



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

2021 – 2023

ARTICOLO 1 Presentazione del Piano

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

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

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

Il Piano delle Performance delinea il percorso cui sarà improntata l'azione dell'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale per il triennio 2021 -2023, 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) 2020-2022 (revisione 2021) approvato dal Comitato di Gestione con delibera n. 18 del 17/12/20 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) 2021-2023, approvato con delibera n. 15 del Comitato di Gestione del 17/11/2020, 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 2021.

Ma soprattutto il presente Piano, così come gli altri strumenti di programmazione, si muove sulla scia della direttiva concernente gli indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione che il Ministro delle Infrastrutture ha emanato per il 2021 ed adottata con decreto ministeriale n. 127 del 31/3/2021 nonché sul documento di economia e finanza 2020 denominato "L'Italia veloce. L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica ed infrastrutture".

Gli obiettivi 2021 contenuti nel presente Piano, inoltre, riprendono le priorità operative indicate dal MIT con la direttiva ministeriale n. 166 del 21/4/2021, recante l'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei presidenti delle AdSP, che vengono declinati in 5 obiettivi strategici generali (a loro volta articolati in 10 obiettivi operativi).

ARTICOLO 2

Il Quadro normativo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Al raggiungimento di specifici obiettivi di gruppo o individuali;*
- b) Alla qualità del contributo assicurato alla performance dell'unità organizzativa di appartenenza, alle competenze dimostrate ed ai comportamenti professionali ed organizzativi.*

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

Infine, viene introdotto nel presente Piano il Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA) ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della Legge 7 agosto 2015 n.

124

ARTICOLO 3

Le Autorità di Sistema Portuale in generale

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

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

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

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

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

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

Gli organi dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale:

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

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

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

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

3.1 COMPITI DELLE AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE

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

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

Le principali attività strategiche sono:

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

Traffici portuali

Gestione delle aree demaniali

Personale dell'A.P.

Attività promozionale

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

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

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

3.2 COME OPERANO LE AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICOLO 4

Analisi del contesto esterno

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

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

Le previsioni per il 2021, fortemente condizionato dagli effetti mondiali prima della pandemia, hanno sconvolto tutti i programmi che, precedentemente, andavano nella direzione in cui la domanda di servizi portuali per container nel mediterraneo avrebbe superato supererà quella del Nord Europa. Previsioni che andavano analizzate alla luce di due eventi: l'ampliamento del Canale di Suez e agli ordinativi commissionati ai cantieri di 303 navi superiori agli 8000 TEU, di cui ben 160 superiori ai 10.000 TEU. L'esame della competitività della portualità nazionale non può prescindere dallo scenario strutturale e congiunturale che caratterizza lo sviluppo dell'economia nazionale né può trascurare l'accentuato ruolo oggi svolto dai porti come infrastrutture generatrici e moltiplicatrici di relazioni, sulla scorta della loro grande flessibilità a fronte della rigidità delle infrastrutture terrestri.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'esperienza delle ZES già istituite e funzionanti nei paesi europei dimostra l'utilità dello strumento nella creazione di condizioni economico-sociali atte a creare sviluppo e crescita. Una analisi dei risultati ottenuti mostra che la semplificazione amministrativa e procedurale è

elemento fondamentale per la crescita ed il funzionamento delle ZES, all'interno delle quali l'assistenza gratuita alle imprese per la gestione degli investimenti risulta essere un elemento imprescindibile e vincente per la riuscita delle operazioni.

Gli strumenti fondamentali utilizzati sono, come si è già detto, quelli della riduzione del carico fiscale e contributivo e della attuazione di forti politiche per l'internazionalizzazione e l'attrazione di capitali. Gli investimenti devono tuttavia essere selezionati e vagliati per qualità e tipizzazione. Ma l'uso di tali strumenti da solo non basta esso deve infatti essere affiancati, nel lungo termine, da serie politiche di innovazione, garantendo la formazione di professionalità specializzate a sostegno delle dinamiche evolutive della produzione e della gestione dei servizi

a) procedure semplificate, individuate anche a mezzo di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, e regimi procedimentali speciali, recanti accelerazione dei termini procedimentali ed adempimenti semplificati rispetto a procedure e regimi previsti dalla normativa regolamentare ordinariamente applicabile, sulla base di criteri derogatori e modalità individuate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, se nominato, previa delibera del Consiglio dei ministri;

b) accesso alle infrastrutture esistenti e previste nel Piano di sviluppo strategico della ZES di cui all'articolo 4, comma 5, alle condizioni definite dal soggetto per l'amministrazione, ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni e integrazioni, nel rispetto della normativa europea e delle norme vigenti in materia di sicurezza, nonché delle disposizioni vigenti in materia di semplificazione previste dagli articoli 18 e 20 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169.

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

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

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

Insiadatasi il 03/05/2018, l'organismo ha già avviato operativamente I lavori per la predisposizione del Piano di Sviluppo Strategico corredato di dati ed elementi che identificano le tipologie di attività che da promuovere all'interno di ogni ZES, indicando le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare e che dimostrano la sussistenza di un nesso economico-funzionale con l'Area portuale o con

i porti di cui al comma 2, dell'articolo 3 del DPCM n.12/2018, nel caso la ZES ricomprenda più aree non adiacenti. Fermo restando che le aree non contigue devono comunque essere collegate alle aree portuali da infrastrutture adeguate alla realizzazione del Piano di Sviluppo Strategico.

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

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

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

Le aree individuate dalla Regione sono il risultato dell'esito di un'analisi fatta di tre step:

1. Definizione dell'area portuale e dello spazio retroportuale proposta dall'AdSP MSOCC, con copertura della superficie ZES per il 90%
2. Aree derivanti dall'avviso pubblico della regione rivolto ai comuni relativo alla superficie residua del 10% dell'area ZES destinata per DPCM,
3. Aree reinserite o riprogrammate rispetto alla superficie ammissibile fra quella candidata nelle prime due fasi.

Il Piano, adottato con provvedimento della Giunta Regionale in due momenti distinti, ovvero nell'agosto 2019 e dicembre 2019, segue le medesime logiche di indirizzo del Documento di Pianificazione Economica e Finanziaria, contiene dati economici aggiornati al DPEF e senza stravolgere le programmazioni precedenti , che hanno qualificato i territori interessati, cerca attraverso il documento di individuare all'interno del perimetro la migliore offerta possibile di aree di attrazione imprenditoriale in funzione di accessi, uso delle infrastrutture portuali, servizi di rete, esaltando le specificità territoriali di ciascun area , in funzione soprattutto delle vie di accesso, della posizione logistica e dei servizi di supporto alle imprese che si potranno attivare e/o sono già presenti sul territorio. La ZES Sicilia Occidentale consta di una superficie complessiva di ha 1.869,56 al cui interno fanno da volano i 4 porti del network dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, corrispondenti spazi retroportuali e aree industriali connesse di potenziale crescita e attrattività economica articolate territorialmente in 4 province (Palermo, Trapani, Agrigento, Caltanissetta).

