



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Porti di Palermo,
Termini Imerese, Trapani,
Porto Empedocle

PIANO DELLA PERFORMANCE

DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE

2020 – 2022

ARTICOLO 1 Presentazione del Piano

Il Piano delle Performance, lo strumento che dà il via al ciclo della gestione della performance, è un documento programmatico in cui, in coerenza con le risorse assegnate, sono esplicitati gli obiettivi che la AdSP si prefigge al fine di migliorare la propria efficienza nell'utilizzo delle risorse, la propria efficacia nell'azione verso l'esterno e per promuovere la cultura della trasparenza e della legalità.

Il Piano, così come previsto dalla normativa di riferimento, è triennale ma va aggiornato annualmente. Il presente è il terzo Piano che viene prodotto. Giova infatti sottolineare che, come riconosciuto dalla stessa Delibera ANAC 120/2017, fino a tale data si riteneva non applicabile alle Autorità Portuali (ed alle AdSP) il D.Lgs 150/2009 che regola la valutazione della performance nelle pubbliche amministrazioni. Questo motiva il "ritardo" di applicazione rispetto ad altre P.A.

Questo Piano, pertanto, rappresenta la continuazione del percorso iniziato nel 2018, con l'individuazione degli strumenti di misurazione e valutazione della Performance. Si specifica, inoltre, che il Piano della Performance ed il correlato Sistema di misurazione e valutazione, oggi modificato, si sono dovuti integrare a preesistenti modalità di misurazione ed erogazione delle premialità che, ad oggi, non sono state ancora modificate, in attesa della nuova contrattazione integrativa.

Il Piano delle Performance delinea il percorso cui sarà improntata l'azione dell'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale per il triennio 2020 - 2022, i cui capisaldi programmatici sono direttamente connessi alle grandi aree di competenza: indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali, sicurezza delle attività esercitate in porto.

Con l'entrata in vigore del D.lgs. n. 169 del 04/08/2016, è stata istituita l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale** che, subentrando all'Autorità Portuale di Palermo, che già gestiva i porti di Palermo e Termini Imerese, ha ricompreso nella circoscrizione di competenza i due scali di Trapani e Porto Empedocle.

La riforma del 2016 ha trovato applicazione, nelle quindici Autorità di Sistema Portuale, in tempi diversi a causa del momento temporale di insediamento dei Presidenti e poi della istituzione degli organi; per quanto riguarda l'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, il Presidente è stato nominato con D.M. del 28 giugno 2017 ed il Comitato di Gestione si è insediato il 25 settembre 2017.

In tale ambito di realizzazione della AdSP del mare di Sicilia Occidentale, sono inserite le azioni volte a perseguire i compiti istituzionali assegnati all'Autorità dalla legge, che si traducono in una serie di iniziative finalizzate allo sviluppo delle strategie prioritarie per il rafforzamento ed il perfezionamento degli interventi nei predetti settori, in un'ottica di tendenziale costante orientamento alla semplificazione delle procedure, al recupero delle risorse ed alla diminuzione dei costi.

Il Piano presenta, sotto il profilo organizzativo, una panoramica generale delle strutture dell'Amministrazione e delle relative funzioni, da cui scaturisce l'analisi di contesto interno che reca, nel dettaglio, informazioni e dati aggiornati sull'organizzazione, sulle risorse umane, strumentali e finanziarie nonché sulle caratteristiche, sulle potenzialità e sui punti di forza dei rispettivi uffici.

L'albero della performance illustra, in forma grafica, il cascading degli elementi del processo di pianificazione che, muovendo dal mandato istituzionale, si disarticola nei singoli livelli fino ad arrivare alla descrizione degli obiettivi strategici ed operativi e da questi, agli obiettivi organizzativi ed individuali.

Nella parte finale del documento sono fornite notazioni di sintesi circa lo stato di avanzamento generale delle iniziative volte a supportare il ciclo di gestione della performance.

Il presente documento non può prescindere da quanto definito negli altri strumenti di pianificazione e programmazione redatti dall'Autorità di Sistema del mare di Sicilia Occidentale: il Piano Operativo Triennale (POT) approvato dal Comitato di Gestione con delibera n. 17 del 18/12/19 del quale, all'interno di questo Piano, sono riportati ampi stralci, ma alla lettura del quale si rimanda per avere un'idea più dettagliata dei programmi operativi della struttura, il Programma Triennale delle Opere Pubbliche (PTO), approvato con delibera n. 14 del Comitato di Gestione del 24/10/19, né da quanto definito nel Piano Triennale per la Trasparenza e la Prevenzione della Corruzione (PTPC) e dal Codice di Comportamento dei dipendenti in esso contenuto, approvati a gennaio del 2020.

Ma soprattutto il presente Piano, così come gli altri strumenti di programmazione, si muovono sulla scia della direttiva concernente gli indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione che il Ministro delle Infrastrutture ha emanato per il 2019 ed adottata con decreto ministeriale n. 7 dell'11/1/2019 che individuano come priorità politica 3, *“l'incremento di efficienza del sistema dei trasporti, in particolare, l'area di intervento relativa al potenziamento del trasporto marittimo e della riqualificazione funzionale dell'offerta portuale finalizzata a rafforzare il ruolo dell'Italia che, per la sua collocazione geografica al centro del mediterraneo, è una naturale cerniera di collegamento per i traffici provenienti dall'Estremo Medio Oriente verso l'Europa”*

ARTICOLO 2

Il Quadro normativo

Con il decreto legislativo 150/2009 – “Attuazione della legge 15/2009 in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni” – si è provveduto ad una riforma organica della disciplina del rapporto di lavoro dei dipendenti delle Amministrazioni Pubbliche di cui all'art. 2, comma 2, del D.Lgs. 165/01 intervenendo, in particolare, in materia di contrattazione collettiva, di valutazione delle strutture e del personale, di valorizzazione del merito e di promozioni delle pari opportunità.

Il decreto richiamato, ai cui principi devono ispirarsi tutti gli Enti Pubblici, si innesta nel più complesso impianto normativo che, a partire dalla Legge 241/90 fino alla Legge 190/2012, al D.Lgs 33/2013, alla Legge 114/2014, reca disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione, disciplina gli obblighi di pubblicità e trasparenza, consolidando una moderna visione della P.A. in cui dominano i principi costituzionali di eguaglianza ed imparzialità, di buon andamento, responsabilità, efficacia ed efficienza nell'utilizzo delle risorse pubbliche, integrità e lealtà.

Successivamente al decreto 150/2009 è stato avviato un processo di riordino normativo delle funzioni in materia di misurazione e valutazione della Performance delle Pubbliche Amministrazioni. Con il decreto legge 90/2014 si sono trasferite le funzioni già svolte dall'Anac al Dipartimento della Funzione Pubblica e, al fine di rendere pienamente efficace tale trasferimento, con il successivo DPR 105/2016, sono state meglio disciplinate le funzioni trasferite al DFP e riordinate le funzioni svolte dagli OIV e con il decreto 2/12/2016 è stato istituito l'elenco nazionale degli organismi di valutazione.

Con l'entrata in vigore del decreto legislativo 74/2017, in attuazione della delega della legge 124/2015 (c.d. riforma Madia) sono state introdotte ulteriori modifiche.

Il suddetto decreto 150/2009 introduce un insieme di documenti e di verifiche che costituiscono un percorso attraverso il quale si arriva alla definizione del "ciclo di gestione della performance". I documenti previsti dall'impianto normativo sono il Piano della Performance, il sistema di misurazione e valutazione della performance e la relazione sulla performance.

La legge delega 15/2009 ed il successivo D.Lgs 150/2009 (di seguito "Decreto"), introducono il concetto di performance organizzativa ed individuale, sostituendo definitivamente il concetto di produttività individuale e collettiva.

L'articolo 7 del Decreto dispone, in particolare, che le amministrazioni pubbliche valutino annualmente la performance organizzativa ed individuale e che, a tal fine, le stesse adottino, con apposito provvedimento, il "Sistema di misurazione e valutazione della performance". Il comma 2 dello stesso articolo, assegna la funzione di misurazione e valutazione della performance agli Organismi Indipendenti di valutazione (OIV), cui compete la misurazione e valutazione della performance di ciascuna struttura organizzativa nel suo complesso, nonché la proposta di valutazione annuale dei dirigenti di vertice (Segretario Generale).

E' necessario sottolineare che l'ANAC in un quesito in ordine alla costituzione degli OIV presso le Autorità Portuali del 17/2/11 ha ritenuto che *"le Autorità Portuali non sono tenute a costituire l'OIV ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs 150/2009"* e di conseguenza *"è rimessa alla valutazione delle singole Autorità la scelta delle modalità con le quali adeguare, nella loro qualità di enti pubblici non economici, i controlli esistenti ai principi del D.Lgs 150/2009 in materia di misurazione e valutazione della performance"*.

Tuttavia, pur non nell'obbligatorietà, comprendendo la rilevanza assunta da tale Organismo, non solo nella misurazione e valutazione della performance, ma anche nel rispetto al complessivo impianto normativo relativo all'anticorruzione ed alla trasparenza, l'AdSP della Sicilia Occidentale, con decreto n. 142 del 29/11/17 ha costituito l'Organismo Indipendente di Valutazione per il triennio 2018 - 2020.

Inoltre, la stessa ANAC rivedendo quanto precedentemente dichiarato, a novembre 2017, con delibera n. 1208, dopo aver definito il perimetro e le peculiarità delle AdSP in relazione ai Piani Anticorruzione e di valutazione delle Performance, ha concluso ritenendo che, stante l'obbligo del rispetto della Legge 190/2012 e del d.lgs 33/2013, le AdSP sono tenute alla costituzione degli OIV e ad avviare i propri cicli di valutazione delle performance, riconoscendo allo stesso tempo che prima di tale delibera la disciplina fissata per le P.A. non fosse applicabile alle AdSP.

A seguito della delibera ANAC, il MIT, con nota 20537 del 31/7/2018 ha ribadito che le AdSP sono tenute a costituire gli OIV, invitando le Autorità che non avessero ancora provveduto, a dare seguito a quanto disposto.

L'articolo 8 del Decreto definisce gli ambiti di misurazione e valutazione della performance organizzativa.

L'art. 45 del decreto legislativo 165/2001, nel testo novellato dall'art. 57 comma 1 lettera b) del Decreto, collega la performance' organizzativa "all'amministrazione nel suo complesso ed alle unità organizzative o aree di responsabilità in cui si articola l'amministrazione".

L'articolo 9 del Decreto, nell'introdurre la performance individuale, distingue tra la valutazione dei dirigenti e la valutazione del personale con qualifica non dirigenziale, stabilendo espressamente:

Al comma 1 che: *"La misurazione e la valutazione della performance individuale dei dirigenti e del personale responsabile di un'unità organizzativa in posizione di autonomia e responsabilità secondo le modalità indicate nel sistema di cui all'art. 7, è collegata:*

- a) Agli indicatori di performance relativi all'ambito organizzativo di diretta responsabilità, ai quali è attribuito un peso prevalente nella valutazione complessiva;*
- b) Al raggiungimento di specifici obiettivi individuali;*
- c) Alla qualità del contributo assicurato alla performance generale della struttura, alle competenze professionali e manageriali dimostrate, nonché ai comportamenti organizzativi richiesti per il più efficace svolgimento delle funzioni assegnate;*

d) *Alla capacità di valutazione dei propri collaboratori, dimostrata tramite una significativa differenziazione dei giudizi.*

Al comma 2 che la misurazione e la valutazione della performance individuale del personale sono effettuate dai dirigenti e che esse sono collegate:

a) *Al raggiungimento di specifici obiettivi di gruppo o individuali;*

b) *Alla qualità del contributo assicurato alla performance dell'unità organizzativa di appartenenza, alle competenze dimostrate ed ai comportamenti professionali ed organizzativi.*

Costituiscono, inoltre, fonti normative il d.lgs 74/2017 e le linee guida n. 4 di novembre 2019 e n. 5 di dicembre 2019, emanate dal Dipartimento della Funzione Pubblica. A tali fonti normative è opportuno conformarsi, pur con adattamenti che non limitano l'applicazione dei principi del decreto legislativo 150/2009 e senza, però, smentire la specificità delle AdSP.

ARTICOLO 3

Le Autorità di Sistema Portuale in generale

Le Autorità di Sistema Portuale sono enti di governo del territorio portuale. La circoscrizione dell'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale include le competenze dei Porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle.

L'articolo 6 della Legge 84/94 – Riordino della legislazione in materia portuale – definisce in particolare i compiti dell'Ente:

- a) Indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'art. 6bis, delle operazioni e dei servizi portuali delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. Alle autorità di sistema portuale sono, altresì, conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività ed alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'art. 24;
- b) Manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- c) Affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16, comma 1, individuati con decreto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- d) Coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e delle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;
- e) Amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione;
- f) Promozione di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali ed interportuali.

I 57 porti di rilevanza nazionale, sono stati riorganizzati nelle nuove 16 Autorità di Sistema Portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti 'core' dalla Comunità Europea.

Le Autorità di sistema portuale sono: Mar Ligure Occidentale, Mar Ligure Orientale, Mar Tirreno Settentrionale, Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Mar Tirreno Centrale, Mar Tirreno Meridionale Jonio e dello Stretto, Mare di Sardegna, Mare di Sicilia Occidentale, Mare di Sicilia Orientale, Mare Adriatico Meridionale, Mar Jonio, Mare Adriatico Centrale, Mar Adriatico Centro Settentrionale, Mare Adriatico Settentrionale, Mare Adriatico Orientale, Autorità di Sistema dello Stretto.

Le Autorità di Sistema Portuale sono enti pubblici non economici, dotati di personalità giuridica e di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria con compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate in porto. L'obiettivo prioritario dell'Authority è sviluppare i traffici portuali e le attività connesse, valorizzando al contempo il porto e il suo waterfront attraverso una strategia di sviluppo funzionale e competitivo, in grado di soddisfare le nuove esigenze del ciclo trasportistico e rispondere alle richieste del mercato ed alle sue rapide trasformazioni.

