



# Rendicontazione di sostenibilità AdSP dello Stretto

La sostenibilità nelle attività dell'AdSP



Autorità  
di Sistema Portuale  
dello Stretto

Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline

# Sommario

1	Introduzione e Nota Metodologica .....	4
2	Dichiarazione del presidente .....	6
3	La Nostra Attività .....	7
	I porti	8
	Posizionamento e performance di traffico.....	14
4	I nostri stakeholder .....	17
	Organismo di Partenariato della Risorsa Mare.....	17
	Comitato di Gestione .....	17
	Commissioni Consultive.....	18
	L'analisi di materialità.....	18
5	Infrastrutture e loro resilienza.....	21
	Gli investimenti infrastrutturali.....	21
	La digitalizzazione dell'attività dell'Ente .....	24
	Interventi sui servizi e le attività immateriali .....	25
6	Clima ed Energia .....	27
	Monitoraggio delle Emissioni .....	27
	Interventi per la sostenibilità ambientale.....	27
	La gestione dei rifiuti.....	31
7	Supporto alla comunità locale e dialogo porto-città.....	33
	Italian port days: il contributo dell'AdSP dello Stretto .....	33
	Il Piano di marketing e comunicazione dell'AdSP.....	34
	La riqualificazione del territorio: interventi infrastrutturali .....	35
8	Safety&Security in ambito portuale.....	41
	Sicurezza e lavoro portuale.....	41
	Il Piano dell'Organico del Porto.....	42

La security portuale.....	43
La tutela dei lavoratori portuali: la promozione della salute dei lavoratori.....	45
9 Governance ed Etica .....	47
Dimensione economica dell'Ente .....	47
Dotazione organica.....	54
Politiche di welfare.....	57
L'impegno dell'AdSP nella gestione dell'emergenza Covid-19.....	57
L'impegno dell'Ente per la formazione professionale del personale .....	59
Valutazione della performance.....	59
Parità di genere.....	60
Le innovazioni sul fronte della trasparenza, dell'anticorruzione e della privacy .....	61
10 Rendicontazione degli indicatori GRI.....	66
11 Rendicontazione di indicatori specifici.....	80

## Gruppo di Lavoro



**Mario Paolo Mega** – Presidente

**Domenico La Tella** – Segretario Generale

**Ettore Gentile** - Direttore Area II - Amministrazione e Bilancio

In collaborazione con



**Giuseppe Siciliano**

**Costanza Rapone**

**Raffaele Galdi**

**Federico Fariselli**

**Ilenia Tolomeo**

# 1 INTRODUZIONE E NOTA METODOLOGICA

## INTRODUZIONE

La rendicontazione di sostenibilità delle Autorità di Sistema Portuale presenta una peculiarità molto significativa, di cui tenere conto nell'impostazione delle attività funzionali alla realizzazione dei Bilanci di Sostenibilità stessi. Gli Enti in questione, infatti, hanno un ruolo di amministrazione e gestione di servizi e beni in ambito portuale, ma la loro attività diretta ha un perimetro di gran lunga inferiore rispetto a quello complessivo dei porti e dei sistemi portuali intesi come complesso delle numerose tipologie di aziende e soggetti che, nell'ambito portuale, svolgono attività correlate ai trasporti marittimi. In termini di volumi e valori, infatti, la maggior parte delle attività in ambito portuale fa capo a soggetti come armatori e terminalisti; lo stesso dicasi anche per l'impatto di tali attività in termini di sostenibilità. Di conseguenza, è necessario che venga definito chiaramente il perimetro della rendicontazione di sostenibilità delle Autorità in questione per ciascun indicatore alla base della misurazione. Aspetto fondamentale del percorso di sostenibilità, per identificare le tematiche più significative e le aspettative rispetto all'azione dell'Autorità di Sistema secondo il principio di "materialità", è il rafforzamento del dialogo con gli stakeholder, chiamati alla partecipazione verso l'obiettivo sfidante di rendere il sistema portuale dello Stretto sempre più competitivo e ben integrato sul territorio.

## NOTA METODOLOGICA

Il presente report è stato redatto in conformità ai GRI (Global Reporting Initiative) Standards, opzione Core, metodologia scelta dall'AdSP dello Stretto per la rendicontazione delle sue performance sostenibili. Il set di indicatori definito dalla metodologia citata, con aggiornamento al 2020, è integrato con numerosi altri KPI specifici dell'ambito portuale e marittimo, utili a completare le informazioni laddove non è stato possibile arrivare con gli strumenti forniti dallo standard GRI. In aggiunta a ciò, sono stati considerati sia il framework di settore definito dall'International Association of Ports & Harbours, nel World Port Sustainability Program, nonché i collegamenti con i 17 Sustainable Development Goals dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

### DISCLOSURE

Disclosure 102-45  
Soggetti inclusi nel  
bilancio consolidato

Disclosure 102-46  
Definizione del  
contenuto del report e  
perimetri dei temi

Disclosure 102-48  
Revisione delle  
informazioni

Disclosure 102-49  
Modifiche nella  
rendicontazione

Disclosure 102-50  
Periodo di  
rendicontazione

Disclosure 102-51  
Data del report più  
recente

Disclosure 102-52  
Periodicità della  
rendicontazione

Disclosure 102-53  
Contatti per richiedere  
informazioni  
riguardanti il report

Disclosure 102-54  
Dichiarazione sulla  
rendicontazione in  
conformità ai GRI  
Standards

Disclosure 102-55  
Indice dei contenuti  
GRI

Disclosure 102-56  
Assurance esterna

I dati ricompresi nelle diverse sezioni del Report di Sostenibilità derivano dalla consultazione dei database e dei documenti strategici e di pianificazione redatti dall'Ente, oltreché da rilevazioni e stime di altri soggetti che operano anche a sostegno alle attività dell'Ente: in particolare, i dati di carattere ambientale si basano anche sulle misurazioni fornite da altri Enti pubblici di controllo, oppure su rielaborazioni degli Istituti universitari che collaborano con l'Ente.

**Il presente report è il primo pubblicato dalla AdSP dello Stretto. La rendicontazione fa riferimento all'annualità 2021** e, al fine di fornire al lettore una visione organica dell'evoluzione delle performance di sostenibilità dell'Ente, sono stati riportati, laddove opportuno, i dati di un arco temporale più ampio che comprende anche annualità precedenti e che quindi guarda alle fasi pre e post-pandemiche.

I contenuti del report sono raggruppati e descritti guardando ai principali ambiti della sostenibilità, d'accordo con le linee guida GRI: sostenibilità economica, ambientale, sociale ed organizzativa. Il perimetro della rilevazione non guarda solo alla gestione della sostenibilità all'interno della struttura organizzativa dell'Autorità di Sistema Portuale ma, dove pertinente, considera i porti e le attività produttive ricomprese all'interno del demanio marittimo di Messina-Tremestieri, Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Saline come oggetto dell'opera di rendicontazione.

La struttura del report consente una trattazione approfondita delle modalità di gestione dei temi materiali, considerati cioè prioritari per lo sviluppo dell'ente ed emersi dall'analisi di materialità. Questo documento consente infatti all'ADSP di descrivere nel dettaglio le problematiche materiali e i relativi perimetri in termini di impatti, dando informazioni sulle modalità con cui l'Ente si occupa di gestire e mitigare i rischi determinati dall'attività portuale sul contesto esterno, oltreché sulle politiche, gli impegni, gli obiettivi e i target assunti per ciascun ambito della sostenibilità.

Il report non prevede un'assurance esterna, ma è stato condiviso con i referenti italiani della Global Reporting Initiative.

Per informazioni e contatti: Segretario Generale – Dott.Domenico La Tella  
[d.latella@adspstretto.it](mailto:d.latella@adspstretto.it)

## 2 DICHIARAZIONE DEL PRESIDENTE

### LETTERA DEL PRESIDENTE DI ADSP DELLO STRETTO

#### DISCLOSURE

Disclosure 102-14  
Introduzione del  
Presidente

“Una delle grandi sfide per il futuro dei territori è senza dubbio lo sviluppo sostenibile, come obiettivo da perseguire, come un bene comune che possa dare più sicurezza e qualità alla vita di tutti i cittadini e degli operatori, come un interesse profondo della collettività, nel rispetto degli altri, dell'ambiente e del territorio. Le Autorità di Sistema Portuali non possono sottrarsi ad impostare il governo dei porti secondo questi principi atteso il ruolo che essi rivestono per i territori limitrofi in termini di sviluppo economico ma anche le generali esternalità negative che spesso alcune infrastrutture comportano sulla vita della collettività.”

**Ing. Mario Paolo Mega**

**Presidente Autorità di Sistema Portuale dello Stretto**

## 3 LA NOSTRA ATTIVITÀ

### DISCLOSURE

Disclosure 102-1  
Nome  
dell'organizzazione

Disclosure 102-3  
Luogo della sede  
principale

Disclosure 102-5  
Proprietà e forma  
giuridica

Disclosure 102-24  
Nomina e selezione  
del massimo organo  
di governo

### L'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO: ORIGINE E STORIA

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

Sotto il profilo organizzativo con la riforma della portualità ha avuto luogo una riorganizzazione ed accorpamento delle precedenti Autorità portuali in n. 15 Autorità di Sistema (AdSP).

L'Autorità di Sistema dello Stretto è stata istituita a distanza di due anni dalla riforma per intervento del legislatore nazionale con il l'art. 22 bis del D.L. 23/10/2018 n. 119, convertito dalla Legge 17/12/2018 n. 136. Mentre lo stesso Ente si è costituito con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti n. 462 del 25/10/2019 di nomina del Presidente.

Pertanto, dal 29/10/2019, si è data attuazione all'art. 7, comma 1 del D.Lgs. 169/2016 che ha sostituito l'art. 6 della legge n. 84/94, successivamente modificato dall'art. 22 bis del D.L. 23/10/2018 n. 119 successivamente modificato dall'art. 22 bis del D.L. 23/1/2018 n. 119, convertito in legge n. 136 del 17/12/2018.

Per effetto di quanto sopra esposto si è dato vita ad un unico soggetto istituzionale interregionale che aggrega in un unico sistema i porti di Messina-Tremestieri, Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Saline.

La sede principale dell'AdSP dello Stretto è Via Vittorio Emanuele II, 27 - 98122 Messina

## GOVERNANCE, STRUTTURA E COMPETENZE

### DISCLOSURE

Disclosure 102-7  
Dimensione  
dell'organizzazione

Disclosure 102-13  
Adesione ad  
associazioni

Disclosure 102-16  
Valori, principi,  
standard e norme di  
comportamento

Disclosure 102-18  
Struttura della  
governance

L'attività dell'AdSP dello Stretto è quella dell'istituzione connessa ai soggetti economici e non che operano all'interno del demanio marittimo, agli operatori portuali, ai lavoratori ed a tutti gli stakeholders che si interfacciano con il porto nell'esercizio delle loro attività ed iniziative siano esse pubbliche e/o private. L'Ente è attualmente membro di Assoporti.

Diversi sono i canali di connessione utilizzati dall'Ente. Tra questi il **Comitato di Gestione** e l'**Organismo di Partenariato della Risorsa Mare** (si veda § 4).

## I PORTI

### IL PORTO DI MESSINA

Il porto di Messina è un porto naturale classificato di II categoria e I classe, completamente banchinato. La sua forma ricorda quella di una falce, con imboccatura rivolta verso nord larga circa 400 m, che racchiude uno specchio acqueo di circa 75 ha.

#### Il porto di Messina



Le banchine di riva si estendono per circa 1.770 m (ai quali vanno aggiunti gli invasi ad uso esclusivo delle Ferrovie dello Stato), con una profondità dei

fondali in loro prossimità tra i 6,5 m e i 13 m. A queste si aggiungono gli approdi della Rada S. Francesco e di Tremestieri.

Le funzioni portuali primarie a Messina si sostanziano prevalentemente nel traghettiamento dello Stretto di Messina di passeggeri e di merci su gommato pesante, nel crocierismo, nella movimentazione lo/lo, nelle Autostrade del mare (Linea Messina-Salerno). Vi sono inoltre realtà cantieristiche navali di rilevanza nazionale, che sfruttano i due bacini di carenaggio esistenti ed attivi.

Il porto dispone inoltre di un terminale commerciale multipurpose (molo Norimberga) in grado di soddisfare traffici ro/ro e lo/lo.

A sud del porto storico in località Tremestieri è presente un altro approdo dedicato al collegamento con il continente per il traffico pesante ed è in corso la realizzazione del nuovo porto dedicato sempre all'attività ro/ro e alle Autostrade del Mare. L'approdo è collegato direttamente alla rete autostradale e consente collegamenti quotidiani sia con Villa San Giovanni che con Reggio Calabria.

A nord del porto storico, invece, in località Rada San Francesco è presente l'approdo dedicato al traghettiamento di passeggeri ed auto sul collegamento con il porto di Villa San Giovanni.

### IL PORTO DI MILAZZO

Il porto di Milazzo è situato alla radice della penisola omonima ed ha una lunghezza totale delle banchine di circa 2.000 m con 12 accosti ed una profondità dei fondali tra i 6 e gli 11 m circa. È sede di imprese di riparazioni navali, di aziende che operano nel settore industriale energetico e siderurgico di rilevanza internazionale.

## Il Porto di Milazzo



Le funzioni portuali primarie si sviluppano allo stato attuale in due aree principali: nel porto storico avviene il collegamento passeggeri e merci con le Isole Eolie e Napoli, la movimentazione lo-lo di merci e, in particolare, di prodotti siderurgici. Appena all'esterno dello specchio acqueo del porto insiste un terminale di raffinazione del greggio di primaria importanza con tre pontili di accosto per grandi navi cisterna con potenzialità di accosto pari a quattro unità contemporanee. A lato dello stesso complesso petrolifero insiste anche una centrale termoelettrica che viene alimentata dai prodotti petroliferi ivi raffinati.

### IL PORTO DI REGGIO CALABRIA

Il Porto di Reggio Calabria, classificato come porto di II categoria e II classe, è costituito da un bacino artificiale protetto dalla lunga Banchina di Ponente.

## Il Porto di Reggio Calabria



Sul lato interno si trova la Banchina di Levante con il mercato ittico, la banchina Margottini e, più a sud, il molo di sottoflutto destinato alle imbarcazioni da diporto.

L'imboccatura è larga 110 m, mentre le banchine misurano circa 2,5 km. I fondali sono profondi mediamente 7,50 m, mentre la superficie complessiva del bacino occupa circa 10 ha.

La funzione primaria del porto è quella di consentire i collegamenti di mezzi veloci ed aliscafi con il porto di Messina e con le Isole Eolie oltre che per il traghettamento di mezzi pesanti con il porto di Tremestieri.

Il porto poi svolge una limitata attività commerciale per merci alla rinfusa e presenta una significativa attività di cantieristica a supporto del diportismo.

### IL PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI

Il porto di Villa San Giovanni, classificato come porto di II categoria e II classe, è di tipo artificiale ed è protetto da un molo foraneo rettilineo alla cui radice si trovano le invasature ferroviarie:

di esse 3 sono specializzate per il servizio ferroviario ed una, quella adiacente alla stazione ferroviaria, per l'imbarco di veicoli stradali. La banchina di terra si prolunga verso nord e viene utilizzata per l'approdo di traghetti che operano per il traghettamento di passeggeri, auto e TIR lungo le direttrici per Messina e per Tremestieri.

## Il Porto di Villa San Giovanni



L'imboccatura è larga 230 m, mentre le banchine misurano circa 1,2 km. I fondali sono sabbiosi e profondi tra i 5 ed i 10 m, mentre la superficie complessiva del bacino occupa circa 6,7 ha.

Il porto ha la sua funzione principale nel traghettamento delle carrozze ferroviarie su navi all'uopo costruite ed a tal fine è dotato di appositi ponti di sollevamento che consentono l'imbarco diretto. Il raccordo con la rete ferroviaria nazionale è assicurato da ampi piazzali di manovra con fasci di binari dedicati dove sono svolte le operazioni ferroviarie.

Per poter assolvere alla non meno importante funzione connessa al traghettamento di passeggeri e mezzi pesanti il porto è collegato alla rete autostradale ma ciò avviene senza che sia presente, soprattutto per quel che riguarda l'utilizzo degli scivoli utilizzati dal vettore privato, un raccordo di ultimo miglio dedicato con la conseguenza che la fase di bigliettazione e di preimbarco dei mezzi, sia autovetture che mezzi pesanti, si svolgono in aree interessate anche dal traffico urbano con grande disagio, soprattutto nei momenti di intenso traffico, per la cittadinanza villese.

### IL PORTO DI SALINE

Il 06/05/2022, presso la Direzione Marittima di Reggio Calabria è stata perfezionata la consegna del Porto di Saline all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. Con il verbale di consegna l'Autorità acquisisce la disponibilità

delle aree portuali e può avviare concretamente l'amministrazione dell'infrastruttura e la programmazione degli interventi necessari alla sua rifunzionalizzazione e rilancio rafforzando il peso specifico del Sistema dei Porti dello Stretto nelle rotte del Mediterraneo.

### IL SISTEMA PORTUALE E LE SUE CONNESSIONI

I porti di Villa San Giovanni-Reggio Calabria ed i porti di Messina-Tremestieri si trovano all'interno del Corridoio SCANMED, il più lungo di tutti i corridoi europei della rete centrale TEN-T, che collega i grandi centri urbani dalla Scandinavia (Oslo, Copenaghen, Stoccolma, Helsinki) al Mediterraneo (La Valletta) attraversando la Germania e l'Italia. Esso rappresenta un asse fondamentale per l'economia europea, attraversando quasi tutto il continente da nord a sud, sia per l'entità della popolazione che interessa sia per la strategicità del collegamento tra l'Europa continentale ed il Nord Africa che affaccia sul Mediterraneo.

La posizione dell'Area dello Stretto, cerniera tra la Sicilia e la parte continentale dell'Italia, è fortemente strategica in questo scenario perché consente di poter collegare il corridoio Scanmed a tutti i Paesi del Mediterraneo sia nord africano che del Medio Oriente.

