



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**

**2019 – 2021**

## ARTICOLO 1 **Presentazione del Piano**

In piena linea di continuità con il Piano delle Performance approvato ad agosto 2018, questo nuovo documento rappresenta, tuttavia, un ulteriore passo verso il raggiungimento di quello che sarà l'obiettivo finale: giungere, cioè, ad un Piano che costituisca una concreta linea guida per l'ottenimento di risultati che portino a concreti miglioramenti dell'azione amministrativa. Questa seconda edizione del Piano rappresenterà un ulteriore passo verso l'obiettivo, pur nella consapevolezza che, pur essendosi appena concluso il primo ciclo della Performance, ancora non è possibile tirare le somme sulla sua validità ed incisività sull'attività dell'AdSP.

Il Piano, così come previsto dalla normativa di riferimento, è triennale ma va aggiornato annualmente. Il presente è il secondo 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, 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.

Per quanto attiene l'esercizio 2019, gli obiettivi che sono individuati in questo documento, sia quelli relativi alla Performance organizzativa, intesa cioè con riferimento all'intera struttura, o ad Aree/Servizi, sia quelli individuali, sono da considerarsi, ancora una volta, quali obiettivi "campione" per un duplice motivo.

Il primo è che, come sopra riportato, il sistema di valutazione, introdotto per la prima volta nell'AdSP della Sicilia Occidentale nel 2018, deve ancora essere testato, ed anche se sono stati riscontrati alcuni elementi che necessitano di qualche correttivo, si è scelto di intervenire in un secondo momento, anche con ulteriori modifiche che potrebbero apparire necessarie.

Il secondo motivo è che l'estensione ai porti di Trapani e Porto Empedocle è, per certi aspetti, ancora in fase di avvio e che tale delicata e complessa fase che comporta un impegno più che gravoso all'intera struttura, è attualmente svolto con l'organico ridotto. L'approvazione della nuova Pianta Organica, infatti, è avvenuta da parte del Ministero Infrastrutture e Trasporti a febbraio 2018, ed immediatamente si è partiti con la fase di avvio delle selezioni per l'individuazione del personale. Alcune procedure si sono concluse con l'immissione in ruolo dei vincitori, altre, terminate a gennaio 2019, non hanno portato, a lungo, l'immissione in servizio

dei sei candidati vincitori, e di possibili ed auspicabili scorrimenti delle graduatorie, in quanto la Finanziaria 2019, ha introdotto un blocco delle assunzioni fino a tutto novembre 2019. Dopo una lunga fase di chiarimenti da parte del Ministero Infrastrutture e Trasporti, pur non essendo giunti ancora ad una deroga definitiva al blocco delle assunzioni, si sta procedendo con delle assunzioni a tempo determinato, al fine di poter proseguire nel processo di completamento della Pianta Organica. Tra i mesi di luglio e settembre è previsto l'ingresso di dieci unità, ma si è ancora ben lontani da un numero che possa essere considerato utile al fine della definizione di un Piano delle Performance a regime. Con questi nuovi ingressi previsti, si giunge infatti ad una copertura di 60 unità sulle 75 previste dalla Pianta Organica vigente.

Inoltre, è in fase di approvazione da parte del Ministero vigilante una modifica della Pianta Organica che vede la creazione di una nuova Area, denominata "Vigilanza e Controllo" che prevede sei unità. L'approvazione di tale nuovo organigramma, porterebbe l'organico previsto ad 81 unità, oltre il Segretario Generale.

Pertanto, in questa fase di "costruzione" dell'Autorità di Sistema di Sistema Portuale, il meccanismo relativo al ciclo della Performance non può considerarsi ancora a pieno regime. Occorre ancora, inoltre, fissare alcune procedure della nuova e più complessa realtà, anche alla luce del processo di digitalizzazione in atto e dell'istituzione dello Sportello Unico Amministrativo.

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 2019 -2021, 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 19/12/18 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. 15 del Comitato di Gestione del 30/10/18, 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 2019.

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.

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.*

## 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 15 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.

Alle 15 Autorità di Sistema Portuale, alle quali, proprio in questi giorni si sta aggiungendo la sedicesima Autorità, quella dello Stretto, è stato affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. L' Autorità di Sistema Portuale ha funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche.

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 dei Conti

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;
- b) Dagli eventuali proventi derivanti dalle cessioni di impianti di cui all'art. 18, comma 1, lett. a) e b);
- c) 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;
- d) Dai contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;
- e) 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. Le attuali previsioni degli esperti fissano tra il 2017 ed il 2020 il momento in cui la domanda di servizi portuali per container nel mediterraneo supererà quella del Nord Europa. Previsioni che vanno 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.

Nel 2015 l'interscambio marittimo tra Italia e Mediterraneo Allargato è stato di 50.7 Miliardi di euro (tre quarti di tutto l'interscambio commerciale), stabile rispetto al 2014, con un incremento di 20 Miliardi rispetto al 2000, nonostante la crisi economica degli ultimi anni (SRM-Assoporti, 2016. Mediterranean Ports). L'Italia è il primo tra i Paesi Europei per scambi marittimi con questa area. In volume lo scambio nel 2015 è stato di 57.9 milioni di tonnellate di merce. Nel 2015 il Mezzogiorno è la macro-area italiana con il maggior valore degli scambi marittimi con i Paesi MENA (Middle East and North Africa).

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.

Anche il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del 2015 (PSNPL, 2015, nel seguito) indica che, nonostante il rallentamento dell'economia negli ultimi anni, il calo del traffico internazionale su alcune relazioni storiche (Italia-Grecia, Italia-Spagna) è stato bilanciato dall'incremento di nuovi servizi nel Mediterraneo verso la sponda nord dell'Africa, la Turchia e il Mar Nero. 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 prevede 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.

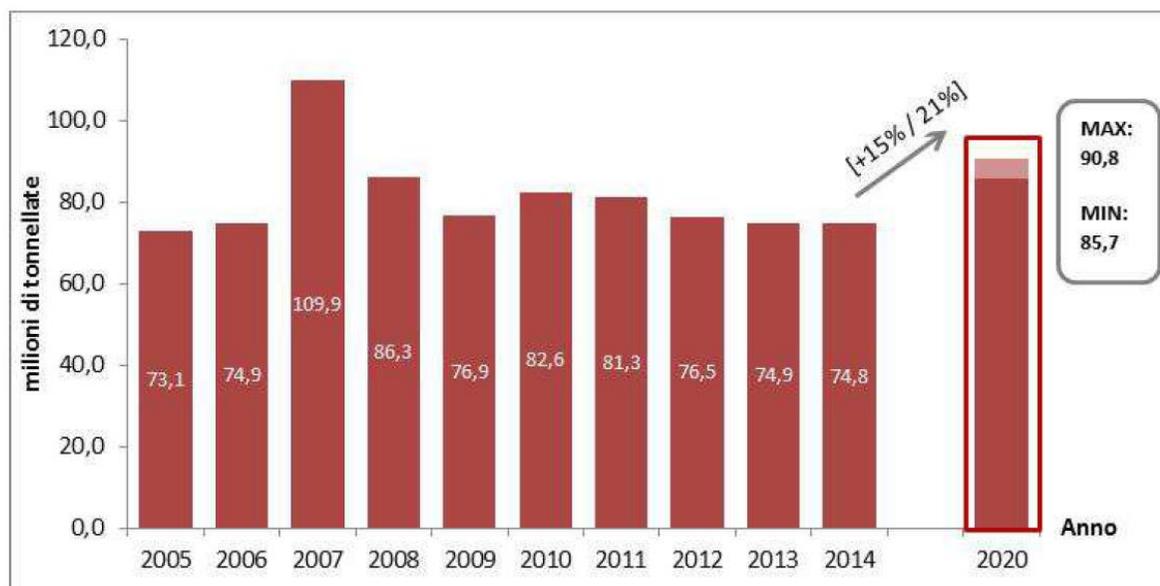


Figura – Crescita previsionale traffico Ro-Ro nei porti italiani al 2020 (fonte: PSNPL, 2015)

Guardando all'andamento complessivo dei traffici containerizzati nazionali negli ultimi anni, in seguito alla forte flessione registrata nel 2009 i porti italiani hanno ripreso a crescere ritornando nel 2014 sui valori prossimi ai massimi del 2007 (PSNPL, 2015). Il traffico container di tipo gateway nel 2013 era di 6 milioni di TEU, con una crescita annua media del 2.1% dal 2005. Il traffico gateway che interessa i porti del Nord (Adriatico e Tirrenico) è superiore all'80% per la ovvia possibilità di sfruttare le potenzialità dell'intermodalità mare ferrovia verso i mercati di consumo e produzione europei. Per motivi opposti il traffico delle isole è inferiore all'1%.