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

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, del 22 luglio 2020, è stata istituita, ai sensi dell'art. 4, comma 5, del Decreto Legge n°91 del 2017, convertito, con modificazioni della Legge n. 123 del 2017, una Zona Economica Speciale nella Sicilia Occidentale, nei termini di cui al Piano di Sviluppo strategico presentato dalla Regione Siciliana.

La strategica collocazione geografica della Sicilia, attraversata com'è dal Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, evidenzia come essa meriti una particolare valorizzazione in termini di appetibilità economico-logistici, rappresentando essa il primo approdo europeo di rilevanza internazionale per le navi provenienti dall'Oceano Indiano dopo l'attraversamento del canale di Suez. La Sicilia riveste infatti un ruolo strategico di grande importanza per l'intera politica dei trasporti dell'Unione, come riconosciuto sia dal workplan di Corridoio sia –sul piano empirico- dalle strategie marittime in atto, che recuperano l'antica Via della seta marittima per realizzare il progetto cinese cd. —one belt one road”.

L'impatto delle agevolazioni per le due ZES siciliane determina quindi due effetti: un aumento degli investimenti che deriva dal meccanismo stesso dell'agevolazione e un potenziale aumento delle esportazioni. Sono state realizzate simulazioni per le due ZES e per la Sicilia nel suo complesso, che prendono in considerazione solo gli effetti delle agevolazioni sugli investimenti o anche quelli sulle esportazioni.

Considerando solo gli effetti sugli investimenti delle agevolazioni alle ZES l'impatto in termini di PIL e di occupazione è relativamente modesto in quanto, come è già stato segnalato da numerose analisi, un incremento degli investimenti nell'industria determina soprattutto un incremento delle importazioni dalle altre regioni italiane dall'estero.

Gli effetti degli investimenti indotti dalle agevolazioni ZES rispetto al PIL dell'anno finale è pari allo 0,2%, un impatto positivo ma modesto.

Considerando anche gli effetti di potenziale crescita delle esportazioni l'impatto migliora in misura significativa, come è evidenziato dal rapporto tra PIL e agevolazioni che si avvicina al 180% per la ZES Occidentale e che supera il 200% per quella Orientale. Gli effetti degli investimenti indotti dalle agevolazioni ZES rispetto al PIL dell'anno finale è pari allo 0,6%, un impatto decisamente più sostenuto.

ARTICOLO 5

L'Autorità di Sistema del mare di Sicilia Occidentale

Gli obiettivi strategici che si è posta questa amministrazione, sono illustrati nella revisione 2021 del P.O.T.2020-2022, approvato con delibera n. 18 dal Comitato di Gestione del 17/12/2020. Tale Programma Operativo Triennale è stato redatto all'insegna dell'innovazione, dopo avere studiato attentamente le realtà dei quattro porti che fanno parte del network, le attuali condizioni infrastrutturali, i traffici esistenti e quelli con potenziale di sviluppo, il tessuto economico, turistico - ricettivo delle città portuali, delineando un nuovo piano di rilancio concreto, efficiente e competitivo. Il P.O.T. con la sua visione triennale, rappresenta un vero vademecum sulla modalità di programmazione portuale della Sicilia occidentale con l'indicazione delle opere infrastrutturali la cui realizzazione è ritenuta significativa, in sintonia con gli obiettivi definiti dal governo.

Concretezza, focalizzazione su obiettivi definiti, rapidità nella fase esecutiva – entro i vincoli di legalità sempre rispettati e fatti rispettare con rigore - sono i principi alla base della pianificazione. I porti della Sicilia occidentale hanno dimostrato di non essere in competizione tra loro, ma hanno agito per proporsi, su scala internazionale e mediterranea, quale sistema integrato di servizi per la connettività, consapevoli di come la strategia sia quella di potenziare il network siciliano, un sistema portuale oggi *multipurpose*, valore da coltivare e rafforzare.

Questo Piano delle Performance 2021 – 2023 rappresenta un ulteriore slancio deciso e ottimista verso il futuro dei quattro porti, nonostante il momento poco felice. In un anno, il 2020, tanto scellerato, non possiamo – come avremmo voluto e potuto - essere supportati dai numeri delle crociere, anche se non si può non registrare la collocazione del porto di Palermo al terzo posto per numero di crocieristi dopo Civitavecchia e Genova, nonostante la perdita numerica rispetto al 2019. Ma malgrado la pandemia, alla nostra portualità va riconosciuto un ruolo chiave, quello di essere uno strumento indispensabile per la coesione economica e sociale di questa parte di Sicilia. In qualsiasi contesto.

Prevedere gli scenari e gli sviluppi dei prossimi anni è esercizio ancora contraddittorio ed estremamente rischioso, visto che a un periodo già preesistente di forte crisi si è aggiunta la pandemia: l'economia e il cluster marittimo sono condizionati da tali scenari e per i sistemi portuali ne deriva una stagione di minori entrate e, quindi, di grande attenzione sulle scelte di investimento.

Dunque, se per qualche mese ancora non sarà tempo per crescite annuali esponenziali, è pur vero che margini per uno sviluppo sono possibili, sviluppo che passa attraverso le infrastrutture del sistema portuale, la sostenibilità e l'innovazione, secondo priorità aderenti agli stimoli degli operatori, che favoriscano la competitività delle imprese e l'aumento dei posti di lavoro. Nei quattro scali sono numerose le partite aperte sul versante infrastrutturale e dei piani regolatori e particolare attenzione è riservata alla manutenzione dei fondali. Infatti, lo sviluppo delle infrastrutture riguarda, in

particolare, la questione dei dragaggi, priorità assoluta per cogliere le opportunità di crescita dei traffici in un mercato fortemente competitivo. Innovazione tecnologica e sostenibilità ambientale sono fondamentali rispettivamente per migliorare la qualità dei servizi per merci e passeggeri e per competere alla pari con le necessità dei porti contemporanei. Tutt'altro che secondaria la sostenibilità, ovvero il lavoro per la riduzione dell'impatto dei porti sull'ambiente, attraverso l'adozione di misure orientate a risparmio ed efficienza energetica, integrate alle tecnologie di produzione e sfruttamento delle fonti rinnovabili. L'efficientamento energetico e ambientale è il passo necessario per incrementare in modo significativo la sostenibilità ambientale dei porti della Sicilia occidentale, in coerenza con gli obiettivi strategici del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. Analogamente, il dialogo porto-città viene promosso per sostenere l'apertura degli scali verso la comunità locale, favorire la conoscenza del ruolo dei porti nel benessere del territorio. Pensiamo alla riqualificazione del porticciolo di Sant'Erasmus a Palermo, una testimonianza, a lungo trascurata, della storia cittadina che è stata ripresa dall'Authority e messa al centro della memoria.

