico nazionale assieme con l'impianto di raffinazione di Falconara Marittima, principale infrastruttura logistica del Centro Italia sul versante adriatico, centro di eccellenza per quanto concerne le attività connesse al settore della cantieristica, rappresenta il perno del Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.

LE PROSPETTIVE PER IL SISTEMA PORTUALE DEL MAR ADRIATICO CENTRALE: DA PORTI A SISTEMA PORTUALE MOTORE DELLA GLOBALIZZAZIONE A MEDIO RAGGIO

L'attuale esercizio di pianificazione del Sistema Portuale mette in evidenza le differenze di scala, di funzioni e di organizzazione dei sei

	<p>porti che attualmente rappresentano il perimetro di competenza dell'AdSP MAC, ma consente anche di individuare quei traccianti di sviluppo che consentano la valorizzazione delle diverse peculiarità e la definizione di azioni di sistema.</p> <p>Il porto di Ancona, come già detto, svolge un ruolo primario, definito non solo dai livelli di traffico (oltre 11 milioni di tonnellate di merci movimentate annualmente, e un crescente volume di passeggeri e crocieristi nonostante la flessione causata dalla pandemia), ma anche dal numero di occupati al suo interno (gli studi compiuti nel 2018 sull'occupazione nei porti indicavano una netta preponderanza dei posti di lavoro su Ancona – 6528 – sul numero di quelli totali del Sistema – 9016), che rendono lo scalo un porto di rilevanza comunitaria e, dunque, naturale sede dell'Autorità di Sistema Portuale, ai sensi della riforma della norma sui porti di cui al D.L. 169/2016.</p> <p>Ancona è, inoltre, l'unico porto attualmente inserito nelle reti TEN-T del medio Adriatico, terminale dei corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico, nonché riconosciuto snodo delle Autostrade del Mare, con oltre il 65% dei traffici traghetti avente origine o destinazione al di fuori dell'Italia.</p> <p>Forte di questo riconoscimento, e svolgendo il ruolo di aggregatore della principale portualità medio-adriatica, al porto di Ancona è riconosciuta la possibilità di istituire la c.d. Zona Economica Speciale d'Abruzzo, essendo l'unico porto Core funzionalmente collegato alla ZES Abruzzese.</p> <p>Le analisi svolte hanno posto in evidenza le potenzialità ed opportunità della portualità medio-adriatica a partire dal dinamismo dello scalo dorico. Si riportano di seguito gli elementi salienti dell'analisi ultimata nei primi mesi del 2020 dal Consorzio AASTER per conto dell'AdSP MAC, analisi che si è dimostrata resistente nelle prospettive anche alle successive contingenze economiche e geopolitiche che al tempo non erano pienamente percettibili.</p> <p>Il primo macro-tema osservato anticipa il tema del <i>reshoring</i>, definito dal documento intitolato "Il fenomeno de-globalizzazione". La trasformazione del quadro geopolitico, le tensioni protezionistiche e gli scenari di "nuova guerra fredda" e commerciale tra USA e Cina, rappresentavano variabili di impatto tali da invitare ad una rivalutazione circa il rientro delle produzioni o la sostituzione delle catene di fornitura. La preoccupazione registrata dal documento riguardava</p>
--	--

soprattutto le autorità dei porti dell'arco adriatico, terminali naturali della grande direttrice che connette l'Europa con il Medio ed Estremo Oriente. Dalle consultazioni con i vertici delle AdSP emergeva che la "belle époque" della crescita di reti commerciali globali senza confini mostrasse un affaticamento già prima dell'impatto pandemico, con possibili risvolti da considerare nelle previsioni di investimenti e trasformazioni strutturali dei porti.

Secondo macro-tema individuato, che ha visto nella crisi un fattore catalizzatore, è quello della prosecuzione del processo di concentrazione del mercato, dei grandi *carriers* marittimi, quindi della filiera mare-terra, per tentare di recuperare la caduta di profittabilità del settore e le risorse necessarie agli investimenti, attraverso economie di scala sempre più spinte.

Il terzo macro-tema analizzato riguarda la necessità di perseguire obiettivi di sostenibilità, al fine di contenere la curva dei costi e ridurre le esternalità ambientali negative, sempre più sanzionate dalla regolamentazione pubblica, prodotte non soltanto dalle grandi compagnie armatoriali, ma anche dalle autorità portuali nel migliorare il rapporto con le rispettive città e i territori di insediamento.

L'analisi si è concentrata, inoltre, su un quarto macro-tema che è il processo di digitalizzazione e di automazione, a valorizzare la forte attenzione che l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli nazionale pone sul tema, con una serie di accordi ed investimenti per lo sviluppo di applicazioni che consentano di velocizzare il processo di verifica negli scali nazionali.

Infine, l'ultimo tema concerne la ridefinizione della geopolitica portuale e delle grandi reti commerciali marittime, con l'evidenza – confermata dagli studi attuali – di una volontà di rilancio del Mediterraneo, sia come transito dei traffici lungo la direttrice latitudinale dei commerci mondiali, sia come possibile (e geograficamente vantaggiosa) destinazione finale dei carichi diretti nell'Europa Meridionale, Occidentale e Centro-Orientale provenienti dal Canale di Suez. Il report richiamava a questo proposito anche l'iniziativa della *Belt and Road Initiative* (BRI), che presenta diversi riscontri e capisaldi nel territorio europeo. Di quest'Iniziativa, ad oggi decisamente sopita, restano gli investimenti ed i connessi presidi quali il porto del Pireo e la direttrice ferroviaria che lo collega con Belgrado e Budapest,

	<p>infrastruttura capace di impattare direttamente nello scenario adriatico.</p> <p>Combinando questi cinque macro-temi, lo studio individua tre dimensioni di competizione intra-mediterranea:</p> <ul style="list-style-type: none"> - competizione tra porti con prevalente vocazione di origine e destinazione delle merci, in cui i maggiori terminali italiani (Genova e Trieste) contendono ad alcuni scali (Capodistria, Marsiglia, Barcellona) la “quota mediterranea” dei traffici intercontinentali in entrata o in uscita dall’Europa Centrale e Centro-Occidentale; - competizione del <i>transshipment</i>, caratterizzata economicamente da importanti fattori competitivi degli scali delle sponde del Mediterraneo sia in termini di incrementi di efficienza perseguiti che di vantaggi di costo - competizione nella navigazione internazionale di breve e medio raggio, negli scambi intra-Mediterraneo e nelle Autostrade del Mare, ambiti in cui i porti italiani, e soprattutto adriatici, mantengono la leadership. <p>Lo studio giunge a preconizzare che, all’avvicinarsi di una soglia critica di congestione dei principali hub logistici portuali, i porti di medie dimensioni potrebbero divenire nuove vie d’accesso a supporto dei terminal congestionati.</p> <p>In riferimento all’integrazione con il sistema economico terrestre, lo studio individuava la continuità della funzione della portualità medio-adriatica a supporto del settore manifatturiero del territorio, sia dal punto di vista dell’approvvigionamento di materie prime che dell’esportazione delle proprie produzioni. Lo studio nota come il sistema di export italiano abbia un raggio d’azione predominante di 2000 km dal Paese (medio raggio), il cui spazio d’azione elettivo non è la Cina, bensì il Mediterraneo e l’Europa. Nello specifico, si evidenziano i seguenti dati rilevati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - oltre 210 milioni di tonnellate viaggiano attraverso i valichi alpini e proseguono, parte sulla sponda adriatica, parte sulla sponda tirrenica, attraverso il sistema marittimo; - dal 2009 al 2018 il PIL italiano è rimasto praticamente immutato, mentre l’export è cresciuto di 40 punti percentuali insieme con il sistema di trasporti (il cargo aereo dal 2014 al 2018 è cresciuto del 23%, quello marittimo del 27%, il ferro del
--	---

10%); questo a sottolineare l'incidenza del fenomeno del "decoupling", per il quale a fronte di modeste crescite del PIL il sistema dei traffici (merci e passeggeri) cresce in maniera esponenziale, pertanto, a fronte della crescita di un punto percentuale del PIL, le autostrade del mare crescono di 6 punti, le ferrovie di 2 punti, il cargo aereo di 5 punti.

Lo studio trae, dunque, la conclusione dell'esigenza di incorporare nelle politiche industriali il tema della logistica dei porti. In particolare, la questione infrastrutturale dovrebbe riguardare prioritariamente lo sblocco dei c.d. colli di bottiglia, con una strategia dedicata al tema dell'intermodalità. Inoltre, viene indicato come vantaggio competitivo dei porti la capacità di dialogare con il proprio tessuto economico di riferimento, individuando nelle ZES e nelle ZLS dei possibili canali di ottimizzazione.

In questo contesto, il posizionamento del porto di Ancona e dei porti del Mare Adriatico Centrale viene valutato nell'ambito dell'area di traffico di riferimento. Con l'85% del traffico Ro-Ro proveniente dalla Grecia che ha come destinazione l'Europa centrale per ben il 70%, il porto di Ancona è nodo della rete macroregionale adriatica, nell'incrocio tra una predominante direttrice nord-sud (si veda l'orientamento dei corridoi europei) e una direttrice est-ovest di rilievo (il 15% dei mezzi in transito sulla direttrice Ancona-Igoumenitsa secondo i dati di traffico dell'Autorità). L'area di riferimento di Ancona e del Sistema Portuale viene identificata nei flussi di attraversamento dalla Grecia e dalla Turchia fino all'Europa centrale, orientati sia a servire la grande area produttiva balcanico-danubiana, che ad incrementare la capacità di intercettare merci, ma anche passeggeri, turisti e crociere verso la macroarea del Centro Italia. La sfida per la competitività della portualità medio-adriatica si concretizza in una serie di obiettivi da raggiungere:

- snodo europeo a servizio dei flussi passeggeri e merci transeuropei e trans-mediterranei nella macroregione adriatico-ionica grazie ai traffici attestati sul porto di Ancona;
- forte connessione con il sistema produttivo nei retroporti di riferimento, per rafforzare e attrarre nuovi investimenti manifatturieri;

- porta d'accesso del Centro Italia per il versante adriatico, a vantaggio dei turisti e viaggiatori in transito (diportismo, traffico traghetti, crocierismo);
- polo di eccellenza della manifattura nei diversi settori della cantieristica.

IL PORTO DI ANCONA ED IL PORTO DI FALCONARA MARITTIMA

Il porto di Ancona è, nel suo nucleo più antico, un porto naturale che, oggi, risulta ampiamente banchinato. Esso è classificato di I (difesa militare e sicurezza dello Stato) e II categoria, I classe (rilevanza economica internazionale). La sua forma ricorda quella di un gomito, da cui il nome della stessa città (*Ankon*, in lingua greca significa "gomito").

Il porto di Ancona si trova al centro del mare Adriatico. L'area portuale è di oltre 1,4 milioni di m², articolata in terminal passeggeri e traghetti, terminal container e impianti per rinfuse solide, scalo peschereccio e spazi adibiti alla cantieristica e alla nautica. Il porto ha una funzione strategica nella macroregione Adriatico-Ionica, come terminal per le linee traghetto internazionali verso Grecia, Croazia, e Albania. In particolare, la rotta Ancona-Igoumenitsa-Patrasso è diventata negli anni la tratta principale tra la Grecia e l'Europa centrale. Ancona è infatti leader per il traffico Ro/Pax tra la Grecia e l'Europa centro-occidentale. Per quanto riguarda il traffico contenitori sono in corso importanti investimenti per aumentare la profondità del bacino portuale a 14 m ed estendere la banchina esistente da 333 m a 600 m.

Oggi lo scalo svolge un ruolo primario nell'interscambio commerciale, essendo inserito nei corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Adriatico-Baltico delle reti TEN-T.

Se nel traffico traghetti (merci e passeggeri) il porto ha una spiccata vocazione internazionale (oltre il 65% del traffico totale delle merci su nave traghetto ha origine e destinazione fuori dall'Italia), per quanto riguarda il traffico general cargo e container il porto di Ancona svolge una funzione interregionale quale infrastruttura portuale di riferimento per i territori di Marche, Umbria, Abruzzo e – in parte – Romagna.

Con riferimento al settore del traffico industriale, gli impianti di Falconara Marittima assicurano la gestione dei flussi di import ed export marittimi a servizio della raffineria qui impiantata.

IL PORTO DI PESARO

Il porto di Pesaro è un'infrastruttura portuale situata sul mare Adriatico, dedicata alla cantieristica, al diportismo, alla pesca e al turismo e al diporto nautico. Secondo la classificazione nazionale dei porti italiani, Pesaro è uno scalo di II categoria, I classe (rilevanza economica internazionale). Il porto-canale di Pesaro è dotato di due moli principali, banchinati per complessivi 1500 m, e di due darsene con profondità tra i 4 ed i 5 m. Il porto è equipaggiato per il traffico passeggeri e crociere di limitate dimensioni, e per la movimentazione di alcune categorie merceologiche. Negli anni recenti il settore della cantieristica ha conosciuto un importante impulso con la riqualificazione del cantiere Rossini divenuto oggi un primario centro per il refitting e la manutenzione di grandi imbarcazioni da diporto.

IL PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

Il porto di San Benedetto del Tronto è un'infrastruttura situata sul mare Adriatico, dedicata alla pesca commerciale, all'approdo turistico, alla cantieristica e al diporto nautico. Secondo la classificazione nazionale dei porti italiani, quello di San Benedetto del Tronto è un porto di II categoria, I classe (rilevanza economica internazionale). L'imboccatura del porto è rivolta a nord. Importante centro di pesca è formato dal Molo Nord interamente banchinato e dal Molo Sud a tre bracci. Tra la radice del molo nord e lo scalo d'alaggio si trova la Banchina del Mercato del Pesce, mentre tra lo scalo d'alaggio e la radice del molo sud si estende una Banchina di Riva. A sud dello scalo d'alaggio è stata realizzata la nuova Darsena Turistica con pontili nel suo interno. Essa dispone di oltre 1000 posti barca e può ospitare imbarcazioni fino a 24 m di lunghezza. Il porto ospita una cospicua flotta di pescherecci e, dopo Ancona, è il primo porto peschereccio delle Marche per TSL e per numero di pescherecci. Le due banchine destinate alla pesca sono lunghe rispettivamente 80 e 1150 m, ed illuminate da torri faro. Alle spalle del porto si è sviluppata una zona industriale dove sono situati gli stabilimenti della cantieristica, cui si affiancano il settore agroalimentare, l'elettronica e altre attività produttive.

	<p>IL PORTO DI PESCARA</p> <p>Il porto di Pescara è un porto del medio Adriatico, scalo marittimo della principale città costiera d'Abruzzo, situato alla foce del fiume Pescara. Il porto di Pescara è classificato II categoria, I classe (rilevanza economica internazionale). Lo specchio acqueo si estende per oltre 10 ha, mentre la superficie totale ammonta a 20 ha e comprende, oltre alle storiche strutture portuali situate sulle banchine del fiume Pescara, e chiamate porto Canale, una seconda struttura immediatamente a sud della foce del fiume, il porto turistico "Marina di Pescara". Il porto dispone, oltre alle banchine del porto canale, di due banchine, rispettivamente la "banchina di riva" e la "banchina di levante", potenzialmente in grado di servire traffici passeggeri e crociere una volta che sarà risolta la questione dell'insabbiamento del porto con l'implementazione del progetto di deviazione della foce del fiume Pescara.</p> <p>IL PORTO DI ORTONA</p> <p>Il Porto di Ortona è il principale scalo commerciale polifunzionale abruzzese. È classificato II categoria, II classe, ed è situato in una posizione strategica rispetto alle zone industriali e produttive del centro Italia. Questo scalo è specializzato nella gestione del traffico rinfusiero, general cargo e project cargo, a supporto degli stabilimenti produttivi collocati a tergo della banchina di riva. Il porto dispone di spazi ed infrastrutture adeguate a navi e carichi Ro-ro. I piani di sviluppo portuale in corso prevedono l'approfondimento dei fondali alla quota di 10 metri e la realizzazione di nuove banchine commerciali. Il porto ha una rete di binari interna, con possibilità di riattivazione del raccordo con la stazione ferroviaria di Ortona sulla linea Adriatica (direttrice nord-sud). Lo scalo ortonese è perno della ZES Abruzzo, in quanto unica infrastruttura funzionalmente collegata al porto core di Ancona. La Zona Economica Speciale abruzzese è in fase di realizzazione e ha visto recentemente l'attribuzione di risorse specifiche per il potenziamento del porto di Ortona e delle sue connessioni stradale e ferroviaria. Nel 2021 la Commissione europea ha inserito nella sua proposta di revisione delle reti TEN-T il porto di Ortona come snodo intermodale della rete complessiva dell'Unione</p>
--	---

	<p>europea. La proposta è ora al vaglio nell'iter di approvazione del nuovo regolamento sulle reti TEN-T.</p>
	<p>3.4 IL DPSS, I PRP E IL DEASP</p> <p>Il 2021 ha visto l'avvio delle attività di programmazione strategica del Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale. Sono stati svolti gli incontri con gli <i>stakeholders</i> istituzionali di riferimento (Regione Marche, Regione Abruzzo, Comuni sede di porti, Direzioni Marittime delle Marche e di Pescara e le Capitanerie). Inoltre, è stata avviata la redazione del Documento Energetico Ambientale del Sistema Portuale (DEASP) con il coinvolgimento delle Capitanerie di Porto e dei soggetti privati attivi negli ambiti portuali di Ancona, Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona. Il servizio è stato affidato al raggruppamento temporaneo d'impresa costituito da Modimar S.r.l. di Roma (capogruppo), Acquatecno S.r.l. e Seacon S.r.l. di Roma, Giovanni Francalanza di Pisa, Geologi Associati Fantucci e Stocchi di Ronciglione, Simonetta Migliaccio di Genova ed Environment Park di Torino.</p> <p>La programmazione strategica di sistema e le pianificazioni portuali sono funzionali a definire le linee guida per il futuro dei porti in un'ottica integrata di sistema, necessaria a rispondere alle opportunità di sviluppo in modo coordinato con il territorio, e per assicurare, in ambito portuale, uno sviluppo sostenibile, economico, sociale e ambientale.</p> <p>A partire dalla mappatura dello stato attuale dei porti e delle loro caratteristiche produttive si definiscono le linee di sviluppo dei prossimi anni, con un orientamento focalizzato sul medio-lungo periodo. L'aggiornamento del Documento Energetico Ambientale del Sistema Portuale prevederà il quadro dei consumi energetici dell'AdSP attuali e futuri, anche sulla base dell'utilizzo di nuove tecnologie e servizi e delle attività dei concessionari e degli operatori.</p>

	<p>IL DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA</p> <p>L'AdSP del Mar Adriatico Centrale, come si è visto, è impegnata nella redazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) e dei Piani Regolatori Portuali (PRP) dei porti di competenza.</p> <p>Al fine di assicurare la massima integrazione dei documenti strategici, nell'incarico assegnato al raggruppamento temporaneo d'impresa aggiudicatario è previsto anche il Documento di pianificazione Energetico Ambientale del Sistema Portuale (DEASP).</p> <p>Si tratta di un percorso strategico fondamentale per assicurare lo sviluppo della portualità medio-adriatica, i cui Piani Regolatori sono ormai superati nella concezione e mancano della dimensione di sistema.</p> <p>L'iter di redazione di questi documenti, essenziali per delineare il futuro dei porti, si svolgerà nel triennio di vigenza del presente Piano Operativo Triennale. Inoltre, sono intervenute significative innovazioni in materia di pianificazione portuale che dovrebbero assicurare un iter autorizzativo più semplificato. In particolare, l'art. 5 della Legge n.84 del 28 gennaio 1994 <i>"Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano Regolatore Portuale"</i> come aggiornato dal D.L. 169/2016 è stato da ultimo innovato dal D.L. 121 (comma 1-septies dell'art. 4) <i>"Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali"</i> del 10 settembre 2021, convertito con modificazioni dalla Legge n.156 del 9 novembre 2021, entrato in vigore il 10 novembre 2021.</p> <p>La nuova formulazione dell'articolo 5 della Legge 84/94 supera il Piano Regolatore di sistema portuale e definisce i contenuti del Documento di Programmazione (non più pianificazione) Strategica di Sistema (DPSS). Viene inoltre specificato che il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza; infatti, l'intesa con i comuni è sostituita con un parere che viene chiesto altresì alle Regioni interessate.</p> <p>L'assetto e lo sviluppo di ciascun porto vengono individuati attraverso un percorso che nasce con il DPSS - redatto in coerenza con il Piano</p>
--	--

generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica - e si articola, poi, per ogni porto del Sistema, con la redazione dei PRP.

Il DPSS non è assoggettato a Valutazione Ambientale Strategica. Nello specifico, il documento di cui sopra:

- a) definisce gli obiettivi di sviluppo delle Autorità di Sistema Portuale;
- b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità stessa, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione di questa;
- c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città;
- d) individua i collegamenti infrastrutturali (esterni all'ambito portuale) di ultimo miglio, di tipo viario e ferroviario, con i singoli porti del Sistema, nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del Sistema.

Il DPSS è adottato dal Comitato di Gestione e, successivamente, sottoposto, mediante conferenza dei servizi indetta dall'Autorità di Sistema Portuale, al parere di ciascun Comune e Regione territorialmente interessati, che si esprimono entro 45 giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo. A conclusione dell'iter procedimentale, il DPSS è approvato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale.

Le attività di redazione del DPSS della AdSP MAC, e di aggiornamento del DEASP (redatto per la prima volta nel dicembre 2019), sono previste concludersi entro il 2022 per poi procedere alla redazione dei Piani Regolatori Portuali. In essi, la pianificazione delle aree portuali e retroportuali è competenza esclusiva dell'Autorità di Sistema Portuale, che vi provvede mediante l'approvazione dei PRP, mentre la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del Comune e della Regione interessati, secondo quanto

	<p>previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di Sistema Portuale.</p> <p>Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario e agli attraversamenti del centro urbano necessari per l'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale.</p> <p>Le Autorità di Sistema Portuale, inoltre, indicano al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e alle Regioni le aree portuali e retroportuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.</p> <p>I PRP, oltre a declinare gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineano anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione e designano l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retroportuali individuate e delimitate nel DPSS, individuando analiticamente le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.</p> <p>Così come per il DPSS, anche il PRP, corredato di rapporto ambientale, è:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) adottato dal Comitato di Gestione dell'Autorità; b) inviato, successivamente, per il parere al Comune e alla Regione interessati, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retroportuali e con i contenuti degli strumenti urbanistici vigenti (relativi alle aree contigue a quelle portuali e retroportuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto), che si esprimono entro 45 giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro 90 giorni, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo; c) una volta esaurita la procedura sopra descritta, nonché quella di VAS, approvato dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema
--	---

Portuale entro 40 giorni, a decorrere dalla conclusione della procedura di VAS.

[Disclosure 102-2](#)
[Attività, marchi,](#)
[prodotti e servizi](#)

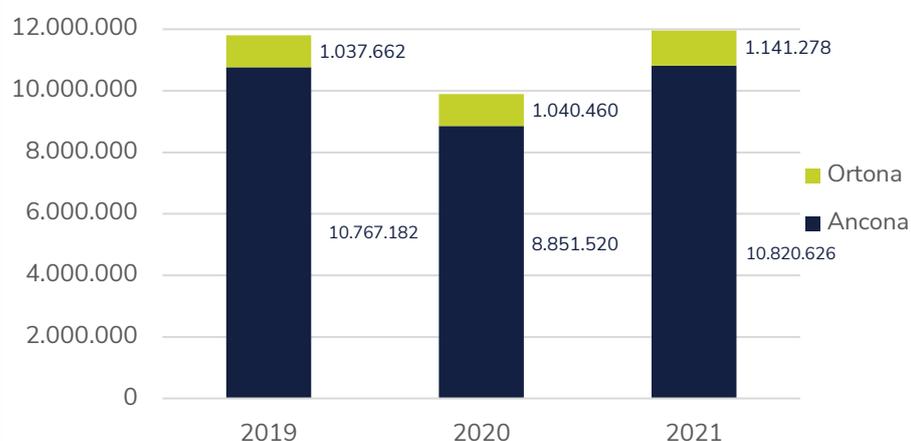
[Disclosure 102-6](#)
[Mercati Serviti](#)

3.5 MOVIMENTAZIONE MERCI

IL TRAFFICO NEI PORTI DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA

Nel 2021 tre porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (Falconara Marittima, Ancona e Ortona) hanno movimentato 11.961.904 tonnellate di merce, in crescita del 21% rispetto al 2020 e in linea con il 2019 (+1%). In particolare, il porto di Ancona, con oltre 10,8 milioni di tonnellate, ha registrato una crescita del 22%, mentre lo scalo di Ortona, con 1,1 milioni di tonnellate, ha segnato un aumento del +10%.

Merci movimentate nei porti dell'AdSP (tonnellate)

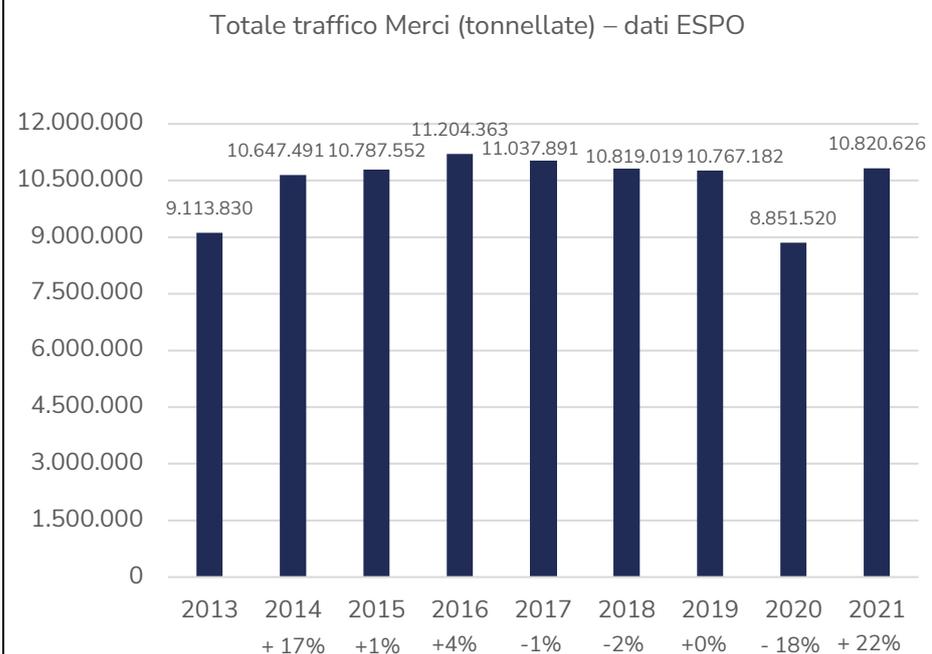


I passeggeri totali transitati per i porti del Sistema sono stati 729.067. Un dato a testimoniare la netta ripresa rispetto al 2020 (+ 92%), ma che rimane inferiore al livello pre-pandemico; infatti, nel 2019 i passeggeri totali sono stati 1,2 milioni. Si tratta di passeggeri su navi traghetto (691.671 ad Ancona e Pesaro) e crocieristi (37.396) che nel 2021 hanno ripreso a scalare i porti di Ancona, Pesaro e Ortona. Complessivamente,

nel 2021, le toccate nave nei porti di Ancona e Falconara Marittima, sono state 1.951, ovvero 892 toccate in più rispetto al 2020 (+30%).

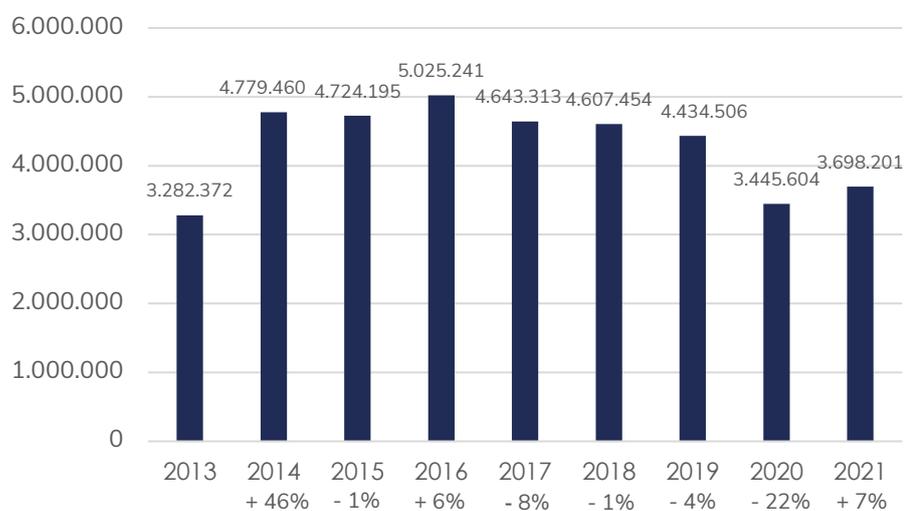
TRAFFICO MERCI DEI PORTI DI ANCONA E FALCONARA MARITTIMA

Nel 2021, i due scali hanno movimentato, congiuntamente, 10.820.626 tonnellate di merce, registrando un aumento pari al 22% rispetto al dato 2020. Si tratta di un risultato, questo, molto positivo, perché riporta il traffico merci ai livelli pre-pandemici.



Tutte le tipologie di merce hanno registrato una crescita più che positiva, con l'unica eccezione del traffico container che ha segnato un -3% sull'anno precedente. La movimentazione di merci solide (rinfuse, traghetti, container) ha segnato una crescita del 32% rispetto al 2020, con 7.122.425 tonnellate. Le rinfuse liquide movimentate presso la Raffineria API di Falconara segnano, inoltre, una ripresa rispetto al 2020, con 3.698.201 tonnellate (+7%). Questi risultati, chiaramente positivi, sono, tuttavia, ancora molto inferiori rispetto agli anni precedenti alla pandemia da Covid-19, come è possibile evincere dai dati di serie storica sotto riportati.

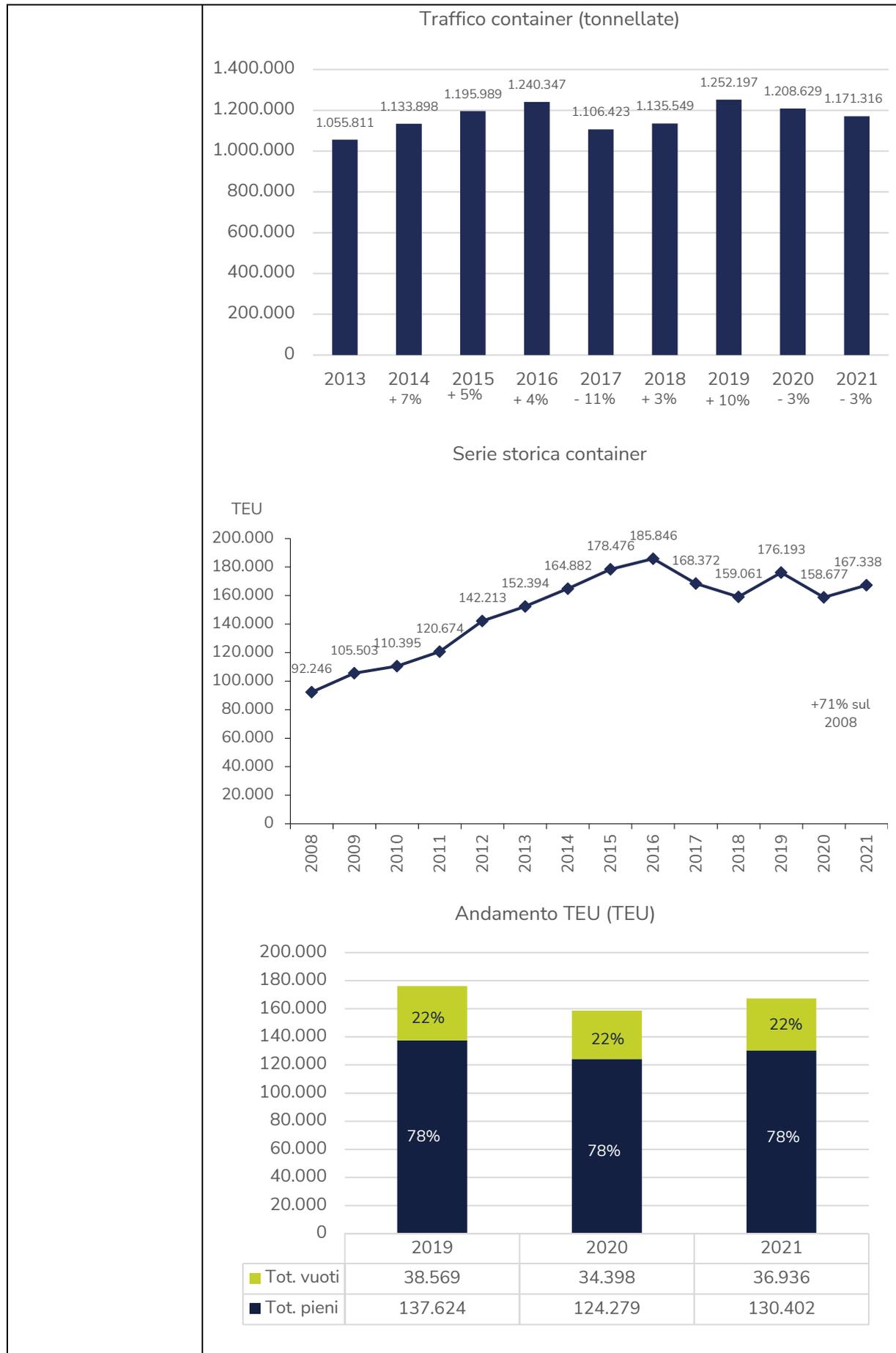
Traffico merci liquide (tonnellate)



IL TRAFFICO CONTAINERS

Nel 2021 le merci imbarcate e sbarcate in contenitori sono state 1.171.316 tonnellate, pari a -3% rispetto al 2020. Si tratta di una movimentazione sostanzialmente in linea con gli ultimi anni. In crescita, invece, i TEU in imbarco e sbarco, che sono stati 167.338 (+5% sul 2020). Negli ultimi 5 anni i containers transitati dal porto di Ancona si attestano attorno a una media di 170.000 TEU annui.

Rimane sostanzialmente invariato, invece, il rapporto tra la movimentazione di TEU vuoti e di TEU pieni: in particolare, nel 2021, sono transitati per lo scalo dorico 130.402 TEU pieni (pari al 78% del totale, in crescita del 5%) e 36.936 TEU vuoti (pari al 22% ed in crescita del 7%).