Come noto, il traffico container di tipo transshipment è legato alla disponibilità di grandi hub portuali scelti come bacini di riferimento dalle grandi compagnie internazionali di shipping. Le dinamiche dei volumi di traffico dipendono dai network dei flussi commerciali globali, spesso non correlati con l'andamento dell'economia locale. L'affermazione di paesi come la Cina ed India ha contribuito ad accrescere il flusso di scambi commerciali che risulta attualmente alla base della nuova geografia economica mondiale. 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 transshipment. Gli scali portuali di transshipment 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 transshipment 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) (PSNPL, 2015).

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.

## 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.2017-2019 che 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.

La nuova strategia di pianificazione, coordinata e unica, intende accogliere la specializzazione "naturale" dei singoli scali e avviare un processo di sviluppo delle quattro città portuali adottando soluzioni progettuali – in particolare per le fasce costiere del waterfront urbano - che prediligano la valorizzazione dell'aspetto naturalistico e sociale, con ampi spazi aperti, pubblici e percorsi pedonali; il miglioramento delle infrastrutture esistenti attraverso interventi di immediata realizzazione volti a incrementare l'operatività dell'intero sistema portuale, oltre alla grande infrastrutturazione e l'approfondimento dei fondali, necessari e determinanti per accogliere le navi di nuova generazione. E ancora: la creazione di nuove aree operative e la razionalizzazione di quelle esistenti; lo sviluppo della piccola e grande cantieristica – importante segmento nell'economia portuale - il miglioramento dei collegamenti viari, la realizzazione, l'ampliamento o il restyling di terminal adeguati e di strutture ricettive dedicate alla nautica e all'incremento dei posti barca.

Un ruolo di primo piano riveste il potenziamento delle autostrade del mare per l'incremento del traffico Ro-Ro, Ro-Pax e cargo non soltanto sulle rotte tirreniche ma anche da e verso il nord Africa, e del traffico containers, soprattutto nel porto di Trapani, naturale via d'accesso per il Medio e l'Estremo Oriente e gli USA.

L'AdSP intende altresì contribuire alla qualificazione, promozione e valorizzazione delle marinerie della Sicilia occidentale, sostenendo azioni finalizzate allo sviluppo della Blue Economy che favoriscano la crescita economica ed occupazionale del settore rendendo sostenibile e più efficiente l'attività della pesca.

Tutti gli interventi in corso di esecuzione, e quelli programmati, mirano a eliminare le criticità in atto e creare le necessarie condizioni attrattive per posizionare i porti del sistema della Sicilia occidentale sul mercato nazionale ed internazionale, secondo i più elevati standard qualitativi.

Inoltre, attraverso una massiccia campagna promozionale degli scali, che viaggerà di pari passo con il raggiungimento degli obiettivi prefissati dal P.O.T. 2017 - 2019, e nella revisione del 2018, l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale intende ottenere un

duplice risultato: da un lato “catturare” nuove quote di mercato raccontando passo dopo passo ciò che si sta realizzando; dall’altro rendere il cittadino e la comunità portuale partecipi delle decisioni assunte, degli obiettivi raggiunti e da raggiungere nel rispetto della tempistica prevista e del corretto utilizzo delle risorse pubbliche: un modo per avviare un nuovo rapporto tra P.A., mercato e utenza all’insegna della “conoscenza - visibilità - fiducia”.

Gli obiettivi generali consistono, dunque, nel riordino delle funzioni principali e nella loro razionalizzazione al fine di consentire un migliore uso e una migliore funzionalità degli spazi portuali. Le principali strategie adottate riguardano per ogni scalo del network:

- Il potenziamento del porto commerciale attraverso una migliore razionalizzazione delle aree funzionali e degli edifici di servizio.
- Soluzioni per rispondere all’incremento del traffico crocieristico e potenziamento dei servizi di qualità.
- Il potenziamento e il miglioramento della qualità delle attività per la nautica da diporto e per il tempo libero legato alla fruizione del mare, con progetti di qualità urbana e di connessione con le attività per il tempo libero.
- Il mantenimento delle attività industriali e il miglioramento della loro efficienza attraverso nuove banchine dedicate.
- Il rilancio della cantieristica navale che, nell’ambito delle dinamiche sociali ed occupazionali, conserva una notevole rilevanza economica.
- La creazione di un’area d’interfaccia con attività ad uso misto porto-città, in cui potranno essere attuati progetti di architettura contemporanea che diventeranno i simboli del progetto di sviluppo e della nuova qualità del waterfront urbano.
- Attività legate alla tutela dell’Ambiente, con i relativi interventi di bonifica.

Partendo dagli indirizzi di programma sopra esposti, sulla base delle analisi di contesto e degli *Obiettivi Specifici* condivisi dal Tavolo tecnico nel *Documento di Sviluppo e di Proposte*, è stato elaborato uno *scenario di sistema dell’ALI nel medio-lungo termine* incentrato prioritariamente sullo **sviluppo dell’asse centrale Palermo-Termini Imerese** supportato dai **nodi di Trapani e Porto Empedocle/Agrigento**.

In particolare, la strategia di sviluppo dell’Area Logistica Integrata è stata incentrata sui porti di Palermo e Termini Imerese, in sinergia con gli scali di Trapani e di Porto Empedocle, tenendo conto delle potenzialità ancora non del tutto espresse nei settori delle *autostrade del mare*, della *crocieristica* e della *cantieristica navale* connesse con il tessuto produttivo locale.

Il **porto di Palermo** costituisce infatti il principale punto di accesso della Sicilia per i collegamenti con gli altri porti nazionali dell'arco tirrenico, la cantieristica navale e le crociere. Le maggiori limitazioni di sviluppo e di accessibilità dello scalo palermitano derivano dalla sua natura di "porto storico", completamente inglobato all'interno del tessuto urbano consolidato del capoluogo siciliano. Ciò determina una limitata disponibilità di spazi per la movimentazione delle merci e una crescente condizione di congestione delle vie terrestri che collegano il terminale marittimo all'entroterra dell'Isola.

A tali criticità occorre aggiungere la necessità di effettuare interventi manutentivi di dragaggio dei fondali, che al momento sono in parte inadeguati ad accogliere navi di maggiori dimensioni e a far fronte alla tendenza del *gigantismo navale* in atto.

L'estensione nel 2007 della circoscrizione dell'Autorità Portuale di Palermo al **porto di Termini Imerese**, anch'esso inserito nella rete TEN-T Core, ha aperto nuovi scenari di sviluppo sinergico del Sistema Portuale della provincia palermitana con la possibilità di specializzare i due scali in modo complementare.

Sul capoluogo potrebbe infatti essere concentrata la cantieristica navale e il traffico passeggeri e crociere nonché le principali strutture del diporto, mentre su Termini Imerese potrebbe gradualmente confluire la prevalenza del traffico Ro-Ro, da potenziare nel contesto delle Autostrade del Mare. Anche se resta comunque ferma la necessità commerciale di mantenere su Palermo una quota di tale segmento di traffico connessa alle linee miste Ro-Pax.

La potenzialità di sviluppo dello scalo di Termini Imerese è dovuta soprattutto alla disponibilità di aree operative e al suo collegamento diretto alle principali direttrici di traffico terrestre, nonché alle possibilità di espansione retroportuale verso l'area industriale e il realizzando interporto.

Per tali peculiarità il porto di Termini Imerese potrebbe quindi sviluppare oltre al trasporto combinato strada-mare anche il settore delle merci convenzionali e dei contenitori servendo il bacino di utenza delle aree occidentale e centrale della Sicilia.

In generale il sistema portuale di Palermo-Termini Imerese registra una movimentazione merci che nel 2016 ha raggiunto il valore massimo di circa 6,7 milioni di tonnellate annue, prevalentemente costituite da traffico Ro-Ro con una quota minoritaria di traffico contenitori.

Il **porto di Trapani** è invece il principale terminale di collegamento marittimo con le isole Egadi e Pantelleria e, oltre a presentare delle potenzialità di sviluppo legate al trasporto passeggeri, è anche caratterizzato da un traffico commerciale connesso alle attività produttive locali della Val di Mazara ed al settore containerizzato, in particolare del marmo della provincia. Lo scalo è utilizzato anche per approdi di navi crociera, ma non quelle di grandi dimensioni a causa della tipologia di ormeggi disponibile.

**Porto Empedocle**, infine, costituisce il principale scalo di riferimento per i collegamenti con le isole Pelagie e, come già evidenziato in precedenza, potrebbe ricoprire un nuovo ruolo nella logistica nazionale di approvvigionamento e stoccaggio dei carburanti alternativi per il trasporto marittimo e terrestre; lo scalo, inoltre, è utilizzato per operazioni di merce varia ed alla rinfusa e per l'approdo di poche navi crociera.