La capacità di esecuzione nell'adeguamento infrastrutturale costituisce un altro obiettivo primario dell'Autorità per assicurare agli armatori certezze nella capacità dei porti per la ricezione delle navi – anche attraverso gli interventi di miglioramento dei servizi di accoglienza a terra, lo sviluppo di terminal crociere come a Palermo, Trapani e Porto Empedocle - coerentemente con la domanda del mercato. Sempre nella sfera di responsabilità diretta dell'Autorità rientrano gli interventi di miglioramento e riorganizzazione di funzioni portuali, processi che richiedono lavoro di programmazione e fasi intermedie di realizzazione. Vale per i *waterfront* di Palermo e Trapani, che necessitano di interventi di riorganizzazione, miglioramento funzionale, maggiore integrazione con il tessuto cittadino. Il 2021 sarà l'anno clou degli interventi sul Molo trapezoidale che, come più volte sottolineato, stravolgeranno il fronte a mare di Palermo. Tale progettualità intende valorizzare la vocazione crocieristica del porto, creando al contempo uno spazio da vivere per i crocieristi in transito e per la comunità, promuovendo una cultura marittima tra la cittadinanza.

Si punta nell'arco dei prossimi cinque anni a raggiungere e superare il milione di crocieristi per entrare nella *top five* dei porti italiani. L'incremento dei flussi turistici transitanti per il porto avrà impatti positivi sull'intero territorio, soprattutto se azioni congiunte con enti e operatori locali e armatori riusciranno a incrementare i tempi di permanenza e la spesa media dei turisti sbarcati. Confermeremo l'importanza del ro/ro – i numeri ci hanno dato ragione anche in un anno particolare come il 2020 - dato il posizionamento favorevole rispetto alle tradizionali rotte ro-pax, sia nazionali, sia internazionali, con margini di sviluppo legati ai traffici misti merci/passeggeri. In ogni porto l'obiettivo primario rimane quello di portare a compimento le opere infrastrutturali in corso.

Non si può non tenere conto del contesto industriale di riferimento: i destini dei porti sono strettamente connessi al retroterra produttivo, che ha da

sempre costituito un fattore primario di reciproco condizionamento per uno sviluppo competitivo. Allora fa obbligo guardare con sempre crescente interesse al porto industriale: a Palermo dovrà continuare a essere sorretto e valorizzato il più possibile – per quanto nelle possibilità della Autorità di Sistema portuale – per supportare la ripresa e l'ulteriore sviluppo di importanti realtà produttive come Fincantieri che vi gravitano e che hanno un peso enorme nell' economia della città. Gli interventi sulla filiera della cantieristica navale e sulle attività industriali accresce il valore aggiunto nei porti.

Con la nascita delle Zes siciliane, si pongono le condizioni per attrarre nuovi investimenti industriali necessari per consolidare la base produttiva regionale, uno snodo di politica industriale e logistica decisivo per i prossimi anni. Le Zes che coinvolgono i territori dei porti possono rappresentare una politica industriale rilevante, consentendo di ispessire e consolidare il tessuto produttivo regionale attraendo l'attenzione delle compagnie armatoriali. La “struttura portuale” sulla quale puntiamo sarà, quindi, da intendersi sia come insieme di infrastrutture che come servizi offerti, in grado di innescare un processo virtuoso di rivitalizzazione del tessuto economico e sociale del territorio, nelle varie declinazioni e personalizzazioni dei quattro porti. Sono queste le premesse, e le promesse, per guardare avanti e portare a casa importanti risultati. Rafforziamo il profilo dei nostri porti. Così facendo, come la lettura di questa revisione spiegherà nel dettaglio, quando nuovamente matureranno le condizioni, l'AdSP si farà trovare pronta.

Ai fini di un completo panorama delle attività poste in essere dall'AdSP del mare di Sicilia Occidentale si rinvia alla lettura del Piano Operativo Triennale.

-

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.

6.1 IL PERSONALE

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

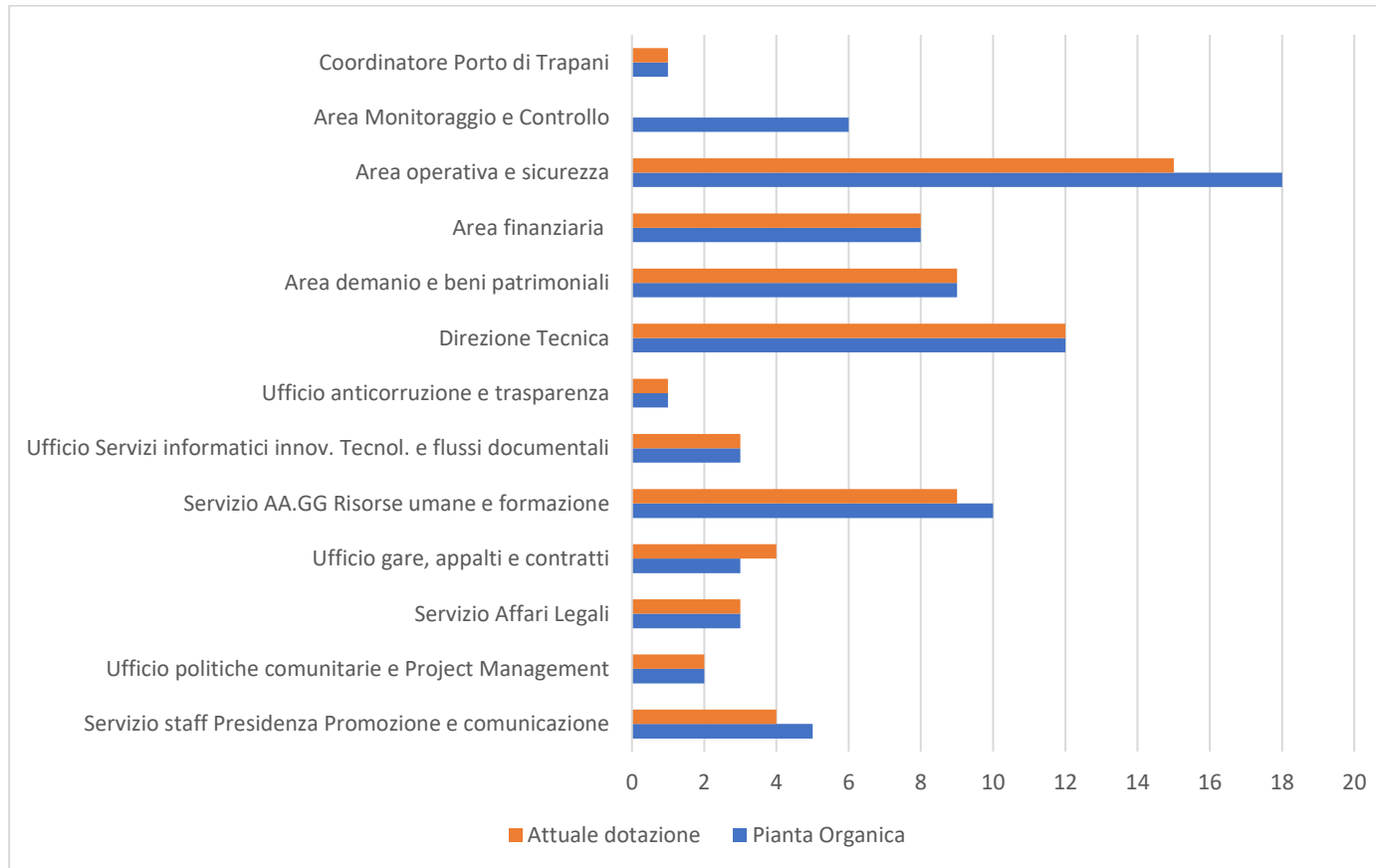
Ulteriore modifica apportata con la nuova Pianta Organica è stato lo spostamento dell'Ufficio Ambiente e sostenibilità ambientale che è transitato dall'Area Tecnica all'Area Operativa, mentre il settore relativo all'efficientamento energetico è rimasto di competenza dell'Area Tecnica.

