



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** **2018 – 2020**

### ARTICOLO 1

#### **Presentazione del Piano**

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.

E' iniziata, quindi, una fase di acquisizione preliminare di tutte le informazioni necessarie per la gestione dei due nuovi porti di Trapani e Porto Empedocle, prima non sede di Autorità Portuale. Tale fase, sotto alcuni aspetti, è ancora in itinere.

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 2018 -2020, 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.

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

Per quanto attiene l'esercizio 2018, gli obiettivi che sono individuati in questo documento, sia quelli relativi alla Performance organizzativa, intesa cioè con riferimento all'intera struttura, o ad Aree/Servizi, sia quelli individuali, sono da considerare quali obiettivi "campione" per un duplice motivo.

Il primo è che tale sistema di valutazione è di nuova introduzione per l'AdSP della Sicilia Occidentale e, pertanto, necessita di un test che ne valuti la validità e la correttezza.

Il secondo motivo è che l'estensione ai porti di Trapani e Porto Empedocle è in fase di avvio e tale delicata e complessa fase che comporta un impegno più che gravoso all'intera struttura, è attualmente svolto con l'organico precedente. L'approvazione della nuova Pianta Organica, infatti, è avvenuta da parte del Ministero Infrastrutture e Trasporti a febbraio 2018, ed immediatamente si è partiti con la fase di avvio delle selezioni per l'individuazione del personale. Pertanto, in questa fase di "costruzione" dell'Autorità di Sistema Portuale, il meccanismo relativo al ciclo della Performance non può considerarsi ancora a pieno regime. Occorre ancora, inoltre, fissare le procedure della nuova e più complessa realtà, anche alla luce del processo di digitalizzazione in atto, previa una mappatura dei procedimenti, che sarà uno degli obiettivi organizzativi del 2018.

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

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

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

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

Il presente documento non può prescindere da quanto definito negli altri strumenti di pianificazione e programmazione redatti dall'Autorità di Sistema del mare di Sicilia Occidentale: il Piano Operativo Triennale (POT) approvato dal Comitato di Gestione con delibera n. 12 del 18/12/17 del quale, all'interno di questo Piano, sono riportati ampi stralci, ma alla lettura del quale si rimanda per avere un'idea più dettagliata dei programmi operativi della struttura, il Programma Triennale delle Opere Pubbliche (PTO), approvato con delibera n. 9 del Comitato di Gestione del 27/10/17, 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 2018.

## ARTICOLO 2

### **Il Quadro normativo**

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

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

Successivamente al decreto 150/2009 è stato avviato un processo di riordino normativo delle funzioni in materia di misurazione e valutazione della Performance delle Pubbliche Amministrazioni. Con il decreto legge 90/2014 si sono trasferite le funzioni già svolte dall'Anac al Dipartimento della Funzione Pubblica e, al fine di rendere pienamente efficace tale trasferimento, con il successivo DPR

105/2016, sono state meglio disciplinate le funzioni trasferite al DFP e riordinate le funzioni svolte dagli OIV e con il decreto 2/12/2016 è stato istituito l'elenco nazionale degli organismi di valutazione.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## ARTICOLO 3

### **Le Autorità di Sistema Portuale in generale**

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

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

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

I 57 porti di rilevanza nazionale, sono stati riorganizzati nelle nuove 15 Autorità di Sistema Portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti 'core' dalla Comunità Europea.

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

Alle 15 Autorità di Sistema Portuale è stato affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. L' Autorità di Sistema Portuale ha funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche.

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

Gli organi dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale:

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

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

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

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

### **3.1 COMPITI DELLE AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE**

Le azioni previste dal decreto istitutivo dell'Authority consentono ai porti italiani di diventare un sistema capace di creare occupazione e sviluppo economico, nel segno di una forte semplificazione ed efficienza, con gli sportelli unici amministrativo e doganale, e nel segno di una nuova governance con 57 porti di rilievo nazionale coordinati da 15 Autorità di sistema portuale che, sul modello dei maggiori porti europei, sono guidati da un board snello e da un presidente con ampia facoltà decisionale e con una forte centralizzazione delle scelte strategiche, che eviti la competizione tra porti vicini, e stimoli invece la cooperazione affinché i porti italiani si collochino in un asse europeo.

Le principali attività strategiche sono:

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

Traffici portuali

Gestione delle aree demaniali

Personale dell'A.P.

Attività promozionale

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

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

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

### **3.2 COME OPERANO LE AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE**

E' in corso un processo finalizzato ad ottimizzare l'uso delle aree portuali e demaniali, attraverso un'analisi critica mirata ad un'articolata diversificazione funzionale basata sulle strategie di sviluppo e d'attuazione degli obiettivi. Tale processo d'ottimizzazione terrà altresì conto delle previsioni del nuovo Piano Regolatore Portuale. Occorre distinguere tra le aree propriamente destinate al trasporto marittimo ed all'esercizio delle operazioni portuali e quelle destinate alle altre attività, quali la nautica da diporto, le attività connesse alla fruizione pubblica e di carattere urbano, etc., e altresì effettuare una netta distinzione tra le aree destinate al traffico merci e quelle destinate al traffico passeggeri.

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

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

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

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

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

- **Il Piano Regolatore di Sistema Portuale**, che delimita e disegna *“l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica ed alle infrastrutture stradali e ferroviarie”* (art. 5 Legge 84/94), individuando altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate e definendo il nuovo assetto urbanistico e le scelte strategiche dello scalo. Il Piano Regolatore è adottato dal Comitato di Gestione, previa intesa con il Comune o i Comuni interessati, ed è successivamente trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che deve esprimersi entro 45 giorni. Nell'ambito di tale procedimento deve inserirsi tutta la problematica ambientale. Solo all'esito di questo articolato procedimento il PRP può essere approvato dalla Regione.

-

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

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

Come descritto in precedenza, l'AdSP ha tra i suoi compiti istituzionali, l'attività di indirizzo, vigilanza e controllo. Tale attività di controllo viene posta in essere coordinandosi ed interfacciandosi con le altre Autorità competenti sul territorio (Capitaneria di Porto,

Agenzia del Demanio, ASL, Agenzia delle Dogane ecc.). Rientrano tra le attività di controllo anche: l'organizzazione della viabilità all'interno dell'area portuale; il coordinamento di esercitazioni in porto; l'acquisizione di documenti di valutazione dei rischi dalle imprese portuali autorizzate; la tutela ambientale; l'attività di valutazione dei rischi elaborata dai Piani di Security ai sensi dell'ISPS Code; il rilascio di autorizzazioni particolari.

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

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

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

## ARTICOLO 4

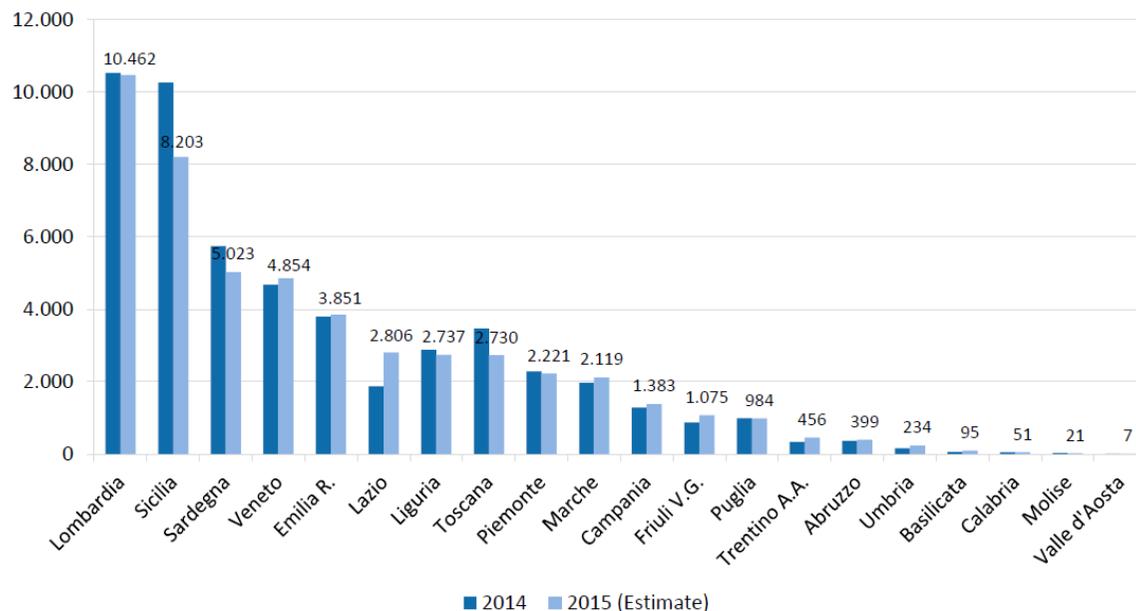
### **Analisi del contesto esterno**

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

Tale analisi non può che partire dalla situazione del mercato mondiale e nazionale ed in particolare dalle previsioni di sviluppo del settore portuale. Le attuali previsioni degli esperti fissano tra il 2017 ed il 2020 il momento in cui la domanda di servizi portuali per container nel mediterraneo supererà quella del Nord Europa. Previsioni che vanno analizzate alla luce di due eventi: l'ampliamento del Canale di Suez e agli ordinativi commissionati ai cantieri di 303 navi superiori agli 8000 TEU, di cui ben 160 superiori ai 10.000 TEU. L'esame della competitività della portualità nazionale non può prescindere dallo scenario strutturale e congiunturale che caratterizza lo sviluppo dell'economia nazionale né può trascurare l'accentuato ruolo oggi svolto dai porti come infrastrutture generatrici e moltiplicatrici di relazioni, sulla scorta della loro grande flessibilità a fronte della rigidità delle infrastrutture terrestri.

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

Valore in milioni di euro.



La particolare collocazione geografica e commerciale dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale ha le potenzialità di cogliere le opportunità tipiche del traffico marittimo del Mediterraneo dove si vengono attualmente a integrare due reti di servizi marittimi:

la prima, collegata al cosiddetto traffico contenitori transoceanico: si tratta di

linee che utilizzano i porti italiani di transhipment che collegano l'Europa con il resto del mondo, ridistribuendo il traffico in trenta porti europei e sui grandi porti nazionali attraverso servizi feeder;

la seconda, costituita dal traffico interno al Mediterraneo delle navi Ro-Ro che rappresentano i servizi tipici delle Autostrade del Mare.