In particolare la nuova articolazione tiene conto degli obiettivi e delle strategie definite:

nel *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica* e nella successiva riforma portuale avviata con il D.Lgs 169/2016;

nel *Quadro Strategico Nazionale* per i carburanti alternativi definito dal D.Lgs 257/2016 che recepisce la *Direttiva 2014/94/UE sulla infrastruttura per carburanti alternativi* richiamando indirettamente i limiti di emissioni delle aree SECA e la *Direttiva 2012/33/UE*;

il *Piano di Azione ITS* e i successivi documenti di programmazione nazionale conformi alla *Direttiva 2010/40/UE*.

Infatti, in funzione di tale quadro normativo e programmatico, la governance e l'attuazione della rete configurata nello scenario di medio-lungo termine ruoteranno attorno a tre elementi centrali per lo sviluppo e la gestione dell'Area Logistica Integrata:

- il **Distretto Logistico-Intermodale Integrato di Termini Imerese**, da costituire attraverso l'istituzione di una **Zona Economica Speciale** ai sensi del D.L. 20/06/2017 n. 91, che è volto a creare una *governance* unica tra il porto, l'interporto e l'area industriale di Termini Imerese;
- il **Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale**, istituito ai sensi del D.Lgs 169/2016 e che comprende i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle;
- la **Rete di approvvigionamento e stoccaggio di carburanti alternativi**, da realizzare prioritariamente per il trasporto marittimo e su strada.

Va ancora sottolineato che il P.O.T., all'interno del Piano Generale dei Trasporti, assolve una funzione di indirizzo di settore nell'ambito delle scelte economiche e politiche di livello nazionale che coinvolgono, in relazione agli specifici ambiti organizzativi e territoriali, anche le Regioni ed i Comuni. Si evidenzia altresì l'esistenza, ormai consolidata, d'interconnessioni di carattere sistematico tra il porto e il suo

retrotterra che di fatto obbligano a tener conto di una più articolata composizione dei settori che concorrono alla funzione portuale. Da qui la necessità di raccordo dei diversi strumenti di programmazione (Piano Regolatore Portuale, Piano Regolatore Generale, Piano Regionale dei Trasporti, etc.) e la necessità di concertazione con le istituzioni politico - amministrative e con le rappresentanze imprenditoriali e del mondo del lavoro, che peraltro sono in gran parte rappresentate nel Comitato di Gestione e nell'Organismo di Partenariato della risorsa mare.

### **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 2018, si registra per il porto di Palermo:

- un forte aumento nel traffico crocieristico che sfiorerà la soglia di 580.000 passeggeri crocieristi (+20,7% rispetto al 2017) a fronte di un incremento degli accosti (173 - +11% rispetto al 2017);
- un consolidamento del totale delle merci movimentate con navi ro-ro, che contribuiscono per oltre l'80% del traffico globale; dai dati previsionali del 2018 si stimano in circa 5.700.000 tonnellate;
- un notevole incremento nel numero totale dei passeggeri arrivati/partiti con navi ro-ro e con mezzi veloci (+6,3 %); per il 2018 si prevedono in totale 2.000.000 passeggeri (imbarcati/sbarcati);
- un buon incremento del traffico containerizzato (rispetto al 2017) per quanto riguarda il numero di contenitori movimentati (+ 20 %); che si dovrebbero attestare a 17.000 teu;
- un decremento dei traffici relativi all'import/export di auto nuove (- 20 %).

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 le forti contrazioni degli anni precedenti, si è assistito ad un nuovo incremento dei traffici, promosso dall'AdSP, correlati a:

- avvio e potenziamento dei servizi di linea GNV per Civitavecchia;
- avvio dei servizi di linea GNV per Napoli.

Appaiono in aumento i dati relativi alla movimentazione di merce varia e alla rinfusa rispetto allo scorso 2017, anche in relazione alla politica di delocalizzazione operata dall'AdSP.

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 2018 il seguente traffico:

- 62.000 passeggeri imbarcati/sbarcati;
- 1.000.000 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, registrano la movimentazione totale di circa 7.400.000 tonnellate annue.

Le previsioni per il periodo 2018/2019 appaiono positive, anche in relazione agli interventi tecnici programmati che consentiranno di migliorare ulteriormente 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 ed, 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.

Dai dati statistici acquisiti nei primi 8 mesi dell'anno 2018, ed in previsione per l'intero anno, risultano i seguenti traffici:

#### PORTO DI TRAPANI

Passeggeri da/per le isole minori siciliane (Egadi) circa 1.050.000;  
movimentazione contenitori circa 4.500 TEU;  
traffico croceristico circa 25.000 passeggeri;  
merci varie tonn. 72.000;  
auto al seguito passeggeri n. 37.000;  
mezzi pesanti imbarcati sbarcati circa 27.000.

#### PORTO DI PORTO EMPEDOCLE

Mezzi pesanti imbarcati sbarcati circa n. 7.000;  
auto al seguito passeggeri circa 5.500;  
passeggeri da/per le isole minori siciliane (Pelagie) circa 48.000;  
merci varie tonn, 560.000.

L'AdSP prevede di investire risorse per la riqualificazione delle strutture ed 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 2017 ha visto una leggera riduzione del numero dei croceristi, nel 2018 c'è stato un notevole incremento del numero di passeggeri, percentualmente superiore all'aumento del numero di approdi dovuto all'aumento delle dimensioni delle unità navali crocieristiche che scalano il porto e, quindi, alla loro capacità.

L'esperienza delle Compagnie di navigazione nei mercati dell'estremo oriente lascia prevedere un futuro più roseo per il triennio in esame (2019-2021) anche se, con le attuali condizioni economico/politiche, il mercato crocieristico si prospetta estremamente mutevole.

Gli attuali interventi di restyling del Cruise Terminal e di dragaggio dei bacini di ormeggio, possono costituire un ostacolo nell'offerta dei servizi per cui si presterà la massima attenzione per limitare al minimo i disagi; è stata ristrutturata alla testata del molo Vittorio Veneto la tensostruttura che consente di svolgere in maniera più confortevole i servizi necessari all'accoglienza ed alle operazioni di imbarco/sbarco croceristi.

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

L'avvio degli interventi di cui al punto precedente potrebbe, nel 2019, causare una contrazione del traffico crocieristico.

Per quanto riguarda il porto di Trapani, è stato terminato ed inaugurato, il 12 luglio, il nuovo terminal per l'accoglienza dei passeggeri diretti/provenienti dalle/alle Isole Egadi ed è in fase di avvio la ristrutturazione dell'attuale stazione marittima.

Per quanto riguarda il porto di Porto Empedocle si stanno valutando soluzioni atte a 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 ed in detta area, come previsto dal vigente PRP, sarà realizzata una struttura molto ampia dove allocare servizi per passeggeri, uffici e magazzini.

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, salemma, etc.).

Infatti nel 2018 in tale porto si è registrato un 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 delle strutture ed opere esistenti nei due porti, recentemente acquisiti nel sistema, che saranno oggetto di accurati interventi per quanto riguarda la security e la riqualificazione 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

#### **L'OPERATIVITA' DEI PORTI – PALERMO E TERMINI IMERESE**

Si premette che, nel corso del corrente 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.; 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.

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; grazie anche alla politica promozionale dell'AdSP, si assiste ad un nuovo corso; sono in forte aumento i traffici di merce varia ed alla rinfusa oggetto proprio di una delocalizzazione da Palermo.

La società Grandi Navi Veloci è presente da poco con ben cinque approdi settimanali da/per Civitavecchia ed uno da/per Napoli.

Nel porto di Termini Imerese sono presenti tre imprese portuali autorizzate ex art. 16 ad 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 e si sta facendo una verifica al riguardo.

## 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**

Coerentemente a quanto delineato in sede di POT 2017/2019, la gestione del demanio marittimo nell'anno in riferimento è stata improntata al perseguimento degli obiettivi strategici dell'AdSP, nell'ambito di una più generale pianificazione e programmazione, razionale e coordinata, in grado di rilanciare l'intero Sistema.

Ciò è avvenuto, in particolare, nel porto di Palermo, in cui 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.