Le tipologie di merce prevalenti sono i prodotti chimici e artificiali (248.841 tonnellate, pari al 21% del totale); seguono i prodotti dell'agricoltura e della silvicoltura (200.226 tonnellate, pari al 17%) ed i prodotti alimentari e bevande (166.684 tonnellate, pari al 14%).

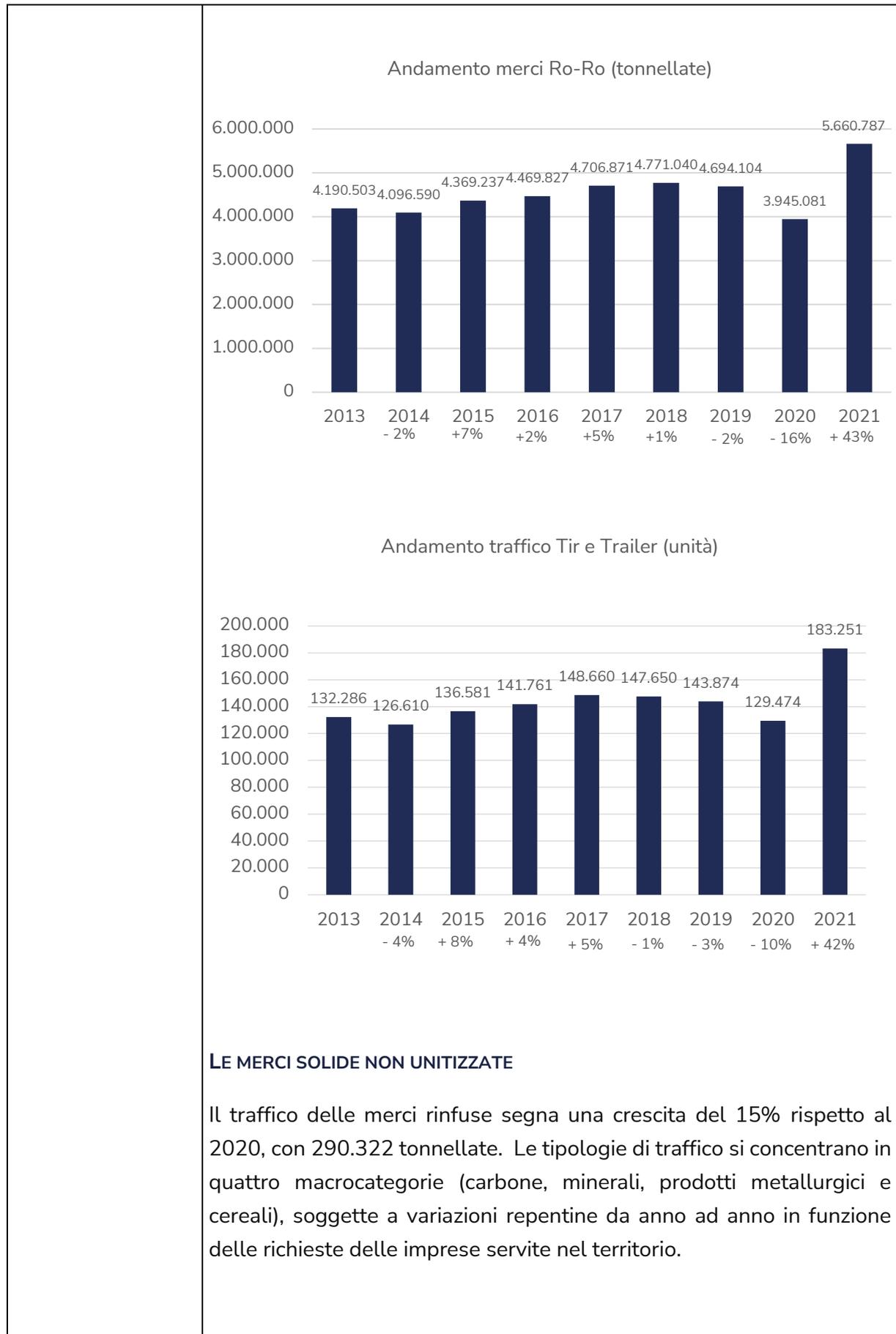
In Italia, i principali porti di riferimento e confronto per il porto di Ancona sono, anche nel 2021, Trieste e Gioia Tauro (che insieme fanno il 63% del totale delle tonnellate movimentate).

MERCI SU TIR E TRAILERS: IL TRAFFICO DELLE AUTOSTRADE DEL MARE

Nel 2021, nel porto di Ancona sono transitate 5.660.787 tonnellate di merci su tir e trailer, ovvero un aumento del 43% rispetto al 2020. Si tratta di un record per lo scalo marchigiano, che supera per la prima volta dal 2008 le 5,6 milioni di tonnellate. Un risultato direttamente correlato alla differente strategia adottata sulle linee per Igoumenitsa e Patrasso da parte del primo operatore traghetti del porto dorico, che ha raddoppiato il numero di navi schierate su Ancona.

Nello specifico, il 36% (1.060.377 tonnellate) della merce che viaggia su tir e trailer è collettame, cioè merci di vario tipo che vengono raggruppate per essere trasportate unitamente. Seguono prodotti alimentari, bevande e tabacchi (816.114 tonnellate, ovvero il 28% del totale) e i prodotti dell'agricoltura (529.000 tonnellate, il 18% del totale). Con specifico riferimento a origine e provenienza delle merci trasportate su navi traghetto, ben l'85% del traffico è diretto o proviene dai porti greci di Igoumenitsa e Patrasso, mentre il 13% dall'Albania e il restante 2% dalla Croazia. I veicoli transitati sulla direttrice greca sono stati 154.316 (l'84% del traffico totale, in crescita del 67% sul 2020), quelli da/per l'Albania 24.019 (+50%) e quelli da/per la Croazia 4.915 (+28%)

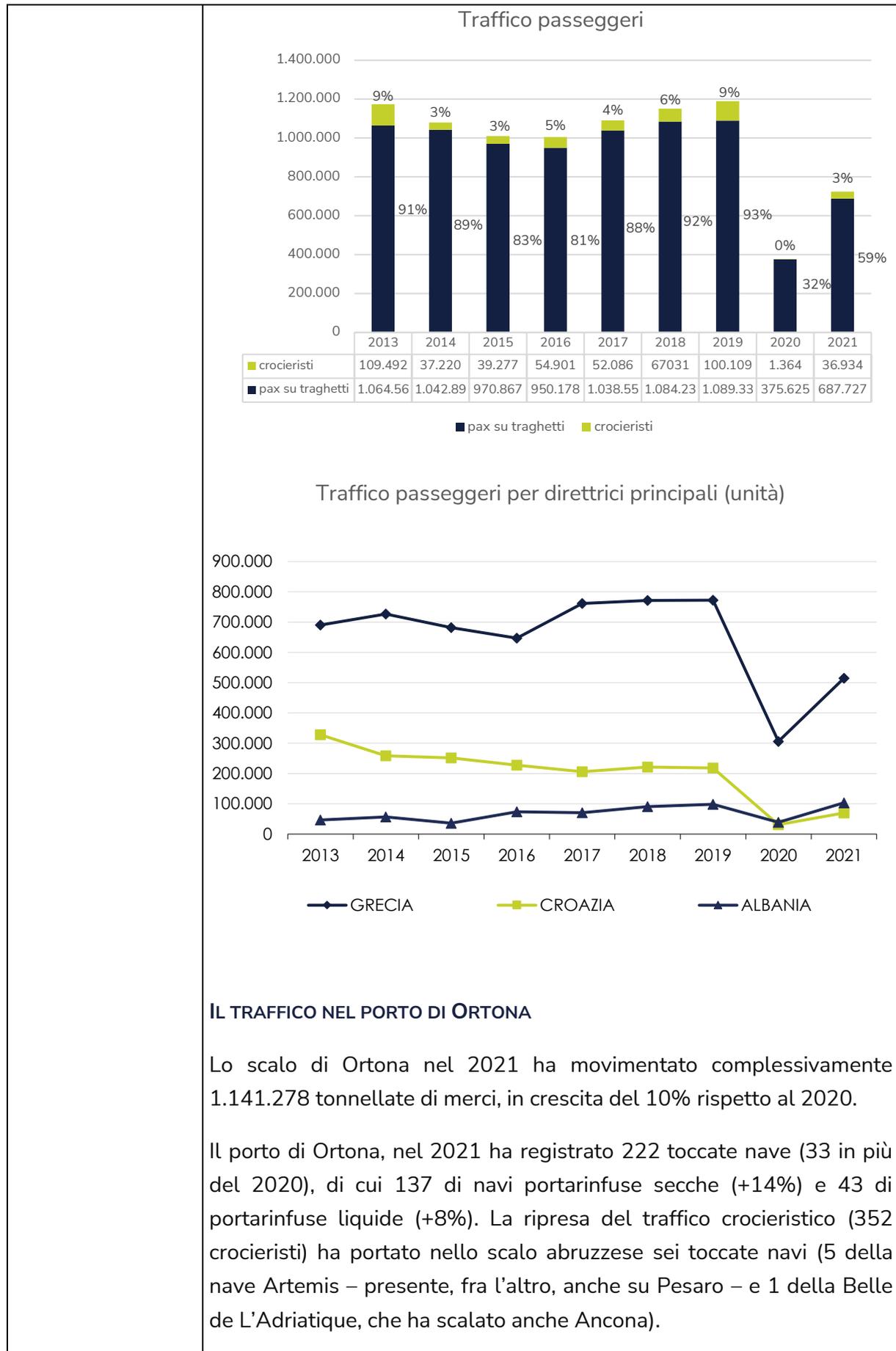
In netta crescita anche il numero di tir e trailer imbarcati e sbarcati al porto di Ancona che, nel 2021, sono stati 183.251, cioè il 42% in più rispetto all'anno precedente.



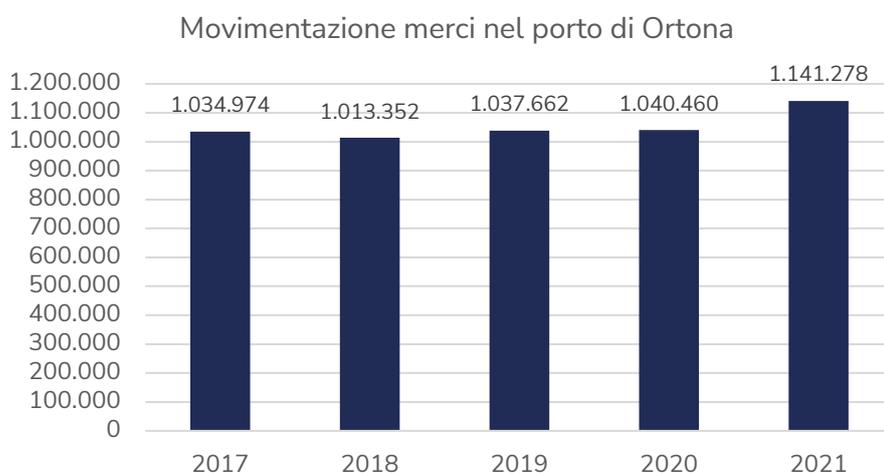
	2019	2020	2021	21 vs 19
Carbone	24.078	31.815	38.839	61,30%
Minerali grezzi e manufatti (inerti)	129.904	86.221	82.422	-36,55%
Prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi	119.283	58.161	132.389	10,99%
Cereali e derrate alimentari	58.967	56.870	28.563	-51,56%
Articoli diversi	54.716	19.139	8.109	-85,18%
TOTALE MERCI SOLIDE	386.948	252.206	290.322	-24,97%

TRAFFICO PASSEGGERI NEL PORTO DI ANCONA

I passeggeri transitati nel porto di Ancona nel 2021 sono stati 724.661 (+92% rispetto all'anno precedente), un risultato evidentemente positivo anche se i transiti rimangono ancora limitati rispetto agli anni pre-pandemici (-39%). L'aumento del transito dei mezzi connessi all'imbarco sulle linee greche e per l'Albania ha consentito di trainare la ripresa, a cui si accompagna l'effetto delle misure volte a gestire i rischi della situazione sanitaria emergenziale, che hanno aumentato la fiducia dei viaggiatori. I crocieristi sono 37.000, imbarcati prevalentemente sulla linea MSC Crociere, che per 15 volte ha toccato lo scalo dorico. Le toccate di navi traghetto sono state 1.289, +40% rispetto al 2020, a cui si sono aggiunte 19 toccate di navi da crociera (vs. le 2 del 2020). Per quanto riguarda i passeggeri su traghetto, si registra una crescita tutte le direttrici: la Grecia con 514.566 transiti segna +68%. L'Albania raggiunge 103.375 transiti (+169%) e la Croazia 69.786 (+125%). I crocieristi che hanno fatto tappa ad Ancona sono stati 36.934. La MSC Splendida ha effettuato 15 toccate tra giugno e settembre 2021, con 11.825 passeggeri in imbarco e sbarco e 23.869 transiti. A questi si sono aggiunti 1.240 crocieristi in transito su altre navi da crociera.



Per quanto concerne il traffico merci, si registra un aumento generalizzato dei traffici rispetto al 2020; nello specifico, aumentano sia il traffico di rinfuse liquide (+5%, per un totale di 423.900 tonnellate - ovvero il 37% delle complessive) che quello di rinfuse solide (+13%, per un totale di 716.846 tonnellate), ma soprattutto, crescono i traffici di prodotti metallurgici (+55%, per un totale di 232.463 tonnellate) e quello dei minerali grezzi e manufatti (+20%, per un totale di 79.210). In calo, invece, l'importazione di prodotti cerealicoli, con 281.6900 tonnellate, pari a -10% rispetto al 2020.



TRAFFICO PASSEGGERI NEL PORTO DI PESARO

Nel porto di Pesaro, invece, nel 2021 vi sono stati 21 attracchi della nave passeggeri Nautilus che ha collegato lo scalo abruzzese con la Croazia, oltre a 3 toccate di navi da crociera.

Nel 2021 sono transitati nel porto di Pesaro 4.054 passeggeri: 3.944 sulla linea passeggeri diretta verso l'Istria e le isole croate del Quarnaro, mentre 110 sono stati i crocieristi in transito su nave Artemis.

Traffico totale annuo merci e passeggeri nei porti dell'AdSP MAC				
	2019	2020	2021	21 vs 19
MERCE LIQUIDA (derivati del petrolio)	474.968	403.424	423.900	-10,75%
Cereali	270.997	313.069	281.900	4,02%
Minerali grezzi e manufatti (inerti)	70.860	66.116	79.210	11,78%
Prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi	88.530	149.671	232.463	162,58%
Altro	125.887	107.418	123.273	-2,08%
MERCI ALLA RINFUSA	556.274	636.274	716.846	28,87%
VEICOLI NUOVI (export)	6.420	762	532	-91,71%
TOTALE MERCI	1.037.662	1.040.460	1.141.278	9,99%
PAX crocieristi	971	0	352	-63,75%

4 I NOSTRI STAKEHOLDER

[Disclosure 102-40](#)
[Elenco dei gruppi](#)
[di](#)
[stakeholder\(core\)](#)

[Disclosure 102-42](#)
[Individuazione e](#)
[selezione degli](#)
[stakeholder\(core\)](#)

[Disclosure 102-43](#)
[Modalità di](#)
[coinvolgimento](#)
[degli](#)
[stakeholder\(core\)](#)

4.1 MAPPATURA DEGLI STAKEHOLDER

Gli *stakeholders* dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale possono essere suddivisi in due gruppi ben distinti, in coerenza con l’assetto dell’Ente previsto dalla normativa vigente; nello specifico, i due si riconoscono:

- *stakeholders* del Comitato di gestione (tra cui la Capitaneria di Porto, Regione Marche, Regione Abruzzo, il Comune di Pesaro, il Comune di Ancona e il Comune di Pescara);
- *stakeholders* dell’Organismo di Partenariato della risorsa mare (tra cui ritroviamo la Capitaneria di Porto e Confitarma, Assarmatori, Confindustria, Assiterminal, Anasped e Fedespedi, Assoferr, C.P.S. S.C.A.R.L. (impresa portuale), Agens/Mercitalia, Federagenti, FILT/CGIL, FIT/CISL, Ultrasporti, Confcommercio e Ancip).

Per gli operatori del porto di Ancona le priorità di sviluppo dello scalo vertono sulla programmazione delle opere e sulla corretta gestione dei fondi assegnati. È stata espressa una visione comune con gli agenti marittimi sulla necessità di dare priorità agli interventi per le banchine dello scalo, i dragaggi dei fondali e il nuovo terminal passeggeri.

Il Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale si trova in una posizione baricentrica rispetto al territorio macroregionale. La vocazione a una forte cooperazione tra i soggetti referenti delle principali infrastrutture di trasporto macroregionali è testimoniata dalla stretta collaborazione stabilita tra le autorità portuali nazionali ed estere nell’ambito dei programmi di cooperazione ADRION e Italia-Croazia; una cooperazione attiva che spazia dalla promozione della logistica alla preparazione di investimenti per le infrastrutture, il potenziamento degli apparati tecnologici e telematici, fino alla cooperazione in materia ambientale e perfino culturale. Nel prossimo triennio si prevede di rafforzare ulteriormente la collaborazione internazionale, valorizzando le pregresse esperienze e la loro prosecuzione attraverso una dimensione di policy, volta a dare ulteriore attuazione agli obiettivi della macroregione che l’Unione Europea e gli Stati coinvolti nel partenariato della macroregione si sono dati. È evidente la forte rilevanza assunta delle tematiche connesse alla c.d.

	<p><i>blue economy</i> che si possono riscontrare all'interno degli obiettivi macroregionali. In particolare, facendo riferimento fra le altre cose alla sostenibilità del trasporto marittimo, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha elaborato, nel corso del 2020, un documento condiviso sulle seguenti priorità:</p> <ol style="list-style-type: none">1) completare la realizzazione della rete TEN-T Core nell'area della macroregione al fine di mantenere la competitività e migliorare la sostenibilità delle infrastrutture di trasporto;2) proseguire l'integrazione del reticolo TEN-T con le infrastrutture di trasporto dei Paesi dei Balcani occidentali (Stati non membri UE) per assicurare uno sviluppo socioeconomico più coeso;3) estendere i corridoi Baltico-Adriatico e Mediterraneo; nello specifico, per il primo si prevede l'estensione fino a tutta la Puglia, mentre per il secondo si propone di valorizzare uno <i>smart corridor</i> trasversale al Mediterraneo che abbia il Centro Italia come ponte terrestre tra le Autostrade del Mare adriatiche e quelle tirreniche; una proposta, questa, già concepita nel 2017 a partire dall'impulso del territorio abruzzese, e che è stata nel tempo sviluppata così da poterne rafforzare la concretezza. A partire dalla considerazione sulle tempistiche per la realizzazione degli attraversamenti alpini del Corridoio Mediterraneo, si è evidenziata la mancanza, nell'area dell'Europa meridionale, di connessioni est-ovest alternative al suddetto Corridoio. Prendendo atto che la Commissione Europea attualmente non prevede la realizzazione di nuovi corridoi, l'AdSP intende proporre un rafforzamento delle Autostrade del Mare attestate sugli scali adriatici tra Brindisi e Ancona, connesse, per il tramite delle infrastrutture terrestri del Centro e del Sud Italia, alla dorsale tirrenica che mette in comunicazione Salerno e Livorno, vera e propria porta d'accesso verso la Spagna e l'Africa settentrionale. Il risultato prospettato è quello di uno <i>smart corridor</i> finalizzato a completare le connessioni di ultimo miglio dei porti interessati e a potenziare il trasporto stradale e ferroviario, premendo sull'implementazione della dotazione tecnologica atta a garantire e incentivare la continuità della rete di trasporto.
--	---

- 4) rafforzare la dotazione telematica delle infrastrutture di trasporto per migliorare la qualità del servizio e ridurre i tempi di attesa;
- 5) promuovere la sostenibilità nel trasporto marittimo e nelle altre forme di trasporto, oltre alla implementazione delle infrastrutture per l'alimentazione elettrica dei trasporti e i carburanti alternativi.

È evidente che il ruolo del porto di Ancona, quale porto di riferimento del Sistema per le reti transeuropee e la macroregione, sarà maggiormente valorizzato, a vantaggio di tutta la macroarea, puntando sull'attrazione di risorse e progettualità che rappresentino, per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e gli *stakeholders* dei diversi porti, un'opportunità di confronto e sviluppo attraverso esperienze all'avanguardia sui temi della sostenibilità, dell'innovazione e di un rapporto integrato tra porti e territorio.

PROSEGUIRE LA COOPERAZIONE ISTITUZIONALE

Il coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale è una delle missioni istituzionali delle Autorità di Sistema Portuale. Non solo, esso rappresenta un fattore primario per conseguire il risultato di adeguare le infrastrutture e i servizi portuali alle esigenze più attuali delle imprese, consentendo loro di competere nel mercato locale, regionale ed interregionale. La complessità dell'ambito portuale, ove per ciascuno scalo possono avere competenze oltre 20 amministrazioni pubbliche, rende necessario un ruolo di coordinamento come previsto dalla normativa vigente, pur nel pieno rispetto delle competenze e delle scelte delle Amministrazioni coinvolte. Le attività di cooperazione saranno svolte nei diversi livelli:

- manageriale, all'interno del Comitato di Gestione;
- istituzionale, nell'ambito delle conferenze di servizio e dei momenti di raccordo istituzionale a livello locale, regionale e nazionale;
- tecnico, nell'ambito dei momenti di coordinamento amministrativo ed operativo; in questo ambito saranno promossi "modelli" e buone pratiche di coordinamento e cooperazione, finalizzati ad accrescere la consapevolezza

	<p>reciproca dei ruoli e delle priorità delle diverse amministrazioni, al fine di semplificare e rendere il più possibile omogenei e prevedibili gli iter amministrativi.</p> <p>In questo contesto sono particolarmente rilevanti le collaborazioni con i Provveditorati alle Opere Pubbliche competenti per le circoscrizioni portuali e quelle con le strutture tecniche e le agenzie delle Regioni che hanno in essere procedimenti relativi alla manutenzione ed allo sviluppo delle infrastrutture portuali nei porti di Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara ed Ortona, coerentemente con quanto previsto dall'ordinamento precedente alla riforma dei porti. L'obiettivo sarà di proseguire il monitoraggio per l'implementazione tempestiva delle opere al fine di completare la transizione in corso.</p> <p>Inoltre, si è concretizzata l'opportunità connessa alle ZES per le Regioni Abruzzo e Marche. In particolare, la ZES in Abruzzo è un'opportunità che deriva dall'organicità funzionale sussistente tra il porto di Ortona con il porto internazionale di Ancona. La struttura commissariale risulta attualmente coinvolta, oltre che nell'avvio dell'ordinaria amministrazione della ZES, anche nell'implementazione di progetti in ambito PNRR relativi all'ultimo miglio ferroviario del porto di Ortona, con l'obbligo di rispettare le sfidanti tempistiche del Piano. La collaborazione, già fissata nei mesi scorsi, sarà ulteriormente rafforzata anche e soprattutto con riferimento al tema delle semplificazioni amministrative.</p> <p>La cooperazione istituzionale sarà il contesto chiave e ideale per proseguire i progetti di innovazione tecnologica per la competitività dei porti del medio Adriatico, sfruttando in particolare i protocolli formali siglati con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, in considerazione del suo ruolo di <i>single window</i> non solo doganale, ma dei controlli (Sportello Unico Doganale e dei Controlli o SUDOCO), federando quindi le altre amministrazioni coinvolte nei processi di import ed export delle merci.</p>
<p>Disclosure 102-21 Consultazione degli stakeholder su temi economici, ambientali e sociali</p> <p>Disclosure 102-44 Temi e criticità</p>	<p>4.2 L'ANALISI DI MATERIALITÀ</p> <p>L'analisi di materialità consente di identificare le tematiche che l'Ente intende prioritizzare nella definizione delle proprie strategie di sostenibilità economica, sociale ed ambientale. Da tale analisi deriva la matrice di materialità che permette di rappresentare graficamente la</p>

chiave sollevati(core)

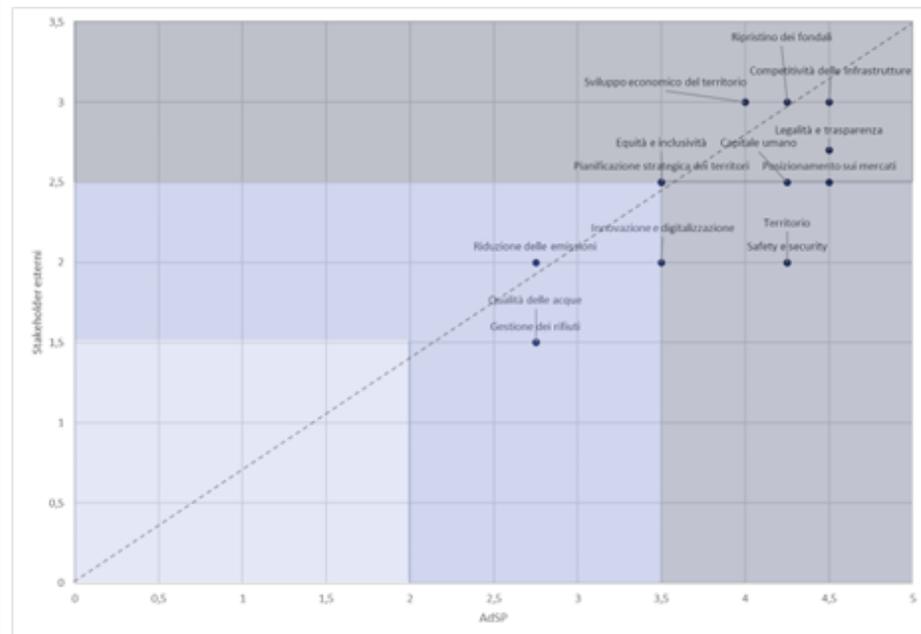
Disclosure 102-47
Elenco dei temi materiali(core)

Disclosure 103-1
Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro

Disclosure 103-2
La modalità di gestione e le sue componenti

rilevanza di un tema (**tema materiale**) correlando gli interessi dell'Ente con quelli dei suoi *stakeholders* esterni.

Ai fini della definizione dei temi materiali dell'AdSP MAC sono state sviluppate due distinte fasi di rilevazione: nella prima, sono stati presi in considerazione gli spunti provenienti dagli *stakeholders* esterni dell'Ente, così come esplicitati nelle adunanze del Comitato di Gestione tenutesi nel corso del 2021, e i principali documenti programmatici approvati dall'AdSP MAC nel 2021 o in corso di approvazione. Nella seconda fase si è proceduto ad una consultazione interna all'AdSP MAC che ha coinvolto i vertici dell'Ente. Tutti gli aspetti prioritari per l'AdSP MAC così individuati, sono stati raggruppati in 14 macrocategorie che guardano ai pilastri della sostenibilità: ambiente, sviluppo economico e sociale, governance e organizzazione.



Nel quadrante in alto a destra della matrice si collocano i temi contraddistinti da un livello di priorità alto, ovvero: “Competitività delle infrastrutture portuali”, “Supporto allo sviluppo economico del territorio”, “Ripristino dei fondali e gestione dei sedimenti”, “Legalità e trasparenza”, “Posizionamento dell'AdSP sui mercati di riferimento”, “Capitale umano e qualificazione professionale per la competitività del sistema portuale”, “Relazioni con il territorio”, “Safety and Security”. Per quel che attiene la **Competitività delle infrastrutture portuali**, l'Autorità e i suoi *stakeholders* riconoscono l'esigenza di apportare ammodernamenti infrastrutturali e interventi di nuova infrastrutturazione nei porti di competenza. L'obiettivo è mettere

	<p>pienamente a frutto il vantaggio di posizione dei siti di competenza (in modo particolare rispetto alla costa croata), nonché la dotazione infrastrutturale retrostante, funzionale a una connessione con i nodi logistici fino alla costa tirrenica ed ai valichi alpini. La voce Supporto allo sviluppo economico del territorio considera al suo interno il dibattito sviluppatosi intorno ai temi delle proroghe degli incarichi portuali, rese necessarie dal perdurare della pandemia, e della riduzione del canone demaniale, in attuazione dell'art. 199 D.L. 19 maggio 2020, n. 34 convertito in L. 17 luglio 2020, n. 77- Adempimenti attuativi D.M. n. 529 del 26 novembre 2020. Contribuiscono ad accrescere il livello di priorità della categoria l'insieme delle iniziative realizzate dall'AdSP MAC in collaborazione con gli operatori economici del territorio, volte alla valorizzazione economica del settore ittico e delle altre attività produttive che gravitano intorno al porto. La voce Legalità e trasparenza ricomprende le iniziative poste in essere dall'AdSP MAC per garantire la compliance normativa e incrementare il livello di accountability dell'intero sistema portuale, quali la redazione del codice di comportamento del personale dell'Ente, la formazione dei dipendenti su temi dell'anticorruzione e della trasparenza, l'approvazione di uno schema di regolamento sugli incarichi esterni del personale dipendente e la previsione di strumenti per la rilevazione di casi di <i>pantouflage</i>, l'adeguamento dell'attuale pianta organica ai fini di una maggiore rotazione degli incarichi. La categoria Posizionamento dell'AdSP sui mercati di riferimento si riferisce all'insieme delle iniziative connesse a intercettare le opportunità offerte dalla crescita del traffico intra-mediterraneo e a spingere lo sviluppo del traffico passeggeri, in modo particolare quello legato al mercato delle crociere. Nell'ambito Capitale umano e qualificazione professionale per la competitività del sistema portuale, rileva la volontà dell'Ente di ampliare e ristrutturare, qualitativamente e quantitativamente, la Pianta Organica, avendo riguardo ai settori strategici del sistema portuale. A tal fine, l'Ente prevede di implementare, da un lato, la formazione e l'aggiornamento professionale, soprattutto nelle materie maggiormente esposte all'evoluzione normativa (la disciplina dei contratti pubblici derivanti da finanziamenti pubblici, anticorruzione e trasparenza); dall'altro, promuovere, in sinergia con gli istituti superiori del territorio e, in particolare, con gli istituti tecnico-nautici, nuovi percorsi di qualificazione professionale, per favorire l'avvicinamento degli studenti alle professioni della portualità e del mare. La categoria</p>
--	---

Relazioni con il territorio riflette il ruolo sociale del porto che diviene, dunque, elemento di valorizzazione del sistema portuale. Al suo interno, trovano posto le iniziative di promozione delle attività culturali e ricettive, soprattutto rivolte ai porti con maggiore vocazione turistica e peschereccia, quali il Porto di San Benedetto del Tronto, di Pesaro e di Pescara. La voce include, altresì, l'insieme delle iniziative legate alla promozione della portualità sul territorio, realizzate in collaborazione con i partner dell'Ente e tra le quali emergono il progetto di museo virtuale inserito nella rete transfrontaliera di ADRIJO, il museo virtuale del Porto di Ancona e la partecipazione dell'Ente alle iniziative degli Italian Port Days. All'interno di **Safety e security degli spazi portuali** sono ricomprese le iniziative di realizzazione di impianti di videosorveglianza, la manutenzione di quelli esistenti, nonché la revisione della documentazione di security in ottica di semplificazione e razionalizzazione delle diverse procedure e gli interventi realizzati sulle banchine degli scali per la fruizione in sicurezza dei passeggeri. Per quel che attiene la dimensione ambientale dell'Ente, per l'AdSP MAC e i suoi *stakeholders* è prioritario procedere al **Ripristino dei fondali e alla gestione dei sedimenti**, nella cui macrocategoria rientrano le diverse attività di dragaggio e riqualificazione dei fondali necessarie a tutti i siti di competenza dell'Ente ai fini di una navigazione in sicurezza dei navigli e dell'incremento dei flussi di traffico.

A cavallo dei quadranti di rilevanza medio e alta, si posizionano le macrocategorie "Equità e inclusività del settore portuale", "Innovazione e digitalizzazione di servizi e processi", e "Pianificazione strategica dei territori". Le questioni relative al gender balance rappresentano il cuore della categoria **Equità e inclusività del settore portuale**, mentre la voce **Innovazione e digitalizzazione di servizi e processi** dell'AdSP MAC ricomprende le numerose iniziative proposte dall'Ente relative all'implementazione di sistemi digitalizzati di accesso al porto e, contestualmente, all'aggiornamento del Port Community System. A ciò si aggiunge la volontà di introdurre, nel sistema portuale, delle infrastrutture a sostegno del processo di digitalizzazione della catena logistica e della comunicazione in tempo reale all'utenza. Prioritaria anche l'iniziativa di ammodernamento dello sportello Unico Amministrativo, quale riferimento per l'utenza portuale e strumento di dialogo telematico tra le diverse amministrazioni. In Pianificazione strategica dei territori confluiscono, invece, le attività previste per la redazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema

	<p>(DPSS), dei Piani Regolatori Portuali dei siti di competenza dell'AdSP MAC e del Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema Portuale.</p> <p>Infine, l'analisi condotta evidenzia un livello di priorità media per le voci: "Incremento della qualità delle acque costiere", "Gestione dei rifiuti" e "Riduzioni delle emissioni marittime", rispetto alle quali sono più recenti i passi mossi dall'AdSP MAC. Si tratta di temi di consolidata rilevanza, che hanno già trovato un loro iter di implementazione ben definito, ragione per la quale la priorità di intervento risulta meno urgente. Incremento della qualità delle acque costiere, ricomprende le attività di pulizia degli specchi acquei, mentre in Gestione dei rifiuti, confluiscono le attività di redazione del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti e le collaborazioni avviate dall'AdSP MAC con le amministrazioni pubbliche e il settore imprenditoriale e universitario ai fini della sperimentazione e implementazione di modalità innovative di smaltimento dei rifiuti e di modelli di gestione economicamente sostenibili ed efficienti. Infine, nella voce Riduzione delle emissioni marine, si collocano le diverse iniziative di realizzazione di impianti di <i>cold ironing</i> in tutti i porti di competenza dell'AdSP MAC, volti all'abbattimento dell'inquinamento delle navi mediante l'elettrificazione delle banchine.</p>
--	--

5 LA SOSTENIBILITÀ NELLE ATTIVITÀ DELL'ADSP

[Disclosure 203-1-
Investimenti
infrastrutturali e
servizi finanziati](#)

[Disclosure 203-2
Impatti economici
indiretti
significativi](#)

[Disclosure 201-2
Implicazioni
finanziarie e altri
rischi e
opportunità dovuti
al cambiamento
climatico](#)

5.1 INFRASTRUTTURE E LORO RESILIENZA

L'AdSP del Mare Adriatico Centrale ha quali priorità strategiche il completamento della pianificazione dell'intero sistema portuale per esaltare le specificità di ognuno dei porti, e la puntuale implementazione degli investimenti finanziati dai fondi PNRR e PNC, nonché dei progetti per i quali sono stati conseguiti nuovi finanziamenti con scadenze formali.

