



Report di Sostenibilità



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ionio

Porto di Taranto

Indice

Indice.....	2
Acronimi.....	4
Premessa del Presidente: lettera agli stakeholder	6
Premessa del Segretario Generale.....	8
I nostri numeri chiave del 2021	9
Nota metodologica	10
1. L’Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio	14
1.1 L’identità della AdSPMI.....	14
1.2 Il Porto di Taranto.....	16
1.2.1 Posizione e caratteristiche infrastrutturali del Porto.....	16
1.2.2 Sviluppo intermodale e logistico del Porto	20
1.3 Crescita economica e responsabile	23
2. La strategia dell’AdSPMI	26
2.1 Il contesto di riferimento.....	26
2.2 Il quadro delle risorse europee e nazionali	29
2.3 La pianificazione strategica.....	30
3. La sostenibilità nella strategia dell’AdSPMI	36
3.1 La sostenibilità per l’AdSPMI	36
3.2 Il contributo dell’AdSPMI per gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile.....	37
3.2.1 Gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell’Agenda ONU 2030	37
3.2.2 Gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell’Agenda AIVP 2030	40
3.3 Gli Stakeholder	41
3.4 La Matrice di Materialità	43
4. Governance.....	49
4.1 Il modello di governance dell’Ente	49
4.1.1 La struttura di governance dell’AdSPMI	49
4.2 L’etica e compliance	58
4.2.1 Le politiche e strategie per la prevenzione della corruzione e trasparenza della gestione.....	58
4.3 La diversificazione dei traffici	63
4.4 Sviluppo tecnologico ed innovazione	67
4.4.1 Il progetto “Faros”	68
4.4.2 Il progetto “Taranto Digital Port”	69
5. Ambiente.....	73
5.1 La transizione verso uno smart green port.....	73

5.1.1 L'efficiamento energetico e la riduzione delle emissioni	75
5.2 Il sistema di gestione dei rifiuti	81
6. Sociale	87
6.1 La gestione e la valorizzazione delle persone.....	87
6.2 La salute e la sicurezza.....	94
6.3 Porto e territorio: i rapporti con la comunità.....	96
6.1.1 L'organizzazione di eventi per il territorio	97
6.1.2 Progettualità infrastrutturali e culturali per il porto-città	98
Note conclusive del Gruppo di Lavoro	102
GRI Content Index	105

Acronimi

AdSP: Autorità di Sistema Portuale

AdSPMI: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

AIVP: Association International Villes et Ports

CIS: Contratto Istituzionale di Sviluppo

DEASP: Documento di pianificazione energetica e ambientale

DVR: Documento di Valutazione dei Rischi

ESG: Environment, Social, Governance

GDPR: General Data Protection Regulation

GRI: Global Sustainability Reporting

LNG: Liquefied natural gas

Med: Mediterraneo

MIMS: Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

OCSE: Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico

OiV: Organismo indipendente di valutazione

ONU: Organizzazione delle Nazioni Unite

PdP: Piano delle Performance

PNRR: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

POT: Piano Operativo Triennale

PTPCT: Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza

RPCT: Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza

SDG: Sustainable Development Goals

SMVP: Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance

SPP: Servizio di Prevenzione e Protezione

SRM: Studi e Ricerche per il Mezzogiorno

SUA: Sportello Unico Amministrativo

TEN-T: Trans-European Transport Network

TEU: twenty-foot equivalent unit

UE: Unione Europea

ZES: Zona Economica Speciale

ZFD: Zona Franca Doganale

Ringraziamenti

Roberto Settembrini – *Segretario Generale*

Silvia Coppolino – *Direzione Affari Generali e Internazionali*

Noemi Frascella – *Direzione Affari Generali e Internazionali*

Gabriella Epicoco – *Direzione Legale Gare e Contratti*

Tiziana Stea – *Direzione Operativo e Sicurezza*

Gennaro Ruggieri – *Direzione Tecnica*

Giuseppe D'Ettore – *Direzione Amministrativa*

Premessa del Presidente: lettera agli stakeholder

Cari stakeholder,

è a voi che rivolgo questa lettera introduttiva e di presentazione del *Report di Sostenibilità dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio*, primo atto di un percorso che l’AdSP ha inteso intraprendere *per e con* l’ecosistema marittimo e portuale del Porto di Taranto che qui, più che altrove, sente forte il richiamo alla *sostenibilità* nella sua accezione più antica, ossia quella che i latini, con il verbo “*sustineo, sustinere*”, riferivano all’atto di *resistere, durare* ma anche *sostenere, proteggere e nutrire*.

Con tali premesse, anticipando anche a livello temporale le direttive ministeriali in materia di rendicontazione di sostenibilità, abbiamo voluto condividere, in maniera semplice e diretta, le principali attività ed i traguardi raggiunti nel corso del 2021 a favore della crescita sostenibile del Porto di Taranto. Per farlo, abbiamo scelto di utilizzare il linguaggio internazionale dei *GRI Sustainability Reporting Standards* con cui numerose organizzazioni di interesse internazionale analizzano e comunicano gli impatti economici, ambientali e sociali derivanti dalla propria azione di governance tesa verso l’obiettivo di sviluppo sostenibile.

Il 2021 ha rappresentato un anno importante, a tratti difficile, ma comunque ricco di traguardi che, sin da subito, si sono trasformati – a loro volta - in punti di partenza per nuove sfide da affrontare. Laddove l’emergenza Covid-19 aveva dato al mondo la più significativa lezione di resilienza e coraggio, questa AdSP, grazie al determinante impegno dei suoi collaboratori, si è adoperata al fine di coltivare nel Porto di Taranto quel concetto di sostenibilità, *proteggendo* il bene comune – materiale e immateriale - con l’obiettivo di generare valore durevole sul territorio.

Durante l’annualità presa in analisi dalla presente rendicontazione, l’AdSP del Mar Ionio ha dimostrato di aver conquistato nuovi margini di maturità istituzionale, adottando in numerosi contesti scelte importanti che hanno visto l’Ente agire quale fulcro e motore trainante di un più ampio processo di cambiamento culturale. In tale ottica, abbiamo operato puntando a contribuire, in maniera proattiva, al raggiungimento dei *Sustainable Development Goals* promossi dalle Nazioni Unite nonché al compimento di ulteriori target precisi delle *port cities* a livello globale, in linea con l’agenda 2030 dell’Association International Villes et Ports – AIVP.

Lo abbiamo voluto cercando di mantenere vivo e costante il dialogo con la rete di voi stakeholder, sia direttamente che attraverso strategie di *engagement* indirette dalle quali abbiamo imparato a conoscere e riconoscere i nostri limiti e le nostre ambizioni.

Lo abbiamo fatto puntando sul valore dell’*innovazione* quale chiave sostenibile di connessione tra i numerosi ambiti operativi con cui il sistema portuale nazionale è costantemente chiamato a confrontarsi: dalla digitalizzazione e semplificazione delle procedure allo sviluppo infrastrutturale del sistema logistico e portuale; dalla transizione energetica e ambientale alla valorizzazione del porto quale destinazione crocieristica d’eccellenza. Proprio nel 2021, la città portuale di Taranto ha conquistato un ruolo da protagonista nella scena crocieristica mediterranea, permettendo al capoluogo jonico di parlare al mondo intero attraverso il codice bellezza che il patrimonio culturale e naturalistico della città sta rivelando ad un numero sempre più elevato di visitatori.

Il 2021 è stato, inoltre, l’anno in cui l’AdSP è stata individuata quale soggetto beneficiario di nuovi finanziamenti e progettualità (PNRR, CIS, UE, ecc.) che vedono oggi l’Ente tra i protagonisti della crescita economica e responsabile del territorio. In tale contesto, riteniamo sia necessario e

imprescindibile consolidare e rendere ancora più vivo il dialogo con gli stakeholder affinché questo possa rappresentare un modello partecipato di cooperazione basato sull'interrelazione tra i vari attori pubblici e privati interessati alla crescita sostenibile e duratura del Porto di Taranto.

Nell'ambito della propria mission istituzionale, l'AdSP del Mar Ionio ha fatto dell'azione di Governance un modello di governo a più livelli che, in numerose occasioni, ha richiesto anche l'impegno e lo sforzo di tutti Voi. Nel più ampio spirito di inclusività e partecipazione, mi auguro questo possa ulteriormente consolidare il metodo di confronto e ascolto della comunità portuale e dei numerosi stakeholder, interni ed esterni all'AdSP, con cui l'Ente cresce ogni giorno attraverso il confronto, il dibattito, la cooperazione e lo scambio di buone pratiche.

Nel ringraziare tutti coloro che hanno contribuito alla stesura del presente documento, mi auguro di poter intercettare e ascoltare quanti di voi vorranno fornire ulteriori spunti e stimoli di crescita, a beneficio dell'intero ecosistema portuale.

Grazie!



Il Presidente

F.To *Prof. Avv. Sergio Prete*

Premessa del Segretario Generale

Circa un anno fa, alle prese con i primi approfondimenti sul tema del rendiconto di sostenibilità, rilevammo che intuitivamente o per cultura lavorativa acquisita negli anni, eravamo già avanti con il lavoro, a partire dall'obiettivo relativo all'accountability istituzionale ed esaminando tutti gli altri obiettivi che compongono il Piano Operativo Triennale. Ciò ad attestare la sensibilità professionale già esistente, con particolare riferimento al senso del dovere e trasparente volontà di rendere conto.

Le successive riflessioni, ci hanno portato a definire cosa significa per noi sostenibilità e, tralasciando gli aspetti legati alle sole enfattizzazioni di una maggiore attenzione e migliore programmazione in ambito energetico o ambientale, abbiamo considerato anche gli altri elementi determinanti, quali quello economico-finanziario e l'aspetto sociale-culturale, adottandoli tutti insieme in un'unica visione sistemica quale principio per noi imprescindibile.

Sostanzialmente, abbiamo intrapreso questo percorso non solo per realizzare quanto richiesto a tutte le Autorità di Sistema Portuale ma con il maggiore intento che non resti un adempimento isolato e possa ritenersi la prima pietra miliare di un metodo applicativo ed operativo attraverso il quale si compia l'obiettivo storico richiesto a tutte le entità della pubblica amministrazione: il miglioramento continuo delle buone pratiche organizzative, amministrative e gestionali.

Siamo all'inizio della nostra responsabile rendicontazione alla comunità, di come il reale "valore pubblico" generato (anche dagli asset intangibili), produca i suoi effetti virtuosi nel tempo sul sistema, come sopra individuato ma anche di come gli stessi si riproducano virtuosamente sull'intera comunità.

Evidentemente, la nostra visione di comunità va ben oltre la relazione quotidiana con gli stakeholder già uniti a noi nella volontà di adottare il principio delle "buone pratiche" come un dovere etico che, in quanto tale, non potrà prescindere dall'uso responsabile ed efficace delle risorse e dalla rendicontazione estesa a tutti gli attori economici e sociali.

Rinnovando pertanto il più sincero ringraziamento agli stakeholder, ribadisco l'auspicio che tutti vogliano accompagnarci sulla strada tracciata, con il sentimento di appartenenza ad un'unica Comunità che diventi sempre più ampia, solida e conforme non più alle attese ma a quanto realizzato secondo il più ampio principio di sostenibilità che abbiamo adottato.



Il Segretario Generale

F.To *Dr. Roberto Settembrini*

I nostri numeri chiave del 2021



**71 concessioni
vigenti**

**11 autorizzazioni
per operazioni
portuali**

**15.231.582 euro
valore economico
generato**

**16 concessioni
rilasciate**



**17.529.183 ton
merci
trasportate**

**oltre 5.000
accessi in porto**

**80.309
passeggeri
movimentati**

**24 procedure
di gara avviate**

**Zero
episodi di
corruzione**



**1.155 ton
rifiuti gestiti**

**Rinnovo
certificazione ISO
14001:2015**



**53
dipendenti**

**43%
di presenza
femminile**

**98%
contratti a tempo
indeterminato**

Nota metodologica

Obiettivi del documento

Il primo Report di Sostenibilità dell’Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio (di seguito “Ente” o “Autorità” o “AdSPMI” o “AdSP”), oltre ad adempiere all’obiettivo istituzionale di “*Predisposizione del Modello di rendicontazione di sostenibilità dell’Ente*” in ottemperanza alla Direttiva n. 166 del 21/04/2021 emanata dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), nasce con lo scopo di consolidare e formalizzare un approccio già adottato dall’Ente al fine di assumere una condotta istituzionale a sostegno dello sviluppo sostenibile.

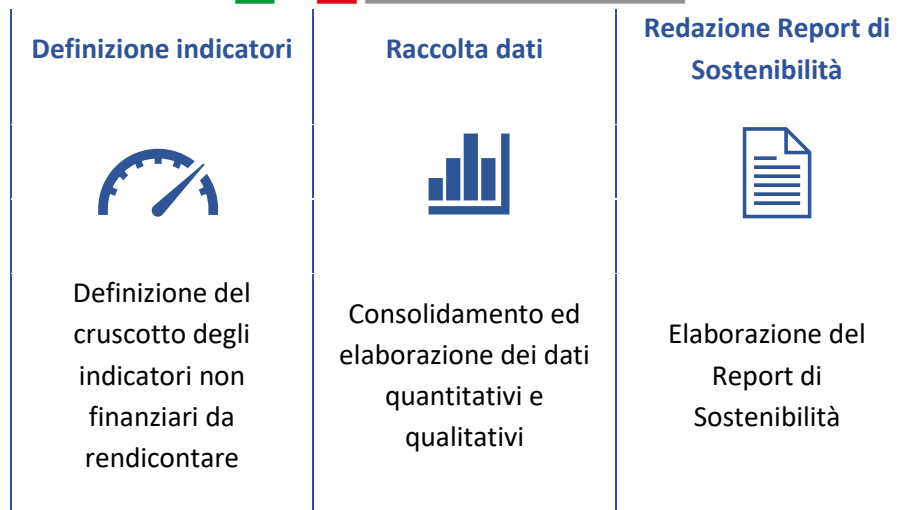
Il Report di Sostenibilità rappresenta il naturale accompagnamento alla rendicontazione dei risultati di attività e progetti relativi a strategie di medio-lungo termine espressi nel rendiconto economico-finanziario e nelle relazioni annuali che l’AdSP elabora ai sensi della L.84/94, raccontando sinteticamente gli impatti sociali, ambientali e di *governance* delle attività dell’Ente, evidenziando il valore generato nel tempo per gli tutti gli *stakeholder* e la comunità territoriale in cui l’Autorità opera.

Il presente documento è contestualmente uno strumento di comunicazione che offre ai propri *stakeholder* una rappresentazione utile a conoscere gli aspetti progettuali considerati rilevanti delle attività dell’Ente, nonché ad effettuare un’autovalutazione dei risultati di impatto generati e, quindi, definire percorsi di miglioramento di medio-lungo termine.

Processo di redazione del documento e *standard* di riferimento

Il processo di redazione del documento in analisi è stato messo in atto tramite il pieno coinvolgimento e la partecipazione dei Vertici e delle Direzioni dell’AdSPMI nonché più in generale dei suoi *stakeholder* di riferimento. Inoltre, il Report di Sostenibilità è stato predisposto con il supporto tecnico-metodologico di PwC. Nello specifico sono state svolte le seguenti attività:





Il Report di Sostenibilità è stato redatto utilizzando gli *standard* più noti a livello internazionale e maggiormente diffusi come riferimento tecnico-metodologico in Europa: i *Global Sustainability Reporting Standards (GRI Standard)* nella versione pubblicata nel 2021 dal *Global Reporting Initiative*¹, secondo l'opzione "in accordance"² ai GRI Standards. Nonostante l'applicazione dei nuovi GRI Standard sarà obbligatoria solo a partire dal 1° gennaio 2023, l'Ente ha voluto adottare i nuovi riferimenti fin da subito, allineandosi alle *best practice* in materia di rendicontazione non finanziaria.

Per la costruzione del Report sono state considerate inoltre ulteriori linee guida e *framework*, quali gli Orientamenti OCSE destinati alle imprese multinazionali³, la norma ISO 26000, i Principi Guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani⁴ e sono stati presi quale riferimento ispiratore i principi contenuti nei *Sustainable Development Goals* dell'Agenda ONU 2030 (per maggiori informazioni, far riferimento alla sezione 3.2.1 Gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda ONU 2030).

Il documento è redatto in linea ai principi di rendicontazione individuati dai *GRI Standard*: accuratezza, equilibrio, chiarezza, comparabilità, completezza, contesto di sostenibilità, tempestività e verificabilità.

La scelta degli indicatori GRI è stata effettuata a partire dai temi materiali individuati attraverso lo *stakeholder engagement* (per maggiori informazioni, far riferimento alla sezione 3.4 La Matrice di Materialità del presente documento).

Nel complesso, nella sua prima versione il documento è stato redatto seguendo un approccio più completo possibile e i dati presenti nel Report di Sostenibilità sono stati ottenuti in modo puntuale sulla base delle risultanze della contabilità generale e degli altri sistemi informativi dell'AdSPMI. È stato limitato il ricorso a stime nella determinazione degli indicatori e, laddove presenti, è stata indicata nelle sezioni di pertinenza la modalità seguita per quantificarle.

Perimetro e periodo di rendicontazione

¹ Il GRI è un ente internazionale e indipendente senza scopo di lucro con sede ad Amsterdam nato con il fine di definire gli standard di rendicontazione della performance di sostenibilità di aziende e organizzazioni.

² L'opzione "*In accordance with GRI Standard*" adottata dall'Ente rappresenta la più completa rendicontazione delle informazioni non finanziarie secondo i GRI Standards, con la presenza di tutti i requisiti obbligatori previsti.

³ Il Documento è consultabile al seguente [link](#)

⁴ Il Documento è consultabile al seguente [link](#)

I dati e le informazioni riportati all'interno del presente Report di Sostenibilità fanno riferimento all'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio, ancorché in alcune circostanze – in considerazione delle responsabilità dell'Ente e del suo ruolo di indirizzo e coordinamento rispetto ad alcune tematiche rilevanti per l'intero ecosistema portuale – sono stati rendicontati elementi e progettualità afferenti il complesso della *port community* di Taranto, con un raggio di azione più ampio rispetto al perimetro costitutivo dell'Ente stesso. Tali casistiche sono opportunamente specificate all'interno del documento.

Tutti i dati e le informazioni riportati all'interno del documento si riferiscono al periodo di rendicontazione 2021 (1° gennaio 2021 - 31 dicembre 2021) e all'anno precedente 2020, per permettere il confronto delle informazioni nel biennio e descriverne gli andamenti.

Il documento, sottoposto all'attenzione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare il 26 luglio 2022 e presentato al Comitato di Gestione in data 2 agosto 2022, è pubblicato sul sito internet dell'Ente nella sezione "*Downloads*" al seguente link: <https://port.taranto.it/index.php/it/downloads>.

1. L'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio

1. L'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio

1.1 L'identità della AdSPMI

Obiettivo principale dell'AdSP del Mar Ionio è favorire lo sviluppo del porto e del territorio ad esso connesso, attraverso un'azione di riequilibrio del sistema dei trasporti, puntando allo sviluppo di un processo dinamico che favorisca nuovi insediamenti produttivi e la crescita di quelli già esistenti.

L'AdSPMI – istituita con il D.Lgs. n. 169 del 4 agosto 2016 che ha modificato la legge pre-esistente n. 84 del 28 gennaio 1994 – nasce allo scopo di concretizzare il processo di “*Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità Portuali*” avviato dal Governo nel corso del 2015 nell'ambito di un più ampio percorso di rigenerazione delle politiche e delle azioni volte al rilancio della portualità e della logistica italiana.

Il passaggio funzionale da Autorità Portuale ad Autorità di Sistema ha segnato un momento di rinnovamento strutturale ed organizzativo per tutto il sistema portuale italiano e – in tale contesto di trasformazione – l'AdSPMI ha raccolto le sfide identificate dal Governo operando nell'ottica di valorizzazione del proprio ruolo di “Sistema”.

L'AdSPMI gestisce ed ha la propria sede nel Porto di Taranto. La sua circoscrizione territoriale nello specifico si estende dal confine del molo di ponente del Castello Aragonese fino alla riva sinistra del fiume Tara.

L'Ente si identifica, ad oggi, come il principale protagonista della rigenerazione del sistema logistico e portuale della provincia jonica. Ha difatti introdotto una serie di azioni volte all'innovazione, alla digitalizzazione, alla sostenibilità e al coordinamento degli interventi di miglioramento di sviluppo economico connessi al settore dello *shipping*. Tale processo si associa ad un impegno teso a creare una serie di opportunità di investimenti finalizzati allo sviluppo diversificato delle attività portuali e marittime nonché alla diffusione di una rinnovata identità culturale resa possibile dal rigenerato binomio porto-città, implementando nuove visioni di sviluppo per Taranto.



Nello specifico, l'Ente svolge le seguenti attività in linea con quanto previsto dall'Art.6, comma 4 della L. 84/94.

1	Indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali. All'autorità di sistema portuale sono, altresì, conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro.
2	Manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali.
3	Affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, quindi non strettamente connessi ai servizi portuali.
4	Coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale.
5	Amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, fatte salve le eventuali competenze regionali. Per la gestione delle attività inerenti alle funzioni sul demanio marittimo, l'Autorità si avvale del Sistema informativo del demanio marittimo.
6	Promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

1.2 Il Porto di Taranto

1.2.1 Posizione e caratteristiche infrastrutturali del Porto






Situato sulla costa settentrionale del Golfo di Taranto – nel cuore del Mediterraneo e a 172 miglia nautiche dalla rotta Suez e Gibilterra – il Porto è articolato in una rada chiamata **Mar Grande** ed in una insenatura detta **Mar Piccolo**. La sua posizione lo rende uno **snodo strategico per il traffico commerciale tra l'Europa ed il resto del Mondo** e per il traffico a corto raggio Nazionale ed Euromediterraneo. Come primo scalo comunitario di rilevanza internazionale dotato di collegamenti intermodali terrestri con la rete Nazionale che si incontra dopo aver attraversato il canale di Suez, il Porto è caratterizzato dalla polifunzionalità e dalla suddivisione degli ormeggi in relazione ai diversi settori produttivi: commerciale, industriale, e petrolifero. A ciò si è aggiunto, a valle di una attenta azione di diversificazione dei traffici, quello turistico, che vede attualmente lo scalo jonico interessato in attività connesse al diporto ed al traffico crocieristico/passeggeri.

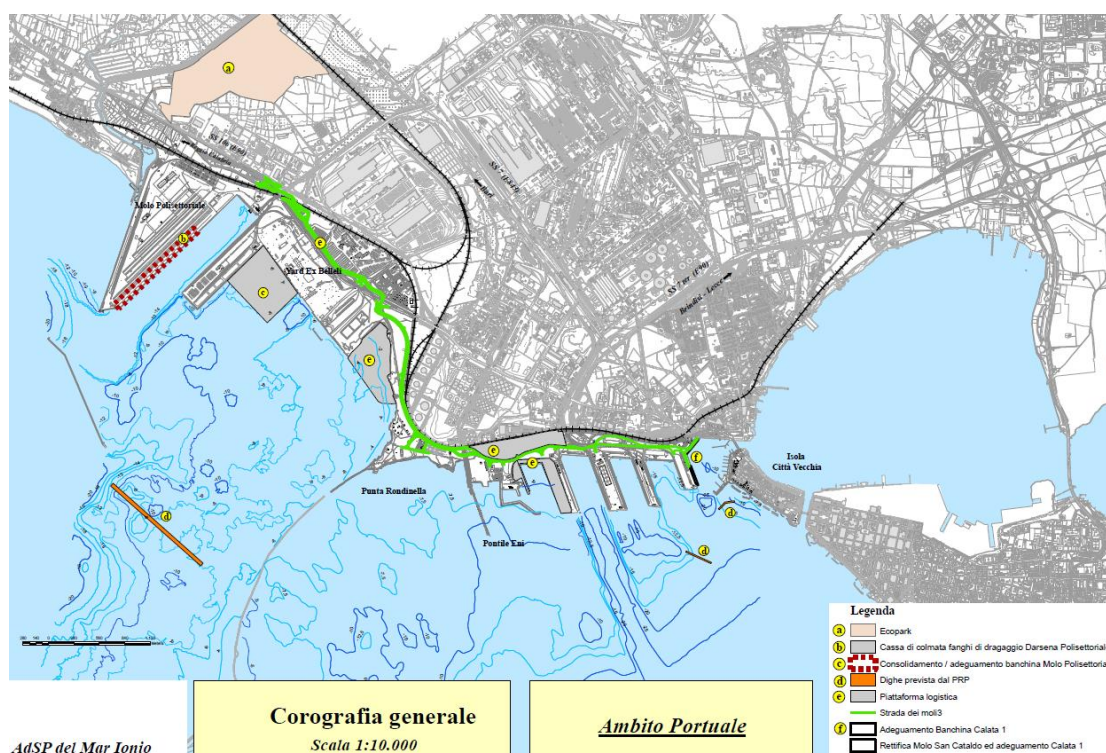


L'estensione complessiva dell'ambito portuale è pari a **4.000.000 mq**

L'estensione complessiva dell'ambito portuale è pari a 4.000.000 mq, suddivisi in 550.000 mq di aree operative e 2.200.000 mq di aree in concessione. La lunghezza totale delle banchine ammonta a 13.027 m, di cui 3.720 m ad uso pubblico e 9.310 m in concessione. Lungo il settore nordoccidentale del Mar Grande sorgono il Porto Mercantile e il Porto industriale, mentre a ovest del Mar Grande si trovano il Molo Polisetoriale e il 5° sporgente.

Le opere di infrastrutturazione primaria e secondaria realizzate negli ultimi anni permettono oggi al porto di Taranto di offrire diverse tipologie di *terminal* e banchine commerciali libere disponibili per la movimentazione di ogni tipologia di merce. Per maggiori dettagli si rimanda al sito istituzionale dell'AdSP del Mar Ionio www.port.taranto.it.

Tipologia di Terminal				
Terminal Contenitori	Terminal Siderurgico	Terminal Petroliero	Terminal Cementifero	Terminal Croceristico
				



Mappa 1. Mappa del Porto di Taranto (2021)

Il Porto di Taranto è in continua evoluzione: vengono attivati e perseguiti nuovi interventi infrastrutturali nonché investimenti per migliorare l'assetto infrastrutturale.

Con Decreto n. 77/2022 del 22.06.2022 l'Ente ha approvato il programma triennale dei lavori pubblici 2022-2024 il quale prevede la realizzazione di opere infrastrutturali per un importo complessivo di circa 350M euro.

Nel corso del biennio 2020 e 2021 sono state ulteriormente rafforzate le attività dell'Ente volte a ottimizzare i servizi portuali, sostenere un incisivo efficientamento dell'infrastruttura fisica e a risolvere situazioni di criticità ambientale, socio-economica e di riqualificazione urbana, anche riguardanti l'area cerniera tra il porto e la città. In particolare, l'AdSPMI ha svolto i seguenti interventi infrastrutturali:

- presentazione ufficiale dell'ultimazione dell'insediamento del Centro Scientifico Merceologico nel porto di Taranto, progettualità nata con l'obiettivo di creare un polo scientifico e di analisi merceologica al servizio dei traffici portuali. L'apertura del Centro – grazie ai servizi che potrà

offrire agli operatori commerciali – consentirà al Porto di Taranto di essere maggiormente competitivo;

- realizzazione di due edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la darsena servizi per aumentare i livelli di efficienza e qualità dei servizi offerti e migliorare la qualità degli ambienti di lavoro degli operatori dei servizi tecnico-nautici;
- avvio operatività del Molo Polisetoriale del porto di Taranto con il primo scalo della nave portacontaineri “Nicola” della compagnia CMA-CGM, che ha inaugurato l’inserimento del porto di Taranto nel servizio feeder “SSLMED Turmed”. Tra il 2020 e il 2021, la Società terminalista ha proceduto con le operazioni di *revamping* delle gru di banchina e con il generale efficientamento sia dell’asset infrastrutturale che gestionale del *terminal*;
- intervento di rettifica del filo banchina di levante del Molo San Cataldo che permetterà di incrementare le attività connesse al traffico passeggeri attraverso il piazzale del Molo San Cataldo;
- intervento di consolidamento/recupero strutturale del muro di banchina della calata 1;
- lavori di demolizione e ricostruzione della parte di testata dell’impalcato in CAP del Molo San Cataldo;
- lavori di ampliamento del IV sporgente inseriti nel più ampio progetto della “Piastra Portuale di Taranto”, che garantiscono al Porto di Taranto nuovi punti di ormeggio da destinare ai traffici commerciali.

Inoltre, l’AdSPMI è e sarà interessata dai progetti che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ha previsto nel pacchetto di investimenti e riforme articolato in sei missioni e che per lo scalo jonico, che si concretizzano in circa 150 milioni di euro da investire per il potenziamento dell’infrastruttura portuale (per approfondimenti si rimanda al paragrafo “2.2 Il quadro delle risorse europee e nazionali”).

Recentemente è stato inoltre sottoscritto l’Accordo di Programma per l’attuazione del progetto integrato di messa in sicurezza, riconversione industriale e sviluppo economico produttivo nell’area di Taranto “Ex Yard Belleli”. Questo intervento permetterà di promuovere il riutilizzo di tale area in condizioni di sicurezza sanitaria e ambientale per realizzare uno stabilimento attrezzato per la costruzione di modelli e stampi e per la produzione di scafi, coperte e sovrastrutture. Tale intervento permetterà di diversificare l’offerta industriale e incrementare l’impatto socio-economico-occupazionale del Porto di Taranto.



Il Porto 6.0 di Taranto è così definito in base al modello qualitativo di porto del futuro sviluppato da SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, con riferimento alle attività che uno scalo moderno deve essere in grado di introdurre per favorire la crescita di un territorio attraverso il valore aggiunto delle attività marittime e logistiche.

Con l'obiettivo cardine di sostenere e di favorire il rilancio dello scalo ed il suo riposizionamento nel contesto internazionale del settore portuale, il Porto di Taranto basa la propria strategia di sviluppo su *driver* che rappresentano i principali *asset* di sviluppo orientati verso i temi di maggior rilievo e attualità nel panorama globale:

- Innovazione
- Sostenibilità
- Intermodalità e logistica
- Internazionalizzazione
- Marketing territoriale

Tali assi prioritari ambiscono a valorizzare ulteriormente la strategia di sviluppo del Porto di Taranto ricorrendo a nuovi modelli di innovazione e crescita sostenibile in grado di rafforzare la relazione tra il porto, l'isola della città vecchia e l'area industriale siderurgica nella definizione di un processo di rigenerazione urbana, ambientale e socio-culturale.

Ciò in linea con i principi della *circular economy* e nel rispetto degli obiettivi di sviluppo sostenibile espressi all'Agenda 2030 delle Nazioni Unite che – attraverso l'uso ponderato e virtuoso delle risorse a disposizione – stimolino la definizione di nuovi modelli di *business* tesi a conciliare la tradizione marittima con nuove visioni di sostenibilità in grado di favorire la transizione verso una economia competitiva che muova i propri passi dal settore portuale (per maggiori approfondimenti si rimanda al sito *web* dell'Autorità www.port.taranto.it).






1.2.2 Sviluppo intermodale e logistico del Porto

L'accessibilità intermodale al Porto

Il sistema intermodale del Porto di Taranto rappresenta un *asset* strategico di competitività e ne delinea il ruolo di *hub* portuale, logistico e ponte tra l'entroterra e i mercati globali.