Anche il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del 2015 (PSNPL, 2015, nel seguito) indica che, nonostante il rallentamento dell'economia negli ultimi anni, il calo del traffico internazionale su alcune relazioni storiche (Italia-Grecia, Italia-Spagna) è stato bilanciato dall'incremento di nuovi servizi nel Mediterraneo verso la sponda nord dell'Africa, la Turchia e il Mar Nero. Una componente strategica del traffico Ro-Ro, di particolare interesse per i porti siciliani, è costituita dalle Autostrade del Mare, finalizzata a promuovere l'intermodalità strada-mare, laddove costituisce un'alternativa al trasporto tutto strada e può tra l'altro beneficiare degli

incentivi tipo Ecobonus, con i conseguenti benefici in termini di riduzione delle esternalità ambientali. Secondo uno studio elaborato per il Piano Regolatore Portuale di Augusta nel 2012 (PRP 2012, nel seguito), delle 30 linee regolari Ro-Ro ammesse ai contributi “Ecobonus”, 18 hanno come terminale un porto siciliano, a conferma del ruolo di assoluta rilevanza che tale tecnica di trasporto marittimo riveste per il traffico merci da e per la Sicilia. Uno studio dell’ISTAT del 2014 (“Trasporto marittimo e trasporto su strada: un’analisi integrata per lo studio dello shift modale”, D. Berna e V. Stancati, 2014) ha rilevato che l’incremento del servizio di trasporto merci via mare è più rilevante per le relazioni di traffico di maggiore percorrenza chilometrica.

A conferma di quanto sopra esposto, il PSNPL prevede traffico Ro-Ro dei porti italiani compreso tra 85.7 e 90.8 milioni di tonnellate, con un incremento compreso tra il 15 e il 21% rispetto al 2014.

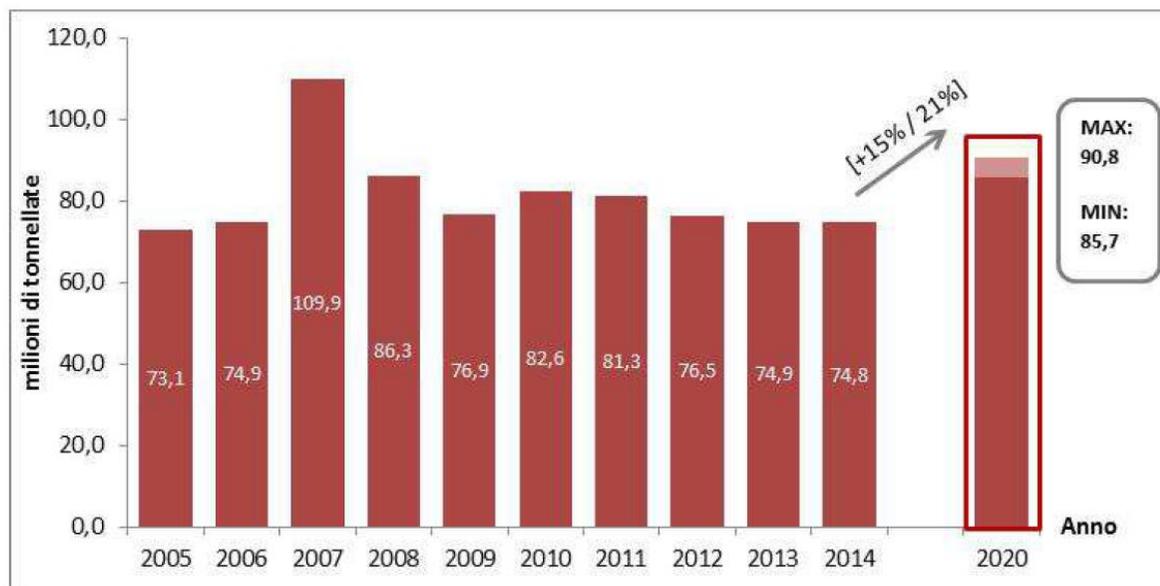


Figura – Crescita previsionale traffico Ro-Ro nei porti italiani al 2020 (fonte: PSNPL, 2015)

Guardando all’andamento complessivo dei traffici containerizzati nazionali negli ultimi anni, in seguito alla forte flessione registrata nel 2009 i porti italiani hanno ripreso a crescere ritornando nel 2014 sui valori prossimi ai massimi del 2007 (PSNPL, 2015). Il traffico

container di tipo gateway nel 2013 era di 6 milioni di TEU, con una crescita annua media del 2.1% dal 2005. Il traffico gateway che interessa i porti del Nord (Adriatico e Tirrenico) è superiore all'80% per la ovvia possibilità di sfruttare le potenzialità dell'intermodalità mare ferrovia verso i mercati di consumo e produzione europei. Per motivi opposti il traffico delle isole è inferiore all'1%.

Come noto, il traffico container di tipo transshipment è legato alla disponibilità di grandi hub portuali scelti come bacini di riferimento dalle grandi compagnie internazionali di shipping. Le dinamiche dei volumi di traffico dipendono dai network dei flussi commerciali globali, spesso non correlati con l'andamento dell'economia locale. L'affermazione di paesi come la Cina ed India ha contribuito ad accrescere il flusso di scambi commerciali che risulta attualmente alla base della nuova geografia economica mondiale. Il recente sviluppo di numerosi terminal localizzati lungo la sponda Sud del Mediterraneo ha determinato importanti riassetti dei traffici e dei network delle principali compagnie mondiali, in particolare nel segmento del transshipment. Gli scali portuali di transshipment sono prevalentemente localizzati lungo la rotta di attraversamento del Mediterraneo per gli scambi commerciali Asia-Europa. Il traffico nel Mediterraneo è cresciuto del 6.5% annuo tra il 2005 e il 2013. I porti già esistenti lungo la rotta est-ovest, Algeciras, Gioia Tauro, Malta, Cagliari, Taranto) e più recentemente Tangeri, Damietta e Port Said, hanno catalizzato la nascita di una di servizi feeder nel Mediterraneo, potenziando la sua zona di influenza come area di accesso ai mercati dei paesi dell'Europa centrale e settentrionale.

Tuttavia l'attività di transshipment dei porti dell'Italia meridionale più prossimi al corridoio mediterraneo (Cagliari, Taranto, Gioia Tauro) ha registrato un calo negli ultimi anni, soprattutto per la forte competizione dei porti degli altri paesi mediterranei (Grecia, Spagna, Malta e Nord Africa (Port Said e Tangeri) (PSNPL, 2015).

Sul fronte dell'offerta il PSNPL del 2015 suggerisce di puntare su approfondimento dei fondali e allungamento delle banchine come elementi principali per migliorare l'accessibilità lato mare delle grandi navi container. La competizione con i porti esteri richiede una profondità di almeno 16 m che molti porti italiani del nord, tranne Trieste, non possono vantare. L'aumento dimensionale delle navi richiede un tasso di utilizzo maggiore delle banchine e di conseguenza un adeguamento dei mezzi di movimentazione. Un'altra debolezza dei porti italiani sono le superfici delle aree portuali, essenziali sia per lo stoccaggio dei container sia per la localizzazione di attività logistiche in grado di creare valore aggiunto con la manipolazione della merce.

## ARTICOLO 5

### **L'Autorità di Sistema del mare di Sicilia Occidentale**

Gli obiettivi strategici che si è posta questa amministrazione, sono illustrati nel P.O.T.2017-2019 che è stato redatto all'insegna dell'innovazione, dopo avere studiato attentamente le realtà dei quattro porti che fanno parte del network, le attuali condizioni infrastrutturali, i traffici esistenti e quelli con potenziale di sviluppo, il tessuto economico, turistico - ricettivo delle città portuali, delineando un nuovo piano di rilancio concreto, efficiente e competitivo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il **porto di Palermo** costituisce infatti il principale punto di accesso della Sicilia per i collegamenti con gli altri porti nazionali dell’arco tirrenico,

la cantieristica navale e le crociere. Le maggiori limitazioni di sviluppo e di accessibilità dello scalo palermitano derivano dalla sua natura di “porto storico”, completamente inglobato all’interno del tessuto urbano consolidato del capoluogo siciliano. Ciò determina una limitata disponibilità di spazi per la movimentazione delle merci e una crescente condizione di congestione delle vie terrestri che collegano il terminale marittimo all’entroterra dell’Isola.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

nel *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica* e nella successiva riforma portuale avviata con il D.Lgs 169/2016; nel *Quadro Strategico Nazionale* per i carburanti alternativi definito dal D.Lgs 257/2016 che recepisce la *Direttiva 2014/94/UE sulla infrastruttura per carburanti alternativi* richiamando indirettamente i limiti di emissioni delle aree SECA e la *Direttiva 2012/33/UE*; il *Piano di Azione ITS* e i successivi documenti di programmazione nazionale conformi alla *Direttiva 2010/40/UE*.

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

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

Va ancora sottolineato che il P.O.T., all'interno del Piano Generale dei Trasporti, assolve una funzione di indirizzo di settore nell'ambito delle scelte economiche e politiche di livello nazionale che coinvolgono, in relazione agli specifici ambiti organizzativi e territoriali, anche le Regioni ed i Comuni. Si evidenzia altresì l'esistenza, ormai consolidata, d'interconnessioni di carattere sistematico tra il porto e il suo retroterra che di fatto obbligano a tener conto di una più articolata composizione dei settori che concorrono alla funzione portuale. Da qui la necessità di raccordo dei diversi strumenti di programmazione (Piano Regolatore Portuale, Piano Regolatore Generale, Piano Regionale dei Trasporti, etc.) e la necessità di concertazione con le istituzioni politico - amministrative e con le rappresentanze imprenditoriali e del mondo del lavoro, che peraltro sono in gran parte rappresentate nel Comitato di Gestione e nell'Organismo di Partenariato della risorsa mare.

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

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

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

In particolare, dai dati previsionali del 2017, si registra per il porto di Palermo:

- un decremento nel traffico crocieristico che sfiora la soglia di 450.000 passeggeri crocieristi a fronte di una più ampia diminuzione degli accosti (154);
- un consolidamento del totale delle merci movimentate con navi ro-ro, che contribuiscono per oltre l'80% del traffico globale;
- un lieve decremento nel numero totale dei passeggeri arrivati/partiti con navi ro-ro e con mezzi veloci (-6,9%);
- un buon incremento del traffico containerizzato (rispetto al 2016) per quanto riguarda il numero di contenitori movimentati (+ 12,0%);
- un ottimo aumento dei traffici relativi all'import/export di auto nuove (+15,4%);
- un decremento dei traffici di merci varie ed alla rinfusa.

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

Per quanto riguarda il porto di Termini Imerese dopo le forti contrazioni degli anni precedenti, si è assistito ad un nuovo incremento dei traffici, promosso dall'AdSP, correlati a:

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

Nel 2018 sarà mantenuta, grazie ad apposite politiche promozionali di esenzione temporanea dal pagamento dei diritti fissi relativi ai passeggeri, le linee sopraccitate operate dalla Soc. Grandi Navi Veloci e che attualmente, nel complesso, effettuano 6 scali settimanali.

Appaiono in aumento i dati relativi alla movimentazione di merce varia e alla rinfusa rispetto allo scorso 2016, anche in relazione alla politica di delocalizzazione operata dall'AdSP.

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

Complessivamente, quindi questi due scali gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, già ricompresi nella giurisdizione dell'Autorità Portuale di Palermo, registrano la movimentazione totale di circa 7.000.000 di tonnellate annue.

Le previsioni per il periodo 2018/2020 appaiono positive, anche in relazione agli interventi tecnici programmati che consentiranno di migliorare ulteriormente la funzionalità degli scali.