La pianificazione portuale rappresenta un esercizio lungamente atteso e necessario per ridare slancio e contemporaneità alle attività dei porti, sempre più chiamati ad un esercizio di flessibilità organizzativa sia per mantenere la competitività nel mercato della logistica, sia per saper accogliere le innovazioni relative alla transizione digitale, energetica ed ambientale che nel medio periodo potrebbero causare nuovi gap se non seguite puntualmente.

Per l'esercizio della pianificazione risulterà fondamentale la costante cooperazione con le istituzioni dei territori che saranno coinvolte nell'esercizio di decisione connesso al futuro dei porti del Medio Adriatico.

La sfida, seppur complessa, rappresenta una strada obbligata per assicurare la contemporaneità degli scali del Medio Adriatico e la loro piena potenzialità come strumenti di valorizzazione delle capacità produttive ed imprenditoriali locali. Una esigenza, questa, ampiamente sentita per il porto di Ancona, non soltanto per il suo ruolo di riferimento all'interno del Sistema Portuale, ma soprattutto in quanto scalo che più di tutti ha visto evolvere la propria funzione da porto industriale a porto commerciale a servizio della logistica. È evidente, in questo senso, il percorso di recupero degli stabilimenti dismessi della ZIPA (Zona Industriale porto di Ancona, costruita negli anni del boom economico alle spalle delle banchine dello scalo), la rifunzionalizzazione delle aree della ex fiera e le potenziali nuove funzioni del Mandracchio.

Con riferimento all'implementazione delle opere, entro il 2026, il Sistema Portuale dovrà risultare già ampiamente inserito nel percorso di sostenibilità e transizione energetica che, compatibilmente con

l'instabilità geopolitica in atto e le sue conseguenze a medio termine, condurrà la portualità nazionale ed europea verso un modello di sviluppo differente da quello attuale. Allo stesso tempo, si auspica il compimento di quegli investimenti facenti riferimento a progetti tecnicamente impegnativi quali:

- la realizzazione del Lungomare Nord del porto di Ancona; intervento complesso, polifunzionale e strategico in quanto contempera insieme temi quali l'ultimo miglio stradale e ferroviario dello scalo, la velocizzazione della linea ferroviaria adriatica, il collegamento del porto di Ancona alla grande viabilità, la resilienza della costa e delle infrastrutture di collegamento al cambiamento climatico e, non da ultimo, il supporto alle operazioni di dragaggio degli scali marchigiani;
- il completamento delle opere connesse al potenziamento del cantiere navale Fincantieri di Ancona;
- il potenziamento della Banchina di Riva del porto di Ortona,
- il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino ad Ancona.

L'INFRASTRUTTURAZIONE

L'infrastrutturazione rappresenta una delle missioni cardine dell'AdSP MAC, soprattutto in considerazione della gestione di scali tra loro eterogenei. Nonostante ciò, sussistono priorità sono trasversali, come ad esempio l'emergenza dragaggi, dove l'eccessiva burocratizzazione limita l'avvio degli interventi ritenuti indispensabili per lo sviluppo.

Per contrastare lo *shock* economico ed accelerare la ripresa post-pandemica, la Commissione Europea ha varato, con l'accordo degli Stati Membri, un dispositivo finanziario (*Next Generation EU*), annesso al bilancio UE per il periodo 2021-2027, di 723,8 miliardi di Euro. L'approvazione di queste risorse finanziarie – momento storico dell'integrazione dell'Unione Europea – è avvenuta nel luglio 2020. Conseguentemente, il Governo nazionale ha avviato la preparazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e disposto ulteriori strumenti per il finanziamento delle opere infrastrutturali nazionali. Progressivamente sono state allocate le risorse richieste, suddivise tra i diversi strumenti finanziari nazionali e comunitari, per un totale di 155,2 milioni di Euro. In aggiunta, sono stati previsti ulteriori 34 milioni

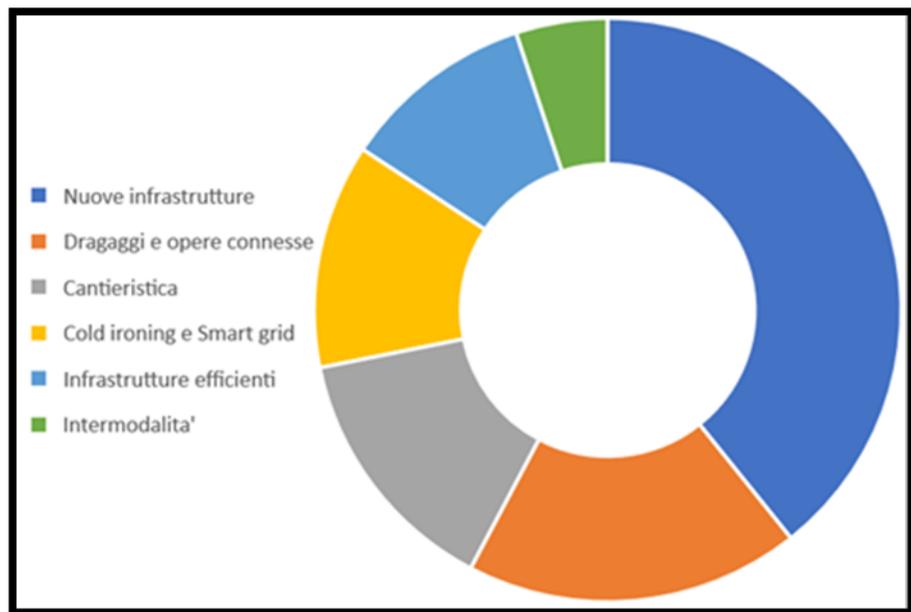
di Euro per il porto di Ortona, mentre con il decreto 159/2022 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili sono stati prorogati di 12 mesi i fondi relativi al potenziamento dello stabilimento Fincantieri di Ancona (l'investimento comprende 40 milioni di Euro per le infrastrutture demaniali in concessione e 40 milioni di Euro di investimento privato dell'impresa). Ulteriori 53 milioni di Euro rientrano, invece, nei fondi previsti dall'Autorità di Sistema Portuale per investimenti e manutenzioni dei porti del Sistema (per un importo complessivo di oltre 283 milioni di Euro). Con riferimento alle opportunità relative ai finanziamenti del PNRR, queste non sono ancora esaurite allo stato attuale, soprattutto nella parte della digitalizzazione. Pertanto, l'Ente manterrà attiva la partecipazione ai bandi, al fine di accelerare l'implementazione di ulteriori progetti.

INVESTIMENTI	IMPORTO
Nuove infrastrutture	111.310.000 €
Dragaggi e opere connesse	52.333.000 €
Cantieristica	40.000.000 €
Cold ironing e Smart grid	34.800.000 €
Infrastrutture efficienti	30.210.000 €
Intermodalità	14.350.000 €
TOTALE	283.003.000 €

Gli investimenti risultano così suddivisi per fonte di finanziamento:

FONTI FINANZIAMENTO	IMPORTO
Fondi nazionali	171.200.000 €
PNRR e PNC	58.000.000 €
Fondi ADSP	53.353.000 €
Altri fondi UE e nazionali	450.000 €
TOTALE	283.003.000 €

Circa il 40% dei fondi è destinato alla realizzazione di nuove infrastrutture che potenziano e ammodernano la capacità degli scali del Sistema, concentrati per lo più negli scali che generano il maggior traffico merci e la quasi totalità del traffico passeggeri del Sistema Portuale, oltre allo scalo di Pescara, oggetto di uno specifico intervento volto ad assicurare continuità al complesso ed articolato progetto di modifica del porto canale in corso di esecuzione da parte delle strutture tecniche della Regione Abruzzo.



I dragaggi e le opere di colmata connesse assorbono il 18,5% degli stanziamenti previsti. Si tratta degli investimenti più sensibili per assicurare lo sviluppo delle potenzialità del Sistema Portuale. A tal proposito, sono stati avviati diversi iter autorizzativi da parte dell'AdSP, e, inoltre, vi sono gli interventi tuttora di competenza del Comune di Ortona per quanto concerne i dragaggi del porto locale. La distribuzione territoriale è indicativa della priorità trasversale rispetto a tutti gli scali, che sono inclusi se si considerano i sopra richiamati interventi di competenza del Comune di Ortona e gli interventi di manutenzione volti ad assicurare la navigabilità del porto canale di Pescara.

Come già riportato sopra, le misure del PNRR hanno contribuito a rendere maggiormente certe le condizioni per gli investimenti relativi alla tecnologia di fornitura dell'energia elettrica da banchina per navi

di grande tonnellaggio. In particolare, il PNC renderà possibile, entro il 2026, l'implementazione del c.d. *cold ironing* in tutti i porti del Sistema. Nel porto di Ancona, la priorità individuata è, infatti, la fornitura di energia alle navi traghetti ormeggiate in prossimità del centro urbano, misura peraltro proposta dal Progetto Inquinamento Ancona (PIA) per apportare una significativa riduzione alle emissioni del porto. Negli altri scali, le misure sono volte a fornire energia alle navi passeggeri in transito e, nel caso di S. Benedetto del Tronto, alla flotta peschereccia. Nel porto di Ortona è, invece, previsto un ulteriore investimento per l'infrastruttura necessaria all'alimentazione elettrica delle gru semoventi operative sulle banchine del porto. Infine, attraverso la partecipazione al bando GREENPORTS si perseguirà l'ammodernamento delle dorsali elettriche di tutti gli scali, con l'eccezione del porto di Pescara (in considerazione della trasformazione in corso), per far fronte al previsto aumento del fabbisogno energetico dell'utenza portuale.

GLI INTERVENTI NEL PORTO DI ANCONA

Il porto di Ancona è attualmente destinatario di oltre 157 milioni di Euro. Il singolo investimento più cospicuo, con 40 milioni di Euro, riguarda il contributo pubblico al progetto di aumento della capacità produttiva dello stabilimento Fincantieri. Ulteriori 41 milioni sono destinati alle nuove infrastrutture, tra cui il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino per un valore di 22 milioni di Euro, mentre per i dragaggi gli stanziamenti raggiungono circa 20 milioni. Le risorse destinate ai progetti per l'intermodalità e la sostenibilità ambientale ammontano a circa 36 milioni di euro, dei quali 10 per la parte di competenza della AdSP al progetto Lungomare nord e 21, 5 per i progetti di *cold ironing* (tra cui il progetto pilota di prossima implementazione sulla banchina 17, la nuova dorsale elettrica dello scalo e altri interventi volti a favorire la transizione energetica). Oltre 20 milioni di Euro, infine, riguardano il potenziamento delle infrastrutture esistenti, come, ad esempio, l'adeguamento strutturale della banchina 23 e la pavimentazione dei piazzali retrostanti alle banchine 19 e 21. Di seguito un breve sommario dei principali interventi previsti.

	<p>I dragaggi</p> <p>In un mercato caratterizzato dal fenomeno del c.d. gigantismo navale (per cui si realizzano imbarcazioni di dimensioni sempre maggiori), che riguarda non solo la flotta merci, bensì anche quella passeggeri, l'assoluta priorità per lo scalo dorico è riferita alle opere di dragaggio, fondamentali per consentire l'accessibilità in sicurezza al naviglio.</p> <p>Gli interventi previsti riguardano le banchine commerciali del molo sud e della nuova Darsena 19-25, e si pongono l'obiettivo di raggiungere la profondità di -9,5 metri s.l.m.m. sulle banchine 19 e 21, a fronte di previsione del Piano Regolatore di una profondità di -12,5 metri s.l.m.m. a 10 metri dal filo banchina. Su banchina 22 la profondità sarà invece di 12,5 metri, grazie all'adeguamento strutturale già completato. Per le banchine 23 e 25 la profondità prevista sarà di -11 metri s.l.m.m., come da Piano Regolatore. La realizzazione di tutti i suddetti interventi è prevista entro il secondo trimestre del 2023. Inoltre, nonostante le criticità riscontrate a seguito dell'applicazione del D.M. 172/2016, procede anche la progettazione del dragaggio a -14 metri della banchina 26, con conclusione dei lavori prevista entro dicembre 2023.</p> <p>Le nuove infrastrutture</p> <p>Gli interventi di nuova infrastrutturazione sono in larga parte previsti nel vigente Piano Regolatore Portuale. Di questi, si segnalano i principali ad oggi avviati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la realizzazione del secondo stralcio di 273 metri della nuova banchina rettilinea del porto di Ancona, e del retrostante piazzale di 35.000 m²; una volta concluso l'iter progettuale ed autorizzativo, sono stati affidati in appalto i lavori, per cui si prevede un periodo di realizzazione quadriennale; - la demolizione parziale del vecchio molo di sopraflutto del porto di Ancona, a seguito della realizzazione nel 2011 della nuova infrastruttura, la cui progettazione è in fase avanzata da parte del Provveditorato alle Opere pubbliche marittime. <p>Vi sono, inoltre, altri interventi infrastrutturali più modesti, ma comunque di considerevole valenza strategica per lo sviluppo dello scalo marittimo anconetano, tra cui:</p>
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> - la realizzazione di nuovo parcheggio doganale nell'area ferroviaria già Scalo Marotti; l'opera è connessa al progetto di innovazione tecnologica TinS, svolto in collaborazione con Agenzia Dogane e Monopoli. Si prevede la realizzazione degli impianti tecnologici e degli allestimenti per il suddetto parcheggio doganale secondo logiche innovative che contemplino una gestione remotizzata, già completata in una prima fase sperimentale. Inoltre, gli edifici afferenti alla suddetta area, tra i quali una palazzina a due piani in passato utilizzata come scuola professionale ed un altro fabbricato ad un solo piano fuori terra (giù utilizzato come ufficio tecnico per studi ed attività sperimentali), verranno adattati mediante specifici interventi di straordinaria manutenzione – secondo uno specifico progetto già approvato – per poter essere poi posti in esercizio ad uso degli uffici operativi della Guardia di Finanza, dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, nonché degli spedizionieri doganali, il tutto nel perseguimento di un'organizzazione dei controlli di frontiera improntata su principi di razionale organizzazione, massima efficienza e sostenibilità ambientale. I lavori di costruzione infrastrutturale risultano appaltati, con previsione di realizzazione delle opere entro il 2023, mentre per gli allestimenti e gli impianti tecnologici del parcheggio doganale, tenuto conto dei tempi della progettazione e di quelli per le connesse procedure autorizzative e per l'affidamento in appalto dei lavori, è prevedibile la realizzazione di tutte le opere entro il 2024; - nuovi presidi per controlli sanitari di frontiera (P.I.F., U.S.M.A.F.); i lavori sono stati appaltati nel 2020, tuttavia, lo spazio adibito alla sede dei nuovi presidi è stato interessato dal drammatico incendio sviluppatosi nell'area ex-Tubimar lo scorso 16 settembre 2020. In conseguenza di questo, i lavori hanno subito uno slittamento, ma si prevede che, pur previa esecuzione delle opere di ripristino necessarie a fronte dei danni recati all'immobile interessato dal già menzionato evento incendiario, i lavori saranno conclusi entro il triennio di vigenza dell'attuale POT, consentendo allo scalo di disporre di un servizio competitivo e conforme ai più moderni standard comunitari in materia di controlli alle frontiere; - il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino; questo intervento consiste nella realizzazione di una banchina
--	---

	<p>da destinare a navi da crociera di ultima generazione, che non avrebbero possibilità di ormeggio all'interno del bacino portuale la cui imboccatura limita l'accesso a navi di lunghezza massima pari a 290 metri. Per la realizzazione della banchina in argomento è stata conclusa la procedura di variante localizzata, adottata dal Comitato di Gestione con delibera n.19 del 23 luglio 2019 unitamente al Rapporto Preliminare Ambientale. Successivamente sono state inoltrate le istanze previste dalla procedura di variante localizzata; in particolare, in data 7 agosto 2019 è stata inoltrata alla Regione Marche l'istanza di verifica di assoggettabilità a VAS ed in data 9 settembre 2019 è stata inviata istanza di parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Con determinazione del 14 ottobre 2019, la Regione Marche ha decretato la assoggettabilità a VAS dell'intervento in argomento ed in data 25 novembre 2020 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha reso parere positivo, con prescrizioni, sulla suddetta variante localizzata. Infine, si è proceduto all'affidamento dell'incarico per la redazione degli studi ambientali relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione Ambientale Strategica ai sensi dell'art. 6 c. 3 ter del D. Lgs. 152/2006. A seguito del finanziamento dell'opera, con D.M. 52 del 10 marzo 2022, è stato sottoscritto l'accordo procedimentale che prevede l'avvio dei lavori entro e non oltre gennaio 2024.</p> <p>Il potenziamento delle infrastrutture esistenti</p> <p>Gli interventi di potenziamento programmati sono plurimi, ad esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'adeguamento tecnico funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale finalizzato all'uso delle banchine n. 19, 20 e 21. A seguito della delibera del Comitato di Gestione del 29 settembre 2020, che ha adottato l'adeguamento tecnico funzionale del vigente PRP finalizzato all'uso delle già menzionate banchine, si è provveduto a richiedere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il prescritto parere che il già menzionato consesso ha reso positivamente, con prescrizioni, in data 27 gennaio 2021. La progettazione delle opere prosegue tenendo in considerazione il redigendo Piano Regolatore Portuale che, in un'ottica integrata, assegnerà alle aree portuali funzioni in armonia con l'evoluzione del mercato,
--	--

	<p>stante, da un lato il numero limitato di ormeggi disponibili per le navi Ro-Ro e Ro-Pax nel porto dorico, e dall'altro la possibilità di ormeggio per operazioni connesse alla movimentazione di merci varie.</p> <ul style="list-style-type: none">- la riqualificazione dell'area Mandracchio, il cui progetto è stato approvato nel 2020 con Delibera di Giunta Comunale n. 338 contempla un'opera unitaria di recupero funzionale dell'area che, grazie al nuovo dispositivo urbanistico, potrà ospitare nuove strutture di servizio ai viaggiatori oltre che usi connessi al territorio locale; in quest'ottica, al futuro degli spazi del Mandracchio (precedentemente occupati dai padiglioni fieristici) è legato il progetto di ristrutturazione dell'edificio demaniale sede del mercato ittico, approvato e ad oggi in corso di realizzazione con previsione dell'ultimazione dei relativi lavori nel 2023; grazie a questi due importanti progetti si ridefinirà, quindi, una nuova area-cerniera tra porto e città, in grado di reinterpretarne le funzioni in maniera contemporanea, con positivi effetti sia sulla fruizione che sulla eliminazione di fenomeni di degrado;- l'implementazione infrastrutturale a sostegno del trasporto intermodale, che prevede per il porto di Ancona, oggi dotato di un impianto ferroviario direttamente collegato alla rete di trasporto nazionale e comprendente un fascio di binari di lunghezza variabile tra i 260 e i 300 metri per la composizione, il carico e lo scarico dei treni, l'obiettivo di prolungare il suddetto fascio di appoggio sino a 600 metri circa, così da migliorare, in un'ottica di competitività nel mercato dei trasporti, la ricettività ferroviaria dello scalo, anche in coerenza con le lunghezze ormai ordinariamente ammesse per la circolazione su tutta la linea ferroviaria "Adriatica". Espletate le incombenze della Conferenza di servizi decisoria per il conseguimento delle autorizzazioni e degli assensi di legge, nonché gli adempimenti per la procedura espropriativa inerente un'area privata nella fattispecie coinvolta, potrà essere redatto il progetto esecutivo, cui farà seguito, presumibilmente nei primi mesi del 2023, l'appalto dei lavori, le cui opere potranno così trovare ultimazione e messa in esercizio entro i successivi due anni.
--	---

GLI INTERVENTI NEL PORTO DI ORTONA

L'attuale Piano Regolatore Portuale, risalente al 1969, è stato recentemente sostituito da un nuovo Piano redatto dal Comune di Ortona, adottato dalla locale Autorità Marittima, d'intesa con il Comune di Ortona (quale soggetto proponente), con Decreto n. 75 del 22 giugno 2015. Per tale Piano, in base alla riformata normativa in materia portuale, resta da concludere l'iter amministrativo, con esamina per il parere di competenza da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e definitiva approvazione del Consiglio Regionale dell'Abruzzo. Per il principale scalo abruzzese saranno acquisite risorse per complessivi 60,7 milioni di Euro, ai quali si sommeranno le risorse già nella disponibilità delle amministrazioni abruzzesi e i circa 20 milioni per implementare i collegamenti di ultimo miglio ferroviario e stradale del porto, in dotazione alla struttura commissariale della ZES Abruzzo. Le nuove infrastrutture riguardano in particolare il potenziamento della banchina di riva dello scalo e la funzionalizzazione dell'adiacente edificio, oggi incompiuto. Tra gli interventi manutentivi si attribuisce priorità all'adeguamento strutturale del Molo Martello, con lo stanziamento di 4,5 milioni di Euro. Infine, ben oltre 5 milioni riguardano le opere per la transizione energetica, il *cold ironing* e la movimentazione elettrica delle gru.

I dragaggi

Al momento, il principale intervento di interesse strategico nel porto di Ortona, indispensabile per garantire la navigazione e l'intensificazione dei traffici marittimi, riguarda il dragaggio dei fondali, da compiersi nel rispetto delle previsioni del vigente Piano Regolatore Portuale e dei canoni ambientali. Il progetto definitivo di tale intervento, i cui lavori risultano appaltati dal Comune di Ortona nella formula dell'appalto integrato, risulta redatto dall'appaltatore e attualmente sottoposto alle procedure autorizzative di legge. Questo progetto interessa una superficie complessiva del bacino portuale pari a circa 510.000 m² ed un quantitativo di sedimenti da rimuovere pari a circa 739.000 m³. In termini batimetrici il progetto prevede il dragaggio del fondale del canale di ingresso e della parte centrale del bacino portuale alla batimetria di -9,0 metri s.l.m.m., per una superficie complessiva di 509.731 m², ed un approfondimento limitato e controllato alla profondità di -8,5 metri s.l.m.m. nel tratto prospiciente la nuova

banchina Nord per una larghezza di circa 5 metri dal fronte di accosto e per una superficie di circa 2.157 m². È attualmente in corso il procedimento per stralci per il rilascio al Comune di Ortona dell'autorizzazione all'immersione deliberata in mare ex D.M. 173/2016. Un primo stralcio risulta autorizzato e l'appaltatore ha in corso la relativa redazione del progetto esecutivo.

L'adeguamento delle infrastrutture

Un ulteriore intervento in programma riguarda l'adeguamento infrastrutturale di diverse costruzioni:

- il molo Martello è stato interdetto a causa del manifestarsi di gravi dissesti risalenti al 2017. Successivamente è stato redatto il progetto di fattibilità tecnica ed economica approvato con delibera del Presidente n.139 del 26 maggio 2021. Con la formalizzazione delle risorse di finanziamento pubblico si procederà, infine, al completamento della progettazione, con previsione di pubblicazione del bando dei lavori entro il 2023.
- l'Autorità di Sistema Portuale, di concerto con la Regione Abruzzo e la Capitaneria di Porto, ha formulato istanza per il conseguimento di fondi statali a sostegno di un intervento di recupero e funzionalizzazione di un edificio in stato di incompiuta realizzazione presso la zona del molo Nord, in coerenza con le esigenze effettive ed attuali della realtà portuale locale, tra cui si inquadrano la disponibilità di spazi per servizi di accoglienza, ricettività dell'utenza portuale, gestione dei servizi di *security* nonché dei servizi istituzionali legati ai traffici portuali. Per tale intervento, è in corso di perfezionamento il progetto di fattibilità tecnica ed economica sulla base del confronto già tenuto con la locale Capitaneria di Porto.

Le manutenzioni straordinarie

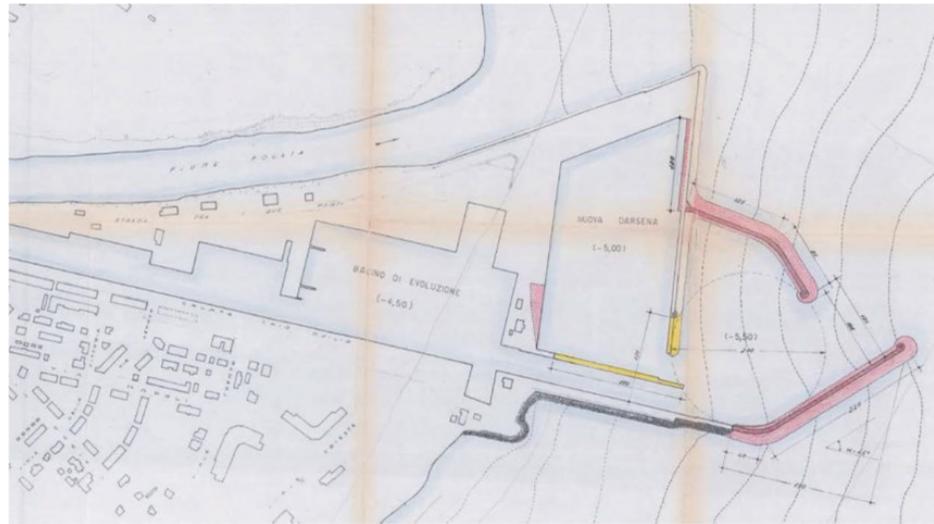
Nell'ottica di perseguire, nel breve termine, le più elevate condizioni di efficienza e sicurezza operativa delle infrastrutture esistenti, pur nelle more del più complesso sviluppo dettato dalla pianificazione portuale vigente e di quella di nuova adozione, verranno messi in atto una serie

di interventi manutentivi. Tra questi, si segnalano il secondo stralcio di un intervento del valore di 1,5 milioni di Euro per il rifiorimento della scogliera di protezione del molo Nord (la cui progettazione è stata ultimata nel mese di settembre 2022, e che ora sarà posto a gara), e poi opere minori, ma non meno importanti al fine del regolare svolgimento delle operazioni portuali, tra cui la manutenzione straordinaria delle strutture verso mare del molo Nord (celle antiriflettenti), la sostituzione dei parabordi nella zona del Mandracchio, la realizzazione di nuovi servizi igienici ad uso pubblico e la manutenzione delle sovrastrutture di pavimentazione su strade e piazzali. Il completamento di queste opere di manutenzione è previsto entro il periodo temporale del presente Piano Operativo Triennale. In attuazione dei vigenti piani di *security*, è in corso la progettazione di un intervento finalizzato al radicale ammodernamento del sistema di videosorveglianza e controllo degli accessi dell'intero ambito portuale, che potrà essere appaltato entro l'anno 2022. In collaborazione con la Camera di Commercio di Chieti, nell'ambito del progetto di cooperazione tra Italia e Croazia (progetto SUSPORT), è altresì programmato, per il medesimo anno, un intervento di efficientamento dell'esistente impianto di pubblica illuminazione lungo la via Cervana, consistente nella sostituzione dei proiettori luminosi con altri a più elevata efficienza energetica.

GLI INTERVENTI NEL PORTO DI PESARO

Per il porto di Pesaro, il Piano Regolatore Portuale vigente riguarda la variante redatta dall'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime di Ancona nel 1989 ed approvata, dopo un lungo iter procedurale, dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 2481 del 23 ottobre 2001. Inoltre, con Decreto della locale Capitaneria di Porto, n.4 del 1° marzo 2004, risulta adottata, in via definitiva, una nuova proposta di Piano Regolatore Portuale, che riprende le opere a mare già previste dalla variante allo stesso strumento relativa all'anno 2001, con la sola aggiunta del tombamento della radice del porto canale finalizzato al miglioramento della viabilità, e disciplina le aree a terra, indicando le destinazioni funzionali e le opere di urbanizzazione. Per la suddetta proposta di PRP, tuttavia, non è stato ancora conseguito il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - Seconda Sezione, in quanto alcune revisioni ed integrazioni, prescritte dallo stesso consesso con voto n. 99 del 26 novembre 2008, ad oggi non sono ancora state

prodotte. Il layout illustrato nella figura che segue mostra, tratteggiate in rosso, le nuove opere di Piano, mentre in giallo sono riportate le demolizioni previste.



Porto di Pesaro: opere di costruzione e demolizione previste dal PRP

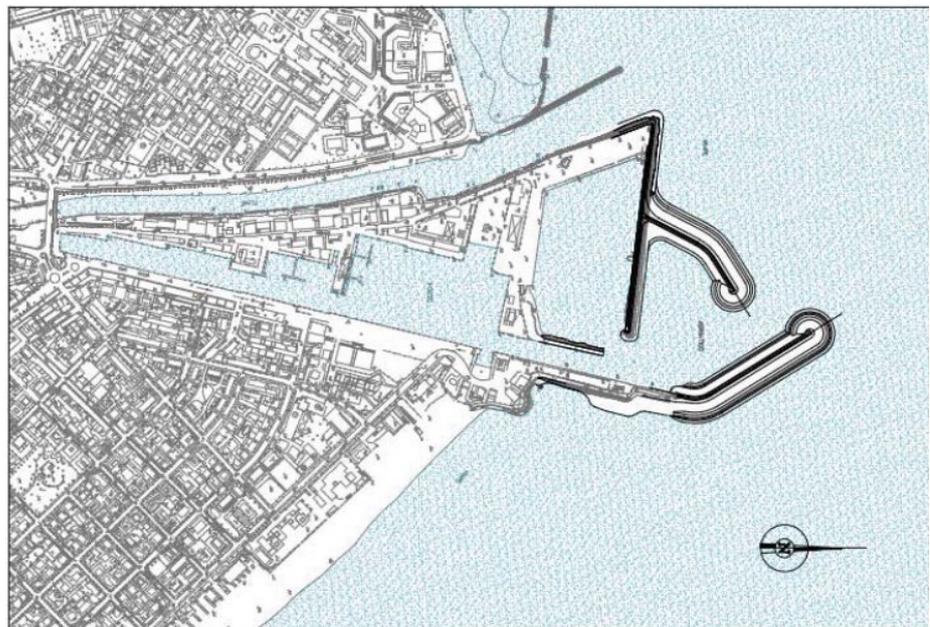


Immagine che riporta lo stato attuale delle opere realizzate sino ad oggi

In tale ambito, sono state acquisite risorse per complessivi 17,76 milioni di Euro, necessarie all'esecuzione dei seguenti principali interventi infrastrutturali:

- manutenzione straordinaria della banchina G della darsena commerciale; ad oggi, sono in elaborazione gli atti di gara relativi all'affidamento dei servizi tecnici di ingegneria, con riferimento alla progettazione esecutiva ed alla direzione dei

	<p>lavori, con l'obiettivo di pervenire al bando dei lavori entro dicembre 2023, così come previsto dalla programmazione triennale delle opere;</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzazione della vasca di colmata per immersione dei sedimenti provenienti dai dragaggi portuali (intervento da 11 milioni di Euro); attualmente risulta redatto il progetto di fattibilità tecnico economica, mentre è in corso di redazione lo studio specialistico sul trasporto solido e sull'agitazione del moto ondoso del paraggio portuale, al fine di analizzare l'impatto che l'opera in questione, così come definita dal progetto di fattibilità tecnica ed economica, produce sull'area circostante il porto di Pesaro. Il progetto dovrà, poi, essere sottoposto al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, poiché si configura come un adeguamento tecnico funzionale. Acquisito il parere del Consiglio, si provvederà a redigere i successivi livelli di progettazione, e ad avviare istanza per l'ottenimento delle autorizzazioni ambientali; - rifacimento della dorsale elettrica dello scalo e l'installazione di un impianto di cold ironing a servizio del traffico marittimo passeggeri dello scalo (per un ammontare di 3 milioni di Euro). La progettazione e la realizzazione delle opere dovrà essere conclusa entro il 2026, come da tempistiche del PNRR e del PNC. <p>GLI INTERVENTI NEL PORTO DI PESCARA</p> <p>L'intervento che soddisfa il principale interesse strategico è la deviazione del fiume Pescara. Tale intervento fa seguito alle previsioni del nuovo Piano Regolatore Portuale, approvato con delibera del Consiglio Regionale Abruzzo n.80/2 nella seduta del 15 novembre 2016. Le opere marittime previste dal nuovo PRP del porto di Pescara sono state concepite in modo tale da poter essere realizzate in tre fasi attuative:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fase 1: deviazione del tratto terminale del fiume Pescara; questa viene poi suddivisa in tre sub-fasi (di seguito descritte), il che consentirebbe di risolvere i problemi connessi alla bassa qualità delle acque costiere causata dal plume fluviale senza modificare la funzionalità commerciale del molo di levante; le tre fasi sono:
--	--

- a) realizzazione dei nuovi moli guardiani del tratto terminale del fiume Pescara, posti all'esterno dell'attuale alveo del fiume;
- b) demolizione del tratto del molo guardiano esistente, ricadente nel nuovo alveo del fiume;
- c) deviazione del fiume Pescara mediante la realizzazione del tratto in destra idraulica del nuovo molo guardiano, ricadente nell'attuale alveo del fiume;

- Fase 2: realizzazione della darsena commerciale;
- Fase 3: realizzazione del bacino peschereccio.

Attualmente, a seguito di un “protocollo ricognitivo e di coordinamento” tra AdSP del Mare Adriatico Centrale e Regione Abruzzo (siglato nel settembre 2017), si è convenuto che la Regione proseguisse nella gestione, in qualità di stazione appaltante, delle opere connesse ai fondi ad essa assegnati. Nel caso specifico: 15 milioni di Euro di finanziamento da Masterplan della Regione Abruzzo (Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020) e 16 Milioni di Euro di finanziamento di cui alla Delibera CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) n. 12 del 28 febbraio 2018. La Regione ha, quindi, incaricato l'Azienda Regionale per le Attività Produttive (ARAP) di sviluppare la progettazione di fattibilità tecnico economica dell'intervento complessivo, giungendo ad una individuazione delle fasi di realizzazione conseguenti al progetto sviluppato ed ai fondi disponibili. Attualmente il progetto di fattibilità tecnico economica complessivo è ancora in fase di redazione. Con Decreto interministeriale MIMS-MEF n. 52 del 10 marzo 2022, registrato alla Corte dei conti in data 7 aprile 2022 al n. 851, è stato ammesso al finanziamento pubblico l'intervento di deviazione del porto canale per un importo di 21,2 milioni di Euro.