La pianificazione infrastrutturale dell'AdSPMI mira a rendere lo sviluppo intermodale dello scalo un obiettivo stabile poiché – accanto agli elementi ed alle peculiarità geo-dimensionali – si punta al costante adeguamento e implementazione della rete dei collegamenti affinché sia sempre garantita la necessaria accessibilità dello scalo intesa anche nella sua funzione di *gate* per traffici internazionali a servizio delle aree produttive del Mezzogiorno.

L'accessibilità intermodale nel Porto di Taranto è assicurata da:

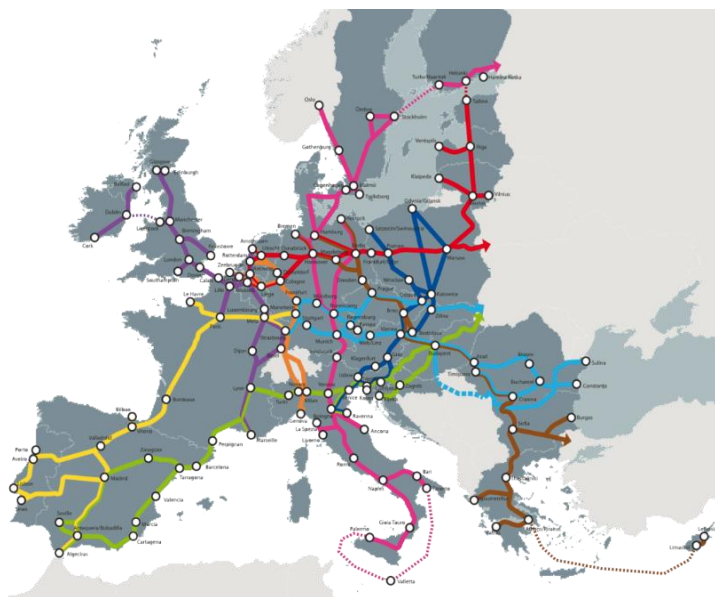
	<p>Collegamenti stradali. Il Porto, trovandosi fuori dal centro urbano, dispone di un accesso alle maggiori vie di comunicazione immediato grazie al collegamento diretto con la rete autostradale.</p> <p>La dorsale Adriatica A14 Taranto-Bari-Bologna rappresenta il collegamento autostradale più rilevante garantendo un rapido inoltro terrestre verso i mercati dell'Italia settentrionale e del Centro Europa. Il bacino d'utenza di più corto raggio – l'arco ionico e la penisola salentina – è connesso a Taranto da una rete di strade statali, tra cui la SS7 (Taranto- Brindisi-Lecce) e la SS106 che collega Taranto a Reggio Calabria, passando per la Basilicata.</p>
	<p>Collegamenti ferroviari. Il Porto è collegato alla dorsale adriatica Bari-Bologna e alle direttrici per Potenza-Napoli, Brindisi-Lecce e Reggio Calabria.</p> <p>L'interno del Porto, nello specifico il <i>terminal</i> contenitori, è servito da collegamento ferroviario diretto con la rete nazionale.</p> <p>Al fine di migliorare ancor di più l'efficienza del sistema portuale è in atto un progetto di potenziamento dei collegamenti ferroviari nel Molo Polisettoriale e tra il I ed il IV Sporgente.</p>
	<p>Collegamenti aeroportuali. Gli aeroporti nelle vicinanze del Porto sono tre: Bari, Brindisi e Grottaglie, distanti rispettivamente 90, 75 e 20 km. L'aeroporto di Grottaglie è collegato al Porto attraverso la strada Grottaglie-Brindisi che giunge fino al varco nord di accesso al Porto ed è particolarmente significativo alla luce della specializzazione produttiva locale e grazie alla possibilità per gli aerei cargo di usufruire di una pista di 3,2 Km, tra le più lunghe d'Europa e la seconda nel sud Italia per lunghezza. Diversamente, gli scali di Bari e Brindisi permettono collegamenti giornalieri nazionali ed europei.</p>

Le reti TEN - T

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio pone lo sviluppo del territorio locale in cima alle sue priorità incentrate sull'intermodalità, conformità alle normative UE, sullo sviluppo della rete TEN-T.

La strategia che l'Autorità ha intenzione di adottare – al fine di favorire uno sviluppo del territorio locale – è quella di creare un **sistema logistico integrato** attorno al Porto basato su una rete di strutture specializzate che attraggano efficacemente il traffico marittimo. Il porto di Taranto è già sia il nodo finale del *terminal* ferroviario/stradale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo (Helsinki/Malta), sia un nodo marittimo che collega il corridoio a La Valletta.

L'AdSPMI – in considerazione dell'orizzonte temporale di Dicembre 2023 previsto dal Regolamento UE n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della TEN-T – intende valorizzare il ruolo del Porto di Taranto nell'ambito del corridoio Scandinavo Mediterraneo delle reti TEN-T nonché dare rilievo ai nodi del *southern range* e contribuire – in un'ottica di sistema – alle attività di corridoio generando opportunità di promozione della concreta integrazione di tutti i porti, i nodi e le infrastrutture delle regioni meridionali al fine di tracciare, in maniera condivisa, il percorso per una rinnovata cooperazione tra gli *stakeholder* dell'area Med.



Il sistema logistico nel Porto

La piattaforma logistica



La piattaforma logistica è situata a ridosso del 4° Sporgente ed ha una superficie complessiva di circa 300.000 mq. La piattaforma si presenta come principale centro d'interscambio fra diverse modalità di trasporto (strada - ferro - mare) e centro di prestazione di servizi alle merci, secondo una logica di integrazione operativa e informatizzata tra i diversi soggetti in essa operanti.

Nella piattaforma sono presenti **due magazzini**: uno a temperatura ambiente con una superficie di 4.885 mq ed un altro refrigerato dedicato allo stoccaggio di merci deperibili con una superficie di circa 5.607 mq ed una capacità di circa 48.000 m³. È inoltre presente un'area di stoccaggio *container* con superficie di 25.700 mq ed un collegamento ferroviario diretto alla stazione di Taranto ed alla rete nazionale.

Eco-Industrial Park

Il progetto prevede la realizzazione di opere nonché di interventi connessi alla creazione di una rete di trasporto intermodale in grado di agevolare lo sviluppo della logistica al fine di costruire un Eco-Park. Nello specifico, le aree interessate dalla progettualità si estendono per 750.000 mq in zona retroportuale rientrante in area ZES (Zona Economica Speciale) e ZFD (Zona Franca Doganale). In tali zone si prevede la realizzazione di superfici coperte modulari per 170.000 mq.

L'Eco-Industrial Park prevede una forte connotazione *green* e che si inserisce in un contesto principalmente legato al concetto di sviluppo sostenibile. Nello specifico, tale progettualità si basa su cinque pilastri di sviluppo:

- 1** le comunità energetiche rinnovabili
- 2** il parco industriale sostenibile
- 3** il parco logistico
- 4** la *green mobility*
- 5** la connettività

L'intento del progetto è quello di creare le condizioni per fare dell'Eco-Industrial Park di Taranto la prima comunità energetica capace di produrre, gestire e consumare in maniera razionale il fabbisogno energetico delle aziende che all'interno del parco andranno a insediarsi nello *smart green port* di Taranto (per approfondimenti si rimanda al paragrafo "5.1 La transizione verso uno smart green port").

Il progetto presenta piena compatibilità urbanistica ed ambientale e la struttura offre vantaggi localizzativi per gli investitori e per le imprese utilizzatrici interessate al Sud Europa e Mediterraneo. Difatti, l'infrastruttura si candida come luogo di insediamento sia per attività di produzione che logistiche caratterizzate da un forte grado di innovazione e legate ai flussi di *import* ed *export* dei traffici portuali.

Nel complesso, l'Eco-Industrial Park – la cui strategicità è stata pienamente riconosciuta a livello nazionale e comunitario con l'inserimento nel PNRR – vuole essere un'ulteriore occasione di sviluppo per il territorio jonico. L'intervento di che trattasi, rientrante nelle aree di competenza della ZES Interregionale Jonica, è beneficiario di fondi pubblici a valere sul PNRR per un importo pari ad € 50M da investire nella realizzazione di opere di infrastrutturazione primaria.

1.3 Crescita economica e responsabile

In qualità di Ente Pubblico, l'obiettivo dell'AdSP è quello di generare valore sostenibile per la collettività, attraverso lo sviluppo dell'economia connessa ai traffici marittimi e alle ricadute socio-economiche derivanti dalla creazione di infrastrutture e progettualità innovative.

Nonostante la pandemia, nel corso dell'anno 2021 l'AdSPMI ha confermato il raggiungimento di risultati concreti, misurabili e condivisi andando ben oltre le aspettative prefissate. Questo grazie al rinnovato approccio dinamico e operativo nonché all'ampia sinergia di intenti con la propria rete di *stakeholder* interni ed esterni.

Dal punto di vista **economico**, è stato calcolato il valore generato e distribuito dall'Ente, ovvero la ricchezza prodotta tramite lo svolgimento delle sue attività ed il relativo impatto generato nei confronti dei propri *stakeholder*.

Nel 2021, i dati mostrano una crescita del valore economico generato e distribuito rispetto all'anno precedente, pari rispettivamente al **21%** ed al **20%**. Nel 2021 il valore economico direttamente generato ammonta a **27.842.756 euro**, mentre quello distribuito ammonta a **15.231.582 euro**. Anche gli investimenti a favore della comunità hanno registrato un aumento del **35%**, con un valore nel 2021 pari a 390.951 euro. Il valore economico generato e distribuito è stimato in quanto deriva dalla riclassificazione delle voci del conto economico, considerando i possibili limiti generati dalla riclassificazione dei dati.

La differenza fra il valore economico generato e quello distribuito evidenzia il valore economico trattenuto dall'AdSP, pari a 12.611.174 euro nel 2021.

Valore economico direttamente generato e distribuito (€)	Valori	
	2021	2020
Valore economico direttamente generato	27.842.756	23.098.307
Valore economico distribuito	15.231.582	12.742.765
Costi operativi	9.148.222	8.195.034
Salari e benefit dei dipendenti	5.338.704	3.979.554
Pagamenti alla Pubblica Amministrazione	353.705	279.088
Investimenti nella comunità	390.951	289.089
Valore economico trattenuto	12.611.174	10.355.542

Tabella 1. Valore economico direttamente generato e distribuito dall'AdSPMI per l'anno 2021 e 2020

Per quanto riguarda la **dimensione finanziaria**, i principali indicatori mostrano un andamento positivo. La gestione di competenza evidenzia un aumento delle entrate – composte principalmente dalle entrate correnti e in conto capitale – rispettivamente del 21% e del 547%. Le entrate dell'Ente sono costituite da tasse portuali, tasse di ancoraggio e canoni demaniali.

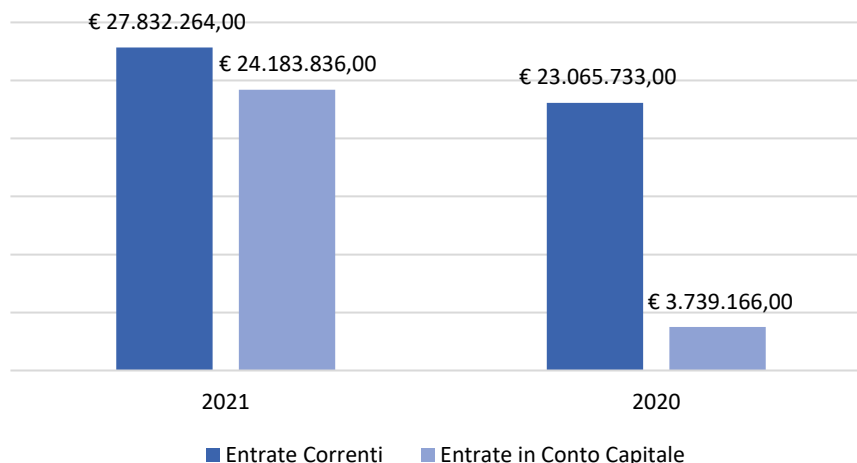


Grafico 1. Entrate correnti e in conto capitale 2021 e 2020

Le uscite (correnti, in conto capitale e partite di giro) sono anch'esse aumentate, da un totale di circa 10 milioni nel 2020 ad oltre 49 milioni nel 2021 (+66 %). Le uscite più elevate sono relative all'acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari ed investimenti – circa il 68% del totale. L'incremento di tale voce trova corrispondenza dal punto di vista **patrimoniale** con le **immobilizzazioni immateriali**, pari a 436.473.936 euro nel 2021.

La crescita economica e responsabile dell'Ente può essere sintetizzata con l'indice di efficienza gestionale, che deriva dal raffronto tra le entrate correnti proprie nonché con le spese di funzionamento e, ammonta a 15.192.823 euro. Il saldo evidenzia un **risultato positivo in termini di autonomia finanziaria ed efficienza gestionale** del porto di Taranto e dell'AdSP rispetto all'espletamento delle proprie funzioni istituzionali.

Per maggiori approfondimenti sulla performance economica, finanziaria e patrimoniale dell'AdSPMI, si prega di far riferimento al [sito web](#) (Sezione Amministrazione Trasparente).



2. La strategia dell'AdSPMI

2. La strategia dell'AdSPMI

2.1 Il contesto di riferimento

Il 90% delle merci mondiali viaggia via mare: i trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale.

Il trasporto marittimo rappresenta una parte fondamentale della catena di approvvigionamento e lo strumento principale dello sviluppo del commercio internazionale. Il settore vale circa il 12% del PIL globale e dà lavoro a più di 1 milione e mezzo di persone nel mondo. Via mare viaggiano circa 55.000 navi addette al trasporto di *container*, trasportando il 90% delle merci mondiali⁵.

Anche in Europa, il trasporto marittimo garantisce il funzionamento delle catene di approvvigionamento dell'economia e nel corso della storia europea ha sempre agito da catalizzatore per lo sviluppo economico e la prosperità nel continente. Il 77% del commercio estero dell'UE e il 35% di tutti gli scambi intracomunitari in termini di valore sono gestiti dal trasporto via mare, rendendo il settore estremamente importante dal punto di vista strategico. Ogni anno vengono movimentate nei porti europei quasi 4 miliardi di ton di merci e circa 400 milioni di passeggeri⁶.

A livello nazionale, le attività marittime in Italia producono annualmente beni e servizi per circa 34 miliardi di euro, contribuendo con il *cluster* marittimo a circa il 2% del PIL⁷. Il sistema portuale italiano, composto da 57 porti di rilievo – coordinati da 16 Autorità di Sistema portuale del paese – svolgono un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico e commerciale del Paese. In particolare, i porti del Mezzogiorno, con 225 milioni di tonnellate di merci gestite, nel 2021 hanno inciso per il 47% del totale sul traffico italiano⁸.

Nel biennio 2020-21 **l'emergenza sanitaria causata dal Covid-19 ha colpito in maniera diretta anche il settore marittimo e dei trasporti a livello mondiale**. Le misure di contenimento attivate hanno comportato una forte riduzione dei consumi e dei commerci internazionali, registrando tuttavia conseguenze differenti. Nel 2020 l'andamento è risultato discontinuo nello *shipping*, caratterizzato da un primo semestre debole seguito da una crescita repentina e significativa. Nel 2021, soprattutto nei primi mesi, la diffusione del virus ha continuato ad interferire in maniera prevalentemente indiretta con il commercio internazionale, creando inefficienze, ritardi e interruzioni della catena di approvvigionamento su una scala senza precedenti e influenzando i profitti dei vettori e la qualità dei servizi⁹.

⁵ Quaderno n. 29, Freight Leaders Council (2021)

⁶ European Maritime Transport Environmental Report, EMSA (2021)

⁷ VI Rapporto sull'Economia del Mare, Federazione del Mare (2019)

⁸ Dati rielaborati da Report Movimenti Portuali, Assoport (2021)

⁹ Rapporto 2021 'Italian Maritime Economy', SRM (2021)

Tra i principali impatti diretti e indiretti della pandemia sul settore marittimo europeo e Mediterraneo individuati dai dati dell'SRM¹⁰ si annoverano:

- il blocco del Canale di Suez, che tuttavia nell'anno della pandemia ha mostrato una notevole resilienza superando il miliardo di tonnellate di merci, con un numero di transiti pari a quasi 19mila navi, confermandosi come uno snodo strategico per i traffici nel Mediterraneo;
- l'aumento dei noli marittimi, ossia i prezzi da pagare per trasportare un *container* da una parte all'altra del mondo, hanno raggiunto livelli *record* sulle principali rotte e non mostrano ancora segni di rallentamento;
- l'aumento del prezzo del petrolio;
- la *Port Congestion* a causa dei contagi;
- la mancanza di container vuoti;
- le *Blank Sailing*, ovvero il fenomeno per il quale una nave cancella una toccata o anche più toccate, se non addirittura un intero viaggio, rispetto alla originaria pianificazione che l'armatore aveva previsto per la sua flotta.

I porti italiani nel 2021 hanno movimentato 480,6 milioni di tonnellate di merci, con un incremento dell'8% rispetto 441,9 milioni del 2020, quasi raggiungendo il volume dei trasporti pre-pandemia (490 milioni nel 2019).








Tipologia		Tonnellate movimentate (mln)	Variazione sul 2020	
	Rinfuse liquide	163,8	4,4%	
	Rinfuse solide	56,8	15,2%	
	Container	117,0	2,4%	
	Ro-ro	122,6	15,3%	
	Altre merci	20,4	24,4%	
Totale cargo		480,6	8,4%	
	TEU (mln)	<i>Transhipment</i>	4,1	0%
		<i>Import-Export</i>	7,2	9,1%
	Passeggeri (mln)	Traghetti e locali	40,9	28,6%
		Crociere	2,4	300%

Tabella 2. Movimentazione merci, container e passeggeri nei porti italiani nel 2021. Rielaborazione da fonte Assoport

I dati indicano che le **rinfuse liquide** hanno continuato a confermarsi la categoria più movimentata dai porti, seguita dalle merci contenute nei *container*. Per quanto riguarda il **traffico contenitori**, si sono

¹⁰ *Ibid*

mossi 11,3 milioni di TEU¹¹, in aumento del 9,1% rispetto all'anno precedente. All'interno di questo dato complessivo l'incremento è dovuto unicamente alla *performance Import-Export*, che nel 2020 aveva risentito della crisi generata dalla pandemia a causa dei blocchi imposti alle attività produttive.

Rispetto al 2020, in cui le crociere erano state quasi azzerate, il **comparto passeggeri** ha manifestato una ripresa, movimentando 2,4 milioni di passeggeri nel 2021, dato tuttavia ancora nettamente inferiore rispetto al 2019.

Con riferimento al **segmento commerciale**, il Covid-19 è intervenuto in un periodo in cui la portualità italiana si trovava già in una situazione di traffico stazionario e rispetto ai suoi *competitor* commerciali nel Mediterraneo, Mar Nero e *Northern Range*, mostrando una minore dinamicità. L'attrattività degli scali nordeuropei si basa fundamentalmente sul fatto che essi sono in grado di assicurare il rispetto di tempi e costi dei servizi di terra e dei collegamenti con i centri di produzione/consumo, mentre gli scali italiani sono considerati meno affidabili sotto questo profilo. Inoltre, con il nuovo millennio si è aggiunta la crescente competizione non solo dei porti del Mediterraneo occidentale, ma anche di quelli del Nord Africa e dell'East Med, che negli ultimi anni hanno sperimentato una rapida ascesa. Il gigantismo navale, i tempi sempre più rapidi della logistica e le esigenze di tutela ambientale impongono porti capaci di accogliere navi sempre più grandi, ancorché sostenibili e connessi.

Sono queste le caratteristiche richieste ai sistemi portuali e che ne definiscono la capacità competitiva, tuttavia gli scali italiani soffrono ancora di problemi infrastrutturali, lato mare e lato terra, e di capacità intermodale limitata: le reti stradali e ferroviarie sono ancora inadeguate soprattutto in alcuni nodi strategici, i tempi di gestione dello scarico/carico sono molto lunghi e sono ancora impattanti le criticità connesse alla morfologia del territorio.

A seguito della pandemia, sono emerse nuove tendenze economiche e di investimenti, sia legate al fenomeno del *reshoring* che ai fondi europei stanziati con il Next Generation EU e recepiti con il PNRR, che consentono di avere una visione più ottimistica in quanto propongono nuove e diverse opportunità all'Italia e al contesto portuale di Taranto.

Tra le principali evidenze risultanti dal rapporto di SRM vi è la necessità da parte del sistema nazionale di puntare su interventi mirati:

- consolidamento e sicurezza della dotazione infrastrutturale;
- riduzione del *deficit* di intermodalità;
- digitalizzazione dei processi;
- semplificazione degli *iter* amministrativi;
- sviluppo di *green ports* in ottica di sostenibilità.

Una rete portuale efficiente e correttamente integrata nella filiera dei trasporti è strategica perché stimola e ottimizza gli investimenti in logistica ed è fattore propulsivo per una maggiore intermodalità. In questo contesto, un ruolo importante per la competitività degli scali portuali potrebbero giocare, ad esempio le Zone Economiche Speciali che grazie alla semplificazione amministrativa, all'applicazione di una legislazione economica agevolata e all'offerta di incentivi di natura

¹¹ Misura *standard* di lunghezza nel trasporto dei container ISO, e corrisponde a 20 piedi totali

fiscale/finanziaria sarebbero capaci di attrarre investimenti produttivi, contribuendo allo sviluppo dell'economia del territorio, in una logica di maggiore integrazione tra industria e logistica.

2.2 Il quadro delle risorse europee e nazionali

3,8 miliardi di fondi del PNRR stanziati a favore dei porti

Nell'analisi di scenario legata al contesto marittimo nazionale nell'ultimo biennio, risulta necessario considerare le **misure sviluppate dal PNRR** attraverso i fondi del *Recovery Fund*, con particolare riferimento alla **Missione n. 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile"** che ha stanziato 31,46 miliardi di euro¹².

Alla portualità e la logistica sono destinatari ingenti investimenti, finalizzati ad un miglioramento della competitività e potenzialità delle infrastrutture portuali e ad una maggiore sostenibilità della mobilità di passeggeri e merci, in linea con i piani sviluppati con la collaborazione delle autorità portuali e delle organizzazioni del settore.

oltre 3,7 milioni di euro ammessi a finanziamento di progetti europei nel biennio

Nel complesso, a favore dei porti (incluso lo scalo jonico), della logistica e dei trasporti marittimi sono previsti oltre **3,8 miliardi** di euro per interventi per l'ammodernamento e potenziamento dei porti, nonché per la realizzazione di impianti di **Cold ironing**, che permettono alle navi di sostare nel porto eliminando le emissioni inquinanti (per approfondimenti si rimanda al capitolo "6.3 Porto e territorio: i rapporti con la comunità"), per l'efficientamento energetico, tramite l'attivazione del progetto *green ports*, e la spinta propulsiva all'intermodalità, con la realizzazione del c.d. ultimo miglio grazie all'integrazione con l'infrastruttura ferroviaria.

In particolare, 630 milioni di euro sono destinati alle infrastrutture delle ZES del Mezzogiorno le quali sono state oggetto di una riforma volta a semplificarne la *governance* e favorire meccanismi in grado di garantire la cantierizzazione degli interventi in tempi rapidi, nonché favorire l'insediamento di nuove imprese. Il PNRR ha inoltre stanziato 700 milioni di euro per il rinnovo della flotta del Mediterraneo con navi a basso impatto ambientale. Maggiori informazioni relative ai fondi del PNRR e le specifiche iniziative portate avanti dal Porto di Taranto sono presenti nei prossimi capitoli.

Oltre ai fondi stanziati dal PNRR, il contesto portuale italiano beneficia dei **Contratti Istituzionali di Sviluppo** (CIS), ovvero strumenti utilizzati per la valorizzazione dei territori e la realizzazione di progetti strategici basati su accordi tra le amministrazioni centrali, quelle regionali e locali e i soggetti attuatori. In tale contesto di finanziamenti europei e nazionali, il Porto di Taranto ha integrato la propria programmazione strategica e operatività tenendo conto delle nuove, importanti opere ed iniziative – siano esse infrastrutturali che connesse a specifiche progettualità – che andranno a caratterizzare un nuovo assetto ed il rinnovato ruolo strategico dello scalo nei prossimi anni e che consentiranno di acquisire nuovi margini di competitività nel contesto geopolitico mediterraneo che oggi, proprio a valle della crisi pandemica mondiale, ha modificato le proprie dinamiche di sviluppo.

¹² <https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR.pdf>

Il PNRR impone oggi un ripensamento del *modus operandi* delle Pubbliche Amministrazioni, in ottica di riconversione culturale, verso un approccio volto a conferire maggiore concretezza e dinamicità dell'*agere* pubblico. È necessario ridisegnare le relazioni locali e transnazionali, in considerazione dei tempi e metodi definiti dal Piano che prevedono una maggiore interrelazione e dialogo tra i vari attori pubblici e privati interessati dalla realizzazione delle opere pubbliche finanziate dai fondi del *recovery fund*.

2.3 La pianificazione strategica

In considerazione del contesto di riferimento e della destinazione delle risorse finanziarie europee e nazionali, l'AdSP del Mar Ionio definisce gli obiettivi che si prefigge di raggiungere nel breve e nel medio-lungo termine, in funzione della creazione di valore pubblico.

La fase di pianificazione strategica e programmatica non si traduce in un unico *output*, bensì nello sviluppo di **diversi documenti complementari e coordinati**, in quanto parte di un più ampio processo di pianificazione strategica e regolatoria. Tali documenti hanno rappresentato, di fatto, la cornice di riferimento nell'ambito della quale si è costruito il presente Report di Sostenibilità, attingendo e specializzando, in linea con gli *Standards GRI*, molti dati e informazioni di rilievo per i temi materiali.

1	Piano Operativo Triennale (POT) e relative revisioni¹³	Documento che individua le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche delineate dall'AdSP in un quadro triennale (art. 9, co.5, lett. b) Legge n. 84/1994).
2	Piano Regolatore Portuale¹⁴	Strumento di pianificazione delle aree portuali e retro-portuali. Questo strumento designa l'ambito e l'assetto di tali aree e le caratteristiche e la destinazione funzionale delle stesse (art. 5 della L. 84 del 1994, come modificato dal D.L. n. 121/2021).
3	Direttiva annuale sull'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle AdSP	Ai sensi dell'art. 7, co. 2, della Legge n. 84/1994 e del Decreto 16 dicembre 2016, n. 456 il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MiMS) individua annualmente, con apposita direttiva, gli obiettivi istituzionali generali di tutte le AdSP nazionali e strategici particolari stabiliti distintamente per ciascuna AdSP. La direttiva assicura il raccordo tra le priorità dell'indirizzo politico di Governo, la programmazione strategica ed operativa connessa all'azione amministrativa del Ministero ed i compiti attribuiti dall'ordinamento vigente alle AdSP, fermo restando lo svolgimento delle attività istituzionali ordinarie di competenza delle stesse.

¹³ Il vigente POT dell'AdSP è consultabile al seguente [link](#)

¹⁴ Il vigente PRP dell'AdSP è consultabile al seguente [link](#)

<p>4</p>	<p>Bilancio Previsionale</p>	<p>Documento nel quale viene regolamentato, nel rispetto dei principi di efficienza, economicità e qualità dei servizi, l'impiego delle risorse umane e finanziarie disponibili per perseguire obiettivi di <i>performance</i> organizzativa, in coerenza con la pianificazione pluriennale delle attività. Tale bilancio è adottato annualmente dal Comitato di Gestione e trasmesso, per l'approvazione, al MIMS.</p>
<p>5</p>	<p>Piano delle Performance (PdP)</p>	<p>Documento programmatico triennale da pubblicare entro il 31 gennaio di ogni anno che individua gli indirizzi e gli obiettivi strategici ed operativi e definisce, con riferimento agli obiettivi finali ed intermedi ed alle risorse, gli indicatori per la misurazione e la valutazione della <i>performance</i> dell'Autorità, dei dirigenti e di tutti i dipendenti. Gli obiettivi assegnati al personale ed i relativi indicatori e target sono individuati annualmente e raccordati con gli obiettivi strategici e la pianificazione pluriennale dell'Autorità e sono collegati ai centri di responsabilità dell'Ente.</p>
<p>6</p>	<p>Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTPCT)¹⁵</p>	<p>Strumento strategico di prevenzione della corruzione e dell'illegalità in attuazione della normativa specifica di settore e delle indicazioni dell'ANAC, che si esplicita attraverso l'adozione di una serie di misure organizzative volte a contenere il rischio di decisioni o comportamenti non imparziali. Il Piano contiene obiettivi strategici in materia definiti dall'Organo di indirizzo, coordinati rispetto al contenuto degli altri documenti di programmazione.</p>

Al fine di illustrare le principali strategie di sviluppo dell'Ente, viene di seguito descritto il Piano Operativo Triennale 2020-2022 e il Piano delle Performance 2021-2023.

Il Piano Operativo Triennale

Nel 2021 l'AdSPMI ha avviato la fase di prima revisione della propria strategia di sviluppo declinata nel Piano Operativo Triennale 2020-2022, documento programmatico dell'Ente previsto dalla vigente normativa del Sistema Portuale nazionale e approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. 03/2020 del 13/05/2020. In tale ambito, l'Autorità è chiamata a procedere alla rendicontazione di quanto accaduto nel periodo di vigenza del POT (maggio 2020 - dicembre 2021).



L'Ente ha riconfermato l'adozione di una metodologia basata sul principio della partecipazione, alla luce delle positive dinamiche generate nelle precedenti occasioni durante le quali l'AdSP ha avviato proficue interazioni con la rete degli *stakeholder* del Porto di Taranto, facendo del loro *engagement* uno degli elementi caratterizzanti della propria azione programmatica.

¹⁵ Il vigente PTPCT dell'AdSP è consultabile al seguente [link](#)

Il POT 2020- 2022, elaborato in collaborazione con SRM, basa la propria strategia su **5 obiettivi prioritari**: Innovazione, Porto e territorio, Sostenibilità, Infrastruttura fisica e Competitività, Accountability istituzionale e **20 azioni strategiche** che esplicitano i cinque obiettivi stessi.



In fase di prima revisione del documento, l'Ente ha effettuato un'analisi dello sviluppo delle azioni condotte nel periodo di vigenza del POT fino al mese di dicembre 2021, attività resa possibile grazie all'ausilio di strumenti specifici (*survey*, interviste, dibattiti), attraverso il coinvolgimento delle Direzioni dell'AdSP e con l'attiva partecipazione degli *stakeholder* esterni, nell'ottica di dettagliare una panoramica dei risultati – seppur parziali – raggiunti con l'avvio delle azioni previste dagli obiettivi strategici sottesi al POT 2020-2022.

Il POT 2020-2022 ha aperto l'AdSP a nuove dinamiche operative fortemente connotate da fattori connessi all'innovazione, riconosciuta quale driver preminente per un sinergico sviluppo delle attività portuali. Il primo obiettivo del Piano "**Innovazione**", infatti, presenta una serie di azioni strategiche che individuano l'Ente quale promotore – nonché *host* principale – di un nuovo *modus* di interpretare le diverse vocazioni portuali e logistiche del cluster jonico che può oggi operare in un *business environment* connotato, in più ambiti, da un ampio respiro internazionale.