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

Dai dati statistici acquisiti dalle Capitanerie di Trapani e Porto Empedocle risultano i seguenti traffici:

**PORTO DI TRAPANI**

Passeggeri da/per le isole minori siciliane (Egadi) circa 1.000.000;  
movimentazione contenitori circa 8.000;  
traffico crocieristico circa 50.000 passeggeri;  
merci varie tonn. 600.000;

auto al seguito passeggeri n. 40.000;  
mezzi pesanti imbarcati sbarcati circa 25.000.

### **PORTO DI PORTO EMPEDOCLE**

Mezzi pesanti imbarcati sbarcati circa n. 5.000;  
auto al seguito passeggeri circa 6.000;  
passeggeri da/per le isole minori siciliane (Pelagie) circa 40.000;  
merci varie tonn, 350.000.

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

### **TRAFFICO RO-RO**

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

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

### **TRAFFICO CROCIERE**

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

Se il 2016 ha visto una leggera riduzione del numero dei croceristi, nel 2017 c'è stata un'ulteriore contrazione del numero di passeggeri, anche se percentualmente inferiore al calo del numero di approdi, che sembra causata da un interesse delle compagnie per i mercati

dell'estremo oriente o delle zone caraibiche rispetto all'area mediterranea. La contrazione, del resto, è stata registrata in misura variabile in tutti i porti nazionali.

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

Gli attuali interventi di restyling del Cruise Terminal, ancora in fase di stallo, possono costituire un ostacolo nell'offerta dei servizi per cui si presterà la massima attenzione per limitare al minimo i disagi; è stata realizzata alla testata del molo Vittorio Veneto una tensostruttura che consente di svolgere i servizi necessari (accoglienza ed operazioni di imbarco/sbarco crocieristi).

Ma il sequestro giudiziario dell'intero Molo Vittorio Veneto, oltre a far venire meno i principali ormeggi per le navi da crociera, ha compromesso anche l'uso della sopracitata tensostruttura.

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

Si è di fronte alla soluzione del problema come dettagliatamente specificato al paragrafo III del successivo capitolo 7.

#### MERCI VARIE E ALLA RINFUSA

I traffici del porto di Palermo riguardano i prodotti cerealicoli movimentati dalla Silos Granari della Sicilia al molo Piave e un ridotto quantitativo di merci varie e alla rinfusa; si tratta di modesti e costanti quantitativi (materiale per costruzione, pezzi speciali, perlite, etc.). I programmi dell'AdSP prevedono il trasferimento da Palermo a Termini Imerese della movimentazione di detti prodotti con contestuale demolizione dell'impianto attualmente in uso nel porto di Palermo. In detta area, come previsto dal vigente PRP, sarà realizzata una struttura molto ampia dove allocare servizi per passeggeri, uffici e magazzini.

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

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

Infine, si precisa che l'AdSP prevede di investire risorse per la riqualificazione delle strutture ed opere esistenti nei due porti, recentemente

acquisiti nel sistema, che saranno oggetto di accurati interventi per quanto riguarda la security e la riqualificazione dell'offerta ricettiva, incentivando l'arrivo di navi crociera e passeggeri, e strutture portuali in grado di soddisfare la crescente domanda di accosti per navi ro-ro e ro-pax.

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

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

Sono presenti momentaneamente cinque imprese portuali autorizzate ad espletare operazioni portuali e, da anni, è stata rilasciata una autorizzazione in self handling alla Società Grandi Navi Veloci per operare in autoproduzione sulle proprie navi sociali per le operazioni di imbarco/sbarco di automezzi non guidati.

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

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

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

Il porto Termitano ha subito nel corso degli ultimi anni una grande riduzione dei traffici, in particolare ro-ro, preesistenti; grazie anche alla politica promozionale, prima dell'A.P. e, da poco, dell'AdSP, si assiste ad un nuovo corso; sono in forte aumento i traffici di merce varia ed alla rinfusa oggetto proprio di una delocalizzazione da Palermo.

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

Nel porto di Termini Imerese sono presenti tre imprese portuali autorizzate ex art. 16 ad espletare operazioni portuali, mentre non sono stati individuati i servizi portuali.

Appare opportuno rappresentare preliminarmente che la conoscenza e rappresentazione dei due “nuovi” porti di Trapani e Porto Empedocle

è assolutamente provvisoria e parziale essendo ancora in corso i primi approfondimenti delle due nuove realtà.

### **PORTO DI TRAPANI**

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

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

Proprio di recente, grazie anche alla politica promozionale dell'AdSP, si è attivato un traffico ro-pax da/per Livorno con due approdi settimanali.

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

Nel porto sono state autorizzate a svolgere operazioni portuali tre imprese portuali e due per espletare servizi portuali; è opportuno esplicitare che le attività di rizzaggio e derizzaggio sono state incluse tra i servizi portuali ad esclusione della merce containerizzata e dei rotabili.

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

### **PORTO DI PORTO EMPEDOCLE**

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

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

Risultano attualmente autorizzate ad espletare operazioni portuali tre imprese portuali ex art. 16, L.84/94; è opportuno precisare che le attività di rizzaggio e derizzaggio sono incluse tra le operazioni portuali.

Non appare in questo momento assolutamente semplice poter fare previsioni sugli sviluppi e potenzialità degli scali del network considerato, come prima accennato, l'attuale fase di transizione e la mancata approfondita conoscenza dei due scali di Trapani e Porto Empedocle di cui sono in corso le fasi preliminari per il passaggio di consegna delle aree demaniali marittime, la costituzione di uffici e la presenza del necessario personale; del resto il presente documento riguarda il periodo 2018-2020 e l'anno prossimo sarà necessariamente oggetto di rivisitazione.

Sarà certamente opportuna una rivisitazione della materia del lavoro portuale, del regime delle autorizzazioni ex art. 16, L.84/94, del numero massimo annuale e della individuazione delle operazioni e servizi portuali con l'obiettivo, se possibile, di omogeneizzare la materia in tutti i porti del network.

### **ALCUNE NOTAZIONI SUL DEMANIO MARITTIMO**

Il passaggio da una visione statica del bene porto ad una visione dinamica dello stesso – registratosi negli ultimi decenni, trovando importante conferma e impulso nella recente novella di cui al d.lgs. 169/2016 – richiede un diverso approccio anche nella gestione del demanio marittimo/portuale.

La tradizionale natura pubblica del porto quale bene demaniale marittimo (art. 822,co.1, cod. civ. e art. 28, lett. a, cod. nav.) e la relativa disciplina, ancora contenuta negli artt. 36 ss. del codice della navigazione e relativo regolamento di attuazione, devono essere difatti aggiornate e coordinate con i mutati e più ampi atti di indirizzo, pianificazione e programmazione del Sistema dei porti di propria competenza, nel perseguimento degli obiettivi di cui all'art. 1 della l. 84/1994 - così come integrata e modificata dal già citato D.Lgs.vo 169/2016 - e del Piano strategico della portualità e della logistica.

Nelle more della redazione ed adozione del Piano regolatore di sistema portuale ex art. 5 l. n. 84/1994, sono comunque chiare le principali linee di indirizzo e programmazione volte alla promozione, oltre che delle operazioni e servizi portuali, delle altre attività commerciali ed industriali appartenenti al c.d. cluster marittimo, in particolare la cantieristica, la crocieristica, il diporto nautico, l'attività di logistica portuale e servizi ausiliari ai trasporti marittimi.

Pertanto, in ogni accezione in cui viene in rilievo il “bene porto” - porto- infrastruttura, porto-mercato, porto-città -, va garantito un uso efficiente, razionale e coordinato dei beni demaniali marittimi, la cui disciplina va uniformata alla normativa europea a tutela della concorrenza sancita dal Trattato sul Finanziamento dell'UE (TFUE) e dalla norme derivate – quanto all'accesso al mercato e alla concorrenza nei porti - e conformata ai piani di promozione e sviluppo economico ed alla destinazione funzionale delle aree interessate - quanto alla concorrenza tra porti/sistemi portuali.

In un'ottica di ottimizzazione dei risultati e di semplificazione amministrativa, l'implementazione di quanto sopra richiede, altresì, aperture a forme di collaborazione competitiva, nella distinzione dei ruoli, tra soggetti pubblici e privati, nonché a forme di cooperazione istituzionale con le altre amministrazioni interessate.

Le linee generali e programmatiche di azione brevemente rappresentate riguardano la gestione delle aree demaniali di tutti i porti ricompresi nel Sistema, ferme restando le peculiarità di ciascuno nella loro riconduzione al sistema stesso.

## **L'ATTIVITÀ CANTIERISTICA**

Il settore della navalmeccanica è caratterizzato dall'importante presenza nel porto di Palermo dello stabilimento Fincantieri, nonché, in tutti i porti del Sistema da un cospicuo numero di concessioni dedicate alla "cantieristica minore", anche correlate al settore del diporto.

Nel Porto di Palermo la maggior parte della cantieristica minore insiste sul Molo Trapezoidale e nella zona dell'Acquasanta.

Nel porto di Termini Imerese sono state rilasciate n.6 concessioni demaniali, di cui due per atto formale, per mantenere dei cantieri navali di cui n.2 ubicati alla radice della diga foranea e n.4 alla radice del molo Aldisio e Trapezoidale del porto. Nel porto di Trapani risultano rilasciate n. 14 concessioni demaniali per mantenere cantieri navali, di cui n. 12 rilasciate per atto formale.

Nel porto di Palermo poi, Fincantieri è titolare di tre concessioni demaniali marittime. L'atto formale di durata trentennale n. 4/10 con decorrenza 1 gennaio 2008 e scadenza in data 31/12/2037 è relativo a mq 80.617 di area scoperta più mq 6.960 di area coperta. L'atto formale di durata cinquantennale n. 9/13 con decorrenza dal 1 gennaio 2008 e scadenza in data 31 dicembre 2057 è relativo a mq 9.594 scoperti più mq 6.049 coperti. La licenza n. 36/17 che scadrà il 31 dicembre 2020 è relativa a mq 14.318 coperti più mq 8.581 scoperti. Inoltre, Fincantieri gestisce ai sensi dell'articolo 45 bis del codice della navigazione la concessione demaniale marittima regolata con atto formale n. 5/2010 con scadenza in data 31 dicembre 2040 in favore di Bacini di Palermo s.p.a. relativa a mq 40.440 di specchio acqueo per il mantenimento di un bacino di carenaggio in muratura per navi da 400.000 t.pl.

Considerato il ruolo strategico che il cantiere Fincantieri di Palermo assume nell'area del Mediterraneo e l'importanza per l'economia del territorio, sono in corso intese con la Società per condividere strategie di rilancio e rivitalizzazione del mercato di riferimento.

## **NAUTICA DA DIPORTO E WATERFRONT**

Nell'economia del territorio, un settore che si intende promuovere è quello del diporto nautico, che già costituisce una realtà importante nel sistema portuale nel suo complesso.

