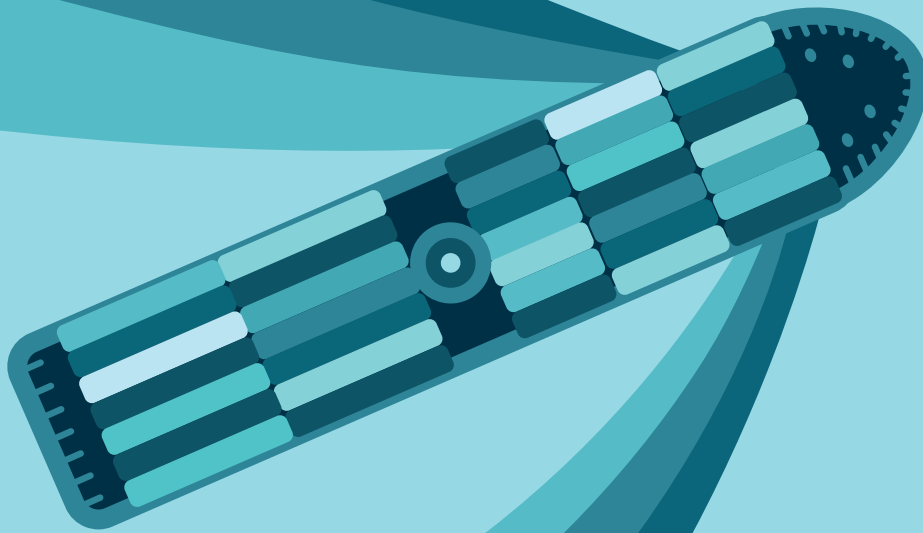


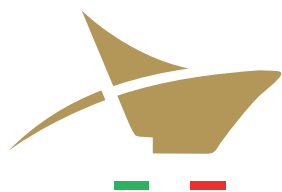


Bilancio di Sostenibilità 2022

L'Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico centro settentrionale

Sommario

6	Lettera agli stakeholder
9	L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale Porto di Ravenna: ruolo e funzione
10	Nota metodologica
10	• Processo e perimetro di rendicontazione
11	• Analisi di Materialità
16	• Gli Stakeholder
18	• Il contributo dell’Autorità agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile
19	Il 2022
20	• Performance del 2022
22	L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale – Porto di Ravenna: profilo ed identità
24	• Le attività e i servizi dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale – Porto di Ravenna
29	• La posizione geografica strategica del Porto di Ravenna e i mercati di riferimento
37	• L’analisi degli impatti del Porto di Ravenna
44	• Il valore generato e distribuito
46	Governance
47	• La Struttura di governance
51	• La Governance di Sostenibilità
52	Etica e Integrità
53	• La prevenzione della corruzione e la trasparenza
58	• La fiscalità
59	• La tutela della privacy
60	• Cyber Security
62	• Gli affidamenti e i contratti pubblici

65 Innovazione e Security

- 66 • La digitalizzazione e l'innovazione tecnologica
- 70 • La security portuale

71 La Comunità portuale e il territorio

- 73 • Le collaborazioni con gli altri Enti, Istituzioni, Associazioni di settore e iniziative di promozione del Porto
- 73 • La promozione del Porto verso i cittadini di Ravenna

80 Le Persone

- 81 • La selezione e gestione del personale
- 89 • La formazione e lo sviluppo professionale
- 94 • La salute e sicurezza sul lavoro all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico centro settentrionale – Porto di Ravenna
- 102 • Diversità ed Inclusione

104 L'Ambiente

- 105 • L'efficienza energetica e le emissioni
- 115 • La gestione dei rifiuti ed economia circolare
- 125 • La gestione della risorsa idrica
- 125 • I materiali e le nuove infrastrutture
- 126 • La tutela dell'ecosistema

130 GRI Content Index

Lettera agli Stakeholders

Cari Stakeholders,
con grande piacere vi comunico che il nostro percorso di crescita sostenibile e responsabile continua e migliora di anno in anno. In virtù di ciò vi presento il nuovo Bilancio di Sostenibilità dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale - Porto di Ravenna 2022, documento che racconta la nostra attività e le azioni intraprese, le performance e gli impatti economici, sociali ed ambientali che ne sono derivati.

Il 2022 è stato un anno in cui, superata la pandemia da Covid-19, un’ulteriore sfida, cioè la guerra Russo-Ucraina, ha amplificato le criticità legate ai traffici commerciali. Le conseguenze che ne sono derivate, quali l’aumento dei prezzi delle risorse energetiche, la comparsa di nuovi ostacoli al funzionamento delle catene del valore e all’approvvigionamento di alcune materie prime, ci hanno confermato la centralità del ruolo ricoperto dalla logistica nello sviluppo economico globale e dei distretti produttivi locali. Per questo è nostra priorità investire in infrastrutture innovative, secondo le nuove modalità tecnologiche e nel segno di uno sviluppo sostenibile.

In questa direzione si pongono le azioni pianificate nella prima revisione annuale del Piano Operativo Triennale (POT) dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale che, combinando gli obiettivi strategici di sviluppo commerciale e infrastrutturale con l’innovazione tecnologica, acquisisce nuovi progetti da mettere in campo. Nell’ambito del primo aggiornamento annuale è stata svolta, altresì, una verifica del livello di raggiungimento degli interventi e degli obiettivi strategici originariamente identificati nella precedente versione del POT 2021-2023.

Fra questi, sono proseguiti i cantieri relativi alla prima fase del Ravenna Port Hub, che hanno visto, a fine 2022, il completamento dello scavo della canaletta di avvicinamento al porto alla profondità di 13,50 metri, con previsione di raggiungere, entro il 2026, una profondità di 15,50 metri. Ugualmente per quanto riguarda l’intervento di riqualificazione e valorizzazione del Terminal Crociere avviato nel 2021, è stato pianificato un progetto unitario che vede, da un lato, l’urbanizzazione dell’area a servizio del Terminal Crociere a Porto Corsini e, dall’altro, l’inserimento di spazi verdi attrezzati che ricreeranno una piena continuità con gli elementi di naturalità che caratterizzano il sistema costiero. Confidiamo possa chiudersi quanto



prima la relativa Conferenza dei Servizi per l'avvio dei lavori. Inoltre, coerentemente con l'obiettivo strategico relativo alla transizione ecologica, al fine di garantire la sostenibilità ambientale nella gestione della Stazione Marittima, sarà realizzato un sistema di elettrificazione delle banchine (Cold Ironing), finanziato con fondi del PNRR per circa trenta milioni, che permetterà alle navi in sosta di spegnere i motori e alimentarsi tramite energia elettrica. Il progetto è stato già aggiudicato e confidiamo nel pronto rilascio delle autorizzazioni amministrative ed il veloce avvio dei lavori.

Infine, a testimonianza del nostro impegno per migliorare la sostenibilità e la resilienza del sistema portuale, assicurandone una transizione verso forme di produzione di energia "verde", è in corso il progetto SUSPORT (SUStainable PORTs) che ci ha consentito la copertura delle aree destinate a parcheggio delle autovetture nella sede dell'Autorità Portuale mediante l'installazione di pensiline con pannelli fotovoltaici e di colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici oltre all'acquisto di due veicoli elettrici/plug-in.

I nostri progetti, sia quelli già in atto che quelli pianificati, testimoniano l'esistenza di un importante processo evolutivo in corso, volto alla mitigazione degli impatti che la nostra attività ha non solo sugli operatori portuali e sulle filiere produttive, ma anche sul territorio, ed è per questo che vogliamo prestare la massima cura agli aspetti di tutela ambientale e di sostenibilità sociale.

I contenuti e dati rendicontati nel documento espongono in modo chiaro e trasparente i risultati fin qui ottenuti al fine di instaurare uno stretto rapporto di fiducia e di collaborazione con i nostri stakeholder ed è proprio in virtù di ciò che siamo pronti ad accogliere le indicazioni ed i suggerimenti che vorrete darci per migliorare il nostro bilancio di sostenibilità e costruire assieme prodotto sempre migliore.

Concludendo, vorrei ringraziare tutti i collaboratori e partners della Autorità di Sistema Portuale che con grande impegno hanno contribuito al raggiungimento dei risultati esposti in questo documento.

Buona lettura,
Il Presidente

Daniele Rossi



L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale Porto di Ravenna: ruolo e funzione

Istituita nel 2016 e situata al termine del canale Corsini, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale (di seguito anche "Autorità", "AdSP MACS" o "Ente") è l'ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a cui è affidato il delicato compito di amministrare il Porto di Ravenna. Essa svolge un **ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento delle opere portuali e della gestione amministrativa delle attività economiche** che si svolgono nell'ambito del porto ed ha il compito di **rappresentarlo nel mondo**.

In qualità di ente pubblico, i valori dell'Autorità si riscontrano nell'osservanza della Costituzione e della legge e nei principi che caratterizzano l'azione amministrativa, ossia il principio di legalità, di buon andamento e di imparzialità.

Nota metodologica

Con la pubblicazione del secondo Bilancio di Sostenibilità, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro - settentrionale - Porto di Ravenna vuole rendicontare ai propri stakeholder di riferimento le novità, i progetti e i risultati conseguiti nel corso del 2022 in relazione alle performance economiche, sociali e ambientali, nonché evidenziare i comportamenti e le iniziative sostenibili intraprese.

Il presente documento è stato redatto **in conformità con i GRI Standards**, pubblicati nel 2016 - e successivi aggiornamenti dal Global Reporting Initiative, costituenti oggi lo standard maggiormente diffuso a livello internazionale in tema di rendicontazione di sostenibilità. In particolare, l'informativa inserita in questa edizione è redatta in conformità ai principi e alle metodologie previste dagli standard pubblicati nel 2021 dal Global Reporting Initiative, secondo l'opzione *"in accordance with the GRI Standard"*.

L'ampiezza e la qualità della rendicontazione riflettono il principio di materialità, elemento caratterizzante i GRI Universal Standards: i temi trattati all'interno del Bilancio sono, infatti, quelli emersi dall'analisi di materialità, ovvero i temi rispetto ai quali l'Autorità genera gli impatti più significativi su economia, ambiente e persone, compresi gli impatti sui loro diritti umani.

Processo e perimetro di rendicontazione

I dati e le informazioni inseriti nel documento si riferiscono alle performance dell'AdSP MACS per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022. Possono fare eccezione alcune informazioni ritenute significative che si riferiscono a un diverso periodo temporale. In questi casi, le variazioni al periodo di rendicontazione sono opportunamente segnalate all'interno dello stesso Bilancio.

Peraltro, per fornire una rappresentazione quanto più puntuale possibile delle performance di sostenibilità raggiunte, è stata privilegiata l'inclusione di grandezze misurabili direttamente, evitando il più possibile il ricorso a stime, le quali, laddove necessarie, si basano sulle migliori metodologie disponibili o su rilevazioni campionarie e il loro utilizzo è segnalato all'interno dei singoli indicatori.

Infine, per consentire al lettore di valutare l'evoluzione delle performance di sostenibilità e garantire una maggiore trasparenza, le informazioni quantitative sono presentate lungo un arco temporale di tre anni (2020-2021-2022), ad eccezione di alcuni dati presentati solo per l'esercizio 2022.

Analisi di Materialità

A dimostrazione dell'impegno e dell'attenzione che l'Autorità ripone nell'ampio progetto di amministrazione sostenibile, per la predisposizione del Bilancio di Sostenibilità, è stata aggiornata l'analisi di materialità, in coerenza con quanto richiesto dai **GRI Standards Sustainability Reporting Guidelines**, al fine di definire gli aspetti rilevanti (**materiali**) sia per l'Autorità che per i propri stakeholder.

La metodologia adottata si ispira al più recente GRI Universal Standard in materia, nello specifico al GRI 3: Material Topics 2021, secondo il quale i temi materiali rappresentano gli aspetti su cui le organizzazioni generano gli impatti più significativi sull'economia, l'ambiente, le persone, compresi gli impatti sui loro diritti umani (prospettiva Inside-Out).

In particolare, il processo di definizione dei temi materiali per l'Autorità si è articolato in tre fasi:



Aggiornamento delle tematiche rilevanti

Considerando come punto di partenza le tematiche identificate e rendicontate nel precedente Bilancio di Sostenibilità 2021, sono state analizzate le precedenti tematiche materiali, effettuando degli aggiornamenti sul perimetro descrittivo delle stesse;



Valutazione delle tematiche rilevanti

Le tematiche materiali identificate sono state sottoposte alla valutazione da parte del personale appartenente alla Direzione dell'Autorità, che è stato coinvolto mediante interviste one-to-one. A ciascun intervistato è stato chiesto, pertanto, di valutare la significatività di ogni tema sulla base degli impatti individuati (attuali e potenziali, positivi e negativi), secondo una scala a quattro livelli da 1 (significatività nulla) a 4 (significatività molto alta).



Prioritizzazione delle tematiche rilevanti

Grazie alla precedente fase è stato possibile stilare una lista dei temi materiali per l'Autorità, ordinandoli in base alla loro significatività. Tale prioritizzazione ha evidenziato le tematiche aventi un livello di priorità maggiore che, per questo, sono state rendicontate all'interno del Bilancio di Sostenibilità 2022.

Processo di definizione delle tematiche materiali



AGGIORNAMENTO

Aggiornamento del perimetro descrittivo delle tematiche materiali identificate e rendicontate nel precedente Bilancio di Sostenibilità



VALUTAZIONE

Valutazione della significatività di ogni tema sulla base degli impatti individuati secondo una scala a 4 livelli



PRIORITIZZAZIONE

Elaborazione della lista dei temi materiali prioritizzati in base alla loro significatività

Si riporta la lista dei temi materiali, ordinati ed elencati in base alla loro significatività:

Tema materiale	Impatti
1. Formazione e sviluppo professionale	Sviluppo di nuove competenze dei dipendenti
2. Presenza sul mercato interno-esterno	Impatti diretti, indiretti e indotti su economia ed occupazione derivanti dalla posizione geografica strategica
3. Innovazione	Ottimizzazione dei processi interni ed esterni
	Miglioramento della customer experience
4. Infrastrutture sostenibili	Impatti diretti, indiretti ed indotti su economia ed occupazione derivanti dalle nuove infrastrutture (es: Hub Portuale, nuovo Terminal Crociere)
	Consumo di materiali e materie prime
	Consumo di suolo
5. Rapporti con la comunità	Impatti sulla crescita sociale del territorio e della comunità locale

6. Salute e sicurezza nel Porto	Infortuni e malattie sul lavoro
	Sensibilizzazione dei lavoratori portuali alla prevenzione
7. Biodiversità e tutela dell'ecosistema marino	Perdita di biodiversità
8. Gestione responsabile della catena di fornitura	Impatti sociali e ambientali generati dalla catena di fornitura
	Trasparenza e tracciabilità della catena di fornitura
9. Gestione energetica, emissioni e lotta al cambiamento climatico	Produzione di emissioni GHG nell'attività dell'AdSP MACS
	Produzione di emissioni non GHG nell'attività dell'AdSP MACS
	Produzione di emissioni GHG e non GHG delle imprese portuali
10. Salute, sicurezza e benessere dei dipendenti	Infortuni e malattie sul lavoro dei dipendenti
	Sensibilizzazione dei dipendenti alla prevenzione
11. Gestione dei rifiuti ed economia circolare	Produzione di rifiuti pericolosi e non pericolosi
	Produzione di rifiuti pericolosi e non pericolosi da parte di navi e piattaforme
12. Sicurezza dei dati e tutela della privacy	Vulnerabilità del sistema (cybersecurity) e perdita di dati sensibili
13. Consumi idrici	Utilizzo di risorsa idrica per l'attività dell'AdSP MACS
14. Etica e integrità	Episodi di corruzione
15. Diversità ed inclusione	Episodi di discriminazione

Si sottolinea, inoltre, che nella definizione dei temi materiali vi sono alcuni aspetti, di seguito elencati, che sono considerati precondizioni per operare e sono pertanto valutati come molto rilevanti sia per l'AdSP MACS che per gli stakeholder:

- a) attenzione costante al rispetto della legge nello svolgimento delle proprie attività;
- b) creazione e distribuzione di valore sostenibile nel tempo (performance economica);
- c) sistema di governance trasparente ed efficace a supporto delle prestazioni amministrative.

Di seguito si riporta il prospetto di correlazione tra gli indicatori previsti dai GRI Standards Sustainability Reporting Guidelines e le tematiche individuate come maggiormente rilevanti, le quali sono rendicontate all'interno del presente documento.

Tabella di raccordo temi materiali

Tema materiale	Aspetti del GRI Standards	Riferimento al paragrafo o relativi documenti
1. Etica ed Integrità	GRI 205: Anticorruzione 2016	La prevenzione della corruzione e la trasparenza
2. Sicurezza dei dati e tutela della Privacy	GRI 418: Privacy dei clienti 2016	La tutela della privacy
3. Innovazione	-	La digitalizzazione e l'innovazione tecnologica
4. Presenza sul Mercato interno – esterno	-	La posizione geografica strategica del Porto di Ravenna e i mercati di riferimento

5. Salute e Sicurezza e benessere dei lavoratori	GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro 2018	La salute e la sicurezza sul lavoro all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico centro-settentrionale – Porto di Ravenna
6. Formazione e Sviluppo Professionale	GRI 404: Formazione e istruzione 2016	La formazione e lo sviluppo professionale
7. Diversità e inclusione	GRI 405: Diversità e pari opportunità 2016	Diversità ed inclusione
8. Gestione responsabile della catena di fornitura	GRI 308 e 414: Criteri di selezione dei fornitori 2016	Gli affidamenti e le concessioni
9. Rapporti con le Comunità	GRI 413: Comunità locali 2016	La Comunità portuale e il territorio
10. Salute e sicurezza nel Porto	-	La salute e sicurezza nel Porto di Ravenna
11. Gestione dei rifiuti ed economia circolare	GRI 306: Rifiuti 2020	Gestione dei rifiuti ed economia circolare
12. Gestione energetica, emissioni e lotta al cambiamento climatico	GRI 302: Energia 2016 GRI 305: Emissioni 2016	Efficienza energetica ed emissioni
13. Biodiversità e tutela dell'ecosistema marino	GRI 304: Biodiversità 2016	La tutela dell'ecosistema
14. Infrastrutture sostenibili	GRI 203: Impatti economici indiretti 2016 GRI 301: Materiali 2016	L'analisi degli impatti del Porto di Ravenna Materiali e nuove infrastrutture
15. Consumi idrici	GRI 303: Acqua e scarichi idrici 2018	Gestione della risorsa idrica

Gli Stakeholders

In ragione della sua natura, dei suoi scopi istituzionali e delle priorità che si è data, l'AdSP MACS mantiene una costante interazione con innumerevoli stakeholder. Tra questi, quelli il cui rilievo è maggiormente significativo sono le Istituzioni del territorio, gli operatori portuali e le Amministrazioni quali il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che svolge una funzione d'indirizzo e di vigilanza, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, che svolge una funzione di vigilanza sulle materie di propria competenza e il Ministero della Transizione Ecologica, nonché le rappresentanze dei lavoratori.

Gli stakeholder di riferimento

Istituzioni e soggetti regolatori



Ufficio Veterinario – Adempimenti CEE e Ufficio di Sanità Marittima

Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna

Università e Istituti scolastici



Enti di verifica esterni



Organismo indipendente di valutazione delle performance

Operatori e fornitori



Dipendenti



Associazioni di categoria



Società partecipate



Sindacati ed RSU



Fornitori*

Beneficiari



Comunità
locale



Comunità
portuale**

*(erogatori di servizi e forniture, imprese affidatarie di lavori, tecnici progettisti e direttori dei lavori, ecc.)

** (Operatori portuali, spedizionieri, armatori, industriali, depositi costieri, ecc.)

L'Autorità, infatti, mantiene un costante coinvolgimento dei propri stakeholder, adottando un approccio inclusivo e informale, il quale si esplica nel sottoporre all'esame dell'Organismo di Partenariato o, comunque, del soggetto via via individuato come portatore di interesse, le informative preliminari, atti o tematiche necessarie per la gestione operativa delle proprie attività o delle priorità emergenti, anche ove non espressamente previsto.

Questa modalità di azione è riscontrabile anche nel processo di preparazione del presente Bilancio di Sostenibilità, in occasione del quale è stata data a tutti gli stakeholder informativa preliminare della scelta dell'Autorità di adottare tale atto.

Tale approccio risulta un modus operandi che l'Autorità conserva in ogni dimensione, come, ad esempio, nella composizione di nuovi Organismi consultivi, l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e la Commissione Consultiva, viene privilegiata una composizione quanto più allargata possibile, oppure nella formulazione dei propri documenti programmatici. Infatti, anche in tale contesto, l'AdSP MACS riserva estrema attenzione al confronto allargato con l'utenza portuale e le altre istituzioni, portando all'esame dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare gli strumenti di pianificazione territoriale ed economico gestionale, quali: il piano regolatore di sistema portuale, il Piano Operativo Triennale, Piano Integrato di Attività ed Organizzazione o il bilancio preventivo e consuntivo, al fine di raccogliere eventuali spunti e contributi da tenere in considerazione, per quanto possibile, in sede di aggiornamento del Piano stesso.

Il contributo dell’Autorità agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile

L’Autorità di Sistema Portuale, muovendosi verso un’economia più innovativa e sostenibile dal punto di vista ambientale e più inclusiva dal punto di vista sociale, mediante lo svolgimento della sua attività, tocca trasversalmente tutti gli obiettivi di sviluppo sostenibile (Sustainable Development Goals) individuati dall’Agenda 2030 delle Nazioni Unite nel 2015, con maggiore coinvolgimento nel raggiungimento degli obiettivi relativi all’energia pulita e accessibile (SDG 7), alla lotta al cambiamento climatico (SDG 13), alla vita sott’acqua (SDG 14) e alle imprese, innovazione e infrastrutture (SDG 9).

Peraltro, l’AdSP MACS ha svolto anche un’attività di raccordo tra gli SDGs e gli obiettivi perseguiti negli ambiti considerati materiali, seguendo le indicazioni del documento “SDG Compass” messo a punto da GRI, UN Global Compact e WBCSD (World Business Council for Sustainable Development).

Il contributo dell’AdSP agli SDGs

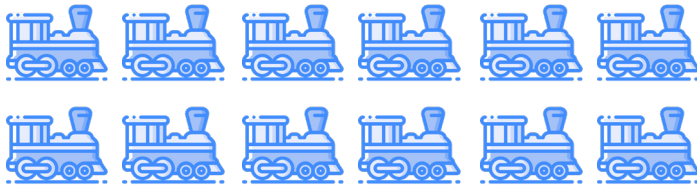
Compliance	Etica ed Integrità	  
	Sicurezza dei dati e tutela della Privacy	
Gestione Strategica	Innovazione	  
	Performance Economica	
	Presenza sul Mercato interno – esterno	
Persone	Salute e Sicurezza e benessere dei lavoratori	  
	Formazione e Sviluppo Professionale	
	Diversità e inclusione	  
Società	Gestione responsabile della catena di fornitura	
	Rapporti con le Comunità	  
	Salute e sicurezza dei clienti	
Ambiente	Comunicazione trasparente	
	Gestione dei rifiuti ed economia circolare	
	Emissioni e <i>Climate Change</i>	  
	Inquinamento acustico	
	Prodotti sostenibili	  
	Efficienza energetica	  
	Biodiversità	
	Infrastrutture sostenibili	
Risorse idriche		

II 2022

The background features a series of overlapping, wavy bands in various shades of teal and blue, creating a sense of depth and movement. The colors transition from a dark teal at the top to a lighter, almost white-blue at the bottom, with intermediate shades of medium and light teal.

Performance del 2022

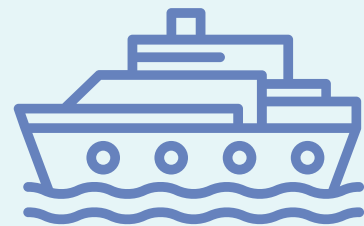
Traffico ferroviario



8.136 treni

Concessioni demaniali

246



Merci movimentate

27.389.886
tonnellate

Emissioni Risparmiate



12 tCO²

Energia Autoprodotta



177
GJ

Investimento in formazione



28.759

euro

Ore di formazione per dipendente



42,5

h pro-capite

Contratti a tempo indeterminato

99%



Rifiuti Solidi Navi e Piattaforme*

+489



tonnellate

*Rispetto al 2020

**L'Autorità di
Sistema Portuale
del Mare
Adriatico centro
setteentrionale –
Porto di Ravenna:
profilo ed identità**

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale – Porto di Ravenna è stata istituita con il **decreto legislativo n. 169 del 2016** il quale ha riorganizzato, razionalizzato e semplificato la disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, creando un nuovo sistema di governance che vede l'affidamento a 15 Autorità di Sistema Portuale della gestione dei 57 porti di rilievo nazionale. Tra questi è stato ricompreso il Porto di Ravenna che, in forza della sua posizione geografica strategica, costituisce uno degli snodi logistici “core” della rete Ten-T europea.

Al riassetto organizzativo della gestione dei porti ha corrisposto anche una riformulazione delle competenze in capo alle Autorità di Sistema Portuale, prevedendo da un lato, il mantenimento delle funzioni originarie, proprie delle “vecchie” Autorità Portuali, e dall'altro l'attribuzione di **nuove aree di responsabilità**, finalizzate al rispetto di **criteri di sostenibilità energetica ed ambientale**, alla **velocizzazione delle operazioni portuali** ed alla **semplificazione delle procedure**.

Per garantire una costante ed efficace gestione in house degli affidamenti e delle attività indispensabili al perseguimento dei fini istituzionali, l'Autorità ha provveduto ad acquisire e mantenere quote di partecipazioni nel capitale di due società: Lepida S.c.p.A. e Acqua Ingegneria S.r.l.. A queste si aggiungono anche le partecipazioni nelle società T&C Srl, per la gestione del Terminal Traghetti e Dinazzano Po S.p.A., per la gestione del terminal di trasporto ferroviario.

Le partecipazioni dell'AdSP MACS

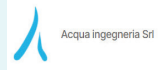
● AdSP MACS

● Altri



Traghetti & Crociere Srl
gestisce il Terminal Traghetti del Porto di Ravenna, svolgendo attività logistica inerente lo sbarco/imbarco di navi Ro-Ro e Ro-Pax.

100%



Acqua Ingegneria Srl
offre servizi di progettazione, consulenza e assistenza tecnica per opere di ingegneria idraulica e civile, impianti tecnologici ed infrastrutture, reti idrauliche, dotazioni logistiche e portuali.

69%

31%



Dinazzano Po S.p.A.
gestisce il terminal di trasporto ferroviario, in grado di ricevere oltre 8000 treni, smistando oltre 3 milioni e mezzo di tonnellate all'anno. L'azienda è focalizzata sul settore intermodale e sulle materie prime pallettizzate, imballate e sfuse.

98,45%

1,55%



Digitalog S.p.A.
era il Soggetto Attuatore unico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) per la realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale.

99,12%

0,88%



Lepida S.c.p.A.
agisce nell'ambito della Community Network dell'Emilia-Romagna, sia sulla dimensione tecnologica per realizzare ed ottimizzare il sistema infrastrutturale sia sullo sviluppo di servizi innovativi.

99,99%

0,0014%



Le attività e i servizi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale – Porto di Ravenna

Lo scopo dell'Autorità consiste nell'armonizzare l'interazione tra tutti i soggetti che hanno a che fare con il porto e con il mare, dagli organismi pubblici agli operatori portuali, senza tuttavia svolgere essa stessa, o tramite società partecipate, le operazioni portuali o le attività ad esse strettamente connesse.

Per portare avanti questa missione, l'Autorità è dotata di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, occupandosi specificatamente di:

- pianificazione delle opere portuali nell'ambito territoriale di competenza e l'elaborazione di piani triennali da proporre al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile;
- individuazione delle strategie di sviluppo delle attività portuali;
- indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni¹ e dei servizi portuali², delle attività autorizzatorie e concessorie per lo svolgimento delle operazioni portuali, tra queste vi è anche l'attribuzione della concessione di aree demaniali e banchine alle imprese per l'espletamento delle operazioni portuali, per la realizzazione di opere attinenti alle proprie attività marittime e portuali da svolgersi nei pressi degli specchi acquei, oltre che al carico, scarico, trasbordo, deposito e movimento delle merci;
- vigilanza sull'espletamento delle operazioni portuali e dei servizi portuali e sull'applicazione delle tariffe;
- autorizzazione all'erogazione di prestazioni di fornitura di lavoro temporaneo da parte di una impresa, la cui attività deve essere esclusivamente rivolta alla fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali.

1

Le operazioni portuali, ai sensi dell'art. 16 della Legge n. 84/1994, sono il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale.

2

I servizi portuali sono quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali.

3

Deve intendersi il numero totale di concessioni demaniali in essere, tenendo in considerazione le concessioni ex art. 16 e 18 della L. 84/1994, quelle ai sensi dell'art. 36 e 68 del Codice della Navigazione.

Nel 2022 le concessioni demaniali³ gestite dall'Autorità sono state 246, a seguito di un processo di razionalizzazione nei confronti degli operatori "*pluri-concessionari*". Negli anni precedenti le concessioni operate erano state 332 per il 2020 e 328 per il 2021.

Per esercitare le sue funzioni, l'Autorità dispone di strumenti attuativi, come i regolamenti e le delibere, ma anche strumenti di programmazione e pianificazione quale il Documento di pianificazione strategica, il Piano Regolatore Portuale, il Piano Operativo Triennale, il Documento di pianificazione energetica e ambientale e il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico del Porto di Ravenna.

Nel 2022, è stato adottato inoltre il Piano Integrato di Attività ed Organizzazione 2022-2024 (PIAO), un documento pensato dal legislatore per assorbire, razionalizzandone la disciplina, molti degli atti di pianificazione cui sono tenute le Amministrazioni Pubbliche, tra cui l'Autorità di Sistema Portuale. Nello specifico, tale documento contiene la programmazione relativa alla gestione delle risorse umane, all'organizzazione dei dipendenti nei vari uffici, alla loro formazione e alle modalità di prevenzione della corruzione. Tuttavia, a tale proposito, anche a causa di ritardi relativi all'emanazione dei decreti ministeriali previsti dalla norma, il 2022 rimane un anno di transizione e il PIAO 2022-2024 vedrà forma soltanto nel 2023.

**Oltre 900
concessioni
demaniali
gestite nel
triennio
2020 - 2022**

Piano Operativo Triennale 2021-2023

Dopo un anno caratterizzato dalla pandemia e dalla crisi economica globale, il nuovo Piano Operativo Triennale 2021-2023 (POT 2021-2023), per un totale di € 1.497 milioni di cui € 808 milioni realizzati dalla stessa Autorità, è stato predisposto adottando un approccio di rilancio strategico volto a raggiungere l'ambizioso ruolo attribuitogli dalla Regione Emilia-Romagna di fulcro della logistica nazionale e centroeuropea, ponendo al centro dei propri obiettivi i temi e le missioni del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia (PNRR), trasmesso alla Commissione Europea il 30 aprile 2021, armonizzandoli con quelli del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e integrandolo con i contenuti del documento del MIMS *10 anni per trasformare l'Italia*.

In effetti, dopo il rimbalzo positivo del 2021 che aveva interessato trasversalmente tutti i Paesi, consentendo di avviare il recupero di parte delle perdite accumulate nel 2020 a valle della crisi pandemica, tutti gli scenari previsionali di inizio anno indicavano per il 2022 il proseguimento di una dinamica positiva, con tassi di crescita inferiori a quelli osservati nel 2021 ma mediamente superiori al periodo pre-pandemico.

Nel 2022, tuttavia, le prospettive di un ulteriore miglioramento sono state rovesciate dal peggioramento della situazione economica internazionale, che ha ridimensionato le stime di crescita per il 2022 e per il 2023.

Infatti, a partire da marzo 2022, con lo scoppio della guerra in Ucraina, si sono consolidate e amplificate alcune delle criticità che erano comparse già nella seconda metà del 2021, tra cui il rialzo dei prezzi delle materie prime energetiche e alimentari, la comparsa di nuovi ostacoli al funzionamento delle catene del valore e all'approvvigionamento di alcune materie prime, l'aumento della volatilità sui mercati finanziari.

Questi fattori hanno determinato un generalizzato peggioramento delle prospettive di breve e medio termine dell'economia internazionale, con una revisione al ribasso delle stime di crescita rispetto alle previsioni di inizio anno e una crescita delle probabilità di scenari recessivi in diversi Paesi a partire dal 2023.

Il Piano Operativo Triennale è lo strumento con cui l'Autorità dà concretezza alle proprie strategie, individuando, descrivendo e aggiornando periodicamente gli interventi da mettere in campo, in qualsiasi ambito di competenza utile al raggiungimento dei propri obiettivi di carattere economico, sociale o ambientale. La **prima revisione annuale del POT**, approvata con Delibera n.1 del Comitato di Gestione del 13 febbraio 2023, rappresenta quindi la necessaria e complementare ridefinizione di quello del 2021-2023, nella quale:

- a) si rivedono gli scenari macroeconomici e trasportistici ai livelli di sistema globale, nazionale e dello specifico locale;
- b) si acquisiscono gli eventuali elementi innovativi delle scelte strategiche nazionali di settore;
- c) si verifica il livello di raggiungimento degli obiettivi strategici identificati nel POT 2021-2023 e si identificano gli eventuali nuovi obiettivi strategici nel frattempo sopraggiunti;
- d) si verifica la coerenza degli obiettivi strategici di sviluppo dell'Autorità con i nuovi obiettivi strategici nazionali e l'attualità delle scelte strategiche avviate in precedenza che, nella presente revisione, vengono portate a compimento.

Se il POT originario valeva € 1.497 milioni di investimenti pubblici e privati, di cui € 808 milioni direttamente di competenza dell'Autorità, con questa prima revisione si sale a € 3.146 di euro di investimenti pubblici e privati, di cui € 891 milioni di competenza dell'AdSP MACS (finanziati per € 625 milioni tra Decreto porti, PNRR/PNC, CIPE, Progetti UE e risorse proprie della stessa Autorità).

Il tutto viene declinato in 5 Obiettivi, 14 Azioni e 77 Interventi, dei quali 11 di nuovo inserimento.

Di questi ultimi la parte più cospicua è rappresentata dal rigassificatore, che da solo vale un miliardo di euro.