Un ulteriore intervento necessitato è quello del completamento del pennello di foce e della scogliera di radicamento. L'Agenzia Regionale Attività Produttive (ARAP), in qualità di soggetto attuatore delle opere del Masterplan Abruzzo, ha redatto il progetto definitivo (datato 2019) denominato “Deviazione del porto canale di Pescara - primo stralcio - Completamento pennello di foce e scogliera di radicamento” che prevede esclusivamente il completamento delle opere già realizzate dal Provveditorato alle Opere Pubbliche nel 2018, e costituisce un primo stralcio della Fase 1A indicata dal PRP del 2008. Le opere previste nel progetto definitivo, oggetto di una prima riunione della

	<p>conferenza dei servizi decisoria conclusasi il 18 febbraio 2020, sono così riassumibili:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pennello di foce secondo la configurazione a scogliera prevista dal PRP 2008; - barriera in massi naturali radicata a terra. <p>Queste opere, oggi in corso di realizzazione, hanno un costo di 9,2 milioni di Euro, finanziati principalmente con i fondi Masterplan concessi dalla Regione Abruzzo. Nelle more della progressiva implementazione del progetto di deviazione del porto canale, proseguiranno tutte quelle attività tecniche connesse al mantenimento in efficienza delle infrastrutture portuali in uso, con particolare riferimento sia al settore ittico, sia agli obiettivi di inserimento di nuove funzioni concordate con le locali amministrazioni.</p> <p>Inoltre, grazie alle risorse recentemente ottenute dal PNC, entro il 2026 verrà realizzato l'impianto di <i>cold ironing</i> a servizio dello scalo.</p> <p>GLI INTERVENTI NEL PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO</p> <p>Con Deliberazione del Consiglio Regionale Marche n. 651 del 30 maggio 2014, previo parere favorevole con prescrizioni del Consiglio Superiore Lavori Pubblici n. 143 del 22 marzo 2013, è stato definitivamente approvato, ai sensi della Legge n. 84/1994, il nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di San Benedetto del Tronto, redatto dal Comune di San Benedetto del Tronto, e già approvato dalla locale Capitaneria di Porto con Decreto n. 47 del 27 luglio 2012. Tale Piano verte al potenziamento delle infrastrutture esistenti, per una valorizzazione dello scalo in un contesto nazionale, migliorando l'accessibilità ed esaltando la vocazione della cantieristica inerente al diporto nautico. Tra le principali opere contemplate dal già menzionato Piano, emergono la realizzazione della darsena nord mediante la realizzazione di un nuovo braccio di protezione (c.d. terzo braccio), e la costruzione della nuova stazione marittima.</p> <p>Per il porto di San Benedetto del Tronto sono stati allocati complessivamente circa 22 milioni di Euro, dei quali 18 milioni per la realizzazione della nuova vasca di colmata. Si indicano, di seguito, i principali interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzazione di una nuova vasca di colmata per l'immersione dei sedimenti provenienti dai dragaggi portuali. Analogamente all'opera prevista nello scalo di Pesaro, sarà necessario
--	---

conseguire l'adeguamento tecnico-funzionale per svolgere le successive fasi di progettazione;

- realizzazione di un intervento di dragaggio per il raggiungimento di -5 metri s.l.m.m. sugli specchi acquei all'imboccatura del porto. È in corso la progettazione esecutiva, stante il completamento della caratterizzazione ambientale, che sarà poi messa a bando per i lavori contestualmente alle attività di bonifica bellica.
- Sono state acquisite le risultanze delle analisi di laboratorio e le prestazioni per attivare un'area a mare per l'immersione deliberata di materiali di dragaggio sita a largo tra San Benedetto del Tronto e Porto San Giorgio con la collaborazione del CNR e dell'Università Politecnica delle Marche. A seguito degli esiti favorevoli, è in corso la procedura per l'attivazione dell'area a mare medesima;
- 1 milione di Euro è stato stanziato per il rifacimento della dorsale elettrica dello scalo e la realizzazione di un impianto per la distribuzione di energia elettrica da banchina.

Per il miglioramento dei requisiti di sicurezza della pubblica incolumità e dell'ordine pubblico, è stato concluso un primo intervento, improntato sulle logiche della più moderna tecnologia, per l'allestimento di un nuovo sistema di controllo e selezione degli accessi nella zona del molo Nord, al quale seguirà un più ampio intervento analogo (da attuare entro il 2023), esteso a tutti gli spazi operativi dell'ambito portuale. Sempre per il miglioramento delle condizioni di sicurezza della pubblica incolumità, sono in corso le procedure finalizzate alla fornitura ed alla posa in opera di nuove barriere stradali tipo "mini-new jersey", a delimitazione di tutte le banchine portuali ad uso pubblico per mitigare il pericolo di caduta nello specchio acqueo portuale. Quest'ultima attività verrà conclusa entro il corrente anno.

Tabella riassuntiva degli investimenti

PORTO	TITOLO INTERVENTO	IMPORTO (€)	INVESTIMENTI	FONTE DI FINANZIAMENTO
Ancona	Intervento potenziamento della cantieristica	40.000.000	Cantieristica	Fondi nazionali
Ortona	Riqualificazione e potenziamento porto di Ortona	30.000.000	Nuove infrastrutture	Fondi nazionali
Ancona	Banchinamento del fronte esterno Molo Clementino	22.000.000	Nuove infrastrutture	Fondi nazionali
Pescara	Interventi di deviazione porto canale fase 1c	21.000.000	Nuove infrastrutture	Fondi nazionali

San Benedetto del Tronto	Vasca di colmata di San Benedetto del Tronto	18.000.000	Dragaggi e opere connesse	Fondi nazionali
Ortona	Approfondimento dei fondali mediante dragaggio e consolidamento della banchina di riva	13.000.000	Nuove infrastrutture	PNRR e PNC
Ancona	Approfondimento fondali b26 e banchine commerciali	12.000.000	Dragaggi e opere connesse	Fondi nazionali
Ancona	Demolizione parziale molo nord e adeguamento fondali	11.000.000	Nuove infrastrutture	Fondi nazionali
Pesaro	Vasca di colmata del porto di Pesaro	11.000.000	Dragaggi e opere connesse	Fondi nazionali
Ancona	Intervento lungomare nord	10.000.000	Intermodalità	PNRR e PNC
Ancona	Smart grid del porto di Ancona	8.400.000	Cold ironing e smart grid	PNRR e PNC
Ancona	Adeguamento strutturale b23	8.000.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
Ancona	Accordo dragaggi: riempimento vasca colmata	7.533.000	Dragaggi e opere connesse	Fondi AdSP
Ancona	Cold ironing porto	7.000.000	Cold ironing e smart grid	PNRR e PNC
Ortona	Funzionalizzazione edificio incompiuto	6.000.000	Nuove infrastrutture	Fondi nazionali
Ancona	Escavo banchina rettilinea connesso a realizzazione b27	4.500.000	Nuove infrastrutture	Fondi AdSP
Ortona	Adeguamento strutturale Molo Martello	4.500.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
AdSP	Bando MITE concessionari	4.000.000	Cold ironing e smart grid	PNRR e PNC
Ancona	Porto di ancona obiettivo zero-emissioni: movimentazione merci	3.630.000	Cold ironing e smart grid	PNRR e PNC
Ancona	Pavimentazione bb19-21	3.400.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
Ortona	Smart grid del porto di Ortona	2.735.000	Cold ironing e smart grid	PNRR e PNC
Pesaro	Smart grid del porto di Pesaro	2.460.000	Cold ironing e smart grid	PNRR e PNC
Ancona	Secondo lotto intermodalità fascio binari	2.350.000	Intermodalità	Fondi AdSP
Ancona	Energia verde per il porto di Ancona	2.164.600	Cold ironing e smart grid	PNRR e PNC
Ancona	Adeguamento cinta doganale per intermodalità	2.000.000	Intermodalità	Fondi AdSP
Pesaro	Manutenzione banchina g	2.000.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
Ortona	Elettrificazione banchine per gru semoventi	2.000.000	Cold ironing e smart grid	PNRR e PNC
Ancona	Manutenzione opere acque meteoriche e fognarie porto storico stralcio2 sub b	2.000.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
Ancona	Realizzazione park doganale Marotti stralcio b	2.000.000	Nuove infrastrutture	Fondi AdSP
San Benedetto del Tronto	Dragaggio porto di San Benedetto del Tronto	1.800.000	Dragaggi e opere connesse	Fondi AdSP
Pesaro	Dragaggio porto di Pesaro	1.800.000	Dragaggi e opere connesse	Fondi AdSP
Ortona	Manutenzione scogliera molo nord	1.500.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
Ancona	Aree Bunge	1.200.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
Ancona	B26 impianto trattamento acque meteoriche	1.200.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP

Ancona	Manutenzione opere acque meteoriche e fognarie porto storico stralcio2 sub b	1.100.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
Ancona	Adeguamento statico e sismico Tubimar	1.000.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
Ancona	Ristrutturazione edifici Scalo Marotti	860.000	Nuove infrastrutture	Fondi AdSP
Ancona	Ristrutturazione banchine Mandracchio	800.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
Ancona	Nuove torri faro Banchine 19-21	600.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
Pesaro	Elettrificazione banchine del porto di Pesaro	500.000	Infrastrutture efficienti	PNRR e PNC
Pescara	Elettrificazione banchina molo commerciale	500.000	Cold ironing e smart grid	PNRR e PNC
Ortona	Elettrificazione Molo Martello	500.000	Cold ironing e smart grid	PNRR e PNC
Ancona	Efficientamento energetico impianti di illuminazione	500.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
San Benedetto del Tronto	Smart grid del porto di San Benedetto del Tronto	500.000	Cold ironing e smart grid	PNRR e PNC
San Benedetto del Tronto	Elettrificazione banchine di San Benedetto del Tronto	500.000	Cold ironing e smart grid	PNRR e PNC
Ancona	Completamento sistema Hyperion	500.000	Nuove infrastrutture	Fondi AdSP
Ancona	Messa in sicurezza lato sud-ovest Tubimar	450.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
San Benedetto del Tronto	Sbdt: restauro muro paraonde	370.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
Ancona	Potenziamento arredi b16	300.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
Ortona	Manutenzione muro paraonde molo nord	300.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
Ancona	Elettrificazione banchina 17	300.000	Cold ironing e smart grid	Fondi AdSP
San Benedetto del Tronto	Sbdt: spazi via Fiscaletti	290.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
Ancona	Sistema comunicazione passeggeri mimosa	250.000	Nuove infrastrutture	Altri fondi UE e nazionali
Ortona	Posto ispezione frontaliero Ortona	200.000	Infrastrutture efficienti	Fondi AdSP
AdSP	Sonda parametrica e boa ondimitrica	200.000	Dragaggi e opere connesse	Altri fondi UE e nazionali
AdSP	Veicoli a zero emissioni	110.400	Cold ironing e smart grid	PNRR e PNC
TOTALE		282.803.000		

LA DIGITALIZZAZIONE DELL'ENTE

PCS: prosecuzione della collaborazione con Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per l'innovazione nella gestione dei flussi di merci

Il Port Community System è attivo nel porto di Ancona dal 2014, e dal 2017 è stato esteso all'intero Sistema Portuale. Questo sistema dispone di diversi applicativi:

	<ul style="list-style-type: none"> - il c.d. ciclo nave, interoperabile con il software PMIS delle Capitanerie di Porto, relativo ai dati connessi agli arrivi e alle partenze delle navi dai porti del Sistema; - il c.d. ciclo dogana, nel quale gli operatori possono scambiare i dati elaborati in ambito AIDA, lo Sportello Unico Doganale; - il modulo ISTAT relativo alla raccolta del dato statistico, interoperabile con il ciclo nave per garantire la disponibilità dei dati già inseriti. <p>L'evoluzione del Port Community System ha seguito:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le esigenze manifestate dagli operatori, relative, in particolare, alla disponibilità di un sistema neutro e terzo per lo scambio di dati, atto a velocizzare i flussi di importazione ed esportazione delle merci; - le esigenze specifiche dell'Ente, volte in particolare ad acquisire in tempi certi i dati relativi ai traffici merci e passeggeri in transito dagli operatori economici del porto (e in seguito dei porti), anche in considerazione del ruolo svolto riguardante la gestione del traffico passeggeri e l'imposizione dei relativi diritti e tasse. Questo ha portato a mantenere, nel tempo, una proficua collaborazione con ISTAT, stabilendo un modello gestionale che consentisse agli operatori di compilare una sola volta i dati statistici obbligatori richiesti dal suddetto Istituto, veicolati dal software dell'Autorità di Sistema Portuale che, così facendo, riceve le informazioni necessarie ad alimentare le banche dati nazionali (le collaborazioni più frequenti sono con Banca d'Italia e MIMS) e a produrre report statistici aggiornati in tempi ristretti e senza duplicazione delle richieste agli operatori; - gli orientamenti della normativa nazionale in materia, con la messa a disposizione delle utenze portuali di un software orientato all'interoperabilità con gli sportelli unici (Doganale e Marittimo) progressivamente sviluppati dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e dalle Capitanerie di Porto. <p>Tali criteri rimangono, oggi, pienamente validi per assicurare un servizio adeguato alle aspettative dell'utenza, flessibile nell'accogliere le necessità ulteriori che possono manifestarsi, ed economicamente sostenibile grazie a soluzioni di mercato adattabili e gestibili in coerenza con le linee guida e la disciplina elaborata da AGID in materia</p>
--	--

di software pubblici. Un'ulteriore linea guida per lo sviluppo del software sarà la collaborazione con RAM Spa, già soggetto referente per la Piattaforma Logistica Nazionale come previsto dal D.L. 152/2021.

In questi anni, inoltre, è stato avviato un proficuo rapporto di collaborazione con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, culminato nel progetto sperimentale *Trasferimento in Sicurezza* (TinS).

Il progetto TinS rientra nelle attività dell'accordo siglato il 20 ottobre 2020 con Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, sulla digitalizzazione dei porti del Sistema del Mare Adriatico Centrale. Il Protocollo così creato prevede l'istituzione di un tavolo tecnico permanente, coordinato dal Presidente AdSP MAC e dal Direttore Generale ADM, attivo sui seguenti ambiti:

- Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" 2014-2020, focalizzandosi in particolare sul progetto PROG0101 circa l'implementazione di azioni di digitalizzazione delle procedure logistico-doganali nel Porto di Ancona. Nello specifico le azioni sono volte all'automatizzazione delle procedure di imbarco e sbarco, di tracciamento in tempo reale ai fini del controllo d'ingresso e d'uscita dai nodi e dai varchi portuali, nonché del pagamento di tasse e diritti connessi alle operazioni doganali;
- aggiornamento della procedura di sdoganamento in mare (*preclearing*) presso il porto di Ancona, finalizzato al superamento delle criticità riscontrate a seguito della sua introduzione con pregiudizio per il suo effettivo utilizzo, mediante introduzione e affiancamento della procedura *smart terminal*;
- approfondimento delle potenziali modalità di introduzione della procedura di sdoganamento in mare per le merci trasportate a mezzo traghetti Ro-Ro e RO-Pax;
- promozione, presso il porto di Ortona, dell'introduzione, ove tecnicamente possibile: a) delle procedure di sdoganamento in mare, con particolare riferimento al traffico rinfuse; b) automatizzazione delle procedure di imbarco e sbarco, di tracciamento in tempo reale, ai fini di controllo, dell'ingresso e dell'uscita dai nodi e varchi portuali, nonché del pagamento di tasse e diritti connessi alle operazioni doganali con

	<p>interoperabilità tra i sistemi informativi di ADM (AIDA) e dell'AdSP;</p> <ul style="list-style-type: none"> - logistica e sicurezza dei controlli doganali nei porti di competenza AdSP MAC; - supporto ad AdSP MAC nell'istituzione delle ZES e ZLS, con particolare riferimento alle procedure innovative volte a semplificare ed automatizzare le attività di controllo doganale; - partecipazione a progetti internazionali di interesse comune. <p>Si prevede, infine, di dare ulteriore impulso alla piena implementazione del tavolo tecnico, valorizzandone in particolare le capacità di soluzione delle possibili criticità inerenti ai controlli alle merci che saranno ravvisate dall'utenza degli scali del Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.</p> <p>La sperimentazione svolta con Agenzia Dogane e Monopoli: il progetto TinS</p> <p>Nel corso del 2021 si concludeva la fase di sviluppo e test del progetto TinS, avviato dall'AdSP del Mare Adriatico Centrale e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli con il protocollo del 22 luglio 2019. Il progetto TinS, acronimo di <i>Trasferimento in Sicurezza</i>, consiste nello sfruttamento dell'intelligenza artificiale (nella forma di un software) per il tracciamento dei mezzi imbarcati e sbarcati dalle navi traghetto del porto di Ancona, al fine di assicurare la continuità del controllo nel percorso tra i gate di ingresso e di uscita dai terminal e la nuova area di sosta doganale presso Scalo Marotti, situata al di fuori dell'ambito doganale del porto di Ancona. L'esito positivo della sperimentazione ha dimostrato la capacità della soluzione proposta di assicurare l'espansione virtuale dell'area portuale all'interno del perimetro doganale, rendendo disponibile uno spazio di oltre 30.000 m² per attività che erano svolte in spazi portuali di difficile connessione. Grazie a questa tecnologia, il risparmio chilometrico all'interno del porto, in termini di percorrenza di mezzi pesanti, è stato stimato in circa 60.000 km/anno, con evidenti benefici sia in termini di manutenzioni delle infrastrutture stradali, sia di emissioni di gas climalteranti.</p> <p>Nel corso del 2021 si è conclusa, inoltre, la progettazione degli spazi dedicati all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, alla Guardia di Finanza e agli operatori doganali, trasferitisi nei locali in precedenza</p>
--	---

adibiti al centro di formazione FS. Questo rappresenta un ulteriore passaggio per concentrare i servizi doganali alle merci in un'area dedicata in prossimità delle biglietterie e delle aree di sosta dei mezzi pesanti, migliorando, nel complesso, la qualità e l'efficienza del servizio.



La digitalizzazione, infine, riguarda anche l'organizzazione interna dell'Ente. Per il suddetto motivo, l'Autorità di Sistema Portuale sta elaborando internamente un modello gestionale che risulti il più possibile integrato, capace di assicurare trasparenza e rapidità nel reperimento documentale (anche in caso di lavoro da remoto), che sia strutturato in modo da risultare una facile interfaccia con l'utenza, per

la facilitazione del lavoro in team., che si rende sempre più necessario stante la frequente sovrapposizione, all'interno dei processi autorizzativi, di tematiche che comportano l'intervento di diversi uffici dell'Ente. Si prevede entro il 2023 la piena operatività del sistema.

Lo Sportello Unico Amministrativo (SUA)

Il suddetto sistema è già stato parzialmente attivato nel 2021, in conformità con le Linee Guida in materia di Sportello Unico Amministrativo rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in data 19 luglio 2021. Lo Sportello diverrà, una volta implementato integralmente, l'unico riferimento per l'utenza portuale, nonché il solo strumento di dialogo telematico tra le diverse amministrazioni competenti, favorendo, anche verso l'utenza, maggiore trasparenza ed evidenza dello stato della pratica. Un'ulteriore dimensione dell'integrazione di sistema promossa dall'Ente riguarderà anche la gestione del ciclo degli appalti e dei contratti, nonché il monitoraggio delle commesse e delle opere, assicurando la possibilità di fondere i dati al fine di migliorare la produttività dell'Ente e semplificare gli adempimenti e l'interazione tra i collaboratori, con auspici benefici sia per la qualità lavorativa, sia per la produttività dell'Ente.

Il Progetto INTESA

Ulteriori aspetti connessi alla digitalizzazione del Sistema Portuale sono stati affrontati in cooperazione con le altre Autorità di Sistema Portuale adriatiche. Tra le iniziative, assume rilevanza il progetto INTESA (Improving Maritime Transport Efficiency and Safety in Adriatic), co-finanziato dal Programma Interreg Italia - Croazia 2014 - 2020 con un'allocazione complessiva pari a circa 2,9 milioni di Euro.

Il progetto punta a migliorare l'accessibilità ai principali porti adriatici tramite l'adozione di sistemi IT per lo scambio di dati in tempo reale e strumenti di ausilio alla navigazione, come, ad esempio, previsioni di maree e di condizioni meteo, puntando a migliorare l'efficienza del trasporto marittimo, la sicurezza della navigazione e l'armonizzazione delle procedure nei traffici intra-adriatici.

Il progetto ha avuto una durata di 42 mesi (01/01/2019-30/06/2022), e il budget complessivo a disposizione di questa Autorità è stato di € 222.500, co-finanziato al 100%.

A fungere da capofila del progetto è stata l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, coadiuvata da numerosi Enti pubblici partner, come:

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera;
- Rete Autostrade Mediterranee S.p.A.;
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale;
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale;
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale;
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale;
- Autorità Portuale di Rijeka;
- Autorità Portuale di Ploče;
- Autorità Portuale di Spalato;
- Ministero Croato del Mare, Trasporto e Infrastrutture, Direzione Sicurezza Marittima;
- Centro Croato per la Meteorologia e Idrologia, Divisione Analisi e Previsioni Meteo.

Le azioni pilota, realizzate dall'Autorità di Sistema nel porto di Ancona nell'ambito di questo progetto, hanno previsto:

- l'aggiornamento del software di simulazione navale in uso presso l'Istituto Industriale Volterra-Elia (sezione Nautico) e l'acquisto di mappe di navigazione per i porti di Ancona e Pesaro;
- la fornitura, in sinergia con il Servizio dei Piloti del Porto di Ancona, di PPU (*Portable Pilot Units*) installate sulle pilotine, per garantire la sicurezza della navigazione in condizioni meteo difficili e in acque ristrette;
- in sinergia con la Capitaneria e il Servizio dei Piloti del Porto, sono state acquistati cinque sistemi di navigazione avanzati (*night vision system*) che, attraverso delle termocamere, assicurano il controllo di ogni situazione di navigazione e permettono di pilotare in sicurezza navi di grandi dimensioni anche in condizioni meteorologiche critiche;

	<ul style="list-style-type: none"> - la realizzazione di uno studio di fattibilità per l'integrazione del sistema PCS, attualmente in uso presso i porti dell'AdSP MAC, con il sistema di intelligenza artificiale SMART-C, estendendone la funzionalità ai diversi scali per accrescere l'ottimizzazione dei processi di digitalizzazione di raccolta e gestione dei dati di traffico marittimo. <p>Il progetto INTESA contribuisce, inoltre, al raggiungimento dei seguenti Obiettivi ONU per lo sviluppo sostenibile (SDGs):</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Obiettivo 4 - Fornire un'educazione di qualità, equa ed inclusiva, e opportunità di apprendimento per tutti:</u> il software per la simulazione navale, concesso in comodato d'uso all'Istituto Industriale Volterra-Elia (sezione Nautico), contribuisce a fornire agli studenti ed ai professionisti del settore nautico un'educazione di qualità e concrete opportunità di collocazione lavorativa nel mondo della navigazione marittima, senza distinzione alcuna in merito ai beneficiari delle attività di formazione; - <u>Obiettivo 5 – Raggiungere l'uguaglianza di genere ed emancipare tutte le donne e le ragazze:</u> in quanto obiettivo trasversale del programma Italia-Croazia, tutte le attività svolte nell'ambito del progetto INTESA (preparazione, gestione e realizzazione delle attività progettuali) hanno garantito il rispetto dell'uguaglianza di genere, coinvolgendo con pari opportunità sia gli uomini che le donne; - <u>Obiettivo 9 – Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile:</u> le attrezzature tecniche acquisite nel corso del progetto INTESA e lo studio di fattibilità realizzato consentono di introdurre alti livelli di innovazione tecnologica nei sistemi di navigazione in uso al porto di Ancona e nel sistema digitale di gestione dei flussi di dati marittimi, favorendo quindi la costruzione di un'infrastruttura resiliente, in grado di adattarsi velocemente ai cambiamenti e alle innovazioni introdotte nel settore; - <u>Obiettivo 10 – Ridurre l'ineguaglianza all'interno di e fra le nazioni</u> - <u>Obiettivo 16 – Promuovere società pacifiche e inclusive per uno sviluppo sostenibile</u>
--	--

La cooperazione territoriale europea è l'obiettivo della Politica di Coesione, che mira a risolvere i problemi al di là del contesto nazionale, e a sviluppare congiuntamente le potenzialità dei diversi territori. Si ritiene, pertanto, che tutti i progetti finanziati in tale ambito contribuiscano, per la loro stessa natura, al raggiungimento degli obiettivi n. 10 e n. 16.

Il Progetto PROMARES

Un'ulteriore azione di cooperazione transfrontaliera sui temi della digitalizzazione e dell'intermodalità è stata svolta con il progetto PROMARES (*Promoting maritime and multimodal freight transport in the Adriatic Sea*), co-finanziato dal programma di cooperazione transfrontaliera Interreg VA Italia-Croazia CBC. Questo progetto ha come obiettivo principale il miglioramento delle connessioni marittime ed intermodali dei porti coinvolti attraverso il perseguimento di due azioni: l'analisi delle necessità e delle potenzialità per il trasporto marittimo e multimodale (analisi economiche), ed il potenziamento dei sistemi telematici per la gestione dei flussi multimodali.

Il progetto PROMARES ha avuto una durata di 42 mesi (01/01/2019-30/06/2022), ed ha coinvolto numerosi Enti, tra cui la capofila, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ed altri partner, come:

- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale - porti di Venezia e Chioggia;
- Venice International University;
- Interporto di Trieste;
- Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica (ITL);
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro - Settentrionale;
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale;
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale;
- RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A.;
- Autorità Portuale di Rijeka;
- Autorità Portuale di Ploče;
- Università di Rijeka - Facoltà di Studi Marittimi.

	<p>Il budget totale dell’Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Centrale è stato di € 229.050, finanziato al 100%, mentre l’investimento totale del progetto ammonta a € 2.778.200.</p> <p>Le attività svolte dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale hanno riguardato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un’analisi di dettaglio sulle procedure portuali e sull’utilizzo degli strumenti telematici nel traffico merci del porto di Ancona; - studi volti ad approfondire il potenziale di traffico degli scali del Sistema Portuale, anche attraverso un’analisi normativa e dei benefici finanziari e fiscali per le imprese nuove o già esistenti della ZES della Regione Abruzzo, nel contesto del sistema logistico integrato dei porti dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale; - l’attività di progettazione di un software volto all’implementazione e all’evoluzione del sistema di tracciamento dei mezzi tra lo Scalo Marotti e le aree di imbarco e sbarco dei terminal traghetti. Nel dettaglio le attività hanno riguardato: a) la definizione dei requisiti tecnici per lo sviluppo di un software sul traffico traghetti a supporto del sistema di intelligenza artificiale autonomo di tracking e ricognizioni per la messa in sicurezza delle aree doganali del porto di Ancona e delle arterie viarie ad esse connesse; b) un’attività pilota dedicata alla manutenzione evolutiva limitata del suddetto software. <p>Fra le altre cose, il progetto PROMARES contribuisce al raggiungimento dei seguenti Obiettivi delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile (SDGs):</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Obiettivo 5 – Raggiungere l’uguaglianza di genere ed emancipare tutte le donne e le ragazze:</u> in quanto obiettivo trasversale del programma Italia-Croazia, tutte le attività svolte nell’ambito del progetto INTESA (preparazione, gestione e realizzazione delle attività progettuali) hanno garantito il rispetto dell’uguaglianza di genere, coinvolgendo con pari opportunità sia gli uomini che le donne; - <u>Obiettivo 8 – Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un’occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti:</u> le analisi sui benefici economici
--	---

	<p>e fiscali della ZES della Regione Abruzzo e sulle procedure portuali favoriscono la pianificazione di attività economiche sostenibili e durature, nonché la creazione di posti di lavoro in contesti produttivi e stabili;</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Obiettivo 9 – Costruire un’infrastruttura resiliente e promuovere l’innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile</u>: gli studi e le attività di progettazione tecnica dei software per il sistema di tracciamento dei mezzi nel porto di Ancona contribuiscono a migliorare l’efficienza dell’infrastruttura portuale nel suo complesso, e a introdurre elementi di innovazione tecnologica e di digitalizzazione che facilitino gli scambi marittimi tra operatori e Paesi di diverse regioni europee, creando le condizioni per adattarsi in maniera agevole ad eventuali cambiamenti esterni che dovessero intervenire nel processo di industrializzazione; - <u>Obiettivo 10 – Ridurre l’ineguaglianza all’interno di e fra le nazioni</u> - <u>Obiettivo 16 – Promuovere società pacifiche e inclusive per uno sviluppo sostenibile</u> <p>Anche in questo progetto si ritrova una certa conformità agli Obiettivi n. 10 e n. 16 dell’Organizzazione mondiale delle Nazioni Unite.</p>
<p>Disclosure 302-1 Energia consumata all’interno dell’organizzazione e</p> <p>Disclosure 303-5 Consumo di acqua</p> <p>Disclosure 302-4 Riduzione del consumo di energia</p> <p>Disclosure 306-1 Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti</p>	<p>5.2 CLIMA ED ENERGIA</p> <p>L’IMPATTO AMBIENTALE DELLE ATTIVITÀ NEI PORTI DELL’ADSP</p> <p>I principali contenuti del DEASP, funzionali alla pianificazione energetica del sistema portuale, sono volti a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - definire il quadro di riferimento relativo al traffico marittimo ed ai consumi energetici attuali e prevedibili dell’Autorità, in relazione all’implementazione di nuove tecnologie e servizi che modifichino gli stessi consumi, considerando anche le attività di concessionari ed operatori; - definire l’evoluzione del quadro regolamentare inerente all’impiego delle fonti energetiche, rinnovabili o in cogenerazione o trigenerazione, per la produzione dell’energia necessitata dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale;

<p><u>Disclosure 306-2</u> <u>Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti</u></p> <p><u>Disclosure 306-3</u> <u>Rifiuti prodotti</u></p> <p><u>Disclosure 306-3</u> <u>Rifiuti non destinati a smaltimento</u></p> <p><u>Disclosure 306-5</u> <u>Rifiuti destinati allo smaltimento</u></p> <p><u>Disclosure 303-1</u> <u>Interazione con l'acqua come risorsa condivisa</u></p> <p><u>Disclosure 304-2</u> <u>Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - definire gli scenari di pianificazione energetica in una logica di riduzione delle emissioni, attraverso una pluralità di linee d'azione, quali l'efficientamento delle strutture esistenti, lo sviluppo di sistemi di produzione e consumo, sistemi di gestione energetica integrata, elettrificazione delle banchine, elettrificazione di consumi finali in nuovi settori (ad esempio trasporti e riscaldamento), accordi con gli <i>stakeholders</i> riguardo l'utilizzo di combustibili a minor impatto ambientale, etc.; - definire un piano di mobilità, in accordo con le amministrazioni comunali, per la riduzione dell'impatto ambientale del traffico da e verso le aree portuali, e all'interno delle stesse. <p>I suddetti contenuti del DEASP, tenuto conto che il documento è stato emesso a dicembre 2019, e che per tutto il 2020 è perdurato lo stato di pandemia di COVID-19 che ha rallentato tutte le attività, sono stati declinati in azioni ed interventi (aventi un impatto diretto sulle emissioni) che possono essere sintetizzati come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Progetto PIA per il monitoraggio delle emissioni; nell'ambito del monitoraggio dell'inquinamento in area portuale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale è soggetto promotore, collaboratore e attuatore, in collaborazione con il Comune di Ancona e la Regione Marche, del Progetto Inquinamento Ancona (PIA) per la tutela della popolazione dall'inquinamento aerobiologico e da polveri sottili, approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 621/2018. Il progetto analizza e approfondisce nel dettaglio l'effettivo impatto delle emissioni e delle relative ricadute nel territorio del Comune di Ancona. L'accordo tra la Regione Marche, il Comune di Ancona e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale è finalizzato al miglioramento delle conoscenze circa l'esposizione della popolazione ai pollini allergizzanti e alla loro potenziale interazione con gli inquinanti atmosferici quali le polveri sottili (PM10 e PM2,5); - Progetto spostamento traghetti B 19-20-21, finalizzato allo spostamento degli ormeggi delle navi extra-Schengen, attualmente situati presso le banchine a ridosso del centro storico, nella Darsena Marche, in corrispondenza delle banchine un tempo utilizzate per i traffici cerealicoli;
--	--

- nuova Banchina Crociere presso il molo Clementino, destinata a ricevere grandi navi da crociera di lunghezza fino a 350 metri, ubicata in un'area dedicata maggiormente idonea allo scopo.
- Elettrificazione della banchina 17, finalizzata a dotare l'infrastruttura di un sistema di elettrificazione per la fornitura di energia elettrica da banchina con lo scopo di alimentare da terra le imbarcazioni di servizio che ormeggiano e stazionano, consentendo lo spegnimento dei motori ausiliari, altamente inquinanti, dedicati alla generazione dell'energia elettrica in fase di sosta in porto. Tale intervento si prefigge, pertanto, di eliminare un duplice inquinamento: quello atmosferico e quello acustico.
- Elettrificazione delle banchine 4 e 5, finalizzata anch'essa a dotare l'infrastruttura di un sistema di fornitura di energia elettrica per alimentare da terra le imbarcazioni dei servizi tecnico-nautici, e quindi consentire lo spegnimento dei motori ausiliari.

L'obiettivo che si intende conseguire è quello di definire una strategia di gestione energetica integrata mediante l'individuazione di interventi, in una articolazione sia temporale che di priorità, orientati alla riorganizzazione delle utenze, all'efficientamento delle strutture esistenti, all'individuazioni delle tecnologie innovative per l'autoproduzione di energia, che possano adattarsi al mutevole contesto portuale. Si intende, inoltre, individuare interventi di mobilità sostenibile (lato terra e mare) al fine di definire ulteriori fabbisogni energetici futuri, come ad esempio la mobilità elettrica, sia dei mezzi pubblici che di quelli operativi portuali, e nuovi sistemi di propulsione. La strategia di gestione energetica integrata includerà un piano economico finanziario ed un'analisi costi benefici finalizzati a stimolare il coinvolgimento di soggetti privati nelle fasi di investimento e gestione dell'infrastruttura di distribuzione, oltre ad attrarre finanziamenti pubblici nell'ambito dell'innovazione e dell'efficientamento energetico, quindi della sostenibilità ambientale, anche al fine di incentivare maggiormente gli ammodernamenti necessari.