Per comprendere l'attuale distribuzione di massima delle unità in organico per le aree e per gli uffici in cui è articolata l'AdSP si rinvia ai seguenti grafici (dati riferiti al 31 dicembre 2020):

Nel grafico, l'asse superiore (colore ocra) indica l'attuale dotazione dell'organico, fotografata alla data del 31 dicembre 2020.

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

Appare quindi immediatamente visibile come allo stato attuale l'AdSP, grazie alle numerose procedure selettive avviate e concluse, abbia raggiunto nella quasi totalità degli uffici, la piena dotazione. Le residue carenze saranno colmate nel corso del triennio 2021 – 2023.



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

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

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

UFFICIO SERVIZI INFORMATICI, INFORMATIVI, INNOV. TECNOLOGICA E FLUSSI DOCUMENTALI	3				3
UFFICIO ANTICORRUZIONE E TRASPARENZA	1				1
DIREZIONE TECNICA COORDINATORE TP E P.E.	10		2		12
AREA DEMANIO E BENI PATRIMONIALI	6		2	1	9
AREA FINANZIARIA	8				8
AREA OPERATIVA E SICUREZZA	13	1	1		18
AREA MONITORAGGIO E CONTROLLO	0				6
TOTALI PIANTA ORGANICA	64	1	5	1	82

A parte il necessario potenziamento di uffici già esistenti, una grossa sfida è rappresentata dall'implemento dell'Ufficio ambiente e da un maggiore impulso a quello dell'efficientamento energetico". Ai temi ambientali, infatti, sarà riservata una grande attenzione nei prossimi anni.

Lo sviluppo di politiche delle risorse umane rappresenta una delle priorità strategiche dell'AdSP. Si parte dalla consapevolezza che attraverso una particolare attenzione al fattore umano è possibile generare un sistema portuale e logistico competitivo. La qualità delle conoscenze e del lavoro, la preparazione professionale ai fini della produttività e della sicurezza, rappresentano elementi essenziali da perseguire e sostenere con specifiche azioni.

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

Nel 2021 vedrà anche la luce la nuova modalità del lavoro agile, che andrà a sostituire lo smart working introdotto dall'emergenza epidemiologica. A tal fine è in fase di studio il Piano Organizzativo per il Lavoro Agile (P.O.L.A.).

Sempre largo spazio sarà riservato all'attività di formazione del personale, pur in presenza delle notevoli restrizioni di bilancio imposte, alle spese di trasferta, dalle norme finanziarie, alle quali si cercherà di ovviare, laddove possibile, con la formazione in house, anche e soprattutto in epoca condizionata dalla pandemia. In particolare, sarà dato ampio spazio alla formazione in materia di trasparenza ed anticorruzione, basilare per un buon andamento della pubblica amministrazione.

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

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

Di seguito si rappresenta la situazione del personale in organico, suddiviso per livelli contrattuali, per genere, età e scolarità (dati riferiti al 31 dicembre 2020):

QUALIFICA	GENERE		CLASSI ETA'			SCOLARITA'		
	M	F	FINO AI 30	DAI 31 AI 50	OLTRE I 50	SCUOLA OBBLIGO	DIPLOMA	LAUREA
DIRIGENTI	2	2			3		1	3
QUADRI "A"	3	2			5		1	4
QUADRI "B"	4	4		3	5		2	6
1° LIVELLO	6	4		1	9		6	4
2° LIVELLO	8	7		8	7		4	11
3° LIVELLO	11	8		15	4	1	4	15
4° LIVELLO	8	1		8	1		6	3
5° LIVELLO								

2.1 Analisi caratteri qualitativi/quantitativi

Indicatori	Valore
Età media del personale (anni)	49
Età media dei dirigenti (anni)	60
Tasso di crescita unità di personale negli anni	7%
% di dipendenti in possesso di laurea	65%
% di dirigenti in possesso di laurea	75%
Ore di formazione (media per dipendente)	6
Turnover del personale	
Costi di formazione / spese del personale	15.248,50

2.2 Analisi del benessere organizzativo

Indicatori	Valore
Tasso di assenze	11,95%
Tasso di dimissioni premature	0%
Tasso di richieste di trasferimento	0%
Tasso di infortuni	2%
Stipendio medio percepito dai dipendenti	2.946,43 (senza il premio raggiungimento obiettivi)
% di personale assunto a tempo indeterminato	100%

2.3 Analisi di genere

Indicatori	Valore
% di dirigenti donne	50%
% di donne rispetto al totale del personale	38%
Stipendio medio percepito dal personale donna (distinto per personale dirigente e non)	2.794,88 personale (donna) 10.173,81 personale dirigente (donna)
% di personale donna assunto a tempo indeterminato	40%
Età media del personale femminile (distinto per personale dirigente e non)	43 anni personale 56 anni dirigente
% di personale donna laureato rispetto al totale personale femminile	88%
Ore di formazione (media per dipendente di sesso femminile)	9

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 della Mobilità sostenibili	
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	
Componenti del Comitato di Gestione	
Guardia di Finanza	
Polizia di Stato	
Altre PA	
Assoportì	ASSOCIAZIONI DI SETTORE E NON
Associazioni ambientaliste	
Associazioni dei consumatori	
Associazioni professionali	
Dipendenti AdSP	DIPENDENTI E ORGANIZZAZIONI SINDACALI
Organizzazioni sindacali interne	
Organizzazioni sindacali	
Dipendenti Enti di Stato	
Lavoratori delle imprese operanti in porto	
Concessionari	OPERATORI PORTUALI
Componenti dell'Organismo di Partenariato	
Operatori cui sono affidati servizi di interesse generale	
Impresa security	
Imprese autorizzate ex art. 16 L. 84/94	
Imprese autorizzate ex art. 68 del codice della navigazione	