Il sistema dei porti che appartengono a questa area, che all'attualità assicurano le funzioni di collegamento tra le sponde della Sicilia e della Calabria, non risulta tuttavia classificato come porto core e questo impedisce di utilizzare pienamente le risorse che l'Unione Europea ha messo a disposizione per lo sviluppo della rete centrale TEN-T.

Tale situazione, certamente correlata, al tempo, alla previsione della possibilità di assicurare il collegamento in questione con un ponte, si sta dimostrando molto penalizzante per i territori in quanto, in assenza di una volontà del Governo nazionale di procedere con la realizzazione di quella grande infrastruttura, l'attuale modalità di collegamento sarà l'unica ancora per molti anni e dovrebbe essere assicurata con standard adeguati all'importanza che le deriva dal numero dei passeggeri trasportati e dalla popolosità ed importanza della Regione Sicilia che non ha altro modo per collegarsi con il resto del Paese.

Sulla base del Sistema europeo dei conti (SEC 2010, definito dal Regolamento (Ue) del Parlamento europeo e del Consiglio, n. 549/2013) e delle interpretazioni del SEC stesso fornite dal Manual on Government Deficit and

Debt pubblicato da Eurostat (Edizione 2019), l'Istat predispose l'elenco delle unità istituzionali che fanno parte del settore delle Amministrazioni Pubbliche (Settore S.13).

L'Autorità di Sistema portuale è annoverata, nel richiamato elenco elaborato dall'Istat su criteri di natura statistico-economica, fra le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato che rispondono alla voce aggregata "Amministrazioni Locali".

L'Autorità è dunque una entità pubblica che, in forza della legge-statuto n.84/94 e.s.m. e i., esercita un potere giuridico sulle altre unità nel territorio economico di settore e gestisce e finanzia un insieme di attività strettamente settoriali, principalmente consistenti nel fornire alla collettività beni e servizi non destinabili alla vendita.

## POSIZIONAMENTO E PERFORMANCE DI TRAFFICO

### DISCLOSURE

Disclosure 102-2  
Attività, marchi,  
prodotti e servizi

Disclosure 102-6  
Mercati Serviti

Nel corso del 2021, in seguito alla contrazione dei traffici su scala mondiale verificatasi nell'anno precedente a causa della pandemia da COVID-19, i porti gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto hanno confermato le tipologie di traffico ormai consolidate, che vedono una netta predominanza a Messina e a Villa S. Giovanni del flusso passeggeri e di movimentazione di idrocarburi nel comprensorio di Milazzo, registrando al contempo un sensibile incremento del flusso crocieristico rispetto al drastico calo che nel 2020 era stato determinato dalla crisi sanitaria.

### MOVIMENTAZIONE MERCI

Dopo la flessione sperimentata nel corso del 2020, pur tuttavia, non così drammatica pari al -12,2% per le merci movimentate e al -39% dei passeggeri transitati, a riprova del fatto che i porti dello Stretto rappresentano un collegamento stabile, imprescindibile e non alternativo per i flussi di merci e passeggeri tra la Sicilia e il continente, il traffico totale del sistema portuale registra una ripresa dell'11,6%. In significativo aumento si attestano le merci movimentate su ro-ro nei porti di Messina-Tremestieri-Milazzo, Villa S. Giovanni e Reggio Calabria (+23,6%) per un totale di 14.081.222 tonnellate superando i livelli toccati nel 2019 (+16,3%). Per quanto riguarda le rinfuse liquide costituite principalmente da petrolio greggio e in parte da prodotti petroliferi gassosi hanno ottenuto un leggero aumento rispetto al 2020 senza

però raggiungere i livelli del 2019. In merito alle rinfuse solide, costituite totalmente da minerali e cementi si osserva un aumento del 38,38% rispetto al valore del 2019.

Anche le performance del settore energetico registrano un lieve incremento pari al 2,18%, con i pontili della Raffineria Mediterranea, che opera in territorio demaniale di competenza dell'AdSP, che hanno movimentato prodotti energetici per un totale di 15.206.560 tonnellate.

### MOVIMENTAZIONE PASSEGGERI

Il traffico passeggeri è prevalentemente di tipo locale a servizio di un'utenza pendolare da e per la Sicilia, questo ha condotto ad una riduzione non eccessivamente elevata a causa della situazione pandemica che ha limitato la possibilità di spostamento tra il 2019 e il 2020 (-39%), nonostante ciò, infatti 14,7 milioni di passeggeri sono transitati nei porti dello Stretto. Nel corso del 2021 è iniziata la ripresa con un incremento totale del 19% rispetto al 2020, continuando a rappresentare la forte vocazione del sistema portuale, che ha assicurato la movimentazione di ben 16.484.690 di persone, di cui 16.328.241 su ro-ro e mezzi veloci (+18,8%). Tale significativo numero di utenti delle infrastrutture portuali gestite dall'AdSP conferma il ruolo strategico che i porti dello Stretto rivestono per la mobilità nell'area e come cerniera di collegamento fra la Sicilia e l'Europa. Il quasi totale blocco che nel corso del 2020 il crocierismo ha subito, a livello mondiale, a causa della pandemia, ha portato ad una riduzione del 95% dei traffici crocieristici nello Stretto, ma nel 2021 si è registrata una vigorosa ripresa del settore, con 71 scali (+273,6%) e 156.449 (+700%) crocieristi movimentati, di cui 14.693 imbarcati e 15.113 sbarcati, per un totale di 29.806 passeggeri in imbarco/sbarco. Il traffico crocieristico nello Stretto è ancora distante dai livelli raggiunti nel 2019 (-62,9%) ma tale crescita permette di osservare le alte potenzialità attrattive dei porti dello Stretto e del territorio per questo tipo di traffici.

### Movimento AdSP dello Stretto anno 2019 2020 e 2021

Categoria	2019		
	Totale	Sbarco (Out)	Imbarco (In)
<b>Rinfuse Solide</b>	197.729	60.150	137.579
<b>Rinfuse Liquide</b>	17.856.82	8.118.605	9.738.224
<b>Merci varie</b>	6.239.837	5.867.775	12.107.612
<b>Totale tonnellate</b>	30.162.170 1	14.046.530	16.115.640
<b>Passeggeri</b>	22.540.694	11.273.361	11.267.333

2020			
Categoria	Totale	Sbarco (Out)	Imbarco (In)
Rinfuse Solide	203.282	82.732	120.550
Rinfuse Liquide	14.880.732	6.866.934	8.013.798
Merci varie	11.388.187	5.517.639	5.870.548
<b>Totale tonnellate</b>	<b>26.472.201</b>	<b>12.467.305</b>	<b>14.004.896</b>
Passeggeri	13.739.329	6.869.827	6.869.502

2021			
Categoria	Totale	Sbarco (Out)	Imbarco (In)
Rinfuse Solide	273.612	195.712	77.900
Rinfuse Liquide	15.206.560	8.386.122	6.653.319
Merci varie	14.081.222	8.960.747	5.120.457
<b>Totale tonnellate</b>	<b>29.561.394</b>	<b>17.570.745</b>	<b>11.990.640</b>
Passeggeri	16.358.047	8.164.564	8.193.483

## 4 I NOSTRI STAKEHOLDER

### ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE

#### DISCLOSURE

Disclosure 102-21  
Consultazione degli  
stakeholder su temi  
economici, ambientali e  
sociali

Disclosure 102-22  
Composizione del  
massimo organo di  
Governo e relativi  
comitati

Disclosure 102-26  
Ruolo del massimo  
organo di governo nello  
stabilire finalità, valori e  
strategie

Disclosure 102-40  
Elenco dei gruppi di  
stakeholder(core)

Disclosure 102-42  
Individuazione e  
selezione degli  
stakeholder(core)

Disclosure 102-43  
Modalità di  
coinvolgimento degli  
stakeholder

I più importanti stakeholder coinvolti nelle attività dell'AdSP dello Stretto sono attualmente identificati nei componenti dell'**Organismo di Partenariato della Risorsa Mare** dell'Ente di cui all'art. 11 bis della Legge n. 84/94 e ss.mm.ii. L'Organismo di Partenariato affianca il Comitato di Gestione nei processi decisionali, nell'ottica di un regolare confronto sui temi di pianificazione strategica, programmazione degli interventi e miglioramento della performance dei porti di competenza dell'Authority. L'Organismo ha, infatti, funzioni di confronto partenariale ascendente e discendente, nonché funzioni consultive di partenariato economico e sociale in relazione: i) all'adozione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e del Piano Operativo Triennale; ii) al progetto di Bilancio Preventivo e Consuntivo; iii) alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del Sistema portuale; iv) alla composizione degli strumenti di valutazione dell'efficacia, della trasparenza e del buon andamento della gestione dell'AdSP di cui all'art. 9, co. 5 lett. l) della Legge 84/94.

L'Organismo è composto dal Presidente dell'AdSP, che lo presiede, dal Comandante della Capitaneria di Porto di Messina, da tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese portuali, e da un rappresentante per ciascuna delle seguenti categorie: armatori, industriali, imprese di cui agli artt. 16, 17 e 18, spedizionieri, operatori logistici intermodali, operatori ferroviari, agenti raccomandatari marittimi, autotrasportatori operanti in ambito portuale.

### COMITATO DI GESTIONE

Il D.Lgs. 169/2016 ha considerevolmente riformato l'organo deliberativo portuale, sostituendo al Comitato Portuale il nuovo **Comitato di Gestione**. Il Comitato di Gestione è l'organo che, insieme al Presidente e al Collegio dei Revisori dei Conti, contribuisce al funzionamento dell'Ente, nonché è deputato all'approvazione degli atti di programmazione e gestione presentati dal Presidente. Tale soggetto si riunisce di norma ogni due mesi e, comunque, su convocazione del Presidente e ogni qualvolta lo richieda un terzo dei componenti.

Le competenze del Comitato di Gestione sono disciplinate dall'art. 9 comma 5 della Legge n. 84/1994. L'organo: i) approva il Piano Operativo Triennale, il Bilancio Preventivo, il Conto Consuntivo, la Relazione Annuale sull'attività dell'Ente; ii) adotta il documento di Pianificazione Strategica di Sistema, il Piano Regolatore del Porto; iii) delibera la dotazione organica, il piano dell'organico del porto, gli strumenti di valutazione dell'efficacia, della trasparenza, del buon andamento della gestione; iv) esprime pareri

relativamente all'amministrazione delle aree demaniali, alle funzioni del Presidente; v) nomina, su proposta del Presidente, il Segretario Generale.

Nel Comitato di Gestione, presieduto dal Presidente dell'AdSP, trovano rappresentanza e diritto di voto il Direttore Marittimo della Sicilia Orientale, il rappresentante della Regione Sicilia, il rappresentante della Regione Calabria, il Rappresentante della Città Metropolitana di Messina, e il Rappresentante della Città Metropolitana di Reggio Calabria, i cui mandati hanno durata di quattro anni.

## COMMISSIONI CONSULTIVE

Ai sensi dell'art. 15 della Legge 84/94 e ss.mm.ii., nei porti del Sistema dell'AdSP, è inoltre stata costituita, per ciascun sito, una Commissione Consultiva ad elevata capacità tecnica finalizzata a garantire la massima armonia nel governo dell'intera filiera logistico-portuale. Ogni commissione è composta da n. 5 membri in rappresentanza di armatori, industriali, imprenditori, spedizionieri e autotrasportatori operanti in ambito portuale e da n. 6 rappresentanti dei lavoratori.

Al fine di consolidare la partecipazione e il dialogo con la comunità e il territorio, l'AdSP stimola il coinvolgimento dei propri stakeholder (sia portuali, sia territoriali), oltre che con gli strumenti messi a disposizione dalla Legge 84/94 e ss.mm.ii. – ovvero l'Organismo di Partenariato del Mare, il Comitato di Gestione e le Commissioni consultive -, attraverso: i) la pubblicazione sul sito internet ufficiale degli strumenti di gestione e di tutti i documenti di pianificazione strategica (Piano Operativo Triennale, Piano Triennale delle Opere Pubbliche, Piani Regolatori Portuali, Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema, Piano Integrativo di Attività e Organizzazione); ii) la newsletter, convegni, incontri tematici, comunicati stampa; iii) la condivisione, con gli stakeholder principali, dei processi di definizione delle linee guida per la redazione degli strumenti di pianificazione.

## L'ANALISI DI MATERIALITÀ

L'analisi di materialità consente di identificare le tematiche che l'Ente intende prioritizzare nella definizione delle proprie strategie di sostenibilità economica, sociale ed ambientale. Da tale analisi deriva la **matrice di materialità** che permette di rappresentare graficamente la rilevanza di un tema (**tema materiale**) correlando gli interessi dell'Ente con quelli dei suoi stakeholder esterni.

La presente analisi di materialità è stata condotta seguendo l'approccio delineato nel framework internazionale della Global Reporting Initiative

### DISCLOSURE

Disclosure 102-21  
Consultazione degli  
stakeholder su temi  
economici, ambientali e  
sociali

Disclosure 102-44

Temi e criticità chiave sollevati

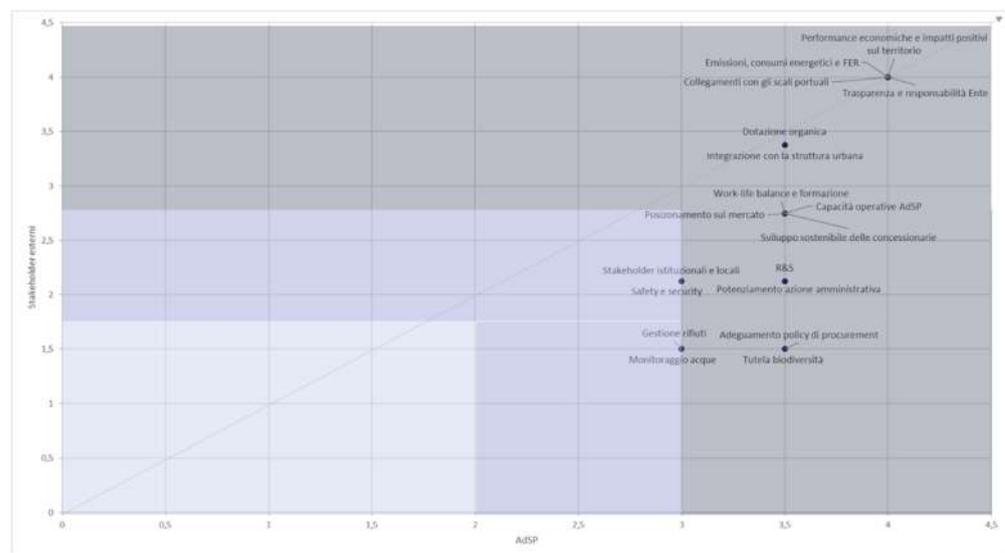
Disclosure 102-47  
Elenco dei temi materiali

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

(GRI). L'analisi si è articolata in tre pilastri. Dapprima, sono stati consultati i documenti programmatici dell'Ente, quali il Piano Operativo Triennale (POT) e il Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale (DEASP) che delineano interventi e politiche che l'AdSP intende adottare al fine di realizzare un percorso di crescita sostenibile. Con l'obiettivo di integrare nella strategia dell'Ente le istanze provenienti dagli stakeholder esterni, sono stati seguiti i lavori dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, soggetto istituito dal D.Lgs. n. 169/2016 con funzioni di confronto partenariale ascendente e discendente, nonché con funzioni consultive di partenariato economico sociale. Infine, sono state coinvolte le strutture di vertice dell'AdSP.

Il confronto tra le diverse prospettive – interna, esterna e dei vertici – ha portato all'elaborazione della matrice di materialità (Fig. 1), strumento di sintesi dell'analisi di materialità e parte integrante del Bilancio di Sostenibilità secondo l'approccio GRI che si è scelto di utilizzare.

### Matrice di materialità AdSP dello Stretto



La matrice di materialità dell'AdSP dello Stretto evidenzia un diffuso interesse dell'Ente e dei suoi stakeholder verso le tre dimensioni – ambientale, economica, sociale - della sostenibilità. La maggior parte dei temi sottoposti in fase di analisi si collocano infatti nella parte in alto a destra del grafico, a sottolineare l'esigenza di generare valore condiviso in attuazione dei principi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, del Green Deal europeo e del Next Generation EU.

Nel quadrante in alto a destra sono raffigurati i temi che tutti gli attori coinvolti nell'analisi concordano nel collocare al più alto livello di rilevanza, quelli, dunque, che faranno da guida nella definizione degli obiettivi e che dovranno essere prioritizzati al momento della definizione delle politiche per lo sviluppo sostenibile dell'AdSP. La matrice individua in tale quadrante

aspetti che toccano trasversalmente e in senso ampio il concetto di sostenibilità, nelle tre declinazioni economica, ambientale e socio-organizzativa, ovvero:

- le **performance economiche e gli impatti positivi sul territorio** e i **collegamenti con gli scali portuali**. Il percorso per la realizzazione di uno Stretto Green è infatti tema prioritario per l'AdSP che intende concentrarsi sulla realizzazione di infrastrutture efficienti e resilienti e sull'ottimizzazione dei collegamenti al fine di incrementare la competitività del Sistema Portuale e la qualità dei servizi forniti;
- le **emissioni, consumi energetici e fonti d'energia rinnovabile**. Per garantire un Sistema competitivo e per incrementare la sostenibilità ambientale, gli aspetti legati all'abbattimento delle emissioni, alla riduzione dei consumi energetici e alla valorizzazione delle opportunità di produzione energetica risultano essere necessari al fine di limitare l'impatto che le attività portuali hanno sui territori retrostanti di grande valore ambientale, storico e paesaggistico;
- la **trasparenza e responsabilità dell'Ente**. Tema afferente alla dimensione socio-organizzativa e di crescente importanza date le costanti sfide che caratterizzano il contesto economico in evoluzione nel quale l'Ente opera.