Conseguentemente, si sta definendo la nuova riorganizzazione delle aree portuali - volta a recuperare progressivamente la frammentazione e l'anomala promiscuità che, nel tempo, si è generata con una impropria distribuzione di attività specialistiche su tutte le aree del demanio portuale: la zona sud del porto (compresa tra la banchina Trapezoidale e la banchina Piave sud), oggi dedicata alle attività commerciali, è da PRP destinata a traffico crocieristico e passeggeri; la zona nord del porto (compresa tra la banchina Quattroventi e la banchina Piave nord), già dedicata alle attività commerciali ed individuata dal PRP come area merci e Ro/Ro, deve essere rimodulata e redistribuita alla luce delle esigenze di riposizionamento di attività portuali già espletate nella zona sud. Avviate le opportune interlocuzioni con le imprese portuali/concessionari, si è giunti ad una soluzione condivisa di redistribuzione delle aree atta a garantire le esigenze logistico/operative connesse al traffico merci, Ro/ro e contenitori di ciascun operatore.

Ciò ha richiesto una intensa attività amministrativa procedimentale da definirsi entro 31.12.2018, secondo le norme del codice della navigazione, ora improntate ai principi di partecipazione e semplificazione procedimentale di cui alla l. n. 241/1990, nonché di quelli di cui all'art. 4 del d.lgs. n. 50/2016.

L'attuazione del PRP ha contestualmente interessato anche il Molto Trapezoidale, su cui insistono numerose concessioni demaniali marittime dedicate alla cantieristica minore. La necessità di rientrare nella disponibilità delle aree ha comportato il ricorso all'esercizio del potere di revoca in autotutela, accompagnato da una delicata azione di concertazione con gli operatori per giungere alla definizione di un unico ambito omogeneo per tutte le attività connesse a tale comparto, e così prevenire – nell'interesse generale - pregiudizievoli contenziosi.

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. Ciò ha comportato le necessarie intese con l'Agenzia del Demanio (con cui si è avviato una più generale attività di concerto), in merito agli interventi previsti su pertinenze demaniali ed un'azione di revoca in autotutela della concessione demaniale insistente sull'area per il mantenimento di un impianto di distribuzione carburanti. Ne è sorto un contenzioso innanzi al TAR Palermo, sebbene si stiano stimolando azioni di competenza dell'amministrazione comunale e regionale per un'auspicata riallocazione dell'impianto e conseguente cessazione della materia del contendere.

Anche per i porti di Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle l'amministrazione dell'uso del demanio marittimo segue gli indirizzi generali di pianificazione e programmazione, secondo le esigenze date dal cronoprogramma di azione degli interventi infrastrutturali programmati. Nei 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. In particolare, nel porto di Trapani si stanno approfondendo delicate tematiche in tema di demanialità di alcune aree, riconosciute in sede di giudizio di 1° grado di proprietà dell'ex ASI (oggi IRSAP) e si stanno definendo la conclusione di annosi procedimenti, legati a determinate attività in importanti settori, quali la cantieristica ed il diporto nautico, con il rilascio dei relativi atti formali.

## **LA SICUREZZA - OPERE DESTINATE AD ELEVARE IL LIVELLO DI SICUREZZA**

Nell'ambito dei compiti in materia di security posti in capo alle Autorità di Sistema Portuale dalla normativa nazionale ed internazionale in materia sono stati redatti ed aggiornati i documenti di valutazione del rischio contro le azioni criminose intenzionali, delle aree comuni e delle banchine non in concessione ed i relativi Piani di security sia del porto di Palermo che di quello di Termini Imerese.

Nel corso del 2016 è stato approvato il progetto delle strutture e degli impianti di security del porto di Termini Imerese. Nel corso del 2017 è

stato validato il progetto per l'esecuzione dei lavori, la sua aggiudicazione entro il primo semestre del 2018 ed i lavori saranno avviati all'inizio del 2019.

Esso comprende la realizzazione di un impianto di videosorveglianza in grado di controllare l'intera area del porto commerciale, con il veicolamento dei dati nella sala di controllo del porto di Palermo, oltre che alla Capitaneria e forze dell'ordine locali e la contemporanea realizzazione delle aree di security nelle zone adiacenti le aree di imbarco.

Infine, considerato il ripristino dell'uso della tensostruttura al Molo Vittorio Veneto per le operazioni di imbarco sbarco dei croceristi è in corso di appalto la realizzazione di un impianto di videosorveglianza delle relative aree interne ed esterne.

Per quanto riguarda i porti di Trapani e Porto Empedocle è stato verificato che sono stati redatti ed aggiornati i documenti di valutazione del rischio contro le azioni criminose intenzionali, delle aree comuni e delle banchine in concessione ed i relativi Piani di security dei citati scali.

Per il porto di Porto Empedocle è, al momento, una fase di progettazione un'implementazione del sistema di video sorveglianza dell'intero ambito portuale.

Le opere infrastrutturali necessarie allo scopo sono, al momento, ritenute sufficienti per mantenere un adeguato livello di security e sarà cura dell'Autorità di Sistema Portuale provvedere a nuove implementazioni e/o miglioramenti al fine di garantire standard sempre superiori in materia di sicurezza e security.

Comunque, in questa fase iniziale, l'AdSP si è fatta carico delle spese di manutenzione di alcuni impianti di security esistenti.

## **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. L'Ufficio di Porto Empedocle non è ancora operativo, mentre è funzionante quello di Trapani. Il loro avvio costituiva uno degli obiettivi del triennio in esame ed, in parte, è stato già raggiunto.

#### **6.1 IL PERSONALE**

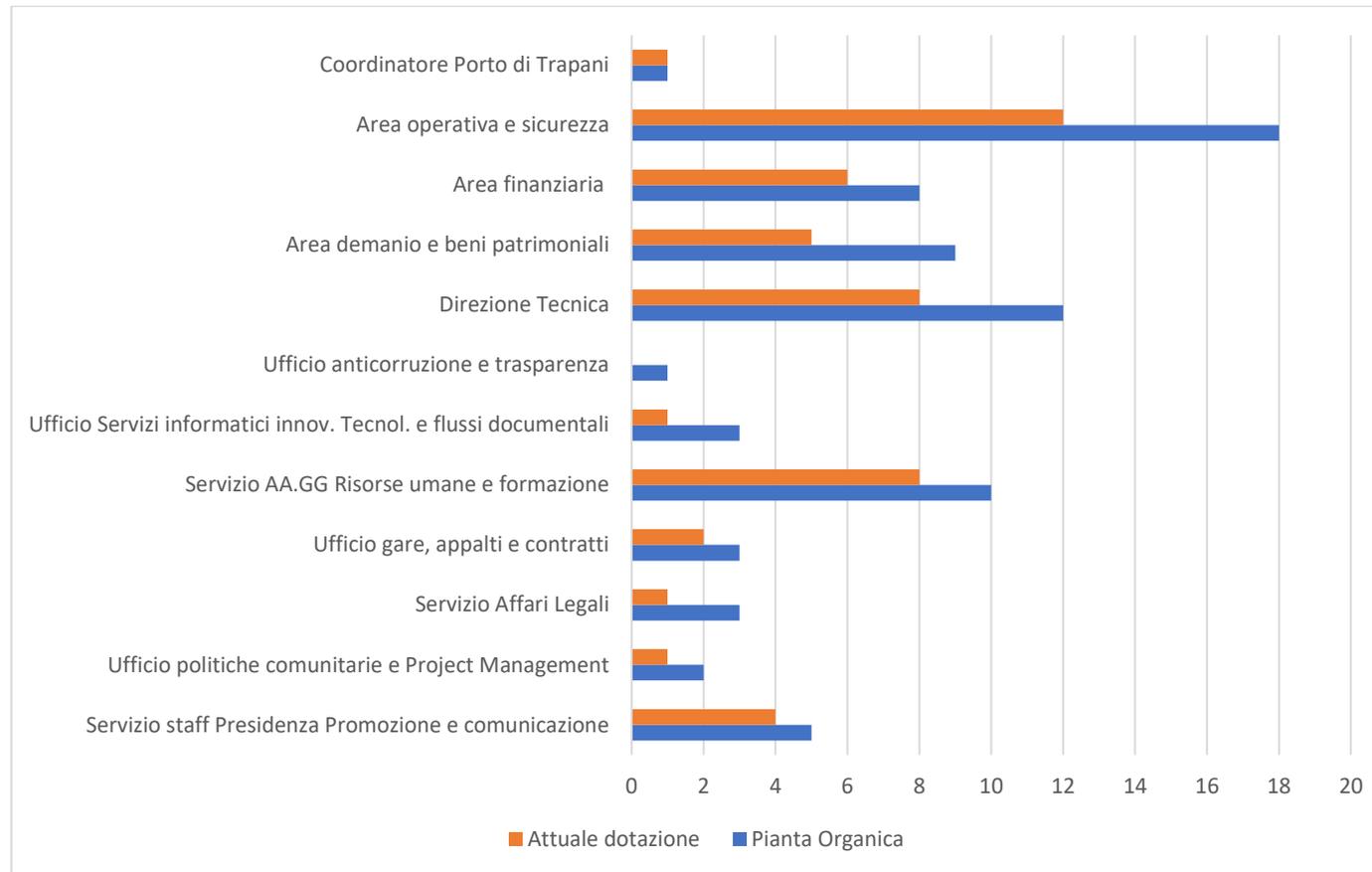
L'attuale assetto organizzativo dell'Ente si basa sulla Pianta Organica approvata con delibera n. 13 del Comitato di Gestione del 18/12/2017.