Nel porto di Palermo, si contano n. 31 concessioni di specchio acqueo per punti di ormeggio di imbarcazioni da diporto gestiti con licenze quadriennali, così distinte: n. 9 presso il Molo Ct Bersagliere; n. 8 presso l'emiciclo della Cala; n. 5 all'Acquasanta; n. 9 all'Arenella. Inoltre, si registrano:

- all'Acquasanta, la concessione quarantennale in capo alla società Marina Villa Igiea S.P.A. per la infrastrutturazione del porto turistico con possibilità di ormeggio anche di navi da diporto aventi lunghezza fino a 75 metri;

- all'Arenella, l'atto di sottomissione in capo alla ditta Nautica Tramuto di Tramuto Francesco per il prolungamento della banchina del molo foraneo dello scalo nuovo con antistante specchio acqueo per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto.

Nel porto di Termini Imerese sono state rilasciate n.5 concessioni demaniali di specchio acqueo per mantenere dei punti di ormeggio di imbarcazioni da diporto ubicati lungo il molo Aldisio ed il braccio trasversale, di cui n.3 regolate con licenza di concessione demaniale marittima quadriennale e n.2 con

atto formale di concessione demaniale marittima.

Nel porto di Trapani risultano rilasciate n. 7 concessioni demaniali marittime, regolate con licenza, per mantenere dei punti ormeggio di imbarcazioni da diporto.

Invero, anche il diporto nautico richiede una pianificazione sistemica di porti turistici, approdi e punti di ormeggio per creare - sul fronte a mare - una rete di offerta e garantire - sul fronte città/costa - una integrazione con il waterfront, che implica un'interrelazione con più ampi e complessi aspetti di governo del territorio, fondati sul concetto di fascia costiera; quest'ultimo, rispetto a quello del demanio marittimo, è ben più ampio ed elastico non solo sul piano spaziale, ma anche su quello dell'angolazione socio economica di riferimento. Soprattutto, nel porto di Palermo, le interazioni porto – città caratterizzano tutta la zona costiera, oggetto peraltro di particolari vincoli paesaggistici ed archeologici. Si pensi all'area di interfaccia Foro Italico – Sant'Erasmo, al porticciolo dell'Arenella e all'area del Castello a Mare.

In tal senso, conformemente al PRP adottato dall'Ente, si sta portando avanti – di concerto con l'amministrazione comunale - un progetto di riqualificazione dell'area di Sant'Erasmo, tenuto conto altresì dei vincoli storici e paesaggistici ivi insistenti, *nel quadro di un più ampio programma di collaborazione avviato con apposito Protocollo del 9 novembre 2017 sottoscritto con il Comune di Palermo.*

Anche l'area demaniale ricadente nel più ampio Complesso monumentale del Castello a Mare sarà oggetto di specifiche intese con le altre amministrazioni ed autorità interessate per garantire un uso concertato della stessa area, per quanto di rispettiva competenza, che contempererà le esigenze di gestione, fruizione, valorizzazione e tutela del bene, oltre che di sicurezza (safety e security).

Un intervento di riqualificazione del waterfront che richiederà uno sforzo congiunto con l'amministrazione comunale e la Capitaneria di Porto, di intesa con la Soprintendenza, riguarda il porticciolo dell'Arenella, adibito a pesca e diporto con importante valenza paesaggistica, collocato in una storica borgata marinara della città. La lotta all'abusivismo ed un più razionale utilizzo delle aree demaniali che tenga conto sia dei pubblici usi del mare sia delle esigenze urbane, consentirà altresì di valorizzare il "porticciolo urbano", anche in termini di ricettività e offerta turistica legata alla nautica.

Con riferimento al porto di Termini Imerese, la gestione del demanio sarà confermata ai piani di sviluppo del traffico commerciale, che si intende rilanciare attraverso i programmati interventi di dragaggio. Anche la cantieristica minore ed il diporto nautico sono attività che si

intendono ulteriormente promuovere, pur prevedendo un mutamento di destinazione delle aree rispetto a quella attuale - in base alle previsioni del nuovo PRP ed a seguito dell'esecuzione dei lavori dei moli di sottoflutto e sopraflutto -, in quanto le concessioni per finalità turistica saranno concentrate nella parte nord, anziché a ridosso del molo di sottoflutto.

Per quanto riguarda i porti di Trapani e Porto Empedocle, non essendo stata ancora completata la consegna delle aree demaniali e delle pratiche da parte delle locali Capitanerie di Porto, sono ancora in corso tutti gli approfondimenti necessari.

Può, fin d'ora rilevarsi come, per il porto di Trapani, l'utilizzo del demanio marittimo, oltre agli scopi di cantieristica minore e di diporto, dovrà tenere conto dello sviluppo della crocieristica, nonché mirare ad una migliore razionalizzazione dell'uso delle aree destinate ai traffici commerciali per incrementare l'operatività delle banchine.

Con riferimento al porto di Porto Empedocle, si è subito ravvisata la necessità di procedere ad una ricognizione ed eventuale rimodulazione dei confini di delimitazione, data la riscontrata esistenza di un complesso di unità immobiliari destinate ad uso abitativo.

Va, altresì, segnalata l'importanza della concessione di un'area demaniale di mq 430.000 destinata alla costruzione e successiva gestione per la durata di 30 anni di un terminal di rigassificazione e deposito di gas naturale liquefatto (GNL) e connesse concessioni di specchi acquei per la realizzazione di colmate che comporteranno la disponibilità di nuove e più ampie aree.

Ancora, si è ravvisata la presenza di alcuni immobili che richiedono interventi di manutenzione straordinaria e che potranno essere posti a servizio delle utenze portuali, nonché la disponibilità di ampi spazi di banchina che, opportunamente arredati e corredati, potranno essere utilizzati per migliorare ed incrementare l'operatività portuale, e riqualificare l'offerta ricettiva a favore degli armatori delle crociere e dei ro/ro.

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

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

Nel corso del 2016 è stato approvato il progetto delle strutture e degli impianti di security del porto di Termini Imerese. Nel corso del 2017 è stato validato e si prevede il relativo bando di gara per l'esecuzione dei lavori e la sua aggiudicazione entro il primo semestre del 2018.

Esso comprende la realizzazione di un impianto di videosorveglianza in grado di controllare l'intera area del porto commerciale, con il

veicolamento dei dati nella sala di controllo del porto di Palermo, oltre che alla Capitaneria e forze dell'ordine locali e la contemporanea realizzazione delle aree di security nelle zone adiacenti le aree di imbarco.

Inoltre, per lo stesso porto è stata realizzata, nel corso del 2017, la delimitazione con barriere del ciglio banchina dell'intera area commerciale.

Infine, è stato ultimato e messo in funzione l'impianto di videosorveglianza del porto turistico della "Cala" di Palermo e del nuovo Varco portuale denominato "Budello Sammuzzo".

Per quanto riguarda i porti di Trapani e Porto Empedocle, non essendo gli stessi già sede di Autorità Portuale e non essendo stata ancora completata la consegna delle aree demaniali e delle pratiche da parte delle locali Capitanerie di Porto sono ancora in corso tutti gli approfondimenti necessari.

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

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

## **I SERVIZI DI INTERESSE GENERALE**

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

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

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

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

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

- Servizio di vigilanza armata ai varchi portuali e di alcune aree non in concessione entro la cinta del porto commerciale (rinnovato nel corso

del 2016);

- Servizio di ritiro dalle navi provenienti da paesi extra U.E. dei rifiuti d'origine alimentare e successivo smaltimento a mezzo termodistruzione o autoclavaggio, ai sensi dell'Ordinanza del Ministero della Sanità 21/04/1999 in fase di aggiudicazione finale (gara congiunta anche per il porto di Termini Imerese).

- Servizio di ritiro rifiuti solidi urbani e speciali dalle navi nel porto di Palermo

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

A seguito di approvazione da parte della dalla Regione siciliana del Piano di Raccolta rifiuti del porto di Termini Imerese, si è attivata la procedura per l'affidamento del servizio di ritiro rifiuti solidi urbani e speciali da bordo delle navi e si è alle battute conclusive.

Per i porti di Trapani e Porto Empedocle valgono le stesse considerazioni esposte prima e sarà necessario acquisire ogni informazione utile al fine di verificare l'opportunità di attivare l'affidamento dei servizi di interesse generale ritenuti necessari.

## 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. Gli uffici di Trapani e Porto Empedocle non sono ancora operativi, ed il loro avvio costituisce uno degli obiettivi del triennio in esame.

#### **6.1 IL PERSONALE**

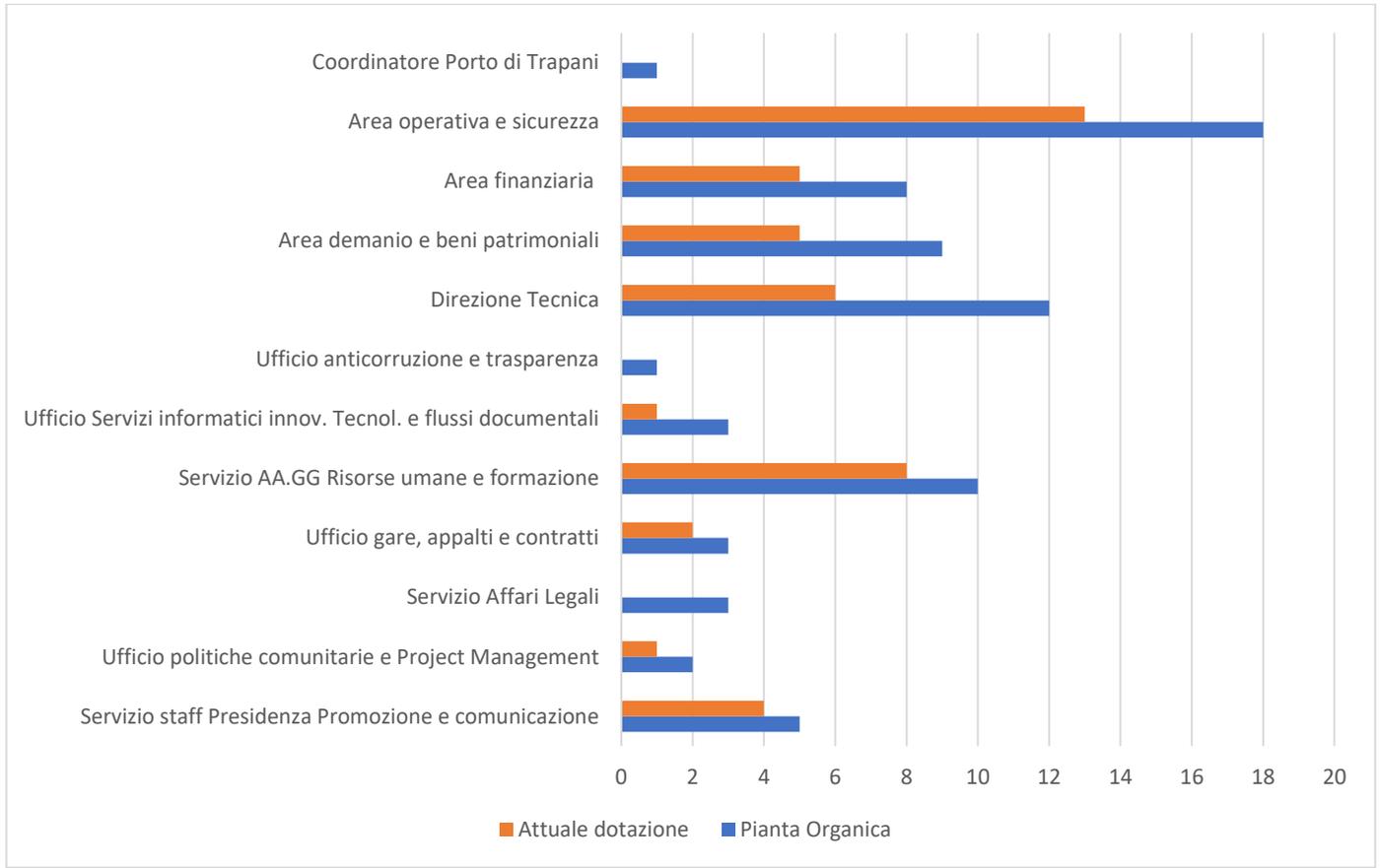
L'attuale assetto organizzativo dell'Ente si basa sulla Pianta Organica approvata con delibera n. 13 del Comitato di Gestione del 18/12/2017.