Con riferimento all'utilizzo dell'elettricità da banchina per l'alimentazione delle navi ormeggiate in porto, sono state avviate una serie di attività finalizzate alla determinazione di un'ipotesi risolutiva per l'elettrificazione delle banchine dedicate al traffico traghetti, che

	<p>permetta di soddisfare la richiesta energetica delle navi durante la sosta, fornendo l'alimentazione elettrica necessaria direttamente da terra e consentendo, pertanto, lo spegnimento dei generatori ausiliari di bordo.</p> <p>Per la definizione della soluzione più idonea, in una prima fase, sono state individuate le banchine a cui applicare tale tecnologia, al fine di analizzare le frequenze dei traffici e definire il fabbisogno energetico delle navi che vi ormeggiano. Le banchine oggetto di studio sono le numero 8, 9, 11, 13, 15 e 16. La scelta di applicare tale soluzione alle banchine destinate al traffico passeggeri è legata al fatto che le strutture adibite a questa tipologia di traffico sono caratterizzate da una frequenza di arrivi e partenze abbastanza regolare, seppure variabile a causa della stagionalità dei traffici, e non richiedono potenze particolarmente elevate.</p> <p>Il reperimento e l'analisi dei dati di traffico relativi agli ormeggi nel porto storico, e delle caratteristiche tecniche delle navi traghetto, hanno consentito di stimare il fabbisogno energetico delle navi che scalano il porto di Ancona. Sulla base dei dati acquisiti sono state fatte due ipotesi di alimentazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da rete elettrica nazionale; - da impianti di trigenerazione con recupero e distribuzione del calore di scarto. <p>Inoltre, nell'ottica della riduzione delle emissioni inquinanti provenienti dalle aree portuali situate in prossimità del centro urbano della città di Ancona, AdSP MAC ha avviato diverse attività finalizzate allo studio, ancorché preliminare, di una soluzione alternativa all'ormeggio presso le banchine dalla n. 8 alla n. 12 dei traghetti operanti su rotte da e verso i paesi dell'area extra-Schengen, prevedendo di destinare ai traffici Ro-Pax dell'area extra-Schengen le banchine 19, 20 e 21. Poiché tale soluzione andrebbe a creare degli ormeggi aggiuntivi a quelli attualmente previsti, incrementando così il traffico dei traghetti, nelle successive fasi e approfondimenti progettuali occorrerà prevedere l'estensione del sistema di elettrificazione alle banchine del molo sud, e quindi un incremento del fabbisogno energetico per il potenziamento degli ormeggi.</p> <p>Infine, nella previsione di realizzare il "Banchinamento del fronte esterno del molo Clementino" per permettere di accogliere navi da</p>
--	--

crociera di ultima generazione, è stata affrontata la questione dell'elettificazione della relativa banchina. Si è proceduto, pertanto, ad un proficuo confronto con le potenziali compagnie crocieristiche che potrebbero scalare il porto dorico, da cui si è appreso che la potenza da queste necessitata è pari ad almeno 11 MW. Tale fabbisogno formerà oggetto di specifico studio in occasione della Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione Ambientale Strategica che l'AdSP dovrà effettuare per l'intervento in argomento.

Per quanto concerne l'utilizzo dell'elettricità in banchina, l'AdSP si è attivata per reperire le ingenti risorse necessarie a creare le relative infrastrutture, avanzando diverse richieste di finanziamento presso il Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili. Di seguito, con D.M. 330 del 13 agosto 2021, recante il Piano Nazionale degli Investimenti Complementari al PNRR, sono stati assegnati ai porti della AdSP MAC 11 milioni di Euro per la elettificazione delle banchine (c.d. *cold ironing*), di cui 7 milioni per poter alimentare elettricamente le navi ormeggiate presso il porto storico di Ancona. Tutti gli interventi così finanziati dovranno essere conclusi entro giugno 2026.

INTERVENTI DI SOSTENIBILITÀ

Le azioni connesse al tema della sostenibilità sono di diverso tipo e riguardano le tre dimensioni della sostenibilità: economica, sociale ed ambientale.

In particolare, da diversi anni si è sviluppata una stretta collaborazione con l'Università politecnica delle Marche, con la quale sono stati affrontati, in modo congiunto e collaborativo, numerosi temi, fra i quali:

- studi compiuti dal Dipartimento di Ingegneria Industriale e Scienze Matematiche relativi al *cold ironing*, riguardanti la valutazione del fabbisogno energetico delle navi traghetto del porto di Ancona;
- la cooperazione portata avanti tra l'AdSP MAC e Univpm (Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Architettura e Dipartimento di Scienze e Ingegneria della Materia, dell'Ambiente e dell'Urbanistica) nell'ambito del progetto ADRIGREEN, realizzato con il contributo del programma

	<p>Interreg Italia-Croazia 2014-2020, ha permesso lo scambio di conoscenze tra porti e aeroporti situati lungo la costa adriatica, con l'obiettivo di migliorare le prestazioni ambientali e promuovere l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto passeggeri, facilitando il flusso del traffico;</p> <ul style="list-style-type: none"> - analisi necessarie alla gestione dei sedimenti di dragaggio nei porti del Sistema Portuale (Dipartimento di Scienze e Ingegneria della Materia, dell'Ambiente e dell'Urbanistica); - studi di idrodinamica e strutturali per le principali infrastrutture del porto di Ancona e per il progetto del Lungomare Nord (Dipartimento Ingegneria Civile, Edile e Architettura - Sezione Idraulica e Infrastrutture Viarie, e società spin-off di Univpm); - valorizzazione del patrimonio storico monumentale del porto di Ancona e assistenza alla digitalizzazione del patrimonio storico dei porti italiani attraverso il progetto REMEMBER, che nasce per valorizzare il patrimonio culturale di otto porti italiani e croati della fascia adriatica. L'Univpm (Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Architettura - gruppo di ricerca sul patrimonio storico e monumentale), anche in questo caso, è partner del progetto, coordinato dall'AdSP, - è in corso di perfezionamento una convenzione specifica con il Dipartimento di Ingegneria Industriale e Scienze Matematiche per formalizzare la collaborazione istituzionale per il supporto tecnico-scientifico nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. <p>Il progetto ADRIGREEN - Green and intermodal solutions for Adriatic airports and ports.</p> <p>L'Italia e la Croazia, Paesi marittimi per eccellenza vista la loro posizione geografica, hanno registrato un crescente incremento del traffico passeggeri, specialmente durante la stagione estiva. Sebbene il trasporto su strada sia ancora predominante, il numero di persone che raggiungono le città costiere italiane e croate con traghetti e aerei aumenta notevolmente di anno in anno. Tuttavia, la maggior parte dei porti e degli aeroporti dell'Adriatico soffre della mancata integrazione con altri mezzi di trasporto. Ciò inficia non solo le performance ambientali delle infrastrutture di trasporto ma ha ripercussioni sul</p>
--	--

traffico urbano, a causa degli importanti flussi di passeggeri in arrivo o in partenza.

In linea con quanto previsto dall'Asse Prioritario 4 - Trasporto marittimo, ADRIGREEN si poneva l'obiettivo di migliorare le prestazioni ambientali e promuovere l'integrazione dei nodi intermodali marittimi e aerei con altri mezzi di trasporto, facilitando il flusso del traffico passeggeri.

Il progetto, di durata complessiva di 36 mesi (01/01/2019-31/12/2021), ha ottenuto un budget pari ad € 2.104.217, e ha visto il coinvolgimento di diversi soggetti, tra cui l'Aeroporto di Pola, quale capofila. Gli altri partner, invece, sono stati:

- Aeroporto di Dubrovnik;
- Aeroporti di Puglia;
- AIRimum 2014 S.p.A.;
- Società Abruzzese Gestione Aeroporto (S.A.G.A. S.p.A.);
- Autorità Portuale di Dubrovnik;
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale;
- Autorità Portuale di Pola;
- Università Politecnica delle Marche.

Il budget totale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale è stato pari a € 229.715,30, finanziato al 100% (per l'85% dal FESR, e il restante 15% dal Fondo di Rotazione).

In particolare, considerata la posizione strategica del porto di Ancona quale nodo di riferimento del traffico traghetti a servizio delle Autostrade del Mare che collegano l'Italia con i Balcani Occidentali (Croazia, Grecia e Albania), l'AdSP MAC ha realizzato un'azione pilota per favorire l'intermodalità e il potenziamento dei servizi per il traffico passeggeri, composta da due attività:

- sviluppo di un sistema di *wayfinding*, per migliorare il collegamento tra la stazione ferroviaria, il terminal bus a lunga percorrenza, la biglietteria marittima e le banchine dei traghetti, attraverso la realizzazione di una segnaletica direzionale dedicata;
- l'installazione di un totem multimediale bifacciale *outdoor*, collocato in posizione strategica tra l'area di imbarco e sbarco dei passeggeri Schengen ed extra-Schengen. Il totem è studiato per fornire informazioni aggiornate in tempo reale su:
a) il numero di banchine, la linea di traghetti dedicata e l'orario

	<p>previsto per la partenza; b) gli orari dei treni in partenza dalla stazione ferroviaria di Ancona.</p> <p>Le informazioni relative al traffico traghetti saranno altresì proiettate sugli schermi della biglietteria marittima e coordinate con quanto presente nella app “Welcome to Ancona”, che fornisce gratuitamente informazioni sugli orari dei traghetti e altri servizi utili ai passeggeri transitanti per il porto di Ancona.</p> <p>Il progetto ADRIGREEN, inoltre, contribuisce al raggiungimento dei seguenti Obiettivi dell’Agenda 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Obiettivo 5 – Raggiungere l’uguaglianza di genere ed emancipare tutte le donne e le ragazze;</u> - <u>Obiettivo 8 – Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un’occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti;</u> - <u>Obiettivo 9 – Costruire un’infrastruttura resiliente e promuovere l’innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile;</u> - <u>Obiettivo 10 – Ridurre l’ineguaglianza all’interno di e fra le nazioni;</u> - <u>Obiettivo 11 – Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, flessibili e sostenibili;</u> - <u>Obiettivo 16 – Promuovere società pacifiche e inclusive per uno sviluppo sostenibile.</u> <p>Nel complesso, il progetto ha consentito di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aumentare le conoscenze inerenti all’intermodalità applicata al trasporto passeggeri e all’utilizzo di tecnologie per migliorare la sostenibilità ambientale degli scali portuali e aeroportuali, attraverso l’organizzazione di eventi divulgativi dedicati; - incentivare l’uso del trasporto pubblico locale per raggiungere il porto di Ancona, al fine di migliorare l’integrazione dello scalo con il tessuto urbano della città di Ancona, valorizzando i collegamenti esistenti; - promuovere l’uso di strumenti digitali per fornire informazioni in tempo reale ai passeggeri che scalano il porto di Ancona, applicando gli stessi per favorire il traffico intermodale dei passeggeri.
--	--

Il progetto SUSPORT- *Sustainable Ports*

Il progetto SUSPORT è un progetto strategico del programma di cooperazione transfrontaliera Interreg VA Italia-Croazia CBC, che risponde agli obiettivi previsti dall'Asse Prioritario 4 - Trasporto marittimo.

SUSPORT si pone l'obiettivo migliorare la sostenibilità ambientale attraverso l'efficienza energetica dei porti adriatici coinvolti, rafforzando la capacità istituzionale e la governance transfrontaliera grazie alla creazione di un modello comune di pianificazione ambientale ed efficienza energetica, declinato in ciascun porto attraverso un piano ad hoc che sarà testato tramite azioni pilota che producano risultati tangibili, e finalizzato all'adozione di misure di mitigazione transfrontaliere coordinate.

Il budget totale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale è pari a € 600.000, finanziato al 100% (per l'85% attraverso il FESR, e il restante 15% con il Fondo di Rotazione).

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale è coinvolta nel progetto attraverso la realizzazione delle suddette azioni pilota, indispensabili per il raggiungimento degli obiettivi di progetto. In un primo momento sono stati sostituiti i corpi illuminanti delle torri faro della Nuova Darsena del porto di Ancona con nuovi a tecnologia LED, al fine di migliorare la performance energetica dell'illuminazione.

Inoltre, l'AdSP MAC ha realizzato studi relativi all'ammodernamento delle dorsali elettriche del porto di Ancona, nonché studi di fattibilità tecnica ed economica per l'elettificazione delle banchine destinate al traffico traghetti, realizzando, infine, secondo il modello condiviso con il partenariato, un report capace di sintetizzare gli obiettivi, le tempistiche ed i benefici economici ed ambientali stimati delle opere.

Come gli altri progetti avviati, anche questo presenta un alto grado di contribuzione al raggiungimento dei seguenti Obiettivi dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile:

- **Obiettivo 5 – Raggiungere l'uguaglianza di genere ed emancipare tutte le donne e le ragazze;**
- **Obiettivo 9 – Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile;**

- **Obiettivo 10 – Ridurre l’ineguaglianza all’interno di e fra le nazioni;**
- **Obiettivo 11 – Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, flessibili e sostenibili;**
- **Obiettivo 12 – Garantire modelli di consumo e produzione sostenibili;**
- **Obiettivo 16 – Promuovere società pacifiche e inclusive per uno sviluppo sostenibile.**

AZIONI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL’ARIA

La qualità dell’aria rappresenta, per i porti italiani ed europei, il primo tema di preoccupazione ed interesse per la comunità locale. Conscia della rilevanza di questo tema, l’AdSP del Mare Adriatico Centrale ha implementato il progetto PIA (Progetto Inquinamento Ancona) con il sostegno di Regione Marche e del Comune di Ancona, attraverso una prima analisi della dispersione degli inquinanti derivanti dalle emissioni delle navi. Il lavoro svolto ha consentito al Comune di Ancona di implementare ulteriormente il modello con la raccolta delle emissioni urbane e da traffico.

Inoltre, l’Ente intende proseguire autonomamente l’implementazione di tutte quelle misure di efficientamento della viabilità e degli spazi portuali che consentano di ridurre le impronte ambientali dei porti di competenza. Come già avvenuto durante l’iniziativa Ancona Blue Agreement, è possibile coinvolgere gli armatori in progetti che anticipino gli obblighi normativi relativi alla riduzione delle emissioni, ma è quantomai evidente che il successo della transizione energetica nei settori marittimo e portuale passa soprattutto per un sovvenzionamento pubblico, necessario a rendere economicamente sostenibili le incertezze connesse alle nuove soluzioni tecnologiche, dal *cold ironing* ai carburanti alternativi. In questo senso va salutata positivamente la notizia dell’avvio, dal 2025, dell’area MED SECA, come approvato dall’IMO nel giugno 2022, quale step intermedio verso uno *shipping* ancora più sostenibile. La scadenza del 2025 potrebbe favorire la promozione di iniziative di anticipazione su base volontaria dei nuovi limiti di emissione nei porti del Sistema Portuale. L’Autorità sta seguendo con attenzione la c.d. “svolta verde dello shipping”, ovvero il ricorso sempre più frequente da parte degli

armatori al rinnovo del naviglio dotato di nuovi sistemi di propulsione, come il GNL. Inoltre, con il recente D. Lgs. 257/2016, del 16 dicembre 2016, è stata introdotta nell'ordinamento nazionale la Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi (elettricità, idrogeno, GNL, etc.) e sull'approvazione del Quadro Strategico Nazionale per lo sviluppo dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti. Sintetizzando, si è posto l'obiettivo per i porti (soprattutto quelli ricompresi nella rete TEN-T) di dotarsi, entro il 2025, di infrastrutture per il rifornimento di GNL alle navi. Un orientamento, quest'ultimo, che necessita di un attento monitoraggio, in considerazione del possibile futuro razionamento di questa risorsa dovuto a eventi geopolitici difficilmente anticipabili nella portata e nelle conseguenze, come nel caso dell'attuale conflitto russo-ucraino.

Nonostante si stia delineando una strategia nazionale relativa alla rete di distribuzione di GNL, l'Autorità mantiene presenti gli orientamenti dello studio svolto nel 2016. Lo studio è stato effettuato per diversi scenari temporali e di sviluppo, sulla base delle direttive e normative europee per lo sviluppo specifico del settore:

- sviluppo del mercato del GNL a partire dal 2020 (anno in cui le legislazioni hanno posto dei limiti stringenti sul tenore di zolfo nei combustibili marittimi);
- crescita significativa della domanda dopo il 2025 (anno in cui si prevede il completamento della rete TEN-T);
- raggiungimento delle condizioni di regime nel 2030 (anno in cui si prevede il completamento della rete nazionale per il GNL).

Lo studio ha individuato il fabbisogno di GNL attuale e tendenziale futuro, prevedendo per il prossimo decennio una crescita netta, come sembrano anche confermare le consegne di nuove navi, che sempre più frequentemente prevedono, per la loro propulsione, l'uso di questo biocarburante.

Un secondo elemento di valutazione è rappresentato dagli esiti del progetto PIA, conclusosi nel 2021. Come emerso dallo studio, la maggior parte delle emissioni prodotte in ambito portuale è generata dal traffico navale, in particolare dai traghetti in fase di stazionamento nel porto storico di Ancona, a cui si unisce il traffico veicolare dei mezzi pesanti e delle auto in imbarco e sbarco dalle navi traghetto, oltre al traffico di fondo legato alla normale operatività portuale.

	<p>La determinazione del Governo nazionale, nel supportare la diffusione degli impianti di <i>cold ironing</i>, ha accelerato i progetti di investimento che fino al 2021 erano ancora in una fase di valutazione. A seguito dell'attribuzione delle risorse necessarie, entro il 2026, dovrà essere conclusa la parte delle opere, consentendo così di raggiungere ulteriori traguardi dal punto di vista della sostenibilità ambientale.</p> <p>Un'ulteriore sfida sarà rappresentata, infine, dall'organizzazione dell'offerta di carburanti alternativi, tema, questo, che dovrà necessariamente essere affrontato in sede sistemica nazionale.</p> <p>Il progetto EALING</p> <p>L'obiettivo del progetto EALING (<i>European Flagship Action for Cold Ironing in ports</i>) è fornire una risposta adeguata alle indicazioni di creare una rete europea dei trasporti marittimi capace di supportare le principali sfide in materia di ambiente e sostenibilità, pur restando altamente competitiva sul panorama internazionale.</p> <p>Le attività svolte in ciascuno dei porti del consorzio sono finalizzate a svolgere tutti gli studi necessari per accelerare l'implementazione dell'elettrificazione delle banchine nei propri scali.</p> <p>In particolare, nel contesto del progetto EALING, questa AdSP è impegnata nella realizzazione dei progetti per l'elettrificazione della banchina 17 (Facility 2A) attraverso dei punti di alimentazione compatibili con il traffico di OSVs (<i>Offshore Supply Vessels</i>), mezzi nautici ausiliari che forniscono servizi alle piattaforme <i>offshore</i> o che svolgono attività legate alla ricerca, nonché piccole navi traghetto e passeggeri. La stessa attività verrà compiuta per le banchine 4 e 5, destinate all'ormeggio di rimorchiatori e mezzi della Capitaneria di Porto.</p> <p>Le attività che saranno realizzate sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - indagini e verifiche tecniche; - analisi costi benefici; - autorizzazioni ambientali; - progettazione definitiva ed esecutiva. <p>La durata del progetto è di 36 mesi (da marzo 2020 a giugno 2023). Il budget a disposizione di AdSP MAC è di € 100.000, cofinanziato al 50% dal programma CEF.</p>
--	---

Ponendosi in linea con gli obiettivi dei programmi in materia di decarbonizzazione, di rafforzamento della competitività europea, della crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, della coesione territoriale, sociale ed economica, e dell'accesso al mercato interno e la sua integrazione, il progetto EALING contribuisce al raggiungimento dei seguenti Obiettivi dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile:

- **Obiettivo 5 – Raggiungere l'uguaglianza di genere ed emancipare tutte le donne e le ragazze:** in quanto obiettivo trasversale delle politiche europee, le attività svolte nell'ambito del progetto EALING hanno garantito il rispetto dell'uguaglianza di genere, coinvolgendo con pari opportunità sia gli uomini che le donne in tutte le fasi di preparazione, gestione e realizzazione delle attività progettuali;
- **Obiettivo 7 - Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni;**
- **Obiettivo 10 – Ridurre l'ineguaglianza all'interno di e fra le nazioni;**
- **Obiettivo 13 – Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico:** gli studi per l'elettificazione delle banchine 17, 4 e 5 contribuiscono alla creazione di sistemi di alimentazione delle navi ormeggiate al porto di Ancona caratterizzati da un minor impatto in termini di emissioni di Co2 favorendo quindi la transizione ecologica verso un sistema di trasporti più sostenibile dal punto di vista ambientale;
- **Obiettivo 16 – Promuovere società pacifiche e inclusive per uno sviluppo sostenibile.**

Come stabilito nell'obiettivo generale, il programma CEF promuove una crescita sostenibile ed inclusiva, nonché la coesione territoriale, sociale ed economica, pienamente in linea con gli Obiettivi 10 e 16.

LA GESTIONE DEI RIFIUTI

La questione della gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico è un tema molto attuale, e particolarmente sfidante per il Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, caratterizzato da porti con tipologie di traffico tra loro disomogenee. Mentre per i porti di Ancona e Ortona sono attivi piani e servizi di gestione supportati dai volumi di traffico generato dall'utenza, nei porti diportistici e

	<p>pescherecci il servizio è spesso integrato alla raccolta urbana. Rispetto a quest'ultima tipologia di porti, l'AdSP intende studiare, congiuntamente con le amministrazioni locali, dei sistemi integrati finalizzati a valorizzare i rifiuti prodotti, introducendo modalità innovative di smaltimento, ed individuando modelli di gestione economicamente sostenibili ed efficienti, da riportare nel piano di gestione dei rifiuti. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale è, inoltre, particolarmente sensibile al tema della gestione dei rifiuti accidentalmente rinvenuti e raccolti in mare dai naviganti. Ad esempio, gli <i>stakeholders</i> locali del porto di San Benedetto del Tronto hanno avviato il progetto "A pesca di plastica" per la raccolta della plastica abbandonata, a conferma che questo tema, seppur non rientrante tra i compiti istituzionali specifici dello stesso Ente, non può più essere trascurato. Ne sono ulteriore dimostrazione le recenti azioni politiche nazionali, volte all'adozione di specifici provvedimenti normativi atti a definire una disciplina <i>ad hoc</i>. L'Autorità di Sistema Portuale continuerà, inoltre, a fornire il supporto istituzionale necessario alle iniziative sperimentali che connettono impresa, ricerca avanzata ed università, come la BER (<i>Blue Economy Research</i>), promossa in ambito portuale ad Ancona a partire dal progetto pilota Pelikan di Garbage.</p> <p>Nel frattempo, pur nei limiti delle competenze e delle risorse attuali, l'Autorità di Sistema Portuale partecipa (come ha già fatto in vari porti sotto la propria giurisdizione) alle iniziative sinergiche con altre amministrazioni pubbliche del territorio (Regioni, Comuni, Capitanerie di Porto, etc.), finalizzate ad una corretta gestione della tipologia di rifiuti in questione, nelle more dell'adozione degli specifici provvedimenti normativi di cui sopra.</p> <p>A questo proposito, dal 2021, è attivo in ogni porto il servizio per la pulizia ordinaria degli specchi acquei dei bacini portuali. Un intervento che interessa una superficie complessiva di 3.313.000 m² di acqua marina. Questo per prevenire che le attività portuali e della navigazione marittima possano influire negativamente sull'ambiente, sulla salute umana o sulla sicurezza della navigazione. Il servizio riguarda la raccolta di tutti i rifiuti solidi, galleggianti o semisommersi, e delle sostanze grasse e oleose (compresi gli idrocarburi), che saranno poi smaltiti secondo le specifiche caratteristiche di ogni materiale recuperato.</p>
--	---

	<p>L'intervento è stato aggiudicato per un importo complessivo € 1.525.000, con un risparmio in sede di offerta dell'8,16%. L'incarico avrà una durata di quattro anni, e prevede, in ognuno dei cinque porti, la presenza fissa di un'imbarcazione che, oltre a realizzare il servizio di pulizia degli specchi acqueei, avrà a bordo dispositivi antinquinamento che potranno essere utilizzati come primo supporto in caso di necessità.</p> <p>Analogamente, in diversi porti, tra i quali Pesaro, San Benedetto del Tronto e Ortona, sono in corso o in avvio specifiche convenzioni con le Capitanerie di Porto, le Regioni, i Comuni e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, per la gestione dei rifiuti accidentalmente rinvenuti in mare, in coerenza anche con le innovazioni apportate dalla legge Salvamare. Nel solco di queste innovazioni, risulta fondamentale il ruolo del settore della pesca per la raccolta e il conferimento dei rifiuti.</p> <p>Nei diversi accordi si prevede un processo per la raccolta e la gestione dei rifiuti raccolti in mare, al fine di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - promuovere una corretta politica di salvaguardia dell'ambiente marino, sviluppando un sistema integrato per la gestione dei rifiuti abbandonati in mare, secondo le logiche della vigente legislazione nazionale e comunitaria; - acquisire esperienze e conoscenze specifiche utili a definire e consolidare un adeguato modello di prassi comportamentali riguardo alla gestione di questa tipologia di rifiuti e promuovere una diffusa coscienza ambientale e comportamenti virtuosi dei locali operatori marittimi, nonché della popolazione in merito alla corretta gestione dei rifiuti ed al rispetto dell'ambiente. <p>Il sostegno istituzionale a queste iniziative ha favorito lo sviluppo di attività di ricerca ed innovazione come il progetto "Green plasma", che vede la collaborazione tra Garbage service, Università politecnica delle Marche e la società IRIS S.r.l. nel testare l'uso di tecnologia al plasma per trasformare le plastiche non differenziabili raccolte in mare in gas ricco di idrogeno.</p>
<p><u>Disclosure 102-12</u> <u>Iniziative esterne</u></p>	<p>5.3 SUPPORTO ALLA COMUNITÀ LOCALE E DIALOGO PORTO-CITTÀ</p>

<p><u>Disclosure 102-13</u> <u>Adesione ad</u> <u>associazioni</u></p> <p><u>Disclosure 413-1</u> <u>Attività che</u> <u>prevedono il</u> <u>coinvolgimento</u> <u>delle comunità</u> <u>locali, valutazioni</u> <u>d'impatto e</u> <u>programmi di</u> <u>sviluppo</u></p>	<p>L'ATTIVITÀ PROMOZIONALE E DI COMUNICAZIONE</p> <p>L'attività promozionale rappresenta un compito istituzionale dell'Autorità di Sistema Portuale. I target delle attività promozionali di un Sistema Portuale variegato come quello del Mare Adriatico Centrale sono molteplici. Gli <i>stakeholders</i> dei diversi settori di attività del Sistema Portuale (logistica, traffico passeggeri, cantieristica, pesca, diporto nautico) rappresentano sicuramente l'obiettivo più evidente; a questi si affiancano le imprese dei territori di riferimento, gli operatori del settore dei trasporti e del turismo, le associazioni di categoria e altri <i>stakeholders</i> economici che nei porti possono trovare un'opportunità per lo sviluppo imprenditoriale.</p> <p>Ciascuno <i>stakeholder</i> può essere meglio raggiunto con iniziative specifiche come l'organizzazione di eventi tematici, approcci di dialogo territoriale, campagne di promozione dei porti e strumenti multimediali (ad es. <i>social media</i>) che possano raggiungere, sollecitare e stimolare l'interesse per gli scali e le loro attività. L'Autorità di Sistema Portuale è chiamata a tenere conto delle contestuali azioni di marketing dei suoi operatori economici, delle strategie di sviluppo economico dei territori e delle potenzialità degli scali gestiti, in maniera tale da individuare le corrette sinergie per massimizzare il risultato, a fronte di una coesistenza di molteplici interessi e iniziative. Non da ultimo, nella programmazione delle attività è divenuto prassi il coordinamento con l'Associazione Assoporti, anche in coerenza con l'obiettivo della norma di promuovere le azioni di sistema della portualità nazionale.</p> <p>La rete relazionale nella quale sviluppare le attività promozionali del Sistema Portuale include:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ operatori economici del sistema logistico portuale, distinti per tipologia di settore di attività; ○ istituzioni nazionali e Assoporti; ○ istituzioni territoriali; ○ la comunità locale, nell'ambito delle attività di cui al paragrafo sul dialogo porto-città del presente capitolo. <p>Promozione dei traffici e delle attività portuali</p> <p>I campi di azione per lo sviluppo dell'AdSP sono otto.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La movimentazione delle merci. Per questa, le campagne di promozione devono essere volte a valorizzare le potenzialità degli scali del Sistema Portuale (in particolare Ancona ed
---	--

Ortona) nei segmenti di traffico operativi e potenziali, come le Autostrade del Mare, la logistica, l'intermodalità, il trasporto terrestre e ferroviario e i servizi alle imprese del territorio. A livello internazionale proseguirà, ove possibile, la collaborazione con Assoporti, anche per ragioni di economia di scala, e sarà svolta una pianificazione in collaborazione con gli *stakeholders* dei porti. A livello locale saranno avviati, invece, incontri sistematici con le realtà imprenditoriali locali, volti a raccogliere le esigenze attuali e condividere le prospettive di sviluppo e le relative opportunità.

- **Traffico passeggeri e crociere.** Il traffico passeggeri sarà oggetto di iniziative volte a migliorare l'accoglienza, fornire servizi informativi e di assistenza ai passeggeri, soprattutto durante la stagione turistica, anche fruendo dei risultati dei progetti di cooperazione svolti con gli altri porti, quale la rete culturale dei porti dell'Adriatico (ADRIJO). L'obiettivo è qualificare l'offerta e renderla esteticamente e funzionalmente appetibile ai passeggeri in transito, sfruttando anche le tecnologie digitali per accompagnare virtualmente l'utenza. Verso le compagnie di crociera, l'azione di promozione sarà accompagnata anche da iniziative in ambito internazionale, come MedCruise (l'associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo), volte ad accrescere la reputazione del Sistema Portuale verso il turismo sostenibile e di qualità.
- **Yachting e diporto.** I porti dell'Adriatico Centrale presentano caratteristiche che potrebbero favorire la presenza di un diportismo di nicchia, quale quello dello *yachting*. Alcune azioni sperimentali potranno riguardare la promozione degli accosti nei porti marchigiani ed abruzzesi, unitamente alla promozione delle destinazioni, come avviene per il settore crocieristico.
- **Azioni promozionali verso le comunità locali.** In tale ottica, le attività di promozione devono rispondere a temi di immediato interesse per la comunità locale, piuttosto che rappresentare momenti autoreferenziali. Proseguirà la partecipazione alle iniziative degli "Italian Port Days", favorendo l'incrocio tra porto e temi come il futuro dei trasporti sostenibili, le opportunità per i giovani, il patrimonio delle conoscenze e l'identità dei porti.

	<ul style="list-style-type: none">- Collaborazione con le Istituzioni. La collaborazione con le Istituzioni locali riguarderà in particolare due tematiche, cioè lo sviluppo economico e la promozione turistica nei settori della nautica, delle crociere e del traffico traghetti. L'obiettivo sarà la realizzazione di iniziative congiunte in grado di valorizzare l'attrattività del territorio marchigiano, umbro, romagnolo e abruzzese afferente ai porti di Ancona, Ortona, Pesaro, Pescara e San Benedetto del Tronto. - Strumenti di promozione. Tra le azioni previste vi sono la realizzazione di nuovi strumenti promozionali digitali del Sistema Portuale, la realizzazione di campagne orientate alla sensibilizzazione degli armatori verso i porti dell'Adriatico Centrale, l'organizzazione di eventi e <i>site visits</i> in collaborazione con le Istituzioni locali, nonché la realizzazione di nuovi materiali promozionali secondo approcci di sostenibilità e innovazione. - Comunicazione. L'attività di comunicazione sarà strutturata in maniera da assicurare una percezione dell'Autorità di Sistema Portuale quale Ente aperto, trasparente, impegnato a concretizzare le opportunità di sviluppo e innovazione per la crescita integrata degli scali del Sistema Portuale. L'Ufficio, sotto il diretto coordinamento dei vertici dell'AdSP, continuerà ad assicurare il flusso informativo verso gli organi di stampa, e alimenterà le pagine social istituzionali dell'AdSP MAC, favorendone una gestione integrata e coordinata. L'azione di comunicazione istituzionale sarà svolta, inoltre, tramite il costante aggiornamento, anche grafico, del sito istituzionale. - Relazioni istituzionali esterne. Le attività di relazioni esterne, svolte al fine di preparare e favorire l'azione di rappresentanza esterna dei vertici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, saranno svolte avendo come riferimento le Istituzioni comunitarie, nazionali e locali, nonché le rappresentanze degli <i>stakeholders</i> economici, quali le associazioni di categoria ed i sindacati. Tra le iniziative sono incluse, a titolo di esempio: la partecipazione ai progetti di cooperazione internazionale; l'elaborazione di studi tematici volti a fornire il corretto inquadramento socioeconomico del
--	---

sistema portuale; la rappresentanza nei *fora* dei corridoi TEN-T; la promozione verso i coordinatori e le autorità comunitarie; il monitoraggio dell'occupazione diretta e indiretta dei porti, anche con il supporto di università e centri di ricerca.

IL DIALOGO PORTO-CITTÀ

Il porto è identità della città e della comunità locale, soprattutto negli scali più piccoli del Sistema Portuale, ed è vissuto come parte integrante dell'area urbana. L'esperienza di dialogo con la comunità locale, pertanto, è imprescindibile non solo per la prossimità tra aree portuali ed urbane, storicamente connesse tra loro, ma soprattutto per il ruolo di motori dell'economia e occupazione che gli scali rappresentano per il territorio e l'amministrazione locale.

La percezione del ruolo economico e sociale del porto diviene, dunque, un importante elemento di confronto e valorizzazione dello scalo, nella consapevolezza che solo un porto funzionante è in grado di valorizzare e dare sostegno economico alla città circostante. Questa risulta di importanza fondamentale nel momento in cui l'Autorità di Sistema si trova a dialogare con l'Amministrazione comunale e gli altri soggetti istituzionali attivi sul territorio per questioni relative all'urbanistica, alla sicurezza, allo sviluppo economico, alla cultura ed al turismo.

Infatti, il potenziale culturale, turistico e ricreativo dei porti dell'Adriatico Centrale è indubbiamente rilevante: ben quattro dei sei porti sono inseriti nel contesto urbano, in posizioni di pregio e di forte interesse per lo sviluppo di attività turistiche e ricreative.

Immaginando un percorso discensionale, si descrivono di seguito le peculiarità dei diversi porti del Sistema.