Progettualità dell'Autorità

Digitalizzazione, innovazione e connettività



AZIONI

- Digitalizzazione e innovazione nell'AdSP MACS
- Digitalizzazione, innovazione per la competitività del Cluster Portuale
- Realizzazione del Digitale Twin del Porto di Ravenna
- Miglioramento dell'accessibilità nautica e del coordinamento dei servizi tecnico-nautici
- Infrastruttura digitale di tracciabilità condivisa tra filiere agroalimentari italiane l'Hub portuale

PROGETTI

In corso 7
In progettazione 4
Concluso 1

Rivoluzione verde e transizione ecologica



AZIONI

- Efficientamento energetico del Porto
- Sostenibilità ambientale del Porto
- Rigassificatore
- Campo fotovoltaico e pannelli a tetto nella Piattaforma agroalimentare

PROGETTI

In corso 4
In progettazione 4
Da avviare 1
Concluso 1

Sviluppo del sistema portuale



AZIONI

- Governance AdSP e Sistema Portuale
- Promozione e sviluppo dei mercati di riferimento del Porto
- Accordo per il lavoro portuale

PROGETTI

In corso 10
Da avviare 1
Concluso 2

Intermodalità e logistica integrata



AZIONI

- Ammodernamento, aumento della capacità e dell'accessibilità marittima del Porto
- Investimenti sulla rete ferroviaria e sulla rete stradale
- Interventi di security portuale
- Efficientamento sei servizi di controllo e loro accessibilità
- AREA LOGISTICA L2 - Piattaforma agroalimentare
- Completamento area ex Porto c.d. «Carni» in Pialassa Piombone
- Raccordi ferroviari nuove aree logistiche L2 a destra nel Canale Candiano; S3 e Terminal «Traghetti e Crociere» a sinistra nel Canale Candiano
- Sistema di controllo degli accessi

PROGETTI

In corso 10
In progettazione 18
Da avviare 4
In gara 1
Da consegnare 3
Concluso 1

Rigenerazione urbana e coesione territoriale



AZIONI

- Rigenerazione urbana e valorizzazione del waterfront per la qualità dell'abitare

PROGETTI

In corso 1
In progettazione 5

La posizione geografica strategica del Porto di Ravenna e i mercati di riferimento

Il Porto a Ravenna, unico approdo navale della Regione Emilia-Romagna, è anche **l'unico Porto Canale d'Italia** e si differenzia da tutti gli altri porti italiani per il caratteristico canale che **per 14 km** partendo dal mare si estende nell'entroterra fin quasi al centro storico della città. Lungo le sponde del Canale Candiano sono andati a posizionarsi gli innumerevoli operatori portuali ai quali le navi fanno accesso tramite l'imbocco posizionato tra Marina di Ravenna e Porto Corsini.

Leader per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero, costituisce uno snodo intermodale strategico per la sua Regione, che ne ha anche consolidato il ruolo, riconoscendolo come **"fulcro della logistica nazionale e centroeuropea"** all'interno del *Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Regione Emilia-Romagna* per il prossimo quinquennio (PRIT 2025).

In primo luogo, la conformazione geografica romagnola e la collocazione al Centro-Nord dell'Italia hanno assicurato l'inclusione del porto nel sistema della grande viabilità autostradale sia verso le regioni settentrionali e transalpine sia verso il Centro e il Sud della Penisola. Peraltro, l'orientamento delle direttrici stradali rivolto direttamente verso il porto ha permesso che qualsiasi terminal sia raggiungibile senza dover transitare attraverso le aree urbane della città, assicurando la migliore vivibilità del centro urbano e la velocità di accesso ai Terminal.

Il Porto di Ravenna si caratterizza anche per lo **scalo ferroviario particolarmente attivo** (35 KM totali di binari e 10 società raccordate alla ferrovia), che durante la pandemia ha mantenuto un numero tra i più alti in Italia di treni in arrivo/partenza (9.022) dal porto, con una movimentazione di merci su ferro pari ad oltre 3,7 milioni di tonnellate, in progressiva crescita già dal 2019 (+ 10,2%).

Oltre 3,7 milioni di tonnellate di merci trasportate su ferro nel 2022

Nel 2022 sono state trasportate via treno oltre 3,7 milioni di tonnellate di merce (-5,7% rispetto al 2021), per 8.136 treni in arrivo/partenza dal porto. I principali motivi del calo del traffico ferroviario nel 2022 sono imputabili alla diminuzione dei treni dall'Est Europa carichi di cereali e ai rallentamenti che ha subito il traffico sulla Dorsale destra del porto canale per i lavori di ripristino della linea danneggiata a causa di un incidente in prossimità di un passaggio a livello.

In termini di TEUs, invece, si è registrato invece un significativo aumento rispetto al 2021, ovvero sono stati movimentati 23.563 TEUs, contro i 13.347 del 2021 (+76,5%).

Da qui, per accrescere la competitività del porto e il suo livello di interconnessioni trasportistiche, lo scalo ferroviario portuale è diventato oggetto di progetti di potenziamento e riconfigurazione infrastrutturale, quali interventi di ultimo miglio stradale/ferroviario e di miglioramento dell'accessibilità ferroviaria, anche in vista dello sviluppo della funzione croceristica del porto.

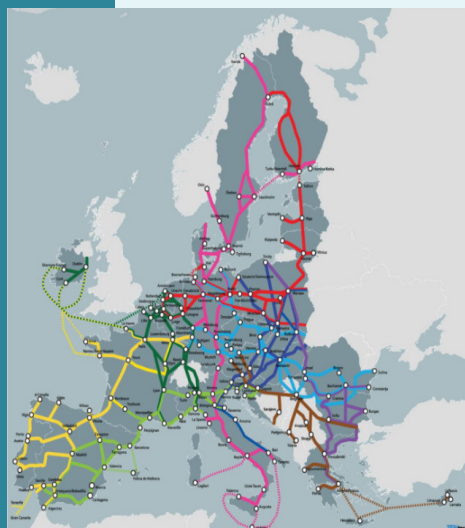
In particolar modo, la via su ferro rappresenta la modalità di trasporto terrestre prevalente per i prodotti metallurgici e quella maggiormente in crescita anche per gli altri settori quali i prodotti cerealicoli e della ceramica, per quanto ancora la via su gomma sia prevalente.

La combinazione di questi elementi con l'affaccio al Mare Adriatico e all'Europa balcanica ha poi assicurato **l'inserimento da parte del Regolamento europeo 1315/2013 del Porto di Ravenna**, confermandone la funzione strategica, **all'interno della rete Ten—T europea**, ossia la rete centrale di trasporto trans-europea.

Cosa è la rete TEN-T

La rete Ten-T costituisce una tappa fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi di mobilità intelligente e sostenibile dell'Unione Europea e per incrementare le connessioni fra i mercati europei. Nata nel 1993, la politica europea per le reti transeuropee dei trasporti, energia e telecomunicazioni mira a creare uno spazio unico europeo dei trasporti basato su una rete unica transeuropea completa, integrata ed intermodale. Questa è composta da infrastrutture lineari, ossia ferrovie, strade e vie fluviali e puntuali, ovvero dagli snodi urbani, portuali, interportuali e aereoportuali. La Core Network prevede ad oggi 9 Corridoi multimodali che devono attraversare almeno due frontiere e includere non meno di tre modalità di trasporto tra le quale le Autostrade del Mare, purché applicabili.

L'Italia ha una posizione strategica essendo attraversata da ben 4 dei nove corridoi della rete Core Ten-T.



Corridoio	Collegamento
TEN-T3	Penisola Iberica -Confine ungaro / ucraino
TEN-T5	Mar Baltico (Finlandia) - Malta
TEN-T6	Mare del Nord (Rotterdam e Anversa) - Mar Mediterraneo (Genova)
TEN-T2	Porti Mar Baltico Orientale -Mare del Nord
TEN-T4	Porti Mare del Nord -Mar Baltico -Mar Nero e Mar Mediterraneo
TEN-T7	Penisola Iberica Orientale -Mannheim/Strasburgo
TEN-T8	Irlanda/Regno Unito -Mar Mediterraneo (sud della Francia)
TEN-T9	Regioni Europa Centrale -Francoforte sul Meno

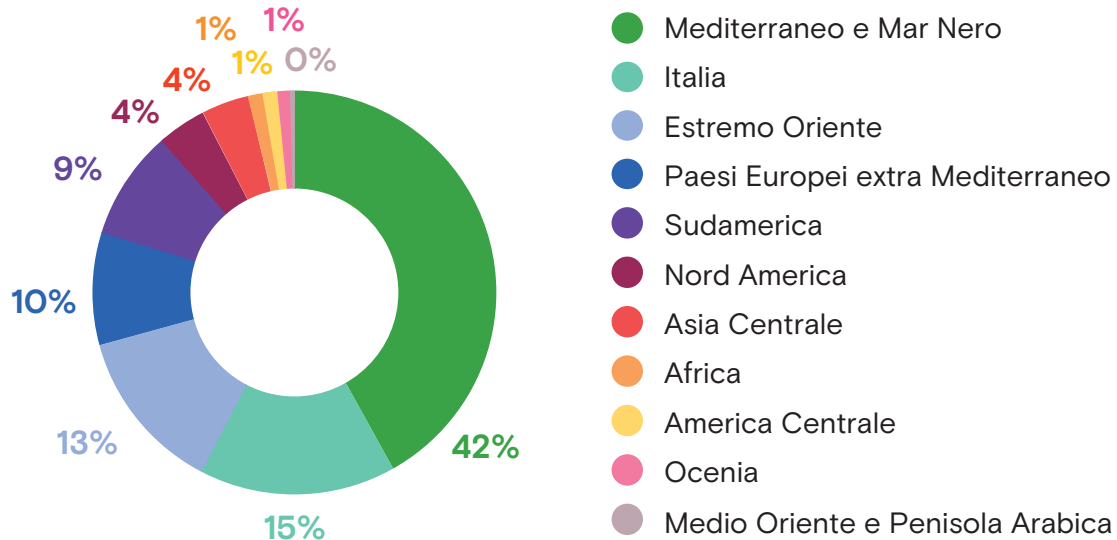
La Core Network dovrà essere realizzata entro il 2030.

In tale più ampio contesto, il Porto di Ravenna è diventato il terminale meridionale del corridoio n. 1 Baltico-Adriatico, che collega i porti del Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando anche per Udine, Padova e Bologna con l'Austria e la Slovenia fino ad arrivare alle regioni baltiche. Inoltre, essendo Bologna appartenente al corridoio n. 5, il Porto di Ravenna risulta l'unico porto regionale anche per il corridoio Scandinavo Mediterraneo. Proprio nell'ambito dello sviluppo del corridoio Baltico-Adriatico il Porto di Ravenna è identificato quale piattaforma intermodale prioritaria dal regolamento *Connecting Europe Facility*.

In virtù della sua posizione geografica strategica, il Porto di Ravenna serve Nord **Italia** ed **Europa centrale**, ed è un riferimento per i mercati del **Mediterraneo orientale e del Mar Nero**. Svolge un ruolo importante anche per quanto riguarda gli scambi con i mercati di **Medio ed Estremo Oriente**.

Tale collocazione geografica fa sì che il porto ravennate sia toccato da rotte navali di cabotaggio nazionale, soprattutto per i traffici trailer delle c.d. “Autostrade del mare”, ma anche internazionali e ultra-oceaniche.

Prendendo poi a riferimento i settori merceologici che vantano i maggiori traffici nel Porto, le aree geografiche raggiunte sono innumerevoli: Ravenna rappresenta, infatti, un gateway strategico per il sistema industriale manifatturiero di tutto il nord Italia, con una forte vocazione all’import di materie prime.



Nel 2021 gli sbarchi hanno rappresentato circa l'80% del traffico totale, mentre gli imbarchi circa il 20%. Nel 2022 gli sbarchi hanno superato il 90% del traffico totale.

Per quanto riguarda la movimentazione delle materie prime per l'industria **ceramica**, Ravenna è il porto “multi-purpose” di riferimento nazionale per il rifornimento via mare delle materie prime necessarie al comprensorio ceramico emiliano romagnolo, dove si concentra la gran parte della produzione nazionale di piastrelle e lastre per pavimenti e rivestimenti ceramici.

Per tale settore, collocato nella parte centrale della Regione Emilia-Romagna, il Porto di Ravenna rappresenta il primo porto per il ricevimento di materia prima svolgendo, peraltro, anche una funzione storica di stoccaggio, movimentazione e distribuzione verso le imprese del distretto.

Prima della guerra tra Russia e Ucraina, ogni anno circa 2 milioni di tonnellate di argilla proveniente dall'Ucraina (il 30% del totale) venivano stoccate nel porto romagnolo e poi spedite ai produttori di ceramica e piastrelle. Tale percorso, ormai impraticabile, ha indotto i produttori a ricercare nuove fonti di approvvigionamento, prevalentemente in Turchia, Germania, Francia e India, ma anche da Croazia e Italia, come pure da Brasile e Venezuela.

Invece, per quanto riguarda la categoria merceologica dei **cereali** e dei **semi oleosi**, le principali merci movimentate sono il grano e il mais e in una piccola percentuale il sorgo. I mercati di riferimento sono individuabili negli stessi paesi che hanno la maggiore produzione di cereali al mondo e pertanto l'Ucraina, per quanto riguarda il mais e il Canada, gli Stati Uniti, il Brasile e la Bulgaria e la Romania, per il grano.

Per quanto riguarda, infine, i **prodotti metallurgici**, oltre all'Italia stessa, vi è la Germania tra i paesi europei, ma sono soprattutto Turchia, India, Corea del Sud, Russia e Indonesia i paesi di import.

Oltre a queste tre categorie merceologiche, il Porto di Ravenna è da tenere presente anche per i traffici dei **prodotti chimici** e **petroliferi** in ragione della presenza di impianti offshore nel tratto del Mare Adriatico antistante Ravenna, dei **prodotti fertilizzanti** e le **merci varie**.

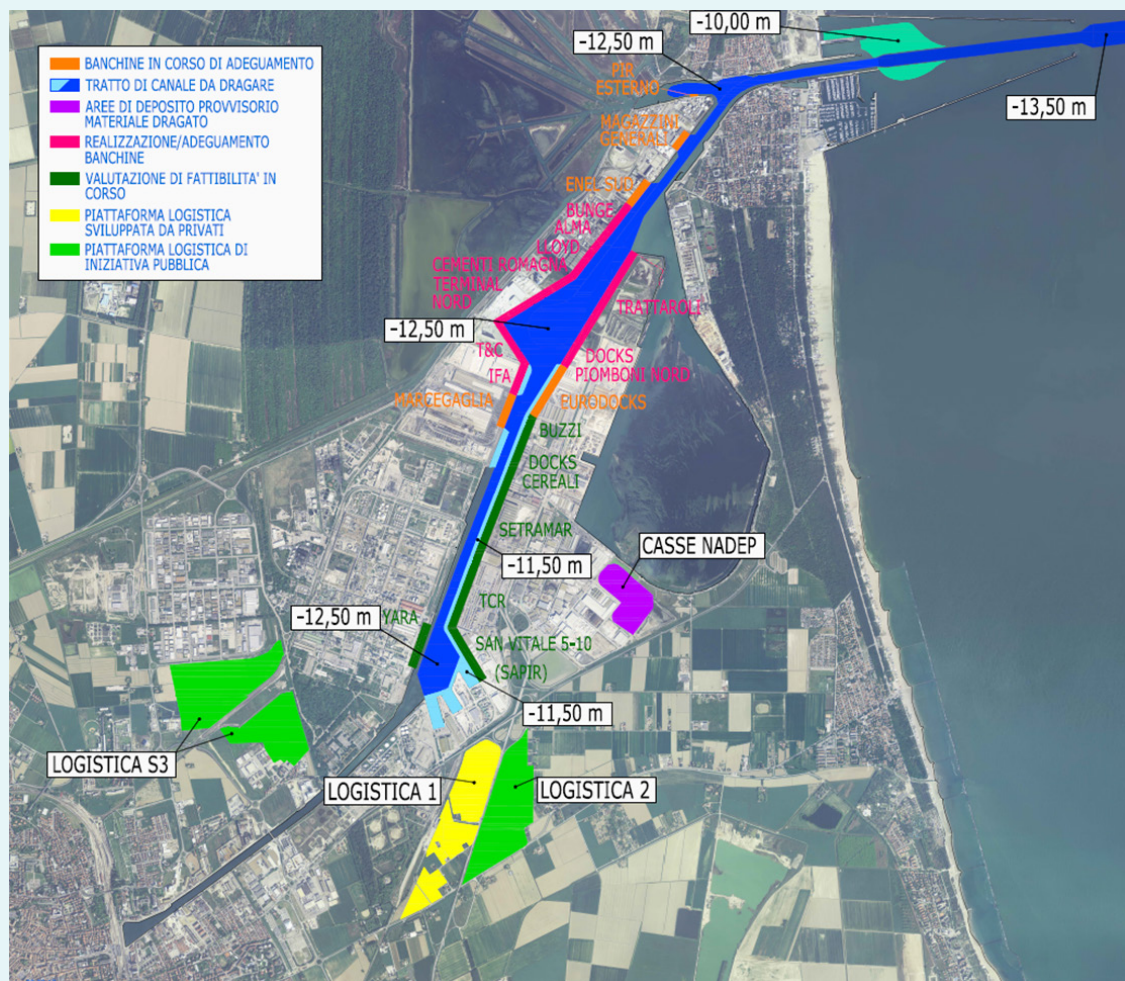
Soprattutto negli anni più recenti, il Porto di Ravenna, grazie all'impegno dell'Autorità, è riuscito a diventare oggetto di grandi investimenti pubblici e privati finalizzati ad efficientare le dotazioni infrastrutturali, ampliare e specializzare l'offerta di servizi, cercando allo stesso tempo di elevare i propri standard qualitativi, nel rispetto dei criteri di efficienza energetica e sostenibilità ambientale.



L'Hub Portuale di Ravenna

In considerazione degli scopi e delle funzioni attribuite dal Regolamento Ten-T e dalla Strategia Connettere l'Italia al Porto di Ravenna, avallati anche dai significativi risultati di traffico del 2021 non solo sul 2020, ma soprattutto sul 2019, ed incrementati ulteriormente nel 2022, il livello infrastrutturale del Porto di Ravenna richiedeva una trasformazione che gli permettesse di sfruttare a pieno tutte le sue potenzialità e rispondere sia alle crescenti esigenze dettate dai traffici marittimi, mantenendo le quote di mercato che rischierebbero di essere erose dalla competizione degli altri porti europei, sia agli standard stabiliti per la rete centrale di trasporto trans-europea.

A tale scopo, sono stati avviati i cantieri dell'Hub Portuale di Ravenna, opera strategica finalizzata ad ampliare l'accessibilità del porto alle navi di maggiori dimensioni, grazie ai lavori di approfondimento dei fondali e di ristrutturazione di oltre 10 km di banchine, con annesse le opere a terra per la gestione delle casse di colmata e la movimentazione dei materiali dragati, oltre che un impianto di trattamento dei fanghi che garantirà non solo l'approfondimento dei fondali a 14,50 metri, ma anche la manutenzione nel tempo dei fondali a questo maggior pescaggio.



I FASE € 250 Milioni

Approfondimento dei fondali del porto fino a -12,50 mt



Rifacimenti del primo lotto di banchine esistenti (oltre 6,5 km) per adeguarle ai nuovi fondali



Realizzazione di una nuova banchina di oltre 1km a servizio di una nuova area portuale da destinare al Terminal Container

II FASE € 385 Milioni

Approfondimento dei fondali del porto fino a -14,50 mt



Adeguamento dei restanti lotti di banchine



Realizzazione di un impianto di soil washing

Nel dicembre 2021, sono stati avviati i cantieri per la c.d. “prima fase” del progetto Hub Portuale e, dall'avvio dei lavori, le attività (demolizione e ricostruzione di alcune banchine, dragaggi e conferimento dei materiali di scavo alle aree logistiche) si sono svolte senza interferenze con le operazioni portuali e senza comportare perdita di traffici, mantenendo la piena operatività del Porto che ha registrato sia nel 2021 che nel 2022 volumi da record. Nel dicembre 2022 è stato completato lo scavo della canaletta di avvicinamento al porto e nel 2023 sono in avvio gli interventi più complessi.

La “seconda fase” dell'Hub portuale prevede la realizzazione, mediante due distinte procedure di appalto integrato, dei dragaggi fino a 14 metri e 50 (intervento già contrattualizzato) e dell'impianto di trattamento dei fanghi (intervento già aggiudicato), le cui progettazioni esecutive sono in corso.

Il rispetto dei tempi previsti dal PNRR (conclusione entro il 2026 dei lavori della fase 2 dell'Hub portuale), ha reso, inoltre, necessario anticipare la chiusura della fase 1, grazie ad un programma di accelerazione che ne consenta la conclusione entro il 2024.

Il 5 novembre 2021 è stato sottoscritto il contratto presso la Prefettura di Ravenna per gli interventi relativi alla prima fase tra l'Autorità e il General Contractor aggiudicatario dell'appalto, un raggruppamento temporaneo di imprese.

Oltre alle conseguenze a livello di mercato, l'Hub Portuale genererebbe impatti che riguardano anche il cambiamento del surplus del consumatore e del produttore in termini di riduzione dei costi operativi dell'imbarcazione per l'incremento del fattore di carico e all'ottimizzazione della rotta marittima e, pertanto, anche la riduzione dei costi operativi del trasporto stradale e la riduzione dei tempi di trasporto delle merci sia via mare che via terra. Inoltre, si aggiungono le esternalità ambientali e gli aspetti climatici, dovuti al cambiamento della combinazione di scelte modali grazie alla possibilità di utilizzare le rotte migliori.

Le nuove Piattaforme logistiche

Strettamente collegati all'Hub Portuale sono gli interventi messi in atto per la realizzazione delle nuove piattaforme logistiche a servizio del Porto. L'Autorità, infatti, per effetto degli espropri previsti dal progetto dell'Hub portuale, ha acquisito l'area "Comparto Logistica 2", in destra Canale Candiano (estesa su una superficie di circa 35,5 ettari, in prossimità dello scalo ferroviario merci) e l'area "Comparto S3", in sinistra Canale Candiano (estesa su una superficie di circa 67,7 ettari, in prossimità dello scalo ferroviario merci/merci pericolose).

L'esecuzione dei lavori della prima fase dell'Hub Portuale, con la messa in quota delle aree, ha posto le basi per la realizzazione delle piastre logistiche, la cui urbanizzazione risponde all'esigenza prioritaria di spazi per attività logistiche e multimodali portuali/retroportuali: dal progetto agroindustriale nell'area "Logistica 2", alla piattaforma logistica in area S3, che rappresenta la seconda uscita dal porto, alla Penisola Trattaroli, tutti interventi declinati nell'ambito della sostenibilità ambientale ed energetica, ottimizzati nel nuovo regime della Comunità energetica portuale e realizzati prevalentemente in Partenariato Pubblico-Privato (PPP).

Attualmente per la piastra logistica in destra canale (Comparto Logistica 2) è in corso la progettazione delle opere di urbanizzazione, del collegamento stradale alla SS 67 e del collegamento ferroviario, mentre per la piastra logistica in sinistra canale (Comparto S3) è stato completato il progetto delle opere di urbanizzazione ed è in corso quello per il collegamento ferroviario.

Lo sviluppo del Ro-Ro e delle Autostrade del Mare

Alla luce di alcuni recenti eventi eccezionali, quali il blocco del Canale di Suez a seguito dell'incaglio della portacontainer Ever Given e la congestione dei porti del Far East e del Nord America per la pandemia, è emersa la necessità di affiancare in maniera più strutturale alle rotte navali lunghe, anche i processi di *reshoarding* e di *near shoaring* finalizzati a riportare più vicine all'Europa, o all'interno dell'Europa stessa, alcune filiere che, in caso di shock economici, possano garantire maggiore tempestività negli approvvigionamenti.

In questa logica, il Mediterraneo ed, in particolar modo, l'Italia rappresenta l'area con una maggiore quota di *Short Sea Shipping* (SSS) di armatori europei. Infatti, l'Italia vi detiene la posizione di leader, essendo la prima in Europa per merci movimentate, grazie alla solida tradizione armatoriale nel settore del traffico Roll-on/Roll-off di treni e mezzi gommati e delle Autostrade del Mare, la massima espressione del SSS.



In Italia il Ro-Ro rappresenta ormai da anni un'eccellenza del traffico portuale: se è vero, infatti, che nel 2022, nel settore dell'intermodalità marittima e ferroviaria, sono stati "sottratti" dalle strade italiane e dall'Italia in generale verso l'Europa 5,8 milioni di camion, per oltre 139 milioni di tonnellate di merci, generando un abbattimento di oltre 5,3 milioni di tonnellate di emissioni di CO₂, è vero anche che ben 2 milioni di camion (pari al 34,5% del traffico nazionale) sono stati "sottratti" dalle Autostrade del Mare.

Anche il Porto di Ravenna, negli ultimi anni, ha registrato una crescita costante del traffico del Terminal Ro-Ro, con la **linea Ravenna-Brindisi-Catania**: nell'ultimo triennio, il numero dei pezzi è cresciuto del 21% e le tonnellate di merce trasportata sono cresciute dell'11,5%, con un risparmio di oltre 210 mila tonnellate di emissioni di CO₂.

In particolare, nel 2022 i pezzi movimentati (80.595), sono cresciuti del 6,4% rispetto al 2021, e la merce movimentata (1.818.670 tonn.) è cresciuta del 25,7%, con un risparmio di circa 80.000 tonnellate di emissioni di CO₂.

Oltre ai benefici ambientali che l'imbarco di mezzi gommati genera in termini di riduzione delle emissioni, sulla linea Ro-Ro che parte da Ravenna e arriva a Catania viaggiano due nuove navi Ro-Ro che utilizzano per le attività di bordo l'energia elettrica fornita da mega batteria al litio che si ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e i pannelli solari impiantati sull'imbarcazione. Inoltre, queste sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.

L'analisi degli impatti del Porto di Ravenna

4

18 concessioni ex art. 18 e 4 autorizzazioni ex art. 16 ai sensi della L. 84/1994, 4 autorizzazioni ex art. 16 ai sensi della L. 84/1994, 6 depositi costieri e 2 operatori su aree in gestione dell'AdSP MACS

Il Porto di Ravenna è primo porto italiano per movimentazione di rinfuse solide, con gli oltre 11,7 milioni di ton al 2022.⁵

Attraverso l'impulso generato dagli indirizzi strategici, e dai relativi investimenti, dell'Autorità di Sistema Portuale e dei principali stakeholder pubblici e privati, il Porto di Ravenna rappresenta uno snodo strategico per il sistema industriale e manifatturiero per tutto il Nord Italia ed è diventato un importante scalo crocieristico.

Il settore industriale o commerciale dei Terminal e delle imprese portuali, che a Ravenna sono 30 di cui 18 concessionarie⁴, rende il porto

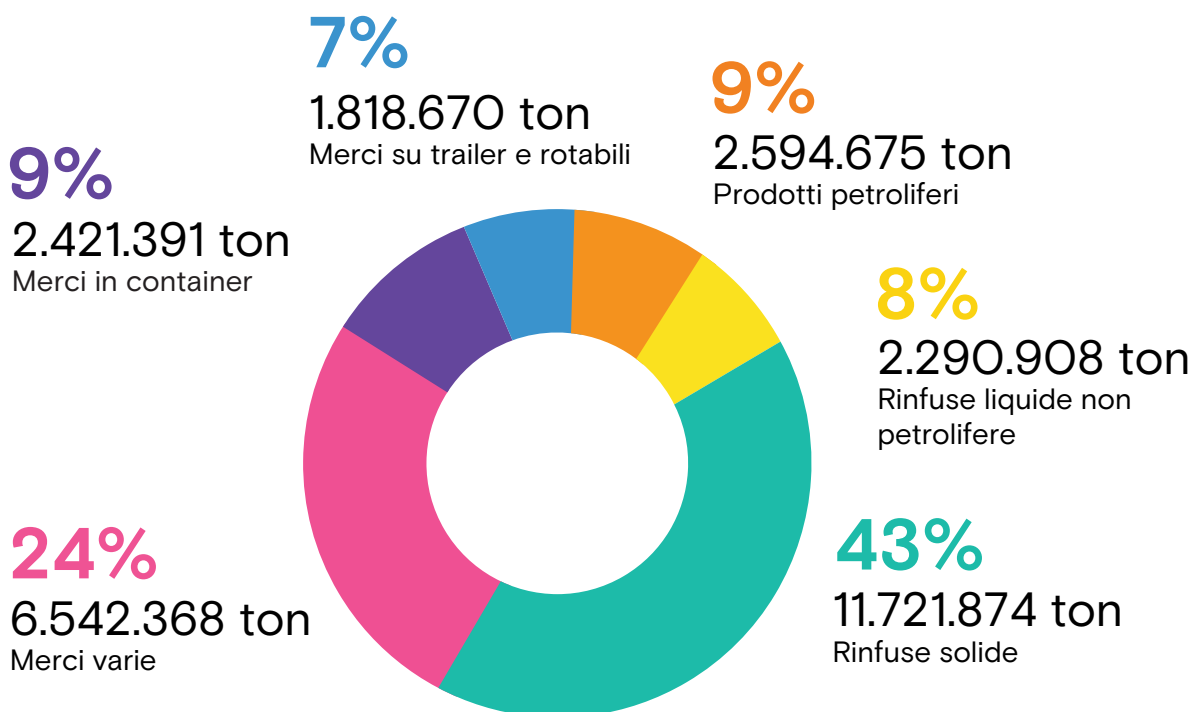
ravennate prevalentemente uno scalo di import di rinfuse, soprattutto solide (es. cereali, materie prime per l'industria ceramica, ecc.). Anche nel 2022, infatti, delle **oltre 27,4 milioni di tonnellate di merci movimentate, circa il 47% sono costituite da rinfuse solide**, seguite dalle merci varie e dalle rinfuse liquide

5

Fonte: Elaborazione Assoporti su dati Autorità di Sistema Portuale



Merci movimentate nel 2022 in tonnellate



Merci movimentate e differenza tra 2020 e 2022

	2020	2021	2022	Differenza 2020 vs 2022	
	Ton	Ton	Ton	ton	%
MERCI TOTALI	22.407.481	27.100.051	27.389.886	4.982.405	22,2%
Prodotti petroliferi	2.252.927	2.630.431	2.594.675	341.748	15,2%
Rinfuse liquide non petrolifere	1.901.355	2.020.296	2.290.908	389.553	20,4%
Rinfuse solide	9.433.803	11.307.208	11.721.874	2.288.071	24,3%
Merci varie	5.140.585	7.416.024	6.542.368	1.401.783	27,3%
Merci in container	2.127.236	2.279.623	2.421.391	294.155	13,8%
Merci su trailer/rotabili	1.551.575	1.446.469	1.818.670	267.095	17,2%

6

Cfr. Censis-Federazione del Mare (VI Rapporto sull'Economia del Mare, Dic. 2019); Unioncamere-Centro Studi Tagliacarne (IX Rapporto sull'Economia del Mare di Informare -CCIAA Frosinone -Latina, Feb. 2021)

Il rilievo assunto dal porto di Ravenna per il sistema produttivo nazionale è confermato peraltro dai dati sugli **impatti economici diretti ed indotti** generati sulle filiere logistico-produttive che si basano sulle merci che attraversano il porto e non solo. In particolare, questa capacità moltiplicatrice di valore è propria delle attività che fanno parte del cluster marittimo, proprio in forza della loro intrinseca funzione di servizio e di scambio alle imprese.

Sulla base della metodologia “Moltiplicatore dell’occupazione e del reddito” del CENSIS, debitamente contestualizzata al settore della logistica portuale⁶, l’Autorità, dopo aver mappato l’occupazione diretta nel Cluster Portuale, ha stimato il livello di occupazione indiretta e indotta, oltre che il valore aggiunto generato dalle attività del Porto per l’anno 2021. Essa ha applicato all’occupazione direttamente impiegata dagli operatori economici del cluster portuale i moltiplicatori dell’occupazione (coefficienti che mostrano per ogni unità di lavoro direttamente occupata in ciascun segmento del settore logistico-portuale quante unità di lavoro indirette e a livello di indotto vengano attivate) e del PIL (coefficienti che mostrano per ogni unità di lavoro direttamente occupata in uno specifico segmento del settore logistico-portuale il valore aggiunto pro-capite prodotto/attivato a livello di economia italiana).

Impatti diretti e indotti sull’occupazione (unità) e valore aggiunto (€/mln) diretto e indotto al 2022

8.612

Occupazione Diretta

6.396

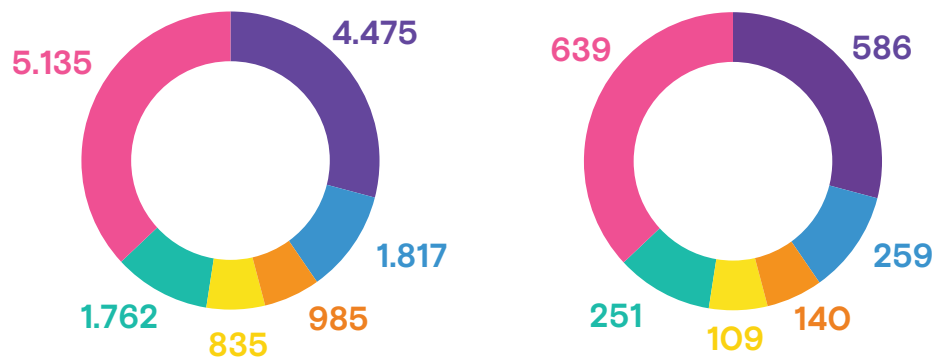
Occupazione Indotta

€ 810 mln

Valore Aggiunto Prodotto

€ 1.174 mln

Valore Aggiunto Indotto



- Terminalisti e imprese portuali
- Servizi portuali e tecnico nautici
- Agenzie marittime e Case di spedizione
- Altri servizi di interesse comune portuale
- Altri servizi alle navi e alle merci
- Altre imprese dirette - porto

Tenendo presente le attività e i servizi amministrativi svolti dall'Autorità e il numero delle imprese che ne usufruiscono, l'**occupazione diretta** nel Cluster Portuale è stimata in circa **8.600 unità** e in circa **6.400 unità** quella **indiretta** e dell'**indotto**, per **15.000 unità complessive**. Per quanto riguarda il contributo al PIL nazionale, il **valore prodotto diretto** è di circa **€ 810 milioni** mentre quello **attivato totale**, comprensivo dell'**indotto**, è di **circa € 2.000 milioni**.

7

I moltiplicatori che tengono conto di questi due fattori sono per l'occupazione e per il valore aggiunto rispettivamente 2,86 e 2,28.

Peraltro, questo dato non tiene conto dell'impatto indiretto del turismo crocieristico e della nautica da diporto⁷ ed esclude gli appaltatori che operano nei cantieri in essere, il settore dell'autotrasporto e **gli indotti dei grandi interventi infrastrutturali in fase di divenire**.