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 primo grafico, l'asse superiore (colore ocra) indica l'attuale dotazione dell'organico, fotografata alla data del 31 dicembre 2018.

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

Appare quindi immediatamente visibile come allo stato attuale l'AdSP continui ad essere pesantemente carente di personale.

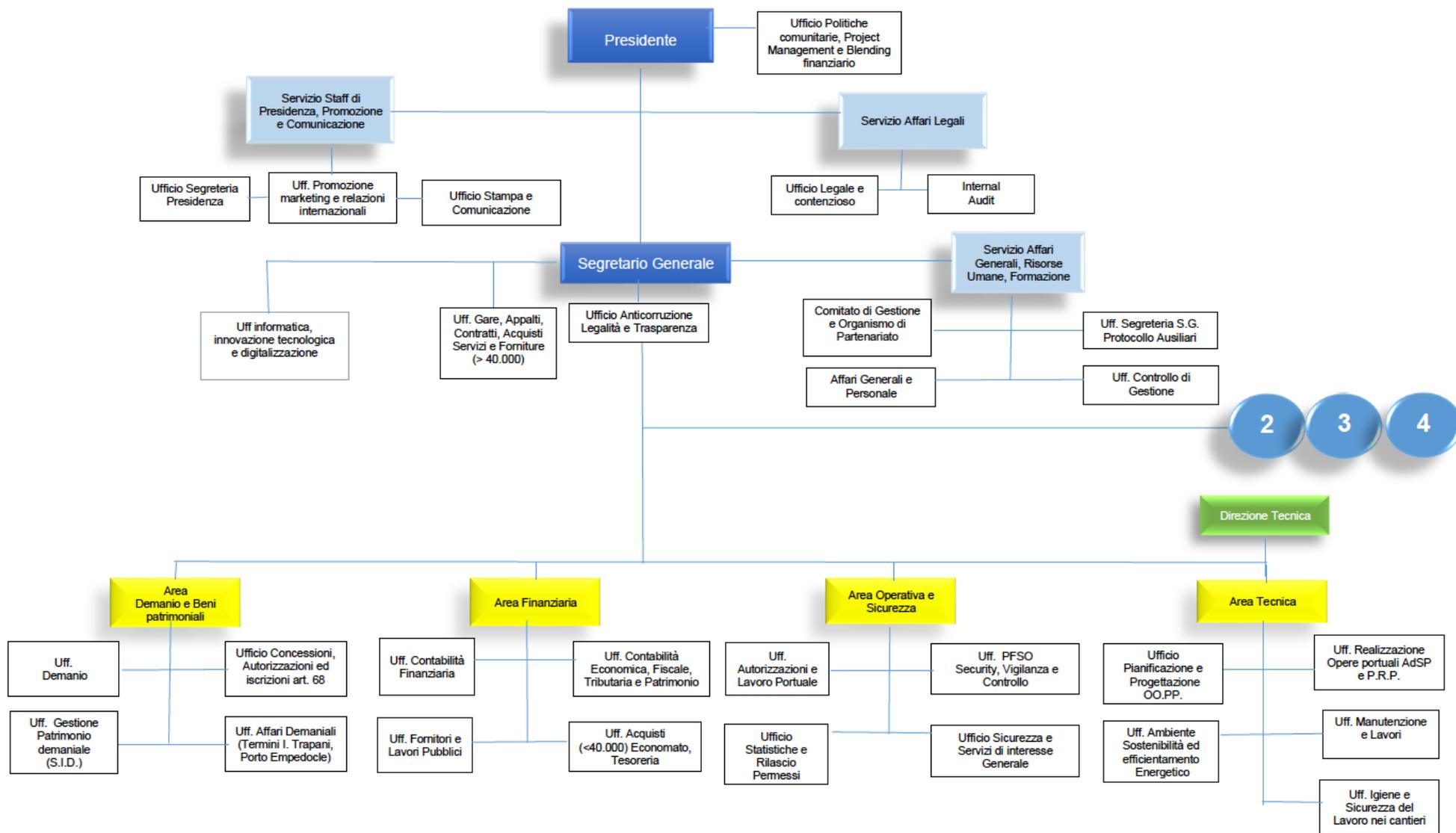


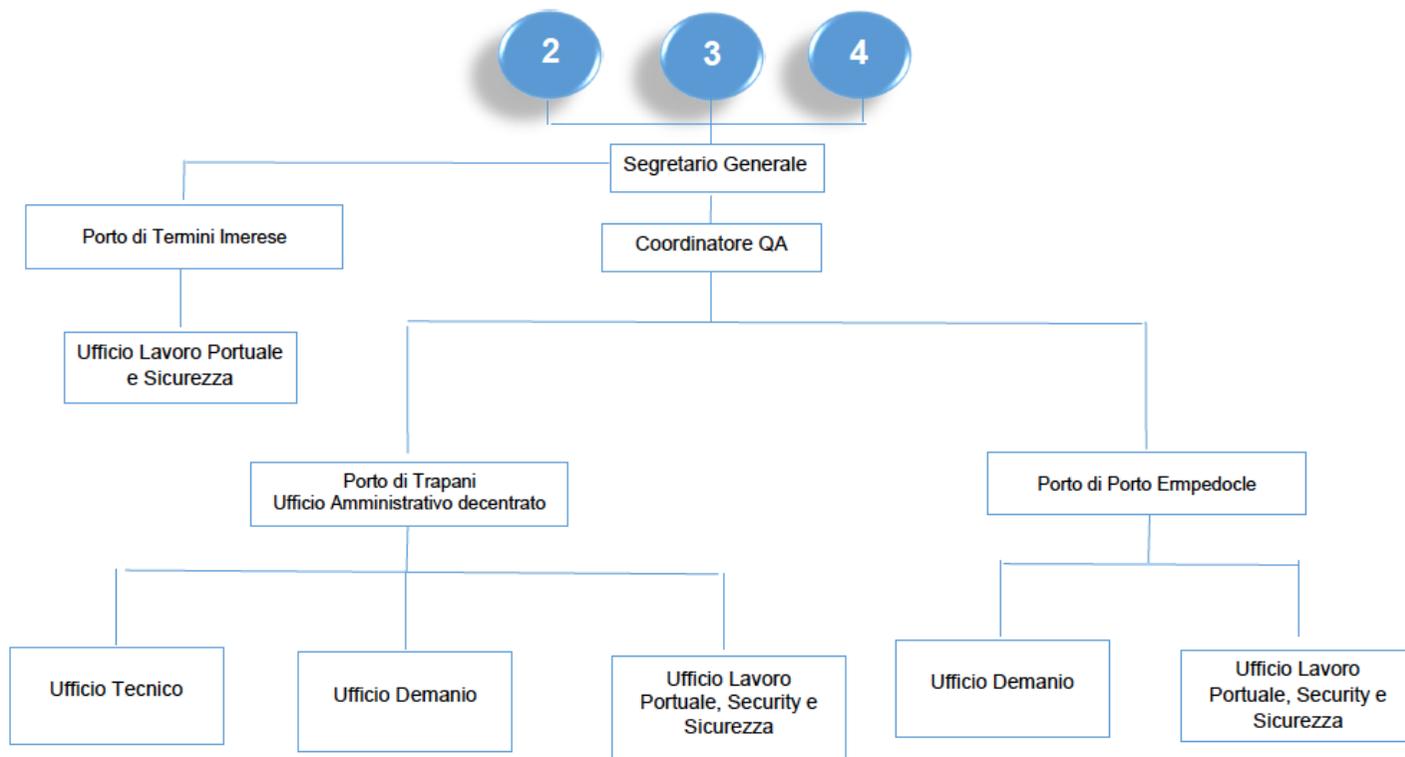
L'AdSP svolge attività la cui complessità richiede un'adeguata dotazione organica, in possesso di comprovata qualificazione professionale nelle materie di competenza. Tuttavia, il numero complessivo di unità di personale ad oggi in servizio risulta notevolmente inferiore alla previsione della pianta Organica, che prevede, a pieno regime, 75 unità oltre il Segretario Generale.