Gli organi dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale:

- Il Presidente
- Il Comitato di Gestione
- Il Collegio dei Revisori

L'Autorità di Sistema Portuale è guidata da un board snello, ristretto a poche persone, "Comitato di gestione" con il ruolo di decisore pubblico istituzionale. Il Comitato di gestione è guidato da un presidente manager, di comprovata esperienza nell'economia dei trasporti e portuale e con ampi poteri decisionali, scelto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con la Regione interessata dall'Autorità di sistema.

I rappresentanti degli operatori e delle imprese fanno parte, dell'"Organismo di partenariato della Risorsa Mare" con funzioni consultive.

Per garantire la coerenza con la strategia nazionale è stata istituita una "Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale", istituzionalizzata e presieduta dal Ministro, con una programmazione nazionale delle scelte strategiche e infrastrutturali, fino a definire un Piano regolatore portuale nazionale.

3.1 COMPITI DELLE AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE

Le azioni previste dal decreto istitutivo dell'Authority consentono ai porti italiani di diventare un sistema capace di creare occupazione e sviluppo economico, nel segno di una forte semplificazione ed efficienza, con gli sportelli unici amministrativo e doganale, e nel segno di una nuova governance con 57 porti di rilievo nazionale coordinati da 15 Autorità di sistema portuale che, sul modello dei maggiori porti europei,

sono guidati da un board snello e da un presidente con ampia facoltà decisionale e con una forte centralizzazione delle scelte strategiche, che eviti la competizione tra porti vicini, e stimoli invece la cooperazione affinché i porti italiani si collochino in un asse europeo.

Le principali attività strategiche sono:

Affidamento dei servizi d'interesse generale di cui al D.M. 14/11/1994 lett. e), f), g).

Traffici portuali

Gestione delle aree demaniali

Personale dell'A.P.

Attività promozionale

Ricordiamo che i principi centrali del decreto istitutivo dell'Authority sono: la semplificazione delle procedure per facilitare il transito di merci e passeggeri, la promozione di centri decisionali strategici rispetto all'attività di porti in aree omogenee, la riorganizzazione amministrativa, il coordinamento centrale del Ministero.

Obiettivo principale del Decreto istitutivo dell'Authority è la semplificazione burocratica, rispetto agli attuali 113 procedimenti amministrativi, svolti da 23 soggetti, il decreto prevede l'istituzione di due sportelli che abbasseranno drasticamente i tempi di attesa, lo Sportello Unico Doganale per il Controllo sulla merce, che già si avvale delle semplificazioni attuate dall'Agenzia delle Dogane, e lo Sportello Unico Amministrativo per tutti gli altri procedimenti e per le altre attività produttive in porto non esclusivamente commerciali. Inoltre semplificazioni sulle modalità di imbarco e sbarco passeggeri e misure di snellimento delle procedure e innovazione amministrativa per l'adozione dei Piani Regolatori Portuali.

L'Authority dovrà cooperare per il raggiungimento della Razionalizzazione con le Autorità di Sistema portuale nazionale; il Piano strategico della portualità e della logistica, approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri il 7 agosto 2015, fissa dieci obiettivi: misure per semplificazione e snellimento, competitività e concorrenza, accessibilità, integrazione del sistema logistico, potenziamento delle infrastrutture, innovazione, sostenibilità, certezza delle risorse, coordinamento nazionale, nuova governance.

3.2 COME OPERANO LE AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE

E' in corso un processo finalizzato ad ottimizzare l'uso delle aree portuali e demaniali, attraverso un'analisi critica mirata ad un'articolata diversificazione funzionale basata sulle strategie di sviluppo e d'attuazione degli obiettivi. Tale processo d'ottimizzazione terrà altresì conto

delle previsioni del nuovo Piano Regolatore Portuale. Occorre distinguere tra le aree propriamente destinate al trasporto marittimo ed all'esercizio delle operazioni portuali e quelle destinate alle altre attività, quali la nautica da diporto, le attività connesse alla fruizione pubblica e di carattere urbano, etc., e altresì effettuare una netta distinzione tra le aree destinate al traffico merci e quelle destinate al traffico passeggeri.

Tale separazione funzionale si riflette nella gestione demaniale delle aree, infatti:

- Le aree destinate all'esercizio delle operazioni portuali, saranno eventualmente regolamentate ai sensi del combinato disposto dell'art. 36 cod. nav. e dell'articolo 18 della L. 84/94;
- Le aree destinate a tutte le altre attività (industriale, commerciale, cantieristica, diporto, servizi, etc.) saranno regolamentate ai sensi dell'articolo 36 del Codice della Navigazione.

Le aree destinate alle operazioni portuali possono essere affidate in concessione (secondo le norme e nel rispetto dei limiti previsti all'articolo 18 della stessa legge 84/94) alle imprese che svolgono le "operazioni portuali", definite "imprese portuali" ai sensi dell'articolo 16 della citata legge, e relativamente agli spazi e alle pertinenze strumentali per l'esercizio delle relative attività. Nelle more dell'emanazione del previsto decreto interministeriale di cui al comma 1) del citato articolo 18, che individuerà le forme di pubblicità, la durata delle concessioni ed i limiti minimi dei canoni, questa A. P. continuerà ad adottare criteri propri, con riserva di revisione delle condizioni poste a base delle concessioni, nel caso di emanazione del citato decreto.

Per tutte le altre aree comprese nella circoscrizione dell'Autorità di Sistema Portuale, non destinate alle operazioni portuali, l'affidamento in concessione terrà conto della connessione con le finalità marittime, della capacità d'occupazione e di stimolo per l'indotto, nonché dell'affidabilità tecnico-economica dei concessionari. In armonia con le previsioni del nuovo Piano Regolatore Portuale e con i programmi d'investimento in infrastrutture, la gestione delle aree demaniali sarà improntata alla ricerca della massima razionalità delle destinazioni degli spazi ad aree operative e commerciali ed a concessioni d'uso esclusivo.

Gli strumenti attraverso cui opera l'AdSP possono riassumersi nei documenti fondamentali di programmazione dell'Ente:

- Il Piano Regolatore di Sistema Portuale, che delimita e disegna *"l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica ed alle infrastrutture stradali e ferroviarie"* (art. 5 Legge 84/94), individuando altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate e definendo il nuovo assetto urbanistico e le scelte strategiche dello scalo. Il

Piano Regolatore è adottato dal Comitato di Gestione, previa intesa con il Comune o i Comuni interessati, ed è successivamente trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che deve esprimersi entro 45 giorni. Nell'ambito di tale procedimento deve inserirsi tutta la problematica ambientale. Solo all'esito di questo articolato procedimento il PRP può essere approvato dalla Regione.

- **Il Piano Operativo Triennale (P.O.T.)** attraverso cui l'AdSP traccia le linee di sviluppo del Porto. Il suddetto Piano è il documento tecnico amministrativo programmatico rappresentativo degli eventi e delle performance che un Porto si propone per soddisfare gli interessi pubblici e privati coinvolti. Nel POT sono delineate le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati. Il POT deve essere coerente con il Piano Regolatore Portuale e del quale deve essere strumento attuativo e si integra con il Programma Triennale delle Opere. Le scelte indicate nel Piano sono, altresì, il frutto di un confronto continuo con le istituzioni locali e le categorie imprenditoriali e sindacali coinvolte.

- **Il Piano Triennale delle Opere (PTO)** viene adottato annualmente dall'AdSP con una prospettiva triennale per la definizione e realizzazione degli interventi e delle opere. Accanto allo stesso viene adottato l'elenco annuale che permette l'aggiornamento e la rimodulazione della programmazione triennale.

Come descritto in precedenza, l'AdSP ha tra i suoi compiti istituzionali, l'attività di indirizzo, vigilanza e controllo. Tale attività di controllo viene posta in essere coordinandosi ed interfacciandosi con le altre Autorità competenti sul territorio (Capitaneria di Porto, Agenzia del Demanio, ASL, Agenzia delle Dogane ecc.). Rientrano tra le attività di controllo anche: l'organizzazione della viabilità all'interno dell'area portuale; il coordinamento di esercitazioni in porto; l'acquisizione di documenti di valutazione dei rischi dalle imprese portuali autorizzate; la tutela ambientale; l'attività di valutazione dei rischi elaborata dai Piani di Security ai sensi dell'ISPS Code; il rilascio di autorizzazioni particolari.

Per quanto concerne l'obiettivo della promozione delle attività portuali, l'AdSP svolge il suo ruolo strategico attraverso la partecipazione a fiere/eventi nazionali ed internazionali, definizione di accordi/protocolli d'intesa/gemellaggi, partecipazioni a missioni istituzionali organizzate sia dall'AdSP stessa che da altri enti istituzionali.

Per quanto attiene all'aspetto finanziario, le entrate delle Autorità di Sistema sono costituite (art. 13 Legge 84/94):

- a) Dai canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale, di cui all'art.18, e delle aree demaniali comprese nelle circoscrizioni territoriali di cui all'art. 6 comma 7, nonché dai proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'art. 16;
- a) Dagli eventuali proventi derivanti dalle cessioni di impianti di cui all'art. 18, comma 1, lett. a) e b);
- b) Salvo quanto previsto all'art. 28, comma 6, dal gettito delle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate di cui al capo III del titolo II della legge 82/1963e all'art. 1 della legge 355/76;
- c) Dai contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;
- d) Da entrate diverse.

ARTICOLO 4

Analisi del contesto esterno

L'analisi del contesto esterno permette di individuare e valutare le variabili significative dell'ambiente in cui opera l'AdSP e che possono diventare un'opportunità di miglioramento della performance.

Tale analisi non può che partire dalla situazione del mercato mondiale e nazionale ed in particolare dalle previsioni di sviluppo del settore portuale. Ma la straordinarietà del momento che il mondo intero si è trovato ad affrontare nei primi mesi del 2020, rende altamente confusi gli scenari ed incerte le previsioni.

Le previsioni per il 2020, prima della pandemia, andavano nella direzione in cui la domanda di servizi portuali per container nel mediterraneo avrebbe superato supererà quella del Nord Europa. Previsioni che andavano analizzate alla luce di due eventi: l'ampliamento del Canale di Suez e agli ordinativi commissionati ai cantieri di 303 navi superiori agli 8000 TEU, di cui ben 160 superiori ai 10.000 TEU. L'esame della competitività della portualità nazionale non può prescindere dallo scenario strutturale e congiunturale che caratterizza lo sviluppo dell'economia nazionale né può trascurare l'accentuato ruolo oggi svolto dai porti come infrastrutture generatrici e moltiplicatrici di relazioni, sulla scorta della loro grande flessibilità a fronte della rigidità delle infrastrutture terrestri.

La particolare collocazione geografica e commerciale dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale ha le potenzialità di cogliere le opportunità tipiche del traffico marittimo soprattutto per quanto riguarda il traffico interno al Mediterraneo delle navi Ro-Ro che rappresentano i servizi tipici delle Autostrade del Mare.

Una componente strategica del traffico Ro-Ro, di particolare interesse per i porti siciliani, è costituita dalle Autostrade del Mare, finalizzata a promuovere l'intermodalità strada-mare, laddove costituisce un'alternativa al trasporto tutto strada e può tra l'altro beneficiare degli incentivi tipo Ecobonus, con i conseguenti benefici in termini di riduzione delle esternalità ambientali.

A conferma di quanto sopra esposto, il PSNPL prevedeva entro il 2020 un traffico Ro-Ro dei porti italiani compreso tra 85.7 e 90.8 milioni di tonnellate, con un incremento rispetto agli anni precedenti.

Il recente sviluppo di numerosi terminal localizzati lungo la sponda Sud del Mediterraneo ha determinato importanti riassetti dei traffici e dei network delle principali compagnie mondiali, in particolare nel segmento del transhipment. Gli scali portuali di transhipment sono prevalentemente localizzati lungo la rotta di attraversamento del Mediterraneo per gli scambi commerciali Asia-Europa.

I porti già esistenti lungo la rotta est-ovest, Algeciras, Gioia Tauro, Malta, Cagliari, Taranto) e più recentemente Tangeri, Damietta e Port Said, hanno catalizzato la nascita di una di servizi feeder nel Mediterraneo, potenziando la sua zona di influenza come area di accesso ai mercati dei paesi dell'Europa centrale e settentrionale.

Tuttavia l'attività di transhipment dei porti dell'Italia meridionale più prossimi al corridoio mediterraneo (Cagliari, Taranto, Gioia Tauro) ha registrato un calo negli ultimi anni, soprattutto per la forte competizione dei porti degli altri paesi mediterranei (Grecia, Spagna, Malta e Nord Africa (Port Said e Tangeri)

La competizione con i porti esteri richiede una profondità di almeno 16 m che molti porti italiani, tranne Trieste, non possono vantare. L'aumento dimensionale delle navi richiede un tasso di utilizzo maggiore delle banchine e di conseguenza un adeguamento dei mezzi di movimentazione.

Un'altra debolezza dei porti italiani sono le superfici delle aree portuali, essenziali sia per lo stoccaggio dei container sia per la localizzazione di attività logistiche in grado di creare valore aggiunto con la manipolazione della merce.

L'analisi del contesto esterno non può prescindere da alcune valutazioni su uno strumento di Promozione territoriale già ampiamente utilizzato all'estero, la ZES Zona economica speciale, approvata in Italia con il Decreto Sud a giugno 2017.

Le ZES possono rappresentare una grande opportunità di sviluppo per territori più a sud come quello Siciliano, e per questo si è ritenuto di avviare il percorso di individuazione delle aree e di istituzionalizzare la nuova Zona, anche se la disciplina statale non è ancora completa, con l'intento di aprirsi al confronto con il territorio, al fine di individuare le aree più competitive.

Fanno da traino a queste zone franche le Autorità di Sistema Portuali. Di fatto la leadership è in capo alle AdSP che individuano le aree dei porti, compresi gli spazi retroportuali e aree anche non contigue purchè predisposte logisticamente ad assicurare la piena funzionalità di infrastrutture e investimenti produttivi di cui attraverso la ZES si intende stimolare l'insediamento.