Per quanto riguarda questi ultimi, prendendo a riferimento gli € 891 milioni previsti nella prima revisione annuale del P.O.T. 2021 – 2023 per gli interventi di diretta competenza dell'AdSP MACS, l'Autorità ha stimato (sempre applicando la metodologia del Moltiplicatore) i seguenti valori:



Occupazione Stimata

40.079 addetti

23.045 addetti
direttamente nel settore

17.034 addetti
nei settori a monte/a valle



Valore Aggiunto Stimato

€1.978 mln

€1.149 mln
direttamente nel settore

€828,49 mln
nei settori a monte/a valle

Il nuovo Terminal Crociere



Le limitazioni all'accesso delle grandi navi per la salvaguardia della laguna di Venezia hanno spinto i principali operatori del settore all'individuazione di un approdo alternativo nel Mar Adriatico Settentrionale, mettendo il porto di Ravenna al centro di politiche di sviluppo da parte dei maggiori operatori del settore. Proprio al termine del 2021, l'Autorità ha aggiudicato l'appalto della gara europea per la **concessione per il servizio di stazione marittima e la costruzione del nuovo terminal crociere presso il Porto Corsini**, dimostrando di credere nel rilancio della funzione crocieristica del Porto di Ravenna. Questo, infatti, è stato scelto come home port, permettendo così ai turisti di potersi trattenere nelle giornate precedenti alla partenza o successive all'arrivo e coinvolgendo di conseguenza anche il sistema aeroportuale regionale.

Forse più delle altre progettualità, legate maggiormente al mondo manifatturiero, lo sviluppo di un Terminal crocieristico potrebbe generare impatti diretti sulla cittadinanza di Ravenna in termini di flussi di visitatori e di traffico urbano. Si prevede infatti che, una volta a regime, il terminal possa arrivare ad accogliere fino a **300.000 mila passeggeri** l'anno, con conseguenti opportunità a cascata per tutta la città.

La prima stagione crocieristica 2022 della nuova gestione Royal (con una tensostruttura provvisoria) ha visto, infatti, l'arrivo a Ravenna di 193.000 passeggeri (di cui 155.000 in home port), un risultato che ha quasi raddoppiato la previsione di traffico prevista per il primo anno di gestione del concessionario.

Per il 2023 risultano prenotare 94 navi per oltre 300.000 passeggeri di cui il 90% in Home port. Di questi circa il 50% sono passeggeri di navi Royal Caribbean, mentre gli altri si dividono tra le altre Compagnie che toccano Ravenna (Norwegian, Marella, Ponant, Grand Circle, Silversea, ecc)

Le possibili ricadute variano a seconda che si tratti di un home port o un porto di transito/scalo, dove la nave si ferma in porto per una certa quantità di ore prima di ripartire per la seguente destinazione dell'itinerario.

Ricadute sul territorio

Spese dei crocieristi

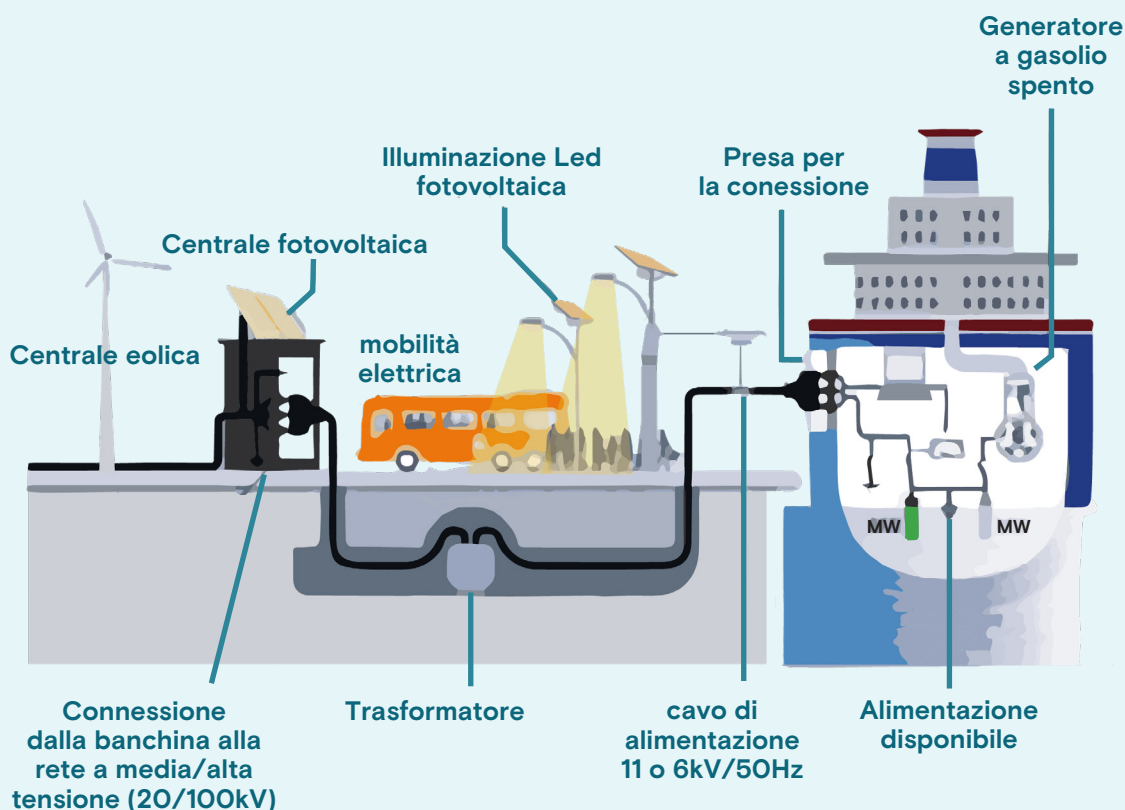
- Alberghi
- Ristorazione
- Trasporti
- Tours
- Prodotti di consumo
- Cultura e spettacolo

Spesa dell'equipaggio

- Comunicazione voice ed internet
- Ristorazione
- Trasporti
- Prodotti di consumo
- Servizi bancari

Spesa delle compagnie di navigazione

- Servizi tecnico-nautici
- Tariffe portuali
- Forniture di beni e servizi alla nave
- Forniture di beni e servizi ai passeggeri e all'equipaggio



L'affidamento del progetto all'operatore di rilevanza mondiale Royal Caribbean ha dimostrato una particolare attenzione alla sostenibilità ambientale e territoriale. Infatti, gli edifici saranno inseriti nel contesto del nuovo **Parco delle Dune**, realizzato dalla stessa Autorità, per un totale di € 6,2 milioni a suo carico e ancora in fase di progettazione. Il punto di partenza adottato per creare e ripensare questo spazio è stato di ricreare una piena continuità con gli elementi di naturalità che caratterizzano il sistema costiero. L'area, per una superficie complessiva di 12 ettari sarà concepita come un progetto unitario dove spazi a verde pubblico attrezzato e percorsi ciclo-pedonali si intrecciano a una serie di servizi e attrezzature a supporto dell'area del terminal crociere.

Inoltre, al fine di garantire la sostenibilità ambientale nella gestione della Stazione Marittima, sarà realizzato un **sistema di elettrificazione delle banchine** che permetterà alle navi in sosta di spegnere i motori e alimentarsi tramite energia elettrica. Questo progetto risulta peraltro già finanziariamente coperto, grazie al fondo del PNRR per un ammontare di 35 milioni di euro.

Dato il previsto aumento del carico di traffico terrestre sul territorio, sono stati svolti degli approfondimenti dettagliati sull'impatto del terminal sulla viabilità locale e pertanto Autorità e operatore stanno lavorando a percorsi alternativi per raggiungere e lasciare il terminal, come il miglioramento delle connessioni ferroviarie.

Il valore generato e distribuito

L'Autorità, in quanto ente pubblico non economico e responsabile dell'andamento del Porto di Ravenna, distribuisce il valore generato ai propri stakeholder, quali soggetti destinatari della missione dell'Ente, contribuendo in modo tangibile allo sviluppo delle comunità e delle realtà con cui opera. Nel 2022 il valore economico generato è pari a €35,1 milioni, quindi in crescita del 11,6% rispetto al 2021 e del 27,4% rispetto al 2020, ed è in prevalenza costituito dalle tasse portuali, tasse di ancoraggio e dai canoni demaniali.

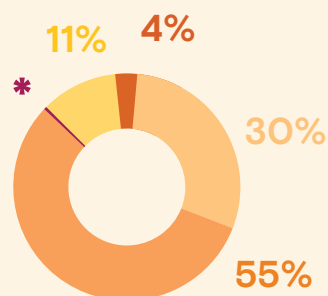
Del valore generato, il 30% costituisce il valore distribuito agli stakeholder, per un ammontare di quasi €11 milioni. Rispetto a quest'ultimo valore, una quota pari a circa il 55% è distribuito ai dipendenti, per salari e stipendi, oneri sociali e trattamento di fine rapporto; il 30% circa è rappresentato da costi sostenuti per servizi, per l'acquisto di materie prime, sussidiarie, consumo e merci ed oneri diversi di gestione; l'11% del valore economico distribuito è stato corrisposto all'Erario per imposte dirette e circa il 4% è stato destinato in favore della comunità sotto forma di contributi attinenti allo sviluppo dell'attività portuale e quote associative.

Il valore economico trattenuto nell'anno 2022, che costituisce il 70% del valore generato, è costituito dall'avanzo economico, ossia quasi il 64%, e da ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti per rischi per il restante 36%. Si sottolinea che il risultato di esercizio, al netto dei vincoli di legge, viene integralmente reinvestito per il finanziamento dei progetti di grande infrastrutturazione previsti dai documenti di programmazione dell'Ente.

Il valore trattenuto e distribuito

43%

Valore trattenuto



- Valore distribuito alla comunità
- Costi operativi
- Valore distribuito ai dipendenti
- Valore distribuito alla PA

* Il valore distribuito ai fornitori di capitale corrisponde allo 0,05% del totale del valore distribuito agli stakeholder.

30%

Valore distribuito



Il valore generato e distribuito

	2020	2021	2022
Valore economico generato⁸	27.574.318	31.481.032	35.136.199
Valore economico distribuito ⁹	8.911.874	9.485.548	10.779.231
Costi operativi ¹⁰	2.302.362	1.812.239	3.182.884
Valore distribuito ai dipendenti ¹¹	4.912.299	5.553.469	5.936.074
Valore distribuito ai fornitori di capitale ¹²	5.366	5.557	5.575
Valore distribuito alla PA ¹³	553.892	577.170	1.211.351
Valore distribuito alla comunità ¹⁴	1.137.956	1.537.112	443.347
Valore economico trattenuto ¹⁵	18.893.309	22.226.639	24.587.834

8

Valore economico generato rappresenta la somma delle entrate della Autorità, costituite dalle tasse portuali, dalle tasse di ancoraggio, dai canoni demaniali e dagli altri proventi finanziari.

9

Valore economico distribuito rappresenta la somma dei costi operativi, dei salari dei dipendenti, dei pagamenti ai fornitori di capitale, dei pagamenti alla Pubblica Amministrazione, dei contributi alla comunità.

10

I Costi Operativi rappresentano i pagamenti in denaro per l'acquisto di materiali, prodotti, strutture o servizi.

11

Il Valore distribuito ai dipendenti è costituito dai costi per il personale (salari e benefit).

12

Il Valore distribuito ai fornitori di capitale rappresenta i pagamenti degli interessi effettuati ai finanziatori.

13

Il Valore distribuito alla PA comprende le imposte di esercizio e il versamento all'Erario ai sensi dell'art. 1 c.594 della Legge di Bilancio n. 160/2019.

14

Il Valore distribuito alla comunità comprende i contributi attinenti lo sviluppo portuale, le spese sostenute nell'ambito portuale per la sicurezza e il contributo a favore dei fornitori di lavoro portuale autorizzati (ex DL 34/2020, art. 199 c. 1 lett.b) e i contributi associativi.

15

Il Valore economico trattenuto rappresenta la somma dell'avanzo economico, degli ammortamenti, degli accantonamenti, delle svalutazioni e delle rivalutazioni.

Governance

The background features a series of overlapping, wavy bands in various shades of teal and light blue, creating a sense of movement and depth. The top portion is a solid dark teal, while the lower portion is dominated by a large, light blue area that is framed by darker teal bands on the left and right sides.

La Struttura di Governance

Come soggetto preposto alla direzione strategica del Porto e al supporto alla Comunità Portuale, l'AdSP MACS è organizzata, secondo il dettame legislativo, mediante, da un lato, la direzione amministrativa, tecnica ed operativa (recentemente implementata la nuova direzione «Transizione al digitale e sostenibilità ambientale»), dall'altro, mediante organi e organismi di indirizzo, gestione e controllo, i quali, nella loro stessa costituzione, implicano il coinvolgimento costante dei vari soggetti che operano nell'ambito portuale, dagli operatori portuali, alla Autorità Marittima, ai lavoratori e alle Istituzioni. Peraltro, l'Autorità, pur nella sua autonomia è un ente vigilato e indirizzato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

La struttura di governance dell'AdSP MACS

Presidente

Il **Presidente*** è nominato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente della regione interessata "tra cittadini dell'UE aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuali". Tale organo ha la rappresentanza legale dell'AdSP, resta in carica per quattro anni e può essere riconfermato una sola volta. Al Presidente sono attribuiti i compiti di indirizzo e amministrazione attiva ordinaria e straordinaria, condivisi con il Comitato di Gestione.

Comitato di Gestione

Il **Comitato di Gestione*** è l'organo principe di direzione e gestione dell'Autorità e del Porto, luogo atto alla condivisione degli indirizzi strategici da intraprendere. Nominato dal Presidente, è composto da membri designati dalle istituzioni locali: l'AdSP stessa, la Regione Emilia-Romagna, il Comune di Ravenna e il rappresentante dell'autorità marittima designato dalla Direzione Marittima – Capitaneria di porto. Anche i membri del Comitato di Gestione hanno un mandato di quattro anni rinnovabile una sola volta.

Collegio dei Revisori dei Conti

Il Collegio dei Revisori dei Conti svolge una funzione di controllo attestando la corrispondenza del rendiconto alle risultanze di gestione.

*Il Presidente e i Membri del Comitato di Gestione non hanno vincolo di mandato.

La struttura organizzativa dell'Ente è di tipo piramidale, e prevede che il Presidente abbia come primo referente il Segretario generale, soggetto preposto alla Segreteria tecnico-operativa dell'Autorità. Periodicamente esso organizza e svolge riunioni con il Segretario generale ed i dirigenti dell'Ente per affrontare i temi sia operativi che strategici, nonché eventuali criticità.

La composizione del Comitato di Gestione¹⁶

Membri del Comitato di Gestione	Età	Genere	Funzione
Daniele Rossi	>50	M	Presidente nominato dal MIMS e dalla Regione Emilia-Romagna
Brognara Alfeo	>50	M	Membro designato dalla Regione Emilia-Romagna
Triossi Tomaso	<50	M	Membro designato dal Comune di Ravenna
Sciarrone Giuseppe	>50	M	Componente di diritto quale Direttore Marittimo
Cimmino Francesco	>50	M	Componente di diritto quale Direttore Marittimo

16

Nel corso del periodo oggetto di rendicontazione, il Comitato di Gestione ha visto susseguirsi alcuni membri. Nell'anno 2021, il membro Romagnoli Alessandra viene sostituita per dimissioni da Triossi Tomaso. Nel corso del 2022 il membro Sciarrone Giuseppe è stato sostituito, in data 1° marzo, da Cimmino Francesco.

A partire da giugno 2023 è stato inserito, all'interno del Comitato di Gestione, Michele Maltese in veste di nuovo Direttore Marittimo, in sostituzione a Francesco Cimmino.

La remunerazione dei componenti del Comitato di Gestione è a carico del bilancio dell'Autorità di Sistema Portuale ed è definita dal Comitato stesso sulla base di limiti massimi fissati, con decreto, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Precisamente, viene corrisposto un gettone di presenza ai componenti del Comitato

per la partecipazione alle riunioni dello stesso, mentre il Presidente percepisce un emolumento annuo, al lordo dei contributi previdenziali ed assistenziali e degli oneri fiscali a proprio carico, composto da una parte retributiva fissa e una parte retributiva variabile, quest'ultima legata ad obiettivi strategici generali determinati annualmente mediante specifica direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nella quale sono altresì indicate le modalità di rilevazione e monitoraggio dei risultati. Il monitoraggio circa il raggiungimento degli obiettivi è effettuato su base trimestrale da parte della Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero.

Il Presidente dell'Ente, la cui natura dell'incarico non è riconducibile a quella relativa al rapporto di lavoro subordinato, non è destinatario del Trattamento di Fine Rapporto. Quest'ultimo spetta, invece, al personale con qualifica dirigenziale (compreso il Segretario Generale), il cui emolumento annuo lordo, forfettario ed omnicomprensivo, è composto da una parte fissa ed una parte variabile, ancorata al raggiungimento di obiettivi strategici e di performance.

Per quanto riguarda il Collegio dei Revisori dei Conti, a decorrere dal 15 novembre 2021, la composizione è la seguente:

La composizione del Collegio dei Revisori dei Conti a decorrere dal 15 novembre 2021

Membri del Collegio dei Revisori dei Conti	Età	Genere	Funzione
Gianluca Dente	<50	M	Rappresentante del Ministero dell'Economia e delle Finanze
Piero Pinnelli	>50	M	Rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili
Antonio Cilloni	>50	M	Rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili
Leila Ricci (supplente)	<50	F	Rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili
Maria Cristina Farina (supplente)	>50	F	Rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

A fianco agli organi, vi sono due organismi anch'essi essenziali per garantire la corretta gestione dell'Autorità e del Porto, l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e la Commissione Consultiva.

Gli Organismi Consultivi dell'Autorità

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Presso l'**Organismo di Partenariato della Risorsa Mare** trova la sede il confronto partenariale ascendente e discendente, economico-sociale, sugli atti che devono essere approvati dal Comitato di Gestione relativi alla Comunità nel suo complesso e che quindi richiedono la considerazione di tutti i soggetti direttamente impattati. Questo infatti è composto, oltre che dal Presidente e dal Comandante del Porto, da rappresentanti degli operatori portuali, da coloro che hanno ottenuto la concessione portuale, degli armatori, degli industriali, degli spedizionieri, degli operatori dei trasporti ferroviari e su strada e della logistica intermodale, degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto.

Commissione consultiva

La **Commissione consultiva** ha una funzione di consulto per l'espressione di pareri obbligatori o facoltativi, non vincolanti in materie tecniche organizzative all'interno del porto, come l'adeguatezza degli organici delle imprese, l'avviamento della manodopera e la formazione professionale dei lavoratori. Questa è pertanto composta da cinque rappresentanti dei lavoratori delle imprese operanti in porto, da un rappresentante dei lavoratori dell'Autorità di Sistema Portuale e da un rappresentante delle categorie imprenditoriali degli armatori, degli industriali, dei concessionari, degli spedizionieri, degli agenti e raccomandatori marittimi e degli autotrasportatori.

Infine, a livello di organizzazione interna, la funzione preposta alla gestione delle risorse umane è individuata nel Segretariato generale, composto dal Segretario Generale e dalla Segreteria tecnico-operativa.

La Governance di Sostenibilità

La Governance dell'Autorità di Ravenna rispecchia appieno l'assetto richiesto dalla normativa. Tuttavia, la stessa disposizione del 2016 istitutiva delle Autorità di Sistema Portuale è andata ad esplicitare, tra i compiti delle Autorità, nuovi aspetti, quali quelli della transizione al digitale e sostenibilità energetica ed ambientale, i quali sono diventati a pieno titolo, al pari di altri temi legati alla gestione delle risorse umane, parte integrante dei piani programmatici dell'autorità ravennate.

In linea con quanto sopra evidenziato, in sede di variazione della pianta organica, nel 2022 è stata integrata la struttura tecnico operativa dell'Ente con una nuova e specifica Direzione denominata **"Transizione al Digitale e Sostenibilità Ambientale"** avente a capo una nuova figura dirigenziale, incaricata di definire l'intero processo di transizione digitale ed ambientale dell'Ente e gestire le annesse attività. All'interno di tale direzione sono presenti le aree che si occupano di tutela ambientale oltreché di sicurezza sul lavoro.

Tale direzione si occupa degli aspetti legati alla transizione al digitale che, nell'attuale contesto dell'Ente, rappresenta uno degli elementi di maggiore criticità e di maggiore potenzialità. Una crescente informatizzazione di tutti i processi, in particolare, si rende necessaria al fine di consentire una migliore fruibilità dei servizi da parte dell'utenza; uno dei primi passi compiuti dall'Ente in tale ambito è stata l'implementazione dello Sportello Unico Amministrativo (S.U.A.). Per quanto attiene le tematiche ambientali l'Ente, pur non essendo soggetto a specifici obblighi legislativi, ma considerando l'importanza e l'impatto che una specifica attività ha sul territorio e sull'ambiente, già con riferimento all'annualità 2021 ha provveduto alla rendicontazione delle attività svolte redigendo il **Bilancio di Sostenibilità Ambientale**, presentato a tutta la comunità portuale, in modo da consentire ai diversi interlocutori nonché ai cittadini di conoscere e formulare un proprio giudizio su come l'amministrazione interpreta e realizza la sua missione istituzionale e il suo mandato.

Etica ed integrità

The background features a vibrant pink color at the top, which transitions into a series of flowing, wavy bands in various shades of pink and light pink, creating a sense of movement and depth. The overall aesthetic is clean and modern.

Nel periodo oggetto di rendicontazione non si sono verificati episodi corruttivi

L'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna ritiene prioritario il rispetto dei principi di legalità, buon andamento e integrità propri di ogni Pubblica Amministrazione. Tali principi guida non possono non comprendere da un lato la prevenzione della corruzione e dall'altro la salvaguardia dei dati personali che quotidianamente essa si trova a trattare. Tale rilevanza è motivata dal fatto che in questo momento storico il tema dell'anticorruzione, ma anche dei rischi legati alla fuga di dati, è fortemente attenzionato soprattutto nell'ambito della buona gestione della pubblica amministrazione.

17

Con *maladministration* si intende il cattivo funzionamento dell'amministrazione pubblica a causa di comportamenti scorretti non riconducibili soltanto a quelli penalmente rilevanti, ma estesi a un più ampio concetto di corruzione amministrativa.

In effetti, nonostante non siano stati registrati episodi corruttivi né condotte irregolari, e neppure violazioni o perdite di dati, generanti episodi di cd. *maladministration*¹⁷, l'AdSP MACS è esposta costantemente a questo tipo di rischi, poiché nella sua quotidiana azione, l'Autorità si trova a svolgere attività contrattuale e ad esercitare poteri autoritativi e concessori che coinvolgono una pluralità di operatori economici locali, nazionali ed internazionali. In tali contesti, specialmente in considerazione degli elevati valori economici in gioco, quali i fondi PNRR o le concessioni di durata pluriennale e dell'aumento dei casi di attività criminali di matrice mafiosa, è necessaria un'elevata e scrupolosa attenzione da parte dell'Ente rispetto alla osservanza dei comportamenti e procedure stabiliti dalla legge e dal piano anticorruzione di cui l'Autorità si è dotata.

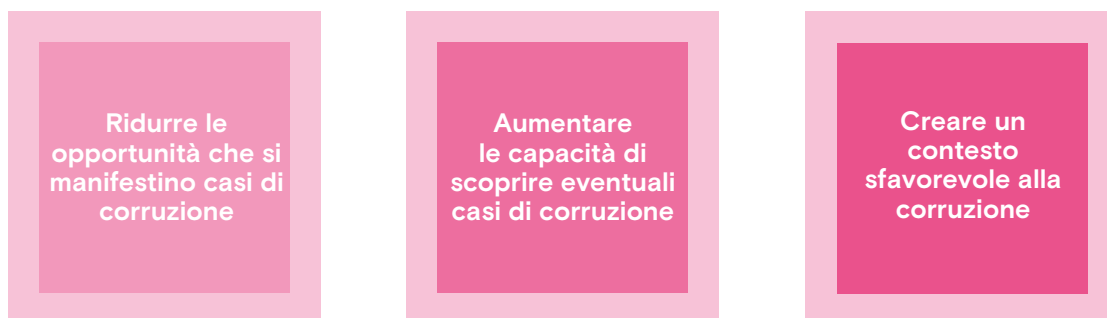
L'impatto che il verificarsi di episodi corruttivi, o comunque di cattiva amministrazione, avrebbe su un ente di alta visibilità, non solo in ambito locale, sarebbe gravissimo, oltre che dal punto di vista economico, anche dal punto di vista reputazionale. Per tale motivo, è stata introdotta un'importante attività in materia di promozione della cultura della legalità e della trasparenza destinata a tutti i lavoratori, quale parte integrante e sostanziale delle misure di prevenzione della corruzione.

La prevenzione della corruzione e la trasparenza

Per le motivazioni sin ora dette, l'AdSP MACS ha predisposto una versione aggiornata del proprio **Piano Triennale di prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTPCT) 2022-2024**, la cui stesura è stata guidata dai principi di carattere strategico, metodologico e finalistico del Piano Nazionale Anticorruzione (PNA) 2019.

In particolare, l'Autorità intende contribuire attivamente a promuovere l'etica e la trasparenza nel settore portuale, oggi sensibile in quanto in costante evoluzione e crescita, definendo le modalità di prevenzione della corruzione specificamente volte al raggiungimento di puntuali obiettivi strategici.

Obiettivi strategici per la lotta alla corruzione



La predisposizione di questo documento di prevenzione ha visto in primo luogo un attento lavoro di analisi del contesto interno ed esterno, poi di **valutazione dei rischi corruttivi** che possono manifestarsi e di ponderazione delle conseguenze e delle probabilità di verificarsi ed infine di **individuazione delle misure preventive** da adottare. Queste ultime si dividono in **misure generali** ed obbligatorie, le quali derivano dall'attuazione di norme e delle indicazioni contenute nel PNA che detta regole e linee guida a livello nazionale in materia di prevenzione della corruzione, e **misure specifiche**, finalizzate a contrastare o mitigare il rischio corruttivo relativamente ad alcune attività tipiche dell'Ente. Tra queste si trovano il Codice di comportamento, l'adozione di regolamenti volti a disciplinare i processi decisionali relativi alle attività sensibili, il Piano per la trasparenza e l'accesso civico e la stipula di patti di integrità negli affidamenti.

Nell'ambito della firma del contratto d'appalto per l'intervento infrastrutturale dell'Hub Portuale, è stato sottoscritto un Protocollo di Legalità al fine di garantire l'attuazione di idonee misure volte alla prevenzione e repressione della criminalità e dei tentativi di infiltrazione mafiosa per tutta la durata dell'appalto.

L'Autorità sta, altresì, incrementando l'attività di monitoraggio dell'attuazione delle misure anticorruzione. Se, infatti tale attività, introdotta nel PTPCT 2021-2023 risultava essere svolta ancora in modo parziale, il Piano 2022-2024 ha integrato, in alcune misure anticorruzione, anche un meccanismo di monitoraggio: rappresentano un esempio i protocolli di legalità sottoscritti in relazione ai contratti di appalto più strategici e di importi maggiori, che prevedono nell'attività di monitoraggio, anche il coinvolgimento della Guardia di Finanza.

L'attività di **mappatura dei processi amministrativi**, al fine di identificare le aree potenzialmente esposte a rischi corruttivi, è stata svolta con la stretta collaborazione dei dirigenti delle varie strutture. Questa analisi ha fatto emergere 50 attività analizzate con un rischio corruttivo diverso da "irrilevante", 16 attività analizzate con rischio "irrilevante".

Le aree esposte a rischio corruttivo generali e specifiche

Aree di rischio generali

- 1** Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari privi di effetto economico diretto ed immediato per il destinatario
- 2** Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto ed immediato per il destinatario
- 3** Contratti pubblici (ex affidamento di lavori, servizi e forniture)
- 4** Acquisizione e gestione del personale (ex acquisizione e 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

Aree di rischio specifiche

- 1** Concessioni e autorizzazioni
- 2** Scadenza e rinnovo delle concessioni
- 3** Vigilanza e attività ispettiva nelle sedi Portuali

Attività sensibili valutate per rischi legati alla corruzione*

	2021	2022
Numero totale di attività operative e non (o processi) analizzati per potenziali rischi legati alla corruzione	39	66
Numero totale di attività operative e non (o processi)	54	66
Percentuale	72%	100%

*gli esiti delle attività di mappatura delle attività sensibili nel 2020 sono state svolte con una metodologia differente.

Misure anticorruzione generali

- 1 Adozione dell'aggiornamento al PTPCT
- 2 Integrazione del piano nell'ambito del PIAO avendo cura che obiettivi strategici di prevenzione della corruzione e misure anticorruzione siano mantenute in coerenza con obiettivi ed attività del nuovo piano integrato di attività ed organizzazione
- 3 Gestione del rischio corruzione: aggiornamento continuo dei processi mappati
- 4 Richiamo nel POT 2022-2024 degli obiettivi strategici di prevenzione della corruzione
- 5 Programmazione ed attuazione dei percorsi formativi per la prevenzione della corruzione e della trasparenza per l'anno 2022, tenendo conto degli stanziamenti di bilancio necessariamente scarsi con attività specifiche per referenti e personale ispettivo
- 6 Controlli sulle autocertificazioni ex D.Lgs. n. 39/13
- 7 Monitoraggio delle misure di prevenzione da attuare nel corso del 2022
- 8 Monitoraggio annuale attuazione Codice di comportamento

Misure anticorruzione specifiche

- 1 Mantenimento del Sistema di Gestione Qualità della DT UNI EN ISO 9001
- 2 Gestione elenchi degli operatori economici per procedure sottosoglia (sia per servizi di ingegneria che per lavori) assicurando: rotazione degli inviti e verifiche a campione delle dichiarazioni circa i requisiti generali e specifici
- 3 Segnalazione a RPCT di procedure aperte per l'affidamento di contratti con unica offerta
- 4 Avvisi relativi alle sedute pubbliche delle commissioni di gara pubblicati online
- 5 Verifica dei tempi di esecuzione dei contratti (schede ANAC sui SAL) e segnalazione a RPCT in caso di ritardi superiori al 20% del tempo previsto per la fase di lavorazione
- 6 Predisposizione di bandi che facciano riferimento per quanto possibile al bando tipo ANAC per le procedure di affidamento di contratti sprovviste di bando tipo
- 7 Predisposizione di modelli per le dichiarazioni e offerte
- 8 Membri esterni di commissione giudicatrice: Acquisizione dichiarazioni di assenza conflitto di interessi precedente la nomina a commissario
- 9 Membri interni di seggio di gara: Acquisizione dichiarazioni di assenza conflitto di interessi in sede di verbale di riunione del seggio
- 10 Redazione atti per creare un "Albo Avvocati"
- 11 Acquisire e conservare le dichiarazioni di insussistenza di situazioni di conflitto di interessi da parte dei dipendenti al momento dell'assegnazione all'ufficio o della nomina a RUP, Acquisizione delle comunicazioni periodiche, Acquisizione delle comunicazioni di variazione delle dichiarazioni già presentate
- 12 Nel contratto di assunzione di nuovo personale dirigente è inserita una clausola di divieto di svolgere incarichi che "possono ingenerare situazioni, anche solo potenziali, di conflitto di interesse"
- 13 Gestione dell'inventario con etichette non amovibili
- 14 Proceduralizzazione delle attività necessarie al recupero crediti
- 15 Verifica del rispetto degli obblighi in capo al concessionario: clausole atti concessori che prevedono penali
- 16 Imprese portuali: adozione regolamento per il rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 L. 84/94 e conseguenti verifiche
- 17 Ispezioni demanio: Adozione procedura operativa
- 18 Ispezioni imprese portuali: Adozione procedura operativa
- 19 Realizzazione di n. 2 ispezioni demanio e 2 imprese

Il perseguimento degli obiettivi strategici sopradescritti non deve considerarsi compiuto con la mera adozione del Piano Triennale. Quest'ultimo deve diventare elemento vivo in mano all'Autorità. Compete al Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (RPCT), oltre che proporre al Presidente l'approvazione del Piano, dare impulso all'attuazione delle misure previste dallo stesso e promuovere attività di formazione per raggiungere una diffusa cultura della legalità e della trasparenza.

Ogni persona all'interno dell'Autorità è coinvolta nelle misure di prevenzione: l'organo di indirizzo - il Presidente -, approva il Piano e si confronta sui temi con le altre amministrazioni o Autorità, partecipando anche alle iniziative di Assoport; ciascuna Unità Organizzativa, composta da dirigenti, quadri ed impiegati, è chiamata a svolgere il ruolo fondamentale di attuazione del Piano e di collaborazione attiva nello svolgimento delle azioni di monitoraggio delle aree di rischio e segnalazione.

A tal proposito, l'Autorità ha messo a disposizione uno specifico **canale di whistleblowing**, il quale permette, a chiunque possa essere a conoscenza di una condotta illecita, di inviare la propria segnalazione in totale riservatezza e, ove preferito, garantendo il completo anonimato. Ad oggi, non sono state inoltrate segnalazioni.

Il Piano anticorruzione e il Codice di Comportamento sono disponibili nella apposita sezione web del Portale amministrazione trasparente (PAT). Si ricorda, inoltre, che nei contratti di appalto è richiesto l'obbligo per i contraenti di rispettare, ove applicabile, il PTPCT e il Codice di comportamento. Gli stessi documenti sono anche inviati alle società con partecipazione significativa dell'AdSP MACS.

Nel 2022 non è stata svolta ulteriore attività **formativa in materia di anticorruzione** rispetto a quella, estesa e generale, realizzata nel 2021. Nel Piano 2023 è, tuttavia, prevista un'attività per la promozione dei contenuti del PTPCT, del Codice di Comportamento e degli altri regolamenti adottati in materia, incluse trasparenza e accesso.