Il secondo obiettivo "**Sostenibilità**" spinge l'AdSPMI ad operare quale motore dello sviluppo di nuovi modelli di *business* in grado di conciliare la tradizione marittima con nuove visioni di *sostenibilità* tese a favorire la transizione verso una economia circolare e più competitiva nel settore portuale, puntando *in primis* – ma non in via esclusiva – sulla pianificazione energetica e ambientale. La strategia alla base del Piano ambisce a considerare il valore della resilienza energetica quale strumento da valorizzare al fine di attuare la conversione del Porto di Taranto verso uno *smart green port*.

Grazie al solido rapporto col *cluster* portuale ed alla costante volontà di aprirsi a nuove forme di interlocuzione e connessione, il terzo obiettivo "**Porto e Territorio**" mira a promuovere iniziative e attività orientate ad avvicinare il porto di Taranto alla sua città e a integrare le rispettive politiche di sviluppo, sia grazie alla creazione di nuove relazioni con il tessuto associativo ed imprenditoriale locale che attraverso l'attivazione di *partnership* internazionali con Enti e realtà impegnate nel contesto di valorizzazione delle città portuali.

L'obiettivo quattro "**Infrastruttura fisica e competitività**" prevede attività volte a sostenere un incisivo efficientamento dell'infrastruttura fisica del Porto di Taranto nonché l'ottimizzazione dei servizi portuali.

Tutte le attività svolte dall'Ente al fine del raggiungimento dell'obiettivo cinque **"Accountability istituzionale"** sono orientate da un lato all'*empowerment* della dotazione organica dell'AdSP e, dall'altro, alla più ampia comunicazione e rendicontazione della mission istituzionale.

Per quanto riguarda gli obiettivi menzionati che hanno anticipato – anche a livello di *storytelling* – la volontà di redigere il presente Report di Sostenibilità, si riportano le principali azioni:

Sostenibilità	Approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili e sviluppo dei carburanti alternativi e LNG
	Sviluppo della mobilità sostenibile in ambito portuale
	Sviluppare l'ambito della <i>circular economy</i>
	Governance innovativa per Taranto Città Portuale sostenibile
Porto e Territorio	"Porto e città": (ri)costruzione di legami e relazioni con il territorio attraverso la materializzazione di una nuova identità territoriale basata sulla cultura del mare.
	Sviluppo dell'" <i>Open port – exhibition center</i> del Porto di Taranto"
	Piano di interventi di rigenerazione di aree " <i>leisure/ambientali</i> " in ambito portuale e urbano: il Waterfront come infrastruttura fisica e sociale in grado di generare nuove configurazioni e dimensioni progettuali
Accountability istituzionale	Prevenzione della Corruzione, <i>Performance</i> e Protezione dei dati personali
	Riorganizzazione delle Risorse Interne dell'AdSP attraverso interventi di implementazione, valorizzazione e <i>empowerment</i> delle risorse umane
	Relazioni internazionali e comunicazione Istituzionale anche attraverso il portale <i>web</i> e i canali <i>social</i>

Il Piano delle *Performance* (PdP)

Il Piano delle *Performance* 2021 riguarda il ciclo di gestione della *performance* dell'AdSPMI per l'anno 2021, attraverso la definizione degli obiettivi, in continuità con il POT 2020-2022 e in considerazione del rinnovo degli Organi di vertice.

La strategia si basa su un *set* di **Obiettivi organizzativi** (di carattere generale) dell'AdSPMI, che vengono declinati in uno o più **(sub) Obiettivi operativi**, corredati da descrizione analitica, indicatori, target e Direzioni competenti. Tali obiettivi rappresentano la prima declinazione del POT 2020-2022, costruito e approvato con ampia partecipazione degli *stakeholder*, come descritto nel paragrafo precedente, e risultano armonizzati e sincronizzati con gli altri livelli di programmazione strategica.

Gli obiettivi strategici organizzativi, che contribuisce a valorizzare l'indicatore sintetico dell'obiettivo generale dell'AdSP di riferimento, coincidono con quelli del POT 2020-2022:

1. Innovazione
2. Sostenibilità
3. Porto e Territorio
4. Infrastruttura fisica e competitività
5. *Accountability* istituzionale

La declinazione degli obiettivi in sub-obiettivi operativi presenta una specifica verticalizzazione sul 2021 e mette in evidenza alcune azioni *flagship* che sono poste in capo alle Direzioni, in funzione di elemento in grado di offrire una tendenza dell'azione specifica di riferimento, nonché una possibilità di indirizzare significativamente l'attuazione dell'Obiettivo POT di riferimento. Gli obiettivi operativi sono specificati nelle schede di assegnazione degli obiettivi alle Direzioni e al Segretario Generale, pubblicate nella sezione "Amministrazione Trasparente" e nel "Portale della *Performance*".

Si segnala che a fine 2021 il Piano delle *Performance* è stato aggiornato al fine recepire il contenuto del Decreto ministeriale n. 166 del 2021 e, alcuni sub-obiettivi organizzativi sono state oggetto di modifiche conseguenti alle richieste di proroga delle scadenze richieste dalle Direzioni.



3. La sostenibilità nella strategia dell'AdSPMI

3. La sostenibilità nella strategia dell'AdSPMI

3.1 La sostenibilità per l'AdSPMI

L'Ente ha avviato negli ultimi anni un importante percorso verso la sostenibilità, nella convinzione che orientare il proprio operato sulle direttrici dell'ESG (*Environment, Social, Governance*) sia la strategia più efficace per evolvere e favorire la crescita e lo sviluppo.

A dimostrazione dell'attenzione dell'Autorità verso la tematica, **la sostenibilità è stata individuata come uno dei cinque obiettivi di riferimento della strategia di sviluppo dell'Ente** all'interno del POT 2020–2022. Risulta chiaro il preciso intento dell'AdSPMI di voler coordinare ogni azione coniugando, in termini di *accountability*, il dovere etico e istituzionale di rendicontare il proprio operato attraverso l'utilizzo di risorse finanziarie, professionali, progettuali e tecnico-economiche.

Costantemente, l'Ente ha messo in atto una serie di azioni e di attività volte all'approfondimento e alla sperimentazione di progettualità e modelli innovativi relativi al miglioramento delle prestazioni ambientali ed energetiche nonché, più in generale, dell'intero sistema portuale.

Con particolare riferimento all'impatto sociale che i porti generano rispetto al territorio in cui insistono, l'Ente ha portato e sta continuando a portare avanti molte iniziative volte a favorire l'arricchimento dell'identità marittimo-portuale della comunità di Taranto, nonché l'avvicinamento fra comunità urbana e Porto, proponendosi come luogo istituzionale dove favorire la costruzione di una rete, collaborare e consolidare, intorno allo scalo jonico, la funzione di *hub* di innovazione e sviluppo territoriale.

Il tema della sostenibilità ha abbracciato – oltre che una serie di evoluzioni esterne all'Ente – anche processi interni afferenti dinamiche di *governance* istituzionale. In tale ottica l'AdSPMI ha concretizzato un vero e proprio *upgrading* dei processi di *policy making* valorizzando il concetto di "*open policy*" attraverso l'introduzione di metodologie impennate sul principio della partecipazione e dell'inclusione quali strumenti efficaci e dinamici che necessitano di essere standardizzati ed integrati per accrescere ulteriormente i valori della trasparenza e del buon governo in seno all'AdSPMI.

Per ulteriori specifiche in merito alle politiche ed alle iniziative portate avanti dall'Autorità si rimanda alla trattazione nei paragrafi successivi.



3.2 Il contributo dell'AdSPMI per gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile

3.2.1 Gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda ONU 2030

La strategia dell'Ente si ispira all'Agenda 2030 dell'ONU, un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità sottoscritto nel 2015 dai governi dei 193 Paesi membri delle Nazioni Unite. Esso definisce 17 obiettivi denominati *Sustainable Development Goals* (SDGs) interconnessi – da raggiungere entro i prossimi 15 anni – e declinati a loro volta in 169 *target*. Per la realizzazione degli obiettivi è richiesto un importante coinvolgimento di Istituzioni, Governi, Cittadini, Imprese e, più in generale, dell'intera Società.



Figura 1. I 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite

L'AdSPMI, proprio per il centrale contributo che le istituzioni possono dare al raggiungimento di tali obiettivi, ha voluto analizzare le richieste dei 17 *goals* nonché dei relativi *target* ed individuare quelli ai quali, attraverso lo svolgimento delle sue attività, fornisce un contributo positivo.

Di seguito si riportano i sei **SDGs** ed i relativi **target** scelti dall'Autorità.

SDGs	Target
 <p>Lavoro dignitoso e crescita economica Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per tutti</p>	<p>8.3 Promuovere politiche orientate allo sviluppo che supportino le attività produttive, la creazione di lavoro dignitoso, l'imprenditorialità, la creatività e l'innovazione, e favorire la formalizzazione e la crescita delle micro, piccole e medie imprese, anche attraverso l'accesso ai servizi finanziari</p> <p>8.8 Proteggere i diritti del lavoro e promuovere un ambiente di lavoro sicuro e protetto per tutti i lavoratori, compresi i lavoratori migranti, in particolare le donne migranti, e quelli in lavoro precario</p> <p>8.9 Entro il 2030, elaborare e attuare politiche volte a promuovere il turismo sostenibile, che crei posti di lavoro e promuova la cultura e i prodotti locali</p>
 <p>Imprese, innovazione e infrastrutture Costruire una infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione e una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile</p>	<p>9.1 Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti, comprese le infrastrutture regionali e transfrontaliere, per sostenere lo sviluppo economico e il benessere umano, con particolare attenzione alla possibilità di accesso equo per tutti</p> <p>9.4 Entro il 2030, aggiornare le infrastrutture e ammodernare le industrie per renderle sostenibili, con maggiore efficienza delle risorse da utilizzare e una maggiore adozione di tecnologie pulite e rispettose dell'ambiente e dei processi industriali, in modo che tutti i paesi intraprendano azioni in accordo con le loro rispettive capacità</p>
 <p>Città e comunità sostenibile</p>	<p>11.3 Entro il 2030, aumentare l'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificazione e gestione partecipata e integrata dell'insediamento umano in tutti i paesi</p>

SDGs	Target
<p>Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili</p>	<p>11.4 Rafforzare gli impegni per proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale del mondo</p>
<div data-bbox="421 427 564 568" data-label="Image"> </div> <p>13 Agire per il clima</p> <p>Adottare misure urgenti per combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze</p>	<p>13.1 Rafforzare la resilienza e la capacità di adattamento ai rischi legati al clima e ai disastri naturali in tutti i paesi</p> <p>13.2 Integrare nelle politiche, nelle strategie e nei piani nazionali le misure di contrasto ai cambiamenti climatici</p>
<div data-bbox="421 831 564 972" data-label="Image"> </div> <p>16 Pace, giustizia e istituzioni solide</p> <p>Promuovere società pacifiche e più inclusive per uno sviluppo sostenibile; offrire l'accesso alla giustizia per tutti e creare organismi efficienti, responsabili e inclusivi a tutti i livelli</p>	<p>16.5 Ridurre sostanzialmente la corruzione e la concussione in tutte le loro forme</p> <p>16.6 Sviluppare istituzioni efficaci, responsabili e trasparenti a tutti i livelli</p> <p>16.7 Assicurare un processo decisionale reattivo, inclusivo, partecipativo e rappresentativo a tutti i livelli</p>
<div data-bbox="421 1373 564 1514" data-label="Image"> </div> <p>17 Partnership per gli obiettivi</p> <p>Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile</p>	<p>17.16 Migliorare il partenariato globale per lo sviluppo sostenibile, integrato da partenariati multilaterali che mobilitino e condividano le conoscenze, le competenze, le tecnologie e le risorse finanziarie, per sostenere il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile in tutti i paesi, in particolare i paesi in via di sviluppo</p> <p>17.17 Incoraggiare e promuovere efficaci partenariati tra soggetti pubblici, pubblico-privati e nella società civile, basandosi sull'esperienza e sulle strategie di accumulazione di risorse dei partenariati</p>

Tabella 3. I principi SDGs e Target dell'Agenda 2030 individuati dall'AdSPMI

3.2.2 Gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda AIVP 2030

Nel contesto delle realtà portuali è stata sviluppata l'Agenda 2030 dell'Association Internationale Villes et Ports – AIVP cui l'AdSPMI è membro sin dal 2020 nonché componente del Board of Directors dal 2022 nella categoria "Port Authorities".¹⁶

Trattasi della prima iniziativa al mondo che ha coniugato gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite ad un settore specifico. Il documento, presentato davanti alle Nazioni Unite nel 2019 – e prodotto congiuntamente dai membri dell'AIVP in occasione della Conferenza di Quebec del 2018 – stabilisce **10 obiettivi che indicano le principali sfide per le città portuali sostenibili** e 46 misure di intervento.

Ciascuno dei 10 obiettivi dell'AIVP si collega a diversi obiettivi delle Nazioni Unite al fine di rispondere all'approccio olistico indispensabile per la messa in pratica di azioni volte a favorire lo sviluppo sostenibile.

01 – Adattamento ai cambiamenti climatici

Preparare le città portuali agli affetti dei cambiamenti climatici

02 – Transizione energetica ed economia circolare

Innovazione tecnologica ed energie sostenibili per i territori delle città portuali

03 – Mobilità sostenibile

Trovare nuove modalità di connessione tra città e porto

04 – Un nuovo modello di governance

Governance innovativa per città portuali sostenibili

05 – Investire nel capitale umano

Il capitale umano per lo sviluppo portuale e sociale

06 – Cultura e identità portuale

L'identità portuale delle città come asse strategico di una relazione sostenibile tra città e porto

07 – Un'alimentazione di qualità per tutti

La centralità delle città portuali nello sviluppo di una distribuzione agroalimentare sostenibile

08 – L'interfaccia città-porto

L'interfaccia città-porto come punto di incontro delle azioni per lavorare su diversi livelli

09 – Salute e qualità della vita

Una buona vivibilità come priorità delle città portuali

10 – Protezione della biodiversità

La biodiversità deve essere preservata e tutelata nelle città portuali

Figura 2. I 10 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 dell'AIVP

Anche in questo caso l'AdSPMI ha voluto individuare quei goals a cui maggiormente può apportare un suo contributo positivo tramite lo sviluppo di azioni ed attività specifiche. Di seguito si riportano i **sei obiettivi dell'Agenda 2030 AIVP** e la correlazione con gli obiettivi dell'omologa UN Agenda.

¹⁶ https://www.aivp.org/wp-content/uploads/2021/01/AIVP_Agenda_2030-Brochure-2020-EN.pdf



















Goals AIVP	Goals Nazioni Unite
01 – Adattamento ai cambiamenti climatici	  
02 – Transizione energetica ed economia circolare	   
04 – Un nuovo modello di governance	   
05 – Investire nel capitale umano	   
06 – Cultura e identità portuale	 
08 – L'interfaccia città-porto	

Tabella 4. Obiettivi dell'Agenda 2030 dell'AIVP a cui l'AdSPMI contribuisce e i relativi SDGs associati

3.3 Gli Stakeholder

L'AdSPMI si impegna a mantenere un rapporto ed un dialogo costante con i propri *stakeholder* al fine di favorire una comunicazione trasparente e multidimensionale nonché nella convinzione che la comprensione delle reciproche aspettative e la condivisione degli obiettivi rappresentino la strategia vincente per una creazione di valore effettiva.

Per questo primo Report di Sostenibilità, l'AdSPMI ha voluto proseguire un percorso virtuoso di coinvolgimento degli *stakeholder* già intrapreso nel corso degli anni ed in particolare consolidato per la definizione e revisione del POT 2020-22.

Gli *stakeholder* dell'AdSPMI sono stati identificati sulla base di un'analisi di *benchmark* di enti similari del panorama nazionale ed internazionale, della documentazione interna dell'organizzazione e del coinvolgimento delle principali Direzioni dell'Ente. Le **dodici categorie di stakeholder** di seguito individuate sono state prioritizzate da parte dei Vertici seguendo le indicazioni previste nello *standard*

AA1000 Stakeholder Engagement Standard. Ogni categoria è stata infatti valutata in base al grado di priorità, formato dal livello di dipendenza e influenza sull'Ente.

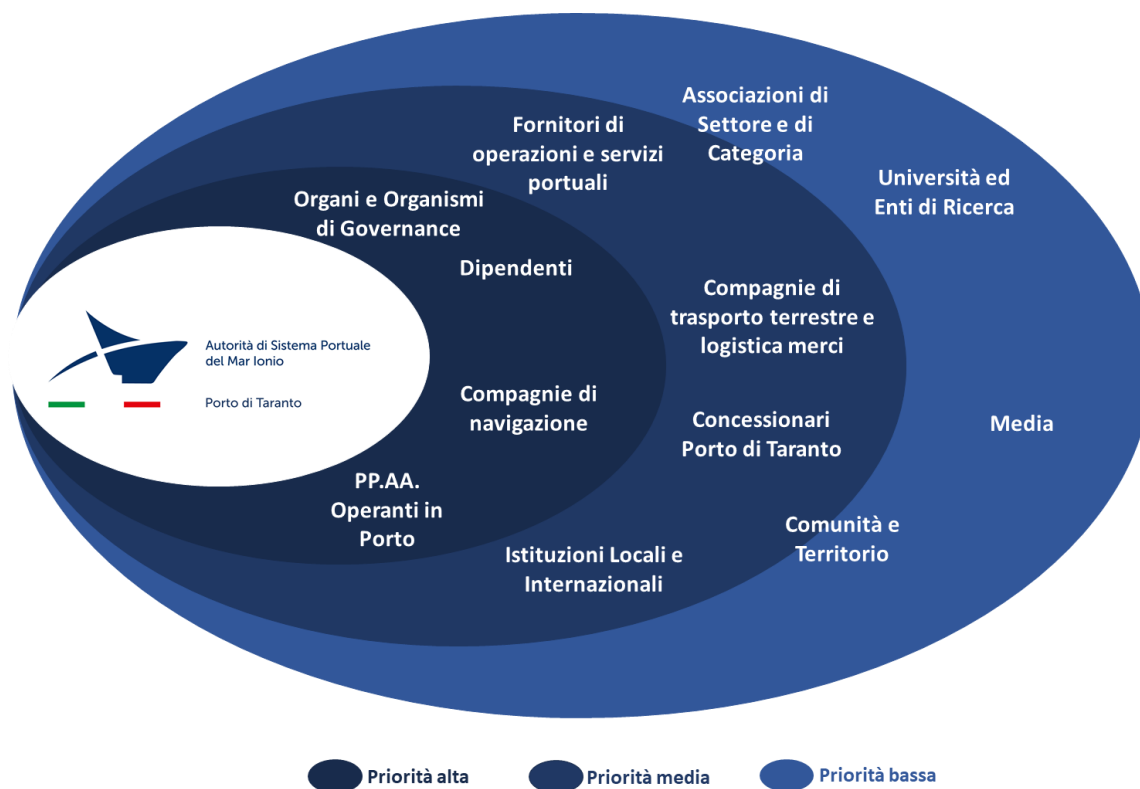


Figura 3. Mappatura degli stakeholder dell'AdSPMI in base al loro grado di rilevanza

Di seguito si riportano le 12 categorie di *stakeholder* individuate con le relative sotto-categorie.

Categoria di <i>stakeholder</i>	Sotto-categoria di <i>stakeholder</i>
Dipendenti	Dirigenti
	Personale
Organi e Organismi di Governance	Comitato di Gestione
	Organismo di Partenariato della Risorsa Mare
	Organismo Indipendente di Valutazione (OiV)
	Commissione Consultiva
Fornitori di operazioni e servizi portuali	Imprese esercenti operazioni e servizi portuali
Compagnie di navigazione	Compagnie croceristiche
	Compagnie trasporto merci
Compagnie di trasporto terrestre e logistica merci	Compagnie di trasporto stradale, ferroviario e logistica merci
Concessionari Porto di Taranto	Imprese concessionarie
Istituzioni Locali e Internazionali	Regione Puglia
	Comune di Taranto

Categoria di stakeholder	Sotto-categoria di stakeholder
	Istituzioni Pubbliche e Private Nazionali, Europee ed Internazionali
	Ministeri
	Marina Militare
Pubbliche Amministrazioni Operanti in Porto	Agenzia della Dogane
	Capitaneria di Porto
	Ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera
	Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco
	Posto di Ispezione Frontaliero
	Polizia di Frontiera
Università ed Enti di Ricerca	Guardia di Finanza
	Istituti scolastici
	Università ed Enti di Ricerca
	ITS e Fondazioni analoghe - Enti di Formazione
Comunità e Territorio	Centri Studi
	Associazioni Territoriali
Associazioni di Settore e di Categoria	Comunità Locale
	Assoporti
	Altre Associazioni del Settore Marittimo Portuale Nazionali ed Internazionali
Media	Associazioni Sindacali
	Testate giornalistiche
	Giornalisti e blogger/influencer

Tabella 5. Elenco delle categorie e delle sotto-categorie di stakeholder dell'AdSPMI

3.4 La Matrice di Materialità

Secondo i GRI *Standards* la rendicontazione delle informazioni all'interno del Report di Sostenibilità è necessario che avvenga in base a quelli che sono i temi materiali. Per tema materiale si intende "quel tema che rappresenta gli impatti più significativi dell'azienda sull'economia, l'ambiente e le persone, inclusi gli impatti sui diritti umani".

Il processo di analisi di materialità è stato articolato in diverse fasi:

- analisi dei *trend* di sostenibilità a livello domestico ed internazionale;
- approfondimento sui documenti di sostenibilità prodotti dalle principali Autorità Portuali;
- analisi del contesto interno nonché della documentazione prodotta dall'AdSPMI;

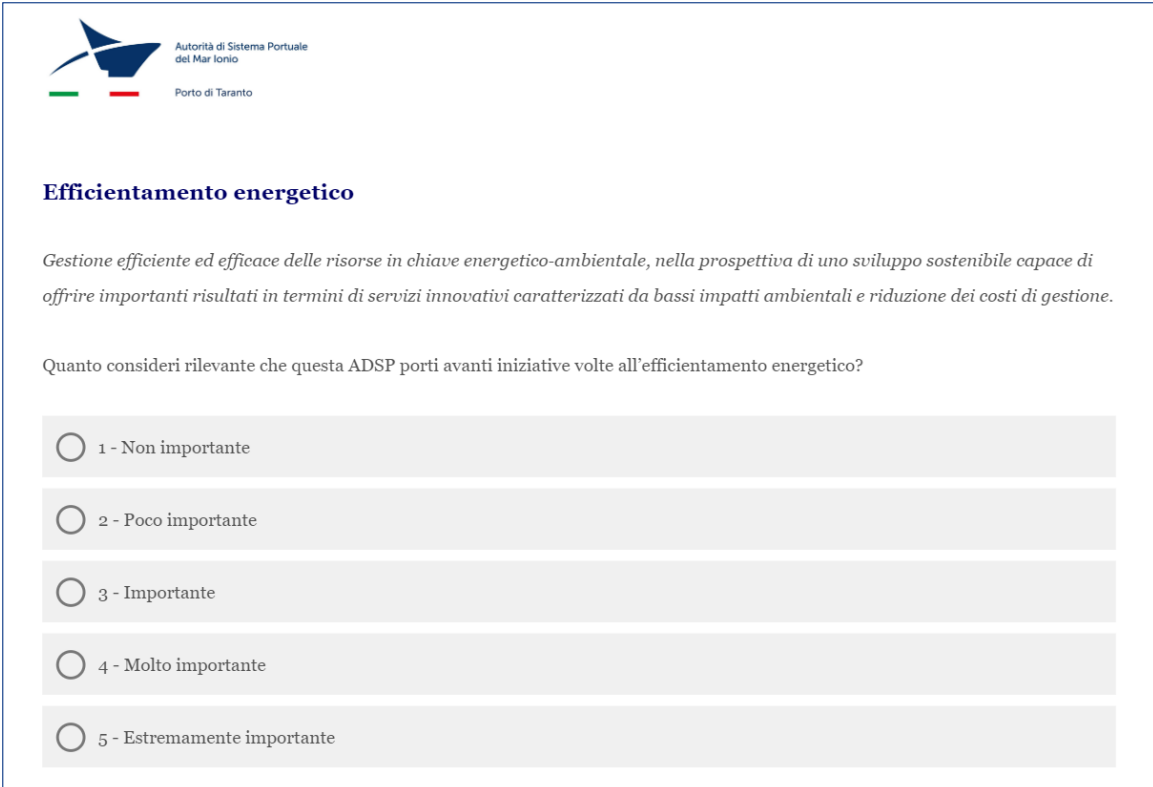
- individuazione di 16 tematiche potenzialmente materiali;
- coinvolgimento degli *stakeholder* per la valutazione delle tematiche potenzialmente materiali;
- Costruzione della Matrice di Materialità.

Per la valutazione delle 16 tematiche potenzialmente materiali è stata adottata una metodologia basata sul principio della partecipazione – la cosiddetta attività di *stakeholder engagement* – mediante:

- due sessioni di *workshop* in presenza rivolte ai soggetti esterni all’Ente (Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, Regione Puglia, Armatori, Organismo Indipendente di Valutazione, etc.);
- somministrazione di due *survey online*, una diffusa internamente ai propri dipendenti ed una invece pubblicata all’interno del *sito web* istituzionale rivolta agli *stakeholder* esterni.

Per entrambe le modalità è stato chiesto – nello specifico – di dare per ogni tematica una valutazione in termini di rilevanza da 1 (non importante) a 5 (estremamente importante).

Di seguito si riporta un esempio di domanda posta durante la *survey*: ogni domanda presenta innanzitutto la descrizione della tematica con il relativo quesito di valutazione di quest’ultima.



The image shows a survey question interface. At the top left is the logo of the Authority of the Ionian Sea Port System (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio) and the text 'Porto di Taranto'. The question title is 'Efficientamento energetico'. Below the title is a descriptive paragraph: 'Gestione efficiente ed efficace delle risorse in chiave energetico-ambientale, nella prospettiva di uno sviluppo sostenibile capace di offrire importanti risultati in termini di servizi innovativi caratterizzati da bassi impatti ambientali e riduzione dei costi di gestione.' The question text is 'Quanto consideri rilevante che questa ADSP porti avanti iniziative volte all'efficientamento energetico?'. Below the question are five radio button options: '1 - Non importante', '2 - Poco importante', '3 - Importante', '4 - Molto importante', and '5 - Estremamente importante'.

Figura 4. Esempio di struttura di domanda prevista all'interno della survey

La stessa struttura per la valutazione delle tematiche è stata utilizzata durante le sessioni di *workshop*. Inoltre, sono state previste domande di altra tipologia, aperte e non, allo scopo di arricchire il dibattito con punti di vista ed opinioni diverse nonché confermare la volontà dell’Ente di improntare un dialogo con i propri *stakeholder* sempre più interconnesso, collaborativo e partecipativo.

Descriva in breve cosa significa per lei *sviluppo tecnologico e innovativo*

promuovere e realizzare
investimento e confronto
nuovi processi e servizi
semplificazione
progetti
informatizzazione
sostenibilità e rispetto
facilitare

Figura 5. Esempio di domande previste durante le sessioni di workshop

Tale processo ha portato alla costruzione della Matrice di Materialità, che mostra la prioritizzazione di tutte le tematiche individuate dall'Ente. Sono **nove i temi materiali** emersi dal processo sopra descritto, ovvero quelli presenti nel quadrante in alto a destra della Matrice di materialità.

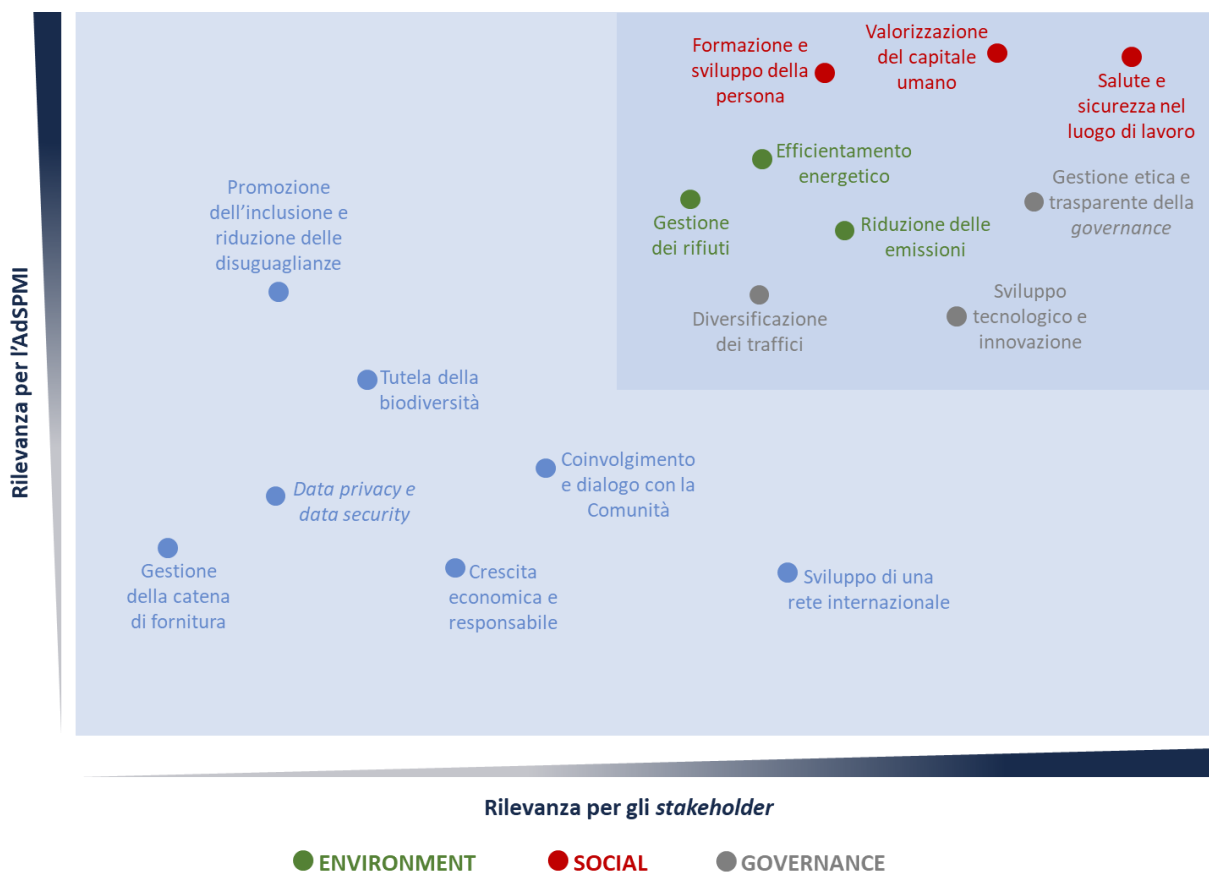








Figura 6. Matrice di Materialità dell'AdSPMI

Si riportano di seguito i **nove temi materiali** con la relativa descrizione. Ad ogni tema, sono stati inoltre associati gli SDGs delle Nazioni Unite ai quali l’Autorità contribuisce (per approfondimenti si rimanda al capitolo “2.2 Il contributo di AdSPMI per il raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile”).