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

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

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

Appare quindi immediatamente visibile come allo stato attuale l'AdSP sia assolutamente carente di personale.

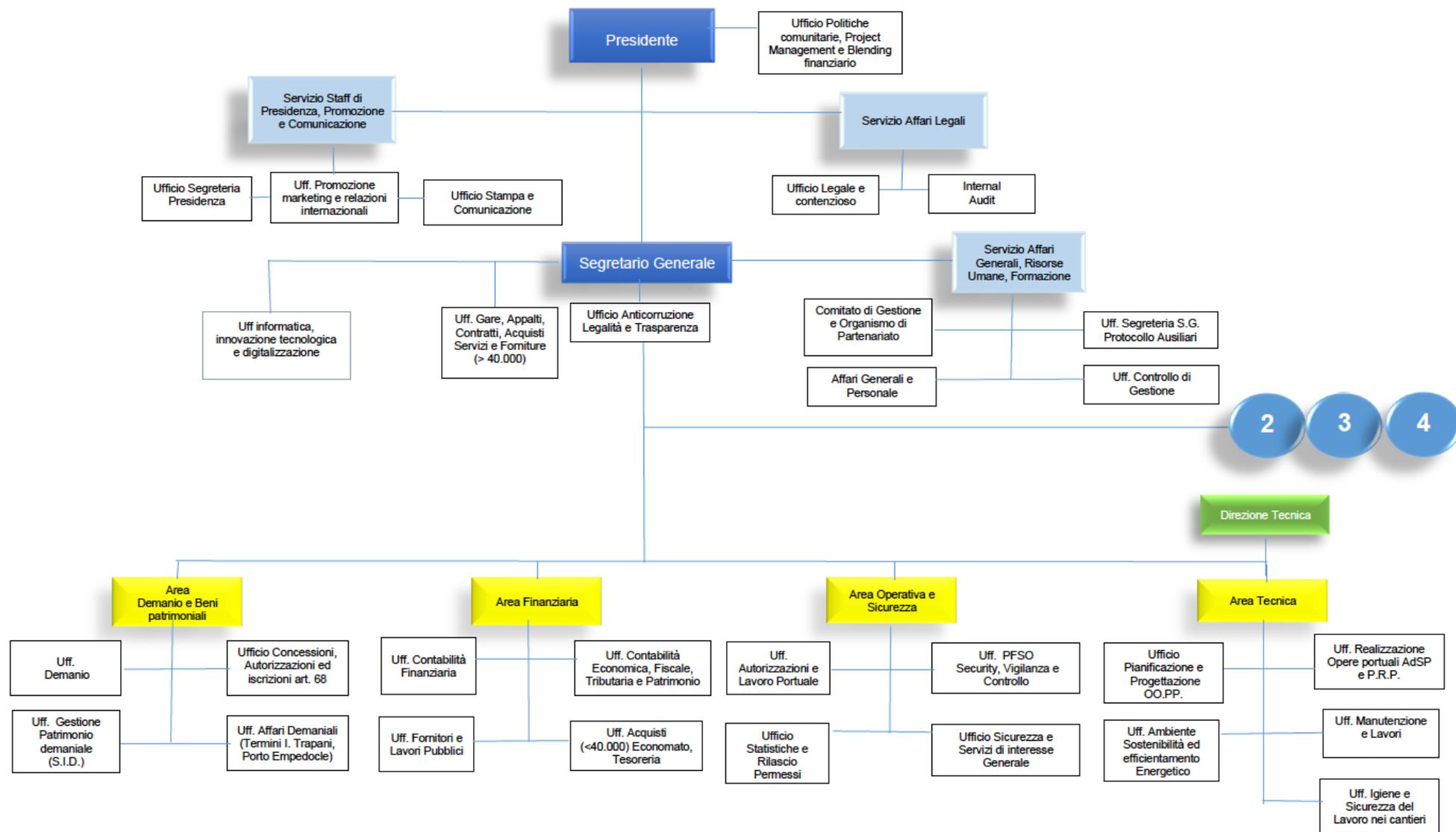


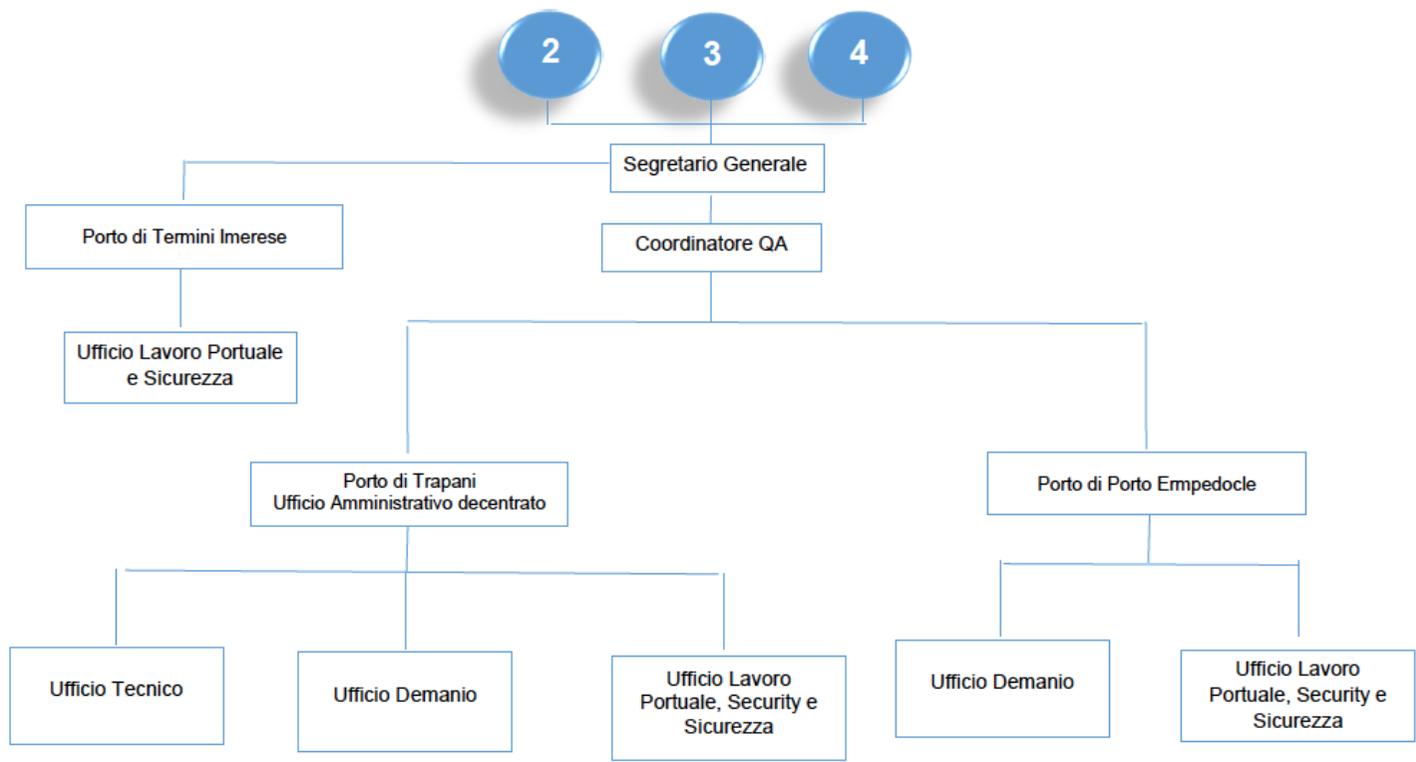
L'AdSP svolge attività la cui complessità richiede un'adeguata dotazione organica, in possesso di comprovata qualificazione professionale nelle materie di competenza. Tuttavia, il numero complessivo di unità di personale ad oggi in servizio risulta notevolmente inferiore alla previsione della pianta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

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

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

UFFICIO SERVIZI INFORMATICI, INFORMATIVI, INNOV. TECNOLOGICA E FLUSSI DOCUMENTALI	3				3
UFFICIO ANTICORRUZIONE, TRASPARENZA E LEGALITA'	1				1
DIREZIONE TECNICA	11		1		12
AREA DEMANIO E BENI PATRIMONIALI	6		2	1	9
AREA FINANZIARIA	8				8
AREA OPERATIVA E SICUREZZA	13	2	2	1	18
COORDINATORE PORTO DI TRAPANI			1		1
TOTALI PIANTA ORGANICA	66	2	6	2	76





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

QUALIFICA	GENERE		CLASSI ETA'			SCOLARITA'		
	M	F	FINO AI 30	DAI 31 AI 40	OLTRE I 50	SCUOLA OBBLIGO	DIPLOMA	LAUREA
DIRIGENTI	2	2		1	3		1	3
QUADRI "A"	4	1		1	4		1	4
QUADRI "B"	1	1			2		1	1
1° LIVELLO	4	2		1	5		2	4
2° LIVELLO	6	4			10		9	1
3° LIVELLO	7	3		5	5	1	5	4
4° LIVELLO	4	1	1	2	2		4	1
5° LIVELLO	1			1			1	

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

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

Tra il personale in servizio e quello risultante dalla nuova Pianta Organica, ritenuta dotazione minima per poter affrontare la gestione dei quattro scali, si evidenzia la necessità di ricoprire trenta posizioni. Si sta procedendo con le selezioni pubbliche, dando precedenza a quelle per la copertura organica dei nuovi scali.

A parte il necessario potenziamento di uffici già esistenti, alcune novità di rilievo sono l'istituzione di un "Ufficio Politiche Comunitarie e blending finanziario" e l'istituzione dell'Ufficio ambiente ed efficientamento energetico", inserito all'interno della Direzione Tecnica.