Fornitori di lavoro temporaneo	ALTRE CATEGORIE
Privati cittadini	
Popolazione adiacente l'ambito portuale	
Passeggeri	

ARTICOLO 7

MANDATO ISTITUZIONALE E MISSIONE

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

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

7.1 ALBERO DELLA PERFORMANCE

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

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

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

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

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

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

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

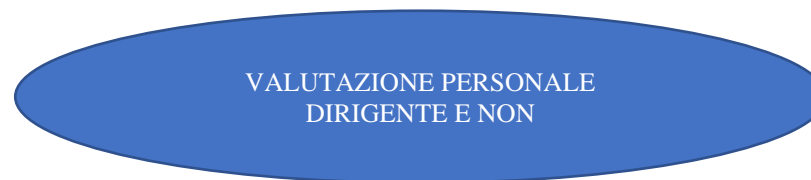
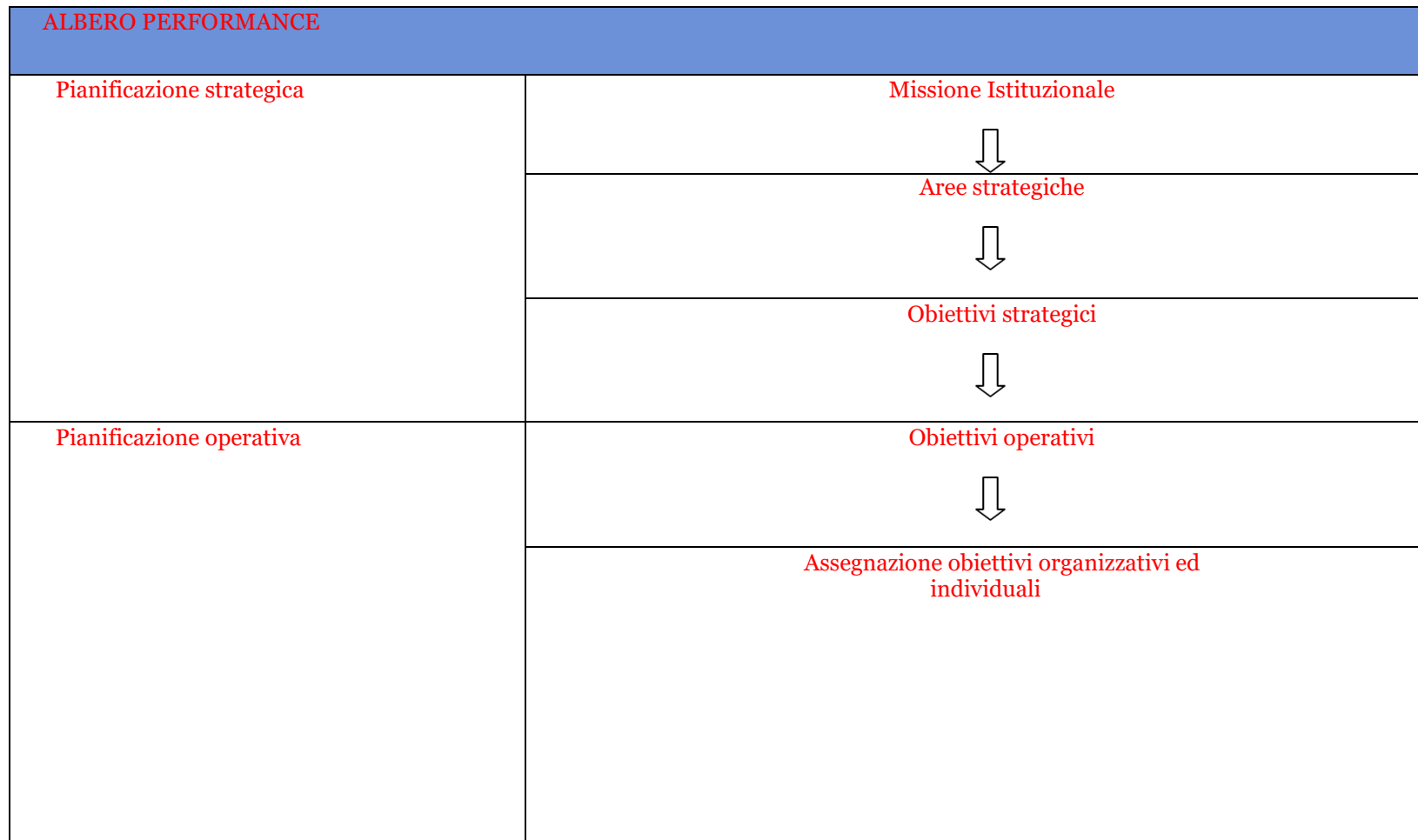
In coerenza con i principi generali individuati dalla CiVIT con le delibere n. 112/2010 e n. 1/2012, l'AdSP, sulla base della missione istituzionale, del contesto, delle relazioni con gli stakeholder e dei vincoli finanziari, ha individuato le aree strategiche e gli obiettivi strategici, con un orizzonte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

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

Agli obiettivi sono stati poi associati:

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

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



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 ha avuto inizio con alcuni incontri tra il Segretario Generale, l'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV), i Dirigenti, ed i funzionari Quadri. In tale sede sono stati forniti chiarimenti e informazioni utili ai fini della predisposizione del Piano. Successivamente a questi incontri, il Segretario Generale insieme ai Dirigenti e Quadri dell'Ente, nella logica della programmazione partecipata, ha individuato ed assegnato gli obiettivi operativi per il 2021. 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 della Mobilità sostenibili al Presidente dell'AdSP del mare di Sicilia Occidentale. Gli obiettivi 2021 sono stati assegnati, in maniera uniforme a tutti i Presidenti delle AdSP, in data 26/4/2021 con nota n. 6938.

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 2021-2023 è la terza applicazione del ciclo di gestione della performance, come inteso dal D. Lgs. 150/09, ma, per poter valutare congruamente l'esatta portata dello strumento, che dovrà essere implementato e consolidato nel tempo, si ritiene necessario il completamento di almeno un altro ciclo. L'AdSP concepisce, infatti, il proprio ciclo della performance come un processo in divenire e potenzialmente aperto al miglioramento continuo.