Operare in una ZES, infatti, significa per le aziende soprattutto la possibilità di accedere al credito d'imposta per maxi investimenti fino a 50 milioni di euro, beneficiare di una tempistica dimezzata per il rilascio di autorizzazioni e procedure (come ad esempio l'apertura di stabilimenti nuovi), oneri amministrativi e istruttori ridotti.

Insomma un'offerta piuttosto allettante per cercare di attirare investitori, soprattutto esteri, e convincerli che i porti del Sud, e le aree logistiche collegate, possono essere un luogo interessante per fare impresa, finalmente anche in Italia, sulla scorta degli esempi produttivi già presenti in tutta Europa, correggendo una "lacuna" giuridica, che ci vedeva unico Paese europeo, insieme alla Grecia, privo di questi preziosi strumenti di investimento.

Il ritorno economico derivante dall'applicazione di tali forme di intervento attivo si misurano, in concreto, con una crescita complessiva del PIL, in vantaggi per l'occupazione, incremento dei consumi, in maggiore capacità di attrazione di capitali e investimenti stranieri. Ne sono esempi la Cina, con oltre un migliaio di ZES, gli Stati Uniti sono a quota 250, ma anche nella vecchia Europa sono numerosissime, specie nei Paesi dell'Est e in quelli che si affacciano sul Mar Baltico.

In Italia, come previsto dal D.L. 91/2017 e del D.P.C.M. 25/01/2018 la proposta parte dalla Regione (possono farlo Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Abruzzo, Molise, Sicilia e Sardegna), sentiti i sindaci dei territori, e sulla base di un apposito piano strategico di sviluppo.

Infine il Governo la istituisce con provvedimento attuativo statuendo un Comitato di Indirizzo per l'amministrazione della ZES presieduto dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale.

E' in questa direzione, che sotto la spinta proattiva di questa AdSP, il Governo Regionale attenzionando la materia ha istituito con deliberazione della Giunta regionale n. 145 del 28 marzo 2018 la Cabina di Regia avente il compito di elaborare la proposta di istituzione delle Zone Economiche Speciali – ZES.

Insediatasi il 03/05/2018, l'organismo ha già avviato operativamente I lavori per la predisposizione del Piano di Sviluppo Strategico corredato di dati ed elementi che identificano le tipologie di attività che da promuovere all'interno di ogni ZES, indicando le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare e che dimostrano la sussistenza di un nesso economico-funzionale con l'Area portuale o con i porti di cui al comma 2, dell'articolo 3 del DPCM n.12/2018, nel caso la ZES ricomprenda più aree non adiacenti. Fermo restando che le aree non contigue devono comunque essere collegate alle aree portuali da infrastrutture adeguate alla realizzazione del Piano di Sviluppo Strategico.

A prescindere dalla necessità di revisione del correttivo porti e del decreto istitutivo delle ZES in Italia , nonché le prescrizioni normative circa l'istituzione di due ZES all'interno del territori regionale è stato sottolineato più volte all'interno della Cabina di Regia che il motore del processo sono e restano le AdSP da cui parte la definizione / delimitazione delle aree oggetto della proposta e in cui promuovere gli insediamenti commerciali.

Attori principali del processo sono pertanto la Regione e le Autorità di sistema portuale.

L' Autorità di Sistema Portuale ha già avviato il processo di analisi e identificazione delle Aree, incrociando i documenti della pianificazione regionale con gli atti di pianificazione delle Autorità portuali e, in generale, operando un'azione di messa a sistema dei documenti di pianificazione/programmazione esistenti.

Le aree individuate dalla Regione sono il risultato dell'esito di un'analisi fatta di tre step: **1.** Definizione dell'area portuale e dello spazio retroportuale proposta dall'AdSP MSOCC, con copertura della superficie ZES per il 90%

2. Aree derivanti dall'avviso pubblico della regione rivolto ai comuni relativo alla superficie residua del 10% dell'area ZES destinata per DPCM,

3. Aree reinserite o riprogrammate rispetto alla superficie ammissibile fra quella candidata nelle prime due fasi.

Il Piano, adottato con provvedimento della Giunta Regionale in due momenti distinti, ovvero nell'agosto 2019 e dicembre 2019, segue le medesime logiche di indirizzo del Documento di Pianificazione Economica e Finanziaria, contiene dati economici aggiornati al DPEF e senza stravolgere le programmazioni precedenti , che hanno qualificato i territori interessati, cerca attraverso il documento di individuare all'interno del

perimetro la migliore offerta possibile di aree di attrazione imprenditoriale in funzione di accessi, uso delle infrastrutture portuali, servizi di rete, esaltando le specificità territoriali di ciascuna area, in funzione soprattutto delle vie di accesso, della posizione logistica e dei servizi di supporto alle imprese che si potranno attivare e/o sono già presenti sul territorio. La ZES Sicilia Occidentale consta di una superficie complessiva di ha 1.869,56 al cui interno fanno da volano i 4 porti del network dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, corrispondenti spazi retroportuali e aree industriali connesse di potenziale crescita e attrattività economica articolate territorialmente in 4 province (Palermo, Trapani, Agrigento, Caltanissetta).

Con riferimento all'area di Porto Empedocle la ZES si estende per complessivi ha 88,99 ricomprendendo lo spazio portuale e l'area cd. "Moncada ex Montedison" di proprietà del Comune di Porto Empedocle.

Operare in una ZES significa per le aziende soprattutto la possibilità di accedere al credito d'imposta per maxi investimenti fino a 50 milioni di euro, anziché 15, beneficiare di una tempistica dimezzata per il rilascio di autorizzazioni e procedure (come ad esempio l'apertura di stabilimenti nuovi), oneri amministrativi e istruttori ridotti.

Con riferimento ai sistemi di credito statale si aggiungono gli incentivi previsti dall'Amministrazione regionale, come indicato nel Documento di Economia e Finanza Regionale 2020/2022 approvato dalla Giunta Regionale di Governo con deliberazione n. 248 del 2 luglio 2019, con cui si intende predisporre in favore delle imprese che hanno la sede principale o l'unità locale all'interno delle ZES un contributo, parametrato ai ricavi delle vendite e delle prestazioni derivanti dall'attività svolta dall'impresa nella Zona Economica Speciale. Il contributo, utilizzabile esclusivamente in compensazione (credito d'imposta), ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, deve essere concesso nel rispetto dei limiti derivanti dall'applicazione del regolamento «de minimis».

L'impatto delle agevolazioni per le due ZES siciliane determina due effetti: un aumento degli investimenti che deriva dal meccanismo stesso dell'agevolazione (credito d'imposta per investimenti) e un potenziale aumento delle esportazioni. Le simulazioni fatte dagli esperti sul rapporto agevolazioni ZES / PIL sulle proiezioni 2019-21, registrano un trend modesto ma in salita, che se legato al fattore esportazione, spinge un potenziale di crescita fino al 180% per la ZES Occidentale nel suo insieme.

ARTICOLO 5

L'Autorità di Sistema del mare di Sicilia Occidentale

Gli obiettivi strategici che si è posta questa amministrazione, sono illustrati nel P.O.T.2020-2022, approvato con delibera n. 17 dal Comitato di Gestione del 18 dicembre 2019. Tale Programma Operativo Triennale è stato redatto all'insegna dell'innovazione, dopo avere studiato attentamente le realtà dei quattro porti che fanno parte del network, le attuali condizioni infrastrutturali, i traffici esistenti e quelli con potenziale di sviluppo, il tessuto economico, turistico - ricettivo delle città portuali, delineando un nuovo piano di rilancio concreto, efficiente e competitivo.

Accelerare sulle infrastrutture necessarie allo sviluppo degli scali di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle è il principale pilastro del Piano operativo triennale 2020-2022 - strumento programmatico con cui l'Autorità di Sistema portuale dà tangibilità alle proprie strategie e continua a coniugare la concretezza con la visione sul lungo periodo – ed in cui vengono mostrati gli interventi prioritari per potenziare logistica e infrastrutture del sistema portuale della Sicilia occidentale. Un sistema oggi *multipurpose* non più costituito da porti isolati come monadi, dove l'obiettivo primario per attrarre traffico è quello di portare a compimento, nel segno della qualità, il piano delle opere avviato in tutti gli scali che rientrano nella sfera di responsabilità dell'AdSP, con rapidità e certezza delle risorse disponibili.

Il POT 2020/2022 conferma come il network dei porti occidentali sia cresciuto in maniera esponenziale nei numeri finanziari e di merci, mantenendo stabile il traffico crocieristi e passeggeri in generale, fisiologicamente penalizzato dagli interventi di riqualificazione che riguardano numerose aree portuali.

Inoltre il documento, attraverso le analisi di ogni area dell'AdSP, illustra il quadro del lavoro fatto e da fare per rendere competitivi gli scali rispetto alla portualità mediterranea, per dare efficacia alle prospettive di crescita, cogliendo i mutamenti del mercato, intercettando i cambiamenti socio-economici, e adeguandovi la rotta, nella consapevolezza che i porti rappresentano il punto di partenza di un sistema che produce ricchezza. Ed è utile per “visualizzare” gli obiettivi non solo annunciati ma in molti casi già raggiunti. Lo sviluppo degli scali passa soprattutto dalle opere infrastrutturali e il POT individua come prioritari la realizzazione dei dragaggi nei quattro scali per accogliere le navi da crociera e le portacontainer di ultima generazione, di cui lo stesso documento ribadisce il valore strategico. Di fondamentale importanza l'infrastrutturazione con opere che hanno già iniziato a stravolgere i lineamenti dei siti portuali. A questo menu si aggiungono anche gli interventi rivolti alle città che riguardano gli impianti di security, il recupero dei porticcioli che insistono sulle borgate marinare, come nel caso di Sant'Erasmo a Palermo, e la dotazione nei porti di Palermo e Porto Empedocle di nuovi terminal per l'accoglienza dei passeggeri così come è stato fatto a Trapani con il “Fast Ferry Terminal”. In un contesto privo fino a un paio di anni fa di un progetto organico di sviluppo, è stato quindi intrapreso, e ha già dato i suoi frutti, un complesso riordino delle attività e avviata una riqualificazione, per mostrare un nuovo dinamismo imprenditoriale.

CAPITOLO 1

L'ANDAMENTO DEI TRAFFICI NEI PORTI DELLA CIRCOSCRIZIONE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE

Le previsioni dei traffici portuali devono essere viste in una nuova ottica di “sistema dei porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle”; occorre, poi, avere riferimento ai nuovi assetti portuali derivanti dagli interventi strutturali programmati ed in corso d’esecuzione.

Il *trend* dei traffici del porto di PALERMO, rilevabile dai dati statistici degli ultimi anni, ha fatto registrare un sostanziale mantenimento dei volumi globali con circa 6.400.000 tonnellate di merci annue.

In particolare, dai dati previsionali del 2019, si registra per il porto di Palermo:

- una riduzione nel traffico crocieristico che sfiorerà la soglia di 510.000 passeggeri crocieristi (-10% rispetto al 2018) con un’analoga contrazione degli accosti (159 -9% rispetto al 2018). Si rileva, però, a fronte di una diminuzione del numero dei transiti pari a circa il -14% rispetto al 2018, un incremento dei passeggeri in home port pari al +15% rispetto al medesimo anno.
- una leggera riduzione del totale delle merci movimentate con navi ro-ro, che contribuiscono per oltre l’80% del traffico globale; dai dati previsionali del 2019 si stimano in circa 5.500.000 tonnellate;
- un sostanziale mantenimento nel numero totale dei passeggeri arrivati/partiti con navi ro-ro e con mezzi veloci; per il 2018 si prevedono in totale 1.950.000 passeggeri (imbarcati/sbarcati);
- una riduzione del traffico containerizzato (rispetto al 2018) per quanto riguarda il numero di contenitori movimentati (- 10 %); che si dovrebbero attestare a 15.000 teu;
- un buon incremento dei traffici relativi all’import/export di auto nuove (+ 20 %).

Si precisa che, alcune riduzioni sono state e saranno determinate dall'avvio dei numerosi cantieri in ambito portuale (dragaggio fondali, realizzazione nuovo terminal aliscafi, riqualificazione banchina Sammuzzo, spostamento viabilità portuale, etc..).

Come sempre il traffico Ro-Ro (unità miste) di cabotaggio è la componente principale del movimento passeggeri e merci; le direttrici principali si confermano nelle linee verso i porti di Genova, Civitavecchia, Napoli, Cagliari, Tunisi, Salerno, Livorno ed isole minori; occorre notare il potenziamento negli ultimi anni dei servizi verso le isole minori, in particolare Ustica, e le nuove linee tutto merci che affiancano le unità ro-pax.

Per quanto riguarda il porto di TERMINI IMERESE, dopo il forte incremento avvenuto nel 2018, si è assistito ad una riduzione del traffico di merce varia ed a un ulteriore forte incremento (+30%) delle merci alla rinfusa.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, a fronte di una contrazione del numero degli approdi si è registrato un incremento del numero dei passeggeri (+5%).

Lo scalo di Termini Imerese registra un particolare interesse per le rinfuse (grano, ciabattato, fertilizzanti), nonché per le merci varie, ed è anche utilizzato per l'imbarco di brecciolino proveniente dalle cave siciliane.

Per Termini Imerese si prevede per il 2019 il seguente traffico:

- 65.000 passeggeri imbarcati/sbarcati;

- 700.000 tonnellate di merci varie.

Complessivamente, quindi questi due scali gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, già ricompresi nella giurisdizione della Autorità Portuale di Palermo, registreranno la movimentazione totale di circa 6.800.000 tonnellate annue.

Le previsioni per il periodo 2019/2020 appaiono positive, nonostante gli interventi tecnici programmati (dragaggio bacino Crispi 3 nel porto di Palermo ed avvio dei lavori di completamento del molo di sottoflutto a Termini Imerese) che consentiranno di migliorare notevolmente la funzionalità degli scali.