Negli obiettivi di riorganizzazione degli uffici, la necessità di rendere sempre più fluida la circolazione delle informazioni all'interno dell'Ente, con il risultato di snellimento degli iter burocratici, anche attraverso un sempre più capillare utilizzo di reti informatiche e l'implementazione di nuove funzionalità in modo da generare un'evoluzione verso standard più elevati. Tra queste, la sempre maggiore automazione di processi interni, tendenti ad una dematerializzazione di procedure attualmente su supporto cartaceo, sempre più conformi a prescrizioni di legge. A tal fine si è ritenuto necessario potenziare il settore informatico, creando uno specifico ufficio "Informatica, innovazione tecnologica e digitalizzazione".

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

Anche per il prossimo triennio troveranno sempre maggiore spazio le attività promozionali il cui relativo ufficio è stato potenziato.

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

### Analisi caratteri qualitativi/quantitativi

<b>Indicatori</b>	<b>Valore</b>
Età media del personale (anni)	52
Età media dei dirigenti (anni)	57
% di dipendenti in possesso di laurea	33%
% di dirigenti in possesso di laurea	75%
Ore di formazione (media per dipendente)	10 ore
Turnover del personale	8,69%
Costi di formazione del personale	29.616,52

### Analisi Benessere Organizzativo

<b>Indicatori</b>	<b>Valore</b>
Tasso di assenze	2%
Tasso di dimissioni premature	0%
Tasso di richieste di trasferimento	5%
Tasso di infortuni	5%
Stipendio medio percepito dai dipendenti	2.449,64
% di personale assunto a tempo indeterminato	96%

### Analisi di genere

<b>Indicatori</b>	<b>Valore</b>
% di dirigenti donne	50%
% di donne rispetto al totale del personale	33%
Stipendio medio percepito dal personale donna (distinto per personale dirigente e non )	2.509,40 personale donna 8.392,72 personale dirigente (donna)
% di personale donna assunto a tempo indeterminato rispetto al totale del personale	33%
Età media del personale femminile (distinto per personale dirigente e non )	49 anni personale 53 anni personale dirigente
% di personale donna laureato rispetto al totale personale femminile	72%
Ore di formazione (media per dipendente di sesso femminile)	12,00 ore

**N.B. La rilevazione dei dati è stata effettuata su base annua prendendo in considerazione il periodo giugno 2017 – maggio 2018**

## **6. 2 GLI UTENTI SERVITI – Portafoglio degli STAKEHOLDER**

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

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

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

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

## ARTICOLO 7 MANDATO ISTITUZIONALE E MISSIONE

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

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

## 7.1 ALBERO DELLA PERFORMANCE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Agli obiettivi sono stati poi associati:

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

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

ALBERO PERFORMANCE	
Pianificazione strategica	Missione Istituzionale ↓
	Aree strategiche ↓
	Obiettivi strategici ↓
Pianificazione operativa	Obiettivi operativi ↓
	Assegnazione obiettivi organizzativi ed individuali

## **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**

Considerato che la disciplina della Performance rappresenta un'assoluta novità per le AdSP e che l'OIV è stato nominato a fine dicembre 2017, il processo di redazione del Piano, coordinato dal Segretario Generale, ha avuto inizio con alcuni incontri tra l'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV), i Dirigenti, i funzionari Quadri e le Rappresentanze Sindacali dell'Ente, durante il quale il primo ha illustrato la disciplina del ciclo della performance, le sue finalità e il ruolo dell'OIV. In tale sede sono stati forniti chiarimenti e informazioni utili ai fini della predisposizione del Sistema di misurazione e valutazione della performance e del relativo 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 2018.

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 assegnati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti al Presidente dell'AdSP del mare di Sicilia Occidentale, con la Direttiva Ministeriale n. 193 del 13/4/2018, trasmessa in data 21/5/2018.

Tali obiettivi individuati ed assegnati dal Ministro, si vanno ad aggiungere a quelli individuati come tali nel Piano Operativo triennale.

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

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

## **8.1 AZIONI PER IL MIGLIORAMENTO DEL CICLO DI GESTIONE DELLE PERFORMANCE**

Quella relativa al triennio 2018-2020 è la prima sperimentazione del ciclo di gestione della performance, come inteso dal D. Lgs. 150/09, che dovrà essere implementato e consolidato nel tempo. L'AdSP concepisce, infatti, il proprio ciclo della performance come un processo in divenire e potenzialmente aperto al miglioramento continuo.

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

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

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

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

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

L'entrata in vigore del Piano, di prima adozione per l'Autorità, determinerà la necessità 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 2018, le risorse attribuite agli obiettivi strategici derivano da una riclassificazione delle seguenti "missioni":

**ARTICOLO 9**  
**LE RISORSE FINANZIARIE**

L'articolo 6 della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 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 2018 approvato dal Comitato di Gestione con delibera n.10 del 27/10/2017

ENTRATE				
Codice	Descrizione	Residui Presunti alla fine dell'anno in corso	Previsioni di competenza	Previsioni di cassa
Fondo di cassa				
<b>E1</b>	<b>TITOLO I - ENTRATE CORRENTI</b>			
<b>E1.2</b>	<b>UPB 1.2 - ENTRATE DIVERSE</b>			
<b>E1.2.1</b>	<b>Categoria 1.2.1 - ENTRATE TRIBUTARIE</b>			
E121/10	Gettito delle tasse sulle merci imb.e sbar.Cap III, Titololl L.82/63 ecc. (cod.901)			
E121/20	Gettito delle tasse erariali (art.2, c.1.D.L.47/74 convertito dalla L.117/74) (cod. 921)		300.000	
E121/30	Gettito delle tasse ancoraggio (Capo I, Tit.I, L.82/63 e s.m.) (cod. 922)		530.000	
E121/40	Proventi di autorizzazione per operazioni portuali di cui all' art.16 L. 84/94		74.000	

E121/50	Proventi autorizzazioni per attività svolte nel porto di cui all ' art.68 del C.N.		22.260	
		<b>TOTALE CATEGORIA E1.2.1</b>	<b>926.260</b>	
<b>E1.2.2</b>	<b>Categoria 1.2.2 - ENTRATE DERIVANTI DALLA VENDITA DI BENI E DALLA PRESTAZIONE DI SERVIZI</b>			
E122/10	Prestazione Mezzi Meccanici			
E122/20	Proventi servizio traffico passeggeri		5.524.300	
E122/30	Proventi magazzini e spazi		100.000	
E122/40	Proventi diversi		168.000	
		<b>TOTALE CATEGORIA E1.2.2</b>	<b>5.792.300</b>	
<b>E1.2.3</b>	<b>Categoria 1.2.3 - REDDITI E PROVENTI PATRIMONIALI</b>			
E123/10	Canoni concessione aree		7.248.000	
E123/20	Canoni di affitto beni patrimoniali dell'Ente		80.000	
E123/30	Interessi attivi su titoli, depositi, c/c ecc.		2.500	
E123/40	Altri proventi patrimoniali			
		<b>TOTALE CATEGORIA E1.2.3</b>	<b>7.330.500</b>	
<b>E1.2.4</b>	<b>Categoria 1.2.4 - POSTE CORRETTIVE E COMPENSATIVE DI SPESE CORRENTI</b>			
E124/10	Recuperi e rimborsi diversi		750.000	
E124/20	Concorsi da parte dello Stato (MIN.LL.PP.) e di altri Enti per spese di servizi			
		<b>TOTALE CATEGORIA E1.2.4</b>	<b>750.000</b>	
<b>E1.2.5</b>	<b>Categoria 1.2.5 - ENTRATE NON CLASSIFICABILI IN ALTRE VOCI</b>			
E125/20	Entrate varie ed eventuali		1.431.000	
		<b>TOTALE CATEGORIA E1.2.5</b>	<b>1.431.000</b>	
		<b>TOTALE U.P.B. E1.2</b>	<b>16.230.060</b>	
		<b>TOTALE TITOLO E1</b>	<b>16.230.060</b>	

Indice di utilizzo delle entrate correnti per le spese correnti.

	2018	2019	2020
Entrate finanziarie correnti	16.230.060	16.750.000	17.500.000
Spese finanziarie correnti	15.441.339	16.060.000	16.800.000
Rapporto entrate/spese correnti	95,14%	95,88%	96,00%

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

## **9. 1 L'evoluzione economica – finanziaria degli ultimi anni**

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

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

L'analisi che segue mira a fornire una rappresentazione schematica dei bilanci consuntivi dell'Autorità Portuale di Palermo, porti di Palermo e Termini Imerese, degli ultimi cinque anni per evidenziare i valori principali.

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

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

## Risultati di cassa integrati anni 2014 – 2017

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

	2017		2016		2015		2014	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA
<b>ENTRATE CORRENTI</b>	13.425.309	11.738.285	11.122.800	10.201.469	10.035.545	10.945.812	9.367.866	8.666.052
<b>USCITE CORRENTI</b>	10.937.397	10.149.920	9.876.286	9.657.857	9.439.491	9.557.847	8.866.279	8.596.678
<b>Saldo gestione corrente</b>	<b>2.487.912</b>	<b>1.633.365</b>	<b>1.246.514</b>	<b>543.612</b>	<b>596.054</b>	<b>1.387.965</b>	<b>501.587</b>	<b>69.374</b>
<b>ENTRATE IN CONTO CAPITALE</b>	12.267.949	19.542.836	4.739.015	11.989.391	5.002.228	8.507.819	3.702.539	10.529.127
<b>USCITE IN CONTO CAPITALE</b>	9.521.610	9.950.295	8.615.847	10.920.784	2.939.742	9.492.604	6.934.900	14.504.914
<b>Saldo gestione c/capitale</b>	<b>2.746.338</b>	<b>9.592.541</b>	<b>-3.876.832</b>	<b>1.068.607</b>	<b>2.062.486</b>	<b>-984.785</b>	<b>-3.232.361</b>	<b>-3.975.787</b>

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

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

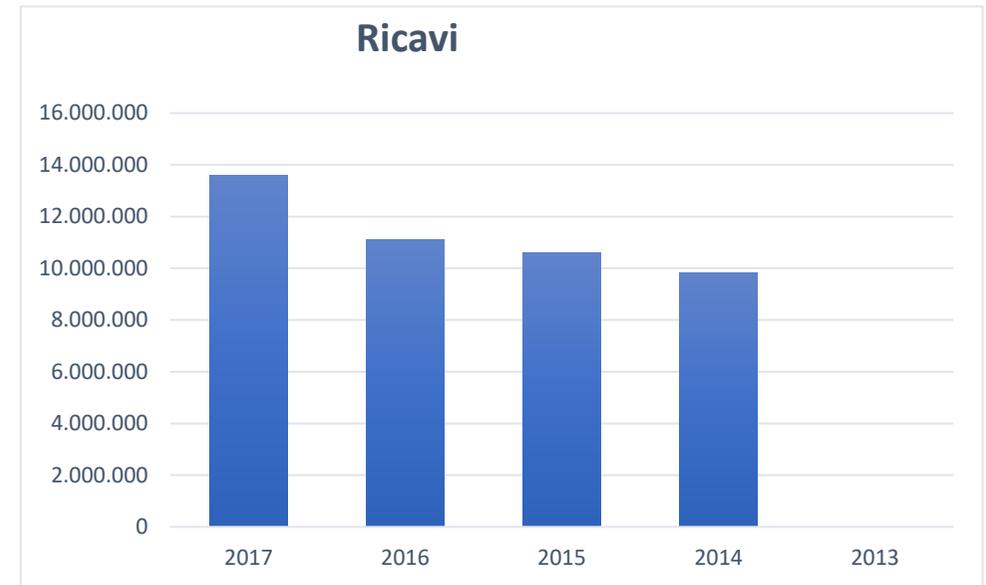
## Risultati economici aggregati anni 2013 – 2017