A un livello poco inferiore, la matrice evidenzia una convergenza di interessi – interni ed esterni – sui temi riguardanti la sostenibilità socio-organizzativa ed economica. L'AdSP e gli stakeholder esterni hanno infatti attribuito simili priorità all'adeguamento della **dotazione organica** dell'Ente alla nuova governance e alle prospettive di sviluppo strategico del Sistema, al **work-life balance** e alla **formazione** del personale. Anche l'**integrazione con la struttura urbana** risulta essere tema di interesse condiviso: il dialogo con la comunità locale e la valorizzazione dei rapporti funzionali, visivi e sociali occupano infatti una posizione di preminenza per cui l'AdSP dovrà impegnarsi nella realizzazione di infrastrutture capaci di inserirsi in armonia nel contesto sociale e territoriale di riferimento. L'importanza attribuita al **posizionamento dell'Ente sul mercato** rimarca, poi, il focus che l'AdSP dovrà avere negli anni a venire al fine di rilanciare i siti di sua competenza in un'ottica di sistema. Tale valutazione si rafforza grazie al livello di priorità assegnato all'incremento delle **capacità operative dell'AdSP** e al perseguimento di opportunità di **sviluppo sostenibile delle imprese concessionarie**.

Un livello di priorità intermedio viene assegnato allo sviluppo di relazioni con il mondo della **ricerca e sviluppo (R&S)** al fine di cogliere le nuove opportunità fornite dall'innovazione tecnologica per dare ulteriore impulso alla competitività dell'Autorità nel futuro; il **potenziamento dell'azione**

**amministrativa**, in ottica di efficientamento dei processi e full digitalization dei flussi informativi e delle attività; l'**adeguamento delle policy di procurement** rispetto ai criteri di mitigazione degli impatti sociali ed ambientali dell'AdSP e delle attività portuali e la **tutela della biodiversità** come intervento strategico per la transizione ecologica dell'Ente.

Si collocano, invece, al limite del quadrante di massima rilevanza temi quali lo sviluppo dei rapporti con gli **stakeholder istituzionali e locali**; gli interventi strutturali volti ad incrementare i livelli di **safety e security** dell'intero Sistema porto; la definizione di politiche per la **gestione dei rifiuti** generati dall'Ente e dal sistema portuale nel suo complesso; e i sistemi di **monitoraggio delle acque**, verso i quali si coglie un orientamento più marcato dell'AdSP rispetto ai suoi interlocutori esterni.

## 5 INFRASTRUTTURE E LORO RESILIENZA

### GLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI

#### DISCLOSURE

Disclosure 203-1-  
Investimenti  
infrastrutturali e servizi  
finanziati

Disclosure 203-2  
Impatti economici  
indiretti significativi

Disclosure 201-2  
Implicazioni finanziarie e  
altri rischi e opportunità  
dovuti al cambiamento  
climatico

Di seguito si presentano i principali investimenti e progetti infrastrutturali in cui è impegnata l'AdSP dello Stretto.

Porto	Descrizione del progetto	Costo
Messina	<b>Nuovo terminal crociere</b>  Il progetto prevede una struttura su un solo piano, in acciaio, vetro e legno su una superficie di circa 2.000 mq ed una copertura ondulata. Inoltre si prevede una sua integrazione con l'attuale terminal crociere così da farlo diventare con gli opportuni interventi di collegamento, un'estensione operativa del nuovo. La progettazione è stata orientata alla sostenibilità e al risparmio energetico attraverso l'utilizzo di materiali coibentanti e pannelli solari. Il progetto permetterà di ridurre il consumo energetico delle infrastrutture a servizio dei passeggeri e aumenterà la qualità del servizio offerto, permettendo di accogliere un numero maggiore di crocieristi separandone i flussi.	6.751.853€
Messina	<b>Opere di bonifica della Zona Falcata e rivalutazione della Real Cittadella</b>  Attività di bonifica di elementi inquinanti e demolizione di strutture industriali abbandonate	20.000.000€

	ricadenti nell'area, con conseguente rivalutazione delle aree. Il progetto si pone l'obiettivo di bonificare un'area di pregio storico e paesagistico fronte mare, permettendo la sua rivalutazione e rifunzionalizzazione, consentendo così di migliorare il rapporto mare-città.	
Messina	<p><b>Sistemazione banchine</b></p> <p>Consiste in una serie di interventi su diverse banchine per farle tornare alla normale operatività.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Area a nord della banchina Vespri, resa inutilizzabile a causa dell'obsolescenza verrà risistemata consentendo l'ordinario utilizzo alla Guardia Costiera. Porterà ad una normale operatività della Guardia Costiera (3.500.000€).</li> <li>• Ampliamento del Molo Norimberga, consentirà di disporre di nuovi piazzali operativi presso la struttura esistente ed aumentare i livelli di servizio del Molo (19.300.000€).</li> <li>• Lavori di rettifica della banchina I Settembre del quale è stato affidato l'incarico per la procettazione (8.134.000€). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lavori di adeguamento ed ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo che vede affidato l'incarico per la progettazione. (23.000.000€).</li> </ul> </li> </ul>	53.934.000€
Messina	<p><b>Lavori di realizzazione del terzo scivolo ed opere complementari nell'area dell'approdo di Tremestieri</b></p> <p>Sono in corso le progettazioni per la realizzazione di un terzo scivolo nel porto di Tremestieri</p>	2.000.000€
Messina	<p><b>Interventi di adeguamento funzionale delle banchine sud</b></p> <p>Sono in corso le progettazioni per l'adeguamento funzionale delle banchine a sud del porto di Messina ai fini del miglioramento del traffico per i pendolari dello Stretto</p>	5.000.000€
Messina	<p><b>Lavori di ripristino della pavimentazione della chiocciola del porto di Tremestieri e relativi impianti</b></p> <p>In fase di avvio il progetto atto al ripristino della pavimentazione stradale della chiocciola presso il porto di Tremestieri, per un importo stimato pari ad</p>	2.000.000 €

Milazzo	<p><b>Ampliamento banchina XX luglio</b></p> <p>Il progetto originale appaltato nel 2010 prevedeva la realizzazione di nuovi accosti per circa 360 metri e uno scivolo da destinare alle navi Ro-pax e circa 18.000 mq di piazzali. L'Autorità si sta impegnando per la riapertura dei cantieri e la realizzazione del progetto di ultimazione dei lavori delle banchine. Aumento della capacità di approdo del porto.</p>	25.700.000€
Milazzo	<p><b>Lavori di dragaggio dei fondali</b></p> <p>Sono stati portati avanti i lavori per la realizzazione del dragaggio dei fondali nel porto di Milazzo.</p>	5.950.000,00 €
Milazzo	<p><b>Lavori di realizzazione pontile</b></p> <p>Sono in fase di conclusione i lavori per la realizzazione di un pontile industriale in località Giammoro</p>	24.990.000,00 €
Villa S. Giovanni	<p><b>Risanamento strutturale Scivolo O</b></p> <p>I lavori sono finanziati con fondi PNRR , all'attualità è in corso di redazione la progettazione esecutiva dell'intervento, previe indagini propedeutiche. La realizzazione dei suddetti lavori si rende necessaria per il consolidamento della struttura esistente.</p>	4.000.000€
Reggio Calabria	<p><b>Risanamento strutturale della banchina Margottini</b></p> <p>La realizzazione dei suddetti lavori si rende necessaria per il consolidamento della struttura esistente. Sono previsti il ripristino dei piazzali e di tutti gli arredi di banchina con posa in opera di nuove bitte, parabordi. I lavori sono finanziati con fondi PNRR , all'attualità è in corso di redazione la progettazione esecutiva dell'intervento, previe indagini propedeutiche</p>	6.500.000€
Villa S. Giovanni	<p><b>Nuova banchina nel porto di Villa S. Giovanni</b></p> <p>I lavori sono finanziati con fondi del Decreto Infrastrutture , all'attualità è in corso di redazione lo studio di fattibilità, previe indagini propedeutiche.</p>	30.000.000€
Reggio Calabria	<p><b>Interventi di riqualificazione ed ammodernamento nel porto di Reggio Calabria</b></p>	12.900.000€

	<p>E' in corso di redazione della progettazione degli interventi necessari, preve indagini propedeutiche alla stesura degli elaborati tecnico-economici. I lavori sono già stati oggetto di apposito finanziamento.</p>	
--	---	--

## DISCLOSURE

Disclosure 203-1  
Investimenti  
infrastrutturali e servizi  
finanziati

## LA DIGITALIZZAZIONE DELL'ATTIVITÀ DELL'ENTE

Nell'ambito del **processo di digitalizzazione e semplificazione amministrativa** dell'AdSP dello Stretto, in attuazione dell'Art. 15 bis della legge 84/1994, e coerentemente alle Linee Guida in materia di Sportello Unico Amministrativo rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in data 19 luglio 2021, il Comitato di Gestione dell'AdSP dello Stretto ha approvato, con seduta del 29 settembre 2021, il **Regolamento dello Sportello Unico Amministrativo (SUA)**. Il Regolamento ha l'obiettivo di garantire una gestione digitalizzata, centralizzata, ottimizzata e trasparente delle funzioni di responsabilità dell'Ente, nel rispetto dei principi costituzionalmente tutelati dall'Art. 97 della Costituzione. Lo SUA costituisce lo **strumento innovativo** mediante il quale l'AdSP dello Stretto intende assicurare la semplificazione di tutte le procedure inerenti le attività di propria competenza, ed esercita funzioni di carattere:

- **amministrativo**, per la gestione dei procedimenti amministrativi e autorizzativi concernenti le attività economiche;
- **front office**, di ottimizzazione delle procedure amministrative tramite registrazione delle istanze, apertura delle pratiche e trasmissione delle stesse al back-office, sistematizzazione della modulistica, e assicurando l'accesso agli atti amministrativi, orientando il richiedente circa gli adempimenti necessari da eseguire, rendendo disponibili tutte le informazioni utili per diminuire i tempi del procedimento;
- **back office**, relativamente all'istruttoria delle pratiche, alla partecipazione automatizzata dei diversi uffici coinvolti, alla verifica della completezza della documentazione, e all'avvio dei procedimenti.

Per garantire il corretto funzionamento tecnico di una tale struttura digitale, l'AdSP si propone inoltre di individuare un **Responsabile di Sistema**

**Informativo**, che abbia il compito di gestire la dematerializzazione dei procedimenti amministrativi e assicurare l'interoperabilità dello stesso/del sistema con gli altri sistemi/applicativi informatici in dotazione alle altre pubbliche Amministrazioni.

Al 31 dicembre 2021 è ancora in uso il "Manuale di gestione del protocollo informatico dell'Ente", approvato con Delibera del Comitato n. 40 del 16 novembre 2018, che prevede l'utilizzo di un sistema digitale di protocollazione e gestione documentale che consente la gestione, organizzazione e condivisione di file/pratiche/fascicoli, e la gestione dei flussi documentali ed archivistici, con particolare riguardo alle fasi di formazione, classificazione, fascicolazione e archiviazione dei documenti.

## INTERVENTI SUI SERVIZI E LE ATTIVITÀ IMMATERIALI

### DISCLOSURE

Disclosure 203-1  
Investimenti  
infrastrutturali e servizi  
finanziati

Nei riguardi del più generale processo di digitalizzazione del Sistema Portuale, e a seguito dei bandi pubblicati dal MIT per il finanziamento di interventi nell'ambito del Programma di Azione e Coesione complementare al PON "Infrastrutture e Reti" 2014-20, l'AdSP dello Stretto ha presentato nel 2021 il **progetto ASTRA** (Analysis, Security, Tracking, Recognition, Administration), per una spesa prevista di € 3.500.000,00.

Il progetto, il cui output sarà una piattaforma integrata per la gestione dei dati del Sistema Portuale dello Stretto, verrà sviluppato in collaborazione con l'Università di Messina, il CINI (Consorzio Interuniversitario per l'Informatica) e il C.N.R. e avrà due obiettivi principali: i) consentire la gestione full digital dell'attività amministrativa e dell'operatività dei porti del Sistema; ii) supportare la digitalizzazione della catena logistica, assicurando l'attivazione di nuovi servizi all'utenza commerciale e ai passeggeri. ASTRA in congiunzione con il Piano di Azione Digitale, costituiranno la strategia per lo sviluppo di un sistema portuale altamente informatizzato che ben si inquadra nelle politiche di smart cities e nel più moderno concetto di smart landscape dello Stretto.

L'AdSP dello Stretto prevede di sottoscrivere un accordo con ANAS S.p.A in relazione al **progetto Smart Road** per il miglioramento della sicurezza stradale. L'investimento complessivo del programma Smart Road ANAS ammonta a 1 miliardo di euro per la realizzazione di oltre 3000km di strade intelligenti, capaci di dialogare con i veicoli di nuova generazione. La Smart Road integra sistemi di comunicazione, controllo, monitoraggio e di info-mobilità tramite un approccio interdisciplinare e multi-tecnologico che

permetterà di migliorare ulteriormente la sicurezza su strada e monitorare i flussi di traffico attraverso postazioni attrezzate con Access point per sistema Wi-Fi in motion in tecnologia Dscr (Dedicated short range communications); telecamere con funzionalità smart, in grado di svolgere attività di videosorveglianza “intelligente”, di rilevazione di eventi pericolosi, situazioni critiche su strada e dati di traffico; telecamere di lettura targhe per l’identificazione dei veicoli allo scopo del calcolo dei tempi di attesa e riconoscimento di veicoli trasportanti merci pericolose; sistema di segnalazione acustica e luminosa per informare gli utenti dell’accesso contromano. Il progetto Smart Road comprende azioni di digitalizzazione anche nel tratto di accesso al porto di Villa San Giovanni lungo la A2 “Autostrada del Mediterraneo”, per un importo di 2,5 milioni di euro, finanziati per 2 milioni dalla Regione Calabria con fondi Pac 2014-2020 e per € 500.000,00 dalla Commissione Europea nell’ambito dei fondi CEF. L’AdSP dello Stretto prevede di sottoscrivere un accordo con ANAS per poter partecipare attivamente al progetto e utilizzare i dati raccolti per la valutazione delle code in accesso all’imbarco per la Sicilia nel porto di Villa San Giovanni e per l’elaborazione di previsioni sui flussi di attraversamento dello Stretto da rendere disponibili in real time agli autotrasportatori e ai vettori marittimi. A valle di quest’attività, l’AdSP dello Stretto intende analizzare gli applicativi esistenti, frutto delle pregresse attività svolte con UIRNET S.p.A, al fine di verificare la possibilità di integrarli con le nuove tecnologie. Al 28 luglio 2021 sono realizzati, ma non ancora attivati, 21 pali polifunzionali allestiti con le più avanzate tecnologie, 5 telecamere per lettura targhe, anche Kemler per l’identificazione delle merci pericolose e per il calcolo dei tempi di percorrenza tra gli svincoli di Scilla e l’area imbarchi, 21 telecamere di contesto, una per ogni postazione polifunzionale, in grado di riconoscere eventuali situazioni di criticità quali code, traffico bloccato, pedoni in strada.

## 6 CLIMA ED ENERGIA

### MONITORAGGIO DELLE EMISSIONI

#### DISCLOSURE

Disclosure 305-1  
Emissioni dirette di GHG  
(gas a effetto serra)

Disclosure 305-2  
Emissioni dirette di GHG  
da consumi energetici

Disclosure 305-3 Altre  
emissioni indirette di  
GHG

Disclosure 305-4  
Intensità delle emissioni  
di GHG

L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto non dispone al momento di un sistema di monitoraggio e controllo delle emissioni prodotte, né dei sistemi di monitoraggio dei consumi energetici e dei relativi fattori emissivi.

### INTERVENTI PER LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

#### DISCLOSURE

Disclosure 305-5  
Riduzione delle  
emissioni di GHG

Disclosure 102-11  
Principio di Precauzione

**Nell'ambito del progetto "Green Strait"**, l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto (AdSP) intende diventare parte diligente per favorire con decisione la transizione energetica del naviglio che effettua operazioni di scalo nei propri porti ed ha strutturato due principali linee d'intervento: **la linea del GNL** e quella del **cold ironing**. In tal senso, AdSP manifesta auspicio affinché il vettore pubblico che assicura la continuità territoriale marittima tra le coste della Sicilia e della Calabria, avvii un piano di sostituzione della propria flotta di navi e mezzi veloci con mezzi a propulsione elettrica o con ibridi GNL/elettrico.

In quest'ottica, per sostenere la transizione energetica verso modelli più sostenibili dal punto di vista ambientale nei trasporti marittimi come in quelli terrestri, nell'attesa della soluzione definitiva con sistemi disancorati alle energie fossili, come per esempio l'idrogeno, L'AdSP dello Stretto ha commissionato al RINA Consulting S.p.A. (RINA) uno Studio di Fattibilità per l'individuazione della miglior localizzazione e soluzione realizzativa per un deposito costiero di piccole dimensioni, di capacità non superiore a 10.000

m3, che possa consentire da un lato un facile approvvigionamento da parte della navi gasiere, e dall'altro tempi di navigazione brevi per le bettoline che dovranno rifornire le navi ormeggiate nei porti dello Stretto (Small Scale LNG, SSLNG).

Quanto sopra si concilia con gli obiettivi del Governo di favorire l'insediamento di impianti di stoccaggio nei principali porti italiani e questo sia per sostenere gli sforzi del mondo dello shipping, ma soprattutto per creare le condizioni per aumentare la possibilità di rifornire gli impianti di distribuzione stradale. Per il posizionamento dei porti dello Stretto come cerniera tra il Mare Tirreno ed il Mediterraneo e per l'alto numero di navi che transitano nello Stretto di Messina, appare prioritario non perdere questa occasione di sviluppo di un settore economico che fra l'altro tende a generare comportamenti virtuosi da parte degli operatori con l'abbandono dei carburanti ad alta produzione di CO2 a vantaggio del GNL, certamente molto meno inquinante.

In merito alla seconda linea di intervento: Il Cold ironing, l'AdSP dello Stretto Ha affidato al RTP Galileo Engineering – Studio Colonna lo studio di fattibilità tecnico-economica per la costruzione e la messa in esercizio degli impianti di On-Shore Power Supply (Cold-Ironing) per l'alimentazione elettrica in MT o BT di navi di vario tipo nei porti della Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina. La particolare valenza dello studio di fattibilità si basa sia sulla "realizzabilità" tecnica, sia sui costi e sulla generale convenienza economica dell'investimento in tema di ammortizzabilità e congruità dei prezzi di vendita del servizio agli armatori; senza prescindere da una analisi dei fabbisogni in termini di potenza, dei consumi di energia e di assetto di rete.