Dipendenti che hanno ricevuto formazione in materia di anticorruzione

	2021	2022
Dirigenti	3	3
Quadri	21	21
Impiegati	38	38
Totale	62	62

La fiscalità

Le Autorità di Sistema Portuale, ai sensi articolo 74 del TUIR e della legge 84/1994, non sono state, fin dalla loro istituzione, ritenute soggetti passivi d'imposta. Tuttavia, in seguito alla decisione della Commissione Europea del 4 Dicembre 2020 relativa al regime di aiuti e alla Tassazione dei porti in Italia, è stato richiesto all'Italia di abolire le esenzioni dall'imposta di cui beneficiano le AdSP. Come esito di un'indagine approfondita avviata dalla Commissione, è stato, infatti, accertato che l'esenzione conferisce ai porti italiani un vantaggio selettivo, violando così le norme UE in materia di aiuti di Stato. La decisione della Commissione precisa che se le Autorità di Sistema Portuale "realizzano profitti" grazie alle loro attività economiche, questi dovrebbero essere soggetti all'imposizione ordinaria prevista dalla normativa fiscale italiana per evitare distorsioni della concorrenza del mercato e per allineare il regime fiscale nazionale alle norme UE in materia di aiuti di Stato. Nel secondo semestre del 2022, il legislatore ha adeguato la disciplina sulla tassazione delle AdSP alla normativa europea, mediante emendamento al cd. decreto "infrastrutture e mobilità", e in particolare, ha stabilito che le Autorità rientrano tra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società. La stessa norma precisa altresì che non costituisce esercizio di attività commerciale l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, di quelle portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e per il rilascio delle autorizzazioni. Si prevede, infatti, che i canoni percepiti in relazione alle concessioni demaniali sono ora considerati "redditi diversi" e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo di imposta. Peraltro, lo stesso emendamento prevede che le novità abbiano decorso retroattivo, «dal 1° gennaio 2022».

Dunque, ad oggi, l'attività di concessione delle AdSP è equiparata ad un'attività tipica di impresa, imponendone la relativa tassazione, non lasciando tuttavia agli stessi Enti la piena facoltà di determinare i canoni e di utilizzarli come strumenti negoziali nei rapporti coi terminalisti.

L'AdSP MACS, che ha sempre mantenuto un atteggiamento di totale apertura e trasparenza anche da un punto di vista tributario, accoglie la modifica del regime fiscale applicato alle AdSP e **diventa, per quanto riguarda i canoni introitati a titolo di concessione demaniale, soggetto passivo d'imposta ai fini IRES.**

La tutela della privacy

Nel periodo oggetto di rendicontazione non si sono verificate perdite di dati

La raccolta e il trattamento dei dati personali sono gestiti da parte dell'Autorità in modo tale da assicurare la **piena applicazione della normativa in materia**, ossia le misure previste dal **General Data Protection Regulation (GDPR)**, contro possibili minacce di smarrimento, furto, cancellazione o comunicazione impropria, sia in riferimento ai dati dei propri dipendenti, sia degli individui che usufruiscono delle prestazioni amministrative

dell'Autorità. Infatti, l'Autorità è esposta anche in relazione ai rapporti con le società terze con le quali instaura rapporti di convenzione per la gestione esternalizzata di alcuni processi o servizi. Queste società, nello svolgimento del loro lavoro per l'AdSP MACS, diventano a tutti gli effetti "Responsabili del trattamento". A titolo esemplificativo, può essere riportato il caso della società che gestisce le buste paga e che, quindi, tratta dati personali dei dipendenti dell'AdSP MACS oppure quello dalla società che, gestendo il Port Community System, tratta i dati personali degli utenti che accedono al sistema per svolgere attività di vario genere e che includono la trasmissione di dati personali, come quelli per creare le credenziali di accesso o per la richiesta di autorizzazioni personali di accesso al porto per sé o per i propri dipendenti.

Per far fronte a questi adempimenti, l'Autorità si è dotata di una **Privacy Policy**, sintetizzata nella pagina accessibile dal banner a piè di pagina del sito istituzionale, e del **Modello organizzativo Privacy** attraverso il quale ha definito l'assetto delle proprie responsabilità in materia di protezione dei dati personali. Ai sensi del Regolamento europeo 2016/679 e del D.Lgs, 196/2003, sono stati così nominati il Responsabile della protezione dei dati (anche Data Protection Officer – DPO), individuandolo nella società partecipata Lepida S.c.p.A., il Titolare del trattamento dei dati, costituito dalla stessa Autorità, i soggetti autorizzati al trattamento dei dati personali, ossia il Segretario generale, i Dirigenti e i Responsabili di Unità organizzativa e gli incaricati al trattamento. Nell'ipotesi in cui il trattamento dei dati fosse effettuato da un soggetto diverso dal Titolare, come ad esempio gli appaltatori dei servizi IT, sono stati designati dei Responsabili esterni del trattamento.

A tale struttura, è affiancato il principio e dovere, inserito all'interno del Codice di Comportamento, dei dipendenti dell'Autorità di svolgere le proprie mansioni osservando il segreto d'ufficio e la normativa in materia di tutela e trattamento dei dati personali, astenendosi dal ricercare, trattare o fornire dati coperti dal segreto d'ufficio o dalle disposizioni in materia di dati personali.

In aggiunta, la delibera presidenziale n. 163 del 30 luglio 2020, oltre al *Modello Organizzativo Privacy*, ha dato attuazione anche ad altri strumenti ritenuti utili per una adeguata protezione dei dati che tenga conto dei rischi derivanti del processo di dematerializzazione dei processi e dei servizi affrontato dall'Autorità. Si fa riferimento, in particolare, alla *Policy per la gestione degli incidenti di sicurezza*, al *Disciplinare per la designazione degli amministratori di sistema*, al *Regolamento per l'utilizzo degli strumenti informatici*, al *Regolamento sulla videosorveglianza* e a tutti gli strumenti tecnici di valutazione e monitoraggio sul funzionamento dell'infrastruttura informatica.

Infine, affinché la documentazione e i regolamenti ad oggi esistenti siano sempre attuali, il DPO sta svolgendo una attività di *assessment* per verificarne lo stato di aggiornamento.

Il *Modello Organizzativo Privacy* prevede anche attività di monitoraggio continuo, quali il censimento dei trattamenti effettuati e delle emissioni delle autorizzazioni al trattamento ai dipendenti con incarichi che richiedano l'utilizzo dei dati personali, soprattutto richiedenti l'utilizzo di risorse informatiche.

Cyber security

Avendo intrapreso diverse iniziative per giungere ad un'amministrazione portuale digitalizzata, risulta quanto più necessario attivare tutte le opportune misure di sicurezza informatica volte a garantire la continuità nelle proprie attività e, dunque, a prevedere ed evitare la possibilità che si verifichino attacchi informatici o violazioni della riservatezza e perdite di dati dei dipendenti o degli utenti.

A tal proposito, l'Autorità ha adottato il documento ***Policy gestione incidenti di sicurezza*** redatto dal Responsabile del Servizio IT & Security che regola la procedura di gestione degli incidenti di sicurezza informatica che possono occorrere ai servizi e ai dati gestiti.

In caso di incidenti di sicurezza o di Data Breach, il Servizio IT & Security provvede alla gestione dell'incidente, avvalendosi anche della collaborazione del DPO, del Responsabile dell'Unità Organizzativa, i cui dati sono stati oggetto di incidente, e di eventuali altre figure, il cui intervento viene valutato caso per caso. Ad esempio, in caso di particolare gravità, dovrà essere coinvolto anche il Segretario generale.

A fianco del regolamento per la gestione dell'emergenza, per assicurare la protezione del sistema informatico, è stato disposto anche il ***Regolamento per l'utilizzo degli strumenti informatici e telematici*** che, rivolgendosi direttamente al personale e ai collaboratori dell'Autorità, fornisce le regole generali per il corretto utilizzo delle strumentazioni informatiche ai fini di assicurare la disponibilità e l'integrità di sistemi informativi e dati e di prevenire utilizzi indebiti degli strumenti aziendali.

Sul piano operativo, sono stati introdotti diversi **strumenti di protezione dell'architettura informatica** e dei dati in essa conservati o gestiti, come i dispositivi di sicurezza perimetrali (firewall, IDS, ecc..), i software anti-malware, antivirus, i sistemi di autenticazione e tracciamento degli accessi, il meccanismo di backup dei dati, oltre ai sistemi di prevenzione dei fenomeni di deperimento fisico o di danneggiamento dei supporti e degli apparati hardware.

L'Autorità, più recentemente, ha voluto aggiungere maggiore concretezza al concetto di prevenzione dei rischi informatici e in questa ottica ha attivato, per il triennio 2022-2024, lo svolgimento di un **programma sistematico di valutazione del rischio di cybersecurity** sui propri asset informatici.

Tale programma prevede, per i prossimi tre anni, lo svolgimento di:



Vulnerability Assesment

Il **vulnerability Assessment** ha l'obiettivo di censire gli asset potenzialmente oggetto di attacco informatico, di analizzare e misurare le vulnerabilità e attribuirne il grado di rischio per l'AdSP, oltre che di identificare le contromisure da adottare per la mitigazione.



Cyber Gap Analysis

La **Cyber Gap Analysis** identifica e qualifica i rischi determinati dalle non conformità ai principali standard applicabili alla infrastruttura informatica e pianificare gli interventi necessari per colmare tali non conformità.



Human-Factor Assesment

L'**Human-FactorAssesment** valuta il fattore umano come elemento di rischio per la sicurezza informatica e per l'AdSP. Tale analisi consente di pianificare e realizzare specifiche attività di formazione e sensibilizzazione rivolte al personale sulle tematiche di cyber security.

Di questi, l'Human-factor Assessment è stato svolto durante il 2022 tramite una campagna di social phishing dalla quale è stato possibile stimare il livello di consapevolezza e attenzione degli utenti interni dell'Ente e, di conseguenza, ipotizzare una prima campagna di formazione mirata.

Peraltro, l'esecuzione di questo programma prevede anche una fase di verifica continua e ricorrente in grado di misurare il miglioramento della configurazione del sistema in termini di cybersecurity.

E' attualmente in corso di svolgimento un servizio di gap analysis finalizzato a valutare le azioni necessarie per raggiungere la conformità rispetto al framework NIS 2¹⁸.

18

La Direttiva europea NIS 2 introduce misure stringenti e specifiche in termini di cyber risk management e di segnalazione e condivisione delle informazioni relative agli incidenti di sicurezza.

Gli affidamenti e i contratti pubblici

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale si avvale di numerosi operatori economici, individuati secondo le procedure di selezione pubblica previste dalla normativa vigente, al fine di gestire in maniera efficiente i beni del demanio marittimo e di realizzare gli obiettivi strategici e di missione dell'Ente.

Tali rapporti sono ampiamente articolati e riguardano la realizzazione di opere pubbliche e l'espletamento di lavori e servizi di varia natura nonché di forniture, come individuati negli strumenti di pianificazione e di programmazione.

La strategicità dei rapporti con questi stakeholder determina una forte attenzione alla gestione del processo di affidamento di tali opere o servizi da parte della Autorità, la quale, soggetta all'applicazione delle disposizioni del Codice dei Contratti Pubblici (D.Lgs. 50/2016) e delle normative ad esso connesse, opera nel rispetto dei principi di trasparenza, libera concorrenza, parità di trattamento, non discriminazione, proporzionalità, legalità, pubblicità e rotazione, il quale impone alle Pubbliche Amministrazioni di non avere rapporti sempre con lo stesso fornitore, sia negli inviti che negli affidamenti.

La gestione di tutte le fasi inerenti i contratti pubblici è affidata dall'Autorità ad un Responsabile Unico del Procedimento (RUP), che, supportato dai collaboratori, dai dipendenti delle diverse aree e servizi, nonché da soggetti esterni ove necessario, si occupa di sovrintendere tutti i compiti connessi alla programmazione, alla progettazione, all'affidamento ed all'esecuzione dei contratti e, di conseguenza, anche dell'individuazione ed applicazione degli aspetti di sostenibilità ambientale e sociale.

Quasi il 90% dei nuovi fornitori sono stati selezionati secondo criteri ambientali

Con riferimento agli **aspetti ambientali** inerenti ai **contratti pubblici** si rileva che, come previsto dall'art. 34 del Codice Appalti, qualora l'intervento oggetto del contratto di appalto o di concessione sia riconducibile ad un *Criterio Ambientale Minimo adottato dal decreto del Ministero dell'Ambiente*, il conseguimento degli obiettivi ambientali è attuato attraverso l'inserimento nella documentazione progettuale e di gara almeno delle "specifiche tecniche" e delle "clausole contrattuali" ivi contenuti ed eventualmente anche dei relativi "requisiti dei candidati" e dei "criteri premianti". Qualora l'intervento non sia stato ricondotto dal progettista ad un CAM specifico, il RUP può comunque valutare la possibilità di inserire dei requisiti di qualificazione e/o criteri premianti inerenti alla tutela ambientale (quali, ad esempio, il possesso della certificazione UNI ISO 45001:2018 o UNI ISO 14001:2015, il possesso di mezzi o attrezzature "verdi", la registrazione al sistema comunitario di ecogestione EMAS o l'impegno ad adottare modalità organizzative che riducano l'impatto ambientale delle prestazioni). Inoltre, ad eccezione degli esigui interventi per i quali non sia individuato alcun impatto in materia ambientale, è previsto il recepimento nel Capitolato Speciale di Appalto di progetto delle previsioni individuate dal Sistema di Gestione Ambientale dell'Ente.

Con riferimento invece agli **aspetti sociali** dei **contratti pubblici** si rileva che criteri sociali (volti alla promozione di opportunità occupazionali, condizioni di lavoro dignitose, dei diritti sociali e lavorativi, della responsabilità sociale di impresa, delle pari opportunità ed inclusione lavorativa giovanile e dei disabili) possono essere utilizzati in diverse fasi della realizzazione di un appalto, dall'individuazione delle specifiche tecniche, alla selezione dei candidati, fino alla definizione delle clausole contrattuali da rispettare durante l'esecuzione. Di natura affine ai criteri sociali vi sono le **"clausole sociali"** che, sostanzialmente, comportano l'obbligo per l'impresa aggiudicataria, che subentra nell'esecuzione, di assicurare i livelli occupazionali tramite l'assunzione del personale già alle dipendenze nell'impresa uscente (art.50 del Codice Appalti).

Nelle procedure svolte dall'Ente, quali modalità di attuazione e promozione di criteri sociali possono essere considerate:

- previsione di specifiche tecniche inerenti caratteristiche sociali di determinate catene di fornitura;
- inserimento di una clausola sociale soprattutto per le procedure relative a servizi ad alta intensità di manodopera (ad esempio servizio di pulizia della sede);
- richiesta del possesso di certificazione etica "social accountability" 8000 quale requisito di qualificazione o punteggio premiante.

Per quanto riguarda la **verifica e monitoraggio**, durante la fase esecutiva del contratto le attività di sorveglianza sulla conformità alle procedure individuate sono condotte da parte del RUP e dei soggetti di cui si avvale (DL/DE).

Per gli appalti finanziati in tutto o in parte da finanziamento PNRR/PNC, poiché promuovono una visione integrata dello sviluppo ricercando un equilibrio sinergico tra dimensioni economiche, sociali e ambientali e gli aspetti di natura tecnico-realizzativa, è stata prestata particolare attenzione all'individuazione di progettualità che dal punto di vista tecnico e qualitativo possano soddisfare questi criteri, anche indirizzando le Stazioni Appaltanti a selezionare i propri operatori economici con criteri che favoriscano sostenibilità e innovazione; si è, altresì, posta cura a garantire pari opportunità, generazionali e di genere, e l'inclusione lavorativa delle persone disabili.

Con queste premesse, l'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna ha selezionato, nel 2022, 9 nuovi fornitori avvalendosi, per la valutazione di 8 di essi, di criteri ambientali (l'unica eccezione riguarda una gara per servizi assicurativi che esula dal campo in esame) e, per due di loro, anche di criteri sociali.

Nuovi fornitori valutati con criteri sociali e ambientali¹⁹

	2020	2021	2022
Nuovi fornitori all'anno	11	8	9
Criteri ambientali			
Numero nuovi fornitori valutati utilizzando criteri ambientali	11	8	8
Percentuale nuovi fornitori utilizzando criteri ambientali	100%	100%	89%
Criteri sociali			
Numero nuovi fornitori valutati utilizzando criteri sociali	0	1	2
Percentuale nuovi fornitori utilizzando criteri sociali	0	12,5%	22%

19

Per l'analisi dei dati quantitativi, ovvero del numero di operatori economici selezionati sulla base di procedure ad evidenza pubblica contenenti criteri ambientali o sociali, sono state prese come riferimento le procedure avviate nel corso del 2022 dalla Direzione Tecnica (che costituisce, secondo le missioni istituzionali identificate, la struttura stabilmente dedicata alla progettazione, agli affidamenti e all'esecuzione di interventi pubblici) ed, in particolare, le procedure aperte o negoziate in cui, o nel progetto (specifiche tecniche), o nella documentazione di gara (criteri di selezione o di valutazione), o nel contratto (clausole contrattuali) siano stati considerati aspetti inerenti criteri ambientali o sociali.

Innovazione e Security

The background of the image is a solid purple color. It features several large, overlapping, wavy shapes in various shades of purple, ranging from light lavender to dark, almost black, purple. These shapes create a sense of movement and depth, resembling stylized waves or flowing fabric. The overall aesthetic is modern and clean.

La digitalizzazione e l'innovazione tecnologica

Le esigenze degli operatori portuali sono in continua trasformazione, soprattutto nell'attuale contesto di profonda evoluzione all'interno della logistica intermodale che vede attribuire ai porti un ruolo sempre più forte e centrale. Tali richieste di intervento sono legate alla semplificazione e velocizzazione delle procedure autorizzative e alla sicurezza delle attività e operazioni presso i terminal, le banchine e sulle navi, oltre che al potenziamento delle interazioni tra i vettori logistici gomma-ferro-nave.

Di conseguenza, anche le Autorità e gli Enti direttamente coinvolti nella amministrazione dei porti sono stati inclusi nel processo trasformativo che sta riguardando la generalità della Pubblica Amministrazione già a partire dal Codice per l'Amministrazione Digitale entrato in vigore nel 2006, volto ad aumentare il livello di digitalizzazione ed interconnessione con gli utenti ed il livello di efficienza infrastrutturale. Più recentemente, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ha attribuito un ruolo centrale alla digitalizzazione, innovazione e sicurezza nella PA e tra le principali iniziative previste vi sono la banda ultra-larga, il Cloud PA, l'identità e domicilio digitale, interoperabilità dei dati per i servizi on line ai cittadini, piattaforme di notifica digitali e cybersecurity.

Per l'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna, la direzione intrapresa verso l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione si è concretizzata, da un lato, nel Port Community System, per la gestione sicura delle informazioni tra i soggetti operanti nel porto e, dall'altro, nello Sportello Unico Amministrativo, strumento che sta rendendo possibile la digitalizzazione dei procedimenti amministrativi.

Tali investimenti, supportati dalle iniziative rivolte all'efficientamento dell'infrastruttura tecnologica dell'AdSP MACS con il cablaggio della fibra ottica a banda ultra-larga, hanno incrementato le prestazioni dell'Autorità, facilitandone l'erogazione da parte dei dipendenti dell'Autorità e rendendole più fruibile sia in termini di modalità che di velocità di accesso da parte degli utenti.

La digitalizzazione dei servizi e lo Sportello Unico Amministrativo

In attuazione delle disposizioni introdotte con il **Codice dell'Amministrazione Digitale (CAD)**, l'Autorità si è impegnata a raggiungere gli obiettivi volti a rendere effettivi i diritti di cittadinanza digitale e più efficace e trasparente l'attività amministrativa, tenendo in considerazione le esigenze dei propri stakeholder.

In ragione della complessità e della molteplicità dei processi in cui si articolano i procedimenti gestiti dall'Autorità e del loro livello di informatizzazione, l'AdSP MACS sta transitando verso modalità operative digitali in grado di razionalizzare e semplificare i procedimenti, le attività gestionali, la modulistica e le modalità di interfaccia (come l'accesso e la presentazione di istanze) con i cittadini e gli operatori economici, con vantaggi anche sotto il profilo ambientale.

A tal proposito, a livello di governance e di programmazione strategica, l'Autorità ha approvato il Piano Triennale per l'informatica 2020-2022, in fase di aggiornamento, e ha nominato il Responsabile della transizione al digitale al quale fanno capo le iniziative già introdotte o in fase di progettazione.

Sul piano operativo, invece, rappresenta una significativa novità lo **Sportello Unico Amministrativo**, che esercita funzioni di carattere:

a) amministrativo, per la gestione dei procedimenti amministrativi e autorizzativi concernenti le attività economiche, ad eccezione di quelli concernenti lo Sportello unico doganale e dei controlli e la sicurezza;

b) front office rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto. Al fine di ottimizzare le procedure, all'atto della presentazione delle istanze e fino al rilascio del provvedimento definitivo;

c) back office fornisce ai dipendenti incaricati gli strumenti informatici per la gestione dell'istruttoria, automatizza la partecipazione dei diversi uffici della AdSP coinvolti, inoltre, su indicazione del responsabile del procedimento, i documenti alle altre Amministrazioni competenti, garantisce la completezza della documentazione, controlla il processo fino al rilascio del provvedimento definitivo.

Al fine di assicurare l'efficace implementazione e gestione dello Sportello Unico Amministrativo, è stato approvato un Regolamento apposito ed è stato nominato il Responsabile dello Sportello Unico Amministrativo.

L'attivazione presso lo SUA di tutti i procedimenti, è stata avviata nel corso dell'anno 2021. Ad oggi gli operatori possono utilizzare lo SUA per richiedere:

- Autorizzazioni per lo svolgimento di attività nell'ambito del demanio marittimo all'interno del porto di Ravenna ex art. 68 cod.nav.;
- Rinnovo dell'iscrizione al registro ex art. 68 cod.nav. per l'esercizio di attività nei porti
- Autorizzazioni per lo svolgimento di attività urgenti ex. art. 68 cod.nav.
- Rilascio/rinnovo delle concessioni ex art. 36 cod. nav. e ex art. 18 L. 84/94 ;
- Variazioni alle concessioni ex art. 24 cod.nav.;
- Subingresso ex art. 46 cod.nav.;
- Affidamento ad altri soggetti ex art, 45 cod.nav.;
- Anticipata occupazione ex art. 38 cod.nav.;
- Nuove opere ex art. 55 cod.nav.;
- Rinuncia alla concessione.

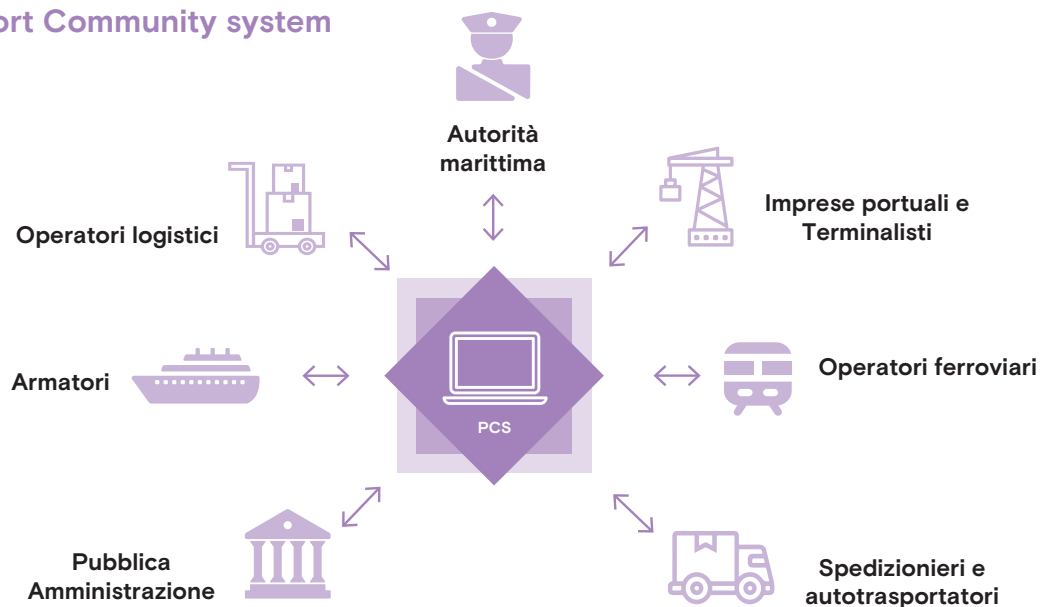
Nel 2023 saranno implementati gli ulteriori procedimenti previsti all'interno del Regolamento citato.

La digitalizzazione della catena logistica ed il Port Community System

Se il processo di digitalizzazione delle procedure amministrative è stato recentemente intrapreso, da tempo l'AdSP MACS ha promosso la digitalizzazione dei processi portuali per ottimizzare e automatizzare la catena logistica portuale attraverso il Port Community System. Questo costituisce una piattaforma elettronica aperta che consente uno scambio intelligente e sicuro di informazioni fra soggetti privati e pubblici con l'obiettivo di ottimizzare i servizi di trasporto, le attività istituzionali ed operative e il monitoraggio della security portuale e pertanto finalizzato al miglioramento della competitività della comunità portuale.

Il PCS Ravenna è composto da due sezioni, la **Componente operativa relativa ai processi logistici** e la parte istituzionale relativa alle **Comunicazioni con l'Autorità di Sistema Portuale**. La prima è una sezione, inizialmente progettata per rispondere all'emendamento sulla sicurezza al Codice doganale comunitario, avente la funzione di interfaccia unica per gli operatori quali gli spedizionieri, gli Agenti marittimi, i Terminal e gli autotrasportatori per gli interi processi operativi di importazione ed esportazione delle merci. La seconda è invece lo strumento, costantemente aggiornato, funzionale alla dematerializzazione di alcune comunicazioni della comunità portuale con l'Autorità: attraverso questa sezione è possibile compiere notifiche e richiedere l'autorizzazione di accesso alle aree portuali.

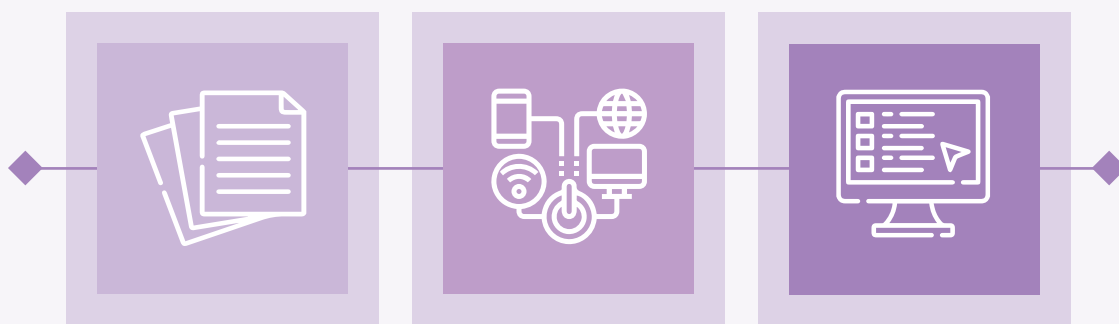
Port Community system



L'AdSP MACS dal 2011 è membro dell'International Port Community System Association, associazione che raccoglie i principali Port Community System Operators a livello mondiale per attivare percorsi virtuosi di scambio di esperienze e buone prassi e garantire la presenza nei tavoli consultivi degli organismi dell'UE e a livello internazionale.

La digitalizzazione delle procedure doganali

A seguito della sigla, ad ottobre 2020, dello specifico Protocollo di Intesa fra l'Autorità e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, è entrato nella fase operativa il Progetto di digitalizzazione delle procedure doganali nel Porto di Ravenna finalizzato alla completa automazione delle procedure doganali e delle operazioni logistiche connesse ai flussi di merce, dalle banchine fino ai varchi, all'inizio, quello dei container e successivamente, di tutti gli altri, incluso quello ferroviario. In particolare, il progetto è volto a semplificare il controllo dei mezzi e delle merci in transito e si pone l'obiettivo generale di automatizzare, secondo uno standard omogeneo su tutto il territorio italiano, le procedure di ingresso e uscita dai varchi portuali e di imbarco e sbarco connesse all'attività doganali di import ed export delle merci di rilevanza doganale, nonché alle procedure di pagamento delle tasse portuali e di ancoraggio e di tracciamento dello stato doganale della merce.



Al fine di offrire servizi amministrativi digitali e quanto più efficaci tra loro, la realizzazione della digitalizzazione delle procedure doganali sarà integrata al Port Community System e al Terminal Operating System per il Terminal Container, ad oggi rispettivamente in fase di definizione e implementazione. A dimostrazione di ciò, a titolo di esempio, nell'ambito del progetto UE "PROMARES" (Programma transfrontaliero Italia-Croazia) sono state avviate le attività per la realizzazione del sistema applicativo "Rail Management Platform" che, in connessione col Port Community System di Ravenna, in particolare, prevede l'interscambio dati con la Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) di RFI e con gli operatori della manovra ferroviaria per assicurare l'ottimizzazione dei tempi di trasporto intermodale della merce dal mezzo navale a quello ferroviario.

Il potenziamento delle infrastrutture di rete

Al fine di assicurare una prestazione efficiente del sistema informatico dell'AdSP MACS, nel periodo oggetto di rendicontazione, l'infrastruttura di rete dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna è stata ulteriormente potenziata mediante l'aggiornamento della porzione più datata del cablaggio in fibra ottica a banda ultra-larga dell'area portuale. Questo è stato possibile mediante l'affidamento alla società *in house* Lepida S.c.p.A. Al fine di facilitare le successive operazioni di manutenzione e per poter disporre interamente dell'infrastruttura, è stata adottata la soluzione di non attribuire a terzi la proprietà dei cavi.

La security portuale

A partire dal 2001, a seguito dell'attentato dell'11 settembre, la security è diventato uno dei temi maggiormente attenzionati da parte delle Istituzioni nazionali e sovranazionali anche in materia portuale. Pertanto, il concetto di sicurezza e protezione da azioni terroristiche, che fino a quel momento non aveva riguardato direttamente l'ambito dei traffici portuali, è stato esteso anche alle strutture portuali e al trasporto marittimo. Da qui, l'approvazione di un sistema di norme e regolamenti internazionali e locali intesi a migliorare e rafforzare la sicurezza nei traffici via mare, a garantire la salvaguardia dei lavoratori portuali e marittimi e a scoraggiare atti illegali o terroristici contro navi, porti, terminal e attrezzature marittime.

In questo quadro hanno trovato un ruolo e delle responsabilità anche le Autorità di Sistema Portuale.

Dal combinato disposto del Regolamento europeo 725/2004 e della Direttiva 65/2007/UE, l'Autorità ha visto l'attribuzione di un compito di coordinamento e raccordo tra gli operatori portuali e la Capitaneria di Porto. Infatti, da un lato fa parte della *Conferenza dei Servizi per la sicurezza portuale*, presieduta dal Comandante del Porto, che approva il Piano di Sicurezza del Porto, dall'altro è membro del *Comitato di Sicurezza portuale*, anch'essa presieduta dall'organo massimo della Capitaneria, che approva i singoli Piani di Sicurezza degli impianti portuali.

Tali Piani, quello del porto e quelli dei singoli impianti, sono redatti sulla base di valutazioni di sicurezza del porto e degli impianti portuali, effettuate dall'AdSP MACS e costituiscono la trama dei servizi di sicurezza del cluster portuale di Ravenna.

Il primo, il *Piano di sicurezza* del porto, prendendo in considerazione le diverse zone del porto, individua procedure e azioni di salvaguardia e integra i piani di sicurezza degli impianti portuali. Questo è elaborato dalla Capitaneria di Porto, facente la funzione di Autorità di Sicurezza del porto.

Inoltre, l'Autorità propone all'Autorità di Sicurezza del porto il nominativo dell'agente di sicurezza del porto nell'ambito del proprio personale dipendente e l'Autorità di sicurezza, con proprio atto, lo nomina.

A valle del Port Facility Security Assessment (PFSA) condotto dall'Autorità e approvato dalla Capitaneria di Porto, i singoli Agenti di Sicurezza dei terminal redigono il Piano di sicurezza del rispettivo impianto portuale, a norma del Regolamento 725/2004, e lo mandano in approvazione al Comitato di Sicurezza. Tali piani contengono le disposizioni per garantire la sicurezza nel contesto del singolo operatore portuale.

A livello operativo, l'Autorità di Sistema Portuale ha dotato il porto di varie misure di protezione tra loro integrate che sono il sistema di video-sorveglianza, il quale è oggetto di prossimo ampliamento per la copertura di aree prima prive e il sistema di controllo degli accessi alle aree demaniali.

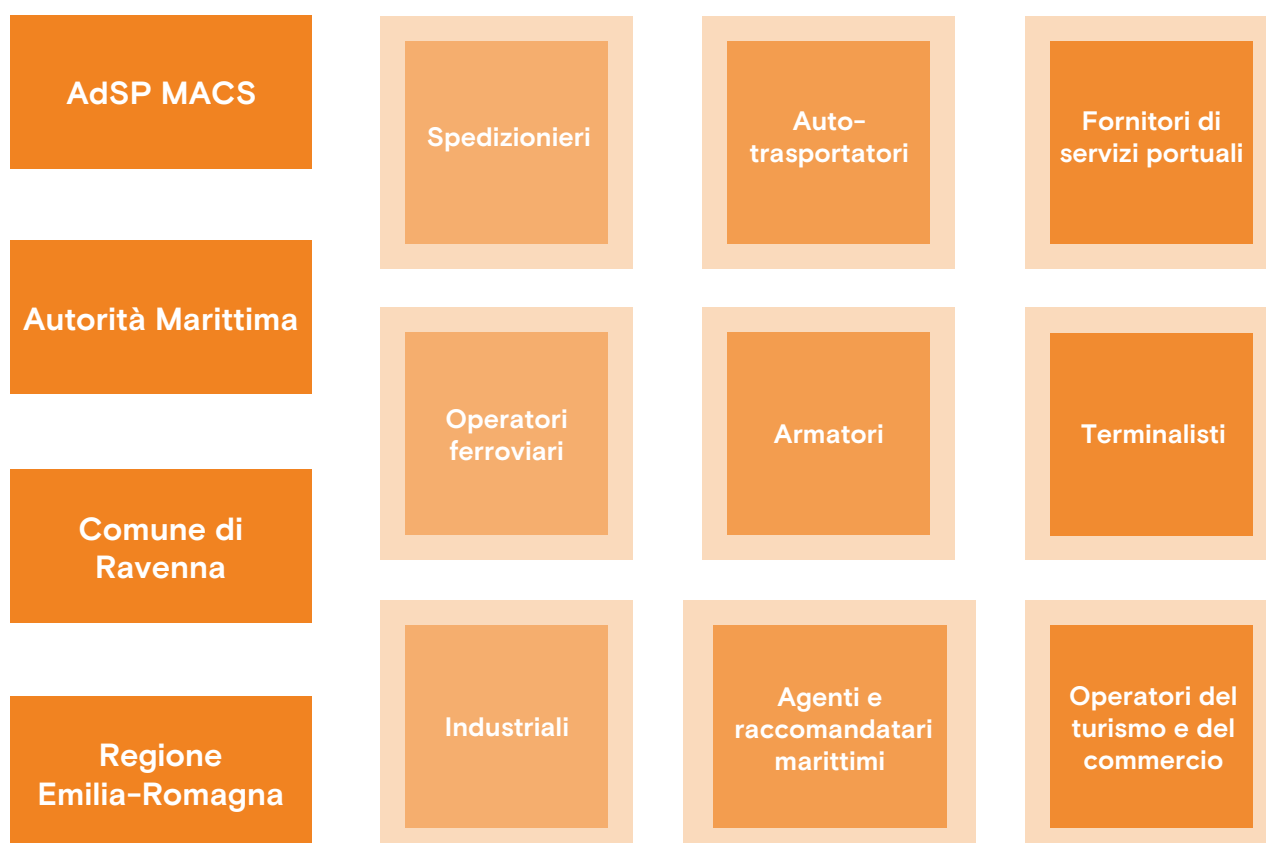
La Comunità portuale e il territorio

The background of the page is a solid orange color. Overlaid on this are several large, wavy, semi-transparent shapes in various shades of orange and yellow, creating a layered, abstract effect that resembles a landscape or a series of overlapping waves.