Categoria	Tema materiale	Descrizione	Goals Nazioni Unite	Goals AIVP
Environment (E)	Efficientamento energetico	Gestione efficiente ed efficace delle risorse in chiave energetico-ambientale, nella prospettiva di uno sviluppo sostenibile capace di offrire importanti risultati in termini di servizi innovativi caratterizzati da bassi impatti ambientali e riduzione dei costi di gestione	 	02 – Transizione energetica ed economia circolare
	Riduzione delle emissioni	Promozione ed implementazione di azioni di miglioramento volte ad abbattere le emissioni di gas serra, in particolare di CO2, favorendo il raggiungimento di un futuro a zero emissioni	 	01 – Adattamento ai cambiamenti climatici
	Gestione dei rifiuti	Implementazione di misure di smaltimento sostenibili e messa a punto di azioni e di interventi mirati a ridurre la produzione di rifiuti incentivando il recupero tramite la sensibilizzazione dell’utenza portuale		02 – Transizione energetica ed economia circolare
Social (S)	Salute e sicurezza nel luogo di lavoro	Sviluppo di interventi e pratiche per proteggere la sicurezza e la salute del personale e di tutti coloro che sono coinvolti nelle attività aziendali perseguendo obiettivi finalizzati alla minimizzazione dei rischi		05 – Investire nel capitale umano







Categoria	Tema materiale	Descrizione	Goals Nazioni Unite	Goals AIVP
	Valorizzazione del capitale umano	Gestione efficace ed efficiente del capitale umano volta alla valorizzazione delle risorse nonché all'attrazione di talenti		05 – Investire nel capitale umano
	Formazione e sviluppo della persona	Impegno nella valorizzazione e sviluppo delle risorse umane attraverso attività di formazione e un costante incremento delle competenze dei propri dipendenti		05 – Investire nel capitale umano
Governance (G)	Gestione etica e trasparente della governance	Gestione del <i>business</i> ispirata a principi in materia di etica, trasparenza, integrità, anticorruzione e conformità alla legislazione vigente		04 – Un nuovo modello di governance
	Diversificazione dei traffici	Diversificazione delle attività portuali per il territorio jonico sia in termini commerciali che culturali al fine di trasformare l'approccio strategico operativo dello scalo, aprendolo a nuove dinamiche		04 – Un nuovo modello di governance
				06 – Cultura e identità portuale
Sviluppo tecnologico e innovazione	Sviluppo di soluzioni tecnologiche ed innovative volte all'implementazione di sistemi per la semplificazione e l'efficientamento dei processi gestionali		08 – L'interfaccia città-porto	
				01 – Adattamento ai cambiamenti climatici
				02 – Transizione energetica ed economia circolare

Tabella 6. Correlazione tra le tematiche materiali e gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibili dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite

4. Governance




4. Governance

4.1 Il modello di governance dell'Ente

4.1.1 La struttura di governance dell'AdSPMI

La consapevolezza dell'Ente di essere un'Amministrazione con un forte ruolo di costruzione di politiche con impatto diretto sul cluster dell'ecosistema portuale, sul sistema economico del territorio e sui cittadini ha portato, nel tempo, a valorizzare e a rendere centrali le attività connesse al buon governo del territorio.

Il sistema di *governance* dell'Ente è pertanto orientato a favorire la trasparenza nei confronti dei propri *stakeholder* nonché a garantire una corretta gestione dell'Autorità e del Porto. Tale sistema, strutturato secondo la Legge n. 84 del 1994, è composto dai seguenti Organi:

<p>Presidente</p> 	<p>Il Presidente – nominato dal MIMS d'intesa con il Presidente della Regione interessata – è una figura scelta tra i cittadini dei Paesi membri dell'Unione Europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Tale Organo ha la rappresentanza legale dell'AdSPMI, ha un mandato di quattro anni e può essere riconfermato una sola volta. Gli sono attribuiti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione.</p>
<p>Comitato di Gestione</p> 	<p>Il Comitato di Gestione – composto da quattro rappresentanti delle principali Istituzioni Locali (oltre che dal Presidente) – è un Organo amministrativo collegiale dell'AdSPMI a cui sono attribuiti compiti di indirizzo strategico e gestionale. Anche i membri di tale Organo hanno un mandato di quattro anni e possono essere riconfermati una sola volta.</p>
<p>Collegio dei Revisori dei Conti</p> 	<p>Il Collegio dei Revisori dei Conti è un Organo volto al controllo sugli atti di gestione e sulla regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili. È composto da tre membri effettivi e due supplenti – nominati con decreto del MIMS – i quali devono essere iscritti al registro dei revisori legali, o tra le persone in possesso di specifica professionalità. Il Presidente e un membro supplente sono designati dal Ministro dell'Economia e delle Finanze.</p> <p>I membri del Collegio restano in carica quattro anni e possono essere riconfermati nell'incarico una sola volta.</p>

L'anno 2021 ha visto la riconferma del Presidente Sergio Prete e la ricomposizione del Comitato di Gestione e del Collegio dei Revisori dei Conti. Si riporta di seguito la nuova composizione degli Organi. Si segnala che a inizio 2022 il Contrammiraglio Vincenzo Leone è subentrato al Contrammiraglio Giuseppe Meli.

Comitato di Gestione	Collegio dei Revisori dei Conti
Prof. Avv. Sergio Prete – Presidente	Dott. Mauro Mancini – Membro con funzioni di Presidente
Contrammiraglio Vincenzo Leone – Direttore Marittimo della Puglia e Basilicata jonica	Dott.ssa Maria Antonietta Cubellis – Membro effettivo
Comandante Diego Tomat – Rappresentante dell’Autorità Marittima	Dott. Traversa Gianluca – Membro effettivo
Prof. Nicolò Giovanni Carnimeo – Rappresentante del Presidente della Regione Puglia	
Dott.ssa Rossella Murgolo – Rappresentante del Sindaco del Comune di Taranto	

Nel corso del biennio 2020-2021 il 75% dei membri sono uomini e il 25% donne.

Componenti del Organi di Governo (%) ¹⁷	Valori			
	2021		2020	
	Uomini	Donne	Uomini	Donne
<30	-	-	-	-
30-50	50%	50%	50%	50%
>50	83%	17%	83%	17%
Totale	75%	25%	75%	25%

Tabella 7. Composizione degli Organi di Governo per genere e fascia d'età 2021-2020

¹⁷ Tale composizione non ha considerato i membri supplenti

Insieme agli Organi sopra descritti operano in maniera congiunta anche:

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

L'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare (OPRM) è un Organismo di confronto, ascendente e discendente, con **funzioni consultive di partenariato economico e sociale** in merito principalmente: all'adozione del Piano Regolatore, all'adozione del POT, al Progetto di Bilancio Preventivo e Consuntivo, alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale e alla composizione degli strumenti di valutazione dell'efficacia, della trasparenza, del buon andamento della gestione dell'AdSPMI.

È composto dal Presidente, dal Comandante del Porto, dai rappresentanti degli operatori portuali, da coloro che hanno ottenuto la concessione portuale, dagli armatori, dagli industriali, dagli spedizionieri, dagli operatori dei trasporti ferroviari e su strada e della logistica intermodale, dagli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto.

Commissione Consultiva

Tale Organo ha **funzioni consultive** in merito all'espressione di pareri obbligatori o facoltativi, non vincolanti in **materie tecniche organizzative all'interno del Porto** come, ad esempio, l'adeguatezza degli organici delle imprese, l'avviamento della manodopera e la formazione professionale dei lavoratori.

È composta da cinque rappresentanti dei lavoratori delle imprese operanti in Porto, da un rappresentante dei lavoratori dell'AdSPMI e da un rappresentante delle seguenti categorie imprenditoriali operanti in Porto: gli armatori, gli industriali, i concessionari, gli spedizionieri, gli autotrasportatori, gli agenti e i raccomandatari marittimi.



Segretario Generale	Organismo Indipendente di Valutazione	Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza
<p>Il Segretario Generale – individuato dal Presidente e nominato in via definitiva dal Comitato di Gestione – è scelto tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore portuale. È assunto con contratto di quattro anni e rinnovabile una sola volta. Si occupa di: provvedere agli adempimenti necessari al funzionamento dell’Ente, curare l’istruttoria degli atti nonché attuare le direttive del Presidente e del Comitato di Gestione, curare i rapporti con le amministrazioni, elaborare il Piano Regolatore Portuale, provvedere alla tenuta dei registri e riferire al Comitato di Gestione lo stato di attuazione dei Piani di Intervento.</p> <p>Nel 2021 è stato nominato il nuovo Segretario Generale Dott. Roberto Settembrini.</p>	<p>L’Organismo Indipendente di Valutazione (OiV), tra le molteplici attività che svolge, si occupa di monitorare il funzionamento complessivo del sistema della valutazione, della trasparenza e integrità dei controlli interni. Inoltre, ha compiti in materia di trasparenza e di prevenzione della corruzione.</p> <p>È costituito mediante forma monocratica con un mandato di tre anni che può essere rinnovato una sola volta.</p>	<p>Il Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (RPCT), individuato in una figura dirigenziale presente all’interno dell’AdSPMI, ha il compito di predisporre il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTPCT) e della verifica della tenuta complessiva del sistema anticorruzione dell’Autorità.</p> <p>Nel caso in cui riscontri delle disfunzioni in materia di anticorruzione ha l’obbligo di segnalarle all’Organo di Indirizzo e all’OiV.</p>

Tali Organi ed Organismi, nel loro operare, non solo garantiscono una gestione corretta e trasparente della *governance* complessiva dell’Ente, ma favoriscono il raggiungimento ed il monitoraggio degli obiettivi strategici in ambito di sostenibilità e *accountability* istituzionale.

Nello specifico, per quanto riguarda gli ambiti ESG, il Comitato di Gestione ha un ruolo di indirizzo strategico e gestionale dell’Autorità sulle tematiche ESG, oltre ad essere responsabile dell’approvazione del Report di Sostenibilità e del Documento di pianificazione energetica e ambientale del Sistema Portuale. A livello di prevenzione del fenomeno corruttivo, il RPCT ha un ruolo fondamentale nella definizione del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza e della verifica della tenuta complessiva del sistema anticorruzione dell’Autorità, supportato dall’OiV per quanto concerne il controllo e il monitoraggio.

Con riferimento all' *accountability* istituzionale, la valutazione degli *stakeholder* rappresenta uno dei tre criteri previsti dal Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance per la valutazione della performance organizzativa dell'Autorità nel complesso.

In sede misurazione della performance organizzativa, l'AdSPMI ha messo in atto quanto previsto dal Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance (SMVP) in ordine alla rilevazione della efficacia esterna del proprio operato - intesa quale rapporto tra output "prodotto" e bisogni espressi dai portatori d'interesse (*stakeholder*) o dalla collettività - ovvero l'impatto sul contesto in relazione alle finalità istituzionali. L'Ente ha utilizzato una metodologia basata sul principio della partecipazione quale strumento di promozione di politiche pubbliche inclusive, in grado di favorire l'integrazione tra i piani di sviluppo e, nel contempo, la coesione tra *stakeholder* del porto di Taranto - il cluster logistico e portuale, le Istituzioni e il personale interno - al fine di accrescere il valore e il ruolo della "*community portuale*" puntando sulla sperimentazione di nuove tecniche di lavoro. Nel 2021, tale partecipazione degli *stakeholder* al processo di misurazione e di valutazione della performance dell'Ente ha rafforzato l'approccio partecipativo dell'AdSP nell'espletamento del proprio ruolo istituzionale.

Per maggiori dettagli in merito agli Organi e agli Organismi che compongono l'Ente si rimanda al [sito web](#).

La Governance di Sostenibilità

Tra i compiti dell'Autorità è stata integrata di recente dalla Normativa la responsabilità della sostenibilità energetica ed ambientale. La tematica della sostenibilità è coordinata dal Presidente e dal Segretario ma è considerata trasversale in tutte le Direzioni e Sezioni dell'Ente, anche con riferimento agli aspetti sociali e di *governance*. Ai fini della predisposizione del presente Documento, è stato composto un **Gruppo di Lavoro multifunzionale sulla Sostenibilità** con un rappresentante di ogni Direzione, coordinato dalla Direzione Affari Generali ed Internazionali. Il Gruppo di Lavoro è incaricato di supportare la redazione del Report di Sostenibilità, con particolare riferimento alla predisposizione della Matrice di Materialità e alla raccolta di informazioni e dati principali di sostenibilità. L'Autorità sta attualmente valutando la sistematizzazione organica delle attività del suddetto Tavolo di Lavoro, riconoscendone di fatto un ruolo di indirizzo operativo e una funzione di trasmissione di tali indirizzi verso l'interno e l'esterno dell'Ente, per una maggiore condivisione e ingaggio rispetto alle tematiche di sostenibilità gestite.

Come accennato nelle sezioni precedenti, già nel corso del 2021, al fine di adempiere all'obiettivo operativo finalizzato alla "Predisposizione del Modello di rendicontazione di sostenibilità dell'Ente" – in ottemperanza alla Direttiva n. 166 in data 21/04/2021 del MIMS afferente all'individuazione degli obiettivi dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale italiane per l'anno 2021 – l'Ente aveva elaborato ed adottato il modello di rendicontazione di sostenibilità dell'AdSPMI.

Il citato Modello è stato considerato quale *base-ground* ai fini della costruzione del presente **Report di sostenibilità**, documento che intende consolidare l'approccio dell'Ente orientato verso una condotta istituzionale a sostegno dello sviluppo sostenibile e resiliente del Porto di Taranto. La sostenibilità rappresenta un concetto complesso che si riferisce alla necessità, centrale ai nostri giorni, di adottare comportamenti e stili di vita sostenibili che possano **soddisfare i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri**. In questa direzione, l'ADSP del Mar Ionio ha sviluppato, sia all'interno che all'esterno dell'Ente, una serie di

azioni con l'obiettivo di raccontare e misurare il proprio impatto e, soprattutto, guidare e promuovere proattivamente il cambiamento.

Tra le caratteristiche principali del Report è opportuno sottolineare la funzione che lo stesso svolgerà quale **strumento di gestione, comunicazione e dialogo con tutti gli stakeholder** (principio di inclusività), azione che sarà svolta relativamente alle *performance* dell'organizzazione con un *focus* specifico sulle tematiche ambientali e sociali.

In linea con l'obiettivo strategico assegnato dal MIMS al Presidente dell'AdSP nel 2022, il vigente Piano della *Performance* ha individuato un obiettivo operativo consistente nella redazione di un "**Modello di Governance di Sostenibilità**" allo scopo di garantire un adeguato presidio e monitoraggio dei processi legati all'attuazione e divulgazione del redigendo Report di Sostenibilità dell'AdSPMI. Tale obiettivo – declinato nella redazione del citato modello – ambisce ad agevolare la costituzione di un'adeguata struttura di *governance* che sarà chiamata alla verifica delle modalità di *engagement* ed interazione con tutti gli *stakeholder* interni ed esterni all'AdSPMI ai fini della verifica degli impegni di sostenibilità assunti dall'Ente. L'attività si conclude con la pianificazione di un'azione di comunicazione volta alla diffusione dei risultati.

Il secondo *step*, volto al raggiungimento del citato obiettivo prevede, in particolare, la **predisposizione del "Modello di Governance di Sostenibilità"**. A tal fine, si ritiene opportuno evidenziare come l'AdSP del Mar Ionio, nell'ottica di adempiere a tale *milestone* specifica della Direzione Affari Generali e Internazionali e con l'obiettivo di concretizzare la propria strategia volta alla creazione di valore sostenibile, abbia tenuto conto delle azioni già intraprese dall'Ente in materia di *accountability* istituzionale, adottando apposite *policy* di *governance* affinché fossero il più possibile conformi anche alle migliori pratiche internazionali in materia di sostenibilità.

Pertanto, anche il Modello di *Governance* di Sostenibilità ha lo scopo di garantire un efficace presidio e monitoraggio dei processi legati al tema della sostenibilità e, in particolare, degli elementi che andranno a caratterizzare il processo di *reporting* di sostenibilità negli anni a venire, prendendo come *benchmark* il redigendo Report afferente l'anno 2021 e considerando, quali obiettivi di riferimento, oltre ai SDGs inclusi nell'agenda 2030 dell'ONU, anche i 10 obiettivi sottesi all'Agenda 2030 di AIVP dedicati esclusivamente allo sviluppo di città portuali sostenibili.

A tal fine, l'Ente ha ritenuto opportuno costruire un apposito Modello di *Governance* capace di monitorare lo stato di avanzamento dei progetti ed il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, soprattutto alla luce delle positive pregresse esperienze maturate dall'Ente e tese alla costruzione partecipata dei propri documenti programmatici, confermando i processi di *policy making* già sperimentati negli ultimi anni che, anche per la definizione delle tematiche più rilevanti sui temi della sostenibilità, prevedono il più ampio coinvolgimento, a più livelli, degli *stakeholder* dell'Ente, siano essi interni o esterni all'Autorità.

Si riporta, qui di seguito, la struttura del Modello di *Governance* di sostenibilità individuato dall'AdSP del Mar Ionio:

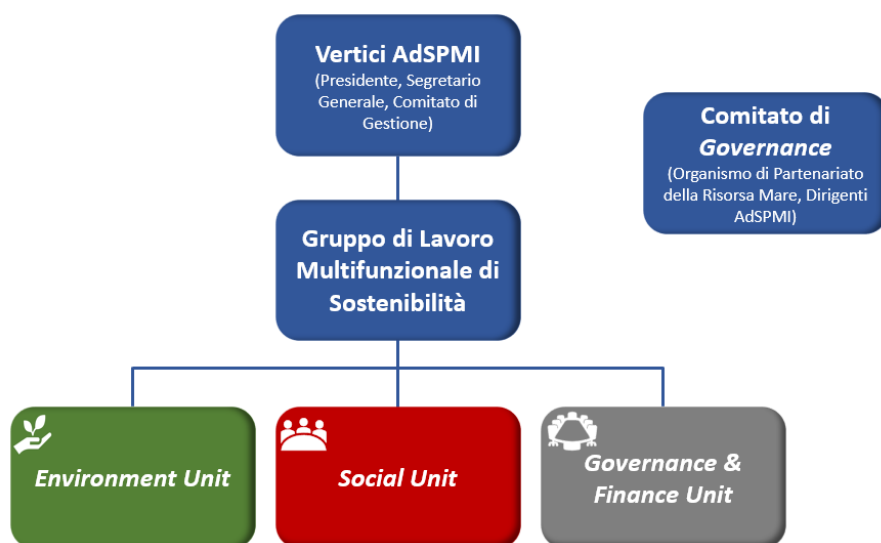


Figura 7. La Governance di Sostenibilità dell'AdSPMI

Comitato di Governance: gli sono affidate competenze consultive e di partenariato.

Gruppo di Lavoro Multifunzionale di Sostenibilità: è chiamato alla predisposizione del Report sulla base degli *input* forniti dalle diverse *Unit* e del monitoraggio della *compliance*. Il Gruppo di Lavoro Multifunzionale si occupa, inoltre, di rafforzare e sensibilizzare, attraverso la promozione e la diffusione della cultura della sostenibilità, la crescita virtuosa dell'Ente nonché lo sviluppo di diversi linguaggi e dinamiche capaci di innescare un'azione culturale orientata verso una dimensione culturale inclusiva, sistemica e trasversale, volta al raggiungimento degli obiettivi istituzionali in materia di sviluppo sostenibile.

Le seguenti *Unit* di cui si compone il Gruppo di Lavoro Multifunzionale di Sostenibilità avranno il compito di analizzare l'impatto degli attori e delle dimensioni culturali mosse dall'AdSPMI sul territorio con l'obiettivo di misurare il sistema di *governance* di sostenibilità promuovendo la creazione di un sistema di valori condiviso che contribuirà alla crescita dei livelli di benessere sociale ed economico all'interno dell'Ente e dell'ecosistema portuale jonico.

- **Environment Unit:**

questa sezione del Gruppo di Lavoro Multifunzionale di Sostenibilità è chiamata a coordinare le attività connesse alle tematiche di carattere ambientale e, in maniera indicativa ma non esaustiva, legate ai seguenti temi: **efficientamento energetico** (gestione efficiente ed efficace delle risorse in chiave energetico-ambientale, nella prospettiva di uno sviluppo sostenibile capace di offrire importanti risultati in termini di servizi innovativi caratterizzati da bassi impatti ambientali e riduzione dei costi di gestione), **gestione rifiuti** (implementazione di misure di smaltimento sostenibili e messa a punto di azioni e di interventi mirati a ridurre la produzione di rifiuti incentivando il recupero tramite la sensibilizzazione dell'utenza portuale), **riduzione emissioni** (promozione ed implementazione di azioni di miglioramento volte ad abbattere le emissioni di gas serra, in particolare di CO₂, favorendo il raggiungimento di un

futuro a zero emissioni), **tutela biodiversità** (sviluppo di misure di protezione volte alla salvaguardia degli *habitat naturali*, in particolare di quello marino).

- **Social Unit:**

questa sezione del Gruppo di Lavoro Multifunzionale di Sostenibilità è chiamata a coordinare le attività connesse alle tematiche di carattere ambientale e, in maniera indicativa ma non esaustiva, legate ai seguenti temi: sviluppo di una rete internazionale nonché **sviluppo di nuove forme di comunicazione e partnership internazionali** (per incentivare occasioni di sviluppo di reti globali con altre realtà portuali estere e intercettare nuovi *driver* di *business*); **coinvolgimento e dialogo con la Comunità** (impegno nell'assumere un ruolo di supporto per la comunità cittadina e portuale attraverso azioni – a livello locale o internazionale – di filantropia e lo sviluppo di progetti per la comunità mettendo a disposizione le proprie risorse umane, sviluppando logiche di imprenditorialità sociale e lavorando su temi della corporate *governance*); **promozione dell'inclusione, riduzione delle disuguaglianze e women empowerment** (adozione di azioni e politiche volte a garantire l'assenza di qualsiasi forma di discriminazione promuovendo il rispetto, l'inclusione e l'uguaglianza tra i dipendenti e i collaboratori); **salute e sicurezza nel luogo di lavoro** (sviluppo di interventi e pratiche per proteggere la sicurezza e la salute del personale e di tutti coloro che sono coinvolti nelle attività aziendali perseguendo obiettivi finalizzati alla minimizzazione dei rischi); **valorizzazione del capitale umano** (gestione efficace ed efficiente del capitale umano volta alla valorizzazione delle risorse nonché all'attrazione di talenti); **formazione e sviluppo della persona** (impegno nella valorizzazione e nello sviluppo delle risorse umane attraverso attività di formazione e un costante incremento delle competenze dei propri dipendenti).

- **Governance & Finance Unit**

- questa sezione del Gruppo di Lavoro Multifunzionale di Sostenibilità è chiamata a coordinare le attività connesse alle tematiche di carattere ambientale e, in maniera indicativa ma non esaustiva, legate ai seguenti temi: **gestione etica e trasparente della governance** (gestione del *business* ispirata a principi in materia di etica, trasparenza, integrità, anticorruzione e conformità alla legislazione vigente); **crescita economica e responsabile** (volontà di creare valore condiviso e tangibile attraverso le proprie attività di *business* ispirandosi ai principi di crescita sostenibile); **gestione della catena di fornitura** (selezione dei fornitori sulla base di criteri etici e di trasparenza per garantire modalità di approvvigionamento corrette, sicure e sostenibili); **sviluppo tecnologico e innovazione** (sviluppo di soluzioni tecnologiche ed innovative volte all'implementazione di sistemi per la semplificazione e l'efficientamento dei processi gestionali); **data privacy e data security** (tutela e trattamento delle informazioni e dei dati personali di clienti e dipendenti nel rispetto delle normative vigenti e azioni volte a minimizzare i rischi per la sicurezza informatica); **diversificazione dei traffici** (diversificazione delle attività portuali con impatto sul territorio jonico sia in termini commerciali – per le maggiori e diversificate ricadute economiche e occupazionali connesse alla creazione di nuovi indotti – che culturali al fine di trasformare l'approccio strategico operativo dello scalo, aprendolo a nuove dinamiche).

Di seguito si riporta un quadro sintetico delle tematiche su cui le diverse *Unit* hanno il compito di svolgere e coordinare attività di diverso tipo. Come espresso nei concetti precedenti, la rappresentazione di tali tematiche, è una rappresentazione indicativa ma non esaustiva.



Figura 8. Rappresentazione di alcune tra le principali tematiche in capo alle diverse Unit



4.2 L'etica e compliance

Dati dei ricorsi innanzi al Giudice Amministrativo negli ultimi 5 anni (2016-21):

- **19 ricorsi al Tribunale amministrativo regionale**, di cui 15 conclusi (di questi 2 terminati nel 2022) solo 1 con esito sfavorevole, mentre gli altri sono tuttora in corso;
- **5 ricorsi al Consiglio di Stato** tutti conclusi con esito favorevole.

4.2.1 Le politiche e strategie per la prevenzione della corruzione e trasparenza della gestione



L'AdSP integra la piena adesione alle *policy* in materia di Anticorruzione e Trasparenza nella propria pianificazione strategica e nell'operatività quotidiana delle varie Direzioni.

Per un Ente Pubblico come l'AdSPMI, l'articolazione di strategie per la prevenzione e repressione della corruzione e dell'illegalità viene portata avanti su due differenti livelli:






a livello nazionale mediante l'adozione del **Piano Nazionale Anticorruzione**



a livello locale mediante l'applicazione del **Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTPCT)** e del **Codice di Comportamento**

Il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza

Il PTPCT, predisposto dal RPCT, rappresenta lo **strumento attraverso cui viene individuata la strategia di prevenzione del fenomeno corruttivo** in relazione all'analisi della propria attività. Ad aprile 2021 è stato pubblicato il PTPCT 2021-2023¹⁸, che individua il grado di esposizione dell'AdSPMI al rischio di corruzione e indica gli interventi organizzativi volti a prevenire il medesimo rischio. La finalità del Piano, infatti, è quella di identificare le misure organizzative volte a contenere il rischio di assunzione di decisioni non imparziali e di valutare e gestire il rischio corruttivo, secondo una metodologia che comprende:

	Analisi del contesto sia interno che esterno
	Identificazione, analisi e valutazione del rischio
	Il trattamento del rischio tramite l'identificazione di misure volte alla prevenzione

¹⁸ Il Documento è consultabile al seguente [link](#)

Gli obiettivi strategici previsti all'interno del Piano sono quelli definiti dall'Organo di Indirizzo e sono coordinati rispetto ai contenuti previsti all'interno degli altri strumenti di programmazione dell'Ente (per approfondimenti si rimanda al paragrafo "2.3 Il Piano Strategico").

In risposta all'obiettivo di *performance* in materia prevenzione della corruzione previsto all'interno del Piano e assegnato in maniera trasversale a tutte le Direzioni dell'Ente, nel corso del 2021 è stata implementata la **mappatura dei processi** dell'AdSP alla luce delle indicazioni previste all'interno del Piano Nazionale Anticorruzione 2019, indicando per ogni processo le attività che lo compongono e i rischi connessi allo stesso nonché le misure atte a prevenirli.

Si riportano di seguito **le principali aree di rischio** individuati dall'Ente all'interno del Documento – tramite la predisposizione della mappatura dei propri processi – suddivise in generali e specifici:

Aree di rischio generali		Aree di rischio specifici	
1	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari privi di effetto economico diretto ed immediato per il destinatario	1	Concessioni e autorizzazioni
2	Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto ed immediato per il destinatario	2	Scadenza e rinnovo delle concessioni
3	Contratti pubblici (ex affidamento di lavori, servizi e forniture)	3	Vigilanza e attività Ispettiva nelle sedi Portuali
4	Acquisizione e gestione del personale (ex acquisizione e alla progressione del personale)		
5	Gestione delle entrate, delle spese e del patrimonio		
6	Controlli, verifiche, ispezioni e sanzioni		
7	Incarichi e nomine		
8	Affari Legali e contenzioso		

Si segnala che nel corso del 2022 è stato pubblicato il PTPCT 2022-2024¹⁹, che presenta il futuro obiettivo di *performance* – anch’esso assegnato a tutte le Direzioni dell’AdSPMI – di monitoraggio sull’attuazione delle misure generali e specifiche di prevenzione della corruzione indicate nel Documento mediante la compilazione da parte di ogni Direzione di un apposito modello.

Focus on: La gestione trasparente della catena di fornitura

L’AdSPMI si avvale di numerosi operatori al fine di gestire in maniera efficiente i beni del demanio marittimo, le attività amministrative e i servizi agli operatori portuali.

In virtù della sua natura di Ente Pubblico, l’Autorità può selezionare il fornitore solo mediante Gara Pubblica ed è inoltre soggetto all’applicazione delle disposizioni presenti all’interno del Codice dei Contratti Pubblici (Decreto Legislativo n. 50 del 2016). Tale applicazione normativa rende la selezione dei fornitori legata all’osservanza di determinati principi tali da assicurare: trasparenza, libera concorrenza, parità di trattamento, non discriminazione, proporzionalità, legalità, pubblicità e rotazione.

Per determinate tipologie di Gare, l’AdSP può inserire, all’interno del bando, requisiti di qualificazione e/o criteri premianti in ambito ESG, ad esempio, per appalti ad alta intensità di manodopera è previsto l’inserimento nel bando della clausola sociale, finalizzata alla stabilità occupazionale del personale impiegato.

In fase di partecipazione alla gara viene chiesto di sottoscrivere il **Patto di Integrità**, ovvero un Documento che mira a prevenire il fenomeno corruttivo nonché a rendere più trasparente il processo di una gara d’appalto, istituendo un “patto” di fiducia e reciproco impegno a principi di correttezza, lealtà e trasparenza tra tutti gli attori in gara.

L’Ente ha, altresì, istituito un **Albo dei Fornitori** che viene aggiornato periodicamente. A tale Albo possono accedere solo coloro che hanno specifici requisiti di ordine generale, di idoneità professionale, di capacità economica e finanziaria, nonché di capacità tecnica e professionale.

Una gestione responsabile della catena di fornitura può avere impatti positivi sul territorio, in termini di occupazione, economici e sociali. L’Ente si avvale quasi totalmente di fornitori locali²⁰, sia con riferimento alla numerosità che al totale della spesa. Nel 2021 il quasi 100% dei fornitori dell’Ente²¹ ha sede sul territorio italiano in considerazione del budget di spesa di approvvigionamento.

Budget di spesa	Valori			
	2021		2020	
	€	%	€	%
Italia	53.711.000	99,79%	36.660.000	99,87%
<i>Di cui Regione Puglia</i>	12.060.000	22,41%	4.532.000	12,35%
Esterno	115.000	0,21%	47.000	0,13%
Totale	53.826.000	100%	36.707.000	100%

Tabella 8. Budget di spesa fornitori suddivisi tra Italia ed Estero per il biennio 2020-2021

¹⁹ Il Documento è consultabile al seguente [link](#)

²⁰ Con locale si fa riferimento alla Regione Puglia

²¹ Il totale dei fornitori dell’Ente ammonta a 264 nel 2021 e 208 nel 2020.

Il Codice di Comportamento

Unitamente al Piano Triennale della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, il Codice di Comportamento²² ha lo scopo di **definire i principi generali** cui l'Ente riconosce valore etico positivo e a cui devono conformarsi tutti i dipendenti, collaboratori e consulenti esterni al fine di assicurare la qualità dei servizi, la prevenzione dei fenomeni di corruzione, il rispetto dei doveri costituzionali della legalità, del buon andamento e dell'imparzialità dell'attività amministrativa pubblica.

Determina, di fatto, delle vere e proprie linee di condotta da seguire e quelle invece da evitare, individuando le responsabilità e le eventuali conseguenze in termini di sanzioni.