Con l'entrata in vigore del D.Lgs.vo. n. 169/2016 e della conseguenziale nomina, (nell'estate del 2017), del Presidente dell'AdSP e del Comitato di Gestione sono stati conglobati, nel sistema portuale di Palermo e Termini Imerese, anche i porti di Trapani e Porto Empedocle. Il primo specializzato nei traffici passeggeri da/per le isole Egadi e Pantelleria, nel traffico contenitori e, in misura minore, nel traffico crocieristico, mentre il secondo è indirizzato in special modo verso la movimentazione di merci alla rinfusa ed al traffico passeggeri da/per le isole Pelagie.

Nel porto di Trapani, durante il 2019 è stata avviata una nuova linea ro-pax, da parte della Corsica Ferries, con il sud della Francia, che nel giro di pochi mesi ha movimentato già circa 65.000 passeggeri.

Dai dati statistici acquisiti nei primi 9 mesi dell'anno 2019, ed in previsione per l'intero anno, risultano i seguenti traffici:

PORTO DI TRAPANI

Passeggeri da/per le isole minori siciliane (Egadi) circa 1.000.000;

Passeggeri navi ro-pax circa 100.000;

movimentazione contenitori circa 9.000 TEU;

traffico crocieristico circa 30.000 passeggeri;

merci varie tonn. 240.000;

auto al seguito passeggeri n. 45.000;

mezzi pesanti imbarcati sbarcati circa 27.000;

merci alla rinfusa tonn.180.000

movimentazione totale merci tonn. 420.000.

PORTO DI PORTO EMPEDOCLE

Mezzi pesanti imbarcati sbarcati circa n. 7.500;

auto al seguito passeggeri circa 5.500;

passeggeri da/per le isole minori siciliane (Pelagie) circa 62.000;

merci varie tonn,750.000;

merci varie alla rinfusa tonn.480.000;

movimentazione totale merci tonn.1.230.000.

L'AdSP prevede di investire risorse per la riqualificazione delle strutture e opere esistenti nei due porti che saranno oggetto di accurati interventi per quanto riguarda la security, incentivando l'arrivo di navi crociera e passeggeri e strutture portuali in grado di soddisfare la crescente domanda di accosti per navi ro-ro e ro-pax.

TRAFFICO RO-RO

Il sistema porti "Palermo - Termini Imerese – Trapani - Porto Empedocle" potrà consolidarsi nella sua naturale vocazione di casello delle "Autostrade del Mare" della linea Tirrenica Nord-Sud; gli ampi spazi esistenti nel porto di Termini Imerese e la struttura di accoglienza per i passeggeri presso la banchina di Riva potranno consentire un maggiore sviluppo dello scalo.

Ragionevolmente si può prevedere, nel triennio di riferimento, una tenuta delle merci e dei passeggeri dei servizi di cabotaggio.

TRAFFICO CROCIERE

Il settore delle crociere ha dimostrato, negli ultimi anni, di essere un segmento di fondamentale importanza per il turismo e di generare un importante indotto d'affari, sia direttamente che indirettamente.

Se il 2018 ha visto un forte aumento del numero dei crocieristi, nel 2019 c'è stata una riduzione del numero di passeggeri, percentualmente coerente alla riduzione del numero di approdi. Si rileva però che la contrazione si è concentrata sui passeggeri in transito; infatti per quanto concerne i crocieristi in home port (imbarco/sbarco) si è rilevato un buon aumento, confermando, anzi, rilanciando Palermo quale porto base per i crocieristi.

L'esperienza delle Compagnie di navigazione nei mercati dell'estremo oriente lascia prevedere un futuro più roseo per il triennio in esame (2018-2020) anche se, con le attuali condizioni economico/politiche, il mercato crocieristico si prospetta estremamente mutevole.

Inoltre, si è registrato, nel corso del 2019, l'interesse di due diversi gruppi Societari al fine di ottenere in concessione i "terminal crociere" (banchine e relative strutture di accoglienza – ove presenti) nei 4 porti del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Tale concessione, si ritiene possa comportare un incremento del numero dei crocieristi tale da arrivare, nel prossimo triennio, ad oltre 1.000.000 complessivo per tutto il network.

L'intervento di restyling in corso del Cruise Terminal del porto di Palermo e quello di dragaggio dei bacini di ormeggio, del medesimo porto, di prossimo avvio, possono costituire un ostacolo nell'offerta dei servizi per cui si presterà la massima attenzione per limitare al minimo i disagi; è stata ristrutturata ed è pienamente operativa la tensostruttura, alla testata del molo Vittorio Veneto, che consente di svolgere in maniera più confortevole i servizi necessari all'accoglienza ed alle operazioni di imbarco/sbarco crocieristi.

Inoltre, si è provveduto a dotare la banchina Piave Sud di tutte le attrezzature di security che garantiscono un controllo dei passeggeri crocieristi e dei relativi bagagli fino al 100%.

L'avvio degli interventi di cui al punto precedente potrebbe, nel 2020, causare una contrazione del traffico crocieristico.

Per quanto riguarda il porto di Trapani, è stato completato e reso disponibile, prima della stagione estiva 2019, un nuovo terminal per l'accoglienza dei passeggeri diretti/provenienti dalle/alle Isole Egadi. Mentre, nel corso del 2020 sarà avviata la ristrutturazione dell'attuale stazione marittima.

Per quanto riguarda il porto di Porto Empedocle è in corso di progettazione la nuova stazione marittima, necessaria per migliorare l'accoglienza dei passeggeri.

MERCI VARIE E ALLA RINFUSA

I programmi dell'AdSP prevedono il trasferimento da Palermo a Termini Imerese della movimentazione delle merci varie. Infatti è stato demolito, nel porto del capoluogo siciliano, l'impianto di stoccaggio di prodotti cerealicoli e, in tale area, come previsto dal vigente PRP, sarà realizzata una struttura molto ampia dove allocare servizi per passeggeri, uffici e magazzini.

Sono ste, altresì, demolite alcune cisterne presenti sulla banchina Sammuzzo al fine di consentire la completa riqualificazione dell'area da destinare ai passeggeri, i cui lavori sono attualmente in corso, e la realizzazione di un terminal per i passeggeri degli aliscafi che collegano Palermo ad Ustica e, nel periodo estivo, alle isole Eolie.

Gli analoghi traffici nel porto di Termini Imerese assumono rilevanza e potenzialità maggiori e forti appaiono gli interessi della committenza: si tratta di materiali per costruzione, granaglie, fertilizzanti, rottami di ferro, salgemma, etc.).

Infatti nel 2019 in tale porto si è registrato un ulteriore forte aumento nella movimentazione di tale tipologia di merci.

Con l'inserimento dei porti di Porto Empedocle e Trapani nel sistema portuale tale tipo di traffico potrà fornire un nuovo impulso per una crescita globale.

Infine, si precisa che l'AdSP prevede di investire risorse per la riqualificazione di strutture ed opere esistenti nei due porti, recentemente acquisiti nel sistema, che saranno oggetto di accurati interventi di security e di miglioramento dell'offerta ricettiva, incentivando l'arrivo di navi crociera e passeggeri, e strutture portuali in grado di soddisfare la crescente domanda di accosti per navi ro-ro e ro-pax.

Il porto di Trapani è altresì interessato da importanti traffici di contenitori, merce varie ed alla rinfusa. Nel porto di Porto Empedocle insiste un terminal per l'imbarco di salgemma proveniente dalle miniere siciliane (ITALKALI).

L'OPERATIVITA' DEI PORTI DEL NETWORK DELL'AdSP

Si premette che, nel corso dell'anno 2018 si è provveduto ad omogeneizzare la materia del lavoro portuale in tutti i porti del Sistema emanando, con Ordinanza n. 5 del 17-4-2018, un “nuovo Regolamento per il rilascio, la sospensione, la revoca ed il rinnovo delle autorizzazioni di cui all'art. 16 della L. 84/94, nei porti del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale” con l'individuazione degli stessi servizi portuali.

Il porto di PALERMO, come descritto precedentemente, ha il suo core business nei traffici ro-ro, in particolare quelli ro-pax, e si è affermato nel corso degli anni quale casello delle “Autostrade del Mare” garantendo importanti servizi regolari di linea nel bacino tirrenico e verso la Tunisia; è un importante scalo crocieristico, soprattutto per navi di transito, costituendo altresì uno degli home port per le compagnie Costa Crociere ed M.S.C. che hanno manifestato l'interesse a poter ottenere in concessione e, quindi, gestire il terminal crociere. Lo scalo è utilizzato anche per i collegamenti a mezzo traghetti e mezzi veloci da/per Ustica e, d'estate, per le isole Eolie; il traffico merci tradizionale si è nel tempo ridotto per una incompatibilità “naturale” con le vocazioni sopra rappresentate e rimangono limitati traffici di merci varie ed alla rinfusa, nonché un piccolo terminal contenitori che vede attualmente la sola presenza della Società M.S.C.

Nel corso del 2018 è stato demolito l'impianto cerealicolo dei SILOS GRANARI impiegato in maniera molto limitata per l'imbarco sbarco di prodotti cerealicoli e mangimi. Mentre, nel 2019 sono state demolite alcune cisterne, raramente utilizzate, ubicate all'interno del Terminal MAGAZZINI GENERALI.

Sono presenti momentaneamente quattro imprese portuali autorizzate ad espletare operazioni portuali. Sono state rilasciate altresì, due autorizzazioni in *self handling*: una alla Società Grandi Navi Veloci per operare in autoproduzione sulle proprie navi sociali per le operazioni di imbarco/sbarco di automezzi non guidati ed una alla SIREMAR – CARONTE & TOURIST per espletare operazioni portuali e servizi di rizzaggio/derizzaggio autoveicoli sulle proprie navi sociali.

Sono state rilasciate sei autorizzazioni per i servizi portuali di cui al primo comma, secondo cpv., dell'art. 16 della L.84/94 che sono stati individuati e disciplinati come previsto dalla normativa; tra i servizi portuali sono stati inclusi il rizzaggio/derizzaggio.

Non sono state rilasciate autorizzazioni ex art. 18 della L.84/94.

E' stata rilasciata una autorizzazione ex art. 17 della L. 84/94 per fornire a Palermo manodopera alle imprese autorizzate ex art. 16 e la sua validità, a seguito anche di parere favorevole del Ministero, è stata ampliata anche al porto di Termini Imerese.

Il porto termitano ha subito nel corso degli ultimi anni una grande riduzione dei traffici, in particolare ro-ro, preesistenti; oggi, dopo un forte aumento dello scorso anno (2018), si assiste ad una contrazione dei traffici di merce varia e ad un ulteriore incremento di quelli alla rinfusa oggetto proprio di una delocalizzazione da Palermo.

La società Grandi Navi Veloci è sempre presente con ben cinque approdi settimanali da/per Civitavecchia ed uno da/per Napoli. Talvolta, può capitare che, a causa delle avverse condizioni

meteorologiche, la nave non possa entrare nel porto di Termini e diriga, quindi, su Palermo. Tale inconveniente potrà essere risolto con il completamento del prolungamento della diga foranea (attualmente in corso) ed il completamento del molo di sottoflutto (lavori in corso di avvio).

Nel porto di Termini Imerese ci sono tre imprese portuali autorizzate ex art. 16 a espletare operazioni portuali.

E' opportuno evidenziare preliminarmente che la rappresentazione dei due "nuovi" porti di Trapani e Porto Empedocle è assolutamente provvisoria e parziale essendo ancora in corso i complessivi approfondimenti delle due nuove realtà e le prime previsioni progettuali per rendere più competitivi i traffici dei due porti.

PORTO DI TRAPANI

Lo scalo costituisce l'importante nodo per i collegamenti con traghetti e mezzi veloci per le isole Egadi e Pantelleria e negli ultimi anni ha ospitato anche navi da crociera.

Il porto è inoltre interessato da un traffico di merci varie ed alla rinfusa, nonché contenitori, contando soprattutto sul marmo in partenza proveniente dalla provincia.

Notevolmente sviluppato il settore della cantieristica, della nautica da diporto e della pesca.

Nel porto sono state autorizzate a svolgere operazioni portuali tre imprese portuali ed una per espletare servizi portuali di rizzaggio/derizzaggio autoveicoli sulle proprie navi sociali rilasciata in *self-handling* alla Soc. Siremar – Caronte & Tourist.

Non è stata rilasciata alcuna autorizzazione ex art.17 L.84/94.

PORTO DI PORTO EMPEDOCLE

Costituisce il nodo per i collegamenti a mezzo traghetti e mezzi veloci per le isole Pelagie e lo scalo è interessato da traffici di merci varie ed alla rinfusa, nonché di alcuni approdi di navi crociera.

Il porto ospita, infine, una importante marineria da pesca.

Risultano attualmente autorizzate ad espletare operazioni portuali ex art. 17 tre imprese portuali ex art. 16, L.84/94. Nel corso del 2018 è stata rilasciata, alla Soc. Siremar – Caronte & Tourist, un'autorizzazione ad espletare in *self-handling* il rizzaggio/derizzaggio autoveicoli sulle proprie navi sociali.

ALCUNE NOTAZIONI SUL DEMANIO MARITTIMO

La gestione del demanio marittimo è improntata al perseguimento degli obiettivi strategici dell'AdSP ed all'attuazione della pianificazione e programmazione dell'Ente.