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

Highlight anni 2013/2017

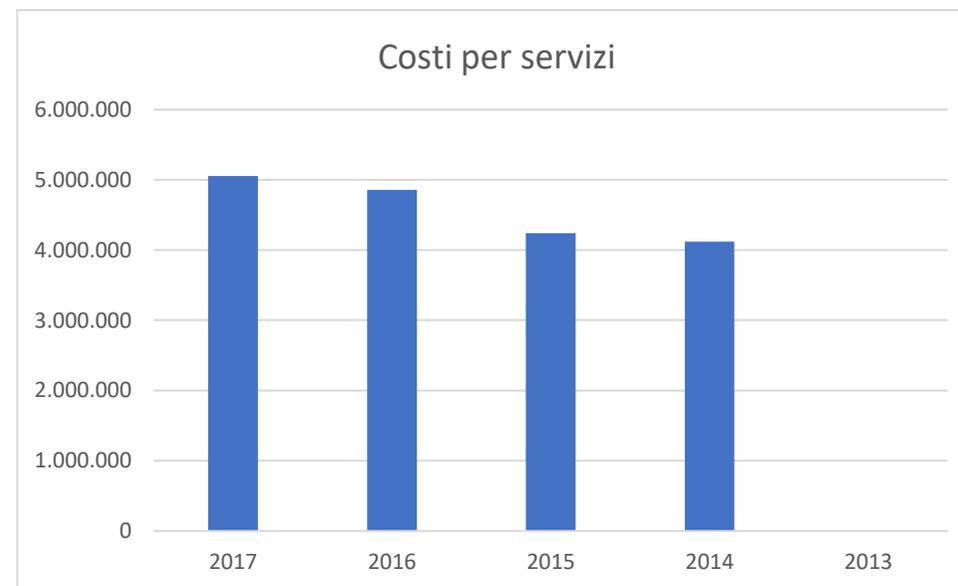
	2017			2016			2015			2014			2013		
	Istituziona le	Commerci ale	Consolida to	Istituziona le	Commerci ale	Consolida to	Istituziona le	Commerci ale	Consolida to	Istituziona le	Commerci ale	Consolida to	Istituziona le	Commerci ale	Consolida to
Revenues	8.776.736	4.802.504	<b>13.579.240</b>	6.473.402	4.643.247	<b>11.116.649</b>	5.849.788	4.744.800	<b>10.594.588</b>	5.370.290	4.436.002	<b>9.806.292</b>	5.229.432	3.944.072	<b>9.173.504</b>
Costi per servizi	2.954.333	2.100.029	<b>5.054.362</b>	2.761.789	2.092.674	<b>4.854.463</b>	2.095.282	2.144.974	<b>4.240.256</b>	2.008.081	2.110.075	<b>4.118.156</b>	2.051.405	1.971.176	<b>4.022.581</b>
Salari e stipendi	2.515.765	607.635	3.123.400	2.383.053	530.671	2.913.724	2.113.745	578.945	2.692.690	1.939.745	549.511	2.489.256	2.063.479	552.209	2.615.688
Oneri sociali	726.065	138.709	864.774	759.776	104.871	864.647	702.281	142.826	845.107	700.444	133.271	833.715	700.081	101.788	801.869
T.f.r.e quiescen.	161.732	114.340	276.072	146.180	73.139	219.319	129.894	56.459	186.353	124.833	50.442	175.275	168.991	69.842	238.833
Altri costi pers.	65.714	45.573	111.287	35.594	25.493	61.087	69.694	52.693	122.387	56.865	39.686	96.551	14.781	9.593	24.374
Totale costo personale	3.469.276	906.257	<b>4.375.533</b>	3.324.603	734.175	<b>4.058.778</b>	3.015.613	830.924	<b>3.846.537</b>	2.821.887	772.910	<b>3.594.797</b>	2.947.332	733.432	<b>3.680.764</b>
Oneri diversi di gestione	534.413	195.022	<b>729.435</b>	852.210	17.223	<b>869.433</b>	872.141	243.706	<b>1.115.847</b>	85.872	5.876	<b>91.748</b>	128.342	2.217	<b>130.559</b>
Diff. Valore e costi della produzione	998.331	1.157.211	<b>2.155.542</b>	-1.121.603	1.541.784	<b>420.181</b>	-610.269	1.292.119	<b>681.850</b>	-530.704	1.309.819	<b>779.115</b>	1.023.152	-250.805	<b>772.347</b>

### a) Ricavi



Il grafico mostra che l'andamento delle entrate del sistema è consolidato in un intorno di 12 milioni e mezzo di euro.

## b) Costi per servizi



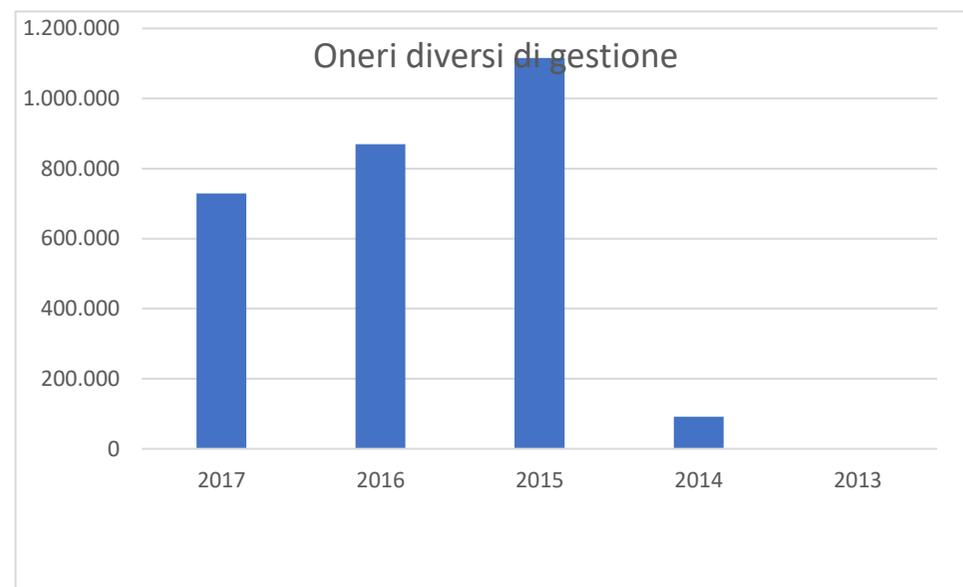
Il grafico mostra che i fattori di produzione "servizi" che il sistema acquista all'esterno sono indicati attorno ai 4,5 milioni di euro.

### c) costo del personale



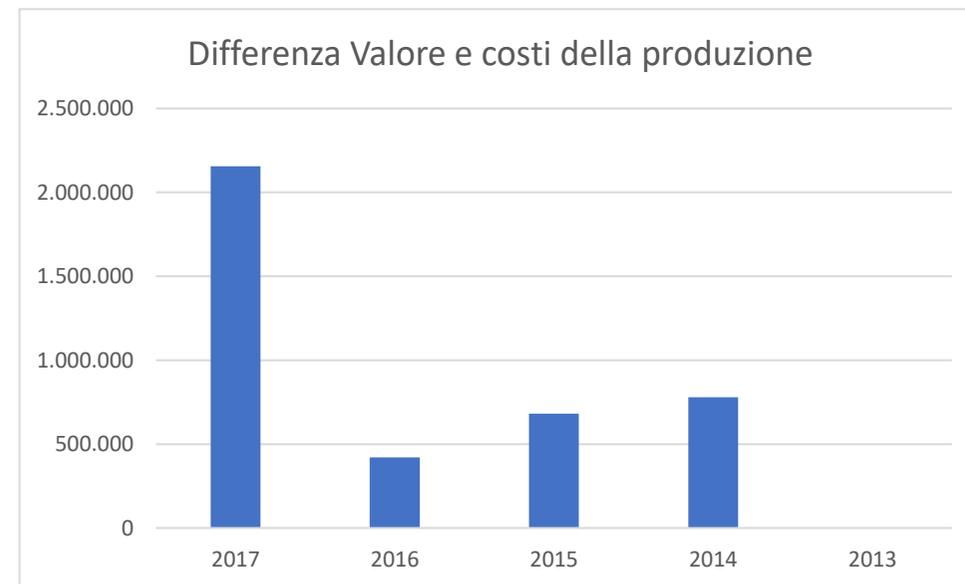
I  
Il grafico che precede mostra che il costo della manodopera aggregato è stabilizzato intorno ai 4 milioni di euro. Il dato del costo del personale va messo in relazione con l'organico in servizio che, complessivamente, ammonta a circa 45 unità.

#### d) oneri diversi di gestione



Il grafico mostra che questa serie di fattori di produzione hanno un andamento altalenante dovuta anche ad una diversa impostazione contabile e che comunque nell'ultimo ANNO in attesa in euro 2 milioni per la registrazione di ricavi rivenienti da gestioni residue degli scali marittimi di Trapani e Porto Empedocle.

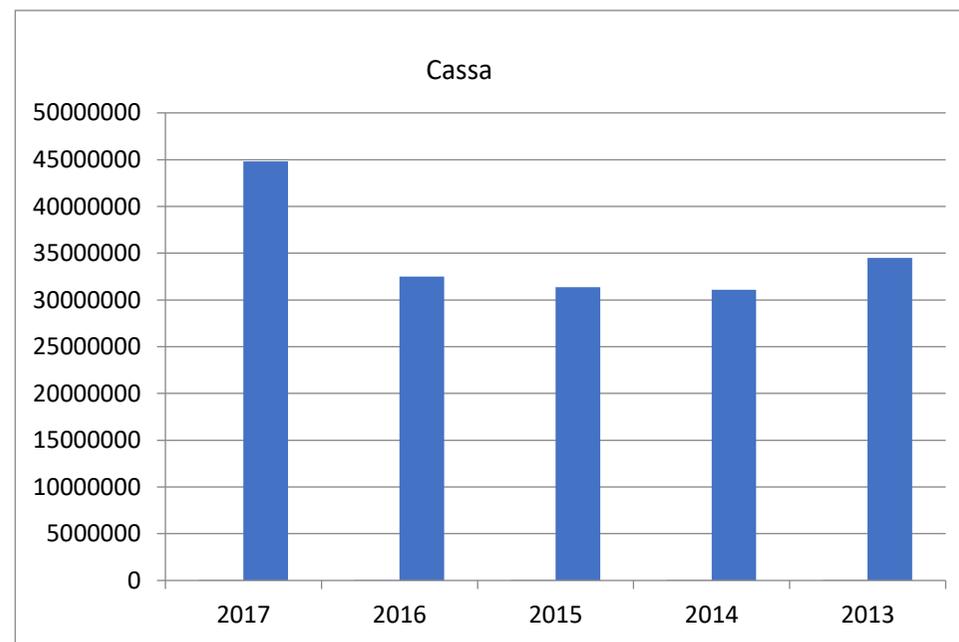
### e) Differenza fra valore e costi della produzione



Quest'ultimo grafico restituisce informazioni sul margine operativo che risulta positivo nell'ultimo quadriennio.