Principi del Codice di Comportamento adottati dall'AdSPMI



Correttezza



Legalità



Trasparenza



Buona fede



Integrità



Diligenza



Obiettività



Equità



Lealtà



Imparzialità

**Nel corso del biennio non
si sono verificati episodi
di corruzione**

Il Codice prevede la possibilità per i dipendenti di segnalare al RPCT, tramite apposito indirizzo e-mail (whistleblowing@port.taranto.it), situazioni di condotte illecite di cui sono venuti direttamente a conoscenza in ragione del rapporto di lavoro garantendo ogni misura di riservatezza e tutela del dipendente che segnala.

Oltre alla programmazione strategica in ambito anticorruzione, per l'Ente risulta fondamentale realizzare delle vere e proprie iniziative di comunicazione e formazione in materia ai propri dipendenti²³. Nel 2020 e 2021, tutti i dipendenti dell'Ente sono stati formati in materia anticorruzione e hanno ricevuto comunicazioni relative a politiche e procedure anti-corruzione, come previsto dal Codice e dal RPCT.

²² Il Documento è consultabile al seguente [link](#)

²³ Nel biennio 2021-20 non sono state invece pianificate attività di formazione e più in generale di comunicazione in merito a politiche e procedure anti-corruzione ai componenti degli Organi di Governo

Dipendenti a cui sono state comunicate politiche e procedure anti-corruzione	Valori			
	2021		2020	
	n.	%	n.	%
Impiegati	42	79%	35	79%
Quadri	6	11%	6	11%
Dirigenti	5	9%	5	9%
Totale	53	100%	46	100%

Tabella 9. Dipendenti a cui sono state comunicate politiche e procedure anti-corruzione nel biennio 2020-2021

Dipendenti che hanno ricevuto formazione in materia di anti-corruzione	Valori			
	2021		2020	
	n.	%	n.	%
Impiegati	42	79%	35	79%
Quadri	6	11%	6	11%
Dirigenti	5	9%	5	9%
Totale	53	100%	46	100%

Tabella 10. Dipendenti che hanno ricevuto formazione in materia di anti-corruzione nel biennio 2021-2020

In ambito formazione erogata ai dipendenti in materia di prevenzione della corruzione e della trasparenza, l'AdSP si prefigge di implementare la qualità della formazione.

Focus on: Data privacy e data security

Strettamente connessa alla tematica di prevenzione della corruzione e trasparenza è quella relativa alla *data privacy* e *data security*, in quanto le disposizioni di legge in materia di anti-corruzione e trasparenza sono legate in maniera imprescindibile a quelle inerenti al trattamento e alla protezione dei dati.

La raccolta dei dati da parte dell'Ente avviene in modo lecito nonché limitato ai soli dati indispensabili, adeguati e pertinenti a quanto necessario per il perseguimento delle finalità per cui sono raccolti e trattati.

L'AdSP è trasparente rispetto alla modalità di raccolta e protezione dei dati: non divulga o utilizza le informazioni personali per qualsiasi scopo diverso da quanto previsto e, comunica direttamente agli interessati, qualsiasi modifica relativa alle politiche o alle misure in materia di protezione di dati. L'elevata attenzione da parte dell'Ente nei confronti della protezione dei dati personali consente di generare impatti positivi nei confronti di tutti gli *stakeholder* che si rapportano all'AdSPMI sotto i vari profili economico, giuridico, ambientale.

L'Autorità ha adottato – ai sensi del GDPR e del D.Lgs. 196/03 – un **Sistema di Gestione della Protezione dei Dati Personali**, oltre che una serie di *policy* e procedure interne. Il Sistema è sottoposto ad un costante monitoraggio volto a garantire il rispetto delle disposizioni contenute nonché ad individuare e correggere eventuali punti di debolezza.

Vi è un continuo aggiornamento delle misure necessarie al raggiungimento di un adeguato livello di sicurezza conforme agli *standards* previsti, anche e soprattutto con riferimento al sistema informatico con implementazione dei sistemi tecnologici al fine di migliorare la sicurezza informatica dell'Ente. Si è provveduto, in particolare, alla verifica dei servizi di *cloud computing* con valutazione degli aspetti afferenti all'ubicazione dei dati personali e delle modalità tecniche ed organizzative adottate dal fornitore di servizi secondo le linee guida adottate dall'Autorità Garante per la *Privacy*. Si è inoltre provveduto all'*upgrade* dei sistemi informativi e delle reti telematiche.

I soggetti interni dell'organizzazione hanno ricevuto idonea formazione per la comprensione dei rischi generali e specifici connessi al trattamento dei dati, delle azioni adottate nonché delle responsabilità e relative sanzioni. Ciascun soggetto autorizzato al trattamento dei dati personali ha ricevuto istruzioni puntuali sulle procedure da seguire e sulle misure tecniche ed organizzative da rispettare durante lo svolgimento delle funzioni istituzionali della propria area di riferimento. Nei prossimi anni si prevede di implementare ed ampliare tale attività di formazione. Al fine di sensibilizzare i soggetti operanti nell'ambito dell'organizzazione, è stata istituita a cura del DPO una *newsletter* avente ad oggetto le tematiche di maggiore attualità in ambito di riservatezza dei dati personali, nonché di aggiornamento sulla corretta gestione delle procedure informatiche.

Il monitoraggio dell'efficacia delle predette azioni è posto in essere da parte dei vari soggetti assegnatari dei ruoli *privacy* così come delineati nel sistema di *governance* adottato dall'Autorità Portuale. Nel corso del Biennio non sono stati né presentati reclami alle Autorità di Controllo in merito al trattamento dei dati personali né ci sono state perdite o fughe di dati.

4.3 La diversificazione dei traffici



Nell'ultimo decennio, il contesto portuale jonico è stato caratterizzato da crescenti incertezze derivanti dalla crisi del locale stabilimento siderurgico, e in generale dalla crisi che ha interessato la filiera dell'acciaio a livello internazionale. In aggiunta, nel medesimo periodo, la componente commerciale legata al traffico *container* dello scalo ha conosciuto, con una tempistica particolarmente penalizzante che ha creato un parallelismo temporale con la citata crisi del comparto dell'acciaio, un drastico fenomeno di arresto della propria attività terministica sul Molo Polisetoriale.

Tali elementi hanno spinto l'Ente ad attuare una politica volta ad avviare nuove attività commerciali e logistiche e a ripensare gli spazi portuali con l'obiettivo di estendere la gamma di servizi e di attività già esistenti nonché di generare ricadute positive per il territorio, sia in termini economici ed occupazionali che ambientali, sociali e culturali. Ciò in aggiunta alle ulteriori azioni tese al rifiorire di nuovi progetti di sviluppo (infrastrutturali e non) ed attività volte ad accrescere i livelli di innovazione portuale e sostenibilità ambientale.

Attraverso l'implementazione e l'attuazione di una strategia volta alla diversificazione delle attività portuali, l'Ente ha inteso rendere il porto di Taranto uno **scalo *multipurpose***, infrastruttura adattiva e resiliente in cui immaginare e concretizzare **un futuro non più legato prioritariamente alla monocultura dell'acciaio** ma a una nuova visione di città portuale sostenibile, inclusiva e orientata verso nuove leve di sviluppo.

Forte della sua posizione strategica per il traffico commerciale tra l'Europa ed il resto del mondo, il Porto di Taranto ha sostenuto e promosso una politica di diversificazione verso **segmenti merceologici**

ed attività nuove per lo scalo jonico. Tale decisione è stata in parte favorita grazie all'istituzione della "Zona Economica Speciale Interregionale Ionica" (ZES Ionica) e della "Zona Franca Doganale Interclusa nel Porto di Taranto".²⁴

In termini di traffici, nel 2021 le navi che hanno transitato nel Porto di Taranto sono state in totale 1.977 unità (+5% rispetto al 2020), di cui 988 navi hanno imbarcato merci e 989 hanno invece sbarcato merci.

Volume dei traffici in termini di navi trasporto merci e navi trasporto passeggeri (n)	Valori	
	2021	2020
Totale numero navi trasporto merci	1.977	1.884
<i>di cui navi che imbarcano merci presso il Porto</i>	988	951
<i>di cui navi che sbarcano merci presso il Porto</i>	989	933

Tabella 11. Volume dei traffici in termini di numero di navi transitate in Porto nel biennio 2021-20

Nel corso dell'anno 2021, il Porto di Taranto ha visto una **movimentazione complessiva delle merci pari a 25,3 milioni di tonnellate**, con un aumento dell'8,7% rispetto all'anno precedente.

Volume dei traffici in termini di merci (ton)	Valori			
	Merci trasportate		Merci imbarcate	
	2021	2020	2021	2020
Rinfuse liquide	4.256.063	4.278.384	3.173.386	3.320.904
Rinfuse solide	9.771.650	8.290.602	1.247.162	1.011.286
Totale rinfuse	14.027.713	12.568.986	4.420.548	4.332.190
Merci in <i>container</i>	156.366	57.181	53.326	29.517
Altre merci varie	3.345.104	3.151.815	3.279.533	3.118.126
Totale merci varie	3.501.470	3.208.996	3.332.859	3.147.643
Totale generale	17.529.183	15.777.982	7.753.407	7.479.833

Tabella 12. Volume dei traffici in termini di tonnellate di merci trasportate ed imbarcate nel biennio 2021-20

La polifunzionalità e la suddivisione degli ormeggi in relazione ai diversi settori produttivi (commerciale, industriale e petrolifero) che caratterizzano il Porto, sono state negli ultimi anni integrati dal **settore turistico**, attraverso la costituzione di un *terminal* crocieristico. La strategia di diversificazione ha permesso allo scalo jonico di diventare il principale protagonista nell'area Med per attività connesse al diporto ed al traffico crocieristico/passeggeri.

²⁴ Con l'istituzione di queste zone, il Governo italiano ha inteso dare ad alcune aree industriali della regione Puglia, della Regione Basilicata e ad alcune aree portuali la possibilità di beneficiare di vantaggi economici e fiscali in grado di dare nuovo impulso alle attività produttive esistenti nonché a quelle in fase di avvio, diversificando ulteriormente le attività portuali.

Il 2021 è stato un anno di grande crescita per quanto riguarda il comparto passeggeri: per la prima volta, infatti, lo scalo jonico è stato scelto dalla prestigiosa compagnia MSC Crociere come *home port* e inserito nell'itinerario della *smart-ship* MSC Seaside accanto a Genova, La Valletta (poi sostituita con Marsiglia), Civitavecchia e Siracusa.

A maggio con la cerimonia del Maiden Call della MSC Seaside è stata inaugurata la stagione crocieristica 2021, conclusa a novembre con **80.309 passeggeri movimentati**, di cui 16.177 in *home port*.

L'elevato numero di escursioni *shorex* partite dal porto di Taranto per ogni scalo MSC – fino a 67 gruppi al giorno – ha dimostrato il crescente interesse dei passeggeri nelle attrazioni della città jonica e del territorio circostante, determinando il successo di Taranto come destinazione crocieristica.



Congiuntamente a queste azioni l'AdSPMI, insieme al Comune di Taranto, sta portando avanti una serie di **progettualità** volte ad incrementare la vocazione di meta turistica della città nonché più in generale alla **promozione** delle stessa. Tra questi il complesso di attività connesse al percorso di riqualificazione fisica e infrastrutturale del *waterfront*, area di intersezione e di interazione tra città e Porto e di valorizzazione dell'arte e della cultura marittimo-portuale come fattori chiave per una rinnovata concezione dello spazio pubblico (per approfondimenti si rimanda al capitolo "6.3 Porto e territorio: i rapporti con la comunità").

La diversificazione delle attività portuali – definito come obiettivo a lungo termine dell’Ente – ha generato per il territorio jonico un’apertura a nuove dinamiche che hanno contribuito a trasformare l’approccio strategico-operativo dello scalo.

Obiettivi generali raggiunti con l’attuazione della strategia di diversificazione dei traffici	
 <p>Sostenere la diversificazione delle attività portuali, l’incremento dei traffici commerciali e di attività logistiche e supporto del <i>cluster</i> industriale-marittimo tarantino</p>	 <p>Sostenere l’Incremento dei traffici passeggeri, sviluppo della filiera turistica e valorizzazione del <i>brand</i> Taranto collegato al mare attraverso l’avvio del <i>cruiase cluster</i> tarantino</p>

In generale, la strategia di diversificazione dei traffici attuata ha previsto la messa in pratica di oltre **50 azioni promozionali** nel corso del biennio nonché lo sviluppo di nuove forme di comunicazione soprattutto al fine di incentivare occasioni di sviluppo di reti globali con altre realtà portuali estere che fungano da stimolo per il trasferimento di *know-how* e che possano incoraggiare nuove relazioni nonché rafforzare la vocazione internazionale dell’Ente.

Di seguito si riportano le iniziative promozionali più significative intraprese dall’Ente nel corso dell’anno:

1	Chiusura di nuovi accordi e <i>partnership</i> – con realtà transnazionali – per introdurre strategie di successo, di cui 11 <i>partnership</i> strategiche (+3 rispetto all’anno 2020).
2	Implementazione di attività di comunicazione istituzionale aumentando la presenza dell’Ente nei contesti internazionali anche attraverso la divulgazione – con i propri canali di comunicazione e/o per il tramite di Associazioni, operatori, attori appartenenti al <i>network</i> dell’AdSP – di <i>news</i> , comunicati, contributi tecnici e promozionali in lingua inglese volti a promuovere l’operato dell’Ente e, in generale, ad un aggiornamento sulle attività in itinere.
3	Sviluppo di campagne di comunicazione finalizzate ad aumentare la presenza dell’AdSP sui <i>social media</i> e nei canali <i>online</i> .
4	Partecipazione in maniera proattiva ad eventi, <i>meeting</i> e ad occasioni di <i>networking</i> legati al contesto della portualità e della logistica.
5	Organizzazione di missioni di <i>incoming</i> da parte di <i>players</i> internazionali nel settore dello <i>shipping</i> e della portualità e <i>decision makers</i> – pubblici e privati – a vari livelli.
6	Implementazione di attività volte all’attrazione di investimenti logistici.
7	Sottoscrizione di protocolli d’intesa nazionali ed internazionali (16 protocolli d’intesa nazionali e 2 internazionali).

8	<p>Sviluppo di sinergie con le principali Associazioni nazionali (Assoporti e ALIS - Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile) europee ed internazionali attive in ambito di turismo crocieristico (CLIA - Cruise Lines International Association e MedCruise - The Association of Mediterranean Cruise Ports), in ambito di rigenerazione del rapporto porto-città (RETE e AIVP) ed in ambito di rafforzamento competitivo dei porti a livello Mediterraneo e globale (MEDports e IAPH).</p> <p>Adesione ad Istituti ed Osservatori specializzati in studi legati al settore portuale e logistico (Osservatorio Maritime Economy di SRM - Studi e ricerche per il Mezzogiorno; Istituto EURISPES)</p>
9	<p>Avvio di attività di promozione della Zona Economica Speciale e della Zona Franca Doganale nei confronti di imprese e potenziali investitori.</p>
10	<p>Presentazione di diverse candidature in ambito <i>award</i>. Nello specifico, l'Ente ha presentato la propria candidatura al premio "Adaptation and Resilience" nell'ambito dei prestigiosi Medcruise Award, iniziativa lanciata dall'associazione internazionale dei porti crocieristici Medcruise e all'ESPO AWARD 2021 ON SOCIAL INTEGRATION OF PORTS lanciato dall'Associazione ESPO sul tema "Role of ports in the recovery of the city and the local community".</p>

4.4 Sviluppo tecnologico ed innovazione



L'AdSP pone sempre più attenzione a sviluppare nuove dinamiche operative fortemente connotate da fattori connessi all'innovazione e alla tecnologia, riconosciute quali *driver* preminente per uno sviluppo sinergico delle attività portuali.

Questa spinta verso lo sviluppo tecnologico, nata dalla consapevolezza di un contesto esterno sempre più in evoluzione - nonché dalle crescenti richieste di intervento volte ad aumentare i livelli di digitalizzazione delle Istituzioni Pubbliche in generale - ha portato l'AdSPMI a mettere in piedi delle strategie volte alla semplificazione, digitalizzazione e innovazione di processi e procedure dell'Ente nelle sue operazioni sia interne che verso l'esterno.

Tali strategie sono tradotte in 5 azioni concrete relative all'obiettivo prioritario "Innovazione" previsto nel POT (per approfondimenti si rimanda al capitolo "2.3 Il Piano Strategico") relative alla **realizzazione di un acceleratore sulla Blue Economy "Faros"**, promuovendo l'innovazione in ambito portuale e logistico (azione n.1) e al progetto "**Taranto Digital Port**" (azioni n. 2-5). Entrambe le progettualità verranno meglio dettagliate nelle sottosezioni del presente capitolo, presentando le risultanze principali.

A livello di *governance*, a testimonianza della crescente attenzione per tali tematiche, vi è l'**istituzione di una Sezione ICT** per la gestione della trasformazione digitale del Porto e di un ruolo di gestione di Programmi Europei e dell'innovazione.

Infine, in termini di programmazione strategica, è stata predisposta la prima bozza del Piano Triennale dell'Informatica per l'Ente, da approvare entro la fine del 2022 con attuazione nel 2023.

4.4.1 Il progetto “Faros”

Al fine di sostenere l'imprenditorialità e gli investimenti in innovazione, aiutando l'industria marittima a raggiungere i propri obiettivi nel contesto della *Blue Economy*, tra il 2020 e il 2021 l'Ente ha lavorato al progetto “Faros”. La progettualità nasce con l'obiettivo di potenziare la crescita di *start up* che sviluppano prodotti o soluzioni innovative negli ambiti della logistica e automazione portuale.



Su iniziativa di CDP Venture Capital SGR, il progetto ha inizialmente coinvolto, tramite una campagna di sensibilizzazione ed *engagement*, i principali *stakeholder* dell'ecosistema portuale jonico disponibili a contribuire finanziariamente al programma. In collaborazione con *partner* nazionali e internazionali, il 10 dicembre 2021 è stato lanciato **Faros, primo e unico acceleratore marittimo in Italia**, verticalmente specializzato nella *Blue Economy*.

La creazione dell'acceleratore è avvenuta contestualmente al lancio del primo **programma di accelerazione dedicato a *start up* e *scale up*** operanti nel settore della *Blue Economy*, che saranno chiamate a trovare soluzioni innovative ed efficaci per soddisfare le reali esigenze di sviluppo e ammodernamento delle imprese dell'ecosistema portuale e logistico di Taranto. Per maggiori dettagli sul progetto si rimanda al seguente *sito web* www.farosaccelerator.com.

L'impatto generato dal progetto “Faros”

Il progetto ha previsto una dotazione iniziale di circa 3 milioni di euro stanziata da Fondo Acceleratori di CDP Venture Capital SGR nonché circa 1 milione di euro conferiti da *Corporate Partner* e *Partner Istituzionali*.

Il programma prevede di accelerare complessivamente **24 *start up* in tre anni** con lo scopo di potenziare la crescita di *startup* che sviluppano prodotti o soluzioni innovative negli ambiti della *Smart & Intermodal Port, Sustainable Marine Resources* e *Costal Tourism, Sport and Culture*.

Nel corso del 2021, sono state selezionate 8 *start up* che, nel 2022, sono state poi chiamate a partecipare ad un programma di accelerazione della durata di quattro mesi, con la possibilità di sviluppare progetti pilota con i *Corporate Partner* ed accedere alle possibilità di investimento *equity pre-seed* e *follow-on*. Di queste, 7 sono state accelerate nella prima edizione di “Faros”.

La collaborazione tra *start up* e *Corporate Partner* consente di lavorare su specifici pilota che nel corso del programma permettendo alla *start up* di validare la propria soluzione innovativa.

In un'ottica futura si prevede che tale progettualità generi un impatto positivo in termini innovativi sullo sviluppo dei sistemi di logistica nonché sullo sviluppo di Taranto e del suo ambito portuale.

4.4.2 Il progetto “Taranto Digital Port”

Il processo di digitalizzazione dell’Ente è un tema fondamentale su cui l’AdSP ha lavorato tra il 2020 e il 2021 al fine di costruire una **cultura innovativa e digitale** per l’intera AdSPMI nonché un **percorso di semplificazione organizzativa**.

Il progetto, denominato “**Taranto Digital Port**”, ha il fine di attuare la strategia di transizione al digitale identificata all’interno del POT nonché di rendere maggiormente efficienti le attività dell’Autorità nei confronti dell’utenza portuale attraverso un radicale processo di razionalizzazione e digitalizzazione sia dei processi interni sia di tutti i processi che hanno un risvolto verso l’utenza esterna. Il progetto prevede l’implementazione di diversi macro-ambiti:



La realizzazione del progetto comporterà il raggiungimento dei seguenti obiettivi/benefici:

- Efficientamento esterno e miglioramento della *User Experience* grazie alla semplificazione degli iter amministrativi ed una maggiore trasparenza;
- Efficientamento dei trasporti grazie allo snellimento del traffico all’ingresso e all’uscita dei varchi portuali, la riduzione delle soste in aree portuali e del tempo medio di sdoganamento;
- Efficientamento dello scambio di dati grazie alla predisposizione di sistemi interoperabili con le Amministrazioni Pubbliche e gli Operatori Portuali;
- Efficientamento all’Ente grazie alla scrivania virtuale che imposterà un nuovo modo di lavorare *smart*, all’eliminazione cartaceo e alla gestione automatizzata processi interni.

Tra le principali azioni del progetto concluse nel periodo oggetto di analisi nel presente documento vi è l’avvio dello **Sportello Unico Amministrativo (SUA)**²⁵ e l’attività di **digitalizzazione dell’accesso ai varchi**.

²⁵ Lo sportello è disponibile al seguente link: <https://sua.port.taranto.it>



Con riferimento al SUA, a marzo 2021 è stato attivato ed entrato in esercizio – attraverso un Accordo Quadro con Unioncamere– il SUA di *front office* dell’Ente, che garantisce la semplificazione delle procedure relative alle attività di competenza dell’Autorità, attraverso la presentazione delle istanze *online* dei procedimenti amministrativi. Lo stesso è accessibile tramite SPID ed EIDAs ed è integrato con i sistemi di PagoPA e @bollo. Per assicurare una gestione ed implementazione efficace del SUA, è stato approvato dal Comitato di Gestione il Regolamento apposito del SUA.

Per l’attività di digitalizzazione dell’accesso ai varchi, sono stati attivati i moduli per la gestione degli accessi presso i varchi portuali, che risiedono su *Cloud PA*. Gli stessi sono attualmente operativi e utilizzati in via sperimentale da un gruppo di *stakeholder* selezionati ed accessibili tramite SPID ed EIDAs nonché integrato con il sistema di PagoPA. Il progetto è stato avviato attraverso Accordi Quadro Consip.

L’impatto generato dal progetto “Taranto Digital Port”

Al fine di identificare, valutare e monitorare gli impatti positivi e/o negativi delle attività dell’Ente, l’Autorità ha adottato lo strumento della valutazione d’impatto per alcuni progetti considerati *flagship* per la sua missione. Attraverso un approccio cosiddetto “Bricolage”, che trova le basi nella Teoria del Cambiamento²⁶, è stata presentata una prima “fotografia” dell’impatto generato dall’Ente con il progetto “Taranto Digital Port”. Utilizzando l’*Impact Value Chain*, che permette di mappare chiaramente il processo di creazione di valore, sono state prese in considerazione le attività portate avanti e concluse nell’anno 2021, ovvero l’implementazione *front office* del SUA e l’attività di digitalizzazione dell’accesso ai varchi.

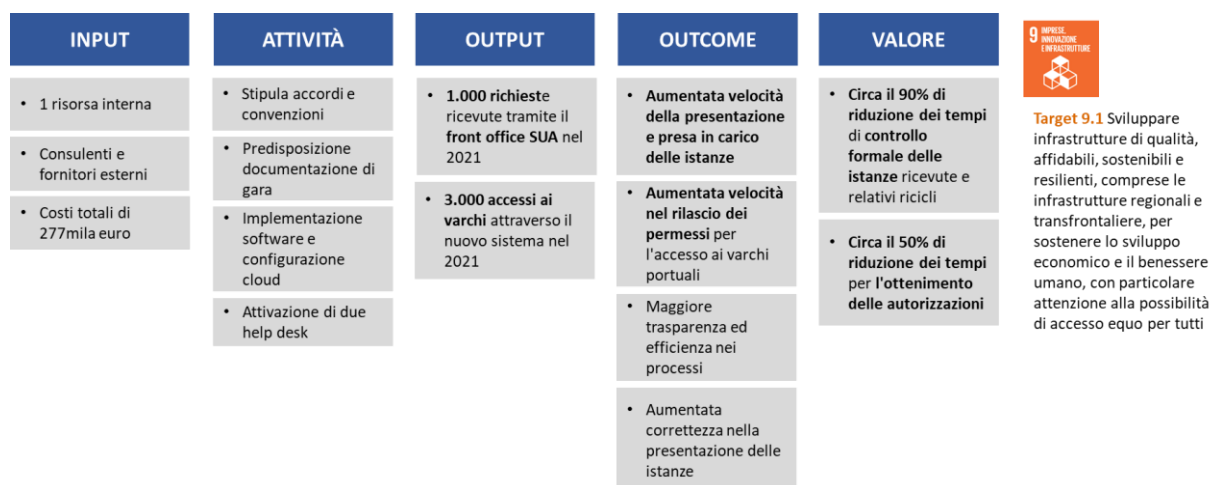


Figura 9. La Impact Value Chain del Progetto Taranto Digital Port nel 2021

A partire dagli *input* (risorse utilizzate per lo svolgimento dell’attività), identificate nel lavoro del Responsabile dei Progetti di Digitalizzazione, con il supporto di consulenti e fornitori esterni e i costi di

²⁶ La Teoria del Cambiamento è un processo rigoroso e partecipativo per pianificare a valutare i progetti che promuovono il cambiamento sociale, che evidenzia i nessi casuali tra attività e impatto generato.

realizzazione, sono state identificate le principali attività operative per la realizzazione del progetto, quali la stipula di accordi e convenzioni (Accordo Quadro con Unioncamere; Convenzione Consip SPC Lotto 4 e Lotto 1; Convenzione AgID per SPID ed EIDAs e Integrazione con PagoPA ed @bollo), la predisposizione dei documenti di gara ed il management delle varie progettualità, l'implementazione di *software* e la configurazione *cloud* e infine l'attivazione di due *help desk*.

I risultati diretti e misurabili delle attività svolte sono **1.000 richieste ricevute** (operazioni e servizi portuali; deposito merci; concessioni demaniali; DIA; trasporti eccezionali; Art. 68; demanio etc.) tramite il *front office* SUA e circa **3.000 accessi ai varchi attraverso il nuovo sistema digitale**. Dal punto di vista dei benefici ottenuti, vi è un'augmentata velocità nella presentazione e presa in carico delle istanze e nel rilascio dei permessi per l'accesso ai varchi portuali, una maggiore trasparenza ed efficienza nei processi e una aumentata correttezza nella presentazione delle istanze.

Il valore generato dai progetti può essere quantificato come la **riduzione dei tempi per l'ottenimento delle autorizzazioni di controllo accessi di circa 50%** (passando da un massimo di 16 h lavorative come concesso da Regolamento ad un rilascio istantaneo grazie agli automatismi) e **l'annullamento quasi totale dei tempi di controllo formale delle istanze ricevute** e dei relativi ricicli.

Attraverso lo svolgimento delle attività descritte, l'Ente ha fornito il suo contributo positivo all'Obiettivo di Sviluppo Sostenibile 9, riferibile alle imprese, innovazione e infrastrutture, e in particolare, al *target* 9.1: sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti – comprese quelle regionali e transfrontaliere – per supportare lo sviluppo economico e il benessere degli individui, con particolare attenzione ad un accesso equo e conveniente per tutti.

5. Ambiente

5. Ambiente

5.1 La transizione verso uno smart green port



Il transito di merci e passeggeri per il Porto di Taranto genera benefici commerciali, economici e sociali per il territorio jonico, tuttavia l'impatto ambientale che il settore dei trasporti e della logistica genera è notevole, tanto da essere generalmente considerato tra i settori più inquinanti.



L'Autorità di Sistema Portuale pone da sempre la massima attenzione alle tematiche ambientali, integrando la sostenibilità ambientale all'interno del sistema della pianificazione strategica dell'Ente tra le priorità alla base della Vision al 2030.

L'obiettivo n. 2 "Sostenibilità" all'interno del POT 2020-22 verde, infatti, a sviluppare nuovi modelli di *business* in grado di conciliare la tradizione marittima con nuove visioni per favorire la transizione verso una economia circolare, con particolare riferimento alla pianificazione energetica e ambientale. L'obiettivo finale è di attuare la conversione del Porto di Taranto verso uno **smart green port**.

Consapevole del proprio ruolo di sensibilizzazione e collaborazione per la salvaguardia dell'ambiente naturale del proprio territorio, della salute e della sicurezza dei cittadini degli utenti e degli operatori del Porto, l'AdSPMI ha adottato nel 2021 una **Politica Ambientale**²⁷ che definisce gli impegni concreti dell'Ente in materia ambientale.

Inoltre, l'Autorità ha adottato un **Sistema di Gestione Ambientale** ai sensi della **UNI ISO 14001:2015**. Il sistema, che ha rinnovato la certificazione a giugno 2021, definisce i processi, procedimenti, strumenti e modelli posti in essere dall'Ente al fine di rispondere ai requisiti richiesti dalle norme di riferimento.



A seguito dell'integrazione legislativa alla legge n. 84/1994 relativa alla sostenibilità energetica (Art. 4-bis), l'Ente si è dotato di una strategia energetica e ambientale finalizzata alla riduzione delle emissioni di CO₂, sviluppando inoltre un sistema di misurazione e valutazione della *performance*.

Per quanto riguarda la pianificazione, il "**Documento di pianificazione energetica e ambientale del Sistema Portuale**"²⁸ (DEASP) vigente, previsto dal D.Lgs. 169/2016 e adottato nel corso del 2019 dal Comitato di Gestione, rappresenta il Documento Energetico Ambientale del porto di Taranto e identifica gli obiettivi di sostenibilità energetico-ambientale da conseguire, le strategie e gli interventi per perseguirli, ponendo una serie di soluzioni tecnologiche che consentano di avviare azioni e interventi mirati a ridurre l'impiego di energia da fonti fossili. Il DEASP è stato redatto in coerenza con le politiche promosse dalle vigenti direttive europee in materia ambientale, nel rispetto delle Linee Guida adottate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

²⁷ Il Documento è consultabile al seguente [link](#)

²⁸ Il Documento è consultabile al seguente [link](#)

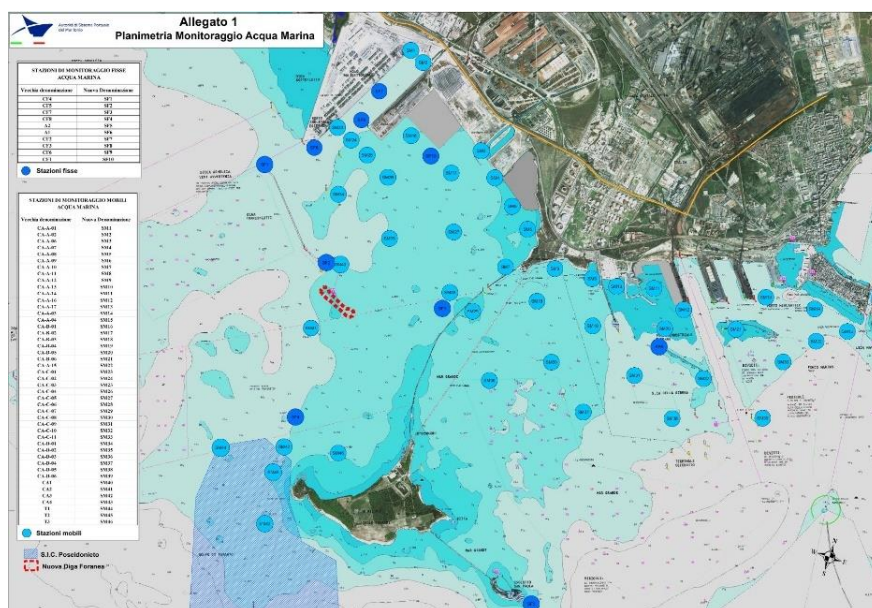
Al fine di agevolare il processo di transizione energetica-ambientale del sistema portuale, l'AdSP ha affidato il servizio di supporto tecnico-specialistico in ambito ambientale alla società Rina Consulting S.p.A., che si occuperà, tra le altre cose, anche dell'aggiornamento del DEASP nel corso del 2022.