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

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

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

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

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

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

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

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

La Performance organizzativa concerne i seguenti ambiti:

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

8.2 COERENZA CON LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA E DI BILANCIO

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

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

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

ARTICOLO 9

IL PIANO ORGANIZZATIVO DEL LAVORO AGILE

9.1 DEFINIZIONE DI LAVORO AGILE E RIFERIMENTI NORMATIVI

Il lavoro agile nella Pubblica Amministrazione trova il suo avvio nella Legge 7 agosto 2015 n. 124 "Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione della amministrazioni pubbliche". La risoluzione del Parlamento europeo del 13/9/2016, definisce il Lavoro Agile come un nuovo approccio all'organizzazione del lavoro, basato su una combinazione di flessibilità, autonomia e collaborazione.

La definizione contenuta nella Legge 81/2017 pone l'accento sulla flessibilità organizzativa, sulla volontarietà delle parti che sottoscrivono l'accordo individuale e sull'utilizzo di strumentazioni che consentano di lavorare da remoto.

Il lavoro agile è una modalità di esecuzione del rapporto di lavoro subordinato caratterizzato dall'assenza di vincoli orari o spaziali e un'organizzazione per fasi, cicli e obiettivi, stabilita mediante accordo tra dipendente e datore di lavoro.

Nella maggior parte della P.A. la previsione di legge è rimasta lettera morta, fino all'avvento della pandemia che ha costretto ad un massiccio ricorso al lavoro a distanza, pur in assenza della specifica regolamentazione e degli accordi contrattuali.

Con il decreto rilancio (convertito in legge 17/7/2020 n. 77) ed in particolare con le Linee Guida (emanate nel dicembre 2020) dal Dipartimento della Funzione Pubblica, il Governo spinge affinché le PPAA passino dall'attuazione dello smart working emergenziale, all'attuazione del Lavoro Agile tra le modalità ordinarie di svolgimento dell'attività lavorativa.

Proprio a tale scopo nasce il POLA (Piano Organizzativo del Lavoro Agile) il programma di sviluppo triennale del lavoro agile in cui ciascuna PA deve individuare le misure organizzative e formative, i requisiti tecnologici e gli strumenti di rilevazione e verifica periodica dei risultati conseguiti, che consentano ad una quota di personale che sarà stabilita nel Piano e che si occupa di attività che possono essere svolte da remoto, di potersi avvalere di tale modalità lavorativa.

Secondo le Linee Guida sopracitate, il POLA deve contenere i seguenti contenuti minimi:

- a) Livello di attuazione e di sviluppo del lavoro agile;
- b) Modalità attuative;
- c) Soggetti, processi e strumenti del lavoro agile;
- d) Programma di sviluppo del lavoro agile.

Considerato che l'applicazione del lavoro agile come modalità ordinaria di svolgimento dell'attività lavorativa richiede una revisione complessiva dell'organizzazione dell'Amministrazione, per l'anno in corso l'AdSP provvederà a redigere il POLA, al fine di poterlo attuare con decorrenza ottobre 2021, stante che, ad oggi, lo smart working "emergenziale" è stato prorogato a tutto il 30/9/2021.

Pertanto, per l'anno in corso il POLA sarà approvato separatamente dal Piano delle Performance. Dagli anni successivi ne costituirà parte integrante, pur in apposita sezione.

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 il citato regolamento di contabilità.

Di seguito si riporta, dunque, il quadro generale riassuntivo della gestione finanziaria, così come illustrato nel Bilancio di Previsione esercizio finanziario 2021 approvato dal Comitato di

Gestione con delibera n. 12 del 17/11/2020 ed approvato dal MIT con nota protocollo n. 4383 del 15/02/2021.

QUADRO GENERALE RIASSUNTIVO

ENTRATE	Anno 2021		Anno 2020	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA
UPB 1.1 - ENTRATE DERIVANTI DA TRASFERIMENTI CORRENTI				
UPB 1.2 - ENTRATE DIVERSE	17.953.411	19.348.707	17.145.137	16.886.330
A) TOTALE TITOLO I - ENTRATE CORRENTI	17.953.411	19.348.707	17.145.137	16.886.330
UPB 2.1 - ENTRATE PER ALIENAZIONE DI BENI PATRIMONIALI E RISCOSSIONE DI CREDITI		130.000	302.000	302.000
UPB 2.2 - ENTRATE DERIVANTI DA TRASFERIMENTI IN CONTO CAPITALE		153.393.974	107.975.659	55.812.829
UPB 2.3 - ACCENSIONE DI PRESTITI (F)	35.200.000	22.200.000	40.100.000	5.100.000
B) TOTALE TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE	35.200.000	175.723.974	148.377.659	61.214.829

UPB 3.1 - ENTRATE AVENTI NATURA DI PARTITA DIGIRO	9.361.500	9.818.900	7.511.500	7.829.858
C) TOTALE TITOLO III - PARTITE DI GIRO	9.361.500	9.818.900	7.511.500	7.829.858
(A+B+C) TOTALE GENERALE ENTRATE	62.514.911	204.891.580	173.034.296	85.931.018
D) Utilizzo dell'avanzo di amministrazione iniziale				
Totali a pareggio	62.514.911	204.891.580	173.034.296	85.931.018

USCITE	Anno 2021		Anno 2020	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA
UPB 1.1 - FUNZIONAMENTO	7.743.060	7.987.540	7.221.542	7.411.034
UPB 1.2 - INTERVENTI DIVERSI	9.862.515	11.038.550	9.643.963	10.662.796
UPB 1.4 - TRATTAMENTI DI QUIESCENZA, INTEGRATIVI E SOSTITUTIVI	447.836	460.636	364.466	364.466
UPB 1.5 - ACCANTONAMENTI A FONDI RISCHI EDONERI	200.000	200.000	200.000	200.000
A1) TOTALE TITOLO I - USCITE CORRENTI	18.253.411	19.686.726	17.429.971	18.638.296
UPB 2.1 - INVESTIMENTI	36.294.434	206.165.180	228.387.722	89.828.676
UPB 2.2 - ONERI COMUNI	200.000	719.683	40.100.000	600.000
B1) TOTALE TITOLO II - USCITE IN CONTO CAPITALE	36.494.434	206.884.863	268.487.722	90.428.676
UPB 3.1 - USCITE AVENTI NATURA DI PARTITA DIGIRO	9.361.500	10.503.316	7.511.500	7.974.705
C1) TOTALE TITOLO III - PARTITE DI GIRO	9.361.500	10.503.316	7.511.500	7.974.705
(A1+B1+C1) TOTALE GENERALE USCITE	64.109.345	237.074.905	293.429.193	117.041.677
D1) Copertura del disavanzo di amministrazione iniziale				
Totali a pareggio	64.109.345	237.074.905	293.429.193	117.041.677

RISULTATI DIFFERENZIALI	Anno 2021		Anno 2020	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA
(A-A1) Situazione Finanziaria	-300.000	-338.019	-284.834	-1.751.966

(B-B1) Saldo movimenti in c/capitale	-1.294.434	-	-120.110.063	-
		31.160.890		29.213.846
(A+B-F) - (A1+B1)Indebitamento/Accreditamento netto	-36.794.434	-	-160.494.897	-
		53.698.908		36.065.813
(A+B) - (A1+B1) Saldo netto da finanziare/impiegare	-1.594.434	-	-120.394.897	-
		31.498.908		30.965.813
(A+B+C) - (A1+B1+C1) Saldo complessivo	-1.594.434	-	-120.394.897	-
		32.183.325		31.110.659

Indice di utilizzo delle entrate correnti per le spese correnti.