Con particolare riferimento al porto di Palermo, si è avviata un'intensa e complessa attività amministrativa volta a dare celere attuazione al Piano Regolatore Portuale, formalmente approvato dalla Regione con Decreto Assessoriale del n. 100 del 30.07.2018, concretizzatasi nella sottoscrizione di numerosi accordi procedurali e protocolli la cui attuazione, in termini demaniali, è attuazione stessa dei piani e programmi dell'Ente, anche con riferimento al porto di Termini Imerese e caratterizzerà i prossimi anni. Si richiamano, nello specifico, l'accordo procedimentale per la riorganizzazione e riallocazione delle attività commerciali del 30.11.2018, come modificato dall'accordo procedimentale del 24 aprile 2019 sottoscritto con i seguenti operatori/concessionari portuali Palermo Euro Terminal, Grandi Navi veloci s.p.a., Cartour s.r.l., Portitalia s.r.l., Pennino Trasporti s.r.l. e con l'Agenzia delle Dogane, FILT CGIL FIT CISL, UIL Trasporti; accordo procedimentale del 24.01.2019 per la riallocazione delle attività cantieristiche insistenti sul Molo Trapezoidale al Molo Nord sottoscritto con i singoli concessionari coinvolti e sempre al fine dell'immediato sgombero del Molo Trapezoidale per l'esecuzione dei lavori programmati, si è sottoscritto in data 30 luglio 2019 l'accordo procedimentale sottoscritto con il concessionario D'Arpa Motori s.r.l. ed è in corso di sottoscrizione l'accordo con il Centro Universitario Sportivo di Palermo. Ancora, al fine di consentire l'attuazione del PRP e l'esecuzione dei lavori di realizzazione delle opere speciali per la deviazione ed il convogliamento delle acque sboccanti all'Acquasanta si sono sottoscritti due distinti accordi procedurali con i concessionari Salpancore srl/ Le Darsene srl e Marina Villa Igiea srl, rispettivamente in data 24 aprile e 11 luglio 2019.

Nel quadro di una pianificazione sistemica del diporto nautico per creare, sul fronte a mare, una rete di offerta e per garantire, sul fronte città/costa, una integrazione con il *waterfront*, si è definito, nell'anno in riferimento, il progetto di riqualificazione del porto di S. Erasmo, riqualificazione programmata anche per il porticciolo dell'Acquasanta e l'Arenella.

Per i porti di Trapani e Porto Empedocle è ancora in corso la ricognizione dei rapporti concessori e delle problematiche amministrative e legali pendenti, congiuntamente con l'Autorità Marittima ed in sinergia con l'amministrazione comunale e, comunque, si evidenzia una gestione del demanio e delle aree in concessione improntata ad un criterio di cautela amministrativa, a fronte dell'intensa attività interna di progettazione di strutture e infrastrutture in corso (si cita, a titolo esemplificativo, il Decreto del Presidente n. 78 del 10.01.2019 riferito al porto peschereccio – Lazzaretto del porto di Trapani).

Si segnala, ancora, l'attività condivisa con l'Agenzia del Demanio e l'Autorità Marittima finalizzata alla delimitazione del demanio marittimo, secondo la procedura di cui all'art. 32 cod. nav., già in fase di avanzata istruttoria per il porto di Palermo e programmata per i porti di Trapani e Porto Empedocle.

I SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

Attualmente nel Porto di Palermo sono state affidate le seguenti attività dirette alla fornitura di servizi d'interesse generale:

- Servizio di pulizia e raccolta rifiuti
- Servizio idrico
- Servizio d'illuminazione

Ai predetti servizi affidati ai sensi dell'articolo 23 comma 5 della Legge 84/94 si sono aggiunti, attraverso procedure di gara pubblica:

- Servizio controllo ed istradamento passeggeri ai varchi portuali
- Servizio navette per i passeggeri.

Sono stati altresì affidati, a seguito di procedura di gara pubblica, i seguenti ulteriori servizi:

- Servizio di vigilanza armata ai varchi portuali e di alcune aree non in concessione entro la cinta del porto commerciale;
- Servizio di ritiro dalle navi provenienti da paesi extra U.E. dei rifiuti d'origine alimentare e successivo smaltimento a mezzo termodistruzione o autoclavaggio, ai sensi dell'Ordinanza del Ministero della Sanità 21/04/1999 in fase di aggiudicazione finale (gara congiunta anche per il porto di Termini Imerese).
- Servizio di ritiro rifiuti solidi urbani e speciali dalle navi nel porto di Palermo

Per il Porto di Termini Imerese, parallelamente alle attività di infrastrutturazione e realizzazione degli impianti ed arredi portuali, si procederà gradualmente alla verifica sull'opportunità di affidare alcuni dei servizi d'interesse generale. Il servizio di pulizia delle aree comuni del porto termitano e lo smaltimento dei rifiuti raccolti è stato affidato con gara ad evidenza pubblica per un quadriennio 2016/2020.

A seguito di approvazione da parte della dalla Regione siciliana del Piano di Raccolta rifiuti del porto di Termini Imerese, si è conclusa la procedura per l'affidamento del servizio di ritiro rifiuti solidi urbani e speciali da bordo delle navi ed è in corso la stipula del relativo contratto.

Per i porti di Trapani e Porto Empedocle sono state avviate le procedure per l'affidamento del medesimo servizio di cui al capoverso precedente.

ARTICOLO 6

Sintesi delle informazioni di interesse per i cittadini e per gli Stakeholder esterni

Di seguito si propone un'analisi di estrema sintesi dei dati significativi dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale:

LA STRUTTURA

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale si compone di una sede legale in Palermo, Via Piano dell'Ucciardone, 4 , di un Ufficio Amministrativo decentrato a Trapani, di un ufficio a Termini Imerese ed uno a Porto Empedocle. Nel corso del 2019 è stato reso operativo anche l'Ufficio di Porto Empedocle, completando così il processo sui quattro porti del network.

6.1 IL PERSONALE

L'attuale assetto organizzativo dell'Ente si basa sulla Pianta Organica approvata con delibera n. 7 del Comitato di gestione del 20 giugno 2019. Tale nuova struttura ha modificato quella approvata dal Comitato di Gestione del 18/12/2017. La modifica è derivata dalla necessità di dotarsi di un ufficio, denominato "Monitoraggio e Controllo" deputato alla gestione dei controlli tanto preventivi quanto in corso di svolgimento delle attività. L'Ufficio si occuperà di effettuare ogni tipo di verifica (tecnica, amministrativa e contabile), in applicazione al vigente Protocollo di Legalità e curerà i rapporti con Organismi quali Prefettura, organi di Polizia Giudiziaria, Guardia di Finanza, Carabinieri, DIA ecc.

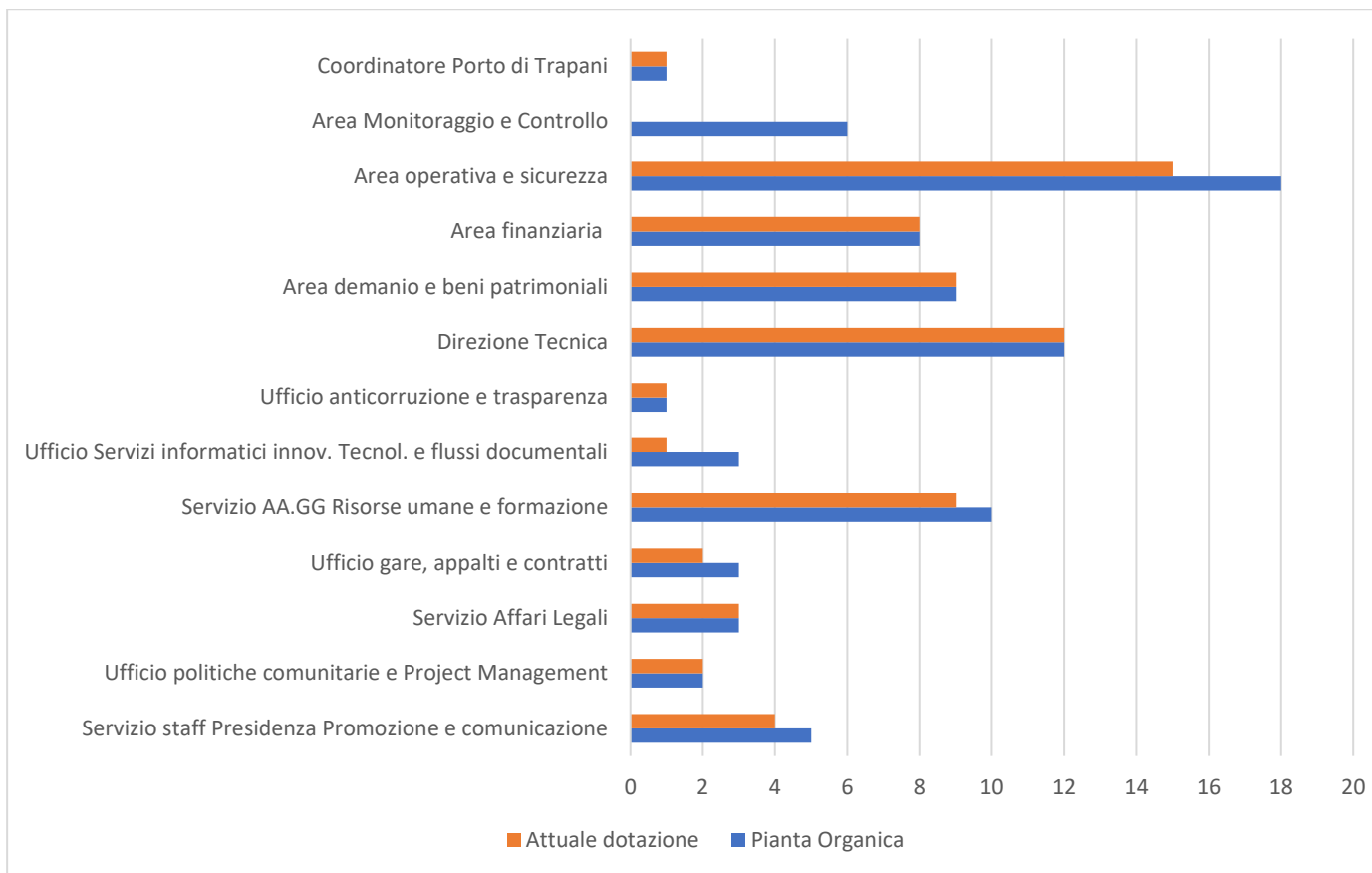
Ulteriore modifica apportato con la nuova Pianta Organica è stato lo spostamento dell'Ufficio Ambiente e sostenibilità ambientale che è transitato dall'Area Tecnica all'Area Operativa, mentre il settore relativo all'efficientamento energetico è rimasto di competenza dell'Area Tecnica.

Per comprendere l'attuale distribuzione di massima delle unità in organico per le aree e per gli uffici in cui è articolata l'AdSP si rinvia ai seguenti grafici (dati riferiti al 31 dicembre 2018):

Nel grafico, l'asse superiore (colore ocra) indica l'attuale dotazione dell'organico, fotografata alla data del 31 dicembre 2019.

L'asse inferiore (colore blu) indica le previsioni della Pianta Organica.

Appare quindi immediatamente visibile come allo stato attuale l'AdSP continui, nonostante le numerose assunzioni effettuate, ad essere carente di personale. Tali carenze saranno colmate nel corso del triennio 2020 – 2022.



L'AdSP svolge attività la cui complessità richiede un'adeguata dotazione organica, in possesso di comprovata qualificazione professionale nelle materie di competenza. Tuttavia, il numero complessivo di unità di personale ad oggi in servizio risulta notevolmente inferiore alla previsione della pianta Organica, che prevede, a pieno regime, 81 unità oltre il Segretario Generale.

Nel documento di dimensionamento organizzativo della segreteria tecnico operativa, approvato dal Comitato di Gestione nella seduta del 20 giugno 2019 con delibera n. 7 e successivamente approvata dal Ministero vigilante in data 19/9/2019, la struttura dell'AdSP viene illustrata nel seguente organigramma:

NUOVA PIANTA ORGANICA	DOTAZIONE PORTO PALERMO	DOTAZIONE TERMINI IMERESE	DOTAZIONE PORTO DI TRAPANI AMMINISTR. DECENTRATA	DOTAZIONE PORTO EMPEDOCLE	TOTALE UNITA' PREVISTE
SEGREARIO GENERALE	1				1
SERVIZIO STAFF PRESIDENZA, PROMOZIONE E COMUNICAZIONE	4				5
UFFICIO POLITICHE COMUNITARIE E PROJECT MANAGEMENT	2				2
SERVIZIO AFFARI LEGALI	3				3
UFFICIO GARE APPALTI E CONTRATTI	2				3
SERVIZIO AA.GG. RISORSE UMANE E FORMAZIONE	9				10
UFFICIO SERVIZI INFORMATICI, INFORMATIVI, INNOV. TECNOLOGICA E FLUSSI DOCUMENTALI	1				3
UFFICIO ANTICORRUZIONE E TRASPARENZA	1				1

DIREZIONE TECNICA COORDINATORE TP E P.E.	10		2		12
AREA DEMANIO E BENI PATRIMONIALI	6		2	1	9
AREA FINANZIARIA	8				8
AREA OPERATIVA E SICUREZZA	12	2	1		18
AREA MONITORAGGIO E CONTROLLO	0				6
TOTALI PIANTA ORGANICA	59	2	5	1	82

A parte il necessario potenziamento di uffici già esistenti, una novità di rilievo sarà l'attivazione dell'Ufficio ambiente ed efficientamento energetico", che ha subito uno sdoppiamento: nella nuova Pianta Organica, infatti, l'Ufficio Ambiente è passato all'Area Operativa, mentre la parte dell'efficientamento energetico è rimasta all'Area Tecnica. Ai temi ambientali sarà riservata una grande attenzione nei prossimi anni.

Lo sviluppo di politiche delle risorse umane rappresenta una delle priorità strategiche dell'AdSP. Si parte dalla consapevolezza che attraverso una

particolare attenzione al fattore umano è possibile generare un sistema portuale e logistico competitivo. La qualità delle conoscenze e del lavoro, la preparazione professionale ai fini della produttività e della sicurezza, rappresentano elementi essenziali da perseguire e sostenere con specifiche azioni.

Negli obiettivi di riorganizzazione degli uffici, la necessità di rendere sempre più fluida la circolazione delle informazioni all'interno dell'Ente, con il risultato di snellimento degli iter burocratici, anche attraverso un sempre più capillare utilizzo di reti informatiche e l'implementazione di nuove funzionalità in modo da generare un'evoluzione verso standard più elevati. Tra queste, la sempre maggiore automazione di processi interni, tendenti ad una dematerializzazione di procedure attualmente su supporto cartaceo, sempre più conformi a prescrizioni di legge. La necessità di non rinviare oltre il processo di digitalizzazione è venuta fuori più che mai in epoca di smart working diffuso, dovuta all'emergenza da Covid-19. A tal fine si sta provvedendo ad implementare la dotazione organica dell'ufficio "Informatica, innovazione tecnologica e digitalizzazione".