Nel complesso sono state previste n°13 cabine di varia tipologia.

**Il Porto di Messina** è quello più articolato e con l'infrastruttura più potente. Si tratta di un sistema con n°4 cabine di vario tipo comprese quelle che fanno parte del sistema di alimentazione degli invasi RFI S.p.A.. Il Porto di Messina è stato predisposto per accogliere sia il traffico navale di routine (navi ferroviarie, traghetti, aliscafi, rimorchiatori, ecc...) ma anche navi da crociera e simili. Per quanto riguarda l'alimentazione si prospetta la necessità di portare ai moli la tensione 20kV e di trasformarla in sito a 400V compresa la dotazione con argani per i "cable dispenser". I risultati sono stati desunti da

un'analisi circa il traffico navale afferente il porto i cui dati sono stati forniti dagli armatori.

**Il Porto di Milazzo** è un porto industriale dedicato storicamente in gran parte agli impianti petroliferi ed il naviglio preponderante che si è inteso servire con il Cold-Ironing è quello dei rimorchiatori, oltre ad una previsione di altre utenze. Si tratta perciò di un sistema con n°6 cabine di trasformazione di cui n°4 da 400kVA e n°1 da 1250kVA con uscita per un convertitore a 60Hz 440V da banchina. I risultati sono stati desunti da un'analisi circa il traffico navale afferente al porto i cui dati sono stati forniti dagli armatori.

**Il Porto di Reggio Calabria** dopo quello di Messina è il più articolato e con l'infrastruttura più potente ed è stato predisposto per accogliere sia il traffico navale di routine (traghetti, aliscafi, ecc...) ma anche navi da crociera e simili. Si tratta di un sistema con n°3 cabine di vario tipo. I risultati sono stati desunti da un'analisi circa il traffico navale afferente le varie banchine i cui dati sono stati forniti dai singoli armatori.

L'AdSP dello Stretto ha affidato di recente l'incarico per la redazione del **Documento di Programmazione Strategica di Sistema** al Raggruppamento Temporaneo di Prestatori di Servizi, costituito dalla società Proger S.p.A. di Roma, capogruppo, e dalle società mandatarie Dinamica s.r.l. di Messina e Systematica s.r.l. di Milano.

Il DPSS è un documento previsto come obbligatorio dalla legge che regola il funzionamento delle Autorità portuali italiane che deve essere coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica, con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Esso deve: a) definire gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale; b) individuare gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale; c) ripartire gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città; d) individuare i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

Si apre così una fase di programmazione decisiva per il futuro dei porti e delle aree di competenza dell'AdSP, che dovrà essere frutto di concertazione e confronto articolato e intenso con gli enti territoriali e i portatori di interesse delle due sponde dello Stretto.

Ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94 il "DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge"

Dopo l'elaborazione del DPSS, per la quale le società incaricate avranno cinque mesi di tempo, il documento secondo la suddetta procedura dovrà quindi essere adottato dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e poi sottoposto, mediante conferenza dei servizi, al parere dei Comuni di Messina, Milazzo, Pace del Mela, San Filippo del Mela, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Montebello Jonico, alla Regione Calabria ed alla Regione Siciliana territorialmente interessati dai Porti dello Stretto. Successivamente il DPSS verrà approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

L'attuale **strumento di programmazione cui si è dotata l'AdSP dello Stretto è il Piano Operativo Triennale**, approvato all'unanimità del Comitato di Gestione nella riunione in data 07/08/2020, ai sensi dell'art.9, comma 5, lettera b) della Legge 28 gennaio 1994, n.84.

Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema verrà redatto sulla scorta delle linee contenute nel POT vigente e nel PTOOPP.

Il DPSS sarà quindi sviluppato partendo dal Piano Operativo Triennale dell'agosto del 2020, dall'ultimo Piano triennale delle OO.PP., approvato nel mese di ottobre del 2021, nonché dagli accordi preliminari già sottoscritti, per tutti i porti non dotati di un Piano Regolatore Portuale approvato di recente, con i Comuni di Reggio Calabria, Milazzo, Pace del Mela, San Filippo del Mela, Villa San Giovanni e Montebello Jonico.

Durante la fase di redazione saranno nuovamente ascoltate le Amministrazioni comunali interessate, tutti gli Enti ed Istituzioni impegnati per il funzionamento dei porti nonché gli operatori portuali ed i principali stakeholder. Non mancherà altresì un confronto con i cittadini che, sia in forma associata che singolarmente, potranno dare il loro contributo a questo importante processo di programmazione che disegnerà il sistema portuale e retroportuale dello Stretto per i prossimi decenni.

Successivamente all'approvazione del DPSS sarà possibile avviare la redazione dei Piani Regolatori Portuali dei porti di Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Saline e l'aggiornamento di quello di Messina che, anche se approvato nel 2019, è frutto di una visione ormai datata e che non tiene conto, per esempio, delle esigenze di retroportualità sempre più necessarie per migliorare le condizioni dell'attraversamento dinamico dello Stretto.

## LA GESTIONE DEI RIFIUTI

### DISCLOSURE

Disclosure 306-1  
Produzione di rifiuti e  
impatti significativi  
connessi ai rifiuti

Disclosure 306-2  
Gestione degli impatti  
significativi connessi ai  
rifiuti

Disclosure 306-3 Rifiuti  
prodotti

Disclosure 306-4 Rifiuti  
non destinati a  
smaltimento

Per quanto attiene la gestione dei rifiuti occorre preliminarmente distinguere tra rifiuti prodotti dall'AdSP nello svolgimento delle attività di ufficio, rifiuti prodotti nelle aree comuni (specchi acquei compresi), rifiuti prodotti dalle navi e rifiuti derivanti da attività di contrasto all'abusivismo o a fenomeni di illeciti ambientali.

Per i rifiuti prodotti dalle attività di ufficio, essendo gli uffici dell'AdSP al di fuori del sedime portuale, gli stessi vengono conferiti in modo differenziato (umido, plastica/vetro, carta e cartone, indifferenziato) alla Ditta che si occupa del conferimento per il territorio comunale. Non disponiamo di dati relativi ai quantitativi prodotti. I rifiuti speciali (toner e lampade) vengono smaltiti dalle società con cui in essere rapporti di locazione delle macchine o di manutenzione degli uffici. Anche per questa tipologia non disponiamo di informazioni relative ai quantitativi prodotti. Per quanto riguarda i rifiuti prodotti in ambito portuale, nelle aree comuni e negli specchi acquei, abbiamo in essere contratti di concessione dei servizi di pulizia degli spazi comuni per i porti di Messina e di Milazzo e si sta definendo la procedura per l'individuazione del gestore del servizio di pulizia e spazzamento delle aree comuni per i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

Con D.Lgs. 197/2021 è stato abrogato il D.Lgs. 182/03 sulla gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico. Sulla scorta della previgente normativa e del relativo Piano di Gestione dei Rifiuti era stato individuato un soggetto Gestore Unico, la cui concessione è stata revocata nel corso dello

scorso anno. Nelle more della definizione delle procure necessarie per l'individuazione di un nuovo soggetto, l'attività è svolta da ditte in possesso delle necessarie abilitazioni iscritte nei registri di cui all'art.68 del Codice della Navigazione, tenuti da questa AdSP. Con Decreto n.145 dello scorso 08/07/2022 è stato affidato l'incarico per la predisposizione del nuovo Piano di gestione dei rifiuti delle navi e dei residui del carico alla Società Ambiente S.p.A., specializzata nel settore. L'incarico prevede, inoltre, la revisione ed adeguamento del Regolamento di Servizio; l'assistenza per la presentazione del Piano alle Regioni Sicilia e Calabria, fino ad avvenuta approvazione, ivi compresa la predisposizione della documentazione necessaria per la presentazione delle VAS ai sensi del D.Lgs.152/06, l'aggiornamento e revisione del Piano per un periodo di almeno 5 anni dalla data di approvazione. Per quanto riguarda l'ultima fattispecie sto interessando i colleghi tecnici che di volta in volta hanno seguito le varie attività perché estrapolandoli dalla contabilità, mi possano fornire i quantitativi dei rifiuti rimossi e smaltiti.

## 7 SUPPORTO ALLA COMUNITÀ LOCALE E DIALOGO PORTO-CITTÀ

### ITALIAN PORT DAYS: IL CONTRIBUTO DELL'ADSP DELLO STRETTO

#### DISCLOSURE

Disclosure 102-12  
Iniziative esterne

Nel 2021, l'AdSP dello Stretto ha partecipato per la prima volta agli **Italian Port Days – Opening port life and culture to people**, iniziativa organizzata dalle principali autorità di sistema portuale per avvicinare i territori alla vita e alla cultura portuale, facilitando la conoscenza delle attività svolte e accrescendo il dialogo Porto-Città. In occasione dell'edizione 2021, l'AdSP ha organizzato due webinar, trasmessi in streaming sulla pagina Facebook dell'Ente (<https://www.facebook.com/adspstretto/>) in data 27 settembre 2021 e 4 ottobre 2021, presentando al pubblico:

- la ricerca "Crocieristi nell'Area dello Stretto: un'analisi del presente per meglio impostare l'accoglienza nelle prossime stagioni", commissionata dall'Autorità ad una delle principali società di ricerca e consulenza italiane in campo turistico, Risposte Turismo, con lo scopo di approfondire la crocieristica nell'area dello Stretto e supportare l'impostazione delle attività di accoglienza e gestione dei flussi crocieristici nei porti di Messina, Reggio Calabria e Milazzo;
- la sottoscrizione del "Patto per la Parità di Genere" redatto al fine di avviare e consolidare politiche aziendali volte a ridurre, e quanto prima eliminare, le disuguaglianze di genere in tutte le loro forme, in linea con le priorità tracciate dal Next Generation EU e con gli obiettivi indicati dall'Unione Europea e dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

## IL PIANO DI MARKETING E COMUNICAZIONE DELL'ADSP

Al fine di meglio integrare l'interfaccia Porto-Città, anche nell'ottica di una pronta ripresa del Sistema Porto dalla pandemia COVID-19, l'AdSP dello Stretto ha previsto tra gli interventi riproposti nel Progetto ReSt, di investire € 100.000,00 per attuare un **Piano di marketing e comunicazione**, le cui azioni sono volte alla valorizzazione delle risorse naturali, economiche e culturali locali, che per bellezza e unicità, sono in grado di dotare il territorio di un importante differenziale competitivo. In tal senso, l'AdSP si è proposta di:

### DISCLOSURE

Disclosure 413-1  
Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo

- **attivare campagne di comunicazione** sui media tradizionali e sui social network al fine di promuovere i Porti dello Stretto e i territori retrostanti ricchi di patrimoni storici, artistici e paesaggistici unici;
- **partecipare ad eventi e fiere internazionali**, in sinergia con gli Operatori portuali e le Istituzioni locali, per promuovere lo sviluppo dell'Area dello Stretto;
- **realizzare eventi di promozione** dei Porti dello Stretto e delle opportunità da essi offerte, al fine di far conoscere i territori retrostanti a tour operator, giornalisti, blog influencer e a tutti quei soggetti in grado di reindirizzare le scelte di turisti ed armatori;
- **sottoscrivere collaborazioni** costanti e continue con le Amministrazioni comunali di ogni territorio, con le Università, con le Camere di Commercio e, più in generale, con tutti gli stakeholder dell'Ente, al fine di organizzare eventi culturali per aumentare l'offerta turistica e contribuire al rilancio dell'Area dello Stretto;
- **realizzare attività di promozione sociale e culturale** delle attività portuali per contribuire all'integrazione Porto-Città.

## LA RIQUALIFICAZIONE DEL TERRITORIO: INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

### DISCLOSURE

#### Disclosure 413-1

Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo

Nel più ampio contesto di riqualificazione dei territori retrostanti l'infrastrutturazione portuale, l'AdSP dello Stretto ha previsto, all'interno del **Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2021-2023** adottato con Delibera del Comitato di Gestione n. 44 in data 2 dicembre 2020, una serie di interventi realizzabili tramite collaborazioni con le Amministrazioni comunali, i principali stakeholders, le Università e le Camere di Commercio di ogni territorio.

Con l'obiettivo di trasformare la relazione porto-città in un'ottica di maggiore inclusività, l'AdSP dello Stretto nell'anno 2021 si è focalizzata sulla valorizzazione degli spazi portuali, sull'implementazione di politiche di accoglienza, sulla realizzazione di nuove infrastrutture destinate alla comunità e sulla riqualificazione di zone a valenza identitaria per il territorio.

Nel sito di **Messina**, nel corso del 2021 sono stati investiti oltre **20 milioni di euro** per l'esecuzione di interventi infrastrutturali che hanno riguardato:

- il completamento delle attività di caratterizzazione e bonifica della **Zona Falcata**. L'AdSP si è focalizzata in particolar modo sul recupero e restauro dell'area della **Real Cittadella** (Fig. X) e delle strutture fortificate presenti. In data 4 febbraio 2021 l'AdSP ha sottoscritto un accordo con la Sogesid S.p.A. per l'esecuzione dei lavori per un investimento che, al 17 aprile 2021, ammontava complessivamente a € 483.808,34 destinati ad interventi di rimozione e smaltimento dei rifiuti posti in cinque magazzini ubicati nell'area della Real Cittadella, interventi di svuotamento e pulizia delle gallerie presenti entro le mura della Real Cittadella, recinzione delle aree della Real Cittadella e chiusura dei varchi di accesso alle mura storiche, lavori di consolidamento provvisorio di un edificio storico, interventi di bonifica delle vasche dell'ex degassifica. Nel dicembre 2021, la Regione Sicilia ha confermato l'avvio delle procedure di affidamento della progettazione per il recupero effettivo della Real Cittadella, per il quale sono stati stanziati 1,2 milioni di euro che saranno coordinati dalla Soprintendenza per i Beni Culturali;
- il recupero e la valorizzazione dell'area della **Fiera di Messina**. Si tratta di un compendio demaniale il cui recupero potrebbe costituire il punto di partenza per la riqualificazione complessiva del waterfront portuale, che va dalla Capitaneria a mare sino al Torrente Annunziata. L'AdSP intende dotarsi di un master plan unitario di tutta la zona nel quale individuare i

singoli interventi da attuare per restituire l'intera area alla fruizione urbana, mettendo a disposizione della città un affaccio sullo Stretto che sia di grande valore paesaggistico. Vista la complessità dell'area, che presenta beni vincolati la cui salvaguardia è prioritaria, l'AdSP si propone di procedere per fasi. Al 31 dicembre 2021 sono in esecuzione: i) i lavori di restauro del portale, del padiglione centrale e del padiglione mostre di arte e turismo dell'ex quartiere fieristico, per un investimento di € 6.850.000,00 (completati al 55% c.a.); ii) i lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione degli uffici e del padiglione di ingresso dell'ex quartiere fieristico, per una spesa complessiva di € 14.200.000,00 (completati al 10% c.a.); iii) i lavori di manutenzione del verde per un importo di € 150.000,00 (completati al 26%). Sono inoltre in fase di progettazione il piano di miglioramento della fruizione delle aree esterne dell'ex quartiere fieristico e il piano di realizzazione di opere a protezione delle aree demaniali alla foce del torrente Annunziata, per un importo di € 1.820.000,00;

- la manutenzione dei manufatti e delle infrastrutture nelle aree demaniali marittime per una spesa totale di € 880.000,00, i cui lavori sono completi al 97%;
- la manutenzione degli arredi portuali e opere complementari per una spesa di € 550.000,00 (completati);
- la realizzazione di opere di rifunzionalizzazione delle aree della Guardia di Finanza presso la radice del Molo Norimberga per una spesa prevista di € 550.000,00, il cui progetto non è ancora partito.
- La ristrutturazione di un pontile nella Zona Falcata di Messina per un importo di 1.100.000 €.

### Area di recupero Real Cittadella

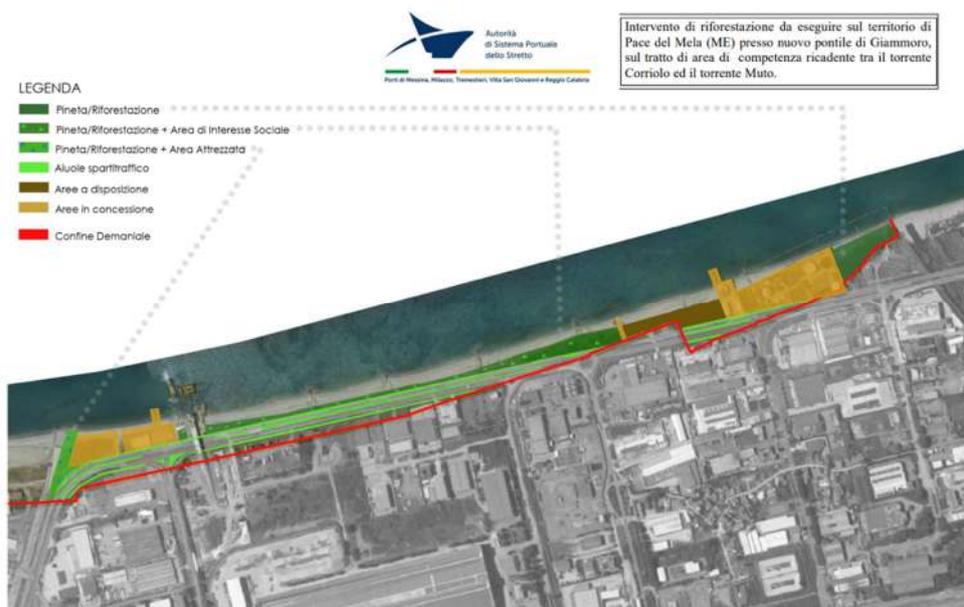


Inoltre, il 16 luglio 2021, l'AdSP dello Stretto e l'Arcidiocesi di Messina, Lipari e Santa Lucia del Mela, hanno firmato un accordo sostitutivo ai sensi della Legge 241/1990, che prevede l'affidamento all'Arcidiocesi dei locali ubicati sul Molo Marullo del porto di Milazzo che verranno adibiti a luogo di culto e sala di accoglienza e di ricreazione morale e fisica per il benessere della comunità locale.