Il Porto è per antonomasia un luogo di incontro, nato per alimentare scambi commerciali, agevolare la creazione di contatti e le interazioni umane. Il Porto è parte integrante del proprio territorio e della comunità e dunque anche l'Autorità contribuisce attivamente a sostegno del confronto e della collaborazione reciproca.

Come descritto nei paragrafi relativi agli Stakeholder e alla Governance, l'Autorità possiede per legge uno strumento istituzionale di dialogo e confronto costante con i soggetti istituzionali ed economici, ossia l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. A questo, peraltro, si aggiunge anche il Comitato di Gestione, intendendolo nella sua funzione di organo di amministrazione condivisa. Seppur rispetto a differenti interlocutori, tali organismi svolgono il ruolo fondamentale di ascolto delle esigenze della Comunità portuale e di tutti stakeholder, di comunicazione e promozione delle strategie intraprese dall'Autorità e di condivisione delle responsabilità per il raggiungimento di obiettivi comuni.

La Comunità portuale



Le collaborazioni con gli altri Enti, Istituzioni, Associazioni di settore e iniziative di promozione del Porto

Apertura e confronto sono i criteri di approccio dell'Autorità alla Comunità

L'Autorità non fa mai mancare la propria disponibilità a partecipare, mediante il contributo operativo dell'Ufficio per la promozione territoriale e la disponibilità dell'organo di rappresentanza legale dell'Autorità, agli incontri pubblici con la cittadinanza, richiesti dalle Istituzioni, come il Comune di Ravenna, dalla Prefettura o dalle Associazioni del territorio, per confrontarsi sugli innumerevoli temi che toccano, ognuna in modo diverso, le varie categorie parte della Comunità Portuale.

L'apertura verso la cittadinanza e la ricerca di collaborazione nei confronti degli Enti e delle Istituzioni acquista maggior rilievo man mano che va avanti la trasformazione del Porto di Ravenna attraverso il cantiere dell'Hub Portuale di Ravenna, l'appalto per la Concessione del servizio di Stazione Marittima e di costruzione del nuovo terminal crociere a Porto Corsini.

Più volte, parallelamente all'apertura dimostrata per progetti di grande portata, l'Autorità ha partecipato ad iniziative di confronto con le comunità locali anche su temi di valenza inferiore, ma tuttavia ugualmente sentiti per i piccoli abitati o le frazioni della comunità locali, al fine di cogliere i possibili miglioramenti o i suggerimenti per minimizzare i disagi nelle occasioni di lavori pubblici in aree generalmente aperte a pubblico oppure alle regolamentazioni della circolazione e per l'accesso alle dighe del porto.

La promozione del Porto verso i cittadini di Ravenna

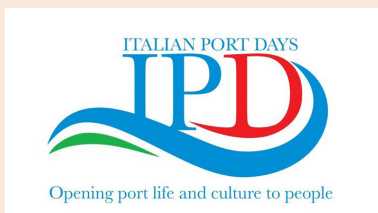
L'Autorità, al netto delle sospensioni avvenute a causa delle restrizioni per contrastare la diffusione del Covid-19, si è sempre sforzata di comunicare e promuovere una cultura portuale in una città come Ravenna, che trae le sue origini dalla terra e non dal mare.

In tal senso, parallelamente agli appuntamenti fieristici per la promozione dei servizi portuali, l'Autorità ha promosso numerose iniziative di rilevanza economica, scientifica, sociale e culturale, legate al mare e, in particolare, al porto, che hanno avvicinato la cittadinanza alla conoscenza dello stesso. Si è venuto così a creare un **programma di eventi, proiezioni, incontri e visite guidate**, anche in navigazione e presso le strutture portuali, che nell'arco dell'anno ha contribuito ad informare coloro che vivono intorno al porto, con l'obiettivo di avvicinare la popolazione alla vita e cultura portuale.

Molte di queste attività sono state svolte direttamente dall'Autorità, anche in partnership con altri soggetti pubblici e privati; ad altre, invece, l'Ente ha contribuito indirettamente, sostenendo attività svolte da terzi, facendo seguito a circa 30 richieste di concessione di patrocinio non oneroso pervenute allo stesso nel corso del 2022.

Si rammentano, in particolare, il sostegno conferito all'attività di assistenza ai marittimi svolta dal Comitato Welfare della Gente di Mare, il supporto assicurato alla Pro Loco Marina di Ravenna per la realizzazione di attività indirizzate anche alla valorizzazione e riqualificazione delle aree demaniali in cui l'Autorità sta investendo considerevoli risorse ed, infine, il sussidio concesso all'Associazione Marinando Ravenna per la realizzazione dell'evento "**Tuttinbarcabili**", giunto alla sua XII edizione. Tale evento, che coinvolge centinaia di studenti e decine di famiglie di persone con disabilità, contribuisce alla promozione del Porto e dell'AdSP MACS, avvicinando la Comunità al nostro Porto. L'Autorità ha, altresì, contribuito alla realizzazione della manifestazione "**Pink RAnning**". Tale evento nazionale, realizzato dal Ravenna Runners Club in collaborazione con l'Associazione Linea Rosa, ha coinvolto più di duemila persone ed ha rappresentato un importante momento di sensibilizzazione verso il tema della violenza sulle donne, unendo così sport e impegno sociale nel segno di una forte volontà della comunità portuale ravennate di tenere alta l'attenzione su questi argomenti.

In riferimento alle oltre 50 occasioni pubbliche di promozione che da marzo 2022 si sono susseguite, riteniamo sia importante ricordare la **Giornata Nazionale del Mare** e gli **Italian Port Days**. In occasione di questo ultimo evento, dal 20 settembre al 20 ottobre 2022, si sono svolte le manifestazioni "**Sport in Darsena**" e "**Navigare per Ravenna**", visite in navigazione del Porto e, nel segno delle azioni che possono contribuire a raggiungere i diciassette Obiettivi di Sviluppo Sostenibile individuati dall'Agenda 2030 adottata dalle Nazioni Unite, con particolare riferimento alla sostenibilità sociale legata alla riduzione delle disuguaglianze ed alla parità di genere, l'adesione dell'AdSP MACS alla campagna di sensibilizzazione per un "Posto Occupato", di cui l'Ente si è fatta da tramite anche verso l'intera comunità portuale.



ITALIAN PORT DAYS -Opening port life & culture to people

Le autorità di sistema portuale hanno lanciato un'iniziativa comune di collegamento con i territori circostanti nello stesso periodo, adottando un unico logo e slogan. Si tratta di eventi, incontri e visite presso le strutture portuali volte ad informare coloro che vivono intorno ai porti, con l'obiettivo di avvicinare le popolazioni alla vita e cultura portuale.



GIORNATA EUROPEA DEL MARE

Con l'obiettivo di valorizzare il mare come risorsa culturale, scientifica, ricreativa ogni anno viene celebrata in Europa la **Giornata Europea del Mare** (European Maritime Day), istituita nel 2008 dal Presidente del Parlamento Europeo. L'edizione 2022 si svolgerà a Ravenna dal 19 al 20 Maggio, due giorni durante i quali la comunità marittima europea si incontrerà per creare reti, discutere e avviare un'azione comune in merito agli affari marittimi, ambiente marino ed economia blu sostenibile.

Nel quadro delle iniziative, degli incontri e delle visite guidate rivolte ad informare coloro che vivono intorno ai porti, con l'obiettivo di avvicinare la popolazione alla vita e alla cultura portuale, nonché alla conoscenza del ruolo e dei compiti assolti dall'Autorità Portuale, nel 2022 l'Ente ha aperto i propri spazi alla cittadinanza in occasione delle **Giornate di Primavera del FAI** e degli **European Maritime Day**, ospitando migliaia di persone da tutta Europa. Tra le altre iniziative di rilievo per la vita culturale ed economica del territorio a cui l'AdSP MACS ha partecipato e che ha consentito una efficace azione di promozione del Porto di Ravenna, rientra il **"Ravenna Festival"**, importante appuntamento annuale che rappresenta l'eccellenza della produzione artistica e musicale e che, proiettando questo territorio su scala nazionale ed internazionale, rappresenta un'occasione di indubbio prestigio per sottolineare non solo il ruolo strategico e fondamentale che il Porto gioca all'interno di tale territorio, ma anche per promuovere lo scalo di Ravenna nell'ambito dell'attività crocieristica vista la nuova veste del Porto di Ravenna quale "home port" di grandi compagnie internazionali del settore.



RAVENNA FESTIVAL

Il **Ravenna Festival** è un importante appuntamento annuale che ha lo scopo di rappresentare l'eccellenza della produzione artistica e musicale e che, proiettando questo territorio su scala nazionale ed internazionale, rappresenta un'occasione di prestigio per sottolineare il ruolo strategico e fondamentale giocato dal Porto all'interno di tale territorio, di cui è valido volano economico e culturale.

Parallelamente, l'Ente ha continuato a mettere a disposizione, mediante concessione, i propri spazi per eventi legati alla portualità o di carattere promozionale, come cineforum, conferenze stampa, eventi formativi, sportivi e culturali legati alla valorizzazione della Darsena di città. Sempre in questa ottica, si è svolta anche un'attività di collaborazione con le scuole del territorio ed è proseguita la proficua relazione con l'Università di Bologna, Campus di Ravenna. Significativa anche l'attività di comunicazione che l'Ufficio ha svolto nel corso dell'anno 2022, con una particolare implementazione dell'utilizzo dei social media, dove sono state pubblicate complessivamente circa 200 notizie, registrando un notevole aumento dei contatti.

La promozione istituzionale del Porto di Ravenna

Nel corso del 2022 l'Autorità ha partecipato alle seguenti manifestazioni fieristiche.

Le fiere del 2022



RemTech Expo, Hub Tecnologico Ambientale, internazionale e permanente, specializzato sui temi del risanamento, rigenerazione e sviluppo sostenibile dei territori, si compone di dieci segmenti (REMTECH e REMTECH EUROPE bonifiche dei siti contaminati, COAST tutela delle coste, porti, sostenibilità, ESONDA dissesto idrogeologico, inondazioni, frane, CLIMETECH cambiamenti climatici, mitigazione, adattamento, GEOSISMICA rischio sismico, prevenzione, ricostruzione, INERTIA opere sostenibili materiali, economia circolare, RIGENERACITY rigenerazione urbana, CHEMTECH industria chimica innovativa e sostenibile e FIRE prevention-innovation-research, prevenzione e sicurezza antincendio del Patrimonio Culturale italiano) ed uno speciale segmento HUTTE dedicato ai temi della sostenibilità e del benessere integrale.

Si caratterizza per una community qualificata e ampia, composta da realtà governative, enti pubblici, organi di controllo, società private, start up innovative, università, centri di ricerca, associazioni di categoria, professionisti. I punti di forza che fanno di RemTech Expo un vero e proprio hub innovativo sono proprio la capacità di coniugare l'esposizione di idee, prodotti, progetti e soluzioni con momenti dedicati all'approfondimento, allo scambio, all'incontro colto e costruttivo.

Ogni anno la comunità di RemTech Expo si ritrova a Ferrara in occasione di un evento importante di sintesi plenaria con l'obiettivo di valutare ogni possibile azione volta a rafforzare i pilastri della conoscenza a supporto del Paese. Nel 2022, RemTech Expo (XVI edizione) si è tenuta a Ferrara dal 21 al 23 Settembre e l'AdSP ha partecipato a tale fiera.



Seatrade Cruise Global (Miami) è l'appuntamento più importante nel panorama del settore crocieristico internazionale. L'AdSP MACS vi ha partecipato, dal 25 al 28 aprile 2022 insieme al nuovo terminalista del terminal crociere di Ravenna, RCCP – Ravenna Civitas Cruise Port, e ad altri porti italiani.

Nel corso delle prime giornate di fiera si sono tenuti incontri con diverse compagnie crocieristiche internazionali che già quest'anno scaleranno con le proprie navi e con altre che hanno manifestato grande interesse per il progetto del nuovo Terminal e per la destinazione Ravenna.

Dal prossimo anno nuove compagnie scaleranno presso il terminal crociere ravennate.



Macfrut è la fiera internazionale dell'ortofrutta che espone l'intera filiera verticale, con 8 settori: Produzione e Commercio, Macchinari ed Impianti, Materiali ed Imballaggio, Macchinari per la coltivazione,

Serre e Irrigazione, Vivaismo e Sementi, Biosoluzioni, Logistica e Servizi. Tale Fiera si è svolta a Rimini Expo Center dal 4 al 6 maggio 2022. Dopo il bilancio positivo dell'edizione del 2021, durante la quale si sono registrate 32.000 presenze, l'Autorità Portuale e l'Ente Camerale ravennate hanno partecipato a MACFRUT con l'obiettivo di promuovere ancora con più efficacia il Cluster logistico-portuale di Ravenna.

Diverse sono le iniziative avviate al fine di valorizzare il Porto di Ravenna come scalo di riferimento per prodotti ortofrutticoli per tutto il centro nord Italia e per sviluppare azioni sinergiche quali:

- La riduzione dell'impatto ambientale del sistema dei trasporti nel settore agroalimentare, intervenendo sul traffico delle zone più congestionate;
- Miglioramento della capacità di stoccaggio delle materie prime, al fine di preservare la differenziazione dei prodotti per qualità, sostenibilità, tracciabilità e caratteristiche produttive;
- Potenziamento della capacità di esportazione delle PMI agroalimentari italiane;
- Miglioramento dell'accessibilità ai villaggi merci e ai servizi hub, e della capacità logistica dei mercati all'ingrosso;
- Digitalizzazione della logistica.



«**Connecting Europe Days**» è un evento organizzato dalla Commissione Europea dove si discute di trasporti e mobilità, anche alla luce degli importanti obiettivi definiti dallo European Green Deal.

Ogni anno politici, rappresentanti del settore e membri della Commissione Europea si trovano per discutere le ultime innovazioni in fatto di trasporti.

Nel 2022 il Porto di Ravenna ha partecipato a tale iniziativa, svoltasi dal 28 al 30 giugno 2022 a Lione, in Francia (che detiene la Presidenza di turno del Consiglio dell'Unione Europea), insieme ai partner del progetto europeo ACCESS2NAPA, incentrato su attività per favorire l'accessibilità marittima e terrestre dei porti coinvolti e sulla progettazione di impianti per l'elettrificazione delle banchine. Tale progetto, promosso nell'ambito del programma di finanziamento europeo "Connecting Europe Facility", contribuirà al raggiungimento degli obiettivi di crescita ed aumento della competitività dei porti coinvolti (Ravenna, Venezia, Trieste, Capodistria, ecc..).

Durante l'evento sono stati presentati ai partecipanti del Forum del Corridoio TEN-T "Baltico-Adriatico" il progetto, l'Associazione NAPA e gli investimenti previsti nei prossimi anni per il Porto di Ravenna.



LetExpo 2022 è stato organizzato per la prima volta nella primavera 2022 presso la Fiera di Verona. Si tratta di un nuovo evento fieristico organizzato dall'Associazione ALIS sui settori della logistica, dei trasporti e dei servizi alle imprese.

Una fiera di sistema con le principali imprese di trasporto stradale, marittimo e ferroviario, terminalisti, spedizionieri, stakeholder e aziende fornitrici di servizi alle imprese, case costruttrici, compagnie assicurative, porti italiani ed europei, interporti nazionali ed internazionali, associazioni, operatori della filiera agro-alimentare e delle diverse filiere logistiche, player operanti nella categoria delle nuove energie e dei nuovi carburanti ma anche numerosi centri di ricerca ed enti di formazione, tra cui Scuole superiori, ITS ed Università.

La Fiera ha avuto molta risonanza mediatica con oltre 200 espositori, circa 50.000 visitatori, 100 momenti di confronto tra conferenze, interviste, workshops ed iniziative sociali, 250 relatori provenienti da tutta Europa.

L'Autorità di Sistema Portuale vi ha partecipato con un proprio stand oltre ad essere intervenuta in alcune iniziative all'interno del programma ufficiale.

Tuttavia, per offrire una visuale più completa delle attività di promozione istituzionale a cui l'Autorità partecipa, indichiamo di seguito anche altre manifestazioni di rilievo a cui essa partecipa singolarmente o in modo condiviso con la CCIAA, con le altre AdSP italiane grazie al coordinamento di Assoporti.

A fine 2022, infatti, è stata sottoscritta tra **AdSP, Comune di Ravenna, Regione Emilia-Romagna e CCIAA di Ravenna** la **"Convenzione Quadro per Azioni di marketing territoriale e di promozione congiunta sui mercati esteri del sistema logistico-portuale di Ravenna"** (c.d. *"Convenzione Promozione Porto"*), rivolta ad imprese e soggetti istituzionali dei mercati di riferimento attuali e potenziali del Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale (*Catchment Area*). L'azione promozionale verrà declinata in senso istituzionale – per poi appoggiarvi quella più strettamente commerciale degli operatori economici – al fine di promuovere il Cluster Portuale non solo dal punto di vista delle sue infrastrutture, ma come aggregato di competenze della catena logistico-portuale integrata con le altre competenze del Sistema economico-produttivo della Regione.

Le altre fiere e le iniziative di promozione del Porto di Ravenna



Transport Logistic è il Salone Internazionale per la logistica, la mobilità, l'IT e il Supply Chain Management e si svolge a Monaco di Baviera. È un evento fieristico di riferimento a livello mondiale

per l'intera catena logistica e dei trasporti e piattaforma informativa privilegiata per gli operatori specializzati che desiderano aggiornarsi su tecnologie e trend del futuro e creare nuovi contatti.

L'AdSP MACS si è presentata al Salone all'interno di una collettiva regionale al fine di proporre una serie di servizi integrati dal punto di vista del trasporto e della logistica, con il coordinamento della Regione Emilia-Romagna e la consulenza della Fondazione Istituto sui Trasporti e Logistica - ITL.

Il Programma Promozionale annuale per il 2023, con un budget di risorse per realizzarlo, sarà stabilito con il coinvolgimento delle principali associazioni di categoria ed operatori del settore (c.d. *Tavolo della Promozione*), e le attività potranno consistere in missioni del sistema logistico portuale all'estero, con visite, presentazioni ed incontri con controparti, missioni di operatori esteri e di delegazioni istituzionali e imprenditoriali del settore a Ravenna, partecipazioni collettive alle principali manifestazioni fieristiche di riferimento, organizzazione di convegni e seminari di settore con rilevanza internazionale.

Le Persone

The background features a series of overlapping, wavy bands in various shades of yellow and orange, creating a sense of movement and depth. The colors transition from a deep orange at the top to a bright yellow in the middle, and then back to a darker orange at the bottom. The bands are smooth and fluid, resembling liquid or soft fabric.

Per una Pubblica amministrazione, il cui mandato si sostanzia in attività programmatiche e amministrative, **le risorse umane costituiscono il capitale più prezioso.**

L'attuale Pianta Organica, approvata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili con nota prot. n. 33039 del 20.10.2022, prevedendo un totale di 89 unità, oltre al Segretario Generale, offre ancora un margine di espansione del personale dell'Autorità, che oggi ammonta a **78 dipendenti**, di cui **44 donne** e **34 uomini.**

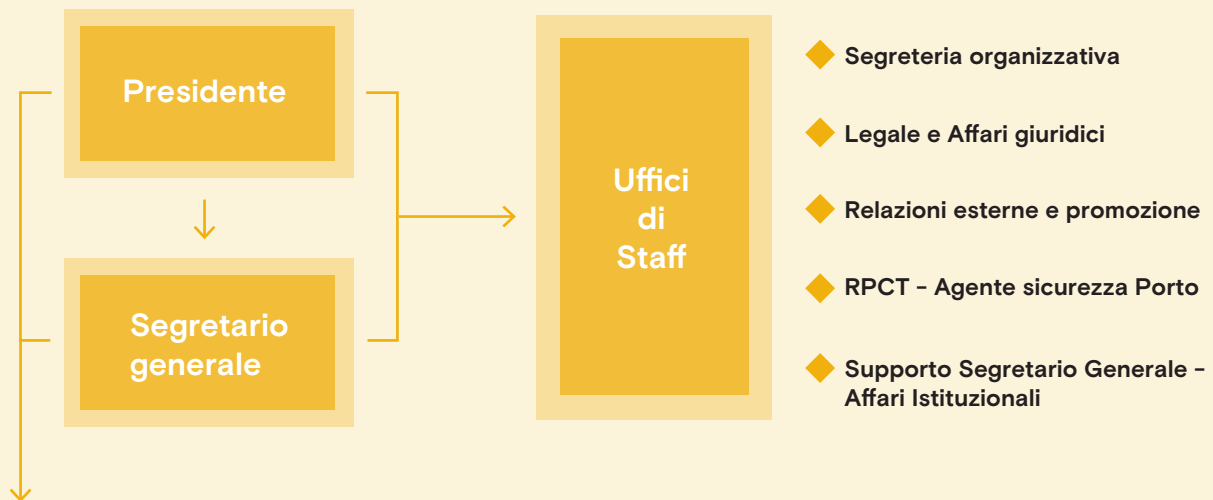
Tuttavia, alla luce dei rinnovati obiettivi strategici ed in coerenza con la programmazione individuata all'interno del POT 2021-2023, risultano esserci esigenze reali di una ulteriore variazione della Pianta Organica, in termini di efficientamento e razionalizzazione organizzativa. Pertanto, l'Autorità ha affidato ad un soggetto esterno qualificato la valutazione del proprio assetto organizzativo, affinché potessero essere individuate migliori politiche di gestione da adottare. Inoltre, è stata implementata una mappatura dei processi che evidenzia eventuali strategie di mitigazione da attuare quando opportuno. È stato quindi, con ciò, superato l'approccio di valutazione esclusivamente interno fino ad ora adottato, che ha visto il coinvolgimento costante delle funzioni di Presidente, Segretario Generale, Dirigenti e Capi Area interessati.

La selezione e la gestione del personale

A livello di struttura organizzativa, **la funzione preposta alla gestione operativa delle risorse umane è l'Area Gestione Risorse Umane**, operante nella Direzione "Amministrazione, Bilancio e Risorse Umane", la quale si occupa di curare gli atti e gli adempimenti amministrativi e contabili in tema di personale. Il Presidente e il Comitato di Gestione sono responsabili dell'approvazione dell'organico e della programmazione organizzativa; invece, il Segretario Generale è responsabile degli indirizzi di attuazione delle previsioni di questi atti. Infine, un ruolo di assoluto rilievo è riconosciuto ai singoli Dirigenti, ai quali è attribuita esplicitamente la possibilità e, conseguentemente, la responsabilità, di organizzare e gestire le risorse umane assegnate alle diverse Direzioni.

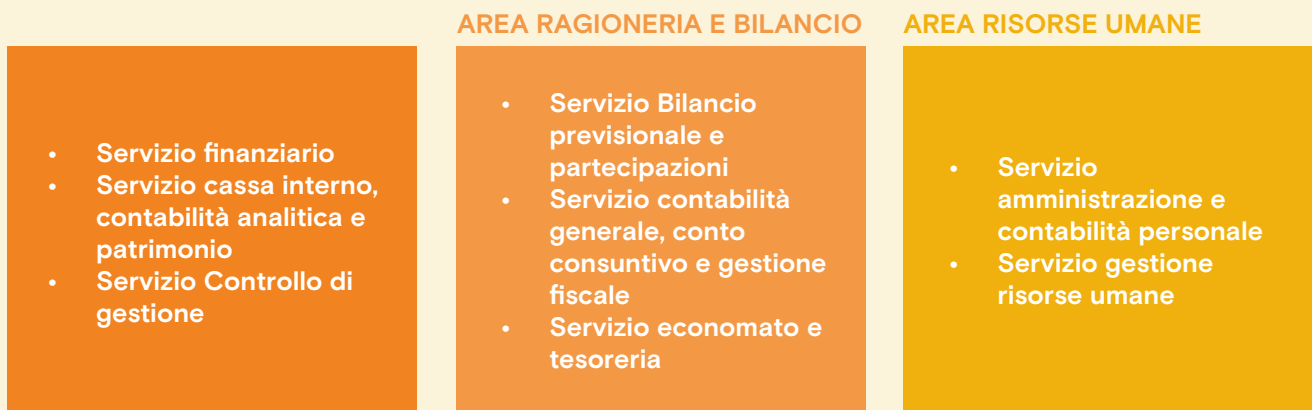
L'Ente, al fine di essere il più trasparente possibile in tema di gestione e selezione del personale, in particolare negli ambiti sensibili, adotta delle misure nel rispetto della trasparenza ed anticorruzione, tra cui la pubblicazione delle delibere di nomina delle commissioni esaminatrici. Inoltre, per quanto concerne queste ultime, l'Ente individua ed inserisce nella commissione anche componenti esterni di idoneo profilo e comprovata esperienza, professionalità e competenze specialistiche.

La struttura organizzativa dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna



Uffici di Linea

Direzione amministrazione, bilancio e risorse umane



Direzione transizione al digitale e sostenibilità ambientale

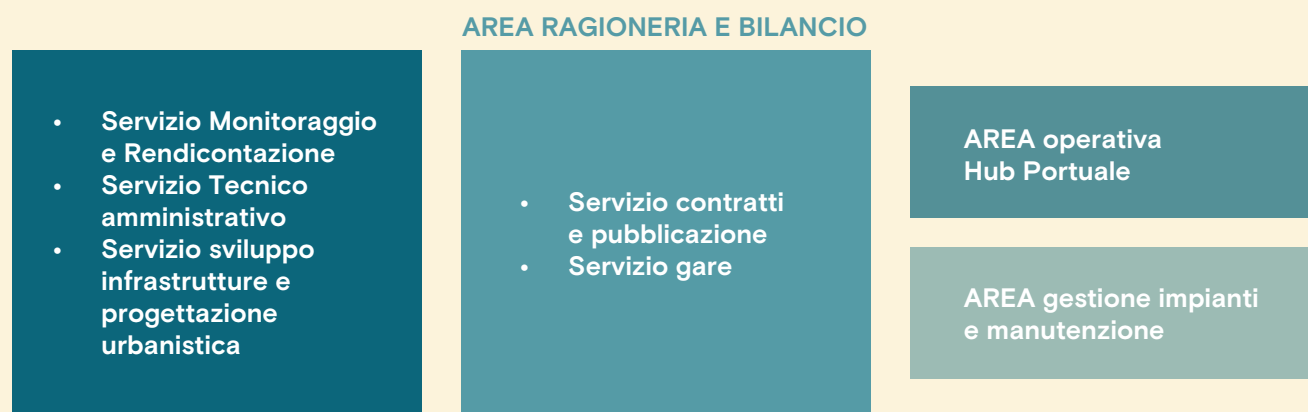
AREA INFORMATION COMMUNICATION AND TECHNOLOGY

- Servizio Amministrazione digitale
- Servizio Smart Port & Security

AREA SICUREZZA, AMBIENTE ED ENERGIA

- Servizio Sicurezza
- Servizio Energia e Ambiente
- Servizio Sistema di Gestione Ambientale e Sostenibilità

Direzione tecnica



Direzione operativa



I dipendenti dell'AdSP MACS sono suddivisi tra dirigenti e personale non dirigente, ripartito a sua volta tra quadri e impiegati, ai quali si applica il CCNL dei lavoratori dei porti. La tipologia di attività svolta è, quindi, di natura impiegatizia, amministrativa, tecnica o ispettiva, e l'organizzazione delle attività è di tipo gerarchico-funzionale. Sono, altresì, presenti alcuni ruoli con mansioni esecutive, ad esempio l'autista.

Sul piano strutturale, dal 2022 è stato predisposto un canale di comunicazione, lo “**Sportello unico OIV**”, istituito in collaborazione con l'Organismo Individuale di Valutazione (OIV), che permette ai dipendenti un incontro periodico con tale organismo per ricevere chiarimenti ed evidenziare eventuali criticità, suggerimenti o contenziosi, che sono riportati con cadenza mensile al Presidente e al Segretario dell'AdSP MACS, mediante relazione predisposta dall'OIV. Sempre nell'ottica di incrementare il coinvolgimento dei dipendenti e di stimolare il coordinamento e la comunicazione tra i vari livelli, è stata rafforzata anche la Struttura Tecnica Permanente di Supporto all'OIV, integrando un nuovo membro nella struttura esistente.

Nel corso degli ultimi tre anni sono state assunte 17 persone, di cui 3 nel 2022, 2 uomini e 1 donna e sono cessati 4 rapporti di lavoro, di cui 3 nel 2022.

Il tasso di turnover, pertanto, è molto basso, attestandosi all'3,8% nel 2022.

Numero di dipendenti assunti per genere

	u.m.	2020			2021			2022		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dipendenti assunti	n.	2	7	9	3	2	5	2	1	3

Numero di dipendenti assunti per fascia d'età

	u.m.	2020			2021			2022		
		18-35	36-50	>50	18-35	36-50	>50	18-35	36-50	>50
Dipendenti assunti	n.	2	5	2	2	3	0	1	1	1

Numero di dipendenti cessati per genere

	u.m.	2020			2021			2022		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dipendenti cessati	n.	0	0	0	1	0	1	1	2	3

Numero di dipendenti cessati per fascia d'età

	u.m.	2020			2021			2022		
		18-35	36-50	>50	18-35	36-50	>50	18-35	36-50	>50
Dipendenti cessati	n.	0	0	0	0	0	1	0	2	1

Tasso di Turnover

	u.m.	2020			2021			2022		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Turnover	%	0,0%	0,0%	0,0%	3,0%	0,0%	1,3%	3,0%	4,5%	3,8%

Inoltre, l'Autorità ha ospitato **allievi di Istituti di scuola media superiore**, inserendoli in percorsi per le competenze trasversali per l'orientamento (PCTO), **ed ha accolto studenti dell'Università del territorio regionale** per lo svolgimento di un periodo di **stage retribuito**. Nel 2022, in seguito all'attivazione di nuovi percorsi di tirocinio curriculare formativo e di orientamento in collaborazione con le Università di Venezia e di Bologna, risultano inseriti 5 stagisti all'interno dell'Autorità.

Per quanto riguarda la tipologia contrattuale dei dipendenti dell'Autorità, 77 di questi hanno un contratto a tempo indeterminato, di cui 73 con orario a tempo pieno e non vi sono dipendenti o collaboratori con contratto di somministrazione.

Numero di dipendenti suddivisi per genere²⁰

u.m.		2020			2021			2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	n.	31	43	74	33	45	78	34	44	78
Somministrati		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre tipologie contrattuali		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale		31	43	74	33	45	78	34	44	78

Numero di dipendenti suddivisi per contratto e genere

n.		2020			2021			2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Contratti a tempo indeterminato	n.	28	43	71	31	45	76	34	43	77
Contratti a tempo determinato		3	0	3	2	0	2	0	1	1
Totale		31	43	74	33	45	78	34	44	78
Contratti a tempo determinato a indeterminato		0	1	1	2	0	2	1	0	1

Nel corso del 2022 è stata inserita una persona a tempo determinato, due persone con contratto a tempo indeterminato ed è stato trasformato a tempo indeterminato il contratto di lavoro di una unità dirigenziale. Sono invece tre i rapporti di lavoro cessati.

Numero di dipendenti suddivisi per tipologia contrattuale e genere

u.m.		2020			2021			2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Full-time	n.	29	37	66	32	39	71	33	40	73
Part-time		2	6	8	1	6	7	1	4	5
determinato		31	43	74	33	45	78	34	44	78

20

La carica del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale non è regolata secondo un rapporto di lavoro subordinato, ma di collaborazione.

Relativamente all'anzianità lavorativa dei dipendenti dell'Autorità, si registra un lieve aumento nell'anno 2022 rispetto agli anni precedenti, passando da una media di 12,5 anni circa a 13,5 anni circa. Anche l'età media dei dipendenti è lievemente aumentata arrivando a 48 anni, quando precedentemente era di 47. Precisamente, il 53,85% del personale dipendente dell'Ente presenta un'età compresa tra i 36 e i 50 anni.

Anzianità media

	u.m.	2020	2021	2022
Anzianità media	n.	12,55	12,64	13,44

Rispetto alla distribuzione territoriale, si evidenzia come questa non sia variegata: tutti i dipendenti prestano il loro servizio a Ravenna (Emilia-Romagna).

In termini di composizione del personale dipendente, la **quota più alta** è rappresentata dalla **categoria professionale impiegatizia**, attestandosi al 66% del totale con una prevalenza del genere femminile in tutte le categorie, ad eccezione del comparto dirigenziale. La maggior parte dei dipendenti, inoltre, presenta una età compresa tra i 36 e 50 anni.

Numero di dipendenti suddivisi per qualifica e genere

	u.m.	2020			2021			2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	n.	4	1	5	4	1	5	3	1	4
Quadri		8	10	18	10	12	22	10	12	22
Impiegati		19	32	51	19	32	51	21	31	52
Totale		31	43	74	33	45	78	34	44	78

Numero di dipendenti suddivisi per qualifica ed età

	u.m.	2020			2021			2022		
		18-35	36-50	>50	18-35	36-50	>50	18-35	36-50	>50
Dirigenti	n.	0	3	2	0	1	4	0	1	3
Quadri		0	9	12	0	10	12	0	10	11
Impiegati		4	31	13	5	33	13	5	32	16
Totale		4	43	27	5	44	29	5	43	30

In relazione al livello di istruzione detenuto dal personale dell'Autorità, si registra una prevalenza del titolo di studio di laurea, che rappresenta il 65,4% del totale, seguito dal diploma di scuola media superiore che costituisce il 33,3%.