Sempre largo spazio sarà riservato all'attività di formazione del personale, pur in presenza delle notevoli restrizioni di bilancio imposte, alle spese di trasferta, dalle norme finanziarie, alle quali si cercherà di ovviare, laddove possibile, con la formazione in house. In particolare, sarà dato ampio spazio alla formazione in materia di trasparenza ed anticorruzione, basilare per un buon andamento della pubblica amministrazione, materie per le quali è prevista la costituzione di un apposito ufficio.

Anche per il prossimo triennio troveranno sempre maggiore spazio le attività promozionali.

Riguardo agli strumenti degli obiettivi ed alla conseguente valutazione dei risultati raggiunti, saranno rivisti, anche con l'ausilio dell'Organismo Indipendente di Valutazione, gli indicatori di produttività, per stabilire una politica premiante per risultati coerenti sia con gli obiettivi generali previsti nel P.O.T., sia con quelli di migliorare l'efficienza dell'Autorità di Sistema. Ulteriore obiettivo è quello di motivare sempre più il personale attraverso la creazione di rapporti partecipativi, anche aumentando il livello di delega con conseguente maggiore responsabilizzazione ed autonomia nella gestione interna degli uffici che rispondono direttamente dei risultati conseguiti

Di seguito si rappresenta la situazione del personale in organico, suddiviso per livelli contrattuali, per genere, età e scolarità (dati riferiti al 31 dicembre 2019):

QUALIFICA	GENERE		CLASSI ETA'			SCOLARITA'		
	M	F	FINO AI 30	DAI 31 AI 50	OLTRE I 50	SCUOLA OBBLIGO	DIPLOMA	LAUREA
DIRIGENTI	3	2		1	4		1	4
QUADRI "A"	4	2		2	4		2	4
QUADRI "B"	2	3	1	1	3		2	3
1° LIVELLO	5	3		3	5		2	6
2° LIVELLO	10	6		9	7		7	9
3° LIVELLO	12	8	1	15	4	1	5	14
4° LIVELLO	5	1		4	2		4	2
5° LIVELLO	1			1			1	

2.1 Analisi caratteri qualitativi/quantitativi

Indicatori	Valore
Età media del personale (anni)	47
Età media dei dirigenti (anni)	60
Tasso di crescita unità di personale negli anni	29%
% di dipendenti in possesso di laurea	63%
% di dirigenti in possesso di laurea	80%
Ore di formazione (media per dipendente)	25
Turnover del personale	
Costi di formazione / spese del personale	39.309,00

2.2 Analisi del benessere organizzativo

Indicatori	Valore
Tasso di assenze	10%
Tasso di dimissioni premature	0%
Tasso di richieste di trasferimento	0%
Tasso di infortuni	0%
Stipendio medio percepito dai dipendenti	2.743,10
% di personale assunto a tempo indeterminato	29%

2.3 Analisi di genere

Indicatori	Valore
% di dirigenti donne	40%
% di donne rispetto al totale del personale	37%
Stipendio medio percepito dal personale donna (distinto per personale dirigente e non)	2.679,20 personale (donna) 10.173,81 personale dirigente (donna)
% di personale donna assunto a tempo indeterminato	13%
Età media del personale femminile (distinto per personale dirigente e non)	45 anni personale 55 anni dirigente
% di personale donna laureato rispetto al totale personale femminile	92%
Ore di formazione (media per dipendente di sesso femminile)	20

N.B. La rilevazione dei dati è stata effettuata su base annua prendendo in considerazione il periodo gennaio – dicembre 2019

6. 2 GLI UTENTI SERVITI – Portafoglio degli STAKEHOLDER

Gli stakeholder sono tutti i soggetti portatori d'interesse, a diverso titolo, verso le attività, i servizi e risultati realizzati dall'AdSP.

I soggetti con i quali l'Ente interagisce nell'ambito della sua attività istituzionale sono, tra gli altri:

NOME STAKEHOLDER	CATEGORIA
Ministero delle Infrastrutture e Trasporti	
Ministero Economia e Finanza	
Ministero Ambiente	
Ministero Beni Culturali	
Altri Ministeri	
Regione	
Comuni di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese	
Dipartimento della Funzione Pubblica	
ANAC	
Corte dei Conti	
Prefettura	
Capitanerie di Porto	
Camera di Commercio	
Agenzia del demanio	
Agenzia delle entrate	

Agenzia delle dogane	
Autorità giudiziarie	
Guardia di Finanza	
Polizia di Stato	
Altre PA	
Assoportanti	ASSOCIAZIONI DI SETTORE E NON
Associazioni ambientaliste	
Associazioni dei consumatori	
Associazioni professionali	
Dipendenti AdSP	DIPENDENTI E ORGANIZZAZIONI SINDACALI
Organizzazioni sindacali interne	
Organizzazioni sindacali	
Dipendenti Enti di Stato	
Lavoratori delle imprese operanti in porto	
Concessionari	OPERATORI PORTUALI
Operatori cui sono affidati servizi di interesse generale	
Impresa security	
Imprese autorizzate ex art. 16 L. 84/94	
Imprese autorizzate ex art. 68 del codice della navigazione	
Fornitori di lavoro temporaneo	ALTRE CATEGORIE
Privati cittadini	
Popolazione adiacente l'ambito portuale	
Passeggeri	

ARTICOLO 7

MANDATO ISTITUZIONALE E MISSIONE

Il mandato istituzionale definisce il perimetro nel quale l'amministrazione può e deve operare sulla base delle sue attribuzioni/competenze istituzionali. La missione rappresenta l'esplicitazione dei capisaldi strategici che guidano la selezione degli obiettivi che l'organizzazione intende perseguire attraverso il proprio operato.

Nello svolgimento della propria attività istituzionale l'AdSP deve adeguarsi agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando principi in ordine all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti (art. 1 L. 84/94); deve programmare, coordinare, indirizzare, promuovere e controllare le attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, ivi comprese le operazioni portuali (art. 6, c. 4, lett. a.) L. 84/94); affidare e controllare le attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale; deve promuovere e sviluppare l'intermodalità, la logistica e le reti trasportistiche (art. 6 n. 6 L. 84/94).

7.1 ALBERO DELLA PERFORMANCE

Sulla base della definizione data dalla delibera CiVIT n. 112/2010 l'albero della performance "è una mappa logica che rappresenta, anche graficamente, i legami tra mandato istituzionale, missione, aree strategiche, obiettivi strategici e piani operativi (che individuano obiettivi operativi, azioni e risorse). In altri termini, tale mappa dimostra come gli obiettivi ai vari livelli e di diversa natura contribuiscano, all'interno di un disegno

strategico complessivo coerente, al mandato istituzionale e alla missione. Essa fornisce una rappresentazione articolata, completa, sintetica ed integrata della performance dell'amministrazione."

L'Albero della Performance, quindi, si presenta come una mappa logica in grado di rappresentare, anche graficamente, i legami tra:

Mandato Istituzionale: perimetro nel quale l'amministrazione può e deve operare sulla base delle sue attribuzioni/competenze istituzionali.

Mission: ragione d'essere e l'ambito in cui l'AdSP opera in termini di politiche e di azioni perseguite.

Aree Strategiche: linee di azione in cui vengono idealmente scomposti e specificati il mandato istituzionale, la missione e la visione. La linea strategica può riguardare un insieme di attività, di servizi o di politiche. La definizione delle linee strategiche scaturisce da un'analisi congiunta dei fattori interni e dei fattori di contesto esterno. Rispetto alle linee strategiche sono definiti gli obiettivi strategici, da conseguire attraverso adeguate risorse e piani d'azione.

Obiettivi Strategici: descrizione di un traguardo che l'organizzazione si prefigge di raggiungere per eseguire con successo le proprie linee strategiche.

Obiettivi Operativi: dettaglio delle azioni necessarie all'implementazione dei programmi e delle relative modalità (risorse umane, risorse economiche, interventi, ecc).

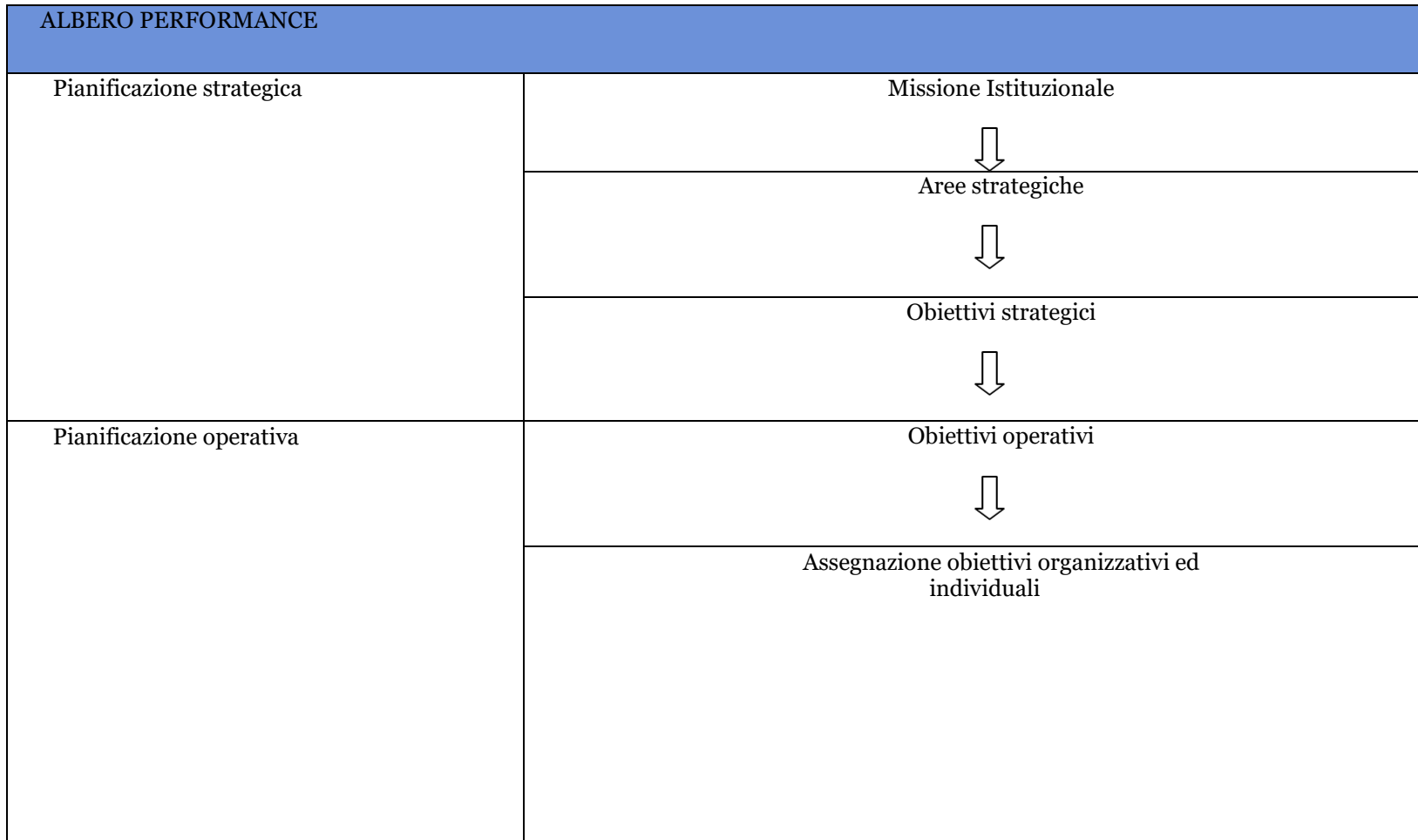
In coerenza con i principi generali individuati dalla CiVIT con le delibere n. 112/2010 e n. 1/2012, l'AdSP, sulla base della missione istituzionale, del contesto, delle relazioni con gli stakeholder e dei vincoli finanziari, ha individuato le aree strategiche e gli obiettivi strategici, con un orizzonte temporale triennale. A partire dagli obiettivi strategici, sono poi stati individuati obiettivi operativi annuali, in un'ottica di *cascading*.

La definizione degli obiettivi ha lo scopo di tradurre l'identità (mandato e missione) dell'Ente in obiettivi e azioni dirette al conseguimento delle finalità istituzionali. In tale ottica risulta evidente la necessità di imporre obiettivi trasversali alle Aree/Uffici nelle quali si suddivide l'organigramma dell'AP.

Agli obiettivi sono stati poi associati:

indicatori di performance: misure utilizzate per verificare, anche in prospettiva, il livello della performance;

i relativi **target:** livello atteso di performance per ciascun obiettivo.



**VALUTAZIONE PERSONALE
DIRIGENTE E NON**

Missione

...agli obiettivi del piano
...adozione e modifica dei piani
...programmare, coordinare, indirizzare, promuovere e
controllare le attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, ivi comprese le operazioni portuali
(art. 6, n. 1, lett. a, L. 84/94); deve promuovere e sviluppare l'intermodalità, la logistica e le reti
trasportistiche (art. 6 n. 6 L. 84/94).

Area strategica

Anticorruzione,
Trasparenza,
Performance

Area strategica

Affidamento
attività esercitate
in porto

Area strategica

Ammodernamento e
valorizzazione delle
risorse
dell'Ente

Area strategica

Interventi infrastrutturali,
logistica e sostenibilità
ambientale

Area strategica

Lavoro, Sicurezza e
Security in porto

Area strategica

Promozione e
reperimento Fondi
Comunitari

ARTICOLO 8

FASI, SOGGETTI E TEMPI DEL PROCESSO DI REDAZIONE DEL PIANO

Il processo di redazione del Piano ha avuto inizio con alcuni incontri tra il Segretario Generale, l'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV), i Dirigenti, ed i funzionari Quadri. In tale sede sono stati forniti chiarimenti e informazioni utili ai fini della predisposizione del Piano. Successivamente a questi incontri, il Segretario Generale insieme ai Dirigenti e Quadri dell'Ente, nella logica della programmazione partecipata, ha individuato ed assegnato gli obiettivi operativi per il 2020. Alcuni obiettivi sono stati assegnati direttamente dal Presidente.