	2020	2021	2022
Entrate finanziarie correnti	17.145.137	17.953.411	19.263.602
Spese finanziarie correnti	17.429.971	18.253.411	18.913.602
Rapporto spese/entrate correnti	101,,66%	101,67%	98,18%

Il rapporto fra le uscite e le entrate correnti evidenzia l'indice di efficienza della gestione corrente.

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 nel luglio del 2017, nell'Autorità di sistema Portuale del Mare della Sicilia Occidentale ed ha assorbito i porti di Trapani e Porto Empedocle.

Si evidenzia che l'AdSP ha aumentato in maniera significativa i propri ricavi (entrate correnti) passando da 11,2 milioni di euro del 2016 a 17,2 milioni di euro del 2020. Si evidenzia che negli anni in esame, sono aumentati i proventi relativi alle tasse portuali (imbarco/sbarco-ancoraggio) ed i proventi collegati ai canoni

concessori. L'analisi che segue mira a fornire una rappresentazione schematica dei bilanci consuntivi dell' AdSP, degli ultimi quattro per evidenziare i valori principali.

Le entrate in conto capitale sono passate da 4,8 milioni di euro nel 2016 a 122,6 milioni di euro nel 2020.

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

Inoltre l'art. 1, comma 296 L. 296/2006 prevede la ripartizione di un fondo perequativo fra le Autorità Portuali destinato alla manutenzione straordinaria ed alla riqualificazione degli impianti portuali la cui quantificazione è strettamente collegata alla presentazione annuale di progetti immediatamente cantierabili. Complessivamente dal 2017 ad oggi, l'AdSP ha avuto assegnato risorse in conto capitale per circa 360 milioni, di cui 47 milioni provenienti dalle risorse del fondo perequativo. Si evidenzia che tutti i finanziamenti risultano ad oggi essere impegnate.

Risultati di cassa integrati anni 2017 – 2020

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

	2020		2019		2018		2017	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA
ENTRATE CORRENTI	16.675.899	16.481.366	18.349.420	19.279.509	21.638.062	21.217.207	13.425.309	11.783.285
USCITE CORRENTI	15.210.800	14.510.205	14.367.520	13.632.005	12.035.020	11.877.719	10.937.397	10.149.920
Saldo gestione corrente	1.465.098	1.971.161	3.981.900	5.647.504	9.603.042	9.339.488	2.487.912	1.633.365
ENTRATE IN CONTO CAPITALE	122.658.121	45.479.924	173.895.895	21.187.272	33.506.652	22.188.841	12.267.949	19.542.836
USCITE IN CONTO CAPITALE	218.703.264	44.150.647	79.423.713	34.496.317	32.903.552	15.483.082	9.521.610	9.950.295
Saldo gestione c/capitale	-96.045.143	1.329.276	94.472.182	-13.309.045	603.100	6.705.759	2.746.339	9.592.541

Dai dati su indicati emerge nell'anno 2020 un decremento nel saldo di gestione di parte capitale. Il saldo negativo di parte capitale è stato finanziato dall'avanzo di amministrazione accertato al 31/12/2019 e correttamente utilizzato nell'avanzo del bilancio 2020.

Risultati economici aggregati anni 2017 – 2020

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

Highlight anni 2017/2020												
	2020			2019			2018			2017		
	Istituzionale	Comm.le	Consolidato	Istituzionale	Comm.le	Consolidato	Istituzionale	Comm.le	Consolidato	Istituzionale	Comm.le	Consolidato
Revenues	14.093.351	4.571.407	18.664.758	18.223.946	5.897.309	24.121.254	14.115.206	5.665.493	19.780.699	8.776.736	4.802.504	13.579.240
Costi per servizi	4.648.279	2.337.173	6.985.452	4.055.328	2.802.129	6.857.457	3.755.237	2.291.761	6.046.998	2.954.333	2.100.029	5.054.362
Salari e stipendi	3.694.394	500.592	4.194.986	3.351.419	574.930	3.926.349	2.686.737	331.360	3.018.097	2.515.765	607.635	3.123.400
Oneri sociali	1.181.597	139.328	1.320.925	1.018.832	120.399	1.139.231	852.591	67.555	920.146	726.065	138.709	864.774
T.f.r.e quiescen.	317.989	42.541	360.530	244.946	80.002	324.948	212.014	84.874	296.888	161.732	114.340	276.072
Altri costi pers.	168.971	53.210	222.181	104.625	31.458	136.083	58.433	21.583	80.016	65.714	45.573	111.287
Totale costo personale	5.362.950	735.611	6.098.621	4.719.822	806.789	5.526.611	3.089.774	505.372	4.315.146	3.469.276	906.257	4.375.533
Oneri diversi di gestione	758.303	893.736	1.652.039	533.259	11.089	544.348	658.446	29.917	688.363	534.413	195.022	729.435
Diff. Valore e costi della produzione	1.850.595	524.807	2.375.402	2.882.867	1.619.329	4.502.196	4.901.890	2.542.149	7.444.039	998.331	1.157.211	2.155.542

PROSPETTO RIEPILOGATIVO DELLE SPESE PER MISSIONI E PER PROGRAMMI PREVENTIVO ANNO 2021	Allegato 6	
	ESERCIZIO FINANZIARIO 2021	
	COMPETENZA	CASSA
MISSIONE 013 Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto		
PROGRAMMA 009 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne		
Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	51.601.382	222.512.917
TOTALE MISSIONE 013 Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	51.601.382	222.512.917
MISSIONE 032 Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche		
PROGRAMMA 001 Indirizzo politico		
Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	347.853	381.408
PROGRAMMA 002 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza		
Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	2.413.655	2.772.626
TOTALE MISSIONE 032 Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	2.761.508	3.154.034
MISSIONE 033 Fondi da ripartire		
PROGRAMMA 001 Fondi da ripartire		
Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	184.955	184.955
TOTALE MISSIONE 033 Fondi da ripartire	184.955	184.955
MISSIONE 099 Servizi per conto terzi e partite di giro		
PROGRAMMA 001 Servizi per conto terzi e partite di giro		
Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	9.561.500	11.222.999
TOTALE MISSIONE 099 Servizi per conto terzi e partite di giro	9.561.500	11.222.999
TOTALE SPESE	64.109.345	237.074.905