Il **porto di Pesaro** si trova alla foce del fiume Foglia, e vede svilupparsi, sia a nord che a sud, stabilimenti balneari e spiagge. Inoltre, a nord sono vicine le ultime propaggini del Parco del Monte San Bartolo. La banchina lungo Calata Caio Duilio è utilizzata per la vendita al minuto del pesce fresco, tradizionale attività dei pescatori, e rappresenta non solo il punto di partenza del lungomare cittadino, ma anche l'approdo dei passeggeri internazionali e dei crocieristi che sbarcano in città alla scoperta delle sue bellezze e del territorio circostante. Sul lato opposto del bacino portuale, la strada che tra i due porti conduce al molo settentrionale, rappresenta la via di accesso a numerosi ristoranti e agli

	<p>ormeggi delle imbarcazioni da diporto. Inoltre, il nuovo cantiere navale Rossini risulta oggi pienamente operativo, in seguito ad un intervento molto pregiato sia dal punto di vista architettonico che della sostenibilità ambientale che ha reso questa infrastruttura portuale, e le imbarcazioni da essa servite, un elemento di attrazione nel panorama urbano.</p> <p>Con riferimento al porto di Ancona, il dialogo tra porto e città dovrà proseguire secondo i principali elementi propri al confronto di questi anni, che prevalentemente ricalcano le tematiche dei principali porti europei:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il ruolo del porto di Ancona, nel percorso di sviluppo economico e sociale della città, è quello di motore economico e principale aggregato produttivo ed occupazionale del territorio regionale. L’Autorità di Sistema Portuale continuerà a favorire il confronto con i soggetti portatori di interesse, la cittadinanza e l’associazionismo volto a far conoscere le molteplici attività che caratterizzano la vita portuale, i dati relativi alla movimentazione delle merci e all’impatto economico e occupazionale dello scalo, anche attraverso visite che consentano di rendere noti aspetti e attività dello scalo poco noti; - la dimensione della sostenibilità ambientale dello scalo è uno dei temi più sensibili nel dialogo con la cittadinanza. Proseguirà, quindi, l’approccio attuale, strutturato sulla massima trasparenza, in collaborazione con le istituzioni competenti, e volto a fornire dati ed evidenze rispetto alle principali questioni (inquinamento ambientale, acustico, e traffico), nonché un costante aggiornamento sulle azioni di mitigazione messe in atto (anche) grazie ai fondi recentemente acquisiti, ed ai nuovi orientamenti governativi in tema di elettrificazione delle banchine; - la valorizzazione degli aspetti culturali, turistici e sociali nell’interazione porto-città riguarda diversi aspetti. Il porto e la città di Ancona hanno un vasto spazio contiguo, individuato nel c.d. Porto Storico, distinto dall’area più a nord dello scalo (il Porto Antico, oggetto della riapertura alla città e individuato nei moli Nord, Rizzo e la Lanterna Rossa). Il Porto Storico include, oltre al Porto Antico, tutta l’area di fronte mare dove insistono le banchine destinate al traffico traghetti ed il Mandracchio.
--	---

Tale prossimità, se da un lato è oggetto di confronto, dall'altro rappresenta un ambito d'insieme rispetto all'offerta di accoglienza per i viaggiatori ed i turisti in transito, che trovano nel centro urbano contiguo un'occasione di svago, essendo fornito di servizi e permettendo la possibilità di acquisti prima della partenza o all'arrivo. L'AdSP MAC ha collaborato con il Comune di Ancona adottando il medesimo sistema di segnaletica turistica (*wayfinding*), oggetto di prossima installazione nel Porto Storico, e prevedendo degli interventi infrastrutturali manutentivi leggeri, volti a facilitare la fruibilità in sicurezza di questi spazi del porto. L'elaborazione della pianificazione portuale ed il relativo confronto consentiranno di favorire ulteriori progressi a vantaggio anche di nuove possibili iniziative economiche. Infine, un ulteriore ambito di collaborazione, che verrà ulteriormente proseguito, è la valorizzazione dell'area del Mandracchio, connessa al quartiere Archi, nell'ottica di promuovere la qualità e la sostenibilità relative al mercato ittico locale, a partire dal completamento dei lavori della stessa sede del mercato, attualmente in corso di svolgimento, la cui conclusione è prevista nel 2023. Proseguiranno, inoltre, le attività come il museo virtuale del porto di Ancona, connesso al portale turistico della città, e il supporto dell'AdSP alle manifestazioni tradizionali, che consentono di valorizzare l'immagine del porto quale elemento caratterizzante dell'identità cittadina. Sono questi strumenti a consentire di combinare la dimensione dell'accoglienza turistica con la missione di aumentare la fruibilità del patrimonio di conoscenze, storie e saperi proprio del porto di Ancona, a favore della comunità locale.

Il porto di **San Benedetto del Tronto** ha già oggi come prevalenti vocazioni la pesca, la cantieristica e il rimessaggio, il diportismo turistico, oltre a essere inserito nel lungomare cittadino. L'AdSP, negli ambiti demaniali di propria competenza, intende favorire la promozione delle attività culturali e ricreative in collaborazione con le Istituzioni locali, con particolare riferimento alla sopra richiamata esperienza del progetto "A pesca di plastica", valorizzando, anche nelle iniziative divulgative, la collaborazione con il locale Museo della Marineria. Come per gli altri scali, inoltre, sarà necessario collaborare attivamente con gli operatori economici e le istituzioni locali per la piena

	<p>valorizzazione dello scalo negli aspetti relativi all'accoglienza dei turisti, in considerazione della forte vocazione della città al turismo balneare e del ruolo delle infrastrutture portuali per la promozione degli aspetti legati al diportismo, nonostante la marina di San Benedetto del Tronto sia esclusa dall'ambito di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale.</p> <p>La situazione relativa al porto di Pescara è, sotto molti aspetti, comparabile a quella del porto di Pesaro. Anche lo scalo pescarese si trova, infatti, alla foce dell'omonimo fiume, circondato a nord e a sud da spiagge e stabilimenti balneari. Il lungomare è impreziosito dal Ponte del Mare, un elegante ponte strallato che collega il lungomare nord e quello sud, dove insiste anche un'ottima marina con i circoli nautici e di diporto. La zona del lungofiume, che ospita gli accosti dei motopescherecci, e ove, tradizionalmente, si svolge la vendita al minuto del pesce, è stata oggetto di un recente intervento dell'Autorità di Sistema Portuale volto a realizzare strutture di appoggio e servizio per consentire la vendita del prodotto ittico, grazie ad un finanziamento a valere sul bando FEAMP della Regione Abruzzo. Si prevede di proseguire la riqualificazione del <i>waterfront</i> fluviale nell'ambito delle progettualità condivise con l'Amministrazione comunale e regionale.</p> <p>Per quanto concerne il porto di Ortona, seppure l'ambito urbano risulti, rispetto ad altri scali marittimi, nettamente più distaccato, stante la morfologia del territorio, si rilevano anche in tal caso consolidate occasioni di presenza della cittadinanza, in particolare nella zona a sud, ove la consueta passeggiata lungo il molo Saraceni e la balneazione nel vicino Lido, unitamente agli adiacenti ormeggi del diporto nautico ed alla vicina pista ciclo-pedonale di recente realizzazione da parte degli enti locali, costituiscono ormai tradizionali attrattive per la popolazione locale e non. L'AdSP, negli ambiti demaniali di propria competenza, intende favorire la promozione delle attività culturali e ricreative in collaborazione con le Istituzioni locali e il FLAG, società consortile per l'attuazione della strategia sostenuta dal Fondo Pesca dell'Unione Europea (FEAMP). Il FLAG individua proprio nel binomio pesca-turismo la propria linea d'azione principale per il sostegno al settore ittico locale.</p> <p>Infine, l'AdSP del Mare Adriatico Centrale intende proseguire tutte quelle azioni dirette alla conoscenza della portualità e della logistica</p>
--	--

per la cittadinanza. In particolare, il progetto di museo virtuale inserito nella rete transfrontaliera ADRIJO, continuerà ad essere sviluppato con l'inserimento del patrimonio culturale degli altri scali e l'estensione del network culturale.

È previsto, inoltre, di riprendere le attività nell'ambito dell'iniziativa nazionale *Italian Port Days*.

L'AdSP intende, infine, favorire la collaborazione con gli istituti superiori, ed in particolare gli istituti tecnico-nautici presenti nei territori di riferimento, per avvicinare gli studenti alle professioni della portualità e del mare. Saranno, quindi, proseguite le iniziative in coordinamento con le locali Capitanerie di Porto, volte a fare conoscere gli aspetti tecnici, normativi, tecnologici ed innovativi che stanno dietro le diverse filiere portuali: dalla cantieristica alla logistica, dal traffico crociere alle rinfuse, passando per la pesca e la promozione della cultura marinara.

“Leggo una marea” al Porto Antico di Ancona

Il progetto “Leggo una marea” è stato proposto dall'AdSP del Mare Adriatico Centrale per permettere ai bambini di ritornare a scoprire il porto in sicurezza. Al Porto Antico di Ancona, sulla banchina San Francesco, è stato creato un ambiente per accogliere i più piccoli e intrattenerli con letture animate in collaborazione con Marche Teatro - Teatro del Canguro. L'intento dell'AdSP è quello di promuovere, attraverso gli incontri con i racconti ispirati al mare, ai porti, ed in generale alla cultura del mare, la “sensibilizzazione” dei bambini della città nei confronti di un luogo suggestivo, ricco di storia, inserito in un contesto dove convivono attività produttive, flussi turistici, scambi di ogni natura e di differenti culture. La risistemazione di questa parte del porto ha, infatti, ricreato quell'abitudine, già presente nell'Ancona di un tempo, di sentire lo scalo dorico come la naturale prosecuzione della città.

Inoltre, su iniziativa della Biblioteca Comunale per ragazzi Benincasa Novelli, sarà presente, nei pressi dell'area destinata alle letture, il “Bicilibro” de “l'Acchiappasogni Teatro”, per il prestito librario itinerante, affinché i bambini che lo vogliono, possano ritornare a casa, dopo la lettura, con un libro che in qualche misura proseguirà la missione dei racconti già ascoltati all'aperto.



Il progetto REMEMBER - Restoring the memory of Adriatic ports sites. Maritime culture to foster balanced territorial growth

Finanziato dal programma di cooperazione transfrontaliera Interreg VA Italia-Croazia CBC, il progetto si pone l'obiettivo di promuovere il turismo sostenibile e la crescita blu nell'area di cooperazione tra Italia e Croazia, attraverso la valorizzazione dell'importante patrimonio culturale marittimo di otto porti adriatici, sia italiani che croati (Ancona, Venezia, Trieste, Ravenna, Fiume, Zara, Dubrovnik, Spalato), quali soggetti trainanti per lo sviluppo di percorsi di crescita sostenibile dei territori, in linea con quanto previsto dall' Asse Prioritario 3 - Ambiente e patrimonio culturale.

Il progetto, della durata di 42 mesi (01/06/2019-30/06/2022), ha ottenuto un budget complessivo pari ad € 2.813.460, e ha coinvolto numerosi soggetti, tra cui la stessa AdSP MAC a fare da capofila; nello specifico, i partner del progetto sono stati:

- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale;
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale;
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale;
- KIP - Cluster intermodale dei trasporti croato;
- Autorità Portuale di Dubrovnik;

- Autorità Portuale di Zara;
- RERA s.d. - Agenzia per lo sviluppo e il coordinamento della Contea di Spalato-Dalmazia;
- Museo Nazionale di Zara;
- Università politecnica delle Marche (DICEA- Dip. Costruzioni, Ing. Civile e Architettura).

Il budget totale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale è stato pari a € 470.220, finanziato al 100% (ovvero, per l'85% dal FESR e per il 15% dal Fondo di Rotazione).

Il progetto ha permesso la valorizzazione del patrimonio storico dei porti, monumentale ed immateriale, in chiave turistica e di generazione di nuova economia e nuova occupazione, attraverso la creazione di un network culturale online (ADRijO), che ha portato alla realizzazione di otto musei virtuali degli otto porti coinvolti, al fine di virtualizzare e rendere interattivo il patrimonio monumentale e di conoscenze di ciascun porto, con l'obiettivo di promuovere in maniera congiunta i territori, anche a vantaggio delle compagnie di crociera, e di rafforzare il rapporto porto-città, attraverso una maggiore consapevolezza della realtà portuale e marittima delle città coinvolte. Tali azioni sono state tutte tra loro coordinate in modo da poter condividere i contenuti in un unico portale multilingue, pensato per preservare e promuovere la consapevolezza e l'attrattiva dei porti adriatici attraverso linguaggi diversi (come modelli 3D, video e fotografie), raccolti in categorie comuni (Storie, Cultura e Tradizioni, Patrimonio).

In particolare, il progetto REMEMBER ha consentito di realizzare percorsi turistici e interventi di valorizzazione del patrimonio storico e monumentale, che vedono, nello specifico caso del porto di Ancona, la creazione di un percorso di *wayfinding* turistico-culturale dei principali punti di interesse individuati dal progetto, grazie anche alla cooperazione istituzionale del Comune di Ancona e della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio delle Marche.

Tale sistema di *wayfinding* permette il dialogo dei pannelli stessi con il portale turistico del Comune di Ancona (www.anconatourism.it) e la piattaforma ADRijO, che fornisce all'utente un approfondimento digitale relativo al punto di interesse specifico selezionato.

Inoltre, il Digital Twin dell'Arco di Traiano, realizzato dall'Univpm, e condiviso con la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio

	<p>delle Marche, ha permesso di ottenere degli importanti finanziamenti del Ministero della Cultura, finalizzati alla promozione della preservazione di questo importante monumento simbolo della città, e del porto, di Ancona.</p> <p>Il progetto, oltre ad essere coerente con gli obiettivi perseguiti dal Programma di finanziamento Interreg Italia-Croazia, contribuisce al raggiungimento dei seguenti Obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo Sviluppo Sostenibile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Obiettivo 5 – Raggiungere l'uguaglianza di genere ed emancipare tutte le donne e le ragazze;</u> - <u>Obiettivo 8 – Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti;</u> - <u>Obiettivo 10 – Ridurre l'ineguaglianza all'interno di e fra le nazioni;</u> - <u>Obiettivo 11 – Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, flessibili e sostenibili;</u> - <u>Obiettivo 12 – Garantire modelli di consumo e produzione sostenibili;</u> - <u>Obiettivo 16 – Promuovere società pacifiche e inclusive per uno sviluppo sostenibile.</u> <p>Il progetto ha, infatti, consentito di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - incentivare la creazione di una domanda di turismo alternativa, a vantaggio di una gestione sostenibile dei flussi turistici, e complementare rispetto alla stagione estiva, caratterizzata da un tradizionale picco di presenze; - preservare il patrimonio culturale tangibile e intangibile degli otto porti adriatici, creando un modello replicabile anche in altri contesti; - valorizzare la cultura portuale e marittima locale, presentandola come risorsa che, nei secoli, ha generato ricchezza economica, culturale e artistica, migliorando il rapporto porto-città, anche grazie alla fruizione di strumenti multimediali che consentono un'esperienza virtuale alternativa rispetto ai tradizionali strumenti.
--	---

Istruzione: un nuovo software per il simulatore navale dell'Istituto Nautico Volterra-Elia di Ancona

È stato formalizzato l'accordo tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e l'Istituto di istruzione superiore "Volterra-Elia" di Ancona, per l'aggiornamento del software del simulatore navale utilizzato dagli studenti del Nautico nel corso di studio in Trasporti e Logistica, e dimostratosi funzionale alle necessità di sviluppo dei porti del sistema Portuale per la possibilità di studiare i potenziali nuovi approdi in banchina.

L'Autorità di Sistema Portuale ha stanziato, con il progetto INTESA, oltre € 47.000 per l'acquisizione di un software aggiornato, interamente finanziato dal programma di cooperazione Interreg Italia-Croazia. Le specifiche tecniche sono state definite dai docenti stessi dell'Istituto Nautico, mentre l'Autorità di Sistema Portuale ha chiesto che il software venisse dotato delle più accurate cartografie nautiche dei porti di Pesaro, Ancona e Ortona, e di modelli di navi merci e passeggeri in linea con le realizzazioni degli ultimi anni.

I vantaggi di questa collaborazione si ravvisano da ambo i lati; per l'Istituto "Volterra-Elia" si conferma la disponibilità di uno strumento moderno e avanzato di simulazione, a beneficio dei docenti e degli studenti, mentre la comunità portuale e il Corpo dei Piloti, in particolare, potranno disporre di uno scenario aggiornatissimo che consenta di supportare le scelte relative ai traffici portuali, anche dal punto di vista della sicurezza della navigazione.

L'esperienza di collaborazione tra Istituto Nautico, AdSP MAC, Capitaneria di Porto e Corpo dei Piloti risale all'accordo firmato nel 2016, relativo alla prima modernizzazione del simulatore, necessaria per verificare la fattibilità dell'ormeggio della MSC Sinfonia alla banchina 15 del porto di Ancona.

Italian Port Days: gli studenti del Nautico nel porto di Ortona

Le visite degli istituti scolastici in porto, svolte con il coinvolgimento delle comunità portuali e della Capitaneria di Porto, sono un'opportunità di conoscenza e di consapevolezza del territorio, in cui poter immaginare il proprio futuro all'interno di un sistema marittimo-portuale nazionale. In queste occasioni, infatti, agli studenti vengono illustrate tutte le diverse attività che fanno la comunità produttiva di un porto.



Valorizzazione del patrimonio storico nel porto di Ancona: l'intervento dell'AdSP su Portella Panunzi

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, sempre attenta a mantenere alta l'attenzione nella conservazione e valorizzazione dei beni artistici presenti in ambito portuale, realizzerà un intervento per la messa in sicurezza della Portella Panunzi all'interno del porto di Ancona, uno degli storici punti di accesso alla città dal mare, antica testimonianza del legame storico tra porto e città.



Il fondo FEAMP per supportare le comunità locali della pesca

Il Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca (FEAMP) annovera tra i suoi obiettivi la promozione di una pesca e di una acquacoltura competitive, redditizie e sostenibili sotto il profilo ambientale, oltreché socialmente responsabili e finalizzate ad uno sviluppo territoriale equilibrato e inclusivo delle zone così sfruttate, in attuazione della Politica Marittima Integrata (PMI) dell'Unione Europea, complementare rispetto alla Politica di Coesione e alla Politica Comune della Pesca (PCP).

Questo è uno dei cinque Fondi Strutturali e di Investimento Europei (Fondi SIE) che si integrano a vicenda e mirano a promuovere una ripresa basata sulla crescita e l'occupazione.

La strategia, le priorità e le modalità di impiego efficace ed efficiente del FEAMP e degli altri Fondi Strutturali e di Investimento Europei sono state definite all'interno dell'Accordo di Partenariato, approvato dalla Commissione Europea il 29 ottobre 2014, e modificato l'8 febbraio 2018 a seguito della programmazione delle risorse attribuite all'Italia.

Nello specifico, il FEAMP si articola in quattro pilastri, che sono:

- pesca intelligente ed ecocompatibile (che consenta di agevolare la transizione verso una pesca sostenibile);
- acquacoltura intelligente ed ecocompatibile (affinché i consumatori europei abbiano accesso a un'alimentazione sana e nutriente);
- sviluppo sostenibile e inclusivo delle comunità che dipendono dalla pesca;
- politiche marittime intersettoriali (che generino risparmi e crescita).

Per dare esecuzione agli obiettivi del FEAMP, e sostenere gli interventi a favore della sostenibilità e della crescita inclusiva della pesca e dell'acquacoltura, l'Italia ha elaborato, quale strumento di programmazione delle attività, un piano operativo articolato in sei priorità, di seguito elencate:

- **Priorità 1 - Promuovere una pesca sostenibile sotto il profilo ambientale, efficiente in termini di risorse, innovativa, competitiva e basata sulle conoscenze;**

	<ul style="list-style-type: none"> - Priorità 2 - Favorire un'acquacoltura sostenibile sotto il profilo ambientale, efficiente in termini di risorse, innovativa, competitiva e basata sulle conoscenze; - Priorità 3 - Promuovere l'attuazione della Politica Comune della Pesca (PCP); - Priorità 4 - Aumentare l'occupazione e la coesione territoriale; - Priorità 5 - Favorire la commercializzazione e la trasformazione del prodotto ittico; - Priorità 6 - Favorire l'attuazione della Politica Marittima Integrata (PMI). <p>In concreto, le azioni promosse si sono sviluppate attraverso tre progetti principali, che sono i seguenti.</p> <p>Progetto codice 03/SSL/16/MA-22/SSL/20/MA. Finanziato dal programma FEAMP 2014/2020 della Regione Marche, rispondente alla Priorità 4 - Sviluppo locale di tipo partecipativo (azione 2.3 – i luoghi della pesca e di sbarco).</p> <p>L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale è beneficiaria di un contributo della Regione Marche (P.f. "Economia Ittica e cooperazione") pari a € 214.177,10, finanziato interamente dalle risorse del fondo FEAMP.</p> <p>Il progetto, che ha una durata di 24 mesi (01/12/2020- 31/12/2022), consiste nella fornitura presso il mercato ittico del porto di Ancona di un sistema automatico di produzione del ghiaccio ad uso alimentare, da impiegare per la migliore conservazione del pescato, nel tempo dedicato alle operazioni di prima vendita.</p> <p>Il sistema si caratterizza per un forte investimento nella componente software, in quanto consentirà l'integrazione del macchinario di produzione e distribuzione del ghiaccio con il sistema di gestione dell'asta commerciale, nonché la produzione e l'uso di ghiaccio specifica per ciascun utente. Il progetto prevede, inoltre, l'acquisto di un sistema automatizzato di controllo e gestione di erogazione del ghiaccio, con deposito direttamente sulle casse uscenti dalla vendita in asta di ogni linea; questo anche grazie anche all'acquisto di cassette in plastica, con coperchio e microchip, congrue a garantire il volume di commercializzazione di un'impresa di pesca.</p>
--	---

Il progetto, oltre ad essere coerente con gli obiettivi perseguiti dal FEAMP, contribuisce al raggiungimento dei seguenti Obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo Sviluppo Sostenibile:

- **Obiettivo 5 - Raggiungere la parità di genere e l'empowerment di tutte le donne e le ragazze;**
- **Obiettivo 8 - Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti;**
- **Obiettivo 9 - Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione e una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile;**
- **Obiettivo 10 - Ridurre l'egualianza all'interno e fra le nazioni;**
- **Obiettivo 12 - Garantire modelli di consumo e produzione sostenibili;**
- **Obiettivo 13 - Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico;**
- **Obiettivo 15 - Proteggere, ripristinare e favorire un uso sostenibile dell'ecosistema terrestre;**
- **Obiettivo 16 - Promuovere società pacifiche e inclusive per lo sviluppo sostenibile.**

Il progetto consentirà, infatti, di:

- migliorare la funzionalità di tutto il mercato ittico, compreso l'edificio storico, previo adeguamento ed ottimizzazione delle sale d'asta, con una nuova e più funzionale distribuzione interna di tutte le attività di vendita e d'asta;
- ridurre l'inquinamento ambientale, consentendo il lavaggio e il riuso delle nuove e più sostenibili cassette in plastica (con coperchio e microchip) in luogo delle cassette usa e getta in polistirolo;
- ottimizzare i tempi di gestione del prodotto, incrementando la velocità con cui si svolge l'asta, così da ridurre i tempi tra lo sbarco e la partenza dei camion con le casse di prodotto;
- migliorare e valorizzare la qualità del prodotto ittico trattato nelle aree di vendita, in quanto l'automazione permette la protezione del pesce e il suo equilibrio organolettico;
- migliorare la sicurezza e le condizioni di lavoro, evitando il contatto diretto dell'operatore con il ghiaccio e migliorando la sicurezza e la qualità della vita degli operatori.

	<p>Progetto codice 1.43/2019/05/MA. (<i>“Opere di ammodernamento e risanamento complessivo di uno dei tre edifici che compongono il complesso demaniale sede del mercato ittico”</i>). Finanziato dal programma FEAMP 2014/2020 della Regione Marche Misura 1.43 – “Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all’asta e ripari di pesca” (Art. 43 reg. (UE) n.508/2014</p> <p>Questo progetto si pone in continuità con gli investimenti in opere di ammodernamento e risanamento complessivo di uno dei tre edifici che compongono il complesso demaniale sede del mercato ittico, presentato da questa AdSP, a valere sul bando “Misura 1.43 – DGR 782/2016 - Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all’asta e ripari di pesca” con un contributo pari a € 850.000 (per un valore complessivo del progetto di € 1.000.000)</p> <p>L’intervento, di una durata complessiva di 42 mesi (01/06/2019-31/12/2022), si pone l’obiettivo di risolvere criticità legate al degrado della struttura e alla vetustà degli impianti che, oltre a causare problemi in termini di sicurezza dei lavoratori, limitano l’efficienza dell’attività economica di asta del pescato, impedendo di raggiungere elevati standard di prestazione e di qualità, e compromettendo la redditività del settore. Il progetto permette, quindi, di accrescere la competitività e l’efficienza dell’intero comparto ittico del porto di Ancona, attraverso la realizzazione di opere di miglioramento e di ammodernamento delle sale per la vendita all’asta del pesce.</p> <p>Tale progetto, oltre ad essere coerente con gli obiettivi perseguiti dal FEAMP, contribuisce al raggiungimento dei seguenti Obiettivi dell’Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo Sviluppo Sostenibile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Obiettivo 5 - Raggiungere la parità di genere e l’empowerment di tutte le donne e le ragazze;</u> - <u>Obiettivo 8 - Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un’occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti;</u> - <u>Obiettivo 9 - Costruire un’infrastruttura resiliente e promuovere l’innovazione e una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile;</u> - <u>Obiettivo 10 - Ridurre l’egualianza all’interno e fra le nazioni;</u>
--	--

- **Obiettivo 12 - Garantire modelli di consumo e produzione sostenibili;**
- **Obiettivo 13 - Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico;**
- **Obiettivo 15 - Proteggere, ripristinare e favorire un uso sostenibile dell'ecosistema terrestre;**
- **Obiettivo 16 - Promuovere società pacifiche e inclusive per lo sviluppo sostenibile.**

Grazie a questo progetto si potrà:

- migliorare la sicurezza dei lavoratori, dei pescatori e degli operatori del mercato ittico, attraverso la demolizione e ricostruzione dell'edificio in base ai più stringenti requisiti di sicurezza, nonché all'uso di vetri antinfortunistici;
- incrementare l'efficienza energetica dell'edificio e garantire una maggiore qualità e controllo del pescato, tramite l'ammodernamento dell'attività di vendita all'asta, finalizzato ad accrescere la qualità dei prodotti ittici attraverso il controllo della temperatura prima e dopo l'asta, e l'efficienza dell'attività grazie all'acquisto delle più moderne attrezzature necessarie al potenziamento della vendita del pescato;
- proteggere l'ambiente e ridurre l'inquinamento attraverso la creazione, nell'edificio oggetto della richiesta di contributo, di una sala per il lavaggio delle cassette e di un deposito per le cassette pulite da riutilizzare, procedendo così alla sostituzione delle cassette in polistirolo "usa e getta" con cassette in plastica lavabili (nel rispetto dei principi di igiene).

Progetto codice 05/PLS/17. ("Opere di manutenzione straordinaria per le banchine Nord e Sud del porto canale di Pescara"). finanziato dal programma FEAMP 2014/2020 della Regione Abruzzo Misura 1.43 – "Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all'asta e ripari di pesca"

Quest'ultimo progetto, di durata triennale (01/11/2018-01/11/2021) e avente un budget pari ad € 405.692,43, ha permesso la realizzazione di due "blocchi" per servizi igienici, uno nella sponda nord e un altro nella sponda sud del porto di Pescara, realizzando altresì, presso la Banchina Sud, un modulo chiuso per idoneo al ricovero dei lavoratori marittimi della pesca.

	<p>Inoltre, è stato predisposto un impianto per la raccolta, il trattamento ed il conferimento in fognatura delle acque reflue di lavaggio del pescato, in corrispondenza delle banchine Nord e Sud.</p> <p>Con riferimento alla pavimentazione stradale, il progetto ha permesso la realizzazione di rifacimenti localizzati della sovrastruttura stradale in conglomerato bituminoso, previa asportazione degli strati superficiali (tappeto di usura) e di quelli più in profondità (binder), con conseguente rifacimento della segnaletica stradale orizzontale. È stata, inoltre, restaurata la pavimentazione lapidea presente in prossimità della Banchina Nord, previi interventi di manutenzione che hanno visto il ripristino delle opere circostanti (come le bitte, i cordoli, i dissuasori e la fontanella d'acqua potabile). Infine, sono stati installati parabordi d'ormeggio in gomma del tipo "a delta", ed è stata realizzata una pensilina per gli addetti alla riparazione delle reti da pesca.</p> <p>Questo progetto, oltre ad essere coerente con gli obiettivi perseguiti dal FEAMP, contribuisce al raggiungimento dei seguenti Obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo Sviluppo Sostenibile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Obiettivo 5 - Raggiungere la parità di genere e l'empowerment di tutte le donne e le ragazze;</u> - <u>Obiettivo 8 - Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti;</u> - <u>Obiettivo 9 - Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione e una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile;</u> - <u>Obiettivo 10 - Ridurre l'egualianza all'interno e fra le nazioni;</u> - <u>Obiettivo 12 - Garantire modelli di consumo e produzione sostenibili;</u> - <u>Obiettivo 13 - Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico;</u> - <u>Obiettivo 15 - Proteggere, ripristinare e favorire un uso sostenibile dell'ecosistema terrestre;</u> - <u>Obiettivo 16 - Promuovere società pacifiche e inclusive per lo sviluppo sostenibile.</u>
--	--

Il progetto ha, infatti, consentito di:

- migliorare le infrastrutture dei siti di sbarco e imbarco e dei ripari di pesca, con l'obiettivo di contribuire alla protezione dell'ambiente e al miglioramento della sicurezza e delle condizioni di lavoro dei pescatori;
- promuovere l'efficientamento e la razionalizzazione delle aree destinate alla pesca, basate su una più diffusa sostenibilità ambientale, per migliorare le condizioni di lavoro degli operatori al fine di raggiungere più alti standard di efficienza e redditività dell'attività di pesca, contribuendo a diversificare le attività, valorizzando gli aspetti turistici e culturali e promuovendo il commercio al dettaglio per generare nuove forme di reddito per gli operatori diretti e nuova occupazione per il territorio in generale;
- arricchire l'offerta turistica del territorio della macroregione adriatico-ionica, promuovendo i prodotti legati all'economia blu e valorizzando le produzioni locali a chilometro zero, ovvero il pescato regionale;
- valorizzare i prodotti ittici locali e il lavoro degli operatori della filiera, in quanto la predisposizione delle pensiline per la tradizionale attività di riparazione delle reti da pesca svolta dai c.d. retieri, e l'impianto per la raccolta, il trattamento ed il conferimento in fognatura delle acque reflue di lavaggio del pescato, permettono di vendere al minuto il pescato rimasto invenduto dall'attività di vendita all'ingrosso, secondo i principi della filiera corta, contribuendo alla diversificazione del reddito degli operatori ed al raggiungimento del bacino della popolazione locale.



Restyling della sede storica del Mercato Ittico di Ancona, proposto e approvato nel 2020

<p>Disclosure 403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti</p> <p>Disclosure 403-6 Promozione della salute dei lavoratori</p> <p>Disclosure 403-7 Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali</p>	<h2 style="color: #92D050;">5.4 SAFETY & SECURITY IN AMBITO PORTUALE</h2> <h3>LA SECURITY PORTUALE</h3> <p>La diversa conformazione degli scali facenti parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale rende complessa l'applicazione di un sistema omogeneo di controllo e sorveglianza. A partire da gennaio 2020, la Divisione Security ha individuato le priorità nell'ambito di applicazione dei protocolli di <i>security</i> ai porti interessati, in ragione della tipologia di imbarcazioni, traffici ed attività specifiche.</p> <p>Superata la prima fase di transizione, legata al trasferimento delle competenze in materia di <i>maritime security</i> tra i locali Comandi di Capitaneria e la Divisione Security dell'AdSP, al termine del 2021 si è potuto dare avvio all'attività di ricognizione.</p> <p>Nello specifico, sono stati individuati una serie di interventi, alcuni dei quali rivestono carattere di indifferibilità, come, ad esempio; a) la revisione di tutta la documentazione di sicurezza dei porti del Sistema che registrino traffici rientranti nella normativa di <i>maritime security</i> (Valutazioni di sicurezza e Piani di sicurezza), riferita sia agli impianti portuali che alle aree omogenee a questi connesse; b) la revisione integrale dei regolamenti sugli accessi, che progressivamente si estenderà a tutti i porti del Sistema, e che andrà di pari passo con la digitalizzazione dei varchi di accesso carrabili e pedonali, laddove esistenti, e con l'automazione dei sistemi di controllo.</p> <p>In tale ottica, dopo aver offerto una sintesi del lavoro svolto e degli obiettivi raggiunti dalla Divisione, il focus si concentrerà sugli obiettivi di medio e breve termine e sulla pianificazione degli interventi di medio lungo periodo.</p> <h4>Identificazione dei fabbisogni</h4> <p>Le operazioni che dovranno essere espletate sono, nello specifico:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la revisione integrale della documentazione di <i>security</i> da estendere a tutti i porti interessati dall'applicazione della normativa <i>maritime security</i> (Ancona, Ortona, Pesaro, Pescara),
--	--

alla luce del rilascio del nuovo Programma Nazionale di Sicurezza Marittima e dell'attivazione di nuovi traffici legati al settore passeggeri (come nel caso del collegamento Pescara – Croazia previsto a partire dal 2023, e degli approdi crocieristici sul porto di Pesaro che prevedono imbarchi mediante natanti di bordo - tender - con nave ormeggiata in rada)

- la progressiva revisione del Regolamento degli accessi nei porti del Sistema, anche a fronte del completamento della digitalizzazione di tutte le procedure di gestione dei titoli autorizzativi di accesso in porto e della realizzazione di un sistema automatizzato di controllo degli accessi integrato ed uniforme per tutti i porti;
- l'implementazione dell'attività ispettiva relativa alle operazioni portuali nel porto di Ancona e l'attivazione di un analogo servizio presso il porto di Ortona;
- l'attività di monitoraggio e controllo delle infrastrutture portuali, con produzioni di appositi verbali di sopralluogo da condividere con i settori interessati dell'AdSP e con i locali Comandi delle Capitanerie di Porto.