Numero e percentuale di dipendenti suddivisi per titolo di studio e genere

	2020				2021				2022			
	Uomo	Donna	Totale	%	Uomo	Donna	Totale	%	Uomo	Donna	Totale	%
Laurea Triennale /Specialistica	22	26	48	65%	23	28	51	65,4%	24	27	51	65,4%
Diploma scuola media / Qualifica	8	17	25	34%	9	17	26	33,3%	9	17	26	33,3%
Licenza media	1	0	1	1%	1	0	1	1,3%	1	0	1	1,3%
Totale	31	43	74	100%	33	45	78	100%	34	44	78	100%

L'Autorità prevede al proprio interno la riserva di specifiche unità lavorative alle c.d. "categorie protette", che nel 2022 ricoprono 9 unità, in particolare, 6 tra gli impiegati e 3 tra i quadri.

Numero di dipendenti appartenenti alle categorie protette suddivisi per qualifica e genere

u.m.		2020			2021			2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	n.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Quadri		2	1	3	2	1	3	2	1	3
Impiegati		0	6	6	1	6	7	1	5	6
Operai		0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale		2	7	9	3	7	10	3	6	9

Concludendo, in riferimento alle politiche retributive, l'Autorità, nell'osservanza delle previsioni del CCNL di riferimento, si è dotata del *Regolamento per l'assegnazione di riconoscimenti economici e superminimi* e del *Regolamento Operativo per il Sistema di valutazione dei dipendenti*, i quali definiscono requisiti e modalità per eventuali riconoscimenti economici da erogare al personale dipendente. Ad oggi, l'Ente non ha previsto riconoscimenti legati alle assunzioni, quali ad esempio i "bonus di ingresso" o gli "incentivi all'assunzione", come anche non sono contemplati "benefici pensionistici", se non quelli strettamente previsti dalla normativa in materia.

Gli atti amministrativi di cui sopra, che guidano il processo decisionale del Comitato relativo alla determinazione delle retribuzioni, sono sottoposti ad un penetrante controllo concomitante e successivo da parte del Collegio dei Revisori dei Conti, nonché dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Corte dei conti, al fine di assicurare il rispetto delle norme contrattuali e delle leggi in materia di contenimento della spesa pubblica, laddove applicabile.

L'Autorità, tuttavia, al fine di mantenere un ufficio interno snello, in considerazione della non eccessiva onerosità del servizio, si avvale dell'assistenza di un fornitore esterno per l'elaborazione delle buste paga e utilizza un software per raccogliere e gestire i dati relativi alle presenze, assenze e permessi richiesti dai dipendenti.

Lavoro Agile

Solo con l'insorgere dell'emergenza sanitaria da Covid-19, nel 2020, l'Autorità di Sistema Portuale si è approcciata al lavoro agile, prevedendolo tra le diverse possibili modalità di svolgimento delle prestazioni dei propri dipendenti. Se però, in un momento iniziale, l'AdSP MACS aveva adottato, in modo adattivo in base alle mutate esigenze di contesto, atti e/o protocolli in materia quali strumenti di prevenzione e di riduzione del rischio da contagio da Covid-19 per il proprio personale, ad oggi l'Ente mantiene tale **forma alternata di lavoro in presenza e a distanza**, comprendendo i benefici che ne derivano in termini di incremento del livello di adattabilità delle mansioni lavorative alla vita privata dei dipendenti.

Tutela garantita ai lavoratori appartenenti a "categorie protette" e ai lavoratori fragili

In virtù di ciò, in sede di rinnovo della contrattazione di II livello del CCNL dei Lavoratori dei Porti, a dicembre 2022, le parti firmatarie si sono impegnate entro l'anno 2023 a lavorare in maniera condivisa su un regolamento ad hoc che disciplini il lavoro agile, al fine di perseguire obiettivi quali la diffusione di modalità di lavoro e stili orientati ad una maggiore autonomia e responsabilità delle persone, lo sviluppo di una cultura che sia orientata ai risultati e alla misurazione e valutazione delle performance, la promozione e diffusione delle tecnologie digitali, la valorizzazione delle competenze delle persone e il miglioramento del loro benessere organizzativo, ed, infine, la riprogettazione degli spazi di lavoro.

Relazioni sindacali

Il rapporto con le rappresentanze sindacali è un aspetto importante per l'Autorità, al fine di attivare e mantenere un rapporto collaborativo e un dialogo costruttivo. Infatti, il personale iscritto al sindacato al 2022 conta 32 unità, in crescita rispetto agli anni precedenti, in cui rispettivamente per gli anni 2020 e 2021 si contavano 25 e 29 iscritti.

Ore di assenza per lo svolgimento di attività sindacale

	u.m.	2020	2021	2022
Ore di assenza per assemblee o permessi sindacali	h.	55,75	369,50	390,50
Ore di assenza per scioperi		0	310	37

Nell'anno 2022 si registra un aumento delle ore di assenza per assemblee e permessi sindacali, a seguito anche del rinnovo della Contrattazione di II livello del personale dipendente dell'Ente. Tale accordo, siglato in data 22/12/2022, è stato sottoscritto dal Segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, dal Direttore Amministrativo e, per la parte sindacale, dalle RSU e OO.SS. (FILT-CGIL, UILTRASPORTI, FIT-CISL).

In coerenza con la normativa di riferimento, a tutto il personale dipendente non dirigente dell'Autorità è applicato il CCNL dei Lavoratori dei Porti, attualmente nella versione valida per il 2021-2023. Per quanto concerne il personale dirigente, compreso il Segretario Generale, Assoporti ha sottoscritto con Federmanager (Associazione dei dirigenti), un Accordo, in ultimo rinnovato il 22 dicembre 2015, in virtù del quale il CCNL dei dirigenti delle aziende produttrici di beni e servizi è integrato con ulteriori specifiche che tengono conto della peculiarità soggettiva del datore di lavoro e della oggettiva diversa situazione tra le varie Autorità di Sistema Portuale.

La formazione e lo sviluppo professionale

L'Ente riserva **estremo valore alla formazione del personale**. In virtù di ciò, oltre alla formazione obbligatoria contrattualmente prevista dalla vigente normativa, l'Autorità ha predisposto un programma formativo finalizzato a motivare i dipendenti ad acquisire maggiori competenze, ad accrescere la propria motivazione, produttività e professionalità. Inoltre, in ragione del valore e della considerazione che il proprio personale rappresenta per l'Autorità, è stato istituito, all'interno della contrattazione di secondo livello, un incentivo per la crescita culturale e professionale, riconoscendo un contributo per le spese di iscrizione a Corsi di Laurea o a Master Universitari ritenuti dall'Ente attinenti con i compiti attribuiti all'AdSP MACS. Ciò ha portato ad un incremento del livello di istruzione all'interno della struttura organica dell'Ente, permettendo di accrescere anche lo stimolo verso le progressioni di carriera.

Al fine di valorizzare e migliorare l'implementazione delle procedure di formazione rivolte ai dipendenti, peraltro, l'Ente pone in essere percorsi formativi rivolti ai dirigenti, ai quadri apicali e ai referenti designati in materia di prevenzione della corruzione e della trasparenza e di misure per la digitalizzazione delle attività, in linea con l'obiettivo principe di sensibilizzare ulteriormente tali figure su queste tematiche, oltre che ottenerne un più esteso supporto.

Infine, l'Autorità sta organizzando un'attività formativa rivolta alle sole donne che rivestono il ruolo di responsabili di unità organizzative, nell'ottica strategica di valorizzazione del ruolo di leader femminile e valorizzazione delle stesse potenzialità professionali.

Al fine di realizzare tali obiettivi, nel 2022, sono stati impiegati **oltre € 28,7 mila** per i corsi di formazione e aggiornamento professionale, nel 2021 l'investimento si attestava a € 22,5 mila e nel 2020 a € 14,8 mila. In particolare, i dirigenti hanno individuato iniziative formative indispensabili per l'aggiornamento professionale dei propri collaboratori per garantire l'efficacia dell'azione dell'Autorità.

Nello specifico, nel 2022, la quasi totalità dell'organico dell'Autorità, **ossia 80²¹ dipendenti** su 78, ha partecipato a sessioni formative, con una media di ore di formazione erogate di 42,50.

Numero di dipendenti coinvolti in attività di formazione suddivisi per genere e categoria

u.m.		2020			2021			2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	n.	4	1	5	4	1	5	4	1	5
Quadri		8	9	17	10	11	21	10	12	22
Impiegati		19	31	50	18	27	45	21	32	53
Totale		31	41	72	32	39	71	35	45	80

Ore di formazione erogate per genere e categoria di dipendenti

u.m.		2020			2021			2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Ore di formazione erogate ai dirigenti	h.	55	37	92	86	124	210	95	33	128
Ore di formazione erogate ai quadri		235	202	437	409	377	786	511	567	1.078
Ore di formazione erogate agli impiegati		374	837	1.211	519	783	1.302	951	1.244	2.195
Totale		664	1.076	1.740	1.014	1.284	2.298	1.557	1.843	3.400

Ore medie di formazione per genere e categoria di dipendenti

u.m.		2020		2021		2022	
		Uomo	Donna	Uomo	Donna	Uomo	Donna
Ore medie di formazione erogate ai dirigenti	h.	14	37	21,5	124	23,75	32,50
Ore medie di formazione erogate ai quadri		29	22	41	34	51,10	47,23
Ore medie di formazione erogate agli operai		20	27	29	29	45,29	38,87
Totale		21	26	32	33	44,49	40,96

21

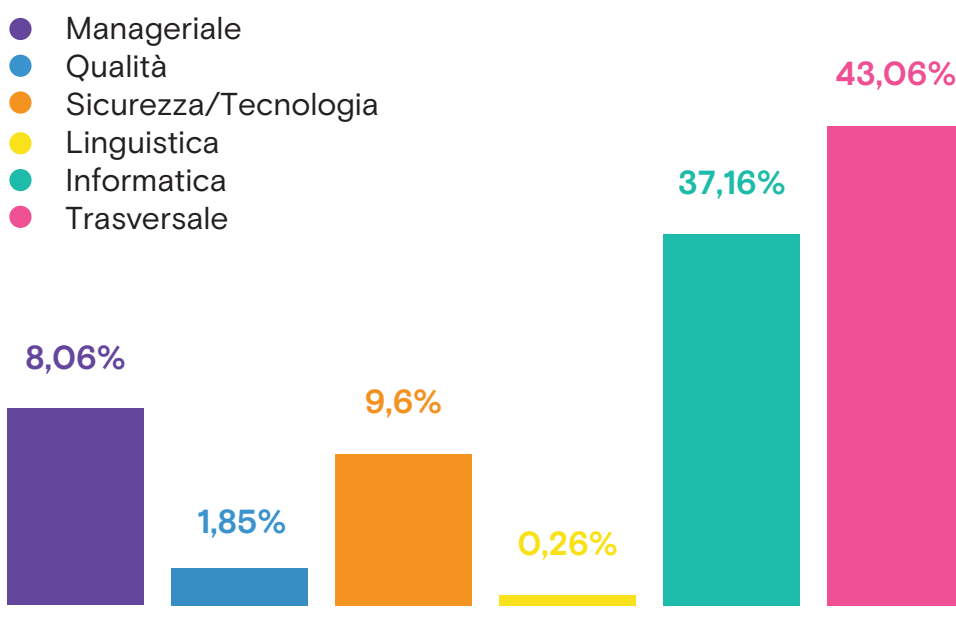
Tale dato tiene conto del numero di dipendenti in forza al 31/12/2022 (n. 78 dipendenti), rettificato per coloro che non hanno seguito alcun corso (n. 1 dipendente) e aumentato dei dimessi nell'anno stesso (n. 3 dipendenti) che hanno partecipato a corsi di formazione.

Le aree di formazione che sono state potenziate sono i **corsi di aggiornamento trasversali e i corsi su materie quali l'informatica e la tecnologia**. Per quanto concerne i primi, nello specifico si tratta di corsi di aggiornamento normativi e giurisprudenziali specifici per le PP.AA. quali, a titolo esemplificativo, bilanci e contabilità pubblica, appalti, contratti, nonché adempimenti specifici quali PIAO, PNRR, Mepa ecc; sono altresì compresi i corsi riguardanti tematiche che non trovano connotazione specifica nelle classificazioni proposte, quali ad esempio problem solving.

Numero di ore di formazione per area formativa

	u.m.	2020	2021	2022
Manageriale	h.	14	495	274
Qualità		96	0	63
Sicurezza/Tecnica		247	387	326,5
Linguistica		0	164	9
Informatica / Tecnologia		161	50	1.263,5
Trasversale		1.221	1.201	1.464
Totale		1.739	2.297	3.400

Ore di attività formative svolte nel 2022



La maggioranza delle ore è stata erogata mediante modalità e-learning, infatti, sul totale di 3.400 ore, 2.521,5 sono state svolte con questa modalità.

Numero di ore per modalità di erogazione della formazione

u.m.		2020			2021			2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Ore di formazione e-learning		331	762	1.093	955	1.204	2.159	1.109,5	1.412	2.521,5
Ore di formazione in aula	h.	332	314	646	58	80	138	447,5	431	878,5

La valutazione delle performance

L'Ente, fin dal suo insediamento, ha deciso di dotarsi di un sistema, opportunamente regolamentato, di **attribuzione di obiettivi e valutazione delle performance** per il proprio **personale dirigente e non dirigente**. Tale sistema ha il fine di **valorizzare i risultati raggiunti, creare nuovi stimoli e creare una forma di garanzia di efficacia delle attività svolte**. Dalla valutazione delle performance ne può conseguire un esborso di risorse pubbliche nella forma di riconoscimenti economici ai dipendenti.

Tenuto conto del Piano Operativo Triennale e degli obiettivi istituzionali assegnati dal Ministero vigilante alle Autorità, viene definito annualmente il **Piano delle Performance**, in cui gli obiettivi strategici e specifici attribuiti al Presidente vengono individuati e declinati al personale dirigente, coerentemente con le Linee strategiche di indirizzo dell'Ente.

Alla programmazione strategica e finanziaria dell'Ente secondo quanto previsto dal D.lgs. 150/2009 *“Attuazione della legge 4 marzo 2009, n.15, in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni”*, che introduce le categorie degli obiettivi generali e degli obiettivi specifici, si integra quindi il ciclo della performance.

La valutazione delle prestazioni individuali del personale tiene conto di due aspetti fondamentali: da un lato il grado di raggiungimento degli obiettivi individuali predeterminati o degli obiettivi collettivi dell'Autorità; dall'altro lato l'adeguatezza delle competenze e dei comportamenti organizzativi dimostrati nell'espletamento delle attività e dei compiti assegnati.

Il monitoraggio del funzionamento complessivo del sistema della valutazione è affidato all'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV) che, supportato dalla Struttura Tecnica interna permanente per lo sviluppo della performance, è responsabile della corretta applicazione delle linee guida, delle metodologie e degli strumenti, supporta l'Ente sul piano metodologico e nella verifica della correttezza dei processi di misurazione, monitoraggio, valutazione e rendicontazione della performance organizzativa e individuale.

Il ciclo annuale di valutazione delle performance



La salute e sicurezza sul lavoro all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico centro settentrionale – Porto di Ravenna

L'Autorità ritiene **essenziale** garantire ai propri dipendenti **condizioni di lavoro adeguate che siano idonee a mantenere il loro stato di salute, la loro sicurezza e il loro benessere**. Ad oggi, sebbene non sia stato implementato un Sistema di Gestione della Sicurezza certificato, l'Autorità adempie puntualmente alle disposizioni previste dalla normativa di riferimento (D.Lgs. n. 81/2008 ss.mm.ii.) e mantiene una **visione volta alla prevenzione dei rischi** identificati attraverso l'accurata analisi dei processi interni, la mappatura delle attività svolte e dei possibili rischi ad esse connessi e la definizione ed attuazione delle misure preventive. Il metodo di svolgimento di tali attività, per assicurare una rilevazione e valutazione sistematica ed organica dei rischi e pericoli, tiene conto di una pluralità di fonti, consistenti, oltre che nella legislazione italiana, anche nelle norme di buona tecnica (CEI, UNI), nelle linee guida del coordinamento interregionale della prevenzione e nelle linee guida INAIL.

Il presidio della salute e sicurezza dei dipendenti è parte integrante dell'organigramma dell'Autorità

Il sistema di gestione della salute e sicurezza dell'Autorità copre la **totalità dei dipendenti** e per il 2022, si sono registrati 2 infortuni sul lavoro, di cui uno ha comportato una inabilità temporanea maggiore di 60 giorni. Tra le principali cause di infortunio occorse al personale dipendente dell'AdSP MACS si rilevano: infortuni in itinere e infortuni per "inciampo o caduta" all'interno dei locali della sede.

All'interno dell'organigramma della sicurezza dell'Autorità sono stati incaricati o individuati diversi lavoratori con specifici ruoli e compiti in materia di sicurezza ed igiene del lavoro. Questo vede la presenza nel Servizio di Prevenzione e Protezione interno, del Responsabile del servizio di prevenzione e protezione e di un Addetto al servizio; degli Addetti alla Gestione del Primo Soccorso e della gestione delle Emergenze; dei preposti alla sicurezza e del Medico Competente. Sono inoltre indicati i nominativi dei lavoratori addestrati all'uso del defibrillatore semiautomatico, installato presso la sede dell'Autorità. È altresì presente il Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, designato all'interno della RSU.

Al fine di provvedere all'aggiornamento della Valutazione dei Rischi e all'emissione del relativo documento, come previsto dal D.Lgs. 81/2008 e ss.mm.ii., nell'ambito della sede principale dell'Autorità e della sede operativa situata a Marina di Ravenna, attualmente non occupata da alcun dipendente, è stata svolta l'analisi qualitativa dei rischi identificati per i dipendenti relativamente ai profili operativi (personale impiegatizio, personale tecnico-ispettivo presso cantieri, personale tecnico-ispettivo presso aree demaniali, personale autista). La valutazione dei rischi viene effettuata dal Datore di Lavoro, con la collaborazione del RSPP e del Medico Competente, e con la consultazione dell'RLS, avvalendosi del supporto di società esterne che, con personale competente e qualificato per lo svolgimento del servizio richiesto, procedono alla mappatura dei rischi e all'elaborazione di un Piano di Miglioramento che preveda l'indicazione puntuale delle misure di intervento.

Processo di redazione del Documento di Valutazione dei Rischi



I lavoratori dell'AdSP MACS vengono identificati, in base alle mansioni svolte, in personale tecnico-ispettivo e personale impiegatizio. I principali fattori di rischio legati alla sicurezza nello svolgimento dell'attività lavorativa sono riconducibili all'attività d'ufficio, quali, a titolo di esempio: il rischio connesso all'utilizzo di attrezzature da ufficio e videoterminali; il rischio stress lavoro-correlato, il rischio elettrocuzione; il rischio incendio ed infine, il rischio dovuto alle possibili interferenze con altre attività²². Per tali rischi sono state emesse ed aggiornate procedure apposite volte a tutelare l'incolumità dei lavoratori, tra cui l'utilizzo dei videoterminali, la tutela delle lavoratrici in gravidanza, la gestione dei Dispositivi di Protezione Individuale, la gestione dei presidi sanitari, il coordinamento rischi interferenziali ed il coordinamento per la disattivazione dell'impianto elettrico.

22

I principali fattori di rischio legati alla sicurezza dei dipendenti dell'AdSP MACS sono riconducibili al raffreddamento e riscaldamento in caso di permanenza in aree esterne; inciampo, urto o caduta; utilizzo di attrezzature di ufficio; rischio chimico derivante dall'attività di sostituzione dei toner o del funzionamento delle fotocopiatrici; rischio elettrocuzione per contatti accidentali con componenti elettrici in tensione; rischio MMC per movimentazione materiale di ufficio o dei dispenser dell'acqua; rischio videoterminali; rischio incendio; rischio stress lavoro-correlato; rischio di incidente in itinere; rischi di interferenze con altre attività; rischio di investimento; rischio di caduta dalle scale e di caduta in acqua; rischio di caduta persone e materiale dall'alto; rischio vibrazioni dovuto all'utilizzo di automezzi aziendali.

Nel 2022 è stato avviato, con il supporto di una società esterna, l'aggiornamento della valutazione del rischio stress lavoro-correlato (SLC). Il percorso si è articolato in quattro fasi principali, quali la fase propedeutica, quella di valutazione preliminare, la fase di valutazione approfondita e, infine, la pianificazione degli interventi da attuare e delle misure di miglioramento. A fine 2022 sono terminate le prime due fasi ed è stata attivata la terza fase, per la quale è stata data la possibilità a ciascun dipendente di compilare in modo anonimo e sicuro un questionario sulle percezioni soggettive. Tale fase è poi proseguita nei primi mesi del 2023 con focus group finalizzati alla rilevazione delle percezioni dei lavoratori connessi con il rischio SLC. A seguito, della recezione della relazione finale, verranno pianificati gli interventi di mitigazione del rischio.

Per dare attuazione alle attività di prevenzione e compatibilmente alle misure di miglioramento individuate, l'Autorità ha pianificato e attuato continue **attività formative e di sensibilizzazione relative alle tematiche** di salute e sicurezza sul lavoro per i nuovi assunti e per i dipendenti che hanno subito variazioni al profilo operativo e **attività di aggiornamento**²³ rivolte al Responsabile e all'addetto del Servizio Prevenzione e Protezione interno e agli altri dipendenti. La formazione è organizzata e svolta, sulla base del profilo operativo identificato dai dirigenti per ciascun lavoratore e previsto all'interno del DVR dell'Autorità. Sono stati infine individuati, ai sensi della normativa vigente, i preposti alla sicurezza e sono stati opportunamente formati e aggiornati.

23

Così come previsto dall'Accordo Stato-Regioni sulla formazione (febbraio 2018)

Attività di formazione in materia di salute e sicurezza nel 2022



RLS

Corso formativo specifico di 30 ore



1 dipendente

Aggiornamento della formazione a medio rischio



3 dipendenti

Formazione a basso rischio



5 dipendenti

Integrazione della formazione specifica a medio rischio



12 dipendenti

Corso di aggiornamento per i coordinatori della sicurezza in fase di progettazione e in fase di esecuzione dei lavori

Segnalazioni

Allo scopo di mantenere un canale informativo e di contatto in materia salute e sicurezza, è stata eletta, tra il personale in organico, **la Rappresentanza Sindacale Unitaria (RSU)**, da parte dei dipendenti dell'Autorità. Si tratta di una figura di riferimento, per i dipendenti, ai fini della rappresentanza e intermediazione con la Dirigenza ed è stato individuato, nella posta elettronica, il canale di segnalazione ufficiale. Tuttavia, i dipendenti possono inviare segnalazioni su eventuali problematiche riscontrate o suggerimenti su interventi o misure migliorative anche direttamente alla Dirigenza, che si è resa costantemente disponibile all'ascolto dei lavoratori, anche senza l'intermediazione delle RSU.

È stato designato, all'interno della RSU, un Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS), mentre non esiste, al momento, un comitato formale della sicurezza, composto dal management e dai rappresentanti dei lavoratori. Le comunicazioni relative alle tematiche inerenti la salute e sicurezza dei lavoratori sono fornite dall'Alta Direzione durante le riunioni tra l'Autorità e la RSU.

Servizi di Medicina del Lavoro e promozione della salute

Nel processo di mappatura e valutazione dei rischi è richiesta la collaborazione del **Medico Competente**, al fine di costituire un presidio medico efficiente a supporto dell'Autorità, in grado di predisporre l'attuazione di idonee misure di tutela della salute e dell'integrità psico-fisica dei lavoratori; di effettuare la formazione ed informazione ai dipendenti, sulla base dei rischi individuati e di organizzare il servizio di primo soccorso, considerando la specifica attività lavorativa svolta, l'esposizione dei lavoratori e le modalità organizzative del lavoro. Il Medico Competente ha infatti, tra i propri compiti, l'obbligo di visitare gli ambienti di lavoro, per accertarne la conformità, e oltre alla programmazione ed l'effettuazione della sorveglianza sanitaria, come da protocollo sanitario definito in funzione dei rischi specifici individuati nella valutazione dei rischi.

La sorveglianza sanitaria consiste nell'effettuare **visite mediche periodiche programmate o su richiesta del lavoratore**, ed in eventuali esami clinici e biologici ed indagini diagnostiche che il Medico Competente ritiene utili, per accertare e verificare l'idoneità alla mansione specifica del lavoratore. Gli esiti di questi accertamenti sono poi oggetto di una relazione sanitaria, trasmessa annualmente al datore di lavoro e conservata dal SPP, che raccoglie i risultati collettivi della sorveglianza effettuata, in formato anonimo. I dipendenti dell'Ente possono richiedere, altresì, di essere sottoposti a sorveglianza sanitaria straordinaria o avere un consulto da parte del medico attraverso i canali di contatto e di segnalazione ufficiali identificati nella posta elettronica, compilando l'apposito modulo predisposto.

Peraltro, per i lavoratori cui si applica il Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro dei lavoratori dei Porti, il Datore di Lavoro ha attivato un'assicurazione sanitaria, la cui quota è totalmente a carico dell'Ente, che permette di accedere in tempi rapidi a numerose prestazioni sanitarie presso strutture private convenzionate. È previsto, altresì, in caso di utilizzo di strutture pubbliche, il rimborso delle spese sostenute per la prestazione. Infine, è attiva una polizza che prevede agevolazioni sulle tariffe per tutte le prestazioni odontoiatriche presso dentisti convenzionati. Il lavoratore può estendere, inoltre, la copertura assicurativa anche ai propri familiari conviventi versando una quota integrativa.

La salute e sicurezza nella catena di fornitura (appaltatori e concessionari)

L'Autorità provvede a realizzare concretamente le attività oggetto della propria programmazione mediante l'affidamento di lavori, servizi e forniture, promuovendo la cooperazione e il coordinamento con i vari soggetti chiamati a qualsiasi titolo ad operare all'interno dei propri locali o nelle aree di propria competenza.

Per gli affidamenti di servizi o forniture viene elaborato il **Documento di Valutazione dei rischi interferenti (DUVRI)**, indicante le misure da adottare per eliminare o, ove ciò non è possibile, ridurre al minimo i rischi da interferenze.

Per gli affidamenti di lavori edili o di ingegneria civile viene designato il Coordinatore della sicurezza dei lavori, il quale redige il *Piano di Sicurezza e di coordinamento* (PSC), costituito da una relazione tecnica e da prescrizioni correlate alla complessità dell'opera da realizzare ed alle eventuali fasi critiche del processo di costruzione, atte a prevenire o ridurre i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori. In fase esecutiva il Coordinatore verifica inoltre, con opportune azioni di coordinamento e controllo, l'applicazione, da parte delle imprese esecutrici, delle disposizioni loro pertinenti contenute nel PSC e la corretta applicazione delle relative procedure di lavoro, organizzando la cooperazione ed il coordinamento delle attività nonché la loro reciproca informazione.

La salute e sicurezza nel Porto di Ravenna

Il porto di Ravenna è, in considerazione delle sue caratteristiche strutturali, delle molteplici tipologie di traffici che in esso si svolgono e del numero delle imprese che vi operano, **una realtà particolarmente complessa e delicata** anche sotto il profilo della sicurezza. La compresenza di più soggetti operativi e professionali che richiedono una particolare attenzione al **coordinamento delle rispettive attività per la riduzione dei rischi**, nonché la possibile presenza di situazioni non conosciute o non adeguate, espongono i lavoratori che operano nel porto a svariate tipologie di rischi per la salute e la sicurezza. Tra questi si riscontrano: il rischio investimento o schiacciamento, i rischi di caduta oggetti o persone dall'alto, i rischi legati ai rumori e alle vibrazioni o i rischi di elettrocuzione. Altro aspetto capace di incidere in maniera significativa sulla incolumità dei lavoratori è la natura dei materiali e della merce con cui questi entrano in contatto, prodotti che, per la consistenza spesso pulviscolare, comportano potenziali danni alla salute per inalazione di sostanze pericolose. Infine, anche il contesto in cui si svolgono le operazioni e i servizi portuali, ossia in prossimità di uno specchio acqueo, può costituire fonte di pericolo in termini sia di condizioni microclimatiche avverse, sia di caduta in mare.

Il diritto alla salute e alla sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro degli operatori portuali è una questione che non può essere sottovalutata ed è esigenza primaria alla quale sono chiamati a concorrere, pur nella diversità dei ruoli, i datori di lavoro e le loro associazioni di categoria, i lavoratori e le OO.SS., gli enti competenti e le pubbliche amministrazioni. A conferma dell'importanza di tale tema, una gestione non ottimale della Salute e della Sicurezza, oltre ad avere ripercussioni sul benessere dei lavoratori, può comportare per i terminal un danno economico, talvolta rilevante, dovuto ai ritardi nelle operazioni portuali o alle sanzioni in materia di violazione della normativa di riferimento, nonché un danno di immagine legato agli eventi incidentali.

Al fine di accrescere la cultura e la pratica della sicurezza delle imprese e dei lavoratori, elevare in modo strutturale e permanente i livelli di sicurezza delle attività portuali e i livelli di formazione dei lavoratori e degli operatori, rendere più efficace l'attività di indirizzo, prevenzione, e controllo degli enti, attraverso tutte le opportune forme di coordinamento con le imprese, i lavoratori e le loro rappresentanze ed infine con lo scopo di rafforzare la responsabilità degli RLS, valorizzandone il ruolo attraverso l'istituzione di RLS di sito (RLSS), i soggetti coinvolti hanno sottoscritto, negli anni, dei *Protocolli d'intesa* per la pianificazione degli interventi di sicurezza del lavoro del porto. Tra questi soggetti è compresa anche l'AdSP MACS in qualità di soggetto amministratore delle aree demaniali marittime portuali presso le quali gli operatori svolgono la propria attività.

Nel tempo, grazie alle risorse economiche e conoscitive messe a disposizione anche dall'AdSP MACS, è diventato operativo il **Sistema Integrato dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza di sito** (ossia il SI-RLSS) ed il **Sistema Integrato dei servizi di prevenzione aziendali** (SI-SPPA) e la pressoché totalità delle imprese portuali del Porto di Ravenna opera all'interno di un **Sistema di Gestione della Sicurezza certificato** secondo standard internazionali. Con riferimento a questo ultimo, l'Autorità, in passato, si fece carico dei costi sostenuti dalle imprese per l'implementazione e il rilascio della certificazione prevista ai sensi della OHSAS 18001. Alle imprese portuali ex art. 16, art. 17 e ai concessionari ex art. 18 è stato chiesto, in fase di rinnovo o per nuove autorizzazione\concessioni, di dimostrare il possesso di un Sistema di Gestione della Sicurezza certificato ai sensi dell'ISO EN 45001 che gli operatori portuali hanno implementato in aggiornamento alla variazione della norma.

Il contributo dell'Autorità per la salute e sicurezza nel Porto



1 ufficio

L'AdSP MACS ha messo a disposizione degli RLSS un lungo idoneo per le attività di ufficio, includendo le spese per utenze, la cancelleria e la strumentazione informatica



35.850 €

Contributo annuo dell'AdSP MACS per l'anno 2022

A luglio 2022, il *Protocollo d'Intesa quadro per l'implementazione del "Progetto per il miglioramento della sicurezza sul lavoro nell'ambito del sito portuale di Ravenna"* è stato rinnovato, dopo un ampio e articolato confronto con tutti i soggetti interessati. Il **Protocollo d'Intesa quadro per l'implementazione del "Progetto per il miglioramento della sicurezza sul lavoro nell'ambito del sito portuale di Ravenna"**, infatti, ha visto la partecipazione, con il coordinamento dell'AdSP MACS, delle OO.SS., di Confindustria Romagna, di Confimi Romagna, di CNA, Confartigianato, Alleanza Cooperative Italiane, AUSL Romagna, RLSS, e della Compagnia Portuale Ravenna. Il contributo congiunto di tutti questi soggetti ha consentito di superare le divergenze di opinioni e giungere ad un unico documento condiviso dalle parti coinvolte, arrivando allo scopo comune di migliorare la gestione della sicurezza sul lavoro nell'ambito portuale.

Questo progetto, inoltre, allegato al *Patto territoriale di comunità per la prevenzione degli infortuni, la salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro e la legalità*, sottoscritto in data 29.07.2022 presso la Prefettura di Ravenna, prevede, oltre, ad un nuovo accordo sulle modalità di accesso ai terminal da parte degli RLSS, anche la costituzione del Coordinamento Organi Ispettivi (COI) da parte degli Enti aventi funzioni di indirizzo, prevenzione e controllo nell'ambito di applicazione del presente protocollo (AdSP MACS, AUSL, INAIL, ITL, INPS, Capitaneria di Porto), al fine di rafforzare e rendere più efficaci e, soprattutto, integrate le attività di prevenzione e vigilanza in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

Nel Protocollo si prevede che siano gli RLSS i soggetti competenti, ad effettuare i controlli presso i terminal per monitorare la corretta applicazione delle procedure durante le operazioni e i servizi portuali. A seguito del sopralluogo effettuato viene redatto un verbale da trasmettere all'Autorità come rendicontazione e verifica dell'attività svolta. Qualora siano rilevate criticità, si procede all'attivazione del Comitato al fine della risoluzione o mitigazione delle stesse. Dalla risoluzione della criticità riscontrata, possono essere elaborate procedure operative da diffondere agli altri soggetti che svolgono le stesse operazioni o servizi portuali.

Nel mese di dicembre 2022 si è svolto il primo incontro del COI durante il quale è stata pianificata, anche, la prima ispezione congiunta, per l'anno 2023.

Ulteriormente agli sforzi profusi per assicurare sempre la sicurezza sul lavoro di tutti gli operatori del porto, l'AdSP MACS è coinvolta come membro attivo all'interno del *Comitato Welfare della Gente di Mare*, che nasce per prestare assistenza alle migliaia di marittimi che ogni anno sbarcano nel porto di Ravenna, fornendo loro dal mezzo per raggiungere il centro città alla SIM per poter chiamare le proprie famiglie sino all'assistenza spirituale e religiosa.

Diversità ed Inclusione

L'Autorità, negli ultimi anni, ha posto sempre più attenzione alle **strategie di intervento a sostegno del principio della parità di genere**, in tutte le sue tipologie e modalità di attuazione, al fine di creare un mondo del lavoro più equo in termini di opportunità di carriera, competitività e flessibilità. L'Ente, in coerenza con la strategia nazionale per la parità di genere 2021-2026 (adottata su impulso dell'analoga strategia UE), si sta orientando fortemente sull'inclusione di genere. L'empowerment femminile e il contrasto alle discriminazioni di genere non sono affidati a singoli interventi ma sono **obiettivi trasversali** di molte attività, implementando tali procedure anche nei bandi di gara (quali requisiti).

Nel 2021 l'Autorità aveva sottoscritto e adottato il documento di indirizzo **Patto per la Parità di Genere** il quale, partendo dalla parità tra uomini e donne, proponeva principi e linee guida per **contrastare tutte le forme di discriminazione sui luoghi di lavoro** (genere, età, disabilità, etnia, fede religiosa, orientamento sessuale) e **per valorizzare le singole diversità** all'interno delle organizzazioni.