Ancora nell'ambito del rafforzamento delle relazioni Porto-Città, il 27 luglio 2021 l'AdSP ha comunicato di aver ottenuto il finanziamento dal Ministero della transizione ecologica per l'intervento di riforestazione del territorio di Pace del Mela presso il nuovo pontile di Giammoro (Fig. Y). A seguito

dell'ottenimento dei fondi previsti dall'Avviso Pubblico Programma Sperimentale per la Riforestazione Urbana dell'anno 2020, l'AdSP ha previsto la realizzazione, e manutenzione per i successivi 7 anni, di tre aree boschive di pini per circa 24.000 mq e di 3 siepi di oleandri e *Metrosideros excelsa* di circa 2.500 mq ciascuna, specie tipiche delle zone costiere mediterranee e dalla notevole capacità di assorbimento e stoccaggio della CO<sub>2</sub>, nonché di rimozione degli inquinanti (PM10). A completamento del progetto, in ottica di miglioramento dei rapporti con la comunità locale, l'AdSP prevede l'arredo di alcune di queste aree con panchine, tavolini da pic-nic, cestini portarifiuti e aree giochi per bambini, al fine di assicurarne la fruibilità pubblica e stimolare la socializzazione intracomunitaria. L'idea progettuale si fonda sulla volontà di riqualificare ed incrementare le aree verdi così da tutelare la biodiversità e mitigare gli effetti dell'infrastrutturazione logistica, con lo scopo di consolidare il concetto di Porto Sostenibile, inteso come insieme di infrastrutture in grado di limitare gli impatti ambientali degli interventi portuali e, al contempo, mettere in atto azioni dirette per il miglioramento complessivo del territorio. Il quadro economico dei lavori prevede una spesa massima di € 500.000,00, di cui € 120.000,00 messi a disposizione dall'AdSP stessa.

### Intervento di riforestazione aree limitrofe al nuovo pontile di Giammoro



Parallelamente, a **Milazzo**, nel corso del 2021 si sono conclusi i lavori di manutenzione del verde pubblico, per una spesa complessiva di € 150.000,00 e sono iniziati i lavori di manutenzione dei manufatti e delle infrastrutture nelle **aree demaniali marittime comprese tra il Molo Marullo e la foce del torrente Muto**. Per quest'ultimo intervento, l'AdSP ha stanziato

€ 200.000,00. Al 31 dicembre 2021, sono inoltre in fase di progettazione i lavori di realizzazione della nuova sede degli uffici di Messina dell'AdSP in Milazzo per € 1.500.000,00.

Infine, il Comune di **Reggio Calabria** ha attivato numerose iniziative per completare la riqualificazione del lungomare cittadino, attraverso la realizzazione del Museo del Mare e Centro Polifunzionale progettato dall'Architetto Zaha Hadid (Fig. Z). Il progetto "**Regium Waterfront**", ideato nel 2006 e rimasto in disparte per tutti questi anni, è stato inserito, nel corso del 2021, tra le 14 opere del "Piano strategico Grandi attrattori culturali" delle Città Metropolitane del PNRR. Il governo ha stabilito un finanziamento di 53 milioni di euro per il recupero del fronte mare di Reggio Calabria prevedendo la realizzazione delle due opere ideata dalla Hadid.

#### Rendering Museo del Mare e Centro polifunzionale



Il **Museo del Mare**, edificio concepito come uno spazio in grado di accogliere in armonia manufatti e reperti antichi, tra i quali i Bronzi di Riace, e strutture contemporanee quali sale espositive, laboratori, biblioteche e un grande acquario; e un **Centro polifunzionale** da installare sul tratto di lungomare compreso tra il parco Magna Grecia e la foce del Calopinace, provvisto al suo interno di due auditorium, rispettivamente da 1100 e 500 posti, e di un albergo a 4 stelle con centro benessere. Il progetto prevede anche la costruzione di una passerella pedonale sopraelevata che collegherà la Villa comunale alla costa e dalla quale si potrà godere del panorama marittimo. L'AdSP dello Stretto, per il sito di Reggio Calabria, si è inoltre proposta di avviare le fasi di progettazione per i lavori di manutenzione dei manufatti e delle infrastrutture del porto, per un importo pari a € 900.000,00, e per i

lavori di ristrutturazione e riammodernamento dell'edificio da destinare alla sede dell'AdSP, per un ammontare pari a € 550.000,00.

### Rendering Museo del Mare e Centro polifunzionale



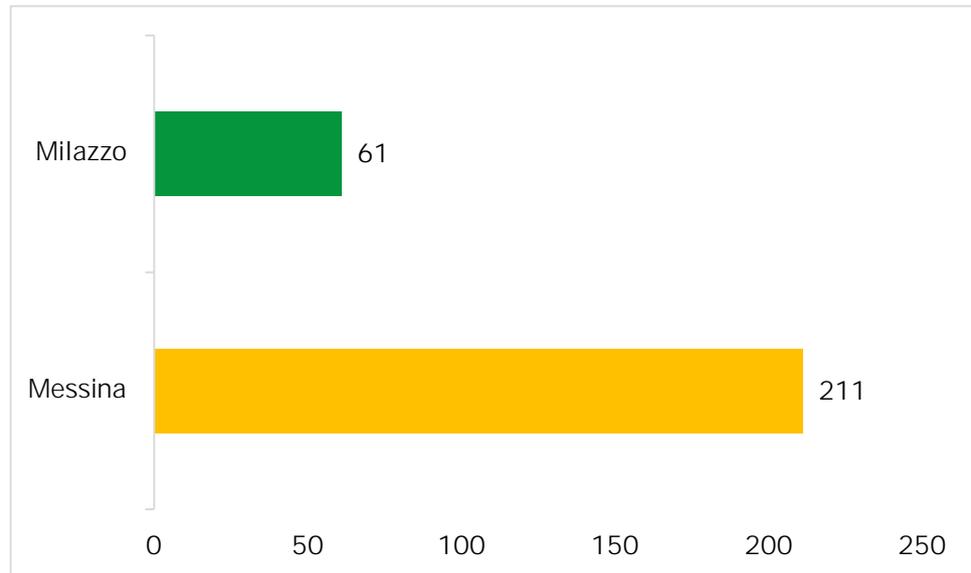
## 8 SAFETY&SECURITY IN AMBITO PORTUALE

### SICUREZZA E LAVORO PORTUALE

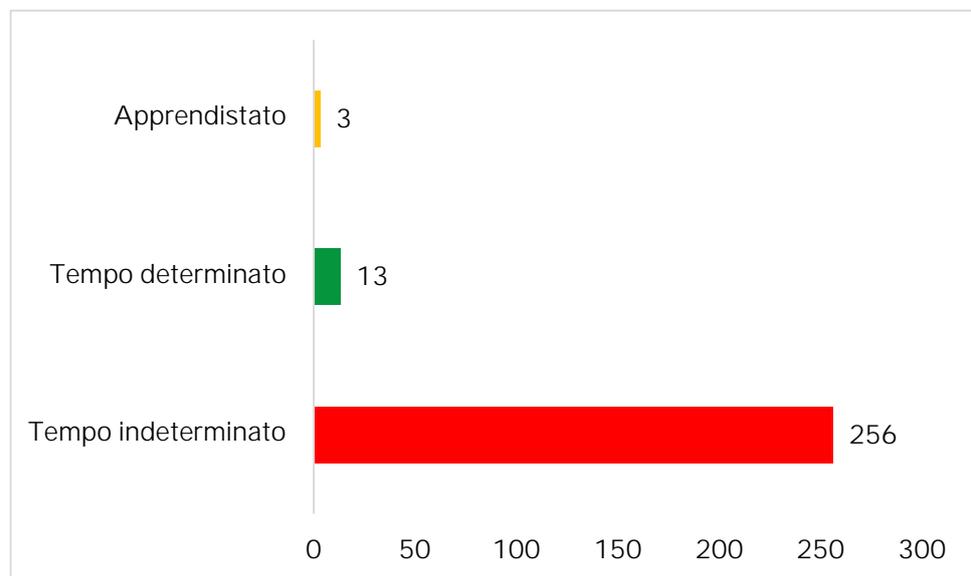
#### Forza lavoro assunta dai Porti di Messina e Milazzo al 31/12/2018

##### DISCLOSURE

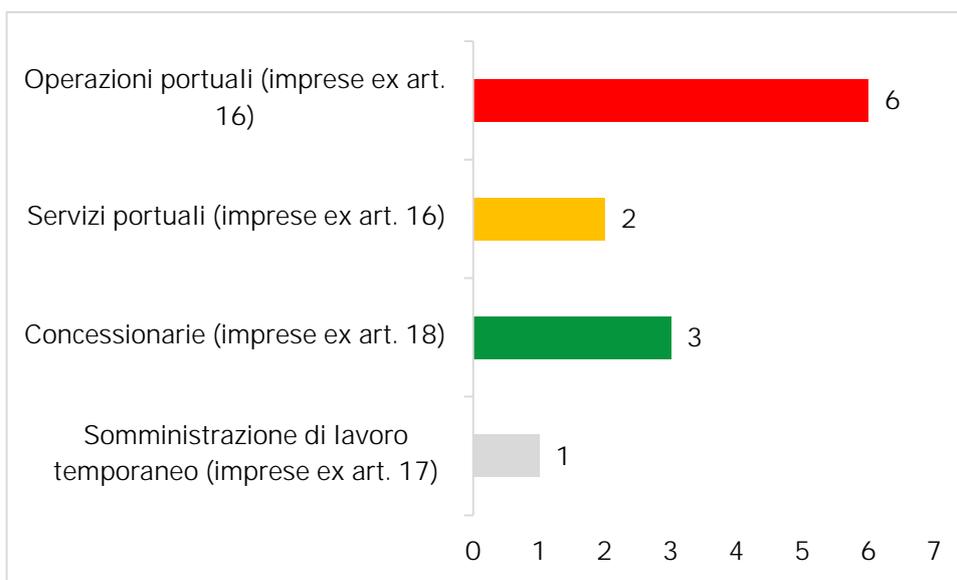
Disclosure 403-2  
 Identificazione dei  
 pericoli, valutazione dei  
 rischi e indagini sugli  
 incidenti



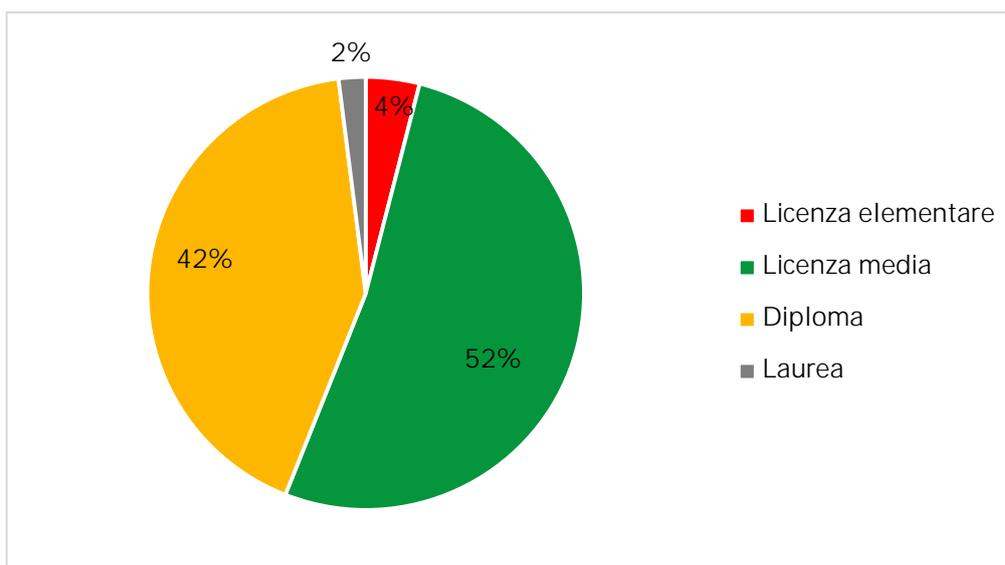
#### Tipologia di contratto degli addetti ai lavori dei Porti di Messina e Milazzo al 31/12/2018



#### Suddivisione imprese Porti di Messina e Milazzo al 31/12/2018



### Titolo di studio addetti dei Porti Messina e Milazzo al 31/12/2018



### IL PIANO DELL'ORGANICO DEL PORTO

La rendicontazione delle informazioni quali-quantitative sulla forza lavoro dei porti facenti capo all'AdSP dello Stretto fa riferimento alla ricognizione realizzata nel corso del 2018 ai fini della redazione del Piano dell'Organico del Porto 2019 – 2021 per i siti di Messina e Milazzo. Il nuovo Piano per il triennio 2022 – 2024 è, infatti, al momento in cui scrive, in fase di ultimazione.

Il **Piano dell'Organico del Porto (POP)** è il documento strategico inserito dal Legislatore nel c.d. "Correttivo Porti" (D.lgs 232 del 13/12/2017) come

strumento di programmazione del fabbisogno lavorativo individuato dalle imprese che svolgono operazioni e servizi portuali, dalle imprese concessionarie e dalle imprese autorizzate alla fornitura di lavoro temporaneo (artt. 16, 17, 18 della Legge n. 84/1994). Il POP, soggetto a revisione annuale e con validità triennale, permette alle AdSP di adottare piani di intervento finalizzati alla riqualificazione e ricollocazione dei lavoratori delle imprese portuali di cui agli artt. 16, 17, 18 (L. 84/1994), e ha l'obiettivo di attenuare, e possibilmente risolvere, le criticità che riguardano gli addetti ai lavori portuali, garantendo maggiore flessibilità e sicurezza sul lavoro. In tal senso, Il Piano dell'Organico del Porto costituisce per l'AdSP dello Stretto il punto di partenza per la definizione della strategia programmatica in materia di lavoro portuale. Da questo, l'Ente ricava i fabbisogni quantitativi e qualitativi della componente lavoro, e può conseguentemente definire le azioni da intraprendere.

Nell'anno 2018, la forza lavoro complessiva del Sistema è pari a 272 unità, assunte con contratto a tempo indeterminato (94%), determinato (5%) o in apprendistato (1%). Di questi, il 78% degli addetti (211 unità) fa capo al Porto di Messina, e il restante 22% (61 unità) al Porto di Milazzo. La quasi totalità degli addetti è in possesso della Licenza media o del Diploma di maturità e si rende disponibile a partecipare a corsi di formazione.

Il Sistema dei Porti di Messina e di Milazzo conta n. 6 imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni portuali a valere dell'art. 16, n. 2 imprese autorizzate allo svolgimento dei servizi portuali a valere dell'art. 16, n. 3 imprese concessionarie ai sensi dell'art. 18, e n. 1 impresa autorizzata all'esercizio delle prestazioni di lavoro temporaneo ai sensi dell'art. 17.

## LA SECURITY PORTUALE

### DISCLOSURE

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

L'AdSP, consapevole dei rischi ai quali giornalmente gli operatori portuali sono esposti, si impegna a garantire un ambiente di lavoro sicuro. Tra le misure adottate a tal fine, si segnala la previsione nella **nuova pianta organica** (Delibera n. 83 dell'11 novembre 2021) di un'Area Sicurezza all'interno della quale confluiscono funzioni di indirizzo e di controllo quali: la **Control Room**, stanza di controllo dalla quale si garantisce il costante controllo del livello delle acque; il **Port Security Officer (PSO)**, responsabile dell'applicazione ed implementazione dei Piani di Sicurezza Portuale; il **Port Facility Security Officer (PFSO)**, responsabile dell'elaborazione, attuazione, riesame e rispetto del Piano di Sicurezza e collegamento con gli ufficiali di

sicurezza delle navi. Nel 2021, l'Ente si è proposto inoltre di intensificare le attività di controllo in situ attraverso sopralluoghi congiunti con le altre Istituzioni deputate alla Salute e Sicurezza (Capitaneria di Porto, ASL, ARPA Sanità Marittima, Vigili del Fuoco, INAIL) al fine di meglio monitorare la corretta gestione delle aziende che operano a vario titolo nelle aree demaniali di competenza dell'AdSP stessa.

Per la **messa in sicurezza dei luoghi di lavoro**, l'AdSP ha destinato € 1.400.000,00 ad interventi di completamento e manutenzione degli impianti e delle dotazioni di security dei Porti di Messina, Milazzo e Reggio Calabria e € 2.000.000,00 alla realizzazione di apprestamenti di security per il porto di Reggio Calabria.

Ai sensi del D.lsg. 203/2007 relativo al miglioramento della sicurezza nei porti e del Regolamento (CE) 725/2004 del Parlamento Europeo, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali, le AdSP devono assicurare, nell'ambito dei Piani di Security, lo svolgimento dei servizi di vigilanza delle infrastrutture e dei servizi portuali. Nel corso del 2021, i **servizi di vigilanza** hanno sviluppato 48.000 ore di attività, distribuite su n. 9 postazioni, di cui n. 6 nel Porto di Messina e n. 3 nel Porto di Milazzo. Il personale in servizio è stato anche impiegato presso il Molo Norimberga per offrire assistenza agli oltre 3.600 migranti sbarcanti nel corso del 2021 presso il sito di Messina. Alla fine dell'anno, a valle di una procedura di evidenza pubblica, la fornitura del servizio di vigilanza è stata ulteriormente ampliata a ricomprendere, oltre ai porti di Messina e Milazzo, i siti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

Nel corso del 2021 l'AdSP dello Stretto non ha registrato incidenti di security né violazioni del perimetro portuale.

## LA TUTELA DEI LAVORATORI PORTUALI: I PROGETTI PER LA SAFETY E LA QUALITÀ DEL LAVORO

### DISCLOSURE

Disclosure 403-1

Il periodo emergenziale dovuto alla pandemia Covid-19, ha contribuito alla rapida evoluzione delle normative e dei piani di prevenzione relativi alla salute, sicurezza e igiene delle attività portuali, per cui l'AdSP ha ritenuto utile predisporre un fondo di € 200.000,00 per la stesura del **Protocollo**

Sistema di gestione  
della salute e sicurezza  
sul lavoro

**Porti dello Stretto**, un protocollo unico di sicurezza sanitaria, validato dalle autorità sanitarie locali e portuali, e omogeneo e coerente con i protocolli operativi delle principali Compagnie di navigazione.