Individuazione degli obiettivi da perseguire

L'identificazione dei fabbisogni primari in materia di *security* è stata eseguita in ragione dei seguenti principali obiettivi, da realizzare nel triennio di riferimento del Piano Operativo Triennale:

- semplificare i Piani di Security al fine di renderli di più facile ed immediata fruizione, non solo da parte delle Autorità competenti, ma anche dai soggetti privati la cui attività si interfaccia quotidianamente con la normativa di riferimento (come terminalisti e imprese portuali); tale attività consentirà di procedere più agevolmente e con tempistiche contenute ad eventuali revisioni della già menzionata documentazione in corso d'opera;
- creare punti di riferimento chiari e riconoscibili per tutti i soggetti, istituzionali e privati, operanti presso i porti del Sistema, mediante la continuità di esercizio e di funzione degli addetti della Divisione Security nelle specifiche tematiche di ogni singolo porto;
- razionalizzare le modalità di gestione dei titoli autorizzativi e massimizzare la tracciabilità dell'intero ciclo (che inizia con

	<p>un'istanza di richiesta accesso, cui segue la gestione dell'istanza finalizzata al rilascio del titolo autorizzativo, necessitante di un'adeguata gestione anagrafica) implementando modalità e procedure di controllo degli accessi digitalizzate ed efficienti;</p> <ul style="list-style-type: none"> - implementare le attività ispettive rivolte alle operazioni portuali ed alla tutela delle infrastrutture demaniali portuali. <p>La sintesi delle categorie precedentemente descritte ha trovato concretizzazione in una serie di interventi e determinazioni delle quali si offre un quadro sinottico, distinto per luogo di implementazione.</p> <p>ANCONA</p> <p>Le azioni condotte presso questo porto riguardano, principalmente, la revisione di tutta la documentazione di sicurezza riferita ai seguenti ambiti portuali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aree connesse al traffico passeggeri e al Porto Antico. Il primo passo consisterà nell'identificazione delle aree omogenee equiparabili da diversi punti di vista come la configurazione dei confini naturali, la security e le attività produttive svolte al loro interno. Le valutazioni e le analisi di rischio dovranno tenere in debita considerazione tali elementi, proponendo l'adozione di procedure specifiche contenute nei piani, che sappiano coniugare il pieno rispetto della normativa di <i>maritime security</i> con le esigenze commerciali specifiche di ogni area. La redazione del <i>Port Security Assesment</i> e del conseguente <i>Port Security Plan</i> dovrà trovare compimento entro e non oltre il 2022. - Aree di security destinate al traffico merci – Area Nuova Darsena. Si necessita di una revisione a breve-medio termine della Valutazione di Sicurezza dell'area connessa alla Nuova Darsena, e conseguentemente del <i>Port Security Plan</i>. L'attività dovrà prevedere anche la futura separazione delle banchine 19,20 e 21 dal resto del <i>terminal</i> merci. Tale cesura determinerà la necessità di un'attenta pianificazione delle infrastrutture di <i>security</i> dell'area (delimitazioni perimetrali, sistemi di controllo accessi, videosorveglianza dedicata, connessione in fibra per il trasferimento dati) che dovrà armonizzare le procedure di <i>security</i>, discendenti dalla fase di
--	--

riorganizzazione documentale di cui al presente punto, con la presenza dei controlli frontalieri e doganali (ed il loro impatto sulle tempistiche di sviluppo dei flussi veicolari e pedonali) in relazione alle direttrici extra-Schengen di riferimento delle linee destinate a tali banchine.

In tale ottica, particolare importanza sarà rivestita dalla sinergia tra Divisione Security, Direzione Tecnica e Settore Informatico, soprattutto con riferimento alle fasi di progettazione delle infrastrutture fisiche e logiche.

ORTONA

Presso lo scalo ortonese, si procederà a:

- la revisione e l'applicazione della documentazione di sicurezza riferita agli impianti portuali del porto (revisionati nel 2021);
- una volta completata la suddetta revisione integrale di tutta la documentazione (*Assesment e Security Plan*) delle aree e delle *facilities* ricomprese all'interno dell'ambito portuale di Ortona, il focus sarà incentrato sulla verifica dell'adeguatezza delle procedure, condotta in stretta collaborazione con l'Autorità Marittima e con i *Port Facility Security Officer* delle imprese portuali ivi operanti.

PESARO

Come per i precedenti, anche nel porto di Pesaro è prevista la revisione completa di tutta la documentazione di sicurezza, mentre assumerà particolare rilievo l'attività (già avviata in coordinamento con il Comando di Capitaneria locale) di riscrittura integrale della documentazione di sicurezza relativa all'impianto portuale denominato Banchina Commerciale, stante la presenza di approdi di unità navali da crociera, con ormeggio in rada e trasferimento di passeggeri mediante servizi di tenderaggio.

PESCARA

Per il porto di Pescara è prevista la redazione *ex novo* di tutta la documentazione di sicurezza relativa al nuovo impianto passeggeri, in previsione dell'attivazione del collegamento passeggeri con la Croazia, prevista nel corso del 2023. Nello specifico, sarà realizzata la redazione di un *Port Facility Security Assesment* e del Piano di

	<p>Sicurezza. Alla luce del contenuto del Protocollo d'Intesa, sottoscritto nel 2022 tra i soggetti istituzionali e privati, la Divisione Security, in collaborazione con l'Autorità Marittima locale, ha già provveduto alla redazione della Valutazione di Sicurezza, ed entro il mese di agosto 2022 ha proceduto con la redazione del <i>Port Facility Security Plan</i>.</p> <p>REVISIONE DEL REGOLAMENTO DI ACCESSO NEI PORTI</p> <p>Nell'ottica di un progressivo snellimento delle procedure di gestione delle istanze di richiesta di accesso ai porti del Sistema, e, quindi, di un parallelo incremento del livello di tracciabilità delle autorizzazioni, la Divisione Security ha provveduto, già dal 2018, a digitalizzare tutti i processi di rilascio dei permessi di accesso in porto, dotandosi di un applicativo e di un portale dedicato denominato "Accessi in Porto".</p> <p>Questo sistema sarà ulteriormente potenziato nell'ambito del processo di digitalizzazione dell'Autorità di Sistema Portuale, grazie alla prossima installazione di sistemi di controllo degli accessi automatizzati. Conclusa l'attività di progettazione, si prevede la realizzazione di sistemi imperniati su tecnologie di ultima generazione che possano coniugare elevata qualità di controllo e riduzione dei tempi di esecuzione degli stessi mediante utilizzo di tecnologie RFID e della tecnologia QR Code integrandole con i sistemi di videosorveglianza e di video-analisi. Nello specifico, l'esperienza del porto di Ancona, dove tali tecnologie stanno trovando diffusa e progressiva applicazione, rappresenta un valido banco di prova ed un volano per l'estensione di tali sistemi a tutti gli altri porti del Sistema. In tale ottica, una delle linee guida che orienteranno le scelte (progettuali ed esecutive) sarà la progressiva standardizzazione dei sistemi utilizzati. Questo comporterà tutta una serie di vantaggi, come ad esempio: la riduzione dei tempi e dei costi di installazione e manutenzione (ordinaria e straordinaria) con benefici nelle fasi di approvvigionamento della componentistica di ricambio; la formazione unificata di tutti gli operatori incaricati del corretto funzionamento delle apparecchiature indipendentemente dal contesto portuale; la compatibilità con la piattaforma "Accessi in porto" per il rilascio dei permessi temporanei, comune a tutti i porti del sistema.</p> <p>L'attività di progettazione dei sistemi di videosorveglianza, rappresentando un fattore imprescindibile nella dotazione infrastrutturale di un'area portuale, merita particolare attenzione. A tal</p>
--	--

proposito, l'AdSP ha avviato una mappatura di tutti gli impianti presenti nei porti del sistema e, pur riscontrando la presenza di sistemi al momento pienamente funzionanti, è emersa la necessità di procedere ad una serie di interventi, da realizzarsi nel triennio di riferimento del Piano Operativo Triennale in corso, che sono:

- supporto alla progettazione e realizzazione *ex novo* dell'impianto di videosorveglianza della Nuova Darsena del porto di Ancona;
- supporto alla realizzazione dell'impianto di videosorveglianza presso il porto di Ortona, da svolgersi in collaborazione con la Direzione Tecnica;
- supporto alla progettazione di un impianto *ex novo* per il porto di San Benedetto del Tronto con finalità di controllo del territorio portuale e di ausilio alle attività di *safety*;
- supporto al settore dell'informatica ed alla Direzione Tecnica nell'attività di graduale sostituzione del parco telecamere negli altri porti del Sistema; molte apparecchiature presentano un grado di obsolescenza tale da prospettare una loro sostituzione certa entro il prossimo biennio. La scelta dei nuovi apparecchi sarà guidata dalla volontà di estendere a tutte le realtà portuali del Sistema il software di gestione e di video-analisi attualmente in uso nel porto di Ancona. Tale scelta assicurerà gli stessi vantaggi in scala prospettati nel paragrafo precedente.

SISTEMI DI GESTIONE INTEGRATA DELLA SICUREZZA IN PORTO

L'attuale assetto normativo, che ha previsto il superamento del Decreto Interministeriale 293/01 attraverso la c.d. "Seveso III", la natura dimensionale e produttiva dei porti facenti parti del Sistema, unitamente alla necessità di una mappatura aggiornata del rischio connesso a tutte le attività produttive che insistono negli ambiti portuali di sistema, hanno indotto l'AdSP MAC a procedere alla redazione dei c.d. Rapporti Integrati di Sicurezza, strumenti propedeutici ed utili alla redazione dei piani di sicurezza ed emergenza dei porti dell'Autorità di Sistema Portuale, che si prevede di completare entro il 2024.

	<p>PROMOZIONE DI STRUMENTI DI PREVENZIONE IN MATERIA DI TUTELA DELLA SALUTE E SICUREZZA DEI LAVORATORI</p> <p>Dal 2012, presso il porto di Ancona, è attivo il Sistema Operativo Integrato (SOI), costituito in seno al Comitato per l'igiene e sicurezza previsto ex art. 7 del Dlgs. 272/99. Il SOI rappresenta un chiaro esempio della volontà, da parte delle amministrazioni competenti (AdSP e ASUR), di operare concretamente un monitoraggio dei fattori di rischio nell'ambito delle lavorazioni portuali mediante un nucleo tecnico di base ristretto, modulabile ed integrabile in ragione delle specifiche tematiche trattate. Le prerogative del SOI si estendono anche alla creazione di un sistema di controllo del fenomeno infortunistico e delle patologie correlate al lavoro in ambito portuale. Tra gli obiettivi della Divisione Security c'è l'estensione del modello SOI anche agli altri porti di Sistema, tanto che, come nel caso di Ortona, il processo è stato già parzialmente avviato in collaborazione con l'Autorità Marittima locale.</p> <p>IMPLEMENTAZIONE DELL'ATTIVITÀ DEL NUCLEO DI VIGILANZA E CONTROLLO</p> <p>Parallelamente alle attività di prevenzione e diffusione di buone prassi condivise in tema di sicurezza sul lavoro, già esplicitate nel precedente sotto paragrafo, la Divisione Security, in stretto contatto con la Divisione Demanio, intende avviare, già a partire dalla fine del corrente anno, un'attività ricognitiva a livello normativo, che interesserà, per quanto di competenza, tutte le Ordinanze ed i Regolamenti in materia di sicurezza sul lavoro e tutela ambientale (nello specifico, in correlazione con il codice ILO e la normativa nazionale di riferimento, tra cui i D.lgs. 81/08 e D.lgs. 272/99, e il Decreto Dirigenziale n. 1340).</p> <p>L'aggiornamento normativo interesserà anche le competenze del Nucleo di Vigilanza e Controllo Ispettivo dell'AdSP, costituito dagli ispettori portuali, e incaricato delle attività di vigilanza in materia di sicurezza ed igiene del lavoro. con annessi poteri di polizia amministrativa. L'obiettivo è quello di estendere, già dalla fine del 2022, l'attività del Nucleo in concomitanza con l'esecuzione di operazioni portuali, riparazioni, trasformazioni e manutenzioni navali svolte negli ambiti portuali.</p>
--	--

[Disclosure 102-8](#) [Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori \(core\)](#)

[Disclosure 102-28](#) [Valutazione delle performance del massimo organo di governo](#)

[Disclosure 201-1](#) [Valore economico direttamente generato e distribuito](#)

[Disclosure 201-4](#) [Assistenza finanziaria ricevuta dal governo](#)

[Disclosure 401-2](#) [Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato](#)

[Disclosure 403-1](#) [Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro](#)

5.5 GOVERNANCE ED ETICA

DIMENSIONE ECONOMICA DELL'ENTE

Il risultato economico di amministrazione, al primo gennaio 2021, come risultante dal rendiconto generale del 2020, ammonta ad € 80.451.735,04. Sommando algebricamente ad esso i saldi della gestione corrente e di quella in conto capitale oltre alla eliminazione dei residui, otteniamo il risultato di amministrazione, al 31 dicembre 2021, che ammonta a € 122.023.556,01. L'avanzo di amministrazione, così calcolato, è in gran parte non disponibile poiché esso è vincolato per specifiche attività. Infatti, una parte di esso è necessaria a garantire:

- le risorse per il fondo di trattamento di fine rapporto;
- le risorse in caso di risarcimento danni per alcuni contenziosi;
- le risorse per determinati e probabili oneri;
- le risorse per spese in conto capitale relative ad investimenti programmati.

La parte disponibile ammonta, pertanto, a € 109.999,53.

L'analisi contabile evidenzia i seguenti indici di bilancio:

- l'incidenza del costo del personale sulla spesa corrente è pari al 30,27%;
- il grado di rigidità per costo del personale (rapporto tra spese per il personale e le entrate correnti) è pari al 22,79%;
- il grado di autonomia finanziaria (rapporto tra entrate correnti, esclusi i trasferimenti, e l'ammontare delle entrate correnti) è pari al 96,12%;
- il grado di dipendenza erariale (rapporto tra trasferimenti correnti ed entrate correnti) è pari al 3,88%;
- il grado di velocità di riscossione delle entrate correnti (rapporto tra l'ammontare delle entrate correnti riscosse e l'ammontare delle entrate correnti accertate) è pari al 84,14%;
- il grado di velocità di gestione spese correnti (rapporto tra l'ammontare dei pagamenti di parte corrente e l'ammontare degli impegni di parte corrente) è pari al 77,07%;

Disclosure 403-2
Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti

Disclosure 403-4
Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro

Disclosure 403-5
Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro

Disclosure 403-6
Promozione della salute dei lavoratori

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

Disclosure 403-9
Infortuni sul lavoro

- il grado di smaltimento dei residui passivi di parte corrente (rapporto tra l'ammontare dei residui pagati e l'ammontare dei residui all'inizio;
- dell'anno depurati delle eliminazioni) è pari al 85,17%;
- il grado di smaltimento residui attivi di parte corrente, con esclusione di quelli svalutati interamente (rapporto tra l'ammontare dei residui
- incassati e l'ammontare dei residui all'inizio dell'anno depurati delle eliminazioni) è pari al 72,97%.

L'art.33, comma 1, del D.L. 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla Legge 23 giugno 2014, n.89, prevede, che le pubbliche amministrazioni pubblichino, con cadenza annuale, un indicatore dei propri tempi medi di pagamento relativi agli acquisti di beni, servizi e forniture, e che tale indicatore venga allegato al rendiconto di esercizio. Qualora l'indicatore risultasse negativo significherebbe che le fatture sono pagate, in media, prima della scadenza; nel caso di indicatore positivo, significherebbe, invece, che le fatture sono pagate, in media, dopo la scadenza.

L'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti, relativo all'esercizio 2021, che viene allegato agli schemi di bilancio, evidenzia un indice pari a -1,51.

Ricavi anni 2020 e 2021 AdSP del Mare Adriatico Centrale

Tipologia	Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
Proventi e corrispettivi per la produzione delle e/o servizi	2.179.091,80	1.331.793,13	847.298,67
Altri ricavi e proventi	12.255.110,25	15.536.518,65	-3.281.408,40

La tabella che segue espone i ricavi per categoria di attività.

Ricavi anni 2020 e 2021 AdSP dello Mare Adriatico Centrale

Categoria	Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
Canoni demaniali	4.813.125,05	4.976.698,93	-163.573,88
Canoni fitti beni patrimoniali	0,00	0,00	0,00
Proventi da autorizzazioni	495.610,76	550.281,15	-54.670,39

Disclosure 404-3 Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale	Proventi vari	2.949.618,54	2.247.454,69	702.163,85
	Tasse portuali	5.658.727,80	5.106.607,64	552.120,16
	Plusvalenze ordinarie alienazione imm.ni tecniche	0,00	0,00	0,00
	Sopravvenienze attive	0,44	3.963.781,59	-3.963.781,15
	Insussistenze passive	517.119,46	23.487,78	493.631,68
	Contributi in c/capitale*			

*Applicazione "metodo dei risconti", attraverso il quale i contributi imputati alla voce A5 del conto economico sono rinviati per competenza agli esercizi futuri attraverso i risconti passivi.

[Disclosure 405-1](#)
[Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti](#)

Valore economico direttamente generato (2020-2021) - AdSP del Mare Adriatico Centrale

[Disclosure 102-16](#)
[Valori, principi, standard e norme di comportamento](#)

Valore Economico Distribuito	2021		2020	
	Parziali	Totali	Parziali	Totali
A) VALORE DELLA PRODUZIONE				
1) Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi*		2.179.091,80		1.331.793,13
2) Variazioni delle rimanenze dei prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti				
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione				
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni				
5) Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi di competenza dell'esercizio		12.255.110,25		15.536.518,65
a) Altri Ricavi e proventi	11.707.238,40		14.763.405,18	
b) Contributi di competenza dell'esercizio	547.871,85		773.113,47	
Totale Valore Economico Direttamente Generato		14.434.202,05		16.868.311,78

[Disclosure 102-17](#)
[Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche](#)

[Disclosure 102-25](#)
[Conflitti di interessi](#)

[Disclosure 205-1](#)
[Operazioni valutate per rischi legati alla corruzione](#)

[Disclosure 205-2](#)

Valore economico distribuito (2020-2021) - AdSP del Mare Adriatico Centrale

	Valore Economico Distribuito	2021		2020	
		PARZIALI	TOTALI	PARZIALI	TOTALI
<u>Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione</u> <u>Disclosure 102-35 Politiche retributive</u> <u>Disclosure 102-11</u> <u>Principio di Precauzione (core)</u> <u>Disclosure 207-1 Approccio alla fiscalità</u>	B) COSTI DELLA PRODUZIONE				
	6) per materi prime, sussidiarie, consumo e merci **		60.245,14		70.352,00
	7) per servizi **		4.989.469,17		4.781.515,69
	8) per godimento beni di terzi **		92.515,10		78.192,02
	9) per il personale **		3.101.892,55		3.159.189,09
	a) salari e stipendi	2.250.493,99		2.324.194,54	
	b) oneri sociali	614.041,17		610.399,75	
	c) trattamento di fine rapporto	192.268,51		168.740,53	
	d) trattamento di quiescenza e simili				
	e) altri costi	45.088,88		55.854,27	
	10) Ammortamenti e svalutazioni		975.167,35		1.520.016,76
	a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	570.706,28		1.140.837,85	
	b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	397.472,86		373.302,47	
	c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni				
	d) saluzione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	6.988,21		5.876,44	
	11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci				
	12) Accantonamenti per rischi				575.685,00
	13) Altri accantonamenti				
	14) Oneri diversi di gestione		2.419.612,95		5.661.508,08
	Totale costi (B)		11.638.902,26		15.846.458,64
	C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
	d) proventi diversi dai precedenti		12.796,97		15.776,75
	17) Interessi e altri oneri finanziari		664,20		7,03
17-bis) Utili e perdite su scambi					
Totale proventi e oneri finanziari (15+16-17)		12.132,77		15.769,72	
Imposte d'esercizio		222.857,58		248.451,79	
Totale Valore Economico Distribuito		11.849.627,07		16.079.140,71	
		2021		2020	

Valore Economico Trattenuto		PARZIALI	TOTALI	PARZIALI	TOTALI
Totale Valore Economico Direttamente Generato			14.434.202,05		16.868.311,78
Totale Valore Economico Distribuito			11.849.627,07		16.079.140,71
Totale Valore Economico Trattenuto			2.584.574,98		789.171,07

Risultato della gestione portuale

ENTRATE	2021		2020	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA
UPB 1.1 - ENTRATE DERIVANTI DA TRASFERIMENTI CORRENTI	547.871,85	512.904,09	773.113,47	691.159,63
UPB 1.2 - ENTRATE DIVERSE	13.555.350,23	13.262.286,82	12.212.423,75	12.656.568,99
A) TOTALE TITOLO I - ENTRATE CORRENTI	14.103.222,08	13.775.190,91	12.985.537,22	13.347.728,62
UPB 2.1 - ENTRATE PER ALIENAZIONE DI BENI PATRIMONIALI E RISCOSSIONE DI CREDITI	4.500,00	52.568,33	51.443,33	2.250,00
UPB 2.2 - ENTRATE DERIVANTI DA TRASFERIMENTI IN CONTO CAPITALE	50.032.149,58	10.934.198,51	8.043.000,21	9.194.875,70
UPB 2.3 - ACCENSIONE DI PRESTITI (F)	0,00	0,00	0,00	0,00
B) TOTALE TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE	50.036.649,58	10.986.766,84	8.094.443,54	9.197.125,70
UPB 3.1 - ENTRATE AVENTI NATURA DI PARTITA DI GIRO	2.374.695,78	2.338.300,73	2.778.896,58	2.761.491,75
C) TOTALE TITOLO III - PARTITE DI GIRO	2.374.695,78	2.338.300,73	2.778.896,58	2.761.491,75
(A+B+C) TOTALE GENERALE ENTRATE	66.514.567,44	27.100.258,48	23.858.877,34	25.306.346,07
D) UTILIZZO DELL'AVANZO DI AMMINISTRAZIONE INIZIALE			26.097.847,19	
TOTALI PAREGGIO A	66.514.567,44	27.100.258,48	49.956.724,53	25.306.346,07

USCITE	2021		2020	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA
UPB 1.1 - FUNZIONAMENTO	4.388.290,21	4.635.008,09	4.947.509,70	4.895.049,62
UPB 1.2 - INTERVENTI DIVERSI	6.227.034,73	5.575.369,14	5.227.895,26	5.220.832,16
UPB 1.3 - ONERI COMUNI	0,00	0,00	0,00	0,00
UPB 1.4 - TRATTAMENTI DI QUIESCENZA, INTEGRATIVI E SOSTITUTIVI	0,00	0,00	0,0	0,00
UPB 1.5 - ACCANTONAMENTI A FONDI RISCHI ED ONERI	0,00	0,00	0,00	0,00
A1) TOTALE TITOLO I - USCITE CORRENTI	10.615.324,94	10.210.377,23	10.175.404,96	10.115.881,78
UPB 2.1 - INVESTIMENTI	11.980.801,85	6.237.240,08	37.002.422,99	4.450.297,91
UPB 2.2 - ONERI COMUNI	0,00	0,00	0,00	0,00
B1) TOTALE TITOLO II - SPESE IN CONTO CAPITALE	11.980.801,85	6.237.240,08	37.002.422,99	4.450.297,91
UPB 3.1 - USCITE AVENTI NATURA DI PARTITA DI GIRO	2.374.695,78	2.857.047,77	2.778.896,58	2.605.706,43
C1) TOTALE TITOLO III - PARTITE DI GIRO	2.374.695,78	2.857.047,77	2.778.896,58	2.605.706,43
(A1+B1+C1) TOTALE GENERALE USCITE	24.970.822,57	19.304.665,08	49.956.724,53	17.171.886,12
D1) COPERTURA DEL DISAVANZO DI AMMINISTRAZIONE INIZIALE				
TOTALI PAREGGIO A	66.514.567,44	27.100.258,48	49.956.724,53	25.306.346,07

RISULTATI DIFFERENZIALI	Anno 2021		Anno 2020	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA
(A-A1) Situazione Finanziaria	3.487.897,14	3.564.813,68	2.810.132,26	3.231.846,84
(B-B1) Saldo movimenti in c/capitale	38.055.847,73	4.749.526,76	-28.907.979,45	4.746.827,79
(A+B-F) - (A1+B1) Indebitamento/ Accreditamento netto	41.543.744,87	8.314.340,44	-26.097.847,19	7.978.674,63
(A+B) - (A1+B1) Saldo netto da finanziare/impiiegare	41.543.744,87	8.314.340,44	-26.097.847,19	7.978.674,63

(A+B+C)	-				
(A1+B1+C1) Saldo complessivo	41.543.744,87	7.795.593,40	-26.097.847,19	8.134.459,95	

Assistenza finanziaria ricevuta (dati in Euro, 2021)

Pubblica amministrazione	Descrizione	Finanziamento riscosso
Stato	Contributi agli investimenti da Ministeri	3.907.558,96
Stato	Concorsi da parte dello Stato per spese di manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale, compresa la manutenzione dei fondali	6.772.465,31
Regioni e Province Autonome	Contributi agli investimenti da parte di Regioni e Province Autonome	148.849,18
Comunità Europea	Contributi per progetti comunitari	105.325,06
Stato	Trasferimenti correnti dallo Stato	212.273,99
Comuni	Trasferimenti correnti da Comuni	4.000,00
Comunità Europea	Trasferimenti correnti per progetti comunitari	296.630,10

PRINCIPIO DI PRECAUZIONE

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

IL PERSONALE DELL'ADSP MAC

La Pianta Organica della Segreteria Tecnico-operativa dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale è stata approvata il 17 dicembre 2019 e prevede una dotazione massima complessiva di n° 57 unità di personale, ivi compreso il Segretario Generale. È stata resa esecutiva con delibera Presidenziale del 26 febbraio 2020.

Al 31 dicembre 2021, la situazione relativa al personale dipendente dell'AdSP MAC, ad esclusione della posizione di Segretario Generale, risulta essere la seguente:

Posizioni	Pianta Org. approvata	Dotazione effettiva	Risorse in esubero	Risorse in attesa
Dirigenti	4	3	0	1
Quadri	12	12	0	
Impiegati	40	34	0	
Operai	0	0	0	
Totale	56	49	0	

In particolare, la suddivisione tra le strutture è la seguente:

Struttura	Unità
Segretario Generale	1
Settore di Staff del Segretario Generale	8
Direzione AA.GG. – Anticorruzione e Trasparenza –Personale	10
Direzione Tecnica e Programmazione	12
Direzione Demanio – Imprese e lavoro portuale	7
Direzione Amministrativa	19

Unità di Personale in forza al 31/12/2021 Unità di Personale Laureato

Totale uomini	22	10
Totale donne	27	18
Dirigenti		
Uomini	1	1
Donne	2	2
Quadri e Impiegati		
Uomini	21	9
Donne	25	16
Totale	49	28

Nel corso del 2021, nonostante la fase emergenziale pandemica, l'Ente, all'esito delle opportune procedure selettive, ha provveduto all'assunzione delle seguenti risorse, anche in copertura del *turnover*:

- n. 1 Impiegato amministrativo di concetto, 3° livello C.C.N.L dei lavoratori dei porti, presso la Divisione Anticorruzione, Trasparenza e Privacy, della Direzione Affari Generali-Anticorruzione e Trasparenza - Personale;
- n. 2 Impiegati amministrativi, 3° livello C.C.N.L dei lavoratori dei porti, presso la Divisione Gare, Appalti, Contratti – Contenzioso della Direzione Amministrativa;
- n. 3 Impiegati tecnici, 3° livello C.C.N.L dei lavoratori dei porti, presso la Direzione Tecnica e Programmazione (Settore di Staff: Verifiche, Manutenzioni e Patrimonio - Divisione Pianificazione, Dragaggi e Ambiente - Divisione Infrastrutture e Gestione Energetica);
- n. 1 Funzionario responsabile, Livello Quadro A C.C.N.L. dei lavoratori dei Porti, nell'ambito della Direzione Tecnica e Programmazione, Divisione Pianificazione, Dragaggi e Ambiente;
- n. 1 Funzionario coordinatore, Livello Quadro B, nell'ambito della Direzione Demanio - Imprese e lavoro portuale;
- n. 1 Dirigente tecnico, C.C.N.L. Dirigenti Aziende Industriali nell'ambito della Direzione Tecnica e Programmazione;

- n. 1 Impiegato tecnico, 2° livello C.C.N.L. dei lavoratori dei porti, nell'ambito della Divisione Infrastrutture e Gestione energetica della Direzione Tecnica e Programmazione.

La formazione del personale dell'Ente

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ritiene fondamentale la formazione del proprio personale. A tal fine ha iniziato, attraverso il personale dirigente, un percorso di mappatura interna del fabbisogno formativo del personale delle strutture di competenza. Tale fabbisogno formativo è necessario per gestire efficientemente le priorità strategiche dell'Ente in termini di potenziamento delle competenze tecniche e trasversali, attraverso un'organizzazione per livello organizzativo e per filiera professionale.

Il fabbisogno formativo viene individuato annualmente dal personale Dirigente dell'Ente, che modula gli obiettivi e i risultati attesi (a livello qualitativo, quantitativo e in termini temporali) della formazione, in termini di riqualificazione e potenziamento delle competenze e del livello di istruzione e specializzazione dei dipendenti, anche con riferimento al collegamento con la valutazione individuale, inteso come strumento di sviluppo.

Considerando come prioritaria l'esigenza di implementare la formazione e l'aggiornamento professionale del personale dell'Ente direttamente coinvolto nei processi di programmazione e di attuazione procedimentale degli interventi, l'Autorità ha recentemente ritenuto di avvalersi della fruizione della generale offerta formativa organizzata dalla Scuola Nazionale della Pubblica Amministrazione nonché dalle Università del territorio. I settori formativi più rilevanti riguardano, nello specifico, le materie più esposte ad evoluzione normativa, ed in particolare i contratti pubblici derivanti dai finanziamenti pubblici, ivi compresi quelli discendenti dal PNRR, e anticorruzione e trasparenza, come indicato dal RPCT.

Le risorse, interne ed esterne, disponibili o attivabili ai fini delle strategie formative, sono individuate con provvedimento del Segretario Generale. A seguito delle misure volte ad incentivare e favorire l'accesso a percorsi di istruzione e qualificazione del personale laureato e non laureato, e sentiti i Responsabili delle varie Direzione o Divisioni, compatibilmente con i fondi disponibili presso l'Ente, si è giunti alla

redazione di un piano di fabbisogno e ad un monitoraggio della formazione già acquisita e di quella in corso.

Tabella 1. Formazione specialistica erogata ai dipendenti dell'Ente (dati 2021-2022)

Area	Attività Formativa	Unità di Personale Interessato
Informatica/Digitale	"La transizione al digitale delle pubbliche amministrazioni".	1
Appalti	Il Partenariato pubblico e privato per gli investimenti e il PNRR.	3
	Aggiornamento quadro normativo appalti- Modifica al codice dei contratti pubblici.	2
	Codice degli Appalti- I contratti degli enti pubblici: modalità di redazione e stipula. Contenuti essenziali e casi concreti; imposta di bollo e di registro. L'art. 32, "Fasi delle procedure di affidamento", del D.Lgs 50/2016, anche alla luce del Decreto Semplificazioni D.L. 76/2020 e del Decreto Semplificazioni bis D.L. 77/2021.	1
Appalti- PNRR	PNRR- Modalità di attuazione degli interventi del PNRR; procedure ai fini degli affidamenti relativi agli interventi del PNRR, sotto e sopra soglia comunitaria; decreto 7 dicembre 2021 pari opportunità di genere e generazionali nonché l'inclusione lavorativa delle persone con disabilità nei contratti pubblici finanziati con le risorse del PNRR	Tutto il personale

	(decreto 7 dicembre 2021); modalità esecutive e di monitoraggio dei contratti relativi agli interventi del PNRR; la nuova disciplina del subappalto con riguardo alle procedure di affidamento sopra e sotto soglia comunitaria.	
Tecnica	FORMAZIONE REGIS MINISTERO.	3
Progetti Europei	Formazione tecnica specializzata- Cavidottista elettrica e telefonica.	1
Tecnica	Formazione tecnica specializzata - Porti e aeroporti.	1
Tecnica	Formazione continua obbligatoria.	Personale della Direzione Tecnica e Programmazione
Gestione del Personale	PROCESSI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PP.AA.- novità normative in tema di performance.	1
<p>Il personale dell'AdSP MAC è stato destinatario, inoltre, di un percorso di formazione specialistica sulla "Trasparenza", attivato con determina del Segretario Generale al fine di assicurare il corretto e puntuale adempimento di quanto previsto dal D.lgs. 33/2013 e ss.mm.ii., reso mediante passaggio ad una piattaforma web denominata "Portale Amministrazione Trasparente", oltre che della formazione obbligatoria su "Salute e Sicurezza" sui luoghi di lavoro e sulla "Privacy".</p>		

Formazione specialistica erogate ai dipendenti dell'Ente in materia di Trasparenza, Salute e Sicurezza, Privacy (dati 2021-2022)

Area	Attività Formativa	Unità di Personale Interessato
Prevenzione corruzione e trasparenza	Piano Formativo Anticorruzione. Corso per la formazione obbligatoria dei dipendenti.	Tutto il personale
	Codice di comportamento dei dipendenti ADSPMAC.	Tutto il personale
	Piano Formativo Anticorruzione	2
Prevenzione corruzione e trasparenza	Semplificazione e trasparenza. Orientamenti per la pianificazione anticorruzione e trasparenza 2022.	22 unità in qualità di responsabili e referenti anticorruzione e trasparenza
Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro	"Le recenti norme di modifica del Testo Unico sulla sicurezza del lavoro".	1
Privacy	"Gestione Privacy: aggiornamenti in materia di trattamento dei dati personali".	Tutto il personale

IL PIANO DELL'ORGANICO DEL PORTO

Ai sensi dell'art. 6 comma 4 lett. a) della legge 28 gennaio 1994, n. 84, l'AdSP svolge compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 ibidem, e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali.

In ottemperanza alle disposizioni del D.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232, recante "Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità Portuali", l'Ente ha provveduto, nel 2018, alla redazione del proprio Piano dell'Organico del Porto, adottato ai sensi della Deliberazione del Comitato di Gestione n. 39 in data 11 dicembre 2018, quale documento strategico recante la obiettiva ricognizione e la puntuale analisi dei fabbisogni lavorativi nell'ambito dei porti di propria competenza.

Nel corso del 2021, il Piano è stato, poi, revisionato, nei suoi allegati, ai fini di un aggiornamento dell'elenco numerico dei lavoratori dipendenti delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 Legge 84/94 dei siti di Ancona e Ortona, dei CCNL applicati, dell'inquadramento e delle principali caratteristiche demografiche dei lavoratori.

P2 personale delle imprese portuali nei siti di Ancona e Ortona (dati 2021)

	Ancona			Ortona
	Art. 16	Art. 17	Art. 18	Art. 16
Dirigenti	11	-	1	3
Impiegati amministrativi	64	-	1	19
Addetti operazioni portuali	143	-	-	64
Addetti attività operative	-	5	28	-
Totale dipendenti	215	5	20	101
<i>di cui donne</i>	26	0	1	9
<i>di cui fino a 54 anni</i>	115	5	15	63
<i>di cui da 55 a 60 anni</i>	18	0	3	11
<i>di cui oltre i 60 anni</i>	8	0	2	7

Grazie a questionari informativi specifici rivolti alle imprese di cui agli artt. 16, 17 e 18 Legge 84/94 dei siti di Ancona e di Ortona, l'Ente ha potuto, inoltre, sondare i fabbisogni formativi degli operatori portuali, dopo la prima rilevazione condotta nel 2018, che aveva portato alla redazione del Piano Operativo di Intervento - Formazione Professionale dei Lavoratori Portuali, pubblicato sul sito istituzionale alla sezione Portale del Lavoro Portuale¹.

Le nuove rilevazioni condotte nel 2021 non hanno evidenziato criticità tali da imporre misure per l'attivazione di percorsi di riconversione. L'Ente si impegna a mantenere, tuttavia, attivo il monitoraggio sul fabbisogno professionale delle imprese, oltre che ai fini dell'aggiornamento annuale del Piano dell'Organico del Porto e del Piano Formativo, anche con l'obiettivo di orientare le imprese nell'attività di reperimento dei fondi che si potranno rendere necessari per eventuali attività di *upskilling* e *reskilling* dei lavoratori portuali.