Nel documento di dimensionamento organizzativo della segreteria tecnico operativa, approvato dal Comitato di Gestione nella seduta del 18 dicembre 2017 con delibera n. 13 e successivamente approvata dal Ministero vigilante in data 2/2/2018, la struttura dell'AdSP viene illustrata nel seguente organigramma:

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

DIREZIONE TECNICA	11		1		12
AREA DEMANIO E BENI PATRIMONIALI	6		2	1	9
AREA FINANZIARIA	8				8
AREA OPERATIVA E SICUREZZA	13	2	2	1	18
COORDINATORE PORTO DI TRAPANI			1		1
TOTALI PIANTA ORGANICA	66	2	6	2	76





Di seguito si rappresenta la situazione del personale in organico, suddiviso per livelli contrattuali, per genere, età e scolarità (dati riferiti al 31 dicembre 2018):

QUALIFICA	GENER E		CLASSI DI ETA'			SCOLARITA'		
	M	F	Fino ai 30	Dai 31 ai 40	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		4		2	4
1° LIVELLO	5	3		3	5		2	6
2° LIVELLO	9	3		5	7		8	4
3° LIVELLO	6	4	1	5	4	1	4	5
4° LIVELLO	3				3		3	
5° LIVELLO	1			1			1	

Il triennio in esame per questo Piano delle Performance, sarà, per quanto riguarda il personale, caratterizzato da profondi mutamenti in termini numerici, in primis, ma anche in termini di nuove professionalità per quanto riguarda ruoli fin qui non ricoperti.

L'allargamento delle competenze agli scali di Trapani (laddove si è prevista la presenza di cinque unità) e Porto Empedocle (dove saranno presenti in pianta stabile due unità), oltre un funzionario coordinatore per i due scali, comporterà, come è evidente, la necessità di poter disporre di personale di stanza nei due porti, ma anche di aumentare la dotazione organica per quanto riguarda il personale che, dalla sede si occuperà delle pratiche concernenti i nuovi scali di pertinenza.

Tra il personale in servizio e quello risultante dalla nuova Pianta Organica, ritenuta dotazione minima per poter affrontare la gestione dei quattro scali, si evidenzia la necessità di ricoprire ancora venti posizioni, per le quali si dovrà proseguire con le selezioni pubbliche.

A parte il necessario potenziamento di uffici già esistenti, una novità di rilievo sarà l'attivazione dell'Ufficio ambiente ed efficientamento energetico", attualmente inserito all'interno della Direzione Tecnica, ma che, nella nuova Pianta Organica in approvazione, prevede uno sdoppiamento: l'Ufficio Ambiente passerà all'Area Operativa, mentre la parte dell'efficientamento energetico resterà 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. A tal fine si è ritenuto necessario potenziare il settore informatico, creando uno specifico ufficio "Informatica, innovazione tecnologica e digitalizzazione".

Proseguirà l'attività di formazione del personale, pur in presenza delle notevoli restrizioni di bilancio imposte 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 il cui relativo ufficio è stato potenziato.

Riguardo agli strumenti degli obiettivi ed alla conseguente valutazione dei risultati raggiunti, saranno rivisti, anche con l'ausilio del

costituito 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

### 2.1 Analisi caratteri qualitativi/quantitativi

<b>Indicatori</b>	<b>Valore</b>
Età media del personale (anni)	45
Età media dei dirigenti (anni)	60
Tasso di crescita unità di personale negli anni	
% di dipendenti in possesso di laurea	52%
% di dirigenti in possesso di laurea	80%
Ore di formazione (media per dipendente)	10
Turnover del personale	
Costi di formazione / spese del personale	23.020.00

### 2.2. Analisi Benessere organizzativo

<b>Indicatori</b>	<b>Valore</b>
Tasso di assenze	33%
Tasso di dimissioni premature	
Tasso di richieste di trasferimento	6%
Tasso di infortuni	0%
Stipendio medio percepito dai dipendenti	2.526,00
% di personale assunto a tempo indeterminato	96%

### 2.3 Analisi di genere

<b>Indicatori</b>	<b>Valore</b>
% di dirigenti donne	40%
% di donne rispetto al totale del personale	34%
Stipendio medio percepito dal personale donna (distinto per personale dirigente e non )	2.897,60 personale donna 9.231,00 personale dirigente (donna)
% di personale donna assunto a tempo indeterminato	32%
Età media del personale femminile (distinto per personale dirigente e non )	48 anni personale 54 anni personale dirigente
% di personale donna laureato rispetto al totale personale femminile	71%
Ore di formazione (media per dipendente di sesso femminile)	10

**N.B. La rilevazione dei dati è stata effettuata su base annua prendendo in considerazione il periodo gennaio – dicembre 2018**

## **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	ASSOCIAZIONI DI SETTORE E NON
Altre PA	
Assoportti	
Associazioni ambientaliste	
Associazioni dei consumatori	
Associazioni professionali	DIPENDENTI E ORGANIZZAZIONI SINDACALI
Dipendenti AdSP	
Organizzazioni sindacali interne	
Organizzazioni sindacali	
Dipendenti Enti di Stato	
Lavoratori delle imprese operanti in porto	OPERATORI PORTUALI
Concessionari	
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	ALTRE CATEGORIE
Fornitori di lavoro temporaneo	
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).

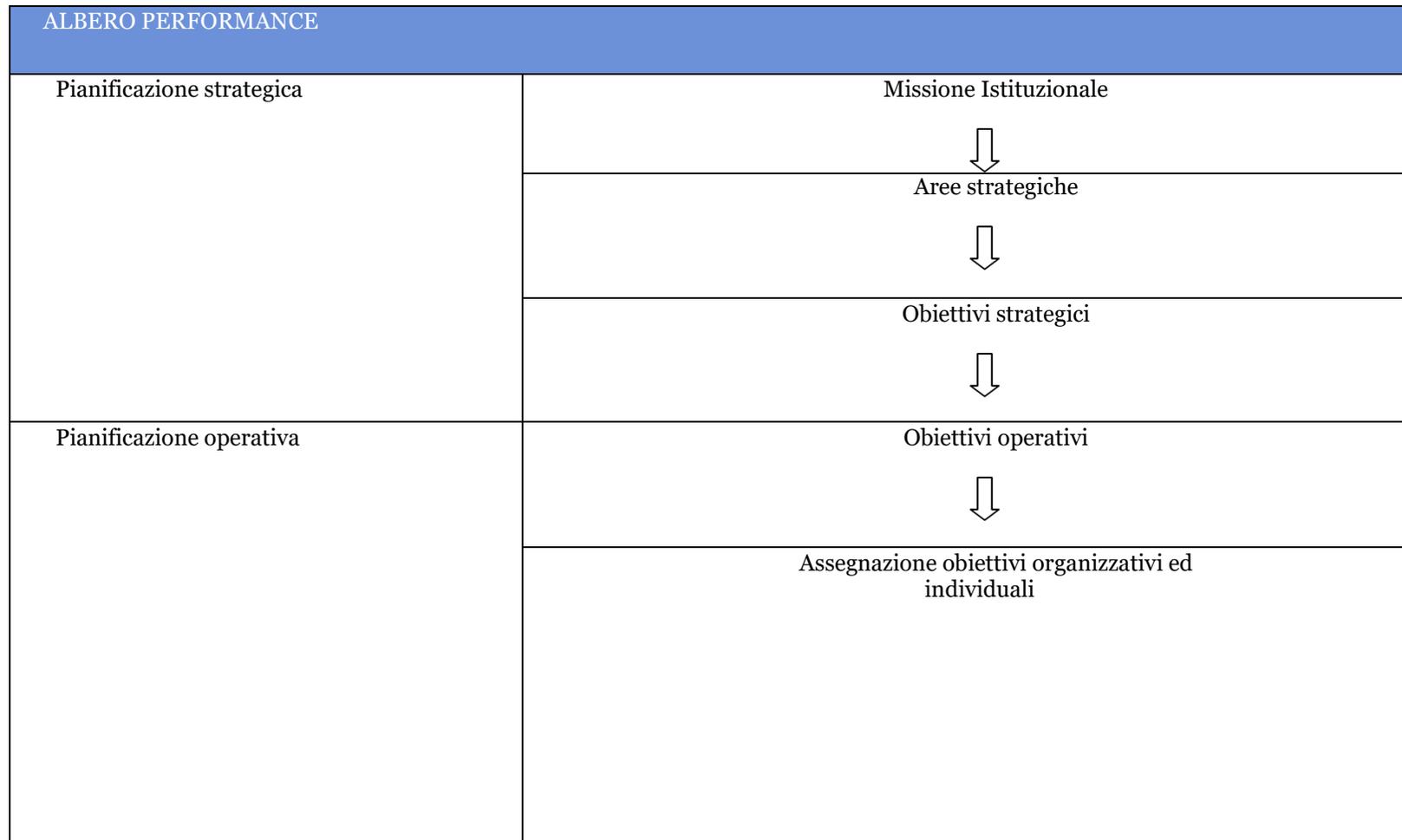
In coerenza con i principi generali individuati dalla CiVIT con le delibere n. 112/2010 e n. 1/2012, l'AdSP, sulla base della missione istituzionale, del contesto, delle relazioni con gli stakeholder e dei vincoli finanziari, ha individuato le aree strategiche e gli obiettivi strategici, con un orizzonte 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**

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).