Il DEASP, oltre a definire interventi e misure di efficienza energetica e produzione di energia da fonti rinnovabili, con conseguente riduzione delle emissioni di CO₂, individua adeguate **misure di monitoraggio energetico ed ambientale** degli interventi realizzati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia.

Partendo dalla "Carbon Footprint" definita al momento zero dell'indagine, il sistema di monitoraggio energetico ed ambientale permette di studiare e valutare l'evoluzione ambientale in conseguenza delle azioni che sono state intraprese in ambito energetico. Nello specifico, il sistema di monitoraggio pone a confronto i dati pre-intervento di natura energetica, ambientale o relativa a fattori esterni, con i dati registrati post-intervento.

Inoltre, nel 2021, al fine di controllare lo stato qualitativo complessivo del sistema terra-mare del porto, l'Ente ha trasmesso agli Enti competenti, l'Agenzia regionale per la protezione ambientale e Ministero della Transizione Ecologica, il progetto "**Monitoraggio ambientale integrato dell'area portuale di Taranto**". L'obiettivo è quello di realizzare il monitoraggio dell'intera area portuale attraverso una rete di stazioni/punti di misura omogeneamente distribuiti, mediante cui rilevare in modo sistematico nel tempo un set definito di parametri relativi a tutte le matrici ambientali di interesse, quali acqua marina e sotterranea, sedimenti, rumore, aria, suolo etc.

In questo modo sarà possibile disporre di un quadro esaustivo e multi-temporale dello stato di qualità del sistema terra-mare in esame, sulla base del quale verificare gli eventuali impatti delle attività portuali e degli interventi di infrastrutturazione e misurare l'efficacia delle misure di mitigazione adottate. I dati di monitoraggio rilevati saranno messi a disposizione dell'intera collettività, in quanto condivisi con i diversi *stakeholder* (enti di controllo, cittadini, imprese etc.) mediante un portale/piattaforma *web* che l'appaltatore predisporrà, consentendo agli interessati di avere un quadro conoscitivo importante dello stato dell'ambiente. Il bando di gara per l'affidamento del servizio è stato pubblicato nel primo trimestre 2022.



5.1.1 L'efficientamento energetico e la riduzione delle emissioni

Le Linee Guida ministeriali prevedono che il DEASP individui **interventi e misure da attuare** per il perseguimento degli obiettivi di **riduzione delle emissioni di CO₂**, tramite il miglioramento dell'efficienza energetica e la promozione dell'uso delle energie rinnovabili. È necessario dunque quantificare la "provenienza" dei combustibili o i vettori energetici per adottare la strategia più adatta al contesto dell'Ente e del Porto.

Nell'ambito del Sistema Portuale di Taranto, il maggior contributo in termini di consumi energetici è dato dai mezzi marittimi, ossia dalle navi residenti e scalanti, che contribuiscono ai consumi con una percentuale superiore all'80%. A seguire, vi è l'energia elettrica, vettore energetico divisibile in: edifici, illuminazione esterna, servizi portuali e altro, che pesa circa il 10%. Infine, vi sono i mezzi terrestri, ossia mezzi di trasporto e movimentazione, che oscillano intorno al 7%.

L'AdSPMI è a conoscenza delle *best practices* e dello stato dell'arte tecnologico per la riduzione delle emissioni in ambito portuale e intende perseguire una strategia volta a adottare questi criteri al fine di rendere il Porto di Taranto sempre più *smart* e *green*. Le azioni descritte nel POT relative all'obiettivo "Sostenibilità" comprendono alcune strategie tese al raggiungimento degli obiettivi del DEASP, alcune delle quali in corso di esecuzione, parte in programma e parte in valutazione. In particolare, l'azione n. 6 "Approvvigionamento di Energia da Fonti Rinnovabili e Sviluppo dei Carburanti Alternativi e LNG", individua in particolare tre strategie:



Inoltre, al fine di rendere efficaci le suddette strategie, l'Ente promuovere una cultura del rispetto dell'ambiente attraverso **la sensibilizzazione degli utenti e degli operatori**.

Riduzione dei consumi energetici degli edifici, delle strutture e infrastrutture portuali

Il perseguimento della sostenibilità energetica ed ambientale è strettamente legato alla riduzione del fabbisogno energetico necessario alle regolari attività che si svolgono nell'ambito portuale. La scelta delle azioni da attuare è legata alle criticità emerse in sede di analisi dei consumi, che hanno visto il **consumo per l'illuminazione esterna la principale fonte di consumo di energia**.

L'AdSPMI ha avviato le attività finalizzate a dare concreta declinazione operativa al DEASP, costruendo un Porto attento agli obiettivi di sostenibilità energetico ambientale declinati in interventi di riqualificazione che possano – con il massimo livello di coinvolgimento dell'intero ecosistema portuale – perseguire elevate prestazioni di funzionalità, continuità di servizio ed ecosostenibilità e migliorare l'efficienza energetica all'interno dei confini del Porto.

Nell'anno di rendicontazione 2021, i consumi relativi all'energia elettrica acquistata totali, relativi alla sede, alle strutture e parti comuni, non hanno subito gravi variazioni rispetto all'anno precedente (+3%), nonostante l'aumentata operatività delle attività del Porto e il graduale rientro dei lavoratori negli uffici a seguito dell'emergenza Covid-19 che aveva imposto il lavoro agile al personale.

I consumi indiretti relativi all'acquisto dell'energia elettrica in capo all'Autorità riguardano sia la sede con i consumi per il riscaldamento, sia i consumi per le strutture e le parti comuni (sistema di illuminazione delle banchine e delle strade, servizi comuni, segnalamenti, etc.).

Consumi energetici indiretti della sede e del Porto (GJ)	Valori	
	2021	2020
Consumi indiretti (GJ)	6.616,5	6.443,6
<i>di cui energia elettrica acquistata per la sede²⁹</i>	<i>910,5</i>	<i>809,6</i>
<i>di cui energia elettrica acquistata per le strutture e le parti comuni</i>	<i>5.706</i>	<i>5.634</i>

Tabella 13. Consumi energetici indiretti in GJ per il biennio 2020-2021

L'Autorità Portuale mette a disposizione dei suoi operatori un parco auto che viene utilizzato da questi per gli spostamenti all'interno dell'area portuale e vengono comunque in generale utilizzate per tutte quelle che possono essere le attività legate all'Ente. L'Ente ha l'obiettivo di prevedere una sostituzione completa dell'attuale parco auto con autovetture più efficienti a livello energetico e di consumi e meno impattanti a livello ambientale grazie ad emissioni ridotte.



²⁹ I consumi energetici elettrici indicati sono la somma dei consumi rilevati per la Sede dell'Autorità a Taranto e la sede distaccata OPE/SIC

Con riferimento al parco auto dell'AdSPMI, sono stati riportati i consumi diretti del biennio 2020-2021:

Consumi diretti delle auto di servizio (GJ)	Valori	
	2021	2020
Consumi diretti totali (GJ)	69,75	65,52
<i>Gasolio</i>	55,21	48,08
<i>Benzina</i>	12,43	13,36
<i>GPL</i>	2,11	4,08

Tabella 14. Consumi energetici diretti delle auto di servizio in GJ per il biennio 2020-2021

L'AdSPMI ha prodotto un totale di **664,9 ton CO₂eq** nel 2021, in aumento rispetto all'anno 2020.

Emissioni (ton CO ₂ eq)	Valori	
	2021	2020
Emissioni dirette Scope 1	5,11	4,79
Emissioni indirette Scope 2³⁰	659,8	642,6
<i>Della sede</i>	90,8	80,7
<i>Del porto</i>	569,1	561,8
Emissioni totali Scope 1 and 2	664,9	642,6

Tabella 15. Emissioni Scope 1 e 2 totali per il biennio 2020- 2021

Al fine di migliorare la propria *performance* energetica con riferimento agli edifici, alle strutture e infrastrutture portuali, l'AdSPMI si impegna nell'attuare le seguenti azioni:

1	Riduzione dei consumi energetici rivenienti dall'illuminazione delle strade e piazzali tramite l'utilizzo di armature a LED
2	Riduzione dei consumi energetici rivenienti dall'illuminazione interna tramite l'utilizzo di lampade a LED
3	Conversione dei mezzi di trasporto interni e dei mezzi d'opera da alimentazione a combustibili fossili ad alimentazione elettrica
4	Sostituzione delle caldaie obsolete alimentate a gasolio con caldaie a metano a condensazione
5	Interventi di efficientamento dell'involucro edilizio

³⁰ Le emissioni scope 2 sono state calcolate utilizzando la metodologia *location based*

Sviluppo della produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile in ambito portuale

La produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili determina una riduzione del fattore di emissione per la produzione elettrica del Porto totale poiché tali fonti hanno un bilancio emissivo pari a zero.

Con riferimento agli impianti eolici – una delle tecnologie più affermate e consolidate per la produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile – a fine aprile 2022 è stato inaugurato a Taranto il **primo parco eolico offshore** in Italia e dell'intero Mediterraneo. Si tratta di “Beleolico”, nome dell'impianto che Renexia, società del Gruppo Toto attiva nelle rinnovabili, ha realizzato al largo del Molo Polisettoriale. Beleolico rappresenta un'infrastruttura con caratteristiche di innovazione e sostenibilità, costituito da 10 aerogeneratori da 3 MW, per una potenza complessiva di 30 MW. Questo dovrebbe assicurare la produzione di 58 mila MWh e, in termini ambientali, nei 25 anni di vita utile consentirà un risparmio di 730 mila tonnellate di CO₂.

AdSPMI e Renexia hanno firmato un accordo che prevede l'acquisto di parte dell'energia elettrica che sarà prodotta dall'Impianto Eolico una volta entrato in esercizio, affinché essa sia destinata al soddisfacimento ed efficientamento dei fabbisogni energetici del Porto di Taranto. L'accordo prevede che il quantitativo di energia acquistata da AdSPMI sia pari al 10% dell'energia prodotta dall'impianto eolico e, comunque, non inferiore a 220 MWh annui. Inoltre, il prezzo di acquisto non supererà i 300,00 €/MWh e in ogni caso dovrà sempre essere inferiore del 10% rispetto al prezzo ottenuto applicando le migliori condizioni contrattuali previste nelle convenzioni e accordi quadro messi a disposizione da Consip SpA.

Nell'ambito del Porto di Taranto sono stati **installati impianti fotovoltaici** in copertura agli edifici di recente realizzazione. Nella fattispecie è stato installato un impianto fotovoltaico in copertura agli edifici per la sistemazione logistica dei servizi Tecnico-nautici, in area retrostante la Darsena Servizi e in copertura alla Piattaforma Logistica, realizzata nell'ambito del più ampio intervento della Piastra Portuale di Taranto.

L'AdSPMI sta procedendo a censire, all'interno dell'intero Sistema Portuale, le aree attualmente non operative sia a terra che a mare dove poter realizzare impianti di energia da fonte rinnovabile, nella fattispecie impianti fotovoltaici. L'obiettivo è quello di sviluppare la produzione di energia elettrica e avviare il processo per la creazione di una Comunità energetica del Porto di Taranto. A rafforzare questa tesi, la legislazione nazionale attraverso l'Art.9 del D.L. n. 50 del 17 Maggio 2022 ha recentemente introdotto la possibilità per le AdSP italiane di creare delle comunità energetiche rinnovabili insieme ai concessionari del Porto. Secondo l'articolo le comunità energetiche dovranno essere istituite con l'obiettivo principale di fornire benefici ambientali, economici o sociali a livello di comunità ai suoi soci o membri o alle aree locali in cui opera la comunità, senza la realizzazione di profitti finanziari.

Tra le proposte inserite nel DEASP, viene inoltre menzionata l'opportunità di installare un impianto pilota di una tecnologia per la generazione elettrica da moto ondoso.

Infine, l'Ente promuove accordi e convenzioni con armatori, operatori portuali e concessionari al fine di incentivare detti soggetti a realizzare, per quanto di competenza, interventi volti a perseguire obiettivi di efficientamento energetico in ambito portuale.

Riduzione dei consumi energetici dei natanti, dalle grandi navi ai piccoli natanti di servizio

Attraverso il DEASP, l'Ente raccoglie e monitora i dati sui consumi e relative emissioni relativi alla **navigazione** dei natanti, sia grandi navi come ad esempio le crociere, che i piccoli natanti di servizio. La maggior parte delle emissioni in atmosfera che avviene nelle infrastrutture portuali è imputabile, infatti, alla sosta delle navi in banchina e sono causate principalmente dalla necessità di produrre energia elettrica per il mantenimento in funzione di tutti gli apparati elettrici di bordo, che avviene principalmente tramite generatori diesel o alimentati ad olio pesante.

Tale attività, considerata la più energivora all'interno del contesto portuale, è stata oggetto di approfondimento e sperimentazione di progettualità e modelli innovativi da parte dell'Autorità per una sostanziale riduzione delle emissioni, sia in materia di **combustibili alternativi** sistemi a minor



impatto rispetto a quelli tradizionali per l'alimentazione dei gruppi elettro-generatori (es. gas naturale liquido), sia tramite la fornitura diretta di energia elettrica tramite sistemi di *cold ironing* con l'obiettivo di ridurre o annullare l'uso di gruppi elettro-generatori in dotazione alle navi.

“Cold Ironing”: il progetto del PNRR per l'elettificazione delle banchine

In particolare, con riferimento alle azioni previste nel DEASP, si segnala che l'AdSP, nell'ambito degli interventi approvati con il Decreto MIMS n. 330 del 13.08.2021, è risultata beneficiaria di fondi per l'implementazione del **“Cold Ironing”**, un progetto con l'obiettivo di **elettificare le banchine al fine di ridurre la dipendenza dal petrolio e diminuire l'impatto ambientale** nel settore dei trasporti. In particolare, si tratta della realizzazione di una rete di sistemi per la fornitura di energia elettrica dalla riva alle navi durante la fase di ormeggio, in modo da ridurre al minimo l'utilizzo dei motori ausiliari di bordo per l'autoproduzione dell'energia elettrica necessaria, riducendo sensibilmente emissioni di CO₂, ossidi di azoto e polveri sottili, nonché l'impatto acustico.

L'investimento proposto risponde sia alla Direttiva 2014/94/UE (Direttiva DAFI), che richiede la realizzazione di una rete di fornitura di energia elettrica lungo le coste con l'obiettivo di completarla entro il 31 dicembre 2025, sia agli obiettivi nazionali di decarbonizzazione stabiliti nel PNIEC in termini di efficienza energetica nei trasporti. Tale iniziativa si concentra in prevalenza sui porti appartenenti alla rete TEN-T, come il Porto di Taranto.

Infatti, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio è beneficiaria di fondi derivanti dalle risorse del PNRR (obiettivi “Rivoluzione verde e la transizione ecologica” e “Infrastrutture per mobilità sostenibile”) per la realizzazione di impianti presso:

- le banchine pubbliche ovvero per gli attracchi prospicienti;

- il Molo Polisettoriale in concessione alla società Yilport ad uso esclusivo;
- il Pontile Petroli in concessione alla società ENI Spa ad uso esclusivo.

Le motivazioni alla base di questa scelta si fondano sull'analisi di due fattori: il fabbisogno energetico medio giornaliero delle navi ormeggiate nelle suddette banchine e la ripetibilità del traffico ovvero del tipo di navi che ivi attraccano.

L'impatto generato dal progetto "Cold Ironing"

In considerazione della riduzione sostanziale delle emissioni in atmosfera attesa con il progetto "Cold Ironing", è stata effettuata una valutazione *ex ante* dell'impatto ambientale del progetto. Allo stato attuale la progettualità è infatti in corso di pianificazione: a metà 2022 è stato pubblicato il Bando di Gara per la progettazione di fattibilità tecnico-economica e del coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione per la realizzazione di impianti.

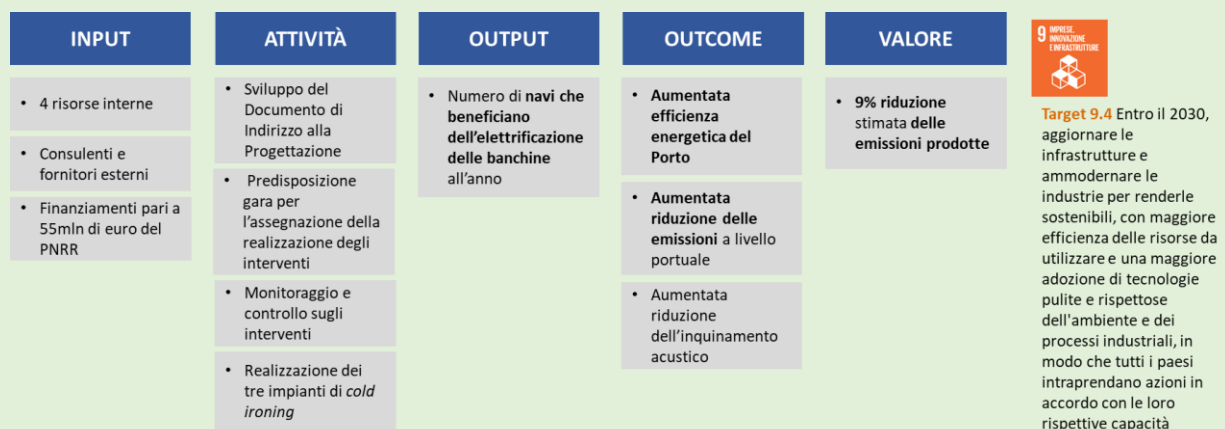


Figura 10. La Impact Value Chain del Progetto "Cold Ironing"

L'adozione del *cold ironing* è caratterizzata da costi molto elevati, che sono stati coperti dai finanziamenti del PNRR pari a 55mln di euro. Tali fondi vengono gestiti da quattro risorse interne con competenze ingegneristiche, con il supporto di consulenti esterni.

Le principali attività previste dal progetto consistono nello sviluppo di un Documento di Indirizzo alla Progettazione, la predisposizione di una gara per l'assegnazione della realizzazione dei tre interventi, l'effettiva realizzazione degli interventi da parte di una società appaltatrice e infine attività di monitoraggio e controllo sugli interventi da parte dell'Ente.

Come già registrato in altri contesti portuali, i benefici attesi consistono nell'aumentata efficienza energetica del Porto, la riduzione delle emissioni delle navi che beneficeranno dall'elettificazione delle banchine (navi *passenger/cruise*, navi *Liquid bulk Ship* e navi *Container*) e la diminuzione dell'inquinamento acustico.

Una prima stima effettuata per l'aggiornamento del DEASP 2022 ha calcolato una **riduzione delle emissioni prodotte dai natanti di circa 9%**.

Campagna di sensibilizzazione sui consumi energetici del Porto di Taranto

In linea con il principio che solo attraverso la cooperazione tra soggetti portuali, il Porto può diventare uno *smart green port* e raggiungere gli obiettivi prefissati di medio e lungo periodo in ambito ambientale, l'Ente è impegnato costantemente a **promuovere una cultura del rispetto dell'ambiente** attraverso la sensibilizzazione degli utenti e degli operatori. L'Autorità si prefigge di coinvolgere i concessionari e gli operatori portuali, sia pubblici sia privati, nelle politiche di riduzione delle emissioni e dei consumi in linea con la programmazione del POT 2020-2022.

Nell'ambito dell'aggiornamento del DEASP, l'Autorità ha ritenuto di rinnovare l'approccio seguito per la prima redazione del Documento che prevedeva un **coinvolgimento attivo degli stakeholder** del Porto di Taranto, finalizzato sia alla sensibilizzazione che ad accrescere la conoscenza dei dati di consumo energetico e di emissioni di CO₂ dell'area portuale.

Sin dall'inizio della procedura di aggiornamento del DEASP, gli uffici preposti hanno organizzato un incontro con gli operatori che, a vario titolo, agiscono nell'ambito demaniale del Porto di Taranto e che contribuiscono ai consumi energetici ed alle emissioni inquinanti nell'area di studio.

Sulla base del criterio della territorialità della sede operativa degli operatori in ambito demaniale, circa 60 *stakeholder* sono stati convocati per partecipare ad una conferenza presso la sede dell'Ente a inizio 2022. Unitamente all'invito si è condiviso un questionario informativo da compilare a cura di ciascun concessionario, consignatario e di ciascuna impresa autorizzata allo svolgimento di operazioni e servizi nelle aree portuali.

L'AdSPMI persegue un piano di comunicazione costante agli *stakeholder* portuali condotto dai propri Responsabili di Settore, con l'obiettivo di sensibilizzarli relativamente ai temi di consumo energetico ed impatto ambientale.

Dall'altra parte, gli *stakeholder* sono responsabili nel segnalare eventuali problematiche ambientali attraverso un modulo per le segnalazioni specifico, disponibile *online*.

5.2 Il sistema di gestione dei rifiuti

La gestione dei rifiuti e lo sviluppo di iniziative relativa all'economia circolare sono tematiche di forte interesse dell'Ente, tanto che l'Azione n. 8 del POT 2020-2022 "Sviluppare l'ambito della *circular economy*" ha l'obiettivo di ridurre la produzione di rifiuti, incentivarne il recupero, sensibilizzare l'utenza portuale all'utilizzo di prodotti e servizi sostenibili ed in generale ad una maggiore attenzione alle tematiche ambientali.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio è infatti responsabile per la gestione di tutti i diversi tipi di rifiuti prodotti in ambito portuale, dai rifiuti prodotti dalle navi ma anche a quelli che vengono prodotti e gestiti in tutto l'ambito della circoscrizione territoriale di competenza.

A tal fine, nel rispetto della normativa vigente, l'Ente ha elaborato il **Piano di Raccolta e di Gestione dei Rifiuti del Porto di Taranto**³¹, redatto ai sensi del D.Lgs.182/03, oggi abrogato e sostituito dal D.Lgs. 197/21, approvato dalla Regione Puglia con delibera Regionale n. 1302 a luglio 2020 del Registro delle Deliberazioni.

³¹ Documento consultabile al seguente [link](#)

Il Piano è stato redatto coinvolgendo i principali *stakeholder* del Porto al fine di acquisire un quadro reale dello stato di fatto esistente in porto per ciò che attiene la produzione e la gestione dei rifiuti.

Nel porto di Taranto vengono quotidianamente gestiti i seguenti rifiuti:

Rifiuti raccolti a terra nelle aree comuni i cui oneri sono a carico dell'AdSP

Rifiuti raccolti nelle isole ecologiche i cui oneri sono a carico dell'Ente

Rifiuti raccolti dalle navi i cui oneri sono a carico dell'utenza portuale e regolamentati mediante tariffe definite dall'Autorità a seguito di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento a concessionario del servizio

Pertanto, il Piano affronta il tema della gestione ed il trattamento delle diverse tipologie di rifiuti prodotti e raccolti nell'ambito portuale, distinguendo tra rifiuti prodotti a terra e prodotti a bordo delle navi – informazione aggiuntiva rispetto a quanto richiesto dalla normativa – e il tema del monitoraggio della produzione dei rifiuti.

L'Ente ha inoltre pubblicato un'Informativa sulle modalità di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico nel Porto di Taranto³².

In questa prima edizione del Report di Sostenibilità, viene fornito il volume totale dei rifiuti suddivisi per destinazione finale (smaltimento o recupero) e per rifiuti pericolosi e non pericolosi, aggregando i rifiuti generati a terra e prodotti a bordo delle navi. Per quanto concerne la quantità e la classificazione dei rifiuti prodotti dalle navi rispetto a quelli prodotti nell'ambito della circoscrizione territoriale di competenza, saranno oggetto di *disclosure* all'interno della reportistica di sostenibilità dei prossimi anni.

Anche grazie alle iniziative di sensibilizzazione (vedi sezione successiva per approfondimenti) portate avanti relative alla gestione dei rifiuti, nel 2021 è stato prodotto a livello portuale un volume complessivo inferiore di rifiuti rispetto all'anno precedente (- 28%), pari a **1.155 tonnellate di rifiuti**. Tuttavia, per quanto riguarda la categoria rifiuti urbani, è stato registrato un incremento, in considerazione della ripresa delle attività lavorative dopo un rallentamento per effetto dell'emergenza sanitaria e ad un incremento estremamente significativo del traffico crocieristico con la presenza di migliaia di passeggeri.

Analizzando i dati del 2021, quasi il 20% del totale dei rifiuti prodotti all'interno dell'AdSP del Mar Ionio viene recuperato e destinato al recupero o al compostaggio, prevalentemente riferibile ai rifiuti urbani non differenziati.

³² Documento consultabile al seguente [link](#)

Al fine di aumentare la percentuale di rifiuti destinati a recupero, è stato realizzato e consegnato a maggio 2022 uno studio di fattibilità relativo all'analisi delle strutture ricettive dei rifiuti in ambito portuale, per l'eventuale sostituzione delle isole ecologiche esistenti atte a ricevere i rifiuti provenienti dai diportisti in maniera differenziata.

Rifiuti generati suddivisi per destinazione finale (ton)	Valori	
	2021	2020
Smaltimento	940,0	1.402,9
<i>Reflui civili</i>	919,0	1,206,4
<i>Altro</i>	21,0	194,4
Recupero/ Messa in Riserva preliminare al recupero	215,1	191,5
<i>Rifiuti urbani non differenziati</i>	184,3	164,7
<i>Imballaggi in carta e cartone</i>	6,1	6,2
<i>Altro</i>	24,7	20,6
Rifiuti generati totali	1.155,1	1.594,3

Tabella 16. Rifiuti generati totali suddivisi per destinazione finale per il biennio 2020-2021

Sulla base del codice CER assegnato alle diverse tipologie di rifiuti prodotte, emerge che il 99% dei rifiuti prodotti è da considerare nella categoria di rifiuti non pericolosi. La quota restante fa riferimento principalmente all'olio minerale usato.

Rifiuti generati suddivisi tra pericolosi e non (ton)	Valori	
	2021	2020
Non pericolosi	1.147,2	1.586,6
<i>Reflui civili</i>	919,0	1.206,4
<i>Rifiuti urbani non differenziati</i>	184,3	164,7
<i>Residui da pulizia stradale</i>	19,7	34,0
<i>Imballaggi in carta e cartone</i>	6,1	6,2
<i>Imballaggi in vetro</i>	5,9	5,1
<i>Altro</i>	12,16	170,2
Pericolosi	7,9	7,7
<i>Olio minerale usato</i>	5,7	5,4
<i>Imballaggi contaminati da sostanze pericolose</i>	0,7	0,3
<i>Filtri dell'olio usati</i>	0,7	1,2
<i>Altro</i>	0,7	0,8
Rifiuti generati totali	1.155,1	1.594,3

Tabella 17. Rifiuti generati totali suddivisi per rifiuti pericolosi/ non pericolosi per il biennio 2020-2021

Il progetto Europeo “Ecowaves” per la gestione sostenibile dei rifiuti

In una ottica di miglioramento continuo, l’Autorità partecipa e coordina il progetto “Ecowaves”, finanziato nell’ambito del Programma Interreg V-B Adriatic Ionian Adrion 2014-2020, finalizzato a **prevenire l'aumento della presenza della plastica e di altri rifiuti nel mare.**



Il progetto è focalizzato sugli elementi di vulnerabilità ambientale e tutela degli ecosistemi marini e mira ad accrescere la capacità di affrontare le sfide ambientali internazionali, di frammentazione e salvaguardia dell’ecosistema marino e costiero nell’area Adriatico-Ionica. L’obiettivo del progetto è la tutela delle risorse marine e fluviali per lo **sviluppo di una politica transnazionale** di protezione dell’ecosistema marino e il **contrasto alle problematiche ambientali marine** legate al traffico marittimo portuale, all’abbandono dei rifiuti e all’inappropriata gestione dei rifiuti portuali.

In coordinamento dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, il progetto coinvolge l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, l’Autorità portuale di Igoumenitsa (Grecia), l’Agenzia di Sviluppo Rurale della Contea di Zadar (Croazia), l’Agenzia di Sviluppo Regionale del Nord Primorska Ltd Nova Gorica (Slovenia), l’Associazione Commerciale per lo sport, il tempo libero e il recupero ambientale ECO ZONE Ada Huja (Serbia), il Porto di Vlora (Albania) e il Ministero dei Trasporti per gli Affari Marittimi del Montenegro. Il progetto sarà supportato anche da partner associati, quali l’Arpa Puglia, Agenzia di Protezione Ambientale della Serbia, JVP Beogradvode (Serbia) e l’Autorità Portuale di Zadar (Croazia).

Il *budget* complessivo di progetto è pari a 2.395 mila euro, di cui euro 455mila euro di competenza dell’AdSPMI. Il progetto, che terminerà a fine agosto 2022, ha previsto fino la realizzazione di uno **studio in relazione allo stato della situazione** dei rifiuti prodotti dalle navi e lo sviluppo di **una guida contenente la migliori pratiche** su scala europea per la riduzione dell’inquinamento nelle aree portuali. Nell’ambito della partecipazione alla seconda fase del progetto, l’Ente sta predisponendo gli atti per la realizzazione di nuove isole ecologiche e relative attività di monitoraggio.

Campagna di sensibilizzazione sulla raccolta differenziata dei rifiuti nel Porto di Taranto

Consapevole del suo ruolo di guida e influenza per talune tematiche all’interno del Porto, l’AdSPMI ha avviato una campagna di sensibilizzazione sulla raccolta differenziata dei rifiuti nell’ambito portuale, al fine di diffondere delle buone pratiche prevista dal Piano di Raccolta e di Gestione dei Rifiuti e di diminuire la quantità di rifiuto indifferenziato coinvolgendo tutta l’utenza.



È stata attivata la raccolta differenziata dei rifiuti quali carta, vetro e plastica con il posizionamento di 30 cassonetti e un contenitore specifico per il conferimento dei rifiuti in alluminio posizionato presso la Calata 1.

L’Ente ha predisposto una **brochure informativa** sulle modalità di svolgimento della raccolta differenziata in porto con la dislocazione dei cassonetti per la raccolta differenziata. Ciascuna raccolta

è contraddistinta da un colore, fattore che favorisce l'utenza nell'individuare più velocemente la tipologia da conferire ed il mezzo giusto con cui conferirla.