Nonostante non siano stati rilevati impatti negativi, l'Ente, per sensibilizzare tutti i lavoratori e l'opinione pubblica, si è dato come obiettivo quello di istituire e rendere operativo, entro l'anno 2023, il **"Comitato Unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni"** (CUG), al fine di assicurare, nell'ambito del lavoro pubblico, parità e pari opportunità di genere ed ottenere un maggior benessere lavorativo, la prevenzione e rimozione di qualunque forma di discriminazioni e di mobbing, nonché l'assenza di qualunque forma di violenza fisica e psicologica.

Sia i dipendenti che le amministrazioni sindacali sono pienamente coinvolti nell'attuazione degli obiettivi di parità e pari opportunità: infatti, il CUG è costituito da un'equa composizione di membri effettivi e supplenti nominati tra i dipendenti dalle rappresentanze sindacali.

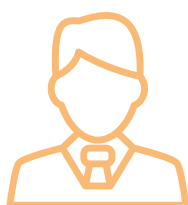
Sempre con l'obiettivo di favorire lo sviluppo professionale femminile e l'accesso ai ruoli apicali, l'Ente, nel rispetto di quanto disposto nelle Linee Guida sulla "Parità di genere nell'organizzazione e gestione del rapporto di lavoro con le Pubbliche Amministrazioni" dell'ottobre 2022, promuove modalità organizzative che favoriscano la partecipazione femminile e ha organizzato un'attività formativa rivolta alle sole donne che rivestono il ruolo di responsabili di unità organizzative.

L'ente non ha rilevato situazioni di discriminazioni, anzi ha garantito la diversità ed inclusione e delle pari opportunità, prorogando l'attività di smart working per i lavoratori fragili.



56,4%

donne 44 unità



43,6%

uomini 34 unità

Nel triennio 2020-2022, **su complessive 17 nuove assunzioni di personale, 10 sono state donne e 7 uomini**. Completa questo quadro informativo il dato riguardante i dipendenti, non dirigenti, che effettuano orario part-time di cui 4 sono donne e 1 è un uomo.

Per quanto riguarda invece la composizione degli organi di governo, la quale non è affidata alla competenza dell'Autorità, ossia il Presidente e il Comitato di Gestione, vede una prevalenza di uomini. Nel corso del periodo oggetto di rendicontazione, una donna ha ricoperto il ruolo di Membro del Comitato di Gestione, per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2019 e il 2 novembre 2021. Nel corso dell'anno 2022 due uomini si sono avvicendati nel ricoprire il ruolo di membro del Comitato di Gestione, nello specifico uno i primi due mesi dell'anno e l'altro i successivi dieci mesi.

Numero di componenti degli organi di governo²⁴ suddivisi per genere e per età

u.m.		2020			2021			2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Età < 30	n.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Età tra 30 e 50		0	1	1	1	1	2	1	0	1
Età > 50		3	0	3	3	0	3	4	0	4
Totale		3	1	4	4	1	5	5	0	5
Età < 30	%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Età tra 30 e 50		0	1	0,25	0,25	1	0,40	0,2	0	0,2
Età > 50		1	0	0,75	0,75	0	0,60	0,8	0	0,8
Totale		1	1	1	1	1	1	1	1	1

24

Si evidenzia che nell'anno 2021 vi è stata la sostituzione in corso d'anno a seguito di dimissioni volontarie di un membro del Comitato di gestione (quindi in tabella risultano complessivamente n. 5 unità Uomo/Donna).

Negli organi di governo non sono presenti componenti appartenenti a particolari gruppi vulnerabili.

L'Ambiente

The background of the page is a solid teal color. In the lower half, there are several overlapping, wavy, horizontal bands of varying shades of teal, creating a sense of depth and movement. The bands are smooth and fluid, resembling waves or layers of a landscape.

In ragione del suo ruolo di indirizzo e amministrazione delle attività che si svolgono nel Porto, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale riconosce il ruolo significativo che può svolgere per la salvaguardia del territorio e la sicurezza di quanti ci vivono e ci operano, riducendo gli impatti ambientali negativi connessi con le proprie attività e aiutando gli operatori portuali a fare altrettanto. A tal fine, ha adottato una Politica Ambientale, un proprio Sistema di Gestione Ambientale, applicato a tutte le attività e servizi, conformemente alla **norma UNI EN ISO 14001:2015**. Il **Sistema di Gestione** consente all'Autorità di migliorare le prestazioni ambientali in quanto, mediante un'analisi preliminare e l'analisi del contesto, definisce una **politica di miglioramento continuo per garantire la sicurezza e la qualità ambientale in ambito portuale**. Pertanto, è continuo l'impegno dell'Autorità nell'identificare ed esercitare azioni orientate ad uno sviluppo economico compatibile con l'ambiente, anche in collaborazione con gli altri attori istituzionali, sociali ed economici.

L'efficienza energetica e le emissioni

L'Autorità, a valle dell'integrazione legislativa alla legge n. 84/1994 relativa alla sostenibilità energetica, riconosce l'importanza del proprio impatto sull'ambiente e affronta le tematiche relative ai consumi energetici e alle conseguenti emissioni di gas serra, da un lato, misurando e monitorando l'andamento delle emissioni climalteranti all'interno del Documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale (DEASP), dall'altro, implementando specifiche azioni per l'efficientamento energetico o per la riduzione delle emissioni e promuovendo l'utilizzo più razionale dell'energia. Nello specifico, nella progettazione vengono considerate le attività con un'attenzione mirata alla sostenibilità ed alla minimizzazione degli sprechi, oltre alla riduzione delle emissioni legate alle attività di trasporto connesse ai processi logistici. In quest'ottica si pone la volontà di aumentare l'utilizzo di energia prodotta da fonti rinnovabili e di adottare tecnologie costruttive ad altissima efficienza.

Attraverso il DEASP, il tema energetico-ambientale entra di diritto negli obiettivi dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna, la quale diventa promotrice della salvaguardia del proprio territorio. Il DEASP, redatto sulla base di linee guida adottate dal Ministero della transizione ecologica di concerto con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e in attuazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale, contenenti gli obiettivi specifici e i criteri di individuazione delle scelte strategiche, delinea lo studio ambientale e l'analisi dei consumi energetici e delle emissioni di gas serra derivanti dalle attività svolte nell'ambito del Porto di Ravenna, allo scopo di definire un piano ambientale, attraverso azioni amministrative, tecnologiche e gestionali, che offra un quadro completo delle attività del porto e una visione strategica d'insieme per individuare ed implementare misure specifiche per l'efficientamento energetico e per l'uso di energie rinnovabili in ambito portuale.

A tal proposito, i consumi energetici dell’Autorità di Sistema Portuale di Ravenna sono riconducibili ai consumi diretti relativi alle auto di servizio e **ai consumi indiretti di energia elettrica relativamente all’illuminazione della sede e del porto, al riscaldamento degli uffici**, ottenuto mediante utilizzo di pompe di calore, ed al **funzionamento degli impianti meccanici** (es. il ponte mobile del porto). L’Autorità utilizza, infatti, unicamente energia elettrica come fonte di energia per i propri servizi, sia per la forza motrice e per l’illuminazione artificiale, sia per la climatizzazione estiva ed invernale dell’intero complesso.

Consumi indiretti di energia della sede e del porto

	u.m.	2020	2021	2022
Energia elettrica per la sede	KWh	60.521	79.722	48.209
Energia elettrica per il porto*		1.480.731	1.320.535	1.650.111
Energia elettrica totale		1.541.252	1.400.257	1.698.320
Totale	Gj	5.548,51	5.040,93	6.114,20

*i dati sui consumi del porto fanno riferimento al sistema di illuminazione delle banchine e alla movimentazione del ponte mobile sul canale

Emissioni indirette Location Based (Scope 2)

	u.m.	2020	2021	2022
Energia elettrica per la sede	t CO2 e	16,72	22,03	11,84
Energia elettrica per il porto*		409,13	364,86	405,93
Totale		425,85	386,89	417,77

Tra le strategie in ambito energetico, al fine di ridurre le emissioni climalteranti e in ottica di raggiungere obiettivi di efficientamento energetico, l’Ente ha introdotto la **produzione di energia da fonti rinnovabili**, predisponendo impianti per l’autoproduzione di energia elettrica e per l’ottimizzazione dei consumi derivanti dal riscaldamento degli ambienti e dal sistema di illuminazione della sede. Precisamente, nel 2020 è stato realizzato un impianto fotovoltaico da 30 Kw sul tetto dell’edificio principale dell’Autorità in grado di produrre energia elettrica in collegamento alla rete elettrica di distribuzione di media tensione in corrente alternata e per il quale è stata presentata richiesta di “scambio sul posto” dell’energia elettrica prodotta.



L'impianto fotovoltaico da 30 Kw, realizzato nel 2020, ha prodotto nel 2022 per l'Autorità 39.463 KWh e ha permesso di non immettere in atmosfera 9,71 t CO₂ e. A questo si aggiunge, seppur in misura residuale, la produzione di energia elettrica dall'impianto eolico da 10 Kw che nel 2022 ha prodotto 9.636 kWh, impedendo l'emissione di 2,37 t CO₂ e.

Energia autoprodotta e consumata presso la sede dell'Autorità

	u.m.	2020	2021	2022
Impianto fotovoltaico 30 Kw		40.390	39.530	39.463,16
Impianto eolico 10 Kw	KWh	12.959	13.059	9.636
Totale		53.349	52.589	49.099,16
Totale	Gj	192,06	189,32	176,76

Riduzione di emissioni Location Based

	u.m.	2020	2021	2022
Impianto fotovoltaico 30 Kw		11,15	10,91	9,71
Impianto eolico 10 Kw	t CO ₂ e	3,58	3,60	2,37
Totale		14,73	14,51	12,08

Un ulteriore contributo è derivato dall'intervento di efficientamento dell'**impianto di illuminazione interna della sede che ha sostituito i vecchi corpi illuminanti**, dotati per lo più di sorgenti a scarica o fluorescenti, con nuovi corpi illuminanti a LED. La generale rivisitazione e implementazione del sistema domotico di controllo e gestione locale dell'impianto luci di ciascun ufficio e degli interventi sui quadri elettrici di piano rappresentano azioni volte alla rendicontazione dei consumi dell'impianto suddetto.

In aggiunta a tali iniziative, a partire dal 2021 il parco auto dell'Autorità, composto da 5 autovetture, è stato efficientato, con la sostituzione di due delle autovetture alimentate a combustibili fossili con una **vettura totalmente elettrica** e un'**altra ibrida-plug in**. Di queste, tre automobili sono adibite esclusivamente ad attività ispettive (controllo del demanio marittimo, attività collegate alla sicurezza del porto e di port facilities security), mentre le restanti due vengono utilizzate quali auto di servizio, per gli spostamenti e le missioni del Presidente dell'Autorità e a disposizione dei dipendenti.

Nel corso del 2022 è stato approvato il progetto esecutivo che prevede, ad integrazione dell'impianto fotovoltaico già realizzato nel 2020, la realizzazione di un ulteriore **impianto fotovoltaico da 112,50 kWp** a copertura delle tettoie realizzate nei parcheggi della sede della Adsp, pensato con una conformazione che ricordi il moto ondoso. I lavori di realizzazione del nuovo impianto avranno inizio nei primi mesi del 2023.

Sempre nell'ottica di prevenzione e mitigazione degli impatti negativi, l'AdSP MACS sta progettando, inoltre, anche in attuazione di quanto previsto dal DEASP, la realizzazione di un **impianto di Cold Ironing per l'alimentazione elettrica delle navi da Crociera** ormeggiate in banchina, mediante un collegamento di tipo non fisso tra banchina e nave, al fine di consentire lo spegnimento dei motori ausiliari endotermici utilizzati come generatori di energia elettrica e riducendo così le emissioni derivanti dalla combustione.

In progettazione, infine, anche un **impianto di produzione di energia elettrica da fotovoltaico per circa 20 MWp con annessa produzione di idrogeno verde**, che verrà realizzato in un'area industriale dismessa in ambito portuale, e l'installazione di impianti di produzione di energia da fotovoltaico, da realizzarsi in parte a terra ed in parte sulla superficie dei capannoni industriali destinati alla logistica portuale del nuovo Hub agroalimentare.

Iniziative di efficientamento energetico e riduzione delle emissioni di CO2



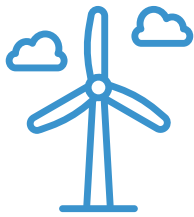
Impianto fotovoltaico

Impianto fotovoltaico da 30 Kw produce energia elettrica in collegamento alla rete elettrica di distribuzione di media tensione in corrente alternata

Impianto fotovoltaico da 112,50 kWp a copertura delle tettoie realizzate nei parcheggi, pensato con una conformazione che ricordi il moto ondoso

Impianto di produzione di energia elettrica da fotovoltaico per circa 20 MWp con annessa produzione di idrogeno "verde"

Impianti di produzione di energia da fotovoltaico, da realizzarsi in parte a terra ed in parte sulla superficie dei capannoni industriali, destinati alla logistica portuale del nuovo Hub agroalimentare.



Pala eolica

Pala Eolica da 10 kw



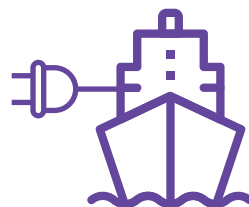
Illuminazione LED

Sostituzione dei vecchi corpi illuminanti dotati di sorgenti a scarica o fluorescenti con nuovi corpi illuminanti a LED



Auto

1 auto full-electric
1 auto ibrida plug-in



Impianto Cold Ironing

Impianto di Cold Ironing per l'alimentazione elettrica delle navi da Crociera ormeggiate in banchina, mediante un collegamento di tipo non fisso tra banchina e nave

Si sottolinea infine, che ai sensi del nuovo decreto-legge "Energia/Aiuti", l'Autorità Portuale potrà valutare di costituire una o più comunità energetiche (CER) al fine di abbattere l'inquinamento all'interno dell'area portuale. Infatti, le CER, soggetti giuridici a partecipazione aperta e volontaria, permettono di produrre e consumare energia all'interno di una stessa area geografica al fine di ottenere un beneficio a livello sociale ed ambientale della zona portuale, promuovendo così la transizione energetica.

Consumi diretti di energia - auto di servizio

	u.m.	2020	2021	2022
Benzina	l	926,41	788,94	1054,11
Gasolio		170,08	0	0
Auto elettrica / ibrida	KWh	0	226,89	91 ²⁵
Totale	Gj	38,84	27,51	37,08

Emissioni dirette (Scope 1)

	u.m.	2020	2021	2022
Benzina	t CO2 e	2,03	1,73	2,28
Gasolio		0,43	0	0
Totale		2,50	1,73	2,28

Emissioni indirette (Scope 2)

	u.m.	2021	2022
Energia elettrica	t CO2 e	0,06	0,02

Emissioni indirette legate ai viaggi di lavoro in aereo (Scope 3)

	u.m.	2020	2021	2022
Viaggi aerei di lavoro (domestici: x < 463 km)	t CO2 e	0	0	0,20
Viaggi aerei di lavoro (corto raggio: 463 ≤ x < 1108 km)		0	0,18	1,82
Viaggi aerei di lavoro (lungo raggio: x ≥ 1108 km)		0,73	0	6,82
Totale viaggi di lavoro in aereo		0,73	0,18	8,84

Emissioni indirette legate ai viaggi di lavoro in treno (Scope 3)

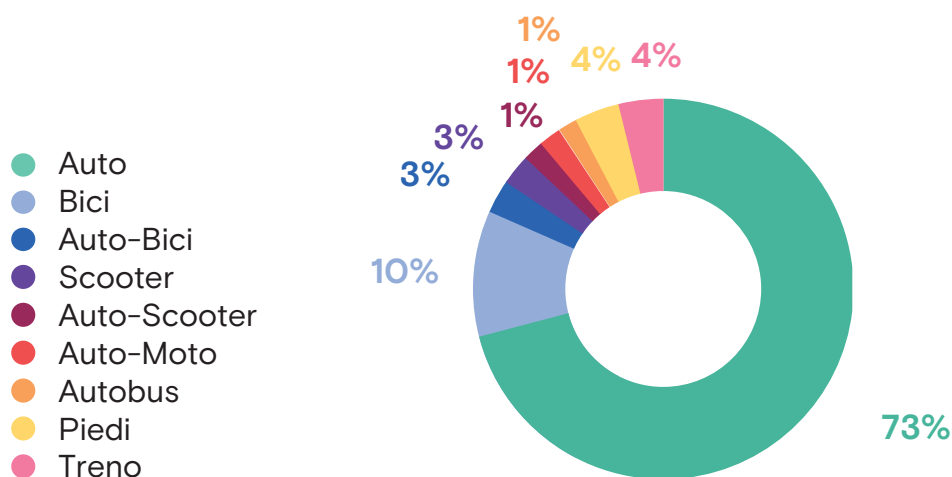
	u.m.	2020	2021	2022
Viaggi in treni regionali	t CO2 e	0,04	0,003	0,09
Viaggi in treni ad alta velocità		0,18	0,35	0,85
Totale viaggi di lavoro in aereo		0,22	0,35	0,94

I mezzi di trasporto dei dipendenti

Ai fini del calcolo complessivo delle emissioni dell'Autorità, vengono tenute in considerazione anche le emissioni derivanti dai mezzi di trasporto utilizzati dai dipendenti dell'Autorità nel **tragitto casa-lavoro**.

I dipendenti che hanno fornito i dati relativi alla distanza totale percorsa in chilometri durante il tragitto casa-lavoro sono stati 80. In particolare, 60 dipendenti hanno dichiarato di utilizzare esclusivamente l'automobile o lo scooter, 2 di alternare l'uso dell'auto all'uso della bicicletta, 11 di utilizzare la bicicletta o di arrivare a piedi, 1 dipendente di utilizzare l'autobus e 3 hanno dichiarato di prendere sempre il treno; infine, 3 dipendenti lavorano da casa, in Smart Working.

Mezzi di trasporto adoperati nel tragitto casa-lavoro



Emissioni di gas serra giornaliere derivanti dal tragitto casa-lavoro²⁷ (Scope 3)

Tipologia di trasporto	KM percorsi	Emissioni (t CO2 e)
Auto a benzina ²⁷	296,57	0,05
Auto a Metano	13	0,002
Auto a GPL	191,40	0,038
Auto a Diesel	737,80	0,126
Auto Ibrida	71,60	0,009
Scooter alimentato a benzina	9	0,001
Autobus alimentato a metano	15	0,001
Treno	370	0,013
Totale	1.704,37	0,24

26

Il dato comprende il tragitto andata e ritorno.

27

Sono considerate anche le automobili dei soggetti che alternano l'auto alla bici.

Consumi energetici del Porto

28

Per quanto riguarda i dati relativi alla navigazione di supporto, il DEASP considera i dati, raccolti per la prima volta nel 2018, costanti nel tempo.

Oltre al monitoraggio del proprio fabbisogno energetico e delle proprie emissioni, l'Autorità, attraverso il DEASP, raccoglie i dati sui consumi e le relative emissioni anche per quanto riguarda la **navigazione**, le **attività svolte dalle imprese portuali** e il **trasporto merci all'interno del porto**, escludendo le infrastrutture e le eventuali operazioni di manutenzione, rifacimento, ristrutturazione e ampliamento.

In coerenza con la pubblicazione triennale di tale documento, i dati tenuti in considerazione per il calcolo delle emissioni sono relativi all'anno 2019²⁸ e sono stati elaborati secondo la metodologia di Life Cycle Assessment denominata IPCC 2013 GWP 100, nella versione 1.03 sviluppata dall'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)²⁹.

29

Questo metodo contiene i fattori di caratterizzazione riferiti al potenziale di riscaldamento globale dipendente dalle emissioni dirette di gas in atmosfera, su uno scenario temporale di 100 anni.



La **navigazione principale** include il traffico merci e il traffico passeggeri, suddivisi per tipologia di navi, e computa i percorsi e i consumi probabili di carburante per manovra e stazionamento.

Per quanto riguarda la **navigazione a supporto** della gestione dell'infrastruttura portuale, ossia quella operata da rimorchiatori, ormeggiatori e piloti, ma anche il trasferimento a terra dei rifiuti prodotti dalle navi e la pulizia degli specchi d'acqua, comporta un consumo di gasolio.

Il **trasporto merci**, invece, considera il numero di treni e autotreni che percorrono la distanza di circa 7 km dall'ingresso, all'area portuale e alle varie destinazioni. I treni in ingresso al Porto nel 2022 sono stati **8.136**.

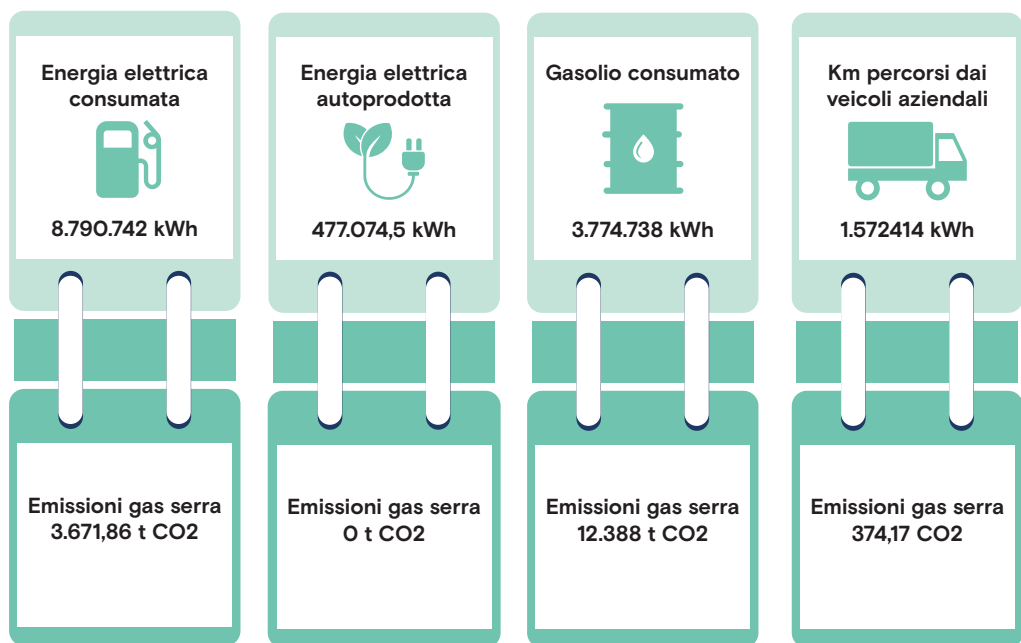


30

I dati relativi alle attività delle imprese portuali sono stati forniti dalle stesse imprese ed in mancanza di tali informazioni sono stati ricavati attraverso una stima basata sui dati acquisiti nelle precedenti revisioni del DEASP.

In relazione alle **imprese portuali**, il DEASP ha tenuto in considerazione le attività che le imprese portuali³⁰ conducono sul sedime demaniale delle banchine, legate al carico e scarico delle merci dalle navi, al trasporto della merce presso i depositi collocati sulle aree private (mediante bilici, nastri trasportatori e coclee) e per l'illuminazione delle stesse aree.

Consumi ed emissioni di gas serra delle imprese portuali nel 2019

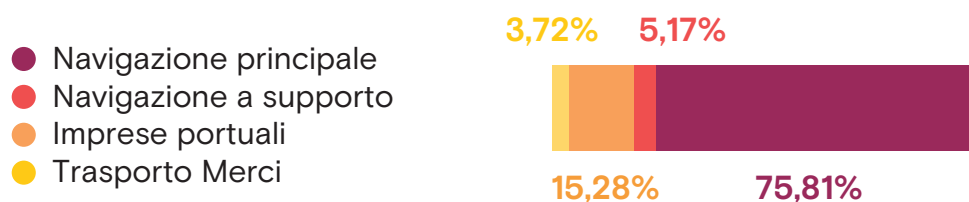


Dunque, dal DEASP emerge che nel corso del 2019 sono state emesse oltre 107.5 mila t di CO₂e a seguito della conduzione delle attività portuali sulle aree di pertinenza dell'Autorità, ovvero i bacini, le banchine, la sede e gli edifici di servizio dell'organo di controllo e le strade e binari collocati all'interno dell'area portuale. Per tali attività, il 75,3% degli impatti è ascrivibile alla navigazione principale ovvero è sotto la responsabilità degli armatori, mentre le operazioni di trasferimento merci da e verso le navi, effettuate dalle imprese portuali, cumulano il 15,2% delle emissioni e il trasporto merci via terra genera unicamente il 3,7% delle emissioni.

Emissioni di gas serra nel Porto di Ravenna nel 2019

	u.m.	Emissioni
Navigazione principale	t CO ₂ e	81.531,38
Navigazione a supporto		5.566,40
Imprese portuali		16.434,03
Trasporto merci		4.010,45
Totale		107.542,26

Percentuale delle emissioni di gas serra nel Porto di Ravenna nel 2019



Al fine di quantificare in modo più puntuale le emissioni gassose prodotte dalle navi, anche in base ai fattori dovuti alle diverse tipologie di carburante ed ai consumi di energia ed emissioni prodotte nelle diverse fasi di navigazione, l'AdSP MACS si è dotata di un apposito software, che è stato utilizzato per ricavare i dati relativi agli anni 2021 e 2022. Tali dati, al momento in formato aggregato e comprensivi di tutte le tipologie di navigazione, derivanti dai calcoli validati e verificati dal programma, verranno utilizzati per l'aggiornamento del DEASP nel corso del 2023.

Emissioni di gas serra nel Porto di Ravenna

2021	2022
Emissioni navigazione 65.823,24 t CO₂e	Emissioni navigazione 105.387,22 t CO₂e

Gestione dei rifiuti ed economia circolare

L'Autorità pone grande attenzione alle tematiche di salvaguardia ambientale e si impegna ogni giorno a garantire il rispetto e la tutela nei confronti dell'ambiente, applicando pratiche connesse alla promozione dell'economia circolare. In relazione alla gestione dei rifiuti, l'Autorità persegue sia il rispetto dei propri obblighi di conformità, sia un preciso obiettivo della Politica del Sistema di Gestione Ambientale, ovvero, l'ottimizzazione della raccolta e della gestione differenziata dei rifiuti prodotti sia dall'Autorità all'interno della sede e delle aree comuni del Pubblico Demanio Marittimo, sia dalle navi che attraccano nel porto.

La gestione dei rifiuti prodotti dall'Autorità

All'interno della sede dell'Autorità, relativamente ai rifiuti urbani prodotti durante lo svolgimento della normale attività di ufficio, è stata implementata la differenziazione degli stessi mediante l'attivazione di un servizio di raccolta rifiuti con la società che gestisce il servizio comunale di raccolta dei rifiuti la quale, con periodicità mensile, trasmette report riepilogativi sul quantitativo di rifiuto conferito per ciascuna matrice differenziata identificata, consentendo così il monitoraggio dell'andamento dei conferimenti volto al raggiungimento dell'obiettivo prefissato di riduzione della percentuale di rifiuti indifferenziati.

Nel corso del 2021 l'Autorità, in base alle nuove disposizioni in materia di raccolta differenziata dei rifiuti nella sede, aveva implementato un sistema di raccolta, tracciamento e monitoraggio dei rifiuti provvedendo al posizionamento di contenitori posti nell'area esterna, per la raccolta porta a porta e di appositi cestini differenziati per tipologia di rifiuto, nei locali interni. Tale operazione, insieme alla costante attività di informazione e sensibilizzazione dei dipendenti sull'importanza della corretta differenziazione dei rifiuti ed all'ulteriore incremento dei contenitori di raccolta messi a disposizione, hanno determinato, nel 2022, una riduzione della matrice indifferenziata pari a circa il 4,4%³¹ rispetto all'anno precedente ed un incremento della differenziazione delle singole matrici. Considerato che il servizio di raccolta differenziata dei rifiuti prodotti nella sede dell'Autorità è stato implementato a fine agosto 2021, rispetto all'anno precedente, in cui si era riscontrata una percentuale di rifiuti destinati a recupero o riciclaggio pari all'1,5%, la percentuale di rifiuti conferiti in modo differenziato risulta ad oggi pari al 18% sul totale dei rifiuti prodotti all'interno dell'AdSP MACS.

I rifiuti urbani prodotti durante lo svolgimento della normale attività di ufficio dell'Autorità di sistema portuale sono costituiti prevalentemente da carta, organico, imballaggi di plastica, lattine in alluminio e rifiuti indifferenziati.

Per quanto concerne i rifiuti non pericolosi, quali cartucce e toner di stampanti e fax, vengono raccolti separatamente in idoneo Eco-Box. Successivamente vengono ritirati e portati al recupero gratuitamente da una ditta autorizzata che opera in convenzione con Hera S.p.A. Le parti consumabili esauste, derivanti dall'usura delle stampanti, vengono raccolte in appositi contenitori e smaltiti, con intervento a titolo oneroso, con periodicità a cadenza annuale.

31

Tale percentuale è stata calcolata dal confronto con i dati ricevuti da HERA (affidataria del servizio di ritiro) rispetto all'anno precedente. Il calcolo del quantitativo viene fatto sulla base del volume dei contenitori delle singole matrici di rifiuto ritirato.

Totale rifiuti prodotti nella sede dall'Autorità³²

u.m.		2021			2022		
		Rifiuti prodotti	Rifiuti recuperati	Rifiuti smaltiti	Rifiuti prodotti	Rifiuti recuperati	Rifiuti smaltiti
Indifferenziato	t	4,72	0	4,72	12,04	0	12,04
Organico		0,24	0,24	0	0,51	0,51	0
Carta		0,28	0,28	0	1,48	1,48	0
Plastica		0,19	0,19	0	0,49	0,49	0
Vetro		0,04	0,04	0	0,17	0,17	0
Totale		5,47	0,75	4,72	14,70	2,66	12,04

Al fine di ridurre la quantità di rifiuti indifferenziati, il servizio di differenziazione delle singole matrici è stato accompagnato dall'attività di informazione e di sensibilizzazione dei dipendenti, i quali vengono invitati ad attuare comportamenti sostenibili al fine di aumentare sensibilmente la raccolta differenziata dei materiali riciclabili che costituiscono risorse preziose per l'ambiente e per il miglioramento della qualità della vita.

In un'ottica di promozione della circolarità, vengono attuate anche altre azioni al fine di **privilegiare prodotti da ufficio o per la pulizia degli ambienti a minor impatto ambientale** (prodotti con il marchio Ecolabel, carta da ufficio riciclata, carta da bagno ecologica, bicchieri di carta ecc.) e l'utilizzo di dispenser di plastica per l'approvvigionamento di acqua da parte dei dipendenti con reso degli stessi al fornitore per il riutilizzo.

32

I dati relativi all'esercizio 2020 non sono disponibili. Nell'anno 2021 è considerato il periodo compreso tra il 23 Agosto 2021 e il 2 gennaio 2022; nell'anno 2022 è considerato il periodo compreso tra il 3 gennaio 2022 e il 1 gennaio 2023.



La gestione dei rifiuti prodotti dalle navi

Lo **scarico in mare di rifiuti provenienti dalle navi** si qualifica come un **rischio ad elevato impatto ambientale** in grado di danneggiare l'ecosistema marino. Pertanto, la gestione dei rifiuti delle navi che approdano al porto di Ravenna costituisce un aspetto prioritario per l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, generando benefici anche in termini di buon funzionamento del traffico marittimo, migliorando la disponibilità e l'uso di adeguati impianti portuali per la raccolta dei rifiuti e il successivo conferimento a recupero, riciclo o smaltimento degli stessi.

Ad oggi, è operativo presso il Porto di Ravenna il **Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico** nel suo aggiornamento del 2015. Tuttavia, a seguito del recepimento, nel novembre 2021, della nuova direttiva europea relativa alla gestione degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, è in fase avanzata, da parte dell'Adsp, l'elaborazione di una nuova versione del Piano stesso, conformemente a quanto stabilito dal D.Lgs. 197/2021. Una volta che il Piano avrà terminato l'iter previsto per la sua approvazione ed entrata in vigore, potrà essere avviata la procedura di gara per l'affidamento ad uno o più operatori esterni, dei servizi di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi. Nel nuovo Piano saranno indicate le procedure per la raccolta e la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi che le società concessionarie dei servizi per la raccolta dei rifiuti solidi e liquidi, affidati tramite gara a procedura aperta, devono osservare e le stesse saranno aggiornate in base all'esperienza maturata nell'applicazione del precedente Piano o a seguito di criticità emerse nel corso dell'operatività del nuovo Piano.

Questa AdSP ha qualificato i Servizi di ritiro e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dalle piattaforme offshore e dei residui del carico quali **servizi di interesse generale**.

L'Autorità, infatti, non effettua direttamente l'attività di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi, bensì svolge **funzioni di amministrazione**, come la determinazione delle tariffe a carico delle navi, di **coordinamento tra gli stakeholder** e di **controllo sulla documentazione relativa ai conferimenti** ed **effettua sopralluoghi presso le sedi dei concessionari e presso le banchine durante le operazioni di ritiro**, al fine di verificare la corretta applicazione delle procedure indicate nel Piano. Il servizio è affidato in concessione ad uno o più operatori economici che, per la raccolta e gestione dei rifiuti, applicano le tariffe stabilite dall'Autorità di sistema portuale. In un'ottica di economia circolare, per le navi che svolgono la raccolta differenziata, sono previste tariffe agevolate, le quali però, fino ad oggi, non sono mai state applicate, sia a causa della discrasia tra la normativa internazionale e quella locale in materia, sia a causa della bassa qualità della differenziazione svolta sulle navi. Anche nella nuova elaborazione del nuovo Piano saranno individuate idonee misure volte all'incentivazione della raccolta differenziata.

Al fine di permettere la programmazione ai gestori del servizio di raccolta rifiuti dalle navi, la nave diretta al porto di Ravenna è tenuta ad effettuare una notifica anticipata dei rifiuti che intende conferire agli impianti portuali di raccolta. Una volta conferiti, tutti i rifiuti provenienti dalle navi vengono classificati come rifiuti speciali. Nel nuovo Piano i rifiuti prodotti dai passeggeri e dagli equipaggi e quelli accidentalmente pescati vengono classificati come rifiuti urbani. I rifiuti liquidi, inoltre, vengono classificati come rifiuti pericolosi, ad eccezione delle acque reflue, al fine di essere gestiti in maniera adeguata e corretta e prevenendo eventuali dispersioni o sversamenti negli specchi acquei.