### **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, coordinato dal Segretario Generale, ha avuto inizio con alcuni incontri tra 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 2019. 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 2019 sono stati ufficializzati solo in data 2 agosto con nota del Gabinetto del Ministro prot. n. 348. Tali obiettivi si vanno 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 2019-2021 è la seconda sperimentazione 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.

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.

Prima tra tutte è l'avvio del procedimento volto alla revisione dei Regolamenti in essere (ad es. Regolamento di accesso civico) oltre a quelli già adottati (Regolamento di Comportamento dei dipendenti, Regolamento d'uso delle aree del demanio marittimo) soprattutto alla luce dei cambiamenti intervenuti nel quadro normativo e organizzativo dei porti. Le attività dell'AdSP, alla luce delle competenze alla stessa attribuite dalla riforma del d.lgs. 169/2016, dovranno essere accuratamente ridiscipline attraverso un sistema di fonti regolamentari ben definite, da considerare veri e propri strumenti di certezza del procedimento, della trasparenza dell'azione pubblica e della partecipazione dei soggetti interessati. Quella delineata è un'attività che coinvolge tutto il personale, dirigente e non, in fasi diverse e programmate. Proprio al fine di improntare questa attività è stato assegnato, ad ogni dirigente, uno specifico obiettivo.

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 2019, 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 2019 approvato dal Comitato di Gestione con delibera n. 16 del 30 ottobre 2018

ENTRATE			
Codice	Descrizione	Previsioni di competenza	Previsioni di cassa
Fondo di cassa			
<b>E1</b>	<b>TITOLO I - ENTRATE CORRENTI</b>		
<b>E1.2</b>	<b>UPB 1.2 - ENTRATE DIVERSE</b>		
<b>E1.2.1</b>	<b>Categoria 1.2.1 - ENTRATE TRIBUTARIE</b>		
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. 927)	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	
	<b>TOTALE CATEGORIA E1.2.1</b>	<b>1.760.000</b>	
<b>E1.2.2</b>	<b>Categoria 1.2.2 - ENTRATE DERIVANTI DALLA VENDITA DI BENI E DALLA PRESTAZIONE DI SERVIZI</b>		
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	
	<b>TOTALE CATEGORIA E1.2.2</b>	<b>6.536.000</b>	
<b>E1.2.3</b>	<b>Categoria 1.2.3 - REDDITI E PROVENTI PATRIMONIALI</b>		
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		
<b>TOTALE CATEGORIA E1.2.3</b>		<b>6.924.000</b>	
<b>E1.2.4</b>	<b>Categoria 1.2.4 - POSTE CORRETTIVE E COMPENSATIVE DI SPESE CORRENTI</b>		
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		
<b>TOTALE CATEGORIA E1.2.4</b>		<b>450.000</b>	
<b>E1.2.5</b>	<b>Categoria 1.2.5 - ENTRATE NON CLASSIFICABILI IN ALTRE VOCI</b>		
E125/20	Entrate varie ed eventuali	2.112.579	
<b>TOTALE CATEGORIA E1.2.5</b>		<b>2.112.579</b>	
<b>TOTALE U.P.B. E1.2</b>		<b>17.782.579</b>	
<b>TOTALE TITOLO E1</b>		<b>17.782.579</b>	

Indice di utilizzo delle entrate correnti per le spese correnti.

	2019	2020	2021
Entrate finanziarie correnti	17.782. 579	19.550. 000	19.750. 000
Spese finanziarie correnti	16.530. 680	18.860. 000	18.860. 000
Rapporto entrate/spese correnti	92,96%	96,47%	95,49%

**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.

## **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.

L'inesistenza di altri soggetti giuridici presso i due acquisiti scali marittimi non consente una valutazione aggregata sia in termini finanziari che gestionali e non è ancora possibile stabilire l'impatto di tale accorpamento.

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 cinque anni per evidenziare i valori principali.

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 variabile.

## Risultati di cassa integrati anni 2015 – 2018

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

	2018		2017		2016		2015	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA
<b>ENTRATE CORRENTI</b>	21.638.062	21.217.207	13.425.309	11.738.285	11.122.800	10.201.469	10.035.545	10.945.812
<b>USCITE CORRENTI</b>	12.035.020	11.877.719	10.937.397	10.149.920	9.876.286	9.657.857	9.439.491	9.557.847
<b>Saldo gestione corrente</b>	<b>9.603.042</b>	<b>9.339.488</b>	<b>2.487.912</b>	<b>1.633.365</b>	<b>1.246.514</b>	<b>543.612</b>	<b>596.054</b>	<b>1.387.965</b>
<b>ENTRATE IN CONTO CAPITALE</b>	33.506.652	22.188.841	12.267.949	19.542.836	4.739.015	11.989.391	5.002.228	8.507.819
<b>USCITE IN CONTO CAPITALE</b>	32.903.552	15.483.082	9.521.610	9.950.295	8.615.847	10.920.784	2.939.742	9.492.604
<b>Saldo gestione c/capitale</b>	<b>603.100</b>	<b>6.705.759</b>	<b>2.746.338</b>	<b>9.592.541</b>	<b>-3.876.832</b>	<b>1.068.607</b>	<b>2.062.486</b>	<b>-984.785</b>

Dai dati su indicati emerge un miglioramento, negli ultimi due anni, del margine che produce la gestione corrente.

Il margine negativo, nell'anno 2016, della gestione di parte capitale è stato finanziato dall'avanzo di amministrazione accertato al 31 dicembre di ciascun anno.

Highlight anni 2014/2018

	2018			2017			2016			2015			2014		
	Istituziona le	Commercia le	Consolida to	Istituziona le	Commercia le	Consolida to									
Revenues	14.115.206	5.665.493	<b>19.780.699</b>	8.776.736	4.802.504	<b>13.579.240</b>	6.473.402	4.643.247	<b>11.116.649</b>	5.849.788	4.744.800	<b>10.594.588</b>	5.370.290	4.436.002	<b>9.806.292</b>
Costi per servizi	3.755.237	2.291.761	<b>6.046.998</b>	2.954.333	2.100.029	<b>5.054.362</b>	2.761.789	2.092.674	<b>4.854.463</b>	2.095.282	2.144.974	<b>4.240.256</b>	2.008.081	2.110.075	<b>4.118.156</b>
Salari e stipendi	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	1.939.745	549.511	2.489.256
Oneri sociali	852.591	67.555	920.146	726.065	138.709	864.774	759.776	104.871	864.647	702.281	142.826	845.107	700.444	133.271	833.715
T.f.r.e quiescen.	212.014	84.874	296.888	161.732	114.340	276.072	146.180	73.139	219.319	129.894	56.459	186.353	124.833	50.442	175.275
Altri costi pers.	58.433	21.583	80.016	65.714	45.573	111.287	35.594	25.493	61.087	69.694	52.693	122.387	56.865	39.686	96.551
Totale costo personale	3.809.774	505.372	<b>4.315.146</b>	3.469.276	906.257	<b>4.375.533</b>	3.324.603	734.175	<b>4.058.778</b>	3.015.613	830.924	<b>3.846.537</b>	2.821.887	772.910	<b>3.594.797</b>
Oneri diversi di gestione	658.446	29.917	<b>688.363</b>	534.413	195.022	<b>729.435</b>	852.210	17.223	<b>869.433</b>	872.141	243.706	<b>1.115.847</b>	85.872	5.876	<b>91.748</b>
Diff. Valore e costi della produzione	4.901.890	2.542.149	<b>7.444.039</b>	998.331	1.157.211	<b>2.155.542</b>	-1.121.603	1.541.784	<b>420.181</b>	-610.269	1.292.119	<b>681.850</b>	-530.704	1.309.819	<b>779.115</b>

## 9.2 Anno 2019

Riguardo la programmazione futura dell'Autorità di Sistema Portuale, si rappresenta che lo stanziamento delle entrate correnti per l'anno 2019 (17.782.579) è diminuito del 20,05% rispetto al 2018 (22.246.576) per effetto di minori approdi nel porto di Palermo parzialmente compensati da maggiori traffici nel porto di Trapani. La riduzione degli approdi è legata alla ridotta disponibilità delle aree interessate dai lavori di riqualificazione e ristrutturazione di cui si è detto nella relazione programmatica.