E' necessario rilevare che l'individuazione degli obiettivi del Segretario Generale, dei Dirigenti e di tutto il personale, non può prescindere dall'analisi e dalla correlazione con gli obiettivi strategici che vengono annualmente assegnati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti al Presidente dell'AdSP del mare di Sicilia Occidentale. Gli obiettivi 2020 alla data di redazione del Piano (maggio 2020) non sono stati ufficializzati. Tali obiettivi si andranno ad aggiungere a quelli individuati come tali nel Piano Operativo triennale.

In base a quanto previsto dalla Legge 190/2012 e dal D.Lgs 33/2013, devono essere assegnati anche obiettivi operativi connessi all'anticorruzione ed alla trasparenza.

Con la sottoscrizione delle schede da parte del personale, avviene l'assegnazione formale degli obiettivi operativi. La pubblicazione del Piano sul sito dell'AdSP nella Sezione Amministrazione Trasparente, insieme alle allegate schede, assolve agli obblighi sulla trasparenza.

8.1 AZIONI PER IL MIGLIORAMENTO DEL CICLO DI GESTIONE DELLE PERFORMANCE

Quella relativa al triennio 2020-2022 è la terza applicazione del ciclo di gestione della performance, come inteso dal D. Lgs. 150/09, ma, per poter valutare congruamente l'esatta portata dello strumento, che dovrà essere implementato e consolidato nel tempo, si ritiene necessario il completamento di almeno un altro ciclo. L'AdSP concepisce, infatti, il proprio ciclo della performance come un processo in divenire e potenzialmente aperto al miglioramento continuo.

Le valutazioni di questo Piano saranno effettuate con il nuovo Sistema di misurazione e Valutazione della Performance, approvato dal Comitato di Gestione del 5/3/2020 con delibera n. 1.

Tra le novità principali introdotte dal nuovo Sistema, si segnala l'introduzione di nuovi criteri di valutazione ed il coinvolgimento nella valutazione degli stakeholders.

Numerose sono le attività da porre ancora in essere e numerosi sono gli adempimenti da realizzare, interventi che avranno ricadute sui processi di pianificazione, programmazione, organizzazione e controllo delle attività e delle modalità di lavoro.

A titolo esemplificativo, di seguito si riportano alcune iniziative che direttamente o indirettamente incidono sul miglioramento del ciclo della performance e che sono riconducibili all'implementazione dei flussi di comunicazione, al consolidamento della formazione, al miglioramento delle condizioni di lavoro e del benessere organizzativo, al potenziamento della struttura.

Alla luce della riforma della normativa portuale, oltre a rivedere l'assetto organizzativo dell'Ente, saranno sperimentate modalità di condivisione delle conoscenze; sarà rafforzata l'attività di formazione del personale; sarà inoltre prefissato il miglioramento delle infrastrutture tecnologiche, prima tra tutte l'adozione di un software applicativo che consenta una migliore gestione della sezione del sito web istituzionale, denominata "Amministrazione trasparente", prevista e disciplinata dal D. Lgs. 33/2013.

Infine numerosi spunti per il miglioramento del funzionamento dell'intera struttura, e dunque per il miglioramento del processo di rilevazione e valutazione delle performance, vengono anche dal PTPCT approvato dall'AdSP, cui si rimanda.

Proseguirà anche per questo anno l'azione di informare e sensibilizzare tutto il personale dipendente dell'AdSP all'approccio ad una nuova impostazione del lavoro improntata verso la preparazione ed il raggiungimento del risultato, da concretizzarsi mediante incontri periodici, in fase di monitoraggio, adozione di procedure snelle ed efficaci ed il coinvolgimento del personale stesso dal punto di vista propositivo.

Ciò, in particolare, in considerazione degli obiettivi organizzativi e perciò ricadenti sull'attività di più Aree/Servizi/Uffici.

La Performance organizzativa concerne i seguenti ambiti:

- L'attuazione delle politiche mirate alla soddisfazione finale dei bisogni della collettività;
- L'attuazione di piani e programmi, ovvero la misurazione dell'effettivo grado di raggiungimento dei medesimi, nel rispetto delle fasi e dei tempi previsti, degli standard qualitativi e quantitativi definiti, del livello previsto di assorbimento delle risorse;
- La rilevazione del grado di soddisfazione dei destinatari delle attività e dei servizi anche attraverso modalità interattive;
- La modernizzazione ed il miglioramento qualitativo dell'organizzazione e delle competenze professionali e la capacità di attuazione di piani e programmi;
- Lo sviluppo qualitativo e quantitativo delle relazioni con i cittadini, i soggetti interessati, gli utenti ed i destinatari dei servizi, anche attraverso lo sviluppo di forme di partecipazione e collaborazione;
- L'efficienza nell'impiego di risorse, con particolare riferimento al contenimento ed alla riduzione dei costi, nonché all'ottimizzazione dei tempi dei procedimenti amministrativi;
- La qualità e la quantità delle prestazioni e dei servizi erogati, anche alla luce delle "linee guida per la definizione degli standard di qualità" emanate dalla Civit con delibera n. 88 del 24/6/2010;
- Il raggiungimento degli obiettivi di promozione delle pari opportunità.

8.2 COERENZA CON LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA E DI BILANCIO

L'AdSP articola il processo di pianificazione strategica e programmazione operativa in coerenza con la programmazione economico-finanziaria. Le aree strategiche definite nel presente piano e gli obiettivi strategici da esse scaturiti sono strettamente collegati con le risorse umane e strumentali disponibili sin dall'avvio del processo di pianificazione strategica e di programmazione annuale degli obiettivi e delle attività.

Il Piano della Performance, redatto in coerenza con il bilancio dell'AdSP, rappresenta dunque un utile strumento per dettagliare l'impiego delle risorse per aree strategiche, obiettivi strategici e obiettivi operativi e per articolare in modo differente le risorse già assegnate per "missioni".

In particolare, per l'anno 2020, le risorse attribuite agli obiettivi strategici derivano da una riclassificazione delle seguenti "missioni":

ARTICOLO 9

LE RISORSE FINANZIARIE

L'articolo 6 della Legge 28 gennaio 1994 n. 28, disciplina la gestione patrimoniale e finanziaria dell'AdSP attraverso un Regolamento redatto secondo uno schema condiviso con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia e deliberato dal Comitato di Gestione: il bilancio viene quindi redatto in conformità con gli schemi introdotti con contabilità.

Di seguito si riporta, dunque, il quadro generale riassuntivo della gestione finanziaria, così come illustrato nel Bilancio di Previsione esercizio finanziario 2020 approvato dal Comitato di Gestione con delibera n. 11 del 24/10/2019

ENTRATE			
Codice	Descrizione	Previsioni di competenza	Previsioni di cassa
Fondo di cassa			
E1	TITOLO I - ENTRATE CORRENTI		
E1.2	UPB 1.2 - ENTRATE DIVERSE		
E1.2.1	Categoria 1.2.1 - ENTRATE TRIBUTARIE		
E121/10	Gettito delle tasse sulle merci imb.e sbar.Cap III, TitoloII L.82/63 ecc. (cod.901)		
E121/20	Gettito delle tasse erariali (art.2, c.1.D.L.47/74 convertito dalla L.117/74) (cod.	900.000	
E121/30	Gettito delle tasse ancoraggio (Capo I, Tit.I, L.82/63 e s.m.) (cod. 922)	730.000	
E121/40	Proventi di autorizzazione per operazioni portuali di cui all' art.16 L. 84/94	100.000	
E121/50	Proventi autorizzazioni per attività svolte nel porto di cui all ' art.68 del C.N.	30.000	
TOTALE CATEGORIA E1.2.1		1.760.000	
E1.2.2	Categoria 1.2.2 - ENTRATE DERIVANTI DALLA VENDITA DI BENI E DALLA PRESTAZIONE DI SERVIZI		
E122/10	Prestazione Mezzi Meccanici		
E122/20	Proventi servizio traffico passeggeri	6.266.000	
E122/30	Proventi magazzini e spazi	50.000	
E122/40	Proventi diversi	220.000	
TOTALE CATEGORIA E1.2.2		6.536.000	
E1.2.3	Categoria 1.2.3 - REDDITI E PROVENTI PATRIMONIALI		
E123/10	Canoni concessione aree	6.842.000	
E123/20	Canoni di affitto beni patrimoniali dell'Ente	80.000	
E123/30	Interessi attivi su titoli, depositi, c/c ecc.	2.000	
E123/40	Altri proventi patrimoniali		
TOTALE CATEGORIA E1.2.3		6.924.000	
E1.2.4	Categoria 1.2.4 - POSTE CORRETTIVE E COMPENSATIVE DI SPESE CORRENTI		
E124/10	Recuperi e rimborsi diversi	450.000	
E124/20	Concorsi da parte dello Stato (MIN.LL.PP.) e di altri Enti per spese di servizi		
TOTALE CATEGORIA E1.2.4		450.000	
E1.2.5	Categoria 1.2.5 - ENTRATE NON CLASSIFICABILI IN ALTRE VOCI		
E125/20	Entrate varie ed eventuali	2.112.579	
TOTALE CATEGORIA E1.2.5		2.112.579	
TOTALE U.P.B. E1.2		17.782.579	
TOTALE TITOLO E1		17.782.579	

Indice di utilizzo delle entrate correnti per le spese correnti.

	2019	2020	2021
Entrate finanziarie correnti	18.349. 420	19.152. 137	20.037. 809
Spese finanziarie correnti	14.367. 520	18.739. 188	18.526. 023
Rapporto spese/entrate correnti	78,30%	97,84%	92,46%

Il rapporto fra le uscite e le entrate correnti evidenzia l'indice di efficienza della gestione corrente e, cioè, quanta parte delle entrate correnti viene utilizzata per le spese dell'esercizio: i dati sopra riportati mostrano per il prossimo triennio un aumento delle entrate correnti.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE

9.1 L'evoluzione economica – finanziaria degli ultimi anni

In questo capitolo vengono presi in rassegna i risultati di bilancio dell'Autorità Portuale di Palermo e di Termini Imerese che è confluita nell'Autorità di sistema Portuale del Mare della Sicilia Occidentale ed ha assorbito i porti di Trapani e Porto Empedocle.

Si evidenzia che l'AdSP ha aumentato in maniera significativa i propri ricavi (entrate correnti) passando da 11,2 milioni di euro del 2016 a 18,4 milioni di euro del 2019. Si evidenzia che negli anni in esame, sono aumentati i proventi relativi alle tasse portuali (imbarco/sbarco-ancoraggio). L'analisi che segue mira a fornire una rappresentazione schematica dei bilanci consuntivi dell'Autorità Portuale di Palermo, porti di Palermo e Termini Imerese, degli ultimi quattro per evidenziare i valori principali.

Le entrate in conto capitale sono passate da 4,8 milioni di euro nel 2016 a 173,9 milioni di euro nel 2019.

Si evidenzia che alcune poste di bilancio sono, per loro natura, estremamente variabili ed eventuali: in tema di entrate si fa specifico riferimento all'art. 18/bis della L. 84/1994 che istituisce un nuovo meccanismo di finanziamento delle ex Autorità Portuali attraverso un fondo inserito nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed alimentato dall'1% dell'iva dovuta sulle merci importate attraverso il porto che non è per sua natura facilmente prevedibile.

Inoltre l'art. 1, comma 296 L. 296/2006 prevede la ripartizione di un fondo perequativo fra le Autorità Portuali destinato alla manutenzione straordinaria ed alla riqualificazione degli impianti portuali la cui quantificazione è strettamente collegata alla presentazione annuale di progetti immediatamente cantierabili.

Risultati di cassa integrati anni 2016 – 2019

Dalle tabelle di aggregazione sono stati estrapolati i risultati sintetici della gestione corrente e della gestione in conto capitale degli ultimi quattro anni.

	2019		2018		2017		2016	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA
ENTRATE CORRENTI	18.349.420	19.279.509	21.638.062	21.217.207	13.425.309	11.783.285	11.122.800	10.201.469
USCITE CORRENTI	14.367.520	13.632.005	12.035.020	11.877.719	10.937.397	10.149.920	9.876.286	9.657.857
Saldo gestione corrente	3.981.900	5.647.504	9.603.042	9.339.488	2.487.912	1.633.365	1.246.514	543.612
ENTRATE IN CONTO CAPITALE	173.895.895	21.187.272	33.506.652	22.188.841	12.267.949	19.542.836	4.739.015	11.989.391
USCITE IN CONTO CAPITALE	79.423.713	34.496.317	32.903.552	15.483.082	9.521.610	9.950.295	8.615.847	10.920.784
Saldo gestione c/capitale	94.472.182	-13.309.045	603.100	6.705.759	2.746.339	9.592.541	-3.876.832	1.068.607

Dai dati su indicati emerge nell'anno 2019 un decremento nel saldo di gestione corrente e un importante incremento nel saldo di gestione di parte capitale.

Risultati economici aggregati anni 2015 – 2019

Dalle tabelle di aggregazione vengono esportati i risultati sintetici delle principali macro voci del conto economico.