PARTE SECONDA

OBIETTIVI 2021

ARTICOLO 11

OBIETTIVI STRATEGICI

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

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

Missione

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



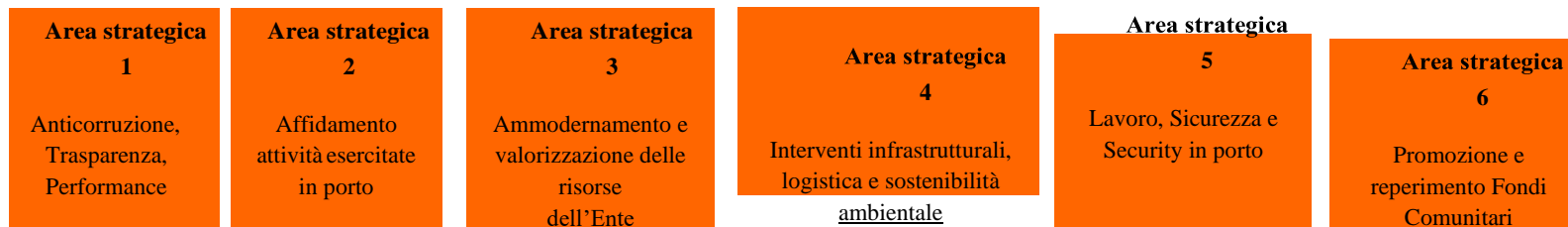


TABELLA OBIETTIVI STRATEGICI

AREE STRATEGICHE	Obiettivi strategici
<p style="text-align: center;">1</p> <p>Anticorruzione, trasparenza, performance</p>	Incrementare l'utilizzo degli strumenti e delle misure in tema di anticorruzione e trasparenza, primo fra tutti la tracciabilità dei processi decisionali
	Proseguire nell'attività di monitoraggio indicata nel Piano Triennale Anticorruzione e Trasparenza
	Implementare gli strumenti previsti dal D. Lgs. 150/09 e la qualità dei servizi

<p style="text-align: center;">2</p> <p style="text-align: center;">Affidamento</p> <p style="text-align: center;">attività esercitate in</p> <p style="text-align: center;">porto</p>	<p>Perfezionamento dell'atto concessorio MSC-osta Crociere per la gestione del Terminal Crociere.</p>
	<p>Completamento del popolamento del sistema di gestione del demanio tramite l'inserimento dei titoli vigenti.</p>
	<p>Supportare, anche tramite attività di studio e ricerca, la riqualificazione dell'offerta terminalistica e l'implementazione del traffico merci</p>
	<p>Rilancio della cantieristica navale.</p>
<p style="text-align: center;">3</p> <p style="text-align: center;">Ammodernamento e</p> <p style="text-align: center;">valorizzazione</p> <p style="text-align: center;">delle risorse</p> <p style="text-align: center;">dell'Ente</p>	<p>Mantenimento delle attività industriali e miglioramento della loro efficienza attraverso nuove banchine dedicate.</p>
	<p>Salvaguardia e monitoraggio della salute finanziaria ed economica dell'ente</p>
	<p>Riduzione dei residui iscritti in conto capitale in riferimento agli interventi finanziati dal MIMS</p>
	<p>Predisposizione del modello di rendicontazione di sostenibilità dell'Ente</p>
	<p>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.</p>
<p>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, attraverso la descrizione analitica dei procedimenti amministrativi da dematerializzare, ivi compresi gli atti endoprocedimentali</p>	

--	--

AREE STRATEGICHE	Obiettivi strategici
4 Interventi Infrastrutturali, logistica e sostenibilità ambientale	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
	Verifica della conformità legislativa in materia ambientale per i quattro porti del sistema
	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
	Realizzazione del cronoprogramma approvato relativo all'avanzamento fisico/finanziario delle opere previste nel Programma triennale delle Opere Pubbliche – annualità 2021
	Attuazione delle linee guida per la redazione dei documenti di pianificazione energetico ambientale dei sistemi portuali (DEASP)

	Attuazione di misure di efficientamento energetico relative ad impianti di illuminazione dei sistemi portuali, degli immobili e delle infrastrutture di pertinenza
	Attuazione di misure di smaltimento differenziato dei rifiuti
	Predisposizione del Piano dei dragaggi
5 Lavoro, Sicurezza e Security in Porto	Rafforzare le attività di vigilanza e controllo in Porto, in termini di sicurezza e security, anche nei nuovi scali di pertinenza
	Definizione dello studio per l'affidamento in concessione di lavori e servizi di interesse generale con la formula del Project Financing
	Piano di raccolta dei rifiuti dei quattro porti del Sistema
	Attività legate alla tutela dell'Ambiente, con i relativi interventi di bonifica.
	Soluzioni per potenziare la qualità dei servizi per il traffico crocieristico
6 Promozione e	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

reperimento

Fondi

Comunitari

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 2021 – 2023 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 2020, per tutte le motivazioni che si sono già espresse all'articolo 1 del presente documento, si è valutato opportuno procedere nel seguente modo:

Gli obiettivi 2021 sono assegnati (con le modalità di cui all'art. 3.1 del Sistema di Misurazione e Valutazione, approvato con delibera n. 1 dal Comitato di Gestione del 5/3/2020):

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

e con le modalità di cui all'articolo 3.2.4 del Sistema:

13. Al Dipendente dell'Ufficio Trasparenza ed Anticorruzione

Queste schede sono allegate al Presente Piano della Performance.

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

A tutto il restante personale Quadro non apicale ed impiegatizio

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

Per il 2021, inoltre, prosegue la valutazione della Performance della struttura, nel suo complesso, effettuata dagli stakeholders, individuati, in questa fase, nei componenti dell'Organismo di partenariato della Risorsa Mare.

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

In allegato al presente Piano delle Performance sono riportate tutte le schede con le assegnazioni degli obiettivi del 2021, assegnate con le modalità di cui all'art. 3.1 del Sistema di Misurazione e Valutazione.

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

INDICE

ARTICOLO 1 Presentazione del Piano.....	2
ARTICOLO 2 Il Quadro normativo.....	4
ARTICOLO 3 Le Autorità di Sistema Portuale in generale.....	7
ARTICOLO 4 Analisi del contesto esterno.....	12
ARTICOLO 5 L’Autorità di Sistema del mare di Sicilia Occidentale.....	18
ARTICOLO 6 Sintesi delle informazioni di interesse per i cittadini e per gli Stakeholder esterni.....	21
ARTICOLO 7 Mandato Istituzionale e Missione.....	31
ARTICOLO 8 Fasi, Soggetti e Tempi del Processo di Redazione del Piano.....	35
ARTICOLO 9 Il Piano Organizzativo del Lavoro Agile.....	38
ARTICOLO 10 Le Risorse Finanziarie.....	40
ARTICOLO 11 Obiettivi Strategici.....	46