Ogni terminal passeggeri deve dotarsi di protocolli specifici che consentano di assicurare lo svolgimento in sicurezza sia delle fasi di controllo a terra che degli spostamenti dei passeggeri per lo svolgimento di escursioni e visite. Per assicurare ai passeggeri che l'intero processo di filiera sia sicuro ed affidabile, l'AdSP dello Stretto prevede di attivare, a seguito di un processo indipendente di assessment operato da una società specializzata nel settore, anche una certificazione successiva che consenta di assicurare che le diverse attività commerciali e le aziende presenti nel territorio rispettino il protocollo medesimo.

Dalle verifiche attivate si è potuta riscontare la conformità delle procedure adottate da parte delle attività commerciali e delle aziende rispetto alle norme nazionali. Ulteriori procedure non avrebbero dunque contribuito a rendere più attrattive le realtà imprenditoriali del territorio.

### LA TUTELA DEI LAVORATORI PORTUALI: LA PROMOZIONE DELLA SALUTE DEI LAVORATORI

#### DISCLOSURE

Disclosure 403-6  
Promozione della salute  
dei lavoratori

La pandemia Covid-19 ha evidenziato la necessità di implementare processi e metodi in grado di garantire la continuità operativa del porto, nel rispetto di standard ancora più elevati di sicurezza dei lavoratori e degli operatori. Durante il periodo di emergenza, l'AdSP dello Stretto ha predisposto, in occasione della seduta del Comitato di Gestione del 19 aprile 2021, il **Progetto ReSt – Recovery Strait**, un nuovo Piano d'azione, valido per il triennio 2021-2023, a sostegno del rilancio dell'economia portuale oltre l'emergenza Covid-19. Per definire il quadro delle esigenze, l'AdSP ha organizzato incontri con le diverse categorie rappresentate nell'Organismo di Partenariato della Risorsa del Mare, allargando la partecipazione oltre che ai rappresentanti designati, anche ai singoli operatori. In aggiunta agli incontri con le Agenzie Marittime e gli Autotrasportatori già avvenuti nel dicembre 2020, nel corso del 2021, l'AdSP ha incontrato le Organizzazioni sindacali, gli Operatori del Turismo e del Commercio, gli Armatori, gli Spedizionieri, gli Industriali, gli Operatori portuali (artt. 16 e 18, L. 84/1994), le Imprese di cui all'art. 17, L. 84/1994 e i lavoratori del Gruppo Portuale di Milazzo. Il coinvolgimento delle diverse categorie di stakeholder ha fornito

spunti che hanno evidenziato, tra le altre, l'esigenza di avviare interventi strutturali per la safety portuale.

Per il triennio 2021-2023, attraverso il Progetto ReSt l'AdSP ha stanziato per la salute e la sicurezza un budget pari a € 132.000,00. Nel corso del 2021, gli investimenti per la safety portuale hanno reso possibile:

- il mantenimento dello **Sportello di consulenza psicologica** per i lavoratori del cluster portuale, attivato con il Piano di azione per la gestione dell'emergenza COVID-19 del 3 aprile 2020;
- la definizione di un **progetto di percezione del vissuto psicologico** nell'area integrata dello Stretto che mira ad implementare gli strumenti per individuare strategie ed indirizzi operativi post covid, nell'intenzione di costruire un modello operativo permanente trasversale che l'AdSP dello Stretto offrirà ai partner nell'intenzione di rendere ancora più qualitativa la vision unica di sistema, nonché di poter attenzionare costantemente tutte le variabili incidenti e potersi permettere un protocollo interno di approccio e risoluzione condiviso;
- la prosecuzione dello **Studio sui livelli di stress lavoro-correlato** dei lavoratori del cluster, per il quale si sta procedendo alla stipula di una Convenzione con il Dipartimento di Scienze Biomediche, Odontoiatriche e delle Immagini Morfologiche e Funzionali "BIOMORF" dell'Università degli Studi di Messina per attività di ricerca finalizzate alla realizzazione del "Progetto di promozione della salute e valutazione dello stress lavoro-correlato nei lavoratori portuali dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto: studio pilota";
- l'**istituzione del Comitato di Igiene e Sicurezza sul Lavoro**, ex art.7 del D.Lgs. 272/99, di cui si è avviato l'iter di costituzione e che dovrebbe essere operativo all'inizio del secondo semestre 2022;
- la predisposizione di **programmi di promozione della salute dei lavoratori portuali**.

## 9 GOVERNANCE ED ETICA

### DIMENSIONE ECONOMICA DELL'ENTE

#### DISCLOSURE

Disclosure 201-1  
Valore economico  
direttamente generato e  
distribuito

Disclosure 201-4  
Assistenza finanziaria  
ricevuta dal governo

Disclosure 102-9  
Supply chain

Disclosure 207-1  
Approccio alla fiscalità

L'analisi della sostenibilità economica è finalizzata a valutare la capacità di un sistema produttivo di generare una crescita duratura degli indicatori economici. A tale scopo la definizione di specifici indicatori economici rappresenta il primo livello dell'analisi. Gli indicatori possono derivare da numerose elaborazioni e analisi di carattere puntuale e in questo caso si intende guardare ai risultati di bilancio dell'Autorità di Sistema Portuale dello stretto per gli anni oggetto di rendicontazione, cioè 2020 e 2021.

L'AdSP dello Stretto ha generato nel 2021 un valore economico complessivo di euro **17.551.381 euro**.

#### Ricavi anni 2020 e 2021 AdSP dello Stretto

Tipologia	Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
Proventi e corrispettivi per la produzione delle prest. e/o servizi	17.049.639	16.901.135	148.504
Altri ricavi e proventi	501.742	488.883	12.859

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

#### Ricavi anni 2020 e 2021 AdSP dello Stretto

Categoria	Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
Canoni demaniali	3.546.327	3.237.349	308.978
Canoni fitti beni patrimoniali			0
Proventi da autorizzazioni	87.575	49.434	38.141
Proventi vari	257.617	797.584	(539.967)
Tasse portuali	13.140.121	12.816.768	323.353
Plusvalenze ordinarie alienazione imm.ni tecniche			0

Sopravvenienze attive	0	36	(36)
Insussistenze passive	12.894	0	12.895
Contributi in c/capitale*	488.847	488.847	0

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

Dalla tabella di raffronto con l'anno precedente, che comunque scontava gli effetti più significativi della pandemia COVID-19, solo la voce "proventi vari" segna una contrazione dei ricavi per euro 539.967 a causa del venir meno degli introiti derivanti dalla raccolta rifiuti a bordo nave inizialmente affidati a ditta specializzata con la quale l'Ente ha in seguito e per motivi oggettivi risolto il contratto.

### Valore economico direttamente generato 2020 e 2021 AdSP dello Stretto

Valore Economico Direttamente Generato	2021		2020	
	PARZIALI	TOTALI	PARZIALI	TOTALI
<b>A) VALORE DELLA PRODUZIONE</b>				
1) Proventi e corrispettivi per la produzione delle prestazioni e/o servizi*	17.049.639		16.901.135	
2) Variazioni delle rimanenze dei prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti				
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione				
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni				
5) Altri ricavi e proventi, con separata indicazione dei contributi di competenza dell'esercizio				
a) Altri Ricavi e proventi	12.895		36	
b) Contributi di competenza dell'esercizio	488.847		488.847	
<b>Totale Valore Economico Direttamente Generato</b>		<b>17.551.381</b>		<b>17.390.018</b>

Le imposte dell'esercizio si riferiscono all'IRAP anno 2021 per euro 185.262.  
Il Valore Economico Distribuito al 2021 ammonta a complessivi euro 7.682.404

Valore economico distribuito 2020 e 2021 AdSP dello Stretto

Valore Economico Distribuito	2021		2020	
	PARZIALI	TOTALI	PARZIALI	TOTALI
<b>B) COSTI DELLA PRODUZIONE</b>				
6) per materie prime, sussidiarie, consumo e merci **	7.989		5.222	
7) per servizi **	3.042.342		2.820.861	
8) per godimento beni di terzi **				
9) per il personale **				
a) salari e stipendi	1.964.910		1.816.593	
b) oneri sociali	506.619		506.585	
c) trattamento di fine rapporto	177.126		139.831	
d) trattamento di quiescenza e simili				
e) altri costi	34.730		55.009	
10) Ammortamenti e svalutazioni				
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	386.767		389.278	
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	820.101		823.914	
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni				
d) saluzione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide				
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci				
12) Accantonamenti per rischi				
13) Altri accantonamenti				
14) Oneri diversi di gestione	556.850		555.392	

Totale costi (B)		7.497.435		7.112.686
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
d) proventi diversi dai precedenti	413		1.464	
17) Interessi e altri oneri finanziari	120		509	
17-bis) Utili e perdite su scambi				
Totale proventi e oneri finanziari (15+16-17)		293		956
Imposte d'esercizio	185.262	185.262	170.467	170.467
Totale Valore Economico Distribuito		7.682.404		7.282.197

Il Valore Economico Trattenuto al 2021 ammonta a complessivi euro 9.868,977.

Valore Economico Trattenuto	2021	2020
Totale Valore Economico Direttamente Generato	17.551.381	17.390.018
Totale Valore Economico Distribuito	7.682.404	7.282.197
Totale Valore Economico Trattenuto	9.868.977	10.107.820

Ciascun ente pubblico, per erogare servizi alla collettività, sostiene spese di funzionamento a carattere continuativo e ricorrente per la gestione annuale (acquisto di beni e servizi, pagamento del personale, rimborso dei mutui, etc.) che, nel rispetto dei principi di una sana e corretta gestione finanziaria, devono trovare copertura nelle entrate di carattere ordinario, evitando quindi il ricorso a mezzi straordinari per il loro sostenimento. Ogni spesa deve essere cioè impegnata e realizzata senza compromettere il generale principio di equilibrio del bilancio di esercizio non solo nel breve ma anche nel lungo periodo. In questo senso la gestione corrente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto si caratterizza per entrate correnti pari a 29 milioni e uscite correnti per 16 milioni con un risultato positivo di parte corrente di 12,3 milioni nel 2021, in decisa crescita rispetto al 2020 che era stato negativo di 11 milioni.

## Risultato della gestione portuale

ENTRATE	Anno 2021		Anno 2020	
	COMPETEN ZA	CASSA	COMPETEN ZA	CASSA
UPB 1.1 - ENTRATE DERIVANTI DA TRASFERIMENTI CORRENTI				
UPB 1.2 - ENTRATE DIVERSE	17.053.433	17.922.664	16.913.363	15.900.778
A) TOTALE TITOLO I - ENTRATE CORRENTI	17.053.433	17.922.664	16.913.363	15.900.778
UPB 2.1 - ENTRATE PER ALIENAZIONE DI BENI PATRIMONIALI E RISCOSSIONE DI CREDITI				
UPB 2.2 - ENTRATE DERIVANTI DA TRASFERIMENTI IN CONTO CAPITALE	6.319.950	6.084.950		
UPB 2.3 - ACCENSIONE DI PRESTITI (F)				
B) TOTALE TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE	6.319.950	6.084.950		
UPB 3.1 - ENTRATE AVENTI NATURA DI PARTITA DI GIRO	5.754.204	5.470.822	4.057.704	4.044.634
C) TOTALE TITOLO III - PARTITE DI GIRO	5.754.204	5.470.822	4.057.704	4.044.634
(A+B+C) TOTALE GENERALE ENTRATE	29.127.587	29.478.436	20.971.068	19.945.412
D) Utilizzo dell'avanzo di amministrazione iniziale		154.003.215		151.583.368
Totali a pareggio	29.127.587	183.481.651	20.971.068	171.528.780

USCITE	Anno 2021		Anno 2020	
	COMPETEN ZA	CASSA	COMPETEN ZA	CASSA
UPB 1.1 - FUNZIONAMENTO	3.372.564	3.398.556	3.123.466	2.988.837
UPB 1.2 - INTERVENTI DIVERSI	3.316.594	2.918.669	2.414.901	2.904.466
UPB 1.3 - ONERI COMUNI				
UPB 1.4 - TRATTAMENTI DI QUIESCENZA, INTEGRATIVI E SOSTITUTIVI				
UPB 1.5 - ACCANTONAMENTI A FONDI RISCHI ED ONERI				
A1) TOTALE TITOLO I - USCITE CORRENTI	6.689.158	6.317.225	5.538.366	5.893.303
UPB 2.1 - INVESTIMENTI	4.334.824	11.097.103	23.305.560	7.560.289
UPB 2.2 - ONERI COMUNI				
B1) TOTALE TITOLO II - SPESE IN CONTO CAPITALE	4.334.824	11.097.103	23.305.560	7.560.289
UPB 3.1 - USCITE AVENTI NATURA DI PARTITA DI GIRO	5.754.204	5.794.602	4.057.704	4.071.974
C1) TOTALE TITOLO III - PARTITE DI GIRO	5.754.204	5.794.602	4.057.704	4.071.974
(A1+B1+C1) TOTALE GENERALE USCITE	16.778.186	23.208.929	32.901.630	17.525.566
D1) Copertura del disavanzo di amministrazione iniziale				
Totali a pareggio	16.778.186	23.208.929	32.901.630	17.525.566

RISULTATI DIFFERENZIALI	Anno 2021		Anno 2020	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZ A	CASSA
(A-A1) Situazione Finanziaria	10.364.275	11.605.439	11.374.997	10.007.474
(B-B1) Saldo movimenti in c/capitale	1.985.126	-5.012.153	-23.305.560	-7.560.289

(A+B-F) - (A1+B1) Indebitamento/Accreditamento netto	12.349.401	6.593.286	-11.930.563	2.447.186
(A+B) - (A1+B1) Saldo netto da finanziare/impiegare	12.349.401	6.593.286	-11.930.563	2.447.186
(A+B+C) - (A1+B1+C1) Saldo complessivo	12.349.401	6.269.506	-11.930.563	2.419.846

L'AdSP dello Stretto non beneficia di sgravi fiscali e le detrazioni di imposta; sussidi; premi; esenzioni dal pagamento delle royalties; ed altri contributi della Pubblica Amministrazione all'organizzazione nelle forme della copertura delle spese correnti. Tuttavia, beneficia di finanziamenti in c/capitale vincolate alla realizzazione di opere e/o interventi di manutenzione straordinaria delle parti comuni riferite alle aree che ricadono nella circoscrizione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.

Durante il periodo di rendicontazione sono state riscosse le seguenti quote di finanziamento per complessivi euro 6.084.949,89:

#### Assistenza finanziaria ricevuta

Pubblica Amministrazione	Descrizione	Finanziamento riscosso
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Fondo prog. Fatt.lità infrastr. Insediam. Prior. DM 594-2019_ASP- STRETTO	175.000,00
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Fondo perequativo	259.998,00
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Fondo per il finanziamento interventi adeguamento porti	2.649.955,89
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Elettrificazione Banchine CUP F41B21002130009	1.199.998,00
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Deposito LNG CUP F41B21002120009	1.799.998,00
		<b>6.084.949,89</b>

## DOTAZIONE ORGANICA

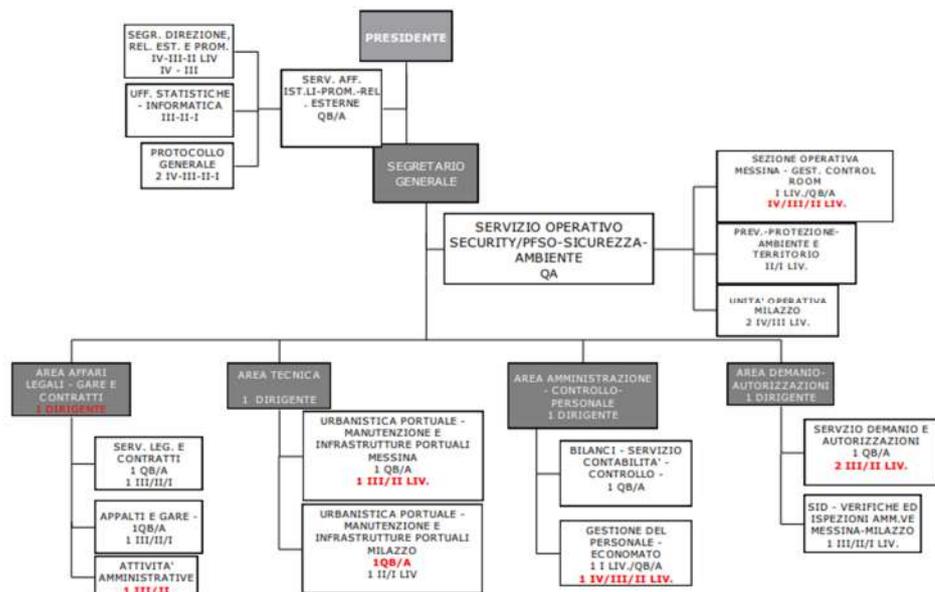
### Organigramma AdSP Stretto al 31/12/2021

**DISCLOSURE**

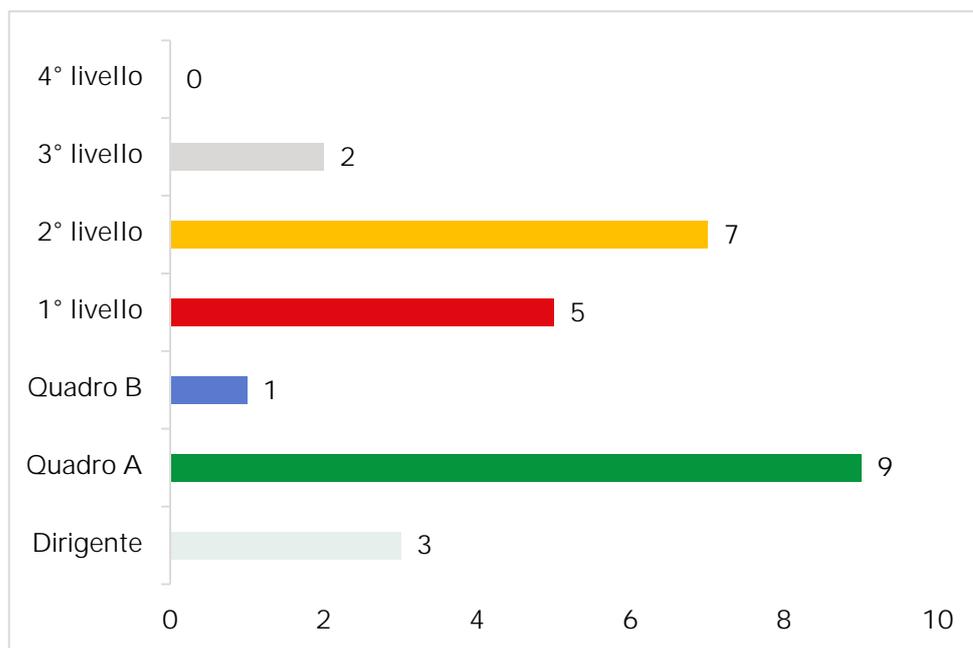
Disclosures 102-8  
 Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori (core)

Disclosures 102-35  
 Politiche retributive

Disclosures 102-41  
 Accordi di contrattazione collettiva (core)



### Qualifiche personale AdSP dello Stretto al 31/12/2021



La **dotazione organica** dell'AdSP dello Stretto conta, al 31 dicembre 2021, n. 26 dipendenti + n. 1 risorsa in somministrazione, escluso il Segretario Generale. L'organizzazione degli uffici, approvata dal Ministero vigilante con la nota M\_TRA/DINFR/5129 del 30 aprile 2008 e con la nota MIT prot. M\_INF.VPTM.REGISTRO UFFICIALE.U.0017500 del 21 giugno 2016, è ereditata dalla soppressa Autorità Portuale di Messina e si articola in n. 4 Aree organizzative (Amministrazione e Bilancio, Tecnica, Demanio, Legale e Appalti) e n.1 Segretariato Generale (ufficio Segreteria e Promozione e ufficio Operativo e Security). Gli uffici (Fig. 1) sono ubicati a Messina, dove sono operative n. 25 risorse, e a Milazzo, dove sono operative n. 2 risorse.