Un altro esempio di attività di sensibilizzazione degli utenti portuali è la distribuzione di opuscoli realizzati *ad hoc* dalla società Teorema S.p.A. – appaltatrice del servizio di “pulizia e raccolta rifiuti nelle aree portuali comuni, comprensivo del conferimento dei rifiuti al recupero ed allo smaltimento” – durante le giornate dei *Taranto Port Days 2021* (per maggiori approfondimenti su *Ports Days* si rimanda al capitolo “6.3 Porto e territorio: i rapporti con la comunità”). Lo svolgimento di campagne di sensibilizzazione degli utenti verso la raccolta differenziata è stato inoltre richiesto nella gara per la raccolta e la gestione dei rifiuti nelle aree comuni del porto, che è stata affidata a novembre 2021. A partire dall'affidamento, il nuovo appaltatore ha infatti condotto delle campagne di sensibilizzazione, predisposto dei questionari per l'utenza portuale sulla tematica della raccolta dei rifiuti e installato dei totem informativi nel Porto.

Inoltre, durante l'anno si sono svolte campagne di sensibilizzazione anche sul sito istituzionale e sui canali social mediante informative e *report* sull'andamento della raccolta dei rifiuti dati dalla partecipazione a progetti europei in materia di rifiuti.

Per rendere partecipe tutta l'utenza alla salvaguardia dell'ambiente in cui lavora, l'Autorità – in qualità di committente dei servizi e punto di riferimento per ogni segnalazione – invita altresì a comunicare eventuali malfunzionamenti e/o disservizi e a fare eventuali proposte migliorative al fine di potenziare il servizio esistente nell'interesse del Porto di Taranto.

Focus on: Il monitoraggio della qualità dell'aria negli uffici dell'Ente

A luglio 2022 sono stati installati negli uffici dell'Ente i dispositivi NOSEC, degli apparecchi per il monitoraggio della qualità dell'aria al fine di garantire le migliori condizioni di salute, attraverso il monitoraggio del valore della CO₂ presente nelle stanze. Il dispositivo “comunica” attraverso un segnale luminoso il livello di rischio presente nell'ambiente, in particolare il rischio di trasmissione di agenti patogeni aerosol trasmessi.

Tale innovazione è derivata da un percorso di accelerazione promosso dall'AdSPMI nel corso del 2019, in collaborazione con PortXL, l'acceleratore marittimo del porto di Rotterdam specializzato in percorsi di innovazione e accelerazione a favore di *start up* operanti nel settore della *Blue Economy*. Il percorso si è sviluppato in tre mesi partendo da un'intensa attività di animazione imprenditoriale tra le *corporate* appartenenti all'ecosistema portuale di Taranto che, ha portato ad una chiara definizione dei fabbisogni di innovazione.

Sulla base dei fabbisogni espressi, sono state selezionate 8 *start up* che hanno lavorato accanto alle *corporate* al fine di verificare la capacità delle proprie soluzioni innovative di introdurre nuovi processi di *open innovation* in grado di accrescere la produttività e l'efficienza delle imprese.

Tra le *start up* partecipanti era presente BEFREEST che ha illustrato l'applicazione dei propri sistemi intelligenti utilizzati per monitorare la qualità dell'aria *indoor* e ridurre i rischi di aggressione di agenti inquinanti negli ambienti chiusi.

6. Sociale

6. Sociale

6.1 La gestione e la valorizzazione delle persone



La valorizzazione e lo sviluppo del capitale umano è uno degli aspetti sui quali i Vertici dell'Ente pongono primaria attenzione. La corretta gestione delle risorse umane rappresenta infatti un fattore fondamentale per il buon funzionamento di ogni organizzazione, soprattutto di un'Istituzione Pubblica quale l'AdSPMI.

L'Ente si impegna a valorizzare il capitale intellettuale e le capacità delle persone e ad attuare processi per innescare una spinta motivazionale che realizza il successo dell'intera organizzazione. Queste modalità si concretizzano nello sviluppo di piani ed azioni strategiche, formazione continua, coinvolgimento e diffusione di progetti.

L'organico dell'Ente, composto da 53 dipendenti, si struttura in una suddivisione per Direzioni dell'organizzazione. L'organigramma, che presenta una tipica struttura funzionale, è composto infatti da uno "Staff di Segreteria" e cinque Direzioni, alla diretta dipendenza del Presidente ed Segretario Generale. Di seguito si riporta la struttura organizzativa definita con Decreto n. 127 del 2017 e modificato a seguito del Decreto n. 99 del 2019.

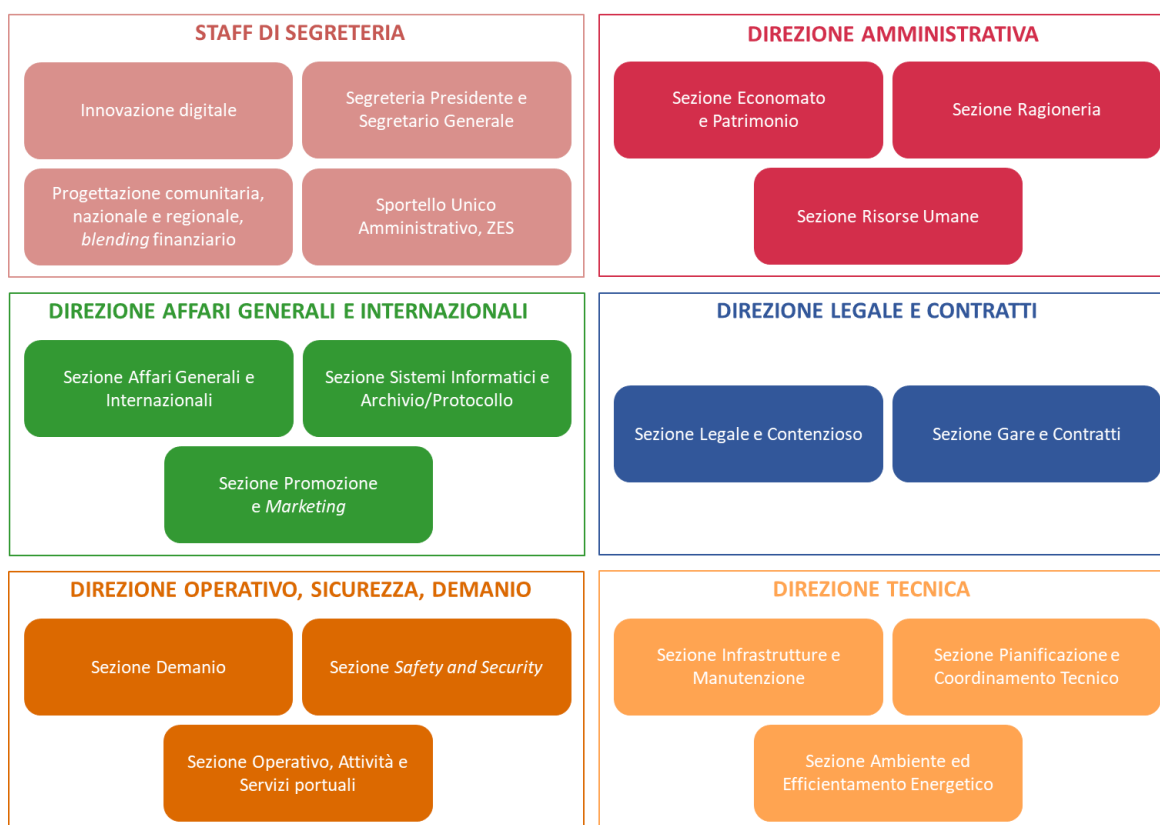


Figura 11. Direzioni ed Uffici dell'AdSPMI al 31 dicembre 2021

A inizio 2022 – con l'attuazione del Decreto n. 13 – è stata ulteriormente modificata la struttura organizzativa rinviando ad una fase successiva l'emanazione dei relativi provvedimenti attuativi. I principali cambiamenti hanno riguardato: l'introduzione di una struttura di supporto alla Presidenza,

la rimodulazione dello “Staff di Segreteria” e della Direzione “Affari Generali e Internazionali”. Inoltre, alla Direzione “Tecnica”, è stato aggiunto l’Ufficio “USOS” (Ufficio Speciale Opere Strategiche).

La gestione dell’organico

La pianta organica dell’Ente al 31 dicembre 2021 è composta da 53 dipendenti³³ – 30 uomini e 23 donne – che prestano servizio presso la sede di Taranto. Quasi l’80% dei dipendenti rientra nella categoria Impiegati, mentre non sono presenti operai nella struttura organizzativa.

Dipendenti per genere e categoria di impiego (n)	Valori					
	2021			2020		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	3	2	5	3	3	5
Quadri	3	3	6	3	3	6
Impiegati	24	18	42	20	15	35
Totale	30	23	53	26	20	46

Tabella 18. Numero di dipendenti suddivisi per genere e categoria di impiego per il biennio 2020-2021

La maggior parte dei dipendenti si colloca nella fascia d’età 30-50 anni, con un’età media pari a 47 anni.

Dipendenti per genere e fascia d’età (%)	Valori					
	2021			2020		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<30	0%	2%	2%	0%	0%	0%
30-50	40%	30%	70%	39%	33%	72%
>50	17%	11%	28%	17%	11%	28%
Totale	57%	43%	100%	57%	43%	100%

Tabella 19. Numero di dipendenti suddivisi per genere e fascia d’età per il biennio 2020-2021

La quasi totalità dei dipendenti presenta un contratto a tempo indeterminato (98%), e tutto il personale ha un contratto di tipo *full-time*.

Dipendenti per tipologia contrattuale (n)	Valori					
	2021			2020		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale

³³ Si specifica che il totale comprende anche il Segretario Generale, inserito all’interno della categoria Dirigente uomo

A tempo indeterminato	29	23	52	25	20	45
A tempo determinato	1	0	1	1	0	1
Totale	30	23	53	26	20	46

Tabella 20. Numero di dipendenti suddivisi per tipologia contrattuale (indeterminato/determinato) per il biennio 2020-2021

Dipendenti per tipologia contrattuale (n)	Valori					
	2021			2020		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Full-time	30	23	53	26	20	46
Part-time	0	0	0	0	0	0
Totale	30	23	53	26	20	46

Tabella 21. Numero di dipendenti suddivisi per tipologia contrattuale (full-time/part-time) per il biennio 2020-2021

L'Ente – anche se per una quota parte marginale – si avvale inoltre di personale non dipendente: nel 2021 è presente un lavoratore non dipendente operativo all'interno della Zona Franca Doganale con contratto a tempo determinato (*full-time*). Rispetto all'anno precedente, in cui erano presenti 6 lavoratori non dipendente tutti a tempo determinato (3 *full-time* e 3 *part-time*), + stata registrata una diminuzione di 5 unità.

In coerenza con la normativa di riferimento, a tutto il personale dipendente dell'Autorità (non dirigente) è applicato il CCNL dei Lavoratori dei Porti. Per quanto concerne i Dirigenti, compreso il Segretario Generale, Assoporti ha sottoscritto con Federmanager³⁴ nel 2003 (rinnovato poi a fine 2015) un Accordo in virtù del quale il CCNL dei Dirigenti delle aziende produttrici di beni e servizi (nel suo ultimo rinnovo per il periodo 2019-2023).

L'anno 2021 è stato caratterizzato da una crescita dell'organico del 15%, attraverso la realizzazione di un Concorso Pubblico che ha visto l'assunzione di 8 dipendenti, 5 uomini e 3 donne. Il tasso di assunzione è aumentato anche rispetto all'anno precedente: dal 4% al 15%.

L'AdSPMI dispone di apposito Regolamento che disciplina e regola i requisiti necessari per l'ammissione nonché più in generale le modalità e i principi di selezione pubblica per quanto riguarda il reclutamento e l'assunzione del personale dipendente. Le modalità concorsuali quindi, se da un lato garantiscono l'ingresso di personale altamente qualificato, sono dall'altro un elemento che nella programmazione del reclutamento limita le possibilità di inserimento di specifiche categorie di risorse.

³⁴ Associazione dei Dirigenti

Assunzioni	UdM	Valori					
		2021			2020		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<30	n.	0	1	1	0	0	0
30-50	n.	4	2	6	0	1	1
>50	n.	1	0	1	0	1	1
Totale	n.	5	3	8	0	2	2
<30	%	-	1,9%	1,9%	-	-	-
30-50	%	7,5%	3,8%	11,3%	-	2,2%	2,2%
>50	%	1,9%	-	1,9%	-	2,2%	2,2%
Totale	%	9,4%	5,7%	15,1%	-	4,3%	4,3%

Tabella 22. Numero totale e tasso di nuove assunzioni nel biennio 2021-2020

Per quanto riguarda le cessazioni, nel biennio c'è stata 1 pensionamento per anno, con tasso di turnover rispettivamente dell'1,9% e del 2,2%.

Cessazioni ³⁵	UdM	Valori					
		2021			2020		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<30	n.	-	-	-	-	-	-
30-50	n.	1	-	1	-	-	-
>50	n.	-	-	-	1	-	1
Totale	n.	1	-	1	1	-	1
<30	%	-	-	-	-	-	-
30-50	%	4,8%	-	2,7%	-	-	-
>50	%	-	-	-	2,2%	-	2,2%
Totale	%	3,3%	-	1,9%	2,2%	-	2,2%

Tabella 23. Numero totale e tasso di turnover nel biennio 2021-2020

³⁵ I tassi di turnover per genere e fasce d'età sono stati calcolati rispetto al numero totale di dipendenti, pari a 53 nel 2021 e a 46 nel 2020.

La promozione dell'inclusione e la riduzione delle disuguaglianze

La presenza di 43% della forza lavoro di genere femminile in un settore tradizionalmente a forte prevalenza maschile è un ottimo indicatore dell'importanza riservata ad un trattamento paritario per genere. La presenza di figure femminili è inoltre molto marcata all'interno di posizioni apicali (5 donne ricoprono posizione quadro e dirigente, mentre gli uomini nello stesso ruolo sono 6).

**Zero episodi di
discriminazione nel
biennio**

Il 2021 è stato inoltre caratterizzato dalla sottoscrizione – da parte dell'AdSPMI e in generale da tutte le Autorità di Sistema Portuale – del **Patto per la Parità di Genere**, avente lo scopo di migliorare le condizioni di lavoro femminile, di valorizzare le attività svolte dalla componente in questione e di definire politiche aziendali che coinvolgano tutti i livelli dell'organizzazione. Ciò al fine di sensibilizzare, formare e comunicare con tutte le lavoratrici e i lavoratori per consentire la parità di trattamento, pari rappresentanza e la generale promozione di ambienti di lavoro che favoriscano la piena collaborazione per sconfiggere le disuguaglianze.

Il Patto per la Parità di Genere si colloca all'interno del progetto "**Women in Transport – the challenge for Italian Ports**" per ribadire l'impegno nella lotta contro le disuguaglianze di genere. Tale impegno sarà esteso alle imprese portuali e ai concessionari con la presentazione anche nelle opportune sedi di incontro con il cluster e la parti sociali.

Durante i *Taranto Port Days* 2021 di ottobre 2021 (per maggiori informazioni far riferimento al capitolo 6.1.1 L'organizzazione di eventi per il territorio), l'Ente si è resa promotrice della tavola rotonda Pink Tank durante la quale, alla presenza della Vice Ministra delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Teresa Bellanova, sono stati presentati i contenuti del Patto per la Parità di Genere e sono intervenute numerose ed autorevoli voci femminili del settore dei trasporti e della portualità nazionale ed internazionale. Durante l'iniziativa, nell'area eventi è stata, inoltre, allestita la mostra fotografica "Pink frame: lo sguardo alle donne del porto" a cura di Maurizio Greco e realizzata grazie al supporto della Taranto Cruise Port tra terra e mare, oltre gli stereotipi di genere.

La valutazione delle performance

**95,5% di performance
complessiva raggiunta
nel 2021**

Al fine di valorizzare i risultati raggiunti e creare nuovi stimoli per i dipendenti, l'AdSPMI esegue periodicamente un'attività di **misurazione e valutazione delle performance** sul proprio personale per valorizzare i risultati raggiunti nonché per creare una forma di garanzia di efficacia delle attività. In particolare, i dipendenti vengono valutati dai propri responsabili di Direzione, mentre i Dirigenti vengono valutati dall'OiV.

Con la stesura del **Piano delle Performance 2021-2023**³⁶ l’Autorità ha avviato un nuovo ciclo di valutazione delle *performance* di tutto il personale individuando gli obiettivi e i criteri di attribuzione dei punteggi. Nel 2022 è stato elaborato un nuovo Piano delle Performance 2022-2024³⁷.

La formazione

L’AdSPMI – in coerenza con le sue linee di indirizzo – ha introdotto una serie di azioni volte a sostenere la crescita delle persone in termini sia di consolidamento del ruolo ricoperto sia di crescita personale e professionale, focalizzandosi sul potenziamento delle competenze necessarie al raggiungimento degli obiettivi strategici che l’Ente si è posto.

Tale attività è imprescindibile vista l’importanza del ruolo assunto dall’AdSPMI in ambito internazionale e viste, altresì, le innumerevoli attribuzioni di compiti affidati dal Ministero competente.

oltre 500 ore
di formazione
nell’anno 2021

Nel corso del 2021, c’è stata un’importante ripresa nell’erogazione della formazione che con il 2020 aveva visto un sostanziale contenimento a seguito della pandemia. Sono state erogate infatti, un totale di 525 ore di formazione a tutto il personale (+348).

Ore di formazione (n.)	Valori					
	2021			2020		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	40	26	66	-	8	8
Quadri	15	77	92	14	25	39
Impiegati	192	175	367	48	82	130
Totale	247	278	525	62	115	177

Tabella 24. Numero di ore di formazione erogate suddivise per genere e per categoria di impiego nel biennio 2020-2021

Ore di formazione medie (n.)	Valori					
	2021			2020		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	13,33	13,00	13,20	-	4,00	1,60
Quadri	5,00	25,67	15,00	4,67	8,33	6,50
Impiegati	8,00	9,72	9,91	2,40	5,47	3,71
Totale	8,23	12,09	9,91	2,38	5,75	3,85

³⁶ Documento consultabile al seguente [link](#)

³⁷ Documento consultabile al seguente [link](#)

Tabella 25. Numero di ore medie di formazione erogate suddivise per genere e per categoria di impiego nel biennio 2020-2021

A supporto dell'attività formativa, L'Ente monitora periodicamente il grado di soddisfazione e di partecipazione di ogni dipendente attraverso la somministrazione di questionari *ad hoc*.

Gli argomenti su cui si è focalizzata principalmente la formazione sono stati i seguenti: informatica, salute e sicurezza, formazione tecnica, *export management* e anticorruzione (in linea con l'anno precedente).

Con specifico riferimento alla formazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro, vengono somministrati corsi obbligatori ed eventuali successivi corsi di aggiornamento per i neoassunti e per gli addetti al primo soccorso, all'antincendio, evacuazione ed emergenza.

oltre 100 ore
di formazione tecnico -
professionale
nell'anno 2021

Ore di formazione per argomento (n.)	Valori					
	2021			2020		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Informatica	74	33	107	-	24	24
Prodotto	-	15	15	-	-	-
Salute e sicurezza	43	23	66	40	22	62
Tecnica - professionale	70	87	157	16	61	77
Altro (<i>export management</i> e anticorruzione)	72	108	180	6	8	14
Totale	259	266	525	62	115	177

Tabella 26. Numero di ore di formazione erogate suddivise per argomento e per genere nel biennio 2020-2021

Sempre durante il corso del 2021, l'Ente ha aderito al Master di II Livello in "Diritto ed Economia delle Attività Produttive e Logistiche" indetto con D. D. n. 90 del 14.01.2020 del Dipartimento di Scienze dell'Economia dell'Università degli studi di Lecce "Unisalento".

È stato inoltre organizzato un progetto formativo interamente finanziato da FONDIRIGENTI "Smartworking Management per Porto di Taranto: sviluppare e sostenere l'organizzazione a distanza", realizzato con la collaborazione della CONSVIP SCARL rivolto alla co-costruzione ed alla condivisione di un nuovo modello manageriale fondato sul concetto di Agilità Organizzativa, in grado di sostenere i progetti di sviluppo dell'organizzazione e di gestire con consapevolezza il processo di cambiamento che vede la Pubblica Amministrazione sempre più proiettata ad abbracciare logiche tipiche del privato. Tale percorso formativo proseguirà anche nel 2022 con il progetto "Una Managerialità «Agile» per Sostenere la Crescita dell'Organizzazione", avviato a novembre 2021, la cui finalità è di sviluppare questa nuova managerialità attorno a tre aspetti chiave:

- la *People Agility* come azione consapevole di chi conduce e fa crescere un gruppo di lavoro, proiettandolo al raggiungimento di determinati traguardi;
- la *Result Agility*, come indispensabile strumento di responsabilizzazione delle persone e di programmazione delle attività;

- la *Change Agility* come approccio che guarda al cambiamento come opportunità di creare valore attraverso l'integrazione di metodi e competenze diverse.

Tra i prossimi obiettivi dell'Ente sarà sempre più fondamentale aumentare l'attività formativa nonché incrementarne la qualità, in virtù soprattutto del fatto che con un'adeguata attività formativa il dipendente potrà essere pronto a adeguarsi in maniera più rapida ed efficace a nuove esigenze e a nuovi scenari. In tal senso, l'Ente sta predisponendo un Piano di Formazione strutturato, sulla base di un Piano di fabbisogni formativi per ogni dipendente in funzione dell'attività svolta, in funzione degli obiettivi che si è posto ed infine, ma non per importanza, in funzione dell'inclinazione professionale e personale.

L'Ente sta portando avanti questa attività in stretta sinergia con i suoi dipendenti privilegiando il dialogo e il confronto attraverso lo strumento della somministrazione di questionari.

6.2 La salute e la sicurezza

Al fine di garantire la salute e la sicurezza di tutto il personale, l'AdSPMI si impegna costantemente a minimizzare i rischi e le situazioni non conformi nonché favorire la creazione di un ambiente salubre per le persone, per garantire le migliori condizioni lavorative.



Sebbene l'AdSPMI non abbia al momento adottato un Sistema di Gestione della Sicurezza certificato, adempie puntualmente alla normativa di riferimento, ovvero il Decreto Legislativo n. 81 del 2008. Tale Decreto prevede l'organizzazione di un Servizio di Prevenzione e Protezione (SPP) al fine di valutare tutte le condizioni migliori per il personale.

Nell'Ente, il Servizio di Prevenzione e Protezione è collocato all'interno della Direzione Operativo, Sicurezza, Demanio. I compiti che vengono svolti dal SPP sono i seguenti:

1	individuazione dei fattori di rischio, valutazione dei rischi e individuazione delle misure per la sicurezza e la salubrità degli ambienti di lavoro, nel rispetto della normativa vigente sulla base della specifica conoscenza dell'organizzazione aziendale (Documento di Valutazione dei Rischi)
2	elaborare, per quanto di competenza, le misure preventive e protettive e i sistemi di controllo di tali misure
3	elaborare le procedure di sicurezza per le varie attività aziendali
4	proporre i programmi di informazione e formazione dei lavoratori
5	partecipare alle consultazioni in materia di tutela della salute e di sicurezza, nonché alla riunione periodica

6

fornire ai lavoratori le informazioni necessarie sulla salute e sicurezza

Il **Documento di Valutazione dei Rischi (DVR)**, previsto dal medesimo Decreto Legislativo, è un documento volto a delineare tutti gli interventi che devono essere attuati per eliminare o ridurre i rischi e pericoli presenti all'interno dei luoghi di lavoro. Ciò viene fatto attraverso un'accurata analisi dei processi interni, la mappatura dei rischi e la definizione e attuazione delle azioni di prevenzione.

Zero infortuni sul lavoro nel corso del biennio 2020-2021

La mappatura dei rischi dell'Autorità permette di elaborare un piano di miglioramento che prevede l'indicazione puntuale delle misure di intervento da attuare e i tempi di realizzazione. Per gestire eventuali impatti e prevenire possibili criticità vengono svolti incontri e sopralluoghi al fine di valutare eventuali soluzioni migliorative. Vengono inoltre effettuati incontri informativi sulle attività che l'Ente svolge e vengono emanate ordinanze *ad hoc* per la regolamentazione delle stesse.

Nello specifico, tale documento ha individuato come rischio per i dipendenti della Sede quello da videoterminale, pertanto gli stessi vengono sottoposti secondo cadenze prestabilite a visite mediche periodiche da parte del medico competente e dell'oculista. L'ente inoltre fornisce Dispositivi di Protezione Individuale a coloro che effettuano sopralluoghi e arredi specifici nel caso di richieste volte alla salvaguardia della salute.

Si segnala che nel corso del biennio 2020-21 non si sono verificati degli infortuni sul lavoro, rispetto al totale di ore lavorate pari a 79.089,53 nel 2021 e 72.833,97 nel 2020.

Oltre a quanto previsto dalla normativa vigente, il SPP collabora per fornire alle imprese appaltatrici e ai lavoratori autonomi che svolgono attività nell'ambito delle strutture dell'AdSP, informazioni sui rischi specifici esistenti nell'ambiente in cui sono destinati ad operare e sulle misure di prevenzione e di emergenza adottate in relazione alla propria attività. Inoltre, collabora alla redazione del Documento Unico di Valutazione dei Rischi da Interferenza (DUVRI), qualora necessario. Inoltre, svolge attività di redazione di Piani di Emergenza e di Evacuazione con lo svolgimento delle relative prove.

In merito ai servizi di assistenza medica e sanitaria, oltre che disporre di un Medico Competente, l'AdSPMI offre ai dipendenti prestazioni sanitarie mediante due primarie Compagnie assicurative: Unisalute per le prestazioni generiche e Aig-Odontonetwork per quelle odontoiatriche.

L'Ente ha inoltre messo a disposizione dei dipendenti sul proprio sito *intranet* una sezione "Sicurezza" dedicata, sulla quale poter reperire tutte le informazioni più rilevanti in materia (il DVR, il Piano di Emergenza, il Piano di Evacuazione e Antincendio etc.).

L'Ente – in base al Decreto Legislativo 81 del 2008 e della Legge 84 del 1994 – si occupa di svolgere attività di controllo sulle imprese che operano in Porto tramite la messa in pratica di **controlli periodici** al fine di verificare il rispetto delle condizioni di salute e sicurezza dei dipendenti di quest'ultimi, nel 2020 sono stati effettuati 60 controlli ispettivi e nel 2021 sono stati effettuati 72 controlli ispettivi. Talvolta, tali attività vengono svolte anche in collaborazione con altre

Amministrazioni competenti in materia. Nel corso del biennio 2020-2021 si sono registrati 21 infortuni (11 nel 2021 e 10 nel 2020) e 2 decessi nel Porto di Taranto³⁸.

Focus on: Lavoro agile

Come ormai noto, la Pandemia Mondiale scoppiata ad inizio 2020 ha portato inevitabilmente a molti cambiamenti nelle modalità di svolgimento del lavoro, al fine di salvaguardare la salute e la sicurezza delle persone.

A partire dal 2020, al fine di garantire la sicurezza dei propri dipendenti e l'adozione delle misure anticontagio, l'Ente ha organizzato lo svolgimento delle prestazioni lavorative da remoto, in ottemperanza ai diversi dettati normativi emanati nel corso del biennio. Ha inoltre istituito un **Comitato Anti-contagio** al fine di favorire la messa in pratica delle regole di anti-contagio previste e, allo stesso tempo, di monitorare la loro effettiva applicazione nonché la loro reale efficacia.

Tali azioni hanno di fatto portato – oltre che a prevenire e a ridurre le possibilità di contagio – a innumerevoli risvolti positivi, tra cui molto importante **l'opportunità di conciliare l'investimento di tempo, relazioni ed energie tra vita privata e lavoro.**



Attualmente è stata adeguato l'utilizzo dello *smart working* al 49% del personale dell'Ente che può essere adibito al lavoro agile in una misura non superiore al 50% con proroga fino 31 luglio 2022.

6.3 Porto e territorio: i rapporti con la comunità

Il Porto di Taranto rappresenta il luogo in cui si svolgono e si rinnovano **relazioni di carattere culturale, commerciale, industriale, sociale e umano**. Il tema della “cultura del mare” è al centro della *vision* di sviluppo del porto di Taranto, un progetto ambizioso che mira a sostenere la nascita di iniziative volte al recupero dell'identità culturale connessa al rigenerato **binomio porto-città**. Il mare, quale *trait d'union* tra il porto e il territorio, rappresenta l'elemento identitario della città di Taranto in grado di disegnare un processo virtuoso di rigenerazione urbana sostenibile e rilancio di competenze e professionalità legate al settore marittimo e portuale. Il binomio porto-città, infatti, assume oggi crescente importanza in considerazione del ruolo *pivot* che l'AdSP svolge nel contesto jonico, agendo anche quale attore responsabile dello sviluppo economico e sociale del territorio.

Rendere il sistema portuale jonico sempre più competitivo e ben integrato sul territorio locale, oltre che a livello nazionale e internazionale, è un intento dell'Ente ben definito all'interno del POT 2020-2022, ricompreso nell'obiettivo n. 3 “Porto e territorio”.

³⁸ Il totale delle ore lavorate dai dipendenti degli utenti del Porto non è disponibile. Pertanto, non è stato possibile calcolare i tassi di infortuni e decessi.

In linea con le attività previste dal piano operativo, in particolare l'azione n.10 del POT "(Ri)costruzione di legami e relazioni con il territorio attraverso la materializzazione di una nuova identità territoriale basata sulla cultura del mare", l'AdSPMI sta portando avanti negli ultimi anni diverse progettualità volte a consolidare i processi di rafforzamento del rapporto tra porto e territorio. Grazie al solido rapporto con il *cluster* portuale ed alla costante volontà di aprirsi a nuove forme di interlocuzione e connessione, l'AdSPMI incoraggia e promuove l'**attivazione di nuove sinergie** attraverso l'organizzazione di eventi – anche digitali – e la continuità fisica e infrastrutturale del porto di Taranto verso la città per sostenere la rigenerazione del ruolo di *port-city*.

6.1.1 L'organizzazione di eventi per il territorio

Tra il 2020 e il 2021 l'AdSPMI ha proseguito la propria azione istituzionale volta alla promozione di iniziative e attività orientate ad avvicinare il Porto di Taranto alla sua città e a integrare le rispettive politiche di sviluppo, sia grazie alla creazione di nuove relazioni con il tessuto associativo ed imprenditoriale locale che attraverso l'attivazione di *partnership* internazionali con Enti e realtà impegnate nel contesto di valorizzazione delle città portuali.

Tra le numerose iniziative finalizzate ad avvicinare la cittadinanza dello jonico allo scalo portuale, vi sono i **Taranto Port Days 2021**, iniziativa promossa dall'Ente nell'ambito dell'evento annuale *Italian Port Days 2021*, lanciata nel 2019 da Assoporti. Anche per il 2021, l'evento è stato incluso dalla Commissione Europea nel novero delle iniziative dell'*European Maritime Day In My Country*. L'Autorità ha ospitato quattro giorni ad ottobre 2021 con momenti culturali, musicali e sportivi, affiancati da *talk* e visite in Porto. L'obiettivo dell'iniziativa è di avvicinare ancora di più il Porto alla città di Taranto, valorizzando la "risorsa mare" e il sistema logistico e portuale.



Per l'edizione 2021 dei Taranto Port Days, è stato seguito come *leitmotiv* indicato a livello nazionale dagli *Italian Port Days 2021* la sostenibilità sociale, al fine di generare la moltiplicazione di azioni concrete e condivise volte a ribadire l'impegno del settore portuale nella lotta contro le disuguaglianze di genere, in linea con gli SDGs delle Nazioni unite e con le priorità dell'UE e del PNRR.