¹ (<https://porto.ancona.it/it/portale-del-lavoro-portuale>)

POLITICHE DI WELFARE

Per migliorare la qualità lavorativa e di vita del personale dipendente, l'Ente ha stipulato delle polizze sanitarie integrative che sono state pienamente operanti anche nel corso dell'annualità 2021.

L'Ente sostiene, inoltre, diverse iniziative utili allo svolgimento da parte dei lavoratori di attività culturali, sociali e per il tempo libero, con un importo pari allo 0,5% della retribuzione lorda corrisposta al proprio personale.

Inoltre, nel corso del 2021, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha avviato un percorso di scambio di documenti e buone pratiche di Welfare con Assoporti.

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

Durante l'annualità 2021, in ragione dell'adozione in data 29 ottobre 2020 del Protocollo riguardante la disciplina per la prevenzione e la sicurezza dei dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, l'Ente ha seguito nelle misure organizzative, di prevenzione e protezione, adeguate al rischio da esposizione a SARS-CoV-2, nonché ogni altra idonea misura per la tutela della salute del proprio personale e dell'utenza.

Mutate le disposizioni normative di riferimento, in data 1 febbraio 2021, l'Ente ha sottoscritto un nuovo Protocollo e, in attuazione del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 gennaio 2021, ha assicurato la massima flessibilità nella concessione del lavoro agile, compatibilmente con le potenzialità organizzative e con la qualità e l'effettività del servizio erogato, garantendo la percentuale di cui all'art. 263, comma 1, del D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020. In particolare, sono stati esclusi dalla presenza in sede, e hanno avuto diritto a svolgere la prestazione di lavoro in modalità agile, i dipendenti rientranti nell'ambito di applicazione della Legge 5 febbraio 1992, n. 104, nonché i lavoratori con situazioni di fragilità accertate dalle competenti Autorità, sempre che tale modalità operativa fosse ritenuta compatibile con il tipo di mansione svolta. La modalità agile di esecuzione della prestazione lavorativa non è stata applicata, invece, al personale adibito

	<p>esclusivamente ad attività per loro natura intrinseca non espletabili in modalità agile, e che, pertanto, è stato escluso dal già menzionato computo percentuale. In generale, è stato valorizzato il coinvolgimento del personale al fine di implementare il lavoro agile quale modalità ordinaria di lavoro, nonché il ruolo propulsivo dei dirigenti, anche nel favorire strategie comunicative, formative e informative per ridurre sensazioni di isolamento e di complessità nella gestione dell'attività lavorative a distanza. Il luogo in cui espletare la prestazione lavorativa in modalità agile è stato individuato discrezionalmente dal singolo dipendente, nel rispetto di quanto indicato nelle informative sulla tutela della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro e sulla riservatezza e sicurezza dei dati di cui si dispone per ragioni d'ufficio. Le modalità di svolgimento della prestazione lavorativa nelle giornate di lavoro agile sono state concordate dal singolo dipendente con il rispettivo responsabile, e sono state modulate, previo idoneo preavviso, in ragione di esigenze organizzative sopravvenute.</p> <p>L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha, quindi, ottemperato alle diverse previsioni normative che si sono susseguite in materia.</p> <p>L'art. 263 del D.L. n. 34/2020 (c.d. decreto rilancio), al fine di adeguare le misure di limitazione delle presenze del personale delle Pubbliche Amministrazioni sul luogo di lavoro alle esigenze della progressiva riapertura di tutti gli uffici pubblici, e a quelle dei cittadini e delle imprese connesse al graduale riavvio delle attività produttive e commerciali, aveva disposto che le Amministrazioni Pubbliche, fino alla definizione della disciplina del lavoro agile da parte dei contratti collettivi, ove previsti, e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2021 (termine così prorogato, da ultimo, dall'art. 11-bis del D.L. 52/2021), potessero ricorrere al lavoro agile anche in assenza di accordi individuali.</p> <p>Successivamente, l'art. 11-bis D.L. n. 52/2021 ha eliminato la soglia minima di ricorso al lavoro agile prevista in precedenza (50% del personale, come specificato dal Decreto Ministeriale del 19 ottobre 2020), prevedendo un'organizzazione del lavoro e l'erogazione dei servizi attraverso la flessibilità dell'orario di lavoro, rivedendone l'articolazione giornaliera e settimanale, introducendo modalità di interlocuzione programmata, anche attraverso soluzioni digitali e non in presenza con l'utenza, applicando il lavoro agile, con le misure</p>
--	--

semplificate, e comunque a condizione che l'erogazione dei servizi rivolti a cittadini ed imprese avvenisse con regolarità, continuità ed efficienza, nonché nel rigoroso rispetto dei tempi previsti dalla normativa vigente fino al termine dello stato di emergenza epidemiologica.

Il DPCM del 23 settembre 2021, decorrente dal 15 ottobre 2021, ha quindi previsto, In dei relativi effetti dal 15 ottobre 2021, per come prescritto dal legislatore ai sensi dell'art. 1, comma 1, del D.L. 21 settembre 2021, n. 127, che ha esteso a tutto il personale delle Pubbliche Amministrazioni, ivi compresa l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, l'obbligo di possedere e di esibire, su richiesta, la suddetta certificazione verde Covid-19 (o *Green pass*) quale condizione per l'accesso al luogo di lavoro e, conseguentemente, per lo svolgimento della prestazione lavorativa.

Le verifiche di legge sono state effettuate attraverso l'utilizzo della *app* gratuita di verifica nazionale denominata Verifica C19, sviluppata dal Ministero della Salute per il tramite di SOGEI, consentendo così la lettura del *QR code* associato univocamente alle singole c.d. certificazioni verdi Covid-19.

L'*app* Verifica C19, una volta installata sul dispositivo mobile, ha consentito di effettuare le verifiche delle certificazioni anche in assenza di connessione internet (modalità offline) e di non registrare nel dispositivo i dati delle certificazioni sottoposte a controllo, in applicazione del principio di minimizzazione dei dati di cui all'art. 5 del Regolamento 2016/679/UE, nel pieno rispetto della normativa privacy.

Quanto sopra è avvenuto ad invarianza finanziaria essendosi, l'Ente, avvalso di una *app* gratuita.

Il lavoro agile all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Per l'AdSP MAC il lavoro agile è soltanto uno dei tasselli di un più ampio processo di progettazione integrata dove devono convergere, in maniera coordinata, diversi strumenti di programmazione predisposti dall'Ente stesso al fine di efficientare i processi amministrativi, in linea con una finalità di promozione della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro. Infatti, tale modalità di svolgimento di lavoro va ricordata per

	<p>il raggiungimento di obiettivi strategici strettamente collegati ad un miglioramento del valore pubblico definito a livello di governance.</p> <p>La base di partenza di tale programmazione integrata del lavoro agile sono stati, come già visto sopra, i risultati derivante dall'applicazione del lavoro agile all'interno dell'Ente a seguito del periodo emergenziale sanitario da Covid-19, iniziato nel corso del 2020 e proseguito nel 2021, conformemente al dettato normativo vigente. L'art. 87 del D.L. 18 del 2020 aveva, infatti, previsto la possibilità di ricorrere al lavoro agile anche in assenza degli accordi individuali previsti dalla normativa vigente.</p> <p>In tale occasione, l'Autorità aveva individuato i procedimenti gestiti da ciascuna Direzione o Divisione e aveva predisposto la mappatura delle attività di cui all'art. 2, comma 3, del Decreto per la Pubblica Amministrazione del 19 ottobre 2020, dove per "mappatura delle attività" era stata intesa "la ricognizione, svolta da parte delle amministrazioni in maniera strutturata e soggetta ad aggiornamento periodico, dei processi di lavoro che, in base alla dimensione organizzativa e funzionale, possono essere svolti con modalità agile".</p> <p>In seguito all'esperienza attuativa di procedure atte a contrastare i disagi causati dalla pandemia da Covid-19 (si veda la cronistoria normativa ben descritta in supra, <i>L'impegno dell'AdSP nella gestione dell'emergenza Covid-19</i>), con l'entrata in vigore del DPCM del 23 settembre 2021, decorrente dal 15 ottobre 2021, è stata prevista, quale modalità ordinaria di svolgimento della prestazione lavorativa nelle amministrazioni pubbliche, quella svolta in presenza. Le amministrazioni sono state comunque chiamate ad assicurare il rispetto delle misure sanitarie di contenimento del rischio di contagio da Covid-19. Le modalità per il rientro al lavoro dei dipendenti pubblici sono state disciplinate da un apposito Decreto Ministeriale, in attuazione del quale sono state adottate le relative linee guida recanti le modalità di svolgimento del lavoro agile nel settore pubblico, nelle more della regolamentazione dei contratti collettivi nazionali di lavoro relativi al triennio 2019-2021, che disciplineranno l'istituto per gli aspetti non riservati alla fonte unilaterale, e che prevedono la stipula di un accordo individuale, del quale prescrivono il contenuto.</p> <p>Recentemente, il Dipartimento della Funzione Pubblica ha precisato, con riferimento ai lavoratori fragili, che la flessibilità d'utilizzo del lavoro agile per il pubblico impiego, evidenziata già nella circolare del 5</p>
--	---

gennaio 2022, consente, anche dopo il 30 giugno 2022, di garantire ai lavoratori fragili della PA la più ampia fruibilità di questa modalità di svolgimento della prestazione lavorativa, al fine di soddisfare prioritariamente le esigenze di tutela della salute dei lavoratori più esposti al rischio di contagio da Covid-19.

A tal proposito, l'Ente ha provveduto a sottoscrivere accordi individuali con i lavoratori fragili, già recensiti come tali durante il periodo emergenziale, con una regolamentazione *ad hoc* dell'oggetto della prestazione, dell'orario di svolgimento, delle fasce orarie di reperibilità e di disconnessione, nonché della modalità di rendicontazione dell'attività svolta. Contestualmente, l'Ente sta provvedendo, nel corso del corrente anno, ad aggiornare la mappatura, ai fini di individuare, con il supporto del medico del lavoro competente, le attuali situazioni di fragilità tra il personale, considerando anche l'inserimento nell'organico di nuove unità e le eventuali variazioni sopravvenute.

Al fine di migliorare la conciliazione dei tempi di vita e lavoro dei propri dipendenti, in coerenza con le sopra citate previsioni normative in materia di lavoro agile nelle Amministrazioni Pubbliche, e conformemente alle linee guida emanate dal Dipartimento della Funzione Pubblica, nonché in coerenza con la strategia e gli obiettivi legati allo sviluppo di modelli innovativi di organizzazione del lavoro (anche da remoto, ad esempio lavoro agile e telelavoro), l'Ente ha avviato, con il supporto delle RSA, un percorso operativo specifico, consistente in una serie di incontri mirati ad una mappatura delle attività remotizzabili e ad aggiornare quella effettuata durante il periodo emergenziale, tenendo in considerazione lo stato attuale di sviluppo tecnologico e di digitalizzazione dell'Ente. Nello specifico, si sta procedendo ad una puntuale mappatura delle condizioni e dei fattori abilitanti (quali misure organizzative, piattaforme tecnologiche, competenze professionali), in modo da poterli porre in stretto raccordo con gli obiettivi perseguiti all'interno dell'Autorità, anche con specifico riferimento ai sistemi di misurazione della performance.

VALUTAZIONE DELLA PERFORMANCE

Con il D.lgs. 150/2009 e ss.mm.ii. è stata riformata la disciplina del rapporto di lavoro nel pubblico impiego di cui all'art. 2, comma 1, del D.lgs. n. 165/2001, intervenendo, in particolare, in materia di

	<p>contrattazione collettiva, di valutazione delle strutture e del personale, e di valorizzazione del merito. Il suddetto Decreto, ai cui principi devono ispirarsi tutti gli Enti Pubblici, si innesta nel più complesso impianto normativo che, partendo dalla Legge n. 241/1990, passando per la Legge n. 190/2012 e per il D.lgs. n. 33/2013, fino ad arrivare alla Legge n. 114/2014, reca disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella Pubblica Amministrazione e disciplina gli obblighi di pubblicità e trasparenza, consolidando una moderna visione della Pubblica Amministrazione, in cui dominano i principi costituzionali di uguaglianza ed imparzialità, di buon andamento, responsabilità, efficacia ed efficienza nell'utilizzo delle risorse pubbliche, integrità e lealtà.</p> <p>Le Amministrazioni, ai sensi del D.lgs. n. 150/2009, sono tenute alla valutazione e alla misurazione delle performance dei propri dipendenti, e ciò avviene attraverso l'adozione di un apposito sistema, il c.d. ciclo della performance, distinto in varie fasi e rendicontato in distinti documenti, cioè il Piano delle Performance, la Relazione sulle Performance e il Sistema di Misurazione e Valutazione delle Performance.</p> <p>Il primo di questi documenti è stato definito dal Presidente dell'AdSP, in collaborazione con i vertici dell'Amministrazione (Segretario Generale e Dirigenti) e in accordo con l'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV), ed è servito ad individuare gli indirizzi e gli obiettivi strategici ed operativi dell'Ente, definendo i relativi indicatori, i target e le risorse richieste e quelle a disposizione. Il Piano è finalizzato a supportare i processi decisionali, a migliorare la consapevolezza del personale rispetto agli obiettivi dell'Amministrazione ed a comunicare agli <i>stakeholders</i> le priorità e i risultati attesi attraverso la pubblicazione del Piano stesso, e degli altri succitati, sul sito web istituzionale alla sezione <i>Amministrazione Trasparente</i>, in virtù degli adempimenti previsti dalla normativa vigente. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, con deliberazione Presidenziale n. 15 del 29 gennaio 2021, ha approvato l'Aggiornamento 2021 del Piano della Performance.</p> <p>Con riferimento al Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance (SMVP), in coerenza con la normativa di carattere generale, per il personale dirigente dell'Ente è stato operativo il Regolamento per il Sistema di Valutazione dei Dirigenti e del Segretario</p>
--	---

Generale, di cui alla Deliberazione del Comitato di Gestione n. 34 del 27 settembre 2017, mentre per il personale non dirigente, nel corso del 2021, è stato intrapreso il relativo percorso amministrativo di cui alla Deliberazione del Comitato di Gestione n. 46 del 20 dicembre 2021. Gli scopi prioritari del Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance individuale adottato dall'Ente si riassumono nei seguenti punti:

- condividere gli obiettivi dell'Amministrazione con il personale, promuovendo strumenti di interazione e dialogo tra i dipendenti e gli organi di vertice;
- evidenziare l'importanza del contributo individuale del personale, valutato rispetto agli obiettivi dell'Amministrazione nel suo insieme e della struttura organizzativa di appartenenza;
- chiarire e comunicare che cosa ci si attende, in termini di risultati e comportamenti, dalla singola persona;
- supportare le singole persone nel miglioramento della loro performance per generare allineamento con gli obiettivi complessivi dell'Amministrazione;
- promuovere l'emersione di professionalità particolarmente qualificate, al fine della loro valorizzazione;
- valutare la performance e comunicare i risultati e le aspettative future alla singola persona per supportare l'allineamento;
- responsabilizzare il lavoro di squadra;
- gestire in maniera più efficace le risorse e i processi organizzativi, al fine di contribuire a creare e mantenere un clima organizzativo favorevole.

Il presente sistema di valutazione ha l'obiettivo di rispondere all'esigenza di garantire, fra le altre cose:

- il diritto del singolo all'apprezzamento dei risultati raggiunti, alla valutazione delle qualità potenziali, al riconoscimento della propria individualità, allo sviluppo e al miglioramento della prestazione professionale, alla valorizzazione delle competenze;
- il diritto del singolo a riconoscere nel merito, nell'impegno e nella produttività le basi per un equo sistema premiante;
- l'esigenza dell'Ente alla conoscenza dell'attività di ogni unità di personale, della produttività della stessa, del suo valore attuale e potenziale, della sua volontà e capacità di miglioramento;

- l'esigenza dell'Ente alla rilevazione e rappresentazione del contributo di ciascuna risorsa, tramite la misurazione sia delle capacità tecniche e lavorative, che delle attitudini a porsi in relazione con i componenti dell'organizzazione e con le regole che la caratterizzano;
- l'esigenza dell'Ente all'individuazione di fabbisogni formativi del personale, alla diffusione e condivisione di obiettivi all'interno dell'Ente, alla comunicazione di cosa ci si attende dal singolo, sia in termini di prestazioni che di comportamenti.

Il ciclo di gestione della performance per tutto il personale dell'AdSP MAC si articola nelle seguenti fasi:

1. Definizione ed assegnazione degli obiettivi che si intendono raggiungere;
2. Monitoraggio intermedio dell'avanzamento delle attività ed attivazione di eventuali interventi correttivi;
3. Misurazione e valutazione della performance organizzativa ed individuale e valutazione finale.

Nella fase di valutazione finale, un ruolo fondamentale è svolto dall'OIV, che presidia in maniera integrata e sistemica l'intero processo.

Il sistema di misurazione della performance individuale si basa, in particolare, sulla valutazione di due aree distinte: l'area di risultato (il cui peso è pari a 80 punti su 100); l'area competenze professionali e comportamenti organizzativi (il cui peso è pari a 20 punti su 100).

PARITÀ DI GENERE

Si riporta di seguito la situazione all'interno dell'Ente del personale suddiviso per genere e le rispettive unità laureate.

Unità di Personale in forza al 31/12/2021		
	Unità di Personale in forza al 31/12/2021	Unità di Personale Laureato
Totale uomini	22	10
Totale donne	27	18
Dirigenti		
Uomini	1	1
Donne	2	2
Quadri e Impiegati		
Uomini	21	9
Donne	25	16
Totale	49	28

Si segnala inoltre che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha aderito al "Patto per la parità di genere", promosso da Assoporti per la terza edizione degli *Italian Port Days*, con l'iniziativa "Onda femminile", un progetto per dare voce alle donne che lavorano nei porti, parlando con loro della questione di genere, e ascoltando suggerimenti e idee per promuovere una parità concreta attraverso le testimonianze di dieci donne provenienti dai porti di Marche e Abruzzo.



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

Nelle more dell'entrata in vigore delle disposizioni relative all'adozione del Piano Integrato di Attività e Organizzazione, l'AdSP MAC, nel corso del 2021, con Decreto Presidenziale 79 del 29 marzo 2021, ha adottato il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTPCT) 2021-2023.

Il PTPCT 2021-2023 ha individuato, in particolare, i soggetti coinvolti nel processo di predisposizione del Piano e nell'attuazione delle misure di prevenzione previste nello stesso, individuando ruoli, compiti specifici di ciascun attore coinvolto (Responsabile della Prevenzione della Corruzione e Trasparenza, Dirigente dell'AdSP MAC, dipendenti e collaboratori, OIV, *Stakeholders* vari). Il Piano, come definito, è stato pubblicato sul sito dell'Ente.

Con riferimento alla Trasparenza occorre evidenziare che, a norma di quanto previsto dal D.lgs. 33/2013 e ss.mm.ii., l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale provvede a pubblicare tutti i dati, le informazioni, i documenti e i procedimenti, contestualmente alla loro formazione, adozione, elaborazione o aggiornamento, e comunque entro il termine previsto dalla normativa vigente, secondo quanto stabilito nell'Allegato 1 della Delibera ANAC n. 1310 del 2016. I dati e le informazioni personali sono pubblicati nel rispetto delle norme sulla protezione dei dati personali, in conformità al Regolamento 2016/679/UE. In particolare, l'Ente, con Determinazione del Segretario Generale n. 102 del 3 giugno 2021, ha affidato il servizio di Responsabile della Protezione dei Dati, previsto dall'art. 37 del Regolamento 2016/679/UE, per il triennio 2021-2024, ad un soggetto esterno che ha portando avanti, nel corso del 2021 e del 2022, le attività relative, tra cui anche quella formativa del personale dell'Ente.

Secondo il dettato normativo, è cura, e responsabilità, di ogni dirigente o responsabile di Direzione, Divisione o Settore, provvedere a pubblicare, o trasmettere ai relativi referenti per la pubblicazione, atti, provvedimenti e regolamenti di propria emanazione o istruttoria (quali delibere, decreti, determine, verbali, note, ordinanze, regolamenti ed altri atti della propria attività istituzionale assoggettati a pubblicazione), che dovranno essere caricati nella sezione specifica, dell'area *Amministrazione Trasparente* del sito istituzionale, ai sensi della

normativa vigente, e in particolare ai sensi del D.lgs. n.33/2013 e ss.mm.ii..

A tal fine è stata approvata dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, di concerto con i dirigenti, la Delibera n. 68 del 15 marzo 2021, con la quale sono stati individuati i responsabili, i referenti ed i collaboratori della prevenzione della corruzione e della trasparenza dell'Ente.

Essi hanno il compito di assicurare costantemente la pubblicazione corretta degli atti da loro stessi emessi, o predisposti dai propri uffici per la firma del Segretario Generale o del Presidente o del Commissario, dando disposizioni in tal senso ai relativi referenti e collaboratori, fornendo loro le indicazioni ed i supporti necessari per consentire il perfetto espletamento delle funzioni loro attribuite.

I dirigenti e i responsabili dei vari settori rispondono delle eventuali omissioni o ritardi delle suddette pubblicazioni in caso di verifiche e controlli, anche da parte di organismi esterni preposti.

Il RPCT vigila periodicamente sul comportamento dei dirigenti e dei collaboratori, verificando il loro operato, anche con controlli a campione, ed effettua un costante monitoraggio sulle pubblicazioni dell'Ente nella sezione *Amministrazione Trasparente* del sito web.

6 GRI CONTENT INDEX E GLI INDICATORI AGGIUNTIVI PER L'ADSP

Disclosure 102-55 Indice dei contenuti GRI (core)

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

Serie 100 – Contenuti Generali

GRI 102: Informativa Generale (2016)

Profilo dell'organizzazione

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-1 Nome dell'organizzazione (core)	Rendicontato	Cap. 3.1
Disclosure 102-2 Attività, marchi, prodotti e servizi (core)	Rendicontato	Cap. 3.2, Cap. 3.3
Disclosure 102-3 Luogo della sede principale (core)	Rendicontato	Cap. 3.1
Disclosure 102-4 Luogo delle attività (core)	Rendicontato	Cap. 3.3
Disclosure 102-5 Proprietà e forma giuridica (core)	Rendicontato	Cap. 3.3
Disclosure 102-6 Mercati Serviti (core)	Rendicontato	Cap. 3.3, Cap. 3.5
Disclosure 102-7 Dimensione dell'organizzazione (core)	Rendicontato	Cap. 3.2
Disclosure 102-8 Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori (core)	Rendicontato	Cap. 3.2 Cap. 5.5
Disclosure 102-9 Supply chain (core)	Non rendicontabile	
Disclosure 102-10 Modifiche significative all'organizzazione e alla sua supply chain (core)	Non rendicontabile	
Disclosure 102-11 Principio di Precauzione (core)	Rendicontato	Cap. 5.5
Disclosure 102-12 Iniziative esterne (core)	Rendicontato	Cap. 5.3
Disclosure 102-13 Adesione ad associazioni (core)	Rendicontato	Cap. 5.3

Governance Responsabile

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-14 Introduzione del Presidente/Segretario Generale (core)	Rendicontato	Cap. 2.1
Disclosure 102-15 Impatti chiave, rischi e opportunità	Non rendicontabile	

Etica ed Integrità

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-16 Valori, principi, standard e norme di comportamento ^(core)	Rendicontato	Cap. 5.5
Disclosure 102-17 Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche	Rendicontato	Cap. 5.5

Governance

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-18 Struttura della governance ^(core)	Rendicontato	Cap. 3.2
Disclosure 102-19 Delega dell'autorità	Non rendicontabile	
Disclosure 102-20 Responsabilità a livello esecutivo per temi economici, ambientali e sociali	Non rendicontabile	
Disclosure 102-21 Consultazione degli stakeholder su temi economici, ambientali e sociali	Rendicontato	Cap. 4.2
Disclosure 102-22 Composizione del massimo organo di Governo e relativi comitati	Rendicontato	Cap. 3.2
Disclosure 102-23 Presidente e massimo organo di governo	Rendicontato	Cap. 3.2
Disclosure 102-24 Nomina e selezione del massimo organo di governo	Rendicontato	Cap. 3.2
Disclosure 102-25 Conflitti di interessi	Rendicontato	Cap. 5.5
Disclosure 102-26 Ruolo del massimo organo di governo nello stabilire finalità, valori e strategie	Rendicontato	Cap. 3.2
Disclosure 102-27 Conoscenza collettiva del massimo organo di governo	Non rendicontabile	
Disclosure 102-28 Valutazione delle performance del massimo organo di governo	Rendicontato	Cap. 5.5
Disclosure 102-29 Identificazione e gestione degli impatti economici, ambientali e sociali	Non rendicontabile	
Disclosure 102-30 Efficacia dei processi di gestione del rischio	Non rendicontabile	
Disclosure 102-31 Riesame dei temi economici, ambientali, e sociali	Non rendicontabile	
Disclosure 102-32 Ruolo del massimo organo di governo nel reporting di sostenibilità	Rendicontato	Cap. 2.1
Disclosure 102-33 Comunicazione sulle criticità	Non Rendicontabile	
Disclosure 102-34 Natura e numero totale delle criticità	Non Rendicontabile	

Disclosure 102-35 Politiche retributive	Rendicontato	Cap. 5.5
Disclosure 102-36 Processo per determinare la retribuzione	Non Rendicontabile	
Disclosure 102-37 Coinvolgimento degli stakeholder nella retribuzione	Non Rendicontabile	
Disclosure 102-38 Tasso della retribuzione totale annua	Non Rendicontabile	
Disclosure 102-39 Percentuale di aumento del tasso della retribuzione totale annua	Non Rendicontabile	

Coinvolgimento degli stakeholder

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-40 Elenco dei gruppi di stakeholder^(core)	Rendicontato	Cap. 4.1
Disclosure 102-41 Accordi di contrattazione collettiva^(core)	Rendicontato	Cap. 5.5
Disclosure 102-42 Individuazione e selezione degli stakeholder^(core)	Rendicontato	Cap. 4.1
Disclosure 102-43 Modalità di coinvolgimento degli stakeholder^(core)	Rendicontato	Cap. 4.1
Disclosure 102-44 Temi e criticità chiave sollevati^(core)	Rendicontato	Cap. 4.2

Pratiche di rendicontazione

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-45 Soggetti inclusi nel bilancio consolidato^(core)	Rendicontato	Cap. 1.2
Disclosure 102-46 Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi^(core)	Rendicontato	Cap. 1.2
Disclosure 102-47 Elenco dei temi materiali^(core)	Rendicontato	Cap. 4.3
Disclosure 102-48 Revisione delle informazioni^(core)	Rendicontato	Cap. 1.2
Disclosure 102-49 Modifiche nella rendicontazione^(core)	Rendicontato	Cap. 1.2
Disclosure 102-50 Periodo di rendicontazione^(core)	Rendicontato	Cap. 1.2
Disclosure 102-51 Data del report più recente^(core)	Rendicontato	Cap. 1.2
Disclosure 102-52 Periodicità della rendicontazione^(core)	Rendicontato	Cap. 1.2
Disclosure 102-53 Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report^(core)	Rendicontato	Cap. 1.2
Disclosure 102-54 Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards^(core)	Rendicontato	Cap. 1.2
Disclosure 102-55 Indice dei contenuti GRI^(core)	Rendicontato	Cap. 1.2
Disclosure 102-56 Assurance esterna^(core)	Non prevista	Cap. 1.2

GRI 103: Modalità di Gestione (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Rendicontato	Cap. 4.2
Disclosure 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	Rendicontato	Cap. 4.2
Disclosure 103-3 Valutazione delle modalità di gestione	Non rendicontabile	

Serie 200 – Sostenibilità economica

GRI 201: Performance economiche (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito	Rendicontato	Cap. 5.5
Disclosure 201-2 Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico	Rendicontato	Cap. 5.1
Disclosure 201-3 Piani pensionistici a benefici definiti e altri piani di pensionamento	Non rendicontabile	
Disclosure 201-4 Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	Rendicontato	Cap. 5.5

GRI 202: Presenza sul mercato (2016)

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

GRI 203: Impatti Economici Indiretti (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 203-1- Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	Rendicontato	Cap. 5.1
Disclosure 203-2 Impatti economici indiretti significativi	Rendicontato	Cap. 5.2

GRI 204: Pratiche di Approvvigionamento (2016)

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

GRI 205: Anticorruzione (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 205-1 Operazioni valutate per rischi legati alla corruzione	Rendicontato	Cap. 5.5
Disclosure 205-2 Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	Rendicontato	Cap. 5.5
Disclosure 205-3 Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese		

GRI 206: Comportamento anticoncorrenziale (2016)

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

GRI 207: Imposte (2019)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 207-1 Approccio alla fiscalità	Rendicontato	Cap. 5.5
Disclosure 207-2 Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	Non rendicontabile	
Disclosure 207-3 Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	Non rendicontabile	
Disclosure 207-4 Rendicontazione Paese per Paese	Non rendicontabile	

Serie 300 – Sostenibilità ambientale**GRI 301: Materiali (2016)**

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 301-1 Materiali utilizzati per peso o volume	Non rendicontabile	
Disclosure 301-2 Materiali utilizzati che provengono da riciclo	Non rendicontabile	

Disclosure 301-3 Prodotti recuperati o rigenerati e relativi materiali di imballaggio	Non rendicontabile
--	--------------------

GRI 302: Energia (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione		
Disclosure 302-2 Energia consumata al di fuori dell'organizzazione	Non rendicontabile	
Disclosure 302-3 Intensità energetica	Non rendicontabile	
Disclosure 302-4 Riduzione del consumo di energia	Rendicontato	Cap. 5.2
Disclosure 302-5 Riduzione del fabbisogno energetico di prodotti e servizi	Non rendicontabile	

GRI 303: Acqua e scarichi idrici (2018)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 303-1 Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	Rendicontato	Cap. 5.2
Disclosure 303-2 Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	Non rendicontabile	
Disclosure 303-3 Prelievo idrico	Non rendicontabile	
Disclosure 303-4 Scarico di acqua	Non rendicontabile	
Disclosure 303-5 Consumo di acqua	Rendicontato	

GRI 304: Biodiversità (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 304-1 Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette	Non rendicontabile	
Disclosure 304-2 Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	Non rendicontabile	
Disclosure 304-3 Habitat protetti o ripristinati	Non rendicontabile	
Disclosure 304-4 Specie elencate nella "Red List" dell'IUCN (Unione Mondiale per la Conservazione della	Non rendicontabile	

Natura e negli elenchi nazionali che trovano il proprio habitat nelle aree di operatività dell'organizzazione

GRI 305: Emissioni (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 305-1 Emissioni dirette di GHG (gas a effetto serra)	Non rendicontabile	
Disclosure 305-2 Emissioni indirette di GHG da consumi energetici	Non rendicontabile	
Disclosure 305-3 Altre emissioni indirette di GHG	Non rendicontabile	
Disclosure 305-4 Intensità delle emissioni di GHG	Non rendicontabile	
Disclosure 305-5 Riduzione delle emissioni di GHG	Non rendicontabile	
Disclosure 305-6 Emissioni di sostanze dannose per ozono (ODS, "ozone-depleting substances")	Non rendicontabile	
Disclosure 305-7 Ossidi di azoto (NOX), ossidi di zolfo (SOX) e altre emissioni significative	Non rendicontabile	

GRI 306: Rifiuti (2020)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 306-1 Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti		
Disclosure 306-2 Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	Rendicontato	Cap. 5.2
Disclosure 306-3 Rifiuti prodotti	Non rendicontabile	
Disclosure 306-4 Rifiuti non destinati a smaltimento	Non rendicontabile	
Disclosure 306-5 Rifiuti destinati allo smaltimento	Non rendicontabile	

GRI 307: Compliance Ambientale (2020)

GRI 308: Valutazione Ambientale dei Fornitori (2016)

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

Serie 400 – Sostenibilità sociale

GRI 401: Occupazione (2016)

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

GRI 402: Relazioni tra lavoratori e management (2016)

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

GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro (2018)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Rendicontato	Cap. 5.4, Cap. 5.5
Disclosure 403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	Rendicontato	Cap. 5.4, Cap. 5.5
Disclosure 403-3 Servizi di medicina del lavoro	Non rendicontabile	
Disclosure 403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Rendicontato	Cap. 5.4, Cap. 5.5
Disclosure 403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Rendicontato	Cap. 5.4, Cap. 5.5
Disclosure 403-6 Promozione della salute dei lavoratori	Rendicontato	Cap. 5.4, Cap. 5.5
Disclosure 403-7 Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	Rendicontato	Cap. 5.4, Cap. 5.5
Disclosure 403-8 Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Non rendicontabile	

Disclosure 403-9 Infortuni sul lavoro	Rendicontato	Cap. 5.4, Cap. 5.5
Disclosure 403-10 Malattie professionali	Non rendicontabile	

GRI 404: Formazione e istruzione (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 404-1 Ore medie di formazione annua per dipendente	Non rendicontabile	
Disclosure 404-2 Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione	Non rendicontabile	
Disclosure 404-3 Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale	Rendicontato	Cap. 5.5

GRI 405: Diversità e pari opportunità (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	Rendicontato	Cap. 5.5
Disclosure 405-2 Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	Non rendicontabile	

GRI 406: Non discriminazione (2016)

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

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

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

GRI 408: Lavoro minorile (2016)

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

GRI 409: Lavoro forzato o obbligatorio (2016)

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

GRI 410: Pratiche per la sicurezza (2016)

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

GRI 411: Diritti dei popoli indigeni (2016)

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

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

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 412-1 Attività che sono state oggetto di verifiche in merito al rispetto dei diritti umani o valutazioni d'impatto	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	
Disclosure 412-2 Formazione dei dipendenti sulle politiche o le procedure sui diritti umani	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	

Disclosure 412-3 Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti umani	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente
--	---

GRI 413: Comunità locali (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 413-1 Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	Rendicontato	Cap. 5.3
Disclosure 413-2 Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	Non rendicontabile	

GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori (2016)

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

GRI 415: Politica pubblica (2016)

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

GRI 416: Salute e sicurezza dei clienti (2016)

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

GRI 417: Marketing ed etichettatura (2016)

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

GRI 418: Privacy dei clienti (2016)

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

GRI 419: Compliance socioeconomica (2016)

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

Altri indicatori

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Movimentazione merci	Rendicontato	Cap. 3,5
Movimentazione passeggeri	Rendicontato	Cap. 3,5
Movimentazione per porto dell'AdSP	Rendicontato	Cap. 3,5
Tipo di merci movimentate	Rendicontato	Cap. 3,5