La quasi totalità del personale (96%) è assunto a tempo indeterminato ed è così suddiviso per livello di inquadramento:

- 3 Dirigenti
- 9 Quadri A
- 5 profili di 1° livello
- 7 profili di 2° livello
- 2 profili di 3° livello

Di questi, n. 1 risorsa di 1° livello è appartenente alle Categorie Protette ai sensi della Legge 68/1999.

Al personale assunto è da aggiungersi un Quadro di tipo B, inserito in organico con contratto di somministrazione.

La dotazione organica dell'AdSP dello Stretto si caratterizza per una **netta prevalenza del lavoro maschile**, solo il 24% dei dipendenti è infatti di sesso femminile, e nessuna donna ricopre funzioni dirigenziali. L'**età media del personale dipendente** è di circa 45 anni. Il rapporto di lavoro dei profili dirigenziali è disciplinato dal CCNL Dirigenti Industria recepito da Assoport, mentre, ai profili non dirigenziali si applica il CCNL dei Lavoratori dei porti stipulato, per la parte datoriale, da Assoport, Assiterminal, Assologistica, Fise-Uniport e, per la parte sindacale, da FILT CGIL, FIT CISL e Uiltrasporti. L'attuale Segretario Generale, il cui incarico ha durata di quattro anni, è stato nominato con Delibera n. 42 del 31 ottobre 2020 e ha preso servizio il 3 novembre 2020.

L'AdSP dello Stretto, consapevole della necessità di potenziare la dotazione organica in termini di qualità e specificità dei profili professionali, soprattutto in materia di trasformazione digitale, ha presentato con Delibera n. 83 dell'11 novembre 2021, la nuova **Pianta organica dell'Ente**, approvata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili con nota prot. n. 34347 del 19/11/2021. La Pianta definisce il fabbisogno di personale dell'AdSP che, nell'anno 2021, ammonta a n. 65 risorse, ripartite come segue:

- Area I - Istituzionale n. 15 risorse
- Area II - Amministrazione e Bilancio n. 6 risorse
- Area III - Appalti e Contratti n. 6 risorse
- Area IV - Tecnica n. 14 risorse
- Area V - Sicurezza, Operativa, Ambiente n. 11 risorse
- Area VI - Informatica n. 4 risorse
- Area VII - Sportello Unico Amministrativo n. 9 risorse.

La Pianta prevede la costituzione di due nuove aree operative – l'area VI e l'area VII – nelle quali inserire n. 13 profili con professionalità digital oriented, in grado di far fare all'Ente un salto di qualità sia nella gestione amministrativa che nell'erogazione di servizi, verso la completa digitalizzazione dell'Ente.

## POLITICHE DI WELFARE

### DISCLOSURE

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

L'AdSP dello Stretto garantisce ai suoi dipendenti trattamento salariale equo a parità di figura professionale ricoperta e di altre condizioni di lavoro, nonché condizioni di lavoro adeguate al vigente CCNL dei Lavoratori dei porti, che si applica anche per le imprese di cui agli art. 16, 17, 18 della legge n. 84/1994.

La totalità dell'organico beneficia delle misure di welfare primarie, quali sistemi di previdenza integrativa, servizi di assistenza, sanità integrativa, polizze assicurative. Alla luce dell'ormai consolidato nesso tra benessere del lavoratore e sua produttività, d'intesa con i concessionari e le imprese operanti in ambito portuale, e in condivisione con le Organizzazioni Sindacali, l'AdSP nel 2021 ha destinato € 500.000,00 all'ideazione di strumenti ed istituti volti ad integrare il welfare aziendale affinché la Comunità portuale, intesa come unione di tutti i lavoratori che a qualsiasi titolo contribuiscono allo svolgimento delle attività portuali e marittime nel porto, risenta il meno possibile delle sollecitazioni negative esterne (es. pandemia Covid-19) e mantenga elevati livelli di efficienza.

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

### DISCLOSURE

Disclosure 403-1  
Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro

Disclosure 403-6  
Promozione della salute dei lavoratori

L'emergenza sanitaria legata alla pandemia Covid-19 ha portato l'AdSP dello Stretto a predisporre misure volte ad assicurare il più possibile il distanziamento sociale e garantire la salute e sicurezza dei lavoratori. Pertanto, nell'anno 2021 l'AdSP ha:

- affidato alla TIM S.p.A. la fornitura della strumentazione necessaria per consentire l'accesso a n. 26 dipendenti alla propria postazione di lavoro in desktop remoto, per un importo pari a € 10.000,00 + IVA;
- acquistato n. 40 pc portatili HP 255 G7 con borsa e mouse per il personale, il Comitato di Gestione e il Collegio dei Revisori per lo svolgimento del lavoro in smart working, per un importo pari a € 15.400,00 + IVA;
- acquistato le licenze Microsoft 365 da installare su n. 30 dei n. 40 notebook della recente fornitura, per un importo totale di € 3.391,02 + IVA;
- fornito di n. 2000 mascherine FFP2 e FFP3 per il personale;

- programmato interventi di disinfezione e sanificazione straordinaria degli uffici.

In data 19 aprile 2021, l'AdSP dello Stretto ha predisposto il Progetto ReSt – Piano di Azione 2021-2023 che contempla iniziative per il sostegno e il rilancio dell'economia portuale attraverso il potenziamento dell'efficacia dell'azione amministrativa dell'AdSP per velocizzare l'attuazione del POT e del Piano triennale delle OO.PP..

Il Piano è stato oggetto di comunicazione – con acquisizione di consensus – da parte del Presidente all'OdPRM nella seduta del 27 aprile 2021 e, successivamente, è stato illustrato altresì al Comitato di Gestione nella seduta del 29 aprile 2021.

Il Gruppo di Lavoro interno incaricato dell'azione in oggetto, ha preliminarmente esaminato congiuntamente il POT ed il Piano Triennale delle OO.PP., passando poi a valutare potenziali criticità e prospettive di accelerazione delle procedure. Il Gruppo di Lavoro ha concordemente valutato che la velocizzazione dell'azione amministrativa si snoda, anzitutto, lungo le tre linee-guida della formazione, della semplificazione e dell'esternalizzazione. Pertanto, sono state elaborate le seguenti linee progettuali generali:

1. **Formazione interna,**
2. **Formazione continua,**
3. **Incremento delle risorse disponibili per la formazione delle risorse umane dell'Ente:** appositamente e periodicamente versate dall'Ente all'INPS,
4. **Semplificazione amministrativa,**
5. **Esternalizzazione funzioni di Stazione Appaltante a Società in House di altre PP.AA.,**

sulle quali intervenire per il potenziamento dell'efficace velocizzazione dei processi di attuazione del POT e del Piano triennale delle OO.PP..

Il Progetto ReSt, sempre in ottica di supporto al rilancio dell'economia portuale, ha previsto che venisse stanziato a favore delle Imprese Portuali e delle Aziende del cluster portuale, un importo pari a € 168.000,00. Nel corso del 2021, gli investimenti al riguardo hanno reso possibile:

- la disapplicazione dell'obbligo del versamento per nuove iscrizioni e rinnovi al registro ex art. 68 C.d.N. Con Decreto Presidenziale n. 178 del

03/11/2020 è stata disposta la disapplicazione temporanea dell'obbligo del versamento di € 400,00 per i rinnovi e le nuove iscrizioni al Registro ex art.68 C.d.N. relativi al biennio 2021-22;

- l'applicazione del canone minimo per le imprese ex art. 16 L. 84/94". Con Delibera di Comitato di Gestione n. 60 del 29/04/2021 è stata disposta per l'anno 2021 l'applicazione alle imprese autorizzate ex art. 16, operanti nei porti di Messina, Tremestieri e Milazzo, del canone annuo minimo per Legge da aggiornare con l'indice ISTAT 2021.

### L'IMPEGNO DELL'ENTE PER LA FORMAZIONE PROFESSIONALE DEL PERSONALE

#### DISCLOSURE

Disclosure 404-2  
Programmi di  
aggiornamento delle  
competenze dei  
dipendenti e programmi  
di assistenza alla  
transizione

L'AdSP dello Stretto è stata istituita partendo dalla soppressione dell'Autorità Portuale di Messina, di cui ha ereditato anche il personale. La dotazione organica del Sistema è quindi fortemente sottodimensionata rispetto alle reali necessità e, per meglio assicurare risposte adeguate alle esigenze dei singoli porti del Sistema, l'Ente sta provvedendo a potenziare la sua azione attraverso l'incremento del personale con ruoli tecnici e la formazione dei dipendenti in diversi ambiti. Durante il 2021 è stato erogato per tutto il personale dipendente di ogni ordine e grado, un corso di formazione in materia di anticorruzione e trasparenza, così come prescritto nel Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT). Il corso è stato affidato, con Determina n. 52 del 14 giugno 2021, alla Società Formel Srl, è stato seguito da n. 30 risorse e ha avuto durata complessiva di 90 ore. L'intero percorso è stato finalizzato alla promozione delle conoscenze di base in materia di prevenzione della corruzione e si è articolato in 10 moduli, fruibili in modalità e-learning, su tematiche quali la definizione di Corruzione, il Sistema di Prevenzione, la Legge 190, il Codice Penale, l'ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione), il Whistleblowing, il Sistema Sanzionatorio, il Conflitto d'interessi, il PTPCT, il Codice di comportamento dei dipendenti pubblici.

### VALUTAZIONE DELLA PERFORMANCE

#### DISCLOSURE

Disclosure 102-28  
Valutazione delle  
performance del

Il 100% del personale riceve annualmente la valutazione delle proprie performance, secondo criteri ponderati in misura diversa in base all'inquadramento contrattuale. Per le figure dirigenziali si applicano

massimo organo di governo

Disclosure 404-3  
Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale

metriche ancorate agli obiettivi operativi, mentre per le figure quadro e gli impiegati si applica un sistema di valutazione suddiviso in aree comportamentali.

#### DISCLOSURE

Disclosure 405-1  
Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti

## PARITÀ DI GENERE

L'AdSP dello Stretto, consapevole delle priorità tracciate dal Next Generation EU e dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite in termini di diritto alla parità di trattamento, ha aderito al **"Patto per la Parità di Genere"** di Assoport, per il superamento delle disuguaglianze di genere all'interno del cluster marittimo portuale. Il Patto è stato sottoscritto il 4 ottobre 2021, in occasione della Tavola Rotonda "Un patto per la parità di genere: l'impegno dei porti dello Stretto", nell'ambito degli Italian Port Days – Opening port life and culture to people 2021. L'accordo ha l'intento di fornire una roadmap condivisa per raggiungere e garantire la parità di genere, è infatti uno strumento concreto di **promozione delle politiche attive e di gestione della diversity** come valore aggiunto. È una dichiarazione di intenti, proposta e sottoscritta dalle donne del cluster portuale (Enti, imprese portuali, concessionari, associazioni), per diffondere una cultura aziendale e politiche inclusive libere da discriminazioni e pregiudizi. Aderire a tale documento significa, per l'AdSP, contribuire alla realizzazione di un ambiente professionale che possa assicurare l'universalità dei diritti delle donne e degli uomini, e che, garantendo equità, rispetto e coesione sociale, contribuisca alla competitività e al successo del cluster marittimo. In tal senso, l'AdSP dello Stretto si impegna a:

- definire e attuare politiche aziendali che, a partire dal vertice, coinvolgano tutti i livelli di organizzazione, nel rispetto del principio di pari dignità e trattamento sul lavoro;
- individuare funzioni aziendali alle quali attribuire chiare responsabilità in materia di pari opportunità;
- sensibilizzare e formare adeguatamente tutti i livelli dell'organizzazione sul valore della diversità e sulle modalità di gestione delle stesse;
- monitorare periodicamente l'andamento delle buone pratiche legate alle pari opportunità e valutarne l'impatto;

- fornire strumenti per il work-life balance, anche attraverso convenzioni esterne;
- comunicare al personale l'impegno assunto a favore di una cultura aziendale inclusiva, finalizzata all'eliminazione progressiva di ogni forma di discriminazione di genere, età, disabilità, etnia, fede religiosa, orientamento sessuale;
- creare uno strumento digitale tramite il quale il personale possa segnalare, in forma anonima, qualsiasi tipo di comportamento offensivo e/o irrispettoso;
- redigere il bilancio di genere, per monitorare l'impatto delle politiche e misure di welfare aziendale sui dipendenti;
- sottoscrivere collaborazioni con Università e Istituti scolastici per attività di mentoring e orientamento delle giovani donne verso le professioni legate al mare, fino ad ora considerate di esclusiva appartenenza maschile.

Il primo passo del cammino verso l'equità è stato compiuto il 28 ottobre 2021, giorno della nomina del Gruppo di Lavoro per la Parità di genere dell'AdSP dello Stretto, con lo scopo di costituire il Comitato Unico di Garanzia per le Pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni (**CUG**), che dovrà attivarsi per individuare azioni mirate a consentire un ambiente di lavoro caratterizzato dal rispetto dei principi di pari opportunità, di benessere organizzativo e di contrasto di qualsiasi forma di discriminazione e di violenza morale o psichica nei confronti dei lavoratori, e promuovere una cultura organizzativa orientata al rispetto, alla valorizzazione del pluralismo, al superamento degli stereotipi, e alla conciliazione vita privata-lavoro.

## LE INNOVAZIONI SUL FRONTE DELLA TRASPARENZA, DELL'ANTICORRUZIONE E DELLA PRIVACY

La valutazione delle attività in materia di trasparenza, privacy e anticorruzione è per l'AdSP funzione di elevata importanza che permette di garantire il corretto svolgimento delle attività amministrative e operative dell'Ente.

In ottemperanza alle Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione (Legge 190/2012), l'AdSP dello Stretto ha approvato, nel gennaio 2021, il **Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza 2021-2023** con la funzione di individuare le attività a più elevato rischio di corruzione e

### DISCLOSURE

Disclosure 102-16  
Valori, principi, standard  
e norme di  
comportamento

Disclosure 102-17  
Meccanismi per ricercare  
consulenza e segnalare  
criticità relativamente a  
questioni etiche

Disclosure 102-24  
Nomina e selezione del  
massimo organo di  
governo

Disclosure 102-25  
Conflitti di interessi

Disclosure 205-1  
Operazioni valutate per  
rischi legati alla  
corruzione

Disclosure 205-2  
Comunicazione e  
formazione in materia di  
politiche e procedure  
anticorruzione

Disclosure 205-3  
Episodi di corruzione  
accertati e azioni  
intraprese

prevedere misure di monitoraggio e controllo delle stesse, nonché obblighi di informazione e trasparenza volti a prevenire il medesimo rischio ed individuare le migliori strategie per il contrasto della corruzione.

Il PTPCT attribuisce ruolo di primaria importanza agli **stakeholder** portuali, coinvolgendoli nel processo di formazione e valutazione del Piano e permettendo loro di proporre, in qualsiasi momento, migliorie e modifiche. L'AdSP dello Stretto, in fase di aggiornamento del Piano, ha avviato le consultazioni con gli stakeholder, finalizzate alla formulazione di osservazioni ed integrazioni del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione dell'Autorità Portuale di Messina 2018-2020 vigente in precedenza. Non si segnalano episodi di corruzione nel periodo considerato nella presente rendicontazione.

Il Piano assicura anche il **coinvolgimento dei dipendenti**, tenuti a partecipare al processo di gestione del rischio e aventi l'obbligo di osservare le misure contenute nel Piano. Tutto il personale occupato a qualsiasi titolo presso l'AdSP è messo nella condizione di poter segnalare eventuali situazioni di illecito tramite piattaforma digitale. L'AdSP dello Stretto dispone di una sezione dedicata sul sito web (**Whistleblowing**), inserita nell'area Amministrazione Trasparente, che permette di acquisire e gestire al meglio le segnalazioni, assicurando l'anonimità del segnalante – c.d. whistleblower – tutelato ai sensi delle Leggi n. 190/2012 e 179/2017, della Direttiva UE 2019/1937 e del GDPR. La piattaforma consente la compilazione e l'invio delle segnalazioni direttamente all'ufficio del RPCT - Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza - che avvia un'istruttoria circa i fatti segnalati e richiede chiarimenti al segnalante e/o agli eventuali altri soggetti coinvolti nella segnalazione, utilizzando le necessarie cautele ai fini della tutela della riservatezza.