Highlight anni 2015/2019

	2019			2018			2017			2016			2015		
	Istituzionale	Comm.le	Consolidato	Istituzionale	Comm.le	Consolidato	Istituzionale	Comm.le	Consolidato	Istituzionale	Comm.le	Consolidato	Istituzionale	Comm.le	Consolidato
Revenues	18.223.946	5.897.309	24.121.254	14.115.206	5.665.493	19.780.699	8.776.736	4.802.504	13.579.240	6.473.402	4.643.247	11.116.649	5.849.788	4.744.800	10.594.588
Costi per servizi	4.055.328	2.802.129	6.857.457	3.755.237	2.291.761	6.046.998	2.954.333	2.100.029	5.054.362	2.761.789	2.092.674	4.854.463	2.095.282	2.144.974	4.240.256
Salari e stipendi	3.351.419	574.930	3.926.349	2.686.737	331.360	3.018.097	2.515.765	607.635	3.123.400	2.383.053	530.671	2.913.724	2.113.745	578.945	2.692.690
Oneri sociali	1.018.832	120.399	1.139.231	852.591	67.555	920.146	726.065	138.709	864.774	759.776	104.871	864.647	702.281	142.826	845.107
T.f.r.e quiescen.	244.946	80.002	324.948	212.014	84.874	296.888	161.732	114.340	276.072	146.180	73.139	219.319	129.894	56.459	186.353
Altri costi pers.	104.625	31.458	136.083	58.433	21.583	80.016	65.714	45.573	111.287	35.594	25.493	61.087	69.694	52.693	122.387
Totale costo personale	4.719.822	806.789	5.526.611	3.089.774	505.372	4.315.146	3.469.276	906.257	4.375.533	3.324.603	734.175	4.058.778	3.015.613	830.924	3.846.537
Oneri diversi di gestione	533.259	11.089	544.348	658.446	29.917	688.363	534.413	195.022	729.435	852.210	17.223	869.433	872.141	243.706	1.115.847
Diff. Valore e costi della produzione	2.882.867	1.619.329	4.502.196	4.901.890	2.542.149	7.444.039	998.331	1.157.211	2.155.542	-1.121.603	1.541.784	420.181	-610.269	1.292.119	681.850

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale

PROSPETTO RIEPILOGATIVO DELLE SPESE PER MISSIONI E PER PROGRAMMI PREVENTIVO ANNO 2020	Allegato 6	
	ESERCIZIO FINANZIARIO 2020	
	COMPETENZA	CASSA
MISSIONE 013 Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto		
PROGRAMMA 009 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	88.006.583	125.937.472
TOTALE MISSIONE 013 Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	88.006.583	125.937.472
MISSIONE 032 Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche		
PROGRAMMA 001 Indirizzo politico Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	384.800	452.258
PROGRAMMA 002 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	3.259.279	3.891.488
TOTALE MISSIONE 032 Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	3.644.079	4.343.746
MISSIONE 033 Fondi da ripartire		
PROGRAMMA 001 Fondi da ripartire Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	324.435	324.435
TOTALE MISSIONE 033 Fondi da ripartire	324.435	324.435
MISSIONE 099 Servizi per conto terzi e partite di giro		
PROGRAMMA 001 Partite di giro Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	7.611.500	8.474.705
TOTALE MISSIONE 099 Servizi per conto terzi e partite di giro	7.611.500	8.474.705
TOTALE SPESE	99.586.597	139.080.359



PARTE SECONDA

OBIETTIVI 2020

ARTICOLO 10

OBIETTIVI STRATEGICI

Una delle maggiori difficoltà nella redazione del Piano riguarda l'appropriata definizione di obiettivi, indicatori e target in termini di rilevanza e misurabilità effettiva. Nella redazione del presente documento è stato seguito quanto indicato negli altri documenti di programmazione strategica dell'AdSP (Piano Operativo Triennale, Piano Triennale Opere Pubbliche, e PTPCT) e quanto definito nella delibera ANAC n. 6/2013, che suggerisce di esplicitare indicatori riguardo alcune aree tematiche di significativa rilevanza quali il contenimento della spesa, la digitalizzazione, la promozione delle pari opportunità, gli standard di qualità e carte dei servizi, la trasparenza e integrità.

Per un'analisi dettagliata degli indicatori, dei risultati attesi ed dei relativi target, nonché dei pesi attribuiti agli obiettivi strategici ed operativi si rimanda alle schede allegate.

Missione

Nello svolgimento della propria attività istituzionale l'AP deve adeguarsi agli obiettivi del piano generale dei trasporti e della logistica, dettando principi in ordine all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti (art. 1 L. 84/94); deve programmare, coordinare, indirizzare, promuovere e controllare le attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, ivi comprese le operazioni portuali (art. 6, n. 1, lett. a, L. 84/94); deve promuovere e sviluppare l'intermodalità, la logistica e le reti trasportistiche (art. 6 n. 6 L. 84/94).



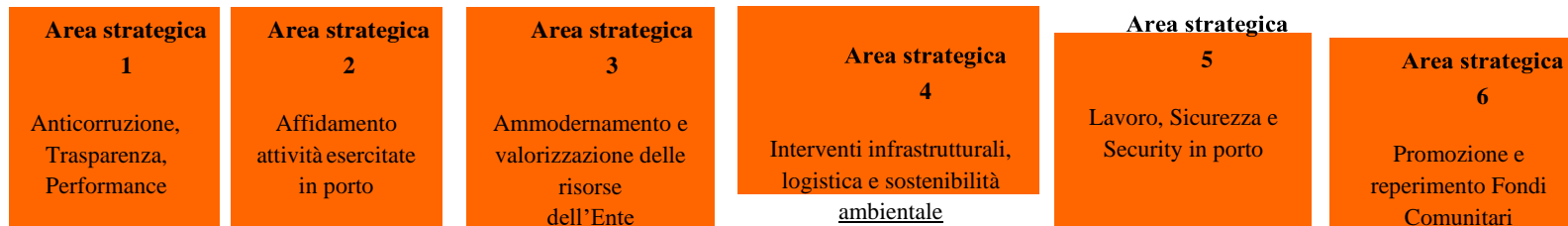


TABELLA OBIETTIVI STRATEGICI

AREE STRATEGICHE	Obiettivi strategici
1 Anticorruzione, trasparenza, performance	Incrementare l'utilizzo degli strumenti e delle misure in tema di anticorruzione e trasparenza, primo fra tutti la tracciabilità dei processi decisionali
	Implementare gli strumenti previsti dal D. Lgs. 150/09 e la qualità dei servizi
2 Affidamento attività esercitate in	Atto concessorio MSC-osta Crociere per la gestione del Terminal Crociere.
	Popolare il sistema di gestione del demanio tramite l'inserimento dei titoli vigenti.
	Supportare, anche tramite attività di studio e ricerca, la riqualificazione dell'offerta terminalistica e l'implementazione del

porto	traffico merci
	Rilancio della cantieristica navale.
	Mantenimento delle attività industriali e miglioramento della loro efficienza attraverso nuove banchine dedicate.
3 Ammodernamento e valorizzazione delle risorse dell'Ente	Salvaguardia e monitoraggio della salute finanziaria ed economica dell'ente
	Potenziamento del porto commerciale attraverso una migliore razionalizzazione delle aree funzionali e degli esercizi di servizio.
	Prosecuzione del processo di riorganizzazione/razionalizzazione delle risorse, personali e strumentali, per recuperare efficienza ed efficacia dell'azione amministrativa, in particolar modo attraverso la semplificazione delle procedure e la dematerializzazione degli atti.
	Completamento delle procedure necessarie all'istituzione dello Sportello Unico Amministrativo, ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo 169/2016 di riforma della Legge 84/94

AREE STRATEGICHE	Obiettivi strategici
<p>4</p> <p>Interventi Infrastrutturali, logistica e sostenibilità ambientale</p>	<p>Rilancio di infrastrutture e della logistica attuando gli interventi strategici previsti dal P.O.T. e nel P.T.O. e garantendo la riqualificazione delle aree portuali, nella prospettiva del miglioramento delle loro potenzialità e del superamento del gap tecnologico ed ambientale che oggi negativamente le caratterizza</p>
	<p>Verifica della conformità legislativa in materia ambientale per i quattro porti del sistema</p>
	<p>Garantire il perseguimento della salvaguardia della pubblica e privata incolumità mediante il rispetto della normativa vigente in materia ambientale nonché una corretta gestione dei rifiuti all'interno delle aree demaniali marittime</p>
	<p>Redazione del DPSS</p>
	<p>Attuazione delle linee guida per la redazione dei documenti di pianificazione energetico ambientale dei sistemi portuali (DEASP)</p>
	<p>Rafforzare le attività di vigilanza e controllo in Porto, in termini di sicurezza e security, anche nei nuovi scali di pertinenza</p>
	<p>Definizione dello studio per l'affidamento in concessione di lavori e servizi di interesse generale con la formula del Project Financing</p>
	<p>Piano di raccolta dei rifiuti dei quattro porti del Sistema</p>
	<p>Attività legate alla tutela dell'Ambiente, con i relativi interventi di bonifica.</p>

	Soluzioni per potenziare la qualità dei servizi per il traffico crocieristico
6 Promozione e reperimento Fondi Comunitari	
	Promuovere e qualificare l'immagine dell'AdSP, del Porto nel suo complesso, dell'offerta turistica e del traffico merci
	Attuazione delle linee guida per la redazione dei Documenti di pianificazione energetico ambientale dei sistemi portuali (DEASP)
	Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti attraverso il reperimento di Fondi Comunitari per gli interventi per la realizzazione dei Progetti di grande infrastrutturazione

10.1 DAGLI OBIETTIVI STRATEGICI AGLI OBIETTIVI OPERATIVI

Ciascuno degli obiettivi strategici indicati al punto precedente è articolato in uno o più obiettivi operativi (organizzativi e/o individuali) **assegnati come illustrato nelle schede allegate al presente Piano**, comprensive di indicatori, risultati attesi relativi target, nonché di pesi attribuiti.

Dalle Aree strategiche indicate derivano alcuni degli obiettivi strategici relativi al triennio 2020 – 2022 che si tradurranno in obiettivi organizzativi (cioè comuni a tutta la struttura o a parte di essa) ed in obiettivi individuali. Gli obiettivi assegnati al personale si pongono in stretta correlazione e coerenza con gli obiettivi strategici ed operativi previsti nel Piano Operativo Triennale ed in parte derivano, a cascata, da quelli che sono gli obiettivi del Presidente, che comunque vengono assegnati a tutto il personale, quali obiettivi organizzativi.

Il procedimento seguito nell'assegnazione degli obiettivi, analiticamente illustrato nel sistema di valutazione della performance adottato dall'AdSP, è incentrato sulla:

- rilevanza dell'obiettivo nell'ambito delle attività svolte dal valutato;
- misurabilità dell'obiettivo, che dà luogo ad una verifica senza ambiguità del raggiungimento degli obiettivi assegnati;
- condivisione dell'obiettivo con il valutato;
- controllabilità dell'obiettivo da parte del valutato, che comporta la necessità di collegare il conseguimento dell'obiettivo solo, o almeno in misura prevalente, all'attività svolta dal valutato stesso e dalla sua struttura.

L'AdSP articola il processo di pianificazione strategica e programmazione operativa in coerenza con la programmazione economico-finanziaria. Le aree strategiche definite nel presente piano e gli obiettivi strategici da esse scaturiti sono strettamente collegati con le risorse umane e strumentali disponibili sin dall'avvio del processo di pianificazione strategica e di programmazione annuale degli obiettivi e delle attività.

Il Piano della Performance, redatto in coerenza con il bilancio dell'AdSP, rappresenta dunque un utile strumento per dettagliare l'impiego delle risorse per aree strategiche, obiettivi strategici e obiettivi operativi e per articolare in modo differente le risorse già assegnate per "missioni".

Per quanto riguarda il 2020, per tutte le motivazioni che si sono già espresse all'articolo 1 del presente documento, si è valutato opportuno procedere nel seguente modo:

Gli obiettivi 2020 saranno assegnati (con le modalità di cui all'art. 3.1 del Nuovo Sistema di Misurazione e Valutazione, approvato con delibera n. 1 dal Comitato di Gestione del 5/3/2020):

1. al Segretario Generale;
2. al Direttore Tecnico
3. al Dirigente dell'Area Tecnica;
4. Alla Dirigente dell'Area Finanziaria;
5. Alla Dirigente dell'Area Demanio;
6. Al Funzionario Responsabile dell'Area Operativa
7. Al Funzionario Responsabile dello Staff di presidenza e della Promozione
8. Al Funzionario Responsabile del Servizio Affari Generali e Risorse Umane
9. Al Funzionario responsabile del Servizio Legale;
10. Al Funzionario Responsabile dell'Ufficio del Project Management
11. Al Funzionario responsabile dell'Ufficio Informatica
12. Al Funzionario Responsabile dell'Ufficio Gare e Contratti

Queste schede fanno parte del Presente Piano della Performance.

e con le modalità di cui all'articolo 3.2 4 del Sistema:

A tutto il restante personale Quadro non apicale ed impiegatizio

Tutto il personale, inoltre, sarà valutato anche sulla base delle competenze e comportamenti.

Per il 2020, inoltre, prende il via una valutazione della Performance della struttura, nel suo complesso, che sarà effettuata dagli stakeholders, individuati, in questa fase, nei componenti dell'Organismo di partenariato della Risorsa Mare.

Questa formulazione costituisce un primo passo di meccanismi di customer satisfaction, che verranno in seguito ulteriormente implementati, laddove l'utente entrerà nel processo di valutazione, con l'obiettivo di migliorare sempre la qualità dei servizi erogati, ma anche nel processo di attribuzione degli obiettivi di miglioramento, attraverso un processo di raccolta di suggerimenti e proposte.

In allegato al presente Piano delle Performance sono riportate tutte le schede con le assegnazioni degli obiettivi del 2020, assegnate con le modalità di cui all'art. 3.1 del Sistema di Misurazione e Valutazione.

Per una corretta e completa comprensione del ciclo della Performance, si rimanda alla lettura del Sistema di misurazione e valutazione della performance dell'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale.

INDICE

<i>ARTICOLO 1</i> Presentazione del Piano	2
<i>ARTICOLO 2</i> Il Quadro normativo	3
<i>ARTICOLO 3</i> Le Autorità di Sistema Portuale in generale	7
<i>ARTICOLO 4</i> Analisi del contesto esterno	12
<i>ARTICOLO 5</i> L’Autorità di Sistema del mare di Sicilia Occidentale	17
<i>ARTICOLO 6</i> Sintesi delle informazioni di interesse per i cittadini e per gli Stakeholder esterni	28
<i>ARTICOLO 7</i> Mandato Istituzionale e Missione	38
<i>ARTICOLO 8</i> Fasi, Soggetti e Tempi del Processo di Redazione del Piano	42
<i>ARTICOLO 9</i> Le Risorse Finanziarie	45
<i>ARTICOLO 10</i> Obiettivi Strategici	52