Per monitorare il corretto andamento del servizio, bimestralmente i concessionari trasmettono il report sui rifiuti raccolti indicando, sia per i rifiuti solidi che per quelli liquidi, la tipologia di rifiuto, la provenienza e il numero complessivo di ritiri giornalieri. Ai concessionari è richiesto, altresì, l'invio di fatture e documenti a supporto per alcune navi a campione, al fine di effettuare un controllo più puntuale.

Aumento del 25% di rifiuti solidi conferiti da parte delle navi

In relazione ai **rifiuti solidi**, rispetto al 2021, il quantitativo è aumentato nel 2022 del 25%. L'incremento dei conferimenti di rifiuti, in particolare di quelli non alimentari, può essere giustificato da un maggiore afflusso di navi passeggeri a seguito del rilancio della funzione croceristica del Porto di Ravenna. Con l'affidamento della concessione per il servizio di stazione marittima e la prossima realizzazione del nuovo terminal crociere presso Porto Corsini, si ipotizzano infatti un aumento dei quantitativi dei rifiuti prodotti dalle navi passeggeri.

A questi fattori, si deve aggiungere anche un certo consolidamento del servizio di ritiro dei rifiuti solidi prodotti dalle imbarcazioni da diporto che, peraltro, nella sua effettiva applicazione, continua a generare alcune problematiche per la cui soluzione l'Autorità è ripetutamente intervenuta.

Totale rifiuti solidi provenienti dalle navi e piattaforme

u.m.		2020			2021			2022		
		Rifiuti prodotti	Rifiuti recuperati	Rifiuti smaltiti	Rifiuti prodotti	Rifiuti recuperati	Rifiuti smaltiti	Rifiuti prodotti	Rifiuti recuperati	Rifiuti smaltiti
Rifiuti alimentari	t	148,95	0	148,95	158,79	0	158,79	108,86	0	108,86
Rifiuti non alimentari		882,25	682,87	199,38	947,60	746,54	201,06	1.392,55	1.198,09	194,46
Rifiuti pericolosi		235,04	235,04	0	181,60	181,60	0	253,61	253,61	0
Totale		1.266,24	917,91	348,33	1.287,99	928,14	359,85	1.755,02	1.451,70	303,32

Per quanto riguarda i **rifiuti liquidi**, nel triennio preso in considerazione, i quantitativi prodotti di acque di sentina sono aumentati, mentre quelli di acque di lavaggio e oli sono diminuiti in maniera piuttosto significativa. Infine, si è registrata una notevole riduzione dei quantitativi prodotti di acque nere, che risultano essere, nel 2022, circa il 40% in meno rispetto all'anno precedente.

Totale rifiuti liquidi provenienti dalle navi e piattaforme

u.m.		2020			2021			2022		
		Rifiuti prodotti	Rifiuti recuperati	Rifiuti smaltiti	Rifiuti prodotti	Rifiuti recuperati	Rifiuti smaltiti	Rifiuti prodotti	Rifiuti recuperati	Rifiuti smaltiti
Acque di sentina	mc	3.797,10	0	3.797,10	3.241,20	0	3.241,20	4.158,62	0	4.158,62
Acque di lavaggio e oli		7.465,30	0	7.465,30	7.603,40	0	7.603,40	5.464,41	0	5.464,41
Acque nere		1.545,60	0	1.545,60	778,20	0	778,20	471,61	0	471,61
Totale		12.808	0	12.808	11.622,8	0	11.622,8	10.094,6	0	10.094,6

Analizzando i dati relativi ai rifiuti in **base alla destinazione**, dei rifiuti solidi prodotti nel 2022, il 74% di questi sono destinati a recupero a differenza dei rifiuti liquidi che sono sempre destinati a smaltimento o termodistruzione.

I rifiuti solidi prodotti dalle navi vengono raccolti dal concessionario suddivisi per EER, collocati nel centro di raccolta dove successivamente, non effettuando alcuna lavorazione ai fini del recupero o riciclo degli stessi, li invia nei centri specializzati.

34

Il rifiuto è raccolto come CER 18 02 02 e, dopo la sterilizzazione, è smaltito come 20 03 01

Sempre per quanto riguarda i rifiuti solidi, la totalità dei rifiuti destinati allo smaltimento viene fatta defluire in discarica. Tra questi, vi sono anche i rifiuti alimentari, i quali sono preliminarmente trattati dal concessionario attraverso lo sterilizzatore di proprietà dello stesso, al fine di eliminare possibili fonti infettive, dovute alla presenza di materiale di derivazione animale, che possano contaminare altro cibo o infettare altri animali. Al momento l'emergenza riguarda la trasmissione della peste suina. Successivamente i rifiuti sono avviati allo smaltimento in discarica³⁴, così come i rifiuti urbani indifferenziati.

I rifiuti solidi non destinati allo smaltimento, ossia i rifiuti pericolosi e i rifiuti non alimentari, sono trattati mediante operazioni di recupero diverse dal riutilizzo o dal riciclo.

Rifiuti solidi destinati a smaltimento provenienti dalle navi e piattaforme

	u.m.	2020	2021	2022
Rifiuti pericolosi		148,95	158,79	108,86
Smaltimento in discarica		148,95	158,79	210,25
Incenerimento (con recupero energetico)		0	0	0
Incenerimento (senza recupero energetico)		0	0	0
Altro tipo di smaltimento	t	0	0	0
Rifiuti non pericolosi		199,38	201,06	194,46
Smaltimento in discarica		199,38	201,06	236,19
Incenerimento (con recupero energetico)		0	0	0
Incenerimento (senza recupero energetico)		0	0	0
Altro tipo di smaltimento		0	0	0

Dalla successiva tabella si rileva che i rifiuti non destinati a smaltimento sono aumentati. Una delle possibili motivazioni è certamente da ricercare nella migliore separazione che le navi svolgono tra i rifiuti alimentari e le altre tipologie.

Rifiuti solidi non destinati a smaltimento provenienti da navi e piattaforme

	u.m.	2020	2021	2022
Rifiuti pericolosi		235,04	181,60	255,88
Preparazione al riutilizzo		0	0	0
Riciclo		0	0	0
Altre operazioni di recupero	t	235,04	181,60	255,88
Rifiuti non pericolosi		682,87	746,54	1.019,35
Preparazione al riutilizzo		0	0	0
Riciclo		0	0	0
Altre operazioni di recupero		682,87	746,54	1.019,35

Invece, per quanto riguarda i **rifiuti liquidi**, questi sono considerati tutti pericolosi, ad eccezione delle acque nere. Le tipologie di smaltimento prevedono, nel 2022, lo smaltimento in impianto per circa l'82% del quantitativo complessivo di rifiuti, oltre che la termodistruzione in impianto di una parte delle acque di lavaggio (circa il 13% del totale) e lo smaltimento in depuratore delle acque nere (circa il 5% del totale).

Rifiuti liquidi destinati a smaltimento provenienti dalle navi e piattaforme

	u.m.	2020	2021	2022
Rifiuti pericolosi		12.808	11.622,80	10.094,64
Smaltimento in impianto		9.834,40	9.474,90	8.318,13
Termodistruzione in impianto (acque di lavaggio)	mc ³	1.428	1.369,70	1.304,90
Smaltimento in depuratore (acque nere)		1.545,60	778,20	471,61

La rimozione del relitto “Berkan B”

Dal suo sequestro avvenuto nel 2010 da parte delle autorità giudiziarie, la Berkan B, nave costruita nel 1984, è rimasta a giacere nella banchina “ex Tozzi” fino al 2021, anno in cui è stata finalmente tagliata, rimossa e smaltita. Il primo tentativo di smantellamento da parte dell’allora proprietario era avvenuto nel 2017. Successivamente (2019), a causa di errate manovre di taglio la nave affondò, facendo fuoriuscire dei liquidi oleosi. Il rischio di potenziale inquinamento ambientale era molto consistente se si considera che il porto di Ravenna è inserito in un’area ad alto interesse naturalistico. L’inquinamento fu comunque evitato grazie a una tempestiva attività di posizionamento di panne e di bonifica che l’Autorità di sistema portuale predispose anche in accordo con la competente Autorità Marittima.

Nel 2021 il relitto è stato quindi definitivamente rimosso dalle acque del Porto di Ravenna, senza alcuna conseguenza ambientale durante le operazioni di rimozione, che sono state oggetto di costante ed attenta vigilanza da parte degli enti preposti. Nel 2022 è stato altresì definito il procedimento giudiziario relativo alla vicenda Berkan B.



La gestione dei rifiuti urbani nelle aree comuni del Pubblico Demanio Marittimo

Oltre ai rifiuti provenienti dalle attività della sede e dalle navi che approdano al porto di Ravenna, l'Autorità è responsabile della gestione delle aree comuni del Pubblico Demanio Marittimo e quindi della pulizia delle aree comuni pubbliche che non sono in concessione a terzi. Pertanto, essa affida, tramite due appalti dedicati e distinti, la pulizia sia del PDM a terra, che degli specchi acquei.

La pulizia delle aree del Pubblico Demanio a terra

Una priorità è rappresentata dalla pulizia delle aree del Pubblico Demanio Marittimo e raccolta dei rifiuti nelle aree pubbliche, quali banchine, aree fronte-canale nei centri abitati di Marina di Ravenna e Porto Corsini compresi i moli guardiani e le dighe foranee, e parte della darsena di città di Ravenna. La testata della darsena di città ed il lato destro della darsena stessa, invece è gestita direttamente dal Comune di Ravenna. Tale servizio è affidato, mediante appalto, ad un operatore economico, il quale è tenuto ad eseguire le seguenti attività:



Gestione e manutenzione delle aree verdi, comprensivo di censimento ed aggiornamenti schede dendrologiche



Pulizia aree pubbliche, spazzamento manuale/meccanico comprensivo di rimozione e smaltimento dei depositi di materiale assimilabile a rifiuto



Interventi di disinfestazione e derattizzazione da eseguire nelle aree oggetto dell'appalto



Interventi preventivi inerenti lo sgombero neve e sgombero antighiaccio



Gestione, manutenzione e pulizia dei contenitori portarifiuti, compreso il cambio dei sacchi dei contenitori



Ritiro e smaltimento dei rifiuti di qualsiasi natura e tipologia presenti nelle aree oggetto dell'appalto e nei contenitori portarifiuti



Assicurare il servizio di reperibilità e pronto intervento

Peraltro, tali interventi sottendono il rispetto di specifici criteri generali a tutela della sicurezza e della salute del personale e dei fruitori, la minimizzazione degli impatti sull'ambiente e si sostanziano anche in azioni di riduzione dei quantitativi di rifiuti da smaltire.

I rifiuti derivanti dalle aree comuni sono generalmente tutti non pericolosi e si differenziano in base alla loro destinazione: gli imballaggi misti e il residuo derivante dalla pulizia stradale vengono, infatti, smaltiti in discarica, mentre i rifiuti urbani non differenziati, la plastica, la carta e il cartone e il vetro, vengono recuperati.

In aggiunta a tali rifiuti, deve essere considerata la frazione di rifiuti organici, la c.d. "frazione verde", proveniente dalle aree verdi site principalmente in Marina di Ravenna e Porto Corsini, la quale invece viene destinata ad impianto di compostaggio o sito simile, al fine di dare una seconda vita a tale matrice. Nelle annualità prese in considerazione, tale frazione ha avuto un andamento variabile in ragione del calo di fruizione di suddette aree durante il lockdown determinato dalla pandemia, passando da 19,38kg nel 2020, a 65,32kg nel 2021 e 40,20kg nel 2022.

Totale rifiuti provenienti dalle aree comuni del PDM non in concessione a terzi

u.m.		2020			2021			2022		
		Rifiuti prodotti	Rifiuti recuperati	Rifiuti smaltiti	Rifiuti prodotti	Rifiuti recuperati	Rifiuti smaltiti	Rifiuti prodotti	Rifiuti recuperati	Rifiuti smaltiti
Residuo pulizia stradale		16,62	0	16,62	13,38	0	13,38	12,40	0	12,40
Imballaggi di materiali misti		24,76	0	24,76	20,94	0	20,94	9,17	0	9,17
Rifiuti urbani		-	-	-	-	-	-	3,81	3,81	0
Plastica	t	-	-	-	-	-	-	1,12	1,12	0
Carta e cartone		-	-	-	-	-	-	1,08	1,08	0
Vetro		-	-	-	-	-	-	1,13	1,13	0
Frazione verde		19,38	19,38	0	65,32	65,32	0	40,20	40,20	0
Totale		60,74	19,38	41,38	99,64	65,32	34,32	68,91	47,34	21,57

Per migliorare la gestione delle aree comuni del Pubblico Demanio Marittimo e creare le condizioni per ridurre i quantitativi di rifiuti, in primo luogo, l'Autorità ha provveduto alla sostituzione dei contenitori porta-rifiuto con contenitori tra loro coerenti per migliorare la loro fruizione anche in base alla tipologia di area da servire; in secondo luogo, dopo aver individuato i flussi e i periodi di fruizione delle aree, l'AdSP MACS ha realizzato un calendario interventi dinamico sia per la pulizia e lo spazzamento delle aree comuni (strade, marciapiedi, moli, ecc..) sia per quanto riguarda la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti; in terzo luogo, a valle di suddette analisi, è stato possibile predisporre una corretta dislocazione dei contenitori portarifiuti, eliminando la dotazione territoriale superflua e ridistribuendo in maniera uniforme i contenitori stessi nelle aree di maggior fruizione. Tali azioni hanno permesso di mantenere uno standard di pulizia medio/alto e di ridurre quindi la formazione di cumoli di materiale da eliminare/spazzare.

La pulizia degli specchi acquei

La pulizia degli specchi acquei costituisce un'attività di fondamentale importanza in quanto, la presenza di materiali galleggianti o semisommersi nel canale, come ad esempio tronchi portati presumibilmente dalla marea e piccole barche alla deriva o abbandonate, potrebbero essere di intralcio alla navigazione nel porto canale e procurare danni alle imbarcazioni. In virtù di ciò, l'Autorità affida e coordina, tramite un appalto dedicato, il servizio di raccolta, carico, trasporto e conferimento presso impianti di smaltimento e/o recupero autorizzati, di qualsiasi rifiuto galleggiante o semisommerso, di qualunque natura o provenienza e di ogni sostanza inquinante allo stato liquido o solido. La pulizia avviene con una periodicità prefissata alla quale il gestore si deve attenere. Al termine dello svolgimento dell'attività, viene trasmesso, da parte della società affidataria del servizio, il relativo report corredato del percorso effettuato. Il materiale così raccolto è classificato come rifiuto indifferenziato e, come tale, smaltito.

Dal servizio sono esclusi tutti gli interventi inerenti all'inquinamento del mare dovuto allo sversamento di idrocarburi e/o di altre sostanze nocive da parte di navi, imbarcazioni o attività svolte in banchina. In tal caso risulta importante intervenire in modo celere, al fine di circoscrivere l'inquinamento e provvedere alla rimozione di tali sostanze, per preservare e tutelare il più possibile l'ambiente marino. La gestione di tale operazione è in capo alla locale Capitaneria di Porto.

Al fine di garantire una migliore tutela ambientale e nell'ambito di una costante e proficua collaborazione inter-istituzionale, la Capitaneria di Porto di Ravenna e l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, intendono sottoscrivere un protocollo di intesa volto alla gestione dei piccoli inquinamenti delle acque di origine ignota che possono interessare gli specchi acquei del Porto di Ravenna non affidati in concessione a soggetti terzi. Al momento la sottoscrizione del protocollo è al vaglio del Comando Generale delle Capitanerie di Porto.

La gestione della risorsa idrica

L'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna riconosce a pieno il valore dell'acqua, sia intesa come **risorsa mare**, elemento naturale che ne giustifica la sua stessa missione di soggetto amministratore, sia intesa come **risorsa idrica potabile**.

L'Autorità fa un utilizzo essenzialmente domestico di acqua e si affida interamente al gestore pubblico di competenza (HERA Spa) per l'intero ciclo idrico, dalla fornitura fino alla gestione degli scarichi nella fognatura pubblica. Questo processo, che parte dalla distribuzione dell'acqua all'interno degli edifici ed arriva allo scarico della stessa, viene monitorato dall'Ufficio gestione Impianti e Manutenzioni, il quale provvede a valutare l'efficienza degli impianti.

I consumi di acqua, nel 2022, hanno visto una ripresa rispetto all'anno 2021, in cui si era verificata una ridotta fruizione degli uffici a seguito delle misure di contenimento dei contagi da Covid-19. Oltre ai contatori relativi ai consumi prettamente domestici degli uffici della sede, l'Autorità ha sotto la propria gestione anche i contatori relativi alle utenze portuali, i quali comprendono l'acqua per l'irrigazione delle aree verdi ed escludono invece i terminalisti concessionari. I consumi relativi a queste ultime utenze risultano avere un andamento meno stabile e ciò è dovuto prevalentemente alla variabilità dei diversi utilizzi svolti.

Totale consumi di acqua dell'AdSP MACS

	u.m.	2020	2021	2022
Negli edifici		1.417	1.507	1.232
Utenze nel porto di Ravenna	m ³	1.804	316	1.963
Totale		3.221	1.823	3.195

I materiali e le nuove infrastrutture

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale, oltre all'edificio della sede principale, ha la responsabilità sulla gestione e manutenzione dell'area portuale che rientra nel Demanio Pubblico Marittimo, composta in prevalenza dalle **banchine pubbliche**.

Queste rimangono solo in minima parte accessibili dal pubblico in quanto sono a servizio degli operatori portuali e dei terminalisti, che dietro corresponsione di un canone, possono ottenerne l'affido in concessione.

I beneficiari della concessione sono pertanto tenuti alla gestione delle stesse infrastrutture e a sopportare i costi relativi alla manutenzione ordinaria. Per quanto riguarda invece la manutenzione straordinaria delle stesse, questa è a carico dell'Autorità ed è coperta anche grazie a una quota parte del canone concessorio.

Materiali utilizzati per la manutenzione delle banchine pubbliche

	u.m.	2020	2021	2022
Materiali non rinnovabili				
Conglomerato cementizio	m ³	3.666,10	1.701,31	3.904,53
Materiali rinnovabili				
Acciaio		241.080,00	188.826,85	233.402,21
Palancole	Kg	0	202.698,40	170.364,56
Carpenterie metalliche		340.387,20	117.152,20	19.861,82
Conglomerato bitumoso	m ³	0	754	142,64

La tutela dell'ecosistema

La posizione geografica dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna e del Porto da essa amministrato è **collocata** tra il **mare Adriatico** e il **Parco Regionale del Delta del Po**, un insieme di aree naturali che costituiscono un'ampia zona umida di **importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar**. Istituito con L.R. 27/1988, il Parco Regionale del Delta del Po protegge l'abbondanza e la varietà della fauna di questa parte della Regione.

Dopo le lunghe opere di regimentazione idraulica e bonifica finalizzate a rendere abitabili queste terre, l'istituzione del Parco è andata a **proteggere alcuni spazi naturali e così a conservare la ricca biodiversità che li caratterizza**. Infatti, i diversi settori in cui si articola l'area protetta, per una totalità di circa 60 mila ettari, sono come oasi disseminate in un territorio altamente antropizzato, con insediamenti produttivi, urbani e reti viarie, custodi di valori naturalistici, paesaggistici, storici e artistici.

Il Porto di Ravenna con la sua conformazione di porto canale, non solo si inserisce all'interno della città ma si sviluppa anche a ridosso di aree naturalistiche vulnerabili, già fortemente compromesse per alcuni aspetti, poiché sottoposte in passato a sversamenti di natura industriale che hanno costituito fonte di inquinamento, nonché a rilevanti fenomeni di subsidenza. Il Porto di Ravenna confina, infatti, con alcuni Siti "Rete Natura 2000" (SIC-ZPS) interni al Parco, "Pialasse Baiona, Risega e Pontazzo", "Pialassa dei Piomboni, Pineta di Punta Marina", "Pineta di Casalborgotti, Pineta Staggioni, Duna di Porto Corsini" e "Pineta di San Vitale, Bassa del Pirottolo". Queste sono prevalentemente zone umide, con gli ultimi lembi di bosco planiziario, canali, scanni e saline, elementi paesaggistici del delta storico, terre da sempre occupate dalla foce fluviale, allineati lungo la fascia costiera a sud del Po di Goro.



Le attività condotte nell'area portuale hanno un **potenziale impatto negativo in termini di perdita di biodiversità su tali aree naturalistiche**, in quanto le attività produttive e la cattiva gestione dei rifiuti da parte degli operatori o delle navi potrebbero intaccare gli habitat, le specie e gli ecosistemi marini.

In aggiunta a ciò, interventi quali l'adeguamento e l'aumento di aree dedicate ai terminal industriali, commerciali e per crociere possono avere ricadute negative nelle aree umide marginali, con riduzione delle specie e/o conversione degli habitat. Inoltre, le attività dei terminalisti e degli altri operatori, essendo per lo più di natura commerciale e industriale, possono generare impatti diretti o indiretti quali l'introduzione di sostanze normalmente non presenti nell'habitat ovvero elementi inquinanti delle matrici ambientali.

Inoltre, altri potenziali impatti negativi sulla biodiversità locale possono essere legati agli scambi di merci via mare, in quanto possono rappresentare punti di approdo e diffusione di numerose specie, sia vegetali che animali, invasive e nocive, nonché di agenti patogeni. Si tratta in genere del trasporto di uova, stadi larvali, spore, organismi unicellulari, alghe, semi e piante, insetti, altri invertebrati e anche piccoli vertebrati, che, attaccati alle chiglie dei natanti o imbarcati involontariamente con i carichi, sono in grado talvolta di sopravvivere per settimane prima di essere liberati nel nuovo sito. Il rischio di immissione di specie animali o vegetali potrebbe inoltre essere associato ai rifiuti liquidi o solidi scaricati dalle navi provenienti da altri paesi.

Infine, le attività di servizi e di lavori in ambito portuale vengono gestite tramite appaltatori e con diversi cantieri presenti nelle aree portuali. Anche tali attività potrebbero far insorgere effetti negativi sulle aree naturali circostanti. Infatti, durante tutte le fasi dell'esercizio di cantieri di realizzazione opere, di adeguamento banchine o di dragaggio possono essere innescate situazioni specifiche di inquinamento atmosferico, acustico, del suolo e dell'ambiente idrico. In particolare, gli habitat potenzialmente impattati sono quelli che, in relazione alla loro distribuzione e alle loro caratteristiche specifiche, possono risentire dell'alterazione della qualità o della quantità di acqua, in termini di variazione dei livelli idrici, di aumento della torbidità o dell'inquinamento dell'acqua.

Nell'ambito del progetto dell'Hub portuale di Ravenna è prevista ed è in corso di attuazione un'attività di monitoraggio ambientale all'interno del porto, in relazione alla qualità dell'aria, delle acque, dei sedimenti, del clima acustico, degli aspetti naturalistici e morfodinamici, sia in ante-operam che in corso d'opera.

Tenendo conto, dunque, di questo contesto, l'Autorità nell'ambito delle proprie attività di sviluppo del sistema portuale, si impegna a migliorare continuamente le proprie prestazioni ambientali, mettendo in campo tutti gli strumenti, come previsti dalla legge, per ridurre al massimo l'impatto generabile sull'ambiente circostante: la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che, già in fase di redazione, integra gli aspetti ambientali al Piano Regolatore Portuale (PRP), le Valutazioni di Impatto Ambientale (VIA) per le singole opere del PRP, gli Studi di Impatto Ambientale, gli Studi di Incidenza nei casi in cui il piano o il progetto possa influire su zone soggette a tutela speciale e i progetti di monitoraggio ambientale laddove richiesti. L'Autorità, inoltre, tiene sotto particolare controllo tutte le prescrizioni ambientali ricevute nell'iter autorizzativo dei progetti.

Inoltre, per quanto riguarda il monitoraggio della qualità dell'aria è prevista la predisposizione di una Banca dati su cui basare gli strumenti modellistici per una valutazione dell'incidenza del traffico navale e veicolare ascrivibile all'attività portuale ed in particolare indotto nel post operam. A tal fine è stata sviluppata una piattaforma del **Sistema Informativo del Monitoraggio (SIM)** che contiene non solo le risultanze delle campagne di monitoraggio ma anche informazioni relative al contesto. Nello specifico la SIM contiene una parte dedicata alla raccolta dati, tramite compilazione di form a cura delle aziende che operano in area portuale, ovvero le informazioni essenziali di contesto relative a:

- caratteristiche qualitative e quantitative sulle attività di movimentazione / lavorazione di merci alla rinfusa delle aziende insediate in area portuale;
- stoccaggio di merci alla rinfusa presenti in tutta l'area;
- percorsi e relativo numero di veicoli pesanti transitanti sulle strade interne ed esterne di interesse.

Nella piattaforma è disponibile un'interfaccia grafica (mappa) collegata alle schede dove è possibile inserire ed aggiornare i riferimenti geografici puntuali e di area ad opera dell'utente stesso.

Ai fini della salvaguardia ambientale, incluse le Pialasse e le aree marine, il Sistema di Gestione Ambientale presenta specifiche istruzioni da seguire in risposta al verificarsi di situazioni di emergenza in ambito portuale, con l'individuazione di funzioni e responsabilità a seconda della situazione di rischio ambientale che potrebbe verificarsi e dell'intervento in atto (es. Responsabile Unico del Procedimento o i Dirigenti di riferimento).

Con specifico riferimento alla conservazione degli habitat e delle specie di interesse comunitario presenti nei SIC-ZPS, viene effettuato un monitoraggio all'interno delle aree naturali e rilievi periodici della componente idrodinamica. Per quanto riguarda invece la manutenzione dei canali portuali, l'Autorità effettua periodicamente l'attività di campionamento dei sedimenti marini per l'aggiornamento della caratterizzazione dei fondali.

L'AdSP MACS ha, inoltre, la responsabilità della pulizia degli specchi acquei demaniali e del conferimento dei rifiuti solidi e liquidi raccolti, presso impianti di smaltimento e/o recupero. L'AdSP MACS fornisce il servizio di ritiro dei rifiuti liquidi con il trattamento delle acque di sentina e di lavaggio, nonché dei solidi con la sterilizzazione dei rifiuti alimentari provenienti delle navi.³⁵ Il trattamento delle acque di sentina e di lavaggio e la scelta di sottoporre a sterilizzazione tutti i rifiuti alimentari raccolti dalle navi, anche quelli non compresi per legge, riducono il rischio di immissione di specie aliene nell'area portuale e il conseguente rischio di trasferimento nei siti Rete Natura 2000 limitrofi all'area.

Infine, nell'ottica di assicurare la corretta gestione delle aree naturali, è previsto uno specifico **Registro per le Segnalazioni e gli Interventi Ambientali dall'esterno** attraverso il quale la Direzione Tecnica gestisce, risponde ed archivia le richieste pertinenti provenienti da soggetti esterni all'Autorità.

35

Vedasi anche par.
"La gestione dei
rifiuti ed economia
circolare"

GRI Content Index

The background of the page is a solid dark teal color. Overlaid on this are several large, flowing, wavy shapes in various shades of teal and light blue, creating a layered, organic effect. The shapes are positioned primarily in the lower half and right side of the page, leaving the upper left quadrant clear for the text.

GRI ID	Informativa	Numero di pagina o informativa	Omissioni*
GRI 2: GENERAL DISCLOSURES 2021			
L'ORGANIZZAZIONE E LE SUE PRATICHE DI REPORTING			
2-1	Dettagli dell'organizzazione	Pag. 9, 23, 24, 25	
2-2	Entità incluse nel report di sostenibilità	Pag. 10	
2-3	Periodo di reporting, frequenza e punti di contatto	Pag. 10	
2-4	Revisione delle informazioni	Pag. 10	
2-5	Assurance esterna	Pag. 10	
ATTIVITA' E LAVORATORI			
2-6	Attività, catena del valore e altre relazioni commerciali	Pag. 16, 17	
2-7	Dipendenti	Pag. 84, 85, 86, 87	
2-8	Lavoratori che non sono dipendenti	Pag. 84	
GOVERNANCE			
2-9	Struttura e composizione degli organi di governo	Pag. 47, 48, 49, 50	
2-10	Nomina e selezione del più alto organo di governo	Pag. 47	
2-11	Presidenza del più alto organo di governo	Pag. 47	
2-12	Ruolo del più alto organo di governo nella supervisione della gestione degli impatti	Pag. 47	
2-13	Delega delle responsabilità per la gestione degli impatti	Pag. 51	
2-14	Ruolo del più alto organo di governo nell'attività di reporting di sostenibilità	Pag. 15-15	
2-15	Conflitto d'interesse	Pag. 54-57	
2-16	Comunicazione delle criticità	Pag. 48	
2-17	Conoscenze del più alto organo di governo	Pag. 47; 50	
2-18	Valutazione delle performance del più alto organo di governo	Pag. 49	
2-19	Politiche di remunerazione	Pag. 48, 49	
2-20	Processo per determinare la remunerazione	Pag. 48, 49	

2-21	Rapporto sulla remunerazione totale annua		L'ente non dispone di una base dati per estrapolare l'informazione.
STRATEGIA, POLITICHE E PRATICHE			
2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	Pag. 6, 7	
2-23	Impegno in termini di policy	Pag. 53-57	
2-24	Integrazione degli impegni in termini di policy	Pag. 53-57; 62-63	
2-25	Processo per rimediare agli impatti negativi	Pag. 53-57; 62-64;	
		Pag. 65-67;	
		Pag. 73-79;	
		Pag. 94-101	
2-26	Meccanismo per richiedere consigli o per sollevare reclami	Pag. 57	
2-27	Compliance con la legge e i regolamenti	Pag. 53	Nell'anno fiscale 2022 non sono state elevate sanzioni nei confronti dell'AdSP MACS.
STAKEHOLDER ENGAGEMENT			
2-28	Appartenenza ad associazioni	Pag. 88-89	
2-29	Approccio allo stakeholder engagement	Pag. 16-17	
2-30	Adesione alla contrattazione collettiva	Pag. 83-84	
GRI 3: TEMI MATERIALI 2021			
3-1	Processo per determinare i temi materiali	Pag. 11, 12	
3-2	Lista dei temi materiali	Pag. 12-15	
TEMI MATERIALI			
ETICA ED INTEGRITÀ			
3-3	Modalità di gestione del tema materiale	Pag. 53	
205-1	Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione	Pag. 54-55	I dati relativi all'anno 2020 sono stati individuati con una metodologia differente rispetto a quella del 2021.

205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	Pag. 57	
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Pag. 53	
SICUREZZA DEI DATI E TUTELA DELLA PRIVACY			
3-3	Modalità di gestione del tema materiale	Pag. 59-60	
418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	Pag. 59-60	
SALUTE E SICUREZZA E BENESSERE DEI LAVORATORI			
3-3	Modalità di gestione del tema materiale	Pag. 94-101	
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Pag. 94-101	
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	Pag. 94-101	
403-3	Servizi di medicina del lavoro	Pag. 94-101	
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Pag. 94-101	
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Pag. 94-101	
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	Pag. 94-101	
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	Pag. 94-101	
403-8	Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Pag. 94-101	
403-9	Infortuni sul lavoro	Pag. 94-101	
403-10	Malattie professionali		Nel corso del periodo di rendicontazione non si sono registrate malattie professionali.
FORMAZIONE E SVILUPPO PROFESSIONALE			
3-3	Modalità di gestione del tema materiale	Pag. 89-92	
404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	Pag. 89-92	
404-2	Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e	Pag. 94-101	

DIVERSITÀ E INCLUSIONE			
3-3	Modalità di gestione del tema materiale	Pag. 102-103	
405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	Pag. 102-103	
406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate		Nel corso del periodo oggetto di rendicontazione non si sono verificati episodi di discriminazione.
3-3	Modalità di gestione del tema materiale	Pag. 81-87	
401-1	Nuove assunzioni e turnover	Pag. 102-103	
GESTIONE RESPONSABILE DELLA CATENA DI FORNITURA			
3-3	Modalità di gestione del tema materiale	Pag. 62-63	
308-1	Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri ambientali	Pag. 102-103	
414-1	Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	Pag. 102-103	
RAPPORTI CON LA COMUNITÀ			
3-3	Modalità di gestione del tema materiale	Pag. 72-79; Pag. 99-100	
413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	Pag. 72-79; Pag. 99-100	
GESTIONE DEI RIFIUTI ED ECONOMIA CIRCOLARE			
3-3	Modalità di gestione del tema materiale	Pag. 115-124	
306-1	Produzione di rifiuti e relativi impatti significativi	Pag. 115-124	
306-2	Gestione degli impatti significativi legati ai rifiuti	Pag. 115-124	
306-3	Rifiuti prodotti	Pag. 115-124	
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	Pag. 115-124	
306-5	Rifiuti destinati allo smaltimento	Pag. 115-124	
GESTIONE ENERGETICA, EMISSIONI E LOTTA AL CAMBIAMENTO CLIMATICO			
3-3	Modalità di gestione del tema materiale	Pag. 104-114	

305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	Pag. 104-114	La metodologia usata per il calcolo delle emissioni prevede l'utilizzo di fattori di conversione pubblicati nel 2021 dal Department for Environment Food & Rural Affairs inglese.
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	Pag. 104-114	La metodologia usata per il calcolo delle emissioni prevede l'utilizzo di fattori di conversione pubblicati nel 2022 da ISPRA (Location Based).
302-1	La metodologia usata per il il calcolo dell'energia consumata prevede l'utilizzo di fattori di conversione pubblicati nel 2021 dal Department for Environment Food & Rural Affairs inglese	Pag. 104-114	
BIODIVERSITÀ E TUTELA DELL'ECOSISTEMA MARINO			
3-3	Modalità di gestione del tema materiale	Pag. 126-129	
304-1	Siti operativi di proprietà detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette	Pag. 126-129	
304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	Pag. 126-129	
INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI			
3-3	Modalità di gestione del tema materiale	Pag. 125	
203-1	203-1 Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	Pag. 33-36; Pag. 41-43	
301-1	Materiali utilizzati per peso o volume	Pag. 125	
CONSUMI IDRICI			
3-3	Modalità di gestione del tema materiale	Pag. 125	
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa		Nessuno specifico approccio è stato effettuato.
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua		Nessuno specifico approccio è stato effettuato.
303-5	Consumo di acqua		Non sono effettuati consumi di acqua in aree a stress idrico.
TEMI MATERIALI NON COPERTI DA INDICATORI GRI: PRESENZA SUL MERCATO INTERNO-ESTERNO INNOVAZIONE SALUTE E SICUREZZA NEL PORTO			
3-3	Modalità di gestione del tema materiale	Pag. 29-32; 66-69; 99-101	



Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico centro-settentrionale

Via Antico Squero, 31 48122 Ravenna RA

Tel. Centr.: + 39 0544 608811

Pec: port.ravenna@legalmail.it

www.port.ravenna.it