Dal 2017, in seno all'aggiornamento del PNA 2016 che disciplinava il ruolo dell'Organismo Indipendente di Vigilanza (OIV) in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza, si definisce l'obbligo di costituzione dello stesso per le AdSP. L'**OIV** in carica presso l'AdSP dello Stretto è stato nominato con decreto n. 172 del 18 dicembre 2018 per il triennio 2019-2021 ed è in stretta collaborazione con il **RPCT**, soggetto responsabile del coordinamento e monitoraggio delle politiche di prevenzione della corruzione e trasparenza. Il RPCT dell'AdSP dello Stretto è stato nominato

con determina del Presidente n.100 del 4 dicembre 2020 e, nell'anno 2021, ha coinciso con la figura del Segretario Generale.

Poiché il PTPCT è uno strumento finalizzato alla prevenzione dei comportamenti illeciti, è importante per l'AdSP dello Stretto mappare i processi attuati al fine di identificare, analizzare e minimizzare l'accadimento degli specifici rischi legati alla corruzione. La **mappatura dei processi** consente di identificare le fasi di attività che costituiscono un determinato processo, valutare la probabilità che queste siano soggette ad illecito e indicare i soggetti responsabili alla predisposizione delle misure di prevenzione.

Anche la **formazione dei dipendenti** è una misura preventiva del rischio corruttivo. L'AdSP dello Stretto somministra periodicamente in house adeguata formazione in ambito anticorruzione e trasparenza, sia con finalità di ausilio al monitoraggio, sia per diffondere i valori dell'etica e della trasparenza sul lavoro. L'AdSP mira così a fornire una conoscenza generale del quadro normativo di riferimento, offrire indicazioni operative per l'applicazione del PTPCT, creare uno spazio di confronto tra i colleghi delle diverse strutture per la diffusione di buone pratiche, favorire l'acquisizione di competenze specifiche per lo svolgimento delle attività nelle aree a più elevato rischio di corruzione. I dipendenti tutti sono tenuti all'osservanza del **Codice di comportamento per i dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto** al quale si aggiunge, per i profili dirigenziali, un ulteriore documento di condotta. La violazione degli obblighi previsti dal Codice comporta una sanzione disciplinare, ferme restando le ipotesi in cui la violazione dia luogo anche a responsabilità penale, civile, amministrativa o contabile. L'entità della sanzione è valutata in ogni singolo caso con riguardo alla gravità del comportamento e all'entità del pregiudizio, anche morale, derivatone al prestigio dell'AdSP.

I protocolli di gestione del rischio corruttivo adottati dall'Ente internamente si applicano anche alle relazioni esterne con Enti istituzionali ed economici, soggette a potenziali rischi corruttivi dovuti al possibile desiderio di taluni soggetti di ottenere vantaggi economici in cambio di favoritismi. L'AdSP dello Stretto individua, tra le attività più soggette a questo tipo di comportamento, gli Appalti pubblici e le Concessioni demaniali marittime, dato anche il complesso territorio nel quale opera l'Ente, notoriamente caratterizzato dalla presenza di organizzazioni criminali.

L'AdSP dello Stretto ha individuato otto aree ad alto rischio specifico per le quali ha previsto, in aggiunta alle misure generali stabilite dal legislatore, misure specifiche che Dirigenti e Responsabili dei Servizi devono osservare al fine di ridurre il rischio al minimo. A tale fine, per ogni procedimento il funzionario (o il dipendente incaricato) conduce l'istruttoria; il dirigente di settore ne accerta la correttezza in rapporto al beneficio pubblico che ne consegue e alle norme di settore; il Segretario Generale ne accerta la completezza e la presenza di tutti i visti, pareri e nullaosta previsti dalla regolamentazione vigente interna, ammettendo l'atto alla firma dell'Organo competente che rilascia poi l'autorizzazione/provvedimento finale. Tra le **misure specifiche** previste per la riduzione del rischio, l'AdSP dello Stretto individua regolamenti sull'utilizzo delle aree demaniali marittime, regolamenti per l'esercizio delle operazioni portuali e dei servizi specialistici, protocolli di intesa con la Prefettura in tema di concessioni demaniali e autorizzazioni alle imprese portuali, regolamenti sui termini del procedimento amministrativo. Prevede inoltre la rotazione periodica degli incarichi; una piattaforma di e-procurement per consentire all'Ente di svolgere in autonomia le procedure di gara con modalità interamente telematiche, in ottemperanza dell'art. 40 comma 2 del D.lgs. 50/2016; e dispone il divieto di pantouflage, che prevede per i tre anni successivi alla cessazione del rapporto di lavoro una limitazione della libertà negoziale del dipendente pubblico.

Nel dettaglio, l'AdSP dello Stretto riconosce come **aree ad alto rischio corruttivo**:

- Autorizzazioni e concessioni di cui agli articoli 16 e 18 della L. 84/94 e concessioni marittime in genere;
- Iscrizioni al registro ex art. 68 c.n.;
- Affidamenti di lavori, servizi e forniture;
- Gestione delle entrate, delle spese e del patrimonio;
- Controlli, verifiche, ispezioni, sicurezza e security;
- Incarichi e nomine;
- Affari legali e contenzioso;
- Programmazione delle opere ed esecuzione

In termini di **trasparenza**, a norma di quanto previsto dal D.lgs n. 33/2013, concernente il "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico

e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni”, l’AdSP dello Stretto provvede a pubblicare tutti i dati e le informazioni previste nella suddetta legge, nell’apposita sezione “Amministrazione Trasparente” del sito web istituzionale. In aggiunta, l’AdSP pubblica informazioni non obbligatorie ritenute utili per consentire al cittadino di raggiungere una maggiore conoscenza e consapevolezza delle attività poste in essere. In linea con il percorso di digitalizzazione intrapreso nel 2021, il sito web istituzionale costituisce il mezzo primario di comunicazione e informazione circa l’operato dell’Ente ed è utilizzato per garantire la trasparenza delle comunicazioni. La sezione Amministrazione Trasparente, da poco aggiornata, prevede inoltre l’indicazione delle modalità di accesso civico.

## RENDICONTAZIONE DEGLI INDICATORI GRI

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

### Serie 100 – Contenuti Generali

#### GRI 102: Informativa Generale (2016)

##### Profilo dell'organizzazione

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-1 Nome dell'organizzazione <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 3 pag. 7
Disclosure 102-2 Attività, marchi, prodotti e servizi <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 3 pag. 8, 14
Disclosure 102-3 Luogo della sede principale <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 3 pag. 7
Disclosure 102-4 Luogo delle attività <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 3 pag. 8
Disclosure 102-5 Proprietà e forma giuridica <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 3 pag. 7
Disclosure 102-6 Mercati Serviti <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 3 pag. 8, 14
Disclosure 102-7 Dimensione dell'organizzazione <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 3 pag. 8
Disclosure 102-8 Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 9 pag. 55
Disclosure 102-9 Supply chain <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 9 pag. 48
Disclosure 102-10 Modifiche significative all'organizzazione e alla sua supply chain <sup>(core)</sup>	Non rendicontabile	
Disclosure 102-11 Principio di Precauzione <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 6 pag. 28
Disclosure 102-12 Iniziative esterne <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 7 pag. 33
Disclosure 102-13 Adesione ad associazioni <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 3 pag. 7

##### Governance Responsabile

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-14 Introduzione del Presidente/Segretario Generale <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 2 pag. 6
Disclosure 102-15 Impatti chiave, rischi e opportunità	Non rendicontabile	

##### Etica ed Integrità

Disclosures	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosures 102-16 Valori, principi, standard e norme di comportamento <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 3 pag. 8, Cap. 9 pag. 62
Disclosures 102-17 Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche	Rendicontato	Cap. 9 pag. 62

## Governance

Disclosures	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosures 102-18 Struttura della governance <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 3 pag. 8
Disclosures 102-19 Delega dell'autorità	Non rendicontabile	
Disclosures 102-20 Responsabilità a livello esecutivo per temi economici, ambientali e sociali	Non rendicontabile	
Disclosures 102-21 Consultazione degli stakeholder su temi economici, ambientali e sociali	Rendicontato	Cap. 4 pag. 17
Disclosures 102-22 Composizione del massimo organo di Governo e relativi comitati	Rendicontato	Cap. 4 pag. 17
Disclosures 102-23 Presidente e massimo organo di governo		
Disclosures 102-24 Nomina e selezione del massimo organo di governo	Rendicontato	Cap. 3 pag. 7, Cap. 9 pag. 62
Disclosures 102-25 Conflitti di interessi	Rendicontato	Cap. 9 pag. 62
Disclosures 102-26 Ruolo del massimo organo di governo nello stabilire finalità, valori e strategie	Rendicontato	Cap. 4 pag. 17
Disclosures 102-27 Conoscenza collettiva del massimo organo di governo	Non rendicontabile	
Disclosures 102-28 Valutazione delle performance del massimo organo di governo	Rendicontato	Cap. 9 pag. 60
Disclosures 102-29 Identificazione e gestione degli impatti economici, ambientali e sociali	Non rendicontabile	
Disclosures 102-30 Efficacia dei processi di gestione del rischio	Non rendicontabile	
Disclosures 102-31 Riesame dei temi economici, ambientali, e sociali	Non rendicontabile	

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-32 Ruolo del massimo organo di governo nel reporting di sostenibilità	Rendicontato	Pag. 3
Disclosure 102-33 Comunicazione sulle criticità	Non Rendicontabile	
Disclosure 102-34 Natura e numero totale delle criticità	Non Rendicontabile	
Disclosure 102-35 Politiche retributive	Rendicontato	Cap. 9 pag. 56
Disclosure 102-36 Processo per determinare la retribuzione	Non Rendicontabile	
Disclosure 102-37 Coinvolgimento degli stakeholder nella retribuzione	Non Rendicontabile	
Disclosure 102-38 Tasso della retribuzione totale annua	Non Rendicontabile	
Disclosure 102-39 Percentuale di aumento del tasso della retribuzione totale annua	Non Rendicontabile	

### Coinvolgimento degli stakeholder

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-40 Elenco dei gruppi di stakeholder <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 4 pag. 17
Disclosure 102-41 Accordi di contrattazione collettiva <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 9 pag. 55
Disclosure 102-42 Individuazione e selezione degli stakeholder <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 4 pag. 17
Disclosure 102-43 Modalità di coinvolgimento degli stakeholder <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 4 pag. 17
Disclosure 102-44 Temi e criticità chiave sollevati <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 4 pag. 18

### Pratiche di rendicontazione

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-45 Soggetti inclusi nel bilancio consolidato <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 1 pag. 4
Disclosure 102-46 Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 1 pag. 5
Disclosure 102-47 Elenco dei temi materiali <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 4 pag. 18
Disclosure 102-48 Revisione delle informazioni <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 1 pag. 5

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-49 Modifiche nella rendicontazione <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 1 pag. 5
Disclosure 102-50 Periodo di rendicontazione <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 1 pag. 5
Disclosure 102-51 Data del report più recente <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 1 pag. 5
Disclosure 102-52 Periodicità della rendicontazione <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 1 pag. 5
Disclosure 102-53 Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 1 pag. 5
Disclosure 102-54 Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 1 pag. 5
Disclosure 102-55 Indice dei contenuti GRI <sup>(core)</sup>	Rendicontato	Cap. 1 pag. 5
Disclosure 102-56 Assurance esterna <sup>(core)</sup>	Non prevista	Cap. 1 pag. 5

### GRI 103: Modalità di Gestione (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Rendicontato	Cap. 4 pag. 18
Disclosure 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	Rendicontabile	
Disclosure 103-3 Valutazione delle modalità di gestione	Rendicontabile	

## Serie 200 – Sostenibilità economica

### GRI 201: Performance economiche (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito	Rendicontato	Cap. 9 pag. 48
Disclosure 201-2 Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico	Rendicontato	Cap. 5 pag. 21
Disclosure 201-3 Piani pensionistici a benefici definiti e altri piani di pensionamento	Non rendicontato	
Disclosure 201-4 Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	Rendicontato	Cap. 9 pag. 48

### GRI 202: Presenza sul mercato (2016)

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

### GRI 203: Impatti Economici Indiretti (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 203-1 - Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	Rendicontato	Cap. 5 pag. 21, 24, 25
Disclosure 203-2 Impatti economici indiretti significativi	Rendicontato	Cap. 5 pag. 21

### GRI 204: Pratiche di Approvvigionamento (2016)

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

### GRI 205: Anticorruzione (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 205-1 Operazioni valutate per rischi legati alla corruzione	Rendicontato	Cap. 9 pag. 62
Disclosure 205-2 Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	Rendicontato	Cap. 9 pag. 63
Disclosure 205-3 Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Rendicontato	Cap. 9 pag. 63

### GRI 206: Comportamento anticoncorrenziale (2016)

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

### GRI 207: Imposte (2019)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 207-1 Approccio alla fiscalità	Rendicontato	Cap. 9 p.51
Disclosure 207-2 Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	Non rendicontabile	
Disclosure 207-3 Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	Non rendicontabile	
Disclosure 207-4 Rendicontazione Paese per Paese	Non rendicontabile	

## Serie 300 – Sostenibilità ambientale

### GRI 301: Materiali (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 301-1 Materiali utilizzati per peso o volume	Non rendicontabile	
Disclosure 301-2 Materiali utilizzati che provengono da riciclo	Non rendicontabile	
Disclosure 301-3 Prodotti recuperati o rigenerati e relativi materiali di imballaggio	Non rendicontabile	

### GRI 302: Energia (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione	Non rendicontabile	
Disclosure 302-2 Energia consumata al di fuori dell'organizzazione	Non rendicontabile	
Disclosure 302-3 Intensità energetica	Non rendicontabile	

Disclosure 302-4 Riduzione del consumo di energia	Non rendicontabile
Disclosure 302-5 Riduzione del fabbisogno energetico di prodotti e servizi	Non rendicontabile

### GRI 303: Acqua e scarichi idrici (2018)

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

### GRI 304: Biodiversità (2016)

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

### GRI 305: Emissioni (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 305-1 Emissioni dirette di GHG (gas a effetto serra)	Non rendicontabile	Cap. 6 pag. 27
Disclosure 305-2 Emissioni indirette di GHG da consumi energetici	Non rendicontabile	Cap. 6 pag. 27
Disclosure 305-3 Altre emissioni indirette di GHG	Non rendicontabile	Cap. 6 pag. 27
Disclosure 305-4 Intensità delle emissioni di GHG	Non rendicontabile	Cap. 6 pag. 27
Disclosure 305-5 Riduzione delle emissioni di GHG	Rendicontato	Cap. 6 pag. 28
Disclosure 305-6 Emissioni di sostanze dannose per ozono (ODS, "ozone-depleting substances")	Non rendicontabile	
Disclosure 305-7 Ossidi di azoto (NOX), ossidi di zolfo (SOX) e altre emissioni significative	Non rendicontabile	

### GRI 306: Rifiuti (2020)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 306-1 Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	Non rendicontabile	Cap. 6 Pag. 31
Disclosure 306-2 Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	Non rendicontabile	Cap. 6 Pag. 31
Disclosure 306-3 Rifiuti prodotti	Non rendicontabile	Cap. 6 Pag. 31
Disclosure 306-4 Rifiuti non destinati a smaltimento	Non rendicontabile	Cap. 6 Pag. 31
Disclosure 306-5 Rifiuti destinati allo smaltimento	Non rendicontabile	

### GRI 307: Compliance Ambientale (2020)

### GRI 308: Valutazione Ambientale dei Fornitori (2016)

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

## Serie 400 – Sostenibilità sociale

### GRI 401: Occupazione (2016)

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

### GRI 402: Relazioni tra lavoratori e management (2016)

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

### GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro (2018)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Rendicontato	Cap. 9 pag. 45, 58
Disclosure 403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	Rendicontato	Cap. 9 pag. 41, 58
Disclosure 403-3 Servizi di medicina del lavoro	Non rendicontabile	

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Non rendicontabile	
Disclosure 403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Non rendicontabile	
Disclosure 403-6 Promozione della salute dei lavoratori	Rendicontato	Cap. 9 pag. 45, 58
Disclosure 403-7 Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	Non rendicontabile	
Disclosure 403-8 Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Non rendicontabile	
Disclosure 403-9 Infortuni sul lavoro	Non rendicontabile	
Disclosure 403-10 Malattie professionali	Non rendicontabile	

#### GRI 404: Formazione e istruzione (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 404-1 Ore medie di formazione annua per dipendente	Non rendicontabile	
Disclosure 404-2 Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione	Rendicontato	Cap. 9 pag. 60
Disclosure 404-3 Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale	Rendicontato	Cap. 9 pag. 60

#### GRI 405: Diversità e pari opportunità (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	Rendicontato	Cap. 9 pag. 61

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 405-2 Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	Non rendicontabile	

#### GRI 406: Non discriminazione (2016)

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

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

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

#### GRI 408: Lavoro minorile (2016)

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

#### GRI 409: Lavoro forzato o obbligatorio (2016)

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

#### GRI 410: Pratiche per la sicurezza (2016)

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

#### GRI 411: Diritti dei popoli indigeni (2016)

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

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

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 412-1 Attività che sono state oggetto di verifiche in merito al rispetto dei diritti umani o valutazioni d'impatto	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	
Disclosure 412-2 Formazione dei dipendenti sulle politiche o le procedure sui diritti umani	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	
Disclosure 412-3 Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti umani	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	

### GRI 413: Comunità locali (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Disclosure 413-1 Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	Rendicontato	Cap. 7 Pag. 34, 35
Disclosure 413-2 Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	Non rendicontabile	

### GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori (2016)

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

### GRI 415: Politica pubblica (2016)

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

### GRI 416: Salute e sicurezza dei clienti (2016)

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

### GRI 417: Marketing ed etichettatura (2016)

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

### GRI 418: Privacy dei clienti (2016)

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

### GRI 419: Compliance socioeconomica (2016)

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

## RENDICONTAZIONE DI INDICATORI SPECIFICI

Altri indicatori specifici	Status dell'indicatore	Posizione nel bilancio
Movimenti di traffico per categoria di merci e per import/export, ultimi 3 anni	Rendicontato	Cap 3, pag 15