Lo stanziamento delle uscite per l'anno 2019 (16.530.680) è aumentato del 18,1% rispetto al 2018 (14.007.855) per effetto dell'aumento del costo del personale.

E' stato effettuato uno stanziamento stimato con prudenza atteso che al 31/12/2018 è scaduto il contratto nazionale ed al 30/06/2019 la contrattazione di II° livello.

E' stato inoltre previsto un incremento delle spese relative alla manutenzione, la pulizia le spese di security negli scali dei porti di Trapani e Porto Empedocle.

PROSPETTO RIEPILOGATIVO DELLE SPESE PER MISSIONI E PER PROGRAMMI PREVENTIVO ANNO 2019	Allegato 6	
	ESERCIZIO FINANZIARIO 2019	
	COMPETENZA	CASSA
<b>MISSIONE 013 Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto</b>		
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	54.686.431,63	117.919.463,30
<b>TOTALE MISSIONE 013 Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto</b>	<b>54.686.431,63</b>	<b>117.919.463,30</b>
<b>MISSIONE 032 Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche</b>		
PROGRAMMA 002 Indirizzo politico		
Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	524.200,00	538.548,00

PROGRAMMA 003 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	2.816.764,15	3.009.379,37
<b>TOTALE MISSIONE 032 Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche</b>	<b>3.340.964,15</b>	<b>3.547.927,37</b>
<b>MISSIONE 033 Fondi da ripartire</b>		
PROGRAMMA 001 Fondi d aripartire Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	480.000,00	480.000,00
<b>TOTALE MISSIONE 033 Fondi da ripartire</b>	<b>480.000,00</b>	<b>480.000,00</b>
<b>MISSIONE 099 Servizi per conto terzi e partite di giro</b>		
PROGRAMMA 001 Partite di giro Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	6.849.500,00	7.853.531,00
<b>TOTALE MISSIONE 099 Servizi per conto terzi e partite di giro</b>	<b>6.849.500,00</b>	<b>7.853.531,00</b>
<b>TOTALE SPESE</b>	<b>65.356.895,78</b>	<b>129.800.921,67</b>

# PARTE SECONDA

## OBIETTIVI 2019

### 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**

<b>AREE STRATEGICHE</b>	<b>Obiettivi strategici</b>
<b>1</b> <b>Anticorruzione,</b> <b>trasparenza,</b> <b>performance</b>	Incrementare l'utilizzo degli strumenti e delle misure in tema di anticorruzione e trasparenza, primo fra tutti la tracciabilità dei processi decisionali
	Introduzione strumenti per la tutela del c.d. whistleblower
	Favorire l'introduzione degli strumenti previsti dal D. Lgs. 150/09 e la qualità dei servizi
<b>2</b> <b>Affidamento</b> <b>attività esercitate in</b> <b>porto</b>	Attivazione del "Portale del lavoro portuale" sul sito web dell'AdSP e trasmissione dei dati di carattere tecnico, gestionale ed amministrativo al MIT
	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 traffico merci
	Rilancio della cantieristica navale.

	Mantenimento delle attività industriali e miglioramento della loro efficienza attraverso nuove banchine dedicate.
<b>3</b> <b>Ammodernamento e valorizzazione delle risorse dell'Ente</b>	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><b>4</b></p> <p><b>Interventi Infrastrutturali, logistica e sostenibilità ambientale</b></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>Revisione dei progetti infrastrutturali con relativo adeguamento al nuovo Codice dei contratti pubblici</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>Monitoraggio delle opere avviate e della spesa effettuata rispetto alle risorse assegnate nel triennio 2017-2019 dal Ministero Infrastrutture e Trasporti</p>
	<p>Attuazione delle linee guida per la redazione dei documenti di pianificazione energetico ambientale dei sistemi portuali (DEASP)</p>
<p><b>5</b></p> <p><b>Lavoro, Sicurezza e</b></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>Definire il Piano dell'organico del Porto</p>
	<p>Attivazione del "Portale del lavoro portuale" sul sito web dell'AdSP</p>
	<p>Attivazione del collegamento tra AdSP e Piattaforma dati portuali della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acque interne.</p>

<b>Security in porto</b>	
	Attività legate alla tutela dell'Ambiente, con i relativi interventi di bonifica.
	Soluzioni per rispondere all'incremento del traffico crocieristico e potenziamento dei servizi di qualità.
<b>6 Promozione e reperimento Fondi Comunitari</b>	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 2019 – 2021 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.

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 2019, 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 2019 saranno assegnati (con le modalità di cui all'art. 3 del Sistema di Misurazione e Valutazione):**

1. al Segretario Generale (vedi scheda allegata n. 1);
2. al Direttore Tecnico (vedi scheda allegata n. 2)
3. al Dirigente dell'Area Tecnica (vedi scheda allegata n. 3);
4. al Dirigente dell'Area Finanziaria (vedi scheda allegata n. 4);
5. al Dirigente dell'Area Demanio (vedi scheda allegata n. 5);
6. Al Dirigente dell'Area Operativa (vedi scheda allegata n. 6)
7. al Responsabile del Servizio Staff di Presidenza, Comunicazione e Promozione (vedi scheda allegata n. 7);
8. al Responsabile del Servizio Affari Generali, Risorse Umane e Formazione (vedi scheda allegata n. 8);
9. al Responsabile del Servizio Affari Legali (vedi scheda allegata n. 9)
10. al Responsabile dell'Ufficio Politiche Comunitarie, Project Management (vedi scheda allegata n. 10)
11. al Responsabile dell'Ufficio Informatica, innovazione tecnologica e digitalizzazione (vedi scheda allegata n. 11)
12. al Funzionario Responsabile della Security (vedi scheda allegata n. 12)

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

A tutto il restante personale Quadro ed impiegatizio

Queste schede saranno pubblicate sul sito, nella sezione Amministrazione Trasparente.

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

Per il 2020, previa modifica del Sistema di misurazione e valutazione, sarà anche studiata una possibilità di valutazione incrociata, laddove alcuni elementi (in particolare quelli relativi alle competenze ed ai comportamenti) potranno essere valutati da responsabili di altre Aree/servizi. Tale scelta è dettata dall'assunto secondo il quale tutte le attività dovrebbero essere svolte in misura crescente aderendo ai principi di un modello collaborativo di tipo "orizzontale" ed interdisciplinare, suffragato da una piena circolazione delle informazioni. In armonia con il principio della "orizzontalità" va anche considerato che l'efficacia organizzativa richiede di accogliere gli apporti propositivi di ciascun dipendente. E' in armonia con tali principi che si dovrà puntare a lavorare sempre più attraverso l'istituzione di "gruppi di lavoro", sotto il coordinamento del Segretario Generale per affrontare specifiche tematiche interdisciplinari.

Nel corso del 2019, inoltre, si studieranno dei meccanismi di customer satisfaction, che ci si prefigge di far entrare in funzione nel 2020, 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 2019, assegnate con le modalità di cui all'art. 3 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.

Dal 2019, inoltre, così come previsto anche nella riforma introdotta dal decreto 74/2017, i risultati della performance avranno effetti anche sulle progressioni economiche e sul conferimento di incarichi.

## INDICE

<i>ARTICOLO 1</i> <b>Presentazione del Piano</b> .....	<b>2</b>
<i>ARTICOLO 2</i> <b>Il Quadro normativo</b> .....	<b>5</b>
<i>ARTICOLO 3</i> <b>Le Autorità di Sistema Portuale in generale</b> .....	<b>8</b>
<i>ARTICOLO 4</i> <b>Analisi del contesto esterno</b> .....	<b>14</b>
<i>ARTICOLO 5</i> <b>L’Autorità di Sistema del mare di Sicilia Occidentale</b> .....	<b>17</b>
<i>ARTICOLO 6</i> <b>Sintesi delle informazioni di interesse per i cittadini e per gli Stakeholder esterni</b> .....	<b>31</b>
<i>ARTICOLO 7</i> <b>Mandato Istituzionale e Missione</b> .....	<b>43</b>
<i>ARTICOLO 8</i> <b>Fasi, Soggetti e Tempi del Processo di Redazione del Piano</b> .....	<b>48</b>
<i>ARTICOLO 9</i> <b>Le Risorse Finanziarie</b> .....	<b>52</b>
<i>ARTICOLO 10</i> <b>Obiettivi Strategici</b> .....	<b>60</b>