Durante tutto il corso dell'anno, l'AdSPMI offre la possibilità di organizzare visite formative e turistiche presso il Porto, sia nell'ambito di progetti dell'Ente che su specifica richiesta da parte di Istituti Scolastici del territorio.

Infine, sempre nel corso di tale biennio, l'Ente ha incrementato notevolmente la diffusione di eventi ed iniziative tramite l'utilizzo delle sue piattaforme *social* al fine di divulgare quante più informazioni possibili nei confronti della propria *community* digitale nonché favorire una sempre più consapevolezza e conoscenza in merito alle azioni portate avanti dall'AdSPMI. Soprattutto durante il periodo pandemico, sono stati promossi ed organizzati molteplici eventi e *webinar online*, come ad esempio l'evento dedicato alla presentazione dello "Sportello Unico Amministrativo" del Porto di Taranto (24/03/2021), tenutosi il 24 marzo 2021.

6.1.2 Progettualità infrastrutturali e culturali per il porto-città

La materializzazione di una nuova identità territoriale basata sulla cultura del mare avviene anche attraverso la strutturazione di progetti – infrastrutturali e culturali – che ambiscono a sostenere la rigenerazione del ruolo di *port-city*. Si riportano di seguito le principali progettualità in corso e in fase di realizzazione aventi l’obiettivo di mettere in contatto il porto con il territorio.

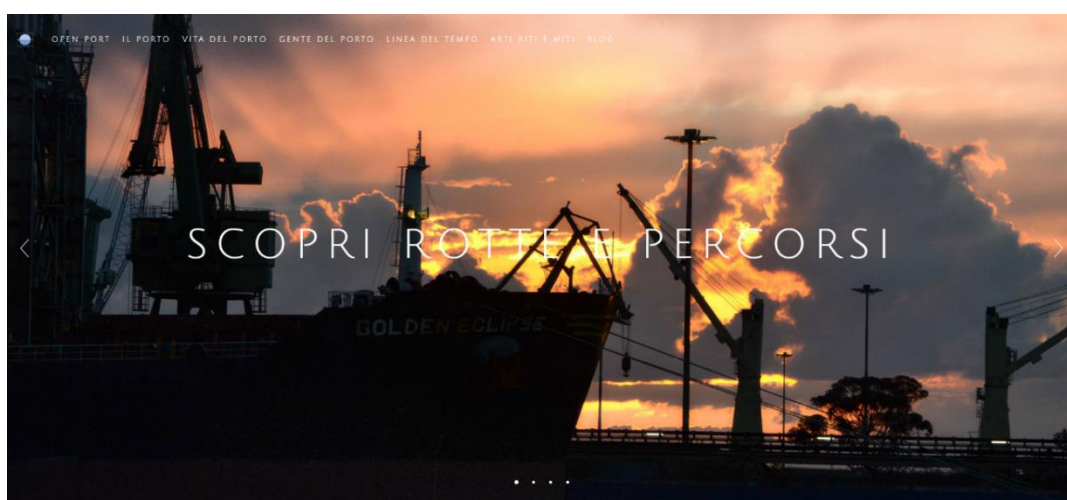
“Open Port - Exhibition center del Porto di Taranto”: una celebrazione del mare

L’Ente è promotore del progetto “Open Port - Exhibition center del Porto di Taranto”, contenitore di divulgazione della cultura marittimo-portuale che ambisce a divenire il **primo port center del Mezzogiorno** nonché *hub* di esperienze immersive capaci di **connettere il porto con la città di Taranto**, agendo quale centro educativo, informativo e di interazione aperto alla cittadinanza.



Il *Port Center* si inserisce nel più ampio programma di azioni intraprese dall’AdSPMI – in sinergia con l’Amministrazione Comunale di Taranto – volte ad aprire il porto a nuove dinamiche di sviluppo ed interazione con la città portuale di Taranto e con la rete internazionale delle *port-cities*, attraverso progetti di conoscenza e divulgazione del patrimonio portuale che riconosce, nella risorsa mare, la sua massima espressione identitaria.

Con l’obiettivo di celebrare la risorsa mare, il progetto “Open Port” è stato presentato alla *community* digitale ad aprile 2022 nella sua **veste virtuale** che, attraverso il *sito web* www.tarantopenport.com, coinvolge i naviganti di tutto il mondo in un **percorso inedito di scoperta** non solo di contenuti ma di esperienze informative, educative ed immersive unite da un obiettivo comune: aprire il porto di Taranto alla città e alla platea nazionale ed internazionale delle *port cities*, incoraggiando l’interazione in ottica di scambio culturale transnazionale, verso la creazione di una nuova modalità di fruizione del patrimonio portuale, anche e soprattutto presso le giovani generazioni.



Pensato come **strumento interattivo di divulgazione** della cultura marittimo-portuale, il *sito web* di “Open Port” è stato sviluppato attraverso un percorso di progettazione dinamica e partecipata attuato grazie al supporto di un *team* di professionisti esperti in comunicazione museale ed alla preziosa

collaborazione di numerosi attori – pubblici e privati, locali, nazionali ed internazionali – che, a vario titolo, hanno contribuito ad arricchire di contenuti inediti il *sito web*. Uomini e donne che, con grande entusiasmo e viva partecipazione, hanno contribuito alla propagazione di conoscenze e aneddoti portuali ma anche alla condivisione di materiale documentale, iconografico, referenze storiche e testimonianze dirette.

Il portale – disponibile anche in lingua inglese – predilige un linguaggio espositivo originale e moderno per la valorizzazione dello *storytelling*: la navigazione del *port center* virtuale si sviluppa, infatti, fra nodi di una rete, ognuno dei quali rimanda ad approfondimenti, ricerche e contatti in una fruizione tutta personale da parte del visitatore.

“Open Port” invita cittadini, associazioni, giovani, studiosi e studenti, mediatori culturali a proporre contributi originali nella rete virtuale dell’*exhibition center*, in modo da mantenere vivo, partecipato e attuale il percorso espositivo.

L’impatto generato dal progetto “Open Port”

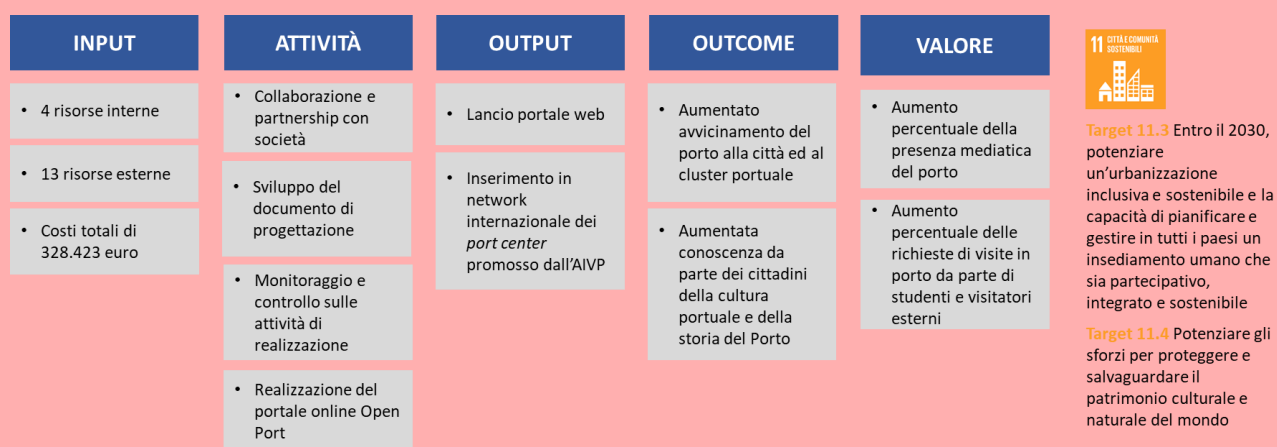


Figura 12. La Impact Value Chain del Progetto “Open Port”

La valutazione del progetto “Open Port” è da considerare “*ex-ante*”, in quanto il lancio del sito *online* è avvenuto a metà 2022 e gli effetti non sono ancora quantificabili. Pertanto, all’interno della *Impact Value Chain* rappresentata qui sopra, è stata inserita un’analisi “teorica” del progetto.

In termini di *input* iniziali, il progetto è stato portato avanti da un *team* di professionisti interni ed esterni, prevedendo un costo totale di circa 328 mila euro. Le attività necessarie per la realizzazione del progetto hanno riguardato delle collaborazioni e *partnership* con la società TIM e con altre società indicate come soggetti “*enabler*”, attività di progettazione, la realizzazione del portale *online* attraverso anche la creazione di contenuti tramite interviste con *cluster* portuale, enti ed istituzioni esterne al porto. A conclusione della realizzazione del *sito web*, sono proseguite le attività di disseminazione dei risultati del progetto, la cui prima condivisione è avvenuta in occasione dei Taranto *Port Days* 2021. Il progetto è stato presentato nell’ambito del sottogruppo “porto e città” di Assoporti e il percorso di *project design* è stato condiviso con la rete internazionale delle città portuali.

Il risultato immediato e misurabile del progetto è il lancio del *virtual port center*, accompagnato dall'inserimento in un *network* internazionale dei *port center* promosso dall'AIVP. Il progetto ha coinvolto nel 2021 circa 500 persone.

I principali benefici del progetto, connessi all'SDG 11 "Città e comunità sostenibili" sono l'aumentato avvicinamento del porto alla città ed al *cluster* portuale e l'aumentata conoscenza da parte dei cittadini della cultura portuale e della storia del Porto di Taranto. Tali *outcome* fanno riferimento anche a diversi obiettivi dell'Agenda 2030 AIVP, quali "Un nuovo modello di governance", "Cultura e identità portuale" e "L'interfaccia porto-città".

L'impatto complessivo del progetto può essere espresso come l'aumento percentuale della presenza mediatica del Porto, attraverso eventi, iniziative, *news* di livello locale, nazionale ed internazionale dedicati al Porto, e l'aumento percentuale delle richieste di visite in porto da parte di studenti e visitatori esterni.

"Waterfront": avvicinare porto e città

Il progetto "*Waterfront*" consiste nella **valorizzazione di tutto il sistema degli affacci sul Mar Grande della parte centrale (storica) di Taranto**, attraverso un disegno unitario ed organico degli spazi pubblici recuperati capace di ricucire il nucleo storico dell'area portuale, la Città Vecchia (borgo antico) e la città otto-novecentesca. Gli ambiti di intervento, coerentemente con il Piano Portuale e con il Piano Urbanistico della città, si inseriscono in una strategia di riqualificazione di aree demaniali di prossimità al contesto urbano storico della città di Taranto che sarà restituito ad una piena fruizione urbana grazie all'offerta di nuovi spazi.

L'obiettivo progettuale è aprire le aree della darsena Taranto alla comunità cittadina, facendone uno spazio di qualità, capace di superare la storica separazione tra il sistema portuale e quello urbano. La concreta realizzazione del progetto "*Waterfront*" è articolata sui seguenti ambiti progettuali prioritari:

- Realizzazione del nuovo varco Est;
- Interventi di difesa costiera e percorsi pedonali nella darsena adiacente alla Calata 1 del Porto di Taranto;
- Interventi di difesa costiera e percorsi pedonali nelle aree demaniali antistanti le mura della città vecchia;
- *Waterfront* del Lungomare Giardini – Pontile Rota.

In generale, il recupero e la rigenerazione del *waterfront* è un tema che da programmazione strategica è diventato progetto, *governance* innovativa integrata con le altre istituzioni del territorio. Le aree di interfaccia città-porto ricadono nell'ambito INT-1 del nuovo PRP – Piano regolatore Portuale, approvato dalla Regione Puglia in variante al PRG del Comune di Taranto. Per tale ambito le norme tecniche di attuazione prescrivono la redazione ed approvazione di un piano urbanistico esecutivo da redigersi in accordo con il Comune di Taranto.

Per quanto sopra l'AdSP ha avviato un'attività progettuale che nel merito ha ad oggetto le seguenti aree:

- 1) adeguamento e riqualificazione infrastrutturale dell'area ex scivolo in darsena Taranto;
- 2) adeguamento e protezione del litorale tra il molo Sant'Eligio ed il Castello aragonese.

La valorizzazione del *Waterfront* come infrastruttura fisica e sociale è ritenuta essere la strategia migliore per mettere in contatto il Porto con il territorio, dando anche una spinta maggiore all'economia dell'intera città e fungendo anche come forma di attrazione turistica. Dai *feedback* raccolti, si evince che gli interventi infrastrutturali di rigenerazione del *waterfront* si configurano quale strumento utile ai fini della migliore attuazione delle iniziative intraprese dall'Ente nell'ambito dell'obiettivo finalizzato alla rivitalizzazione del binomio porto-città.

L'impatto generato dal progetto "Waterfront"

INPUT	ATTIVITÀ	OUTPUT	OUTCOME	VALORE
<ul style="list-style-type: none"> 8 risorse interne 	<ul style="list-style-type: none"> Sviluppo del documento PUE 	<ul style="list-style-type: none"> Numero di persone che utilizzano gli spazi riqualificati ogni anno 	<ul style="list-style-type: none"> Aumentata attrattività della Città 	<ul style="list-style-type: none"> Aumento percentuale della frequentazione del Porto
<ul style="list-style-type: none"> Consulenti esterni 	<ul style="list-style-type: none"> Coordinamento e collaborazione con Comune di Taranto 		<ul style="list-style-type: none"> Aumentata accessibilità alle aree portuali da parte dei cittadini/utenti 	
<ul style="list-style-type: none"> Costi totali di 26.829mila euro 	<ul style="list-style-type: none"> Coinvolgimento partecipativo della cittadinanza 		<ul style="list-style-type: none"> Aumentata conoscenza del Porto da parte dei cittadini/utenti 	
	<ul style="list-style-type: none"> Predisposizione gara per la realizzazione degli interventi 		<ul style="list-style-type: none"> Migliore valorizzazione di uno spazio inutilizzato 	
	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione dell'intervento 			
	<ul style="list-style-type: none"> Monitoraggio e controllo sugli interventi 			



Target 11.3 Entro il 2030, potenziare un'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificare e gestire in tutti i paesi un insediamento umano che sia partecipativo, integrato e sostenibile

Target 11.4 Potenziare gli sforzi per proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale del mondo

Figura 13. La Impact Value Chain del Progetto "Waterfront"

Attualmente in fase di progettazione, il progetto "Waterfront" è stato valutato in termini di impatto attraverso un'analisi "ex-ante", fornendo dunque un'ipotesi delle risultanze.

La gestione delle attività, con un costo pari a circa 27 milioni di euro, è in capo ad un *team* interno all'Autorità di 8 dipendenti con competenze ingegneristiche, supportati da consulenti esterni.

Lo sviluppo del documento Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) rappresenta la prima fase del progetto, effettuato in coordinamento e collaborazione con il Comune di Taranto. La fase di pianificazione ha coinvolto in maniera partecipativa la cittadinanza e di giovani professionisti, in linea con il target 11.3 dell'Agenda 2030 "potenziare un'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificare e gestire in tutti i paesi un insediamento umano che sia partecipativo, integrato e sostenibile".

A seguito dell'inserimento del progetto *Waterfront* nella Programmazione Triennale dei Lavori Pubblici 2022-2024, verrà predisposto un Bando di Gara per la realizzazione degli interventi di adeguamento e riqualificazione infrastrutturale dell'area ex scivolo in darsena Taranto e di adeguamento e protezione del litorale tra il molo Sant'Eligio ed il Castello aragonese, che verrà monitorato e controllato da parte dell'Ente.

Tra gli impatti quantificabili, vi è l'aumento della frequentazione del Porto, strettamente collegato ad un impatto sul benessere delle persone che utilizzeranno quegli spazi.

Note conclusive del Gruppo di Lavoro

Venti anni fa mi è stato insegnato che la *strategicità* di un porto era generata soprattutto dalla collocazione geografica, dalle dotazioni naturali, dalla ricchezza dell'hinterland e delle aree su cui lo stesso insisteva. Oggi tali granitiche verità vengono costantemente messe in discussione e il nostro *learning on going* ci impone di rivalutare il concetto di strategicità e di tradurlo in lezioni di sostenibilità per noi stessi, per la nostra port-community, per le generazioni future.

Sviluppare un percorso che ci aiuti a riconoscere gli aspetti di sostenibilità dell'operato dell'AdSP consente a tutti noi di vantare una chiave di lettura – mai statica ma piuttosto eclettica e adattiva - sul valore che ciascuno reca in un ecosistema di vita lavorativa e di quotidianità.

L'esperienza di dover *ri-vedere* e *ri-pensare* il mio lavoro sotto il lanternino dei SDG Goals mi gratifica, mi arricchisce e mi aiuta in un virtuoso percorso di auto critica costruttiva.

Silvia Coppolino

"[...] E cos'è lavorare con amore?

È tessere un abito con i fili del cuore, come se dovesse indossarlo il vostro amato.

È costruire una casa con dedizione come se dovesse abitarla il vostro amato.

È spargere teneramente i semi e mietere il raccolto con gioia, come se dovesse goderne il frutto il vostro amato.

È diffondere in tutto ciò che fate il soffio del vostro spirito [...]"

K. Gibran, Il Profeta

Il tema della sostenibilità rappresenta, da sempre, un ambito alquanto controverso nelle dinamiche lavorative ed istituzionali del Mezzogiorno, soprattutto se ci si ritrova ad affrontarlo a Taranto, città da anni al centro di una narrazione non sempre positiva e che merita, oggi più che mai, la costruzione di un nuovo racconto. Un racconto capace di restituire alla città il miglior abito possibile e alla sua gente il diritto di promuovere la propria terra come il luogo il cui venire a ritrovar bellezza.

La vera innovazione è nella sostenibilità, nella capacità di costruire un dialogo scambievole tra questi due elementi, partendo da una volontà condivisa a più livelli: da quello istituzionale a quello popolare. Qui lo stiamo facendo, come attori di una piccola, grande rivoluzione, mossa in primis dalla testa – quindi dall'uso consapevole delle risorse – ma anche e soprattutto da pancia e cuore, motori pulsanti di quei sentimenti imprescindibili che aiutano a radicare in maniera stabile e duratura il nostro essere su questa terra.

Posso considerarmi, quindi, una privilegiata perché attraverso questo lavoro ho avuto l'opportunità e gli strumenti per poter contribuire, anche se in piccola parte ma con grande passione, determinazione ed entusiasmo, alla contaminazione positiva di quel cambiamento culturale già in essere nella città portuale di Taranto.

Noemi Frascella

“Negli ultimi anni la sostenibilità ha assunto un ruolo di primo piano nelle politiche pubbliche e nelle strategie aziendali e, allo stesso tempo, ha registrato una profonda evoluzione che, partendo da una visione focalizzata solo sugli aspetti ecologici, è arrivata a un significato più globale, che tiene conto anche della dimensione sociale e di quella economica.

Anche in Italia l’attenzione degli attori pubblici e privati sul tema è molto cresciuta e costituisce un driver importante per garantire un futuro al territorio e renderlo competitivo; l’obiettivo è di rendere cosciente ogni individuo del suo grado di conoscenza dei temi legati alla sostenibilità e quindi educarlo a pratiche sostenibili nella sua vita quotidiana.

Informare le persone sulla sostenibilità, renderà le loro scelte responsabili e consentirà di costruire in futuro un mondo migliore.

In questi anni ho potuto assistere al crescente impegno dell’AdSP nell’attuazione di politiche volte alla migliore valorizzazione del territorio Jonico - che merita di tornare agli antichi fasti - mediante un dialogo costante e sinergico con gli stakeholder e le altre Amministrazioni e alla conseguente creazione di valore pubblico testimoniata anche nel presente documento.

Poter partecipare alla redazione del primo report di sostenibilità dell’Ente è stato, nel mio piccolo, il modo di contribuire a diffondere il messaggio di miglioramento cui tutti noi dovremmo tendere”.

Gabriella Epicoco

L’inquinamento ambientale è uno dei temi maggiormente sentiti del nostro tempo, specie quando sentiamo parlare del territorio tarantino. Tuttavia, sebbene l’informazione sul tema sia molto presente, non siamo sufficientemente preoccupati dai cambiamenti climatici e, più in generale, dalla mutazione delle condizioni ambientali del pianeta. Forse perché, nonostante l’ecosistema soffra dei danni ambientali, possiamo condurre la nostra vita in modo indipendente dal livello di salute dell’ambiente in cui viviamo.

Questo comportamento è del tutto sbagliato, l’uomo è un essere vivente al pari di tutti gli altri organismi che popolano il nostro pianeta, e come tale deve riconoscere che la sua vita è strettamente legata alla natura stessa del nostro mondo. Questo concetto è espresso nel discorso che Capriolo Zoppo, un nativo americano, scrisse al Presidente degli Stati Uniti nel 1854, nel quale afferma che l’uomo è figlio della natura.

Pertanto, è arrivato il momento di iniziare a parlare di sviluppo sostenibile e cioè di una via alternativa di evoluzione della società ma rispettosa dell’ambiente, e qui, in questo lavoro, ci abbiamo provato.

Tuttavia, le parole non bastano per fermare l’inquinamento globale. Oggi, l’evoluzione tecnologica ha fornito all’uomo tutti i mezzi per diventare sempre più rispettoso nei confronti dell’ambiente senza rinunciare allo sviluppo della società. Pertanto, sono felice di aver avuto il modo, mediante questo report, di contribuire attivamente allo sviluppo del tema della sostenibilità ambientale, perché se l’uomo non riuscirà a porre un freno all’inquinamento planetario, la società potrebbe scomparire, esattamente come pensava Capriolo Zoppo quasi duecento anni fa.

Gennaro Ruggieri

“Seguire un percorso teso a trasmettere all’esterno il valore che l’Ente crea, rendendo più trasparenti le mura che lo delimitano. La nostra casa di vetro”.

Giuseppe D’Ettorre

“Prenditi cura della Terra e la Terra si prenderà cura di te, distruggi la Terra e la Terra ti distruggerà”. Questa è la sostenibilità, se non pensiamo alla sostenibilità vuol dire non pensare alla Terra. La sostenibilità è un argomento scottante e oramai quotidiano, ne percepiamo la presenza nelle nostre azioni e non possiamo più essere indifferenti. Il pianeta che abitiamo ce lo sta chiedendo in tutti i modi ed è per questo che partecipare a questo progetto mi ha permesso anche di affrontare l’argomento nella nostra realtà portuale, una realtà portuale di una città che chiede un atteggiamento sempre più sostenibile. Questo lavoro ci aiuta a capire che anche un piccolo granello di sabbia può essere importante e può essere fondamentale non solo per la nostra città e per il nostro pianeta ma anche a noi che siamo suoi ospiti.

Tiziana Stea

GRI Content Index

Dichiarazione di utilizzo	AdSPMI ha redatto il presente documento in conformità con i GRI Standards secondo l'opzione "in accordance" per il periodo 01.01.2021-31.12.2021
GRI 1 Utilizzati	GRI 1: Foundation 2021
Applicazione GRI Sector Standards	Non ancora disponibile

GRI CONTENT INDEX			
GRI STANDARD		PARAGRAFO	NOTE/OMISSIONI
L'organizzazione e le sue pratiche di rendicontazione			
2-1	Dettagli dell'organizzazione	Ultima pagina del documento	
2-2	Società incluse nel <i>report</i> di sostenibilità	Nota metodologica	
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e contatti	Nota metodologica Ultima pagina del documento	<i>Si prevede che la rendicontazione delle informazioni verrà fornita con cadenza periodica</i>
2-4	Rettifiche delle informazioni	-	<i>L'indicatore non è applicabile in quanto si tratta del primo Report di Sostenibilità dell'Ente</i>
2-5	<i>Assurance</i> esterna	-	<i>Il documento non è sottoposto ad assurance esterna</i>
Attività e lavoratori			
2-6	Attività, catena del valore e altre relazioni commerciali	1.1 L'identità della AdSPMI 1.2 Il Porto di Taranto Focus on: La gestione trasparente della catena di fornitura	
2-7	Dipendenti	6.1 La gestione e la valorizzazione delle persone	
2-8	Lavoratori non dipendenti	6.1 La gestione e la valorizzazione delle persone	

Governance			
2-9	Struttura e composizione della governance	4.1 Il modello di governance dell'AdSPMI	<i>Per maggiori informazioni si rimanda al sito web</i>
2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	4.1 Il modello di governance dell'AdSPMI	<i>Per maggiori informazioni si rimanda al sito web</i>
2-11	Presidente del massimo organo di governo	4.1 Il modello di governance dell'AdSPMI	<i>Per maggiori informazioni si rimanda al sito web</i>
2-12	Ruolo del massimo organo di governo nella supervisione della gestione degli impatti	4.1 Il modello di governance dell'AdSPMI	<i>Per maggiori informazioni si rimanda al sito web</i>
2-13	Delega di responsabilità per gestione degli impatti	4.1 Il modello di governance dell'AdSPMI 6.1 La gestione e la valorizzazione delle persone	
2-14	Ruolo del più alto organo di governo nel reporting di sostenibilità	Nota metodologica	
2-15	Conflitti di interesse	4.1 Il modello di governance dell'AdSPMI	<i>Indicatore non applicabile in quanto i membri vengono individuati e nominati da altre Amministrazioni.</i>
2-16	Comunicazione delle criticità	3.3 Gli Stakeholder 3.4 La Matrice di Materialità 4.1 Il modello di governance dell'AdSPMI	<i>Attraverso i canali di comunicazione istituzionale dell'Ente, la richiesta di confronto e le attività di stakeholder engagement. Non sono sussistite criticità comunicate al massimo organo di governo nel 2021</i>
2-17	Competenze del massimo organo di governo	2.3 La pianificazione strategica	<i>L'Ente valorizza gli ambiti di sviluppo sostenibile all'interno della propria pianificazione strategica, in sinergia con gli organi di governo.</i>

2-18	Valutazione delle <i>performance</i> del massimo organo di governo	2.3 La pianificazione strategica	
2-19	Politiche retributive		<i>Per il massimo organo di governo, i redditi vengono determinati da decreti ministeriali. La remunerazione dei Dirigenti è determinata invece dal CCNL dei Dirigenti delle aziende produttrici di beni e servizi (CIDA), PdP e SMVP.</i>
2-20	Processo per determinare la remunerazione		
2-21	Tasso della retribuzione totale annua		<i>Il tasso tra la retribuzione totale annua dell'individuo con la retribuzione più alta e i valori mediani della retribuzione totale annua di tutti i dipendenti nel 2021 è pari a 3,8; il tasso relativo all'aumento percentuale tra i due valori è pari a 0,97³⁹.</i>
Strategia, politiche e pratiche			
2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	Premessa del Presidente: lettera agli stakeholder Premessa del Segretario Generale	
2-23	Politiche di impegno	3.2 Il contributo dell'AdSPMI per gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile 4.2 L'etica e compliance	<i>Attualmente non sono presenti procedure specifiche sui diritti umani, sebbene il tema sia coperto in modo trasversale nella pianificazione strategica.</i>
2-24	Integrazione degli impegni intrapresi	4.2 L'etica e compliance	
2-25	Procedure di rimedio ad impatti negativi		<i>Attraverso i canali di comunicazione istituzionale dell'Ente, la richiesta di confronto e le</i>

³⁹ I tassi sono stati calcolati a partire dal dato primario della RAL dei dipendenti in forza al 31 dicembre 2021, escludendo dal calcolo dei valori mediani della retribuzione totale annua di tutti i dipendenti la retribuzione dell'individuo con la retribuzione più alta.

			<i>attività di stakeholder engagement.</i>
2-26	Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche	4.2 L'etica e compliance	
2-27	Conformità a leggi e regolamenti	-	<i>Nel corso del periodo oggetto di rendicontazione non sono state ricevute multe o sanzioni significative non monetarie per mancato rispetto di regolamenti o leggi.</i>
2-28	Adesioni ad associazioni	3.3 Gli Stakeholder 4.3 La diversificazione dei traffici	<i>Con riferimento alle Associazioni richiamate nella colonna a sinistra, si precisa che l'Ente è inoltre incluso nel Board of Directors di AIVP e MEDcruise</i>
Stakeholder engagement			
2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	3.3 Gli stakeholder 3.4 La Matrice di Materialità	
2-30	Accordi di contrattazione collettiva	6.1 La gestione e la valorizzazione delle persone	<i>Il 100% dei dipendenti è coperto da accordi di contrattazione collettiva</i>
TEMI MATERIALI			
GRI STANDARDS		PARAGRAFO	NOTE/OMISSIONI
3-1	Processo per determinare le tematiche materiali	3.4 La Matrice di Materialità	
3-2	Elenco delle tematiche materiali	3.4 La Matrice di Materialità	
Efficientamento energetico			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5.1.1 L'efficientamento energetico e la riduzione delle emissioni	

302-3	Intensità energetica	5.1.1 L'efficiamento energetico e la riduzione delle emissioni	
Riduzione delle emissioni			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5.1.1 L'efficiamento energetico e la riduzione delle emissioni	
305-1	Emissioni dirette di GHG (<i>Scope 1</i>)	5.1.1 L'efficiamento energetico e la riduzione delle emissioni	<i>La metodologia adottata per il calcolo delle emissioni prevede l'utilizzo di fattori di conversione pubblicati nel 2021 da ISPRA (Location Based).</i>
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (<i>Scope 2</i>)	5.1.1 L'efficiamento energetico e la riduzione delle emissioni	
Gestione dei rifiuti			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	5.1.2 Il sistema di gestione dei rifiuti	
306-3	Rifiuti prodotti	5.1.2 Il sistema di gestione dei rifiuti	
Salute e sicurezza sul lavoro			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	6.2 La salute e la sicurezza	
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	6.2 La salute e la sicurezza	
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	6.2 La salute e la sicurezza	
403-3	Servizi di medicina del lavoro	6.2 La salute e la sicurezza	
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	6.2 La salute e la sicurezza	

403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	6.1 La gestione e la valorizzazione delle persone 6.2 La salute e la sicurezza	
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	6.2 La salute e la sicurezza	
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	6.2 La salute e la sicurezza	
403-9	Infortuni sul lavoro	6.2 La salute e la sicurezza	
Valorizzazione del capitale umano			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	6.1 La gestione e la valorizzazione delle persone	
401-1	Nuove assunzioni e turnover	6.1 La gestione e la valorizzazione delle persone	
Formazione e sviluppo della persona			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	6.1 La gestione e la valorizzazione delle persone	
404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	6.1 La gestione e la valorizzazione delle persone	
Gestione etica e trasparente della <i>governance</i>			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	4.2 L'etica e compliance	
205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	4.2 L'etica e compliance	
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	4.2 L'etica e compliance	
Sviluppo tecnologico e innovazione			

3-3	Gestione delle tematiche materiali	4.4 Sviluppo tecnologico ed innovazione	
Diversificazione dei traffici			
3-3	Gestione delle tematiche materiali	4.3 La diversificazione dei traffici	

ALTRI GRI STANDARD			
GRI STANDARDS		PARAGRAFO	NOTE
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	1.3 Crescita economica e responsabile	<i>Il dato relativo al valore distribuito ai fornitori di capitale non è applicabile.</i>
418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della <i>privacy</i> dei clienti e perdita di dati dei clienti	Focus on: Data privacy e data security	
405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	4.1 Il modello di governance dell'Ente	
406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	6.1 La gestione e la valorizzazione delle persone	
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	Focus on: La gestione trasparente della catena di fornitura	

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto

Porto Mercantile Molo S. Cataldo, 74123
Taranto (Italia)

authority@port.taranto.it