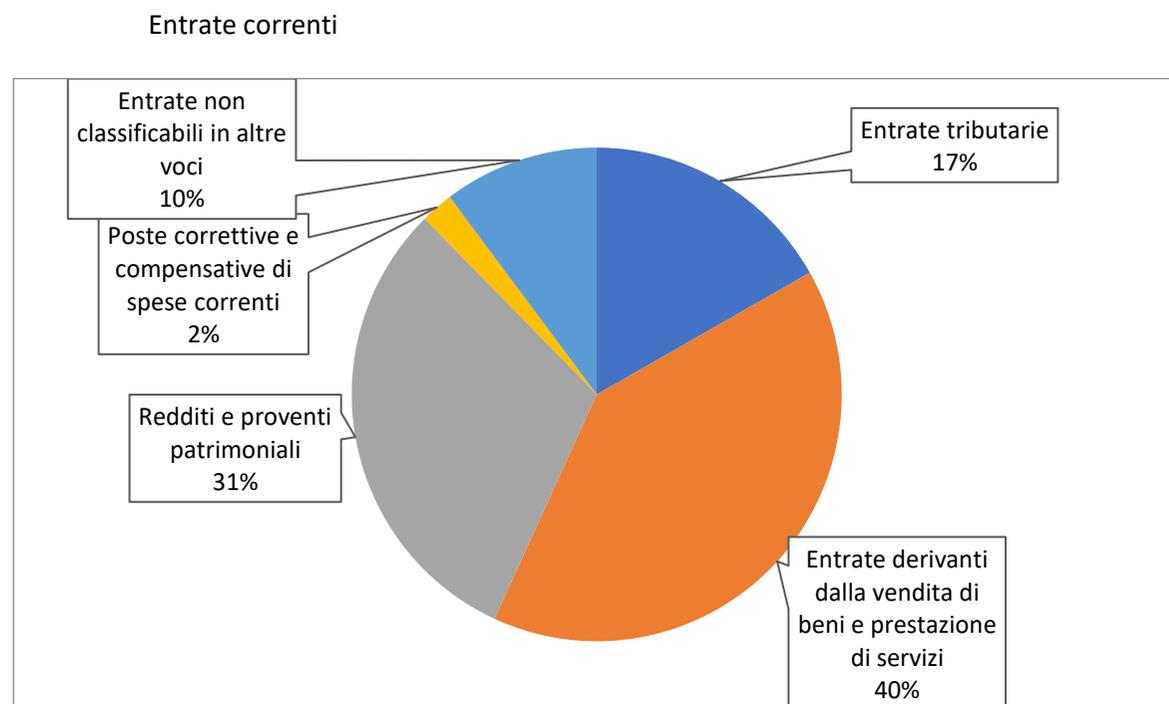
	2017	2016	2015	2014	2013
	44.807.549	32.483.591	31.357.749	31.071.949	34.481.203
<b>Totale</b>	<b>44.807.549</b>	<b>32.483.591</b>	<b>31.357.749</b>	<b>31.071.949</b>	<b>34.481.203</b>

L'andamento della consistenza di cassa di fine esercizio può meglio essere rappresentato dal grafico che segue:



**Composizione percentuale delle entrate correnti anno 2016.** Il grafico che segue rappresenta visivamente la composizione delle entrate complessive per tipologia e percentuale totale.

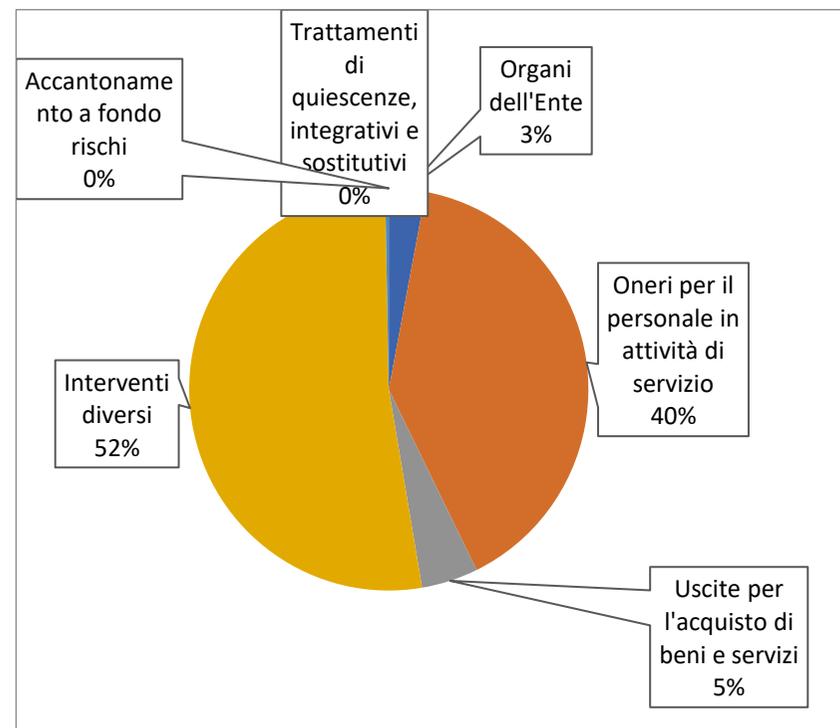
Entrate tributarie	2.253.993
Entrate derivanti dalla vendita di beni e prestazione di servizi	5.378.330
Redditi e proventi patrimoniali	4.129.885
Poste correttive e compensative di spese correnti	287.353
Entrate non classificabili in altre voci	1.375.769
<b>Totale</b>	<b>13.425.330</b>



**Composizione percentuale delle uscite correnti anno 2016.** Il grafico che segue rappresenta visivamente la composizione delle uscite per tipologia e percentuale sul totale.

Organi dell'Ente	324.480
Oneri per il personale in attività di servizio	4.350.363
Uscite per l'acquisto di beni e servizi	501.697
Interventi diversi	5.729.062
Trattamenti di quiescenze, integrativi e sostitutivi	31.795
Accantonamento a fondo rischi	0
<b>Totale</b>	<b>10.937.397</b>

Uscite correnti



<b>Interventi diversi:</b> di seguito si indicano i servizi più significativi	%
Instradamento traffico portuale/servizio illuminazione	7,46
Servizi di vigilanza	28,11
Servizi di interesse generale	33,55
Trasferimenti passivi	14,16

## 9.2 Anno 2018

Riguardo la programmazione futura dell'Autorità di Sistema Portuale, si rappresenta che lo stanziamento delle entrate correnti per l'anno 2018 è aumentato del 39,05% per effetto dei proventi derivanti dalla riscossione dei diritti fissi e dai canoni concessori degli scali marittimi di Trapani e Porto Empedocle.

Lo stanziamento delle uscite è aumentato del 33,43% per effetto del maggiore costo per il personale in servizio legato alla istituzione di un "Fondo pianta organica" ipotizzandola conclusione delle procedure di assunzione nell'anno 2018. La redazione della nuova pianta organica, che ridefinirà l'organizzazione interna degli uffici si rende indispensabile per l'adeguamento dell'Ente alle nuove esigenze ed ai nuovi compiti istituzionali dell'Autorità di Sistema Portuale.

**Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale**

PROSPETTO RIEPILOGATIVO DELLE SPESE PER MISSIONI E PER PROGRAMMI PREVENTIVO ANNO 2018	Allegato 6	
	ESERCIZIO FINANZIARIO 2018	
	COMPETENZA	CASSA
<b>MISSIONE 013 Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto</b>		
PROGRAMMA 009 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	40.203.484	82.117.379
<b>TOTALE MISSIONE 013 Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto</b>	<b>40.203.484</b>	<b>82.117.379</b>
<b>MISSIONE 032 Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche</b>		
PROGRAMMA 002 Indirizzo politico Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	429.700	434.200
PROGRAMMA 003 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	3.041.661	3.189.181
<b>TOTALE MISSIONE 032 Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche</b>	<b>3.471.361</b>	<b>3.623.381</b>
<b>MISSIONE 033 Fondi da ripartire</b>		
PROGRAMMA 001 Fondi da ripartire Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	431.000	431.000
<b>TOTALE MISSIONE 033 Fondi da ripartire</b>	<b>431.000</b>	<b>431.000</b>
<b>MISSIONE 099 Servizi per conto terzi e partite di giro</b>		
PROGRAMMA 001 Partite di giro Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti		
TOTALE PROGRAMMA	6.260.000	24.944.404
<b>TOTALE MISSIONE 099 Servizi per conto terzi e partite di giro</b>	<b>6.260.000</b>	<b>24.944.404</b>
<b>TOTALE SPESE</b>	<b>50.365.845</b>	<b>111.116.165</b>

**PARTE SECONDA**  
**OBIETTIVI 2018**

## ARTICOLO 10

### OBIETTIVI STRATEGICI

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

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

#### **Missione**

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



<b>Area strategica 1</b>	<b>Area strategica 2</b>	<b>Area strategica 3</b>	<b>Area strategica 4</b>	<b>Area strategica 5</b>	<b>Area strategica 6</b>
Anticorruzione, Trasparenza, Performance	Affidamento attività esercitate in porto	Ammodernamento e valorizzazione delle risorse	Interventi infrastrutturali, logistica e sostenibilità ambientale	Lavoro, Sicurezza e Security in porto	Promozione e reperimento Fondi Comunitari

**TABELLA OBIETTIVI STRATEGICI**

AREE STRATEGICHE	Obiettivi strategici
<b>Anticorruzione, trasparenza, performance</b>	Incrementare l'utilizzo degli strumenti e delle misure in tema di anticorruzione e trasparenza, primo fra tutti la tracciabilità dei processi decisionali
	Favorire l'introduzione degli strumenti previsti dal D. Lgs. 150/09 e la qualità dei servizi
<b>Affidamento attività esercitate in porto</b>	Recepimento della direttiva concessioni n. 3087/17 nei Regolamenti locali
	Supportare, anche tramite attività di studio e ricerca, la riqualificazione dell'offerta terminalistica e l'implementazione del traffico merci
<b>Ammodernamento e valorizzazione delle risorse dell'Ente Ammodernamento e valorizzazione</b>	Salvaguardia e monitoraggio della salute finanziaria ed economica dell'ente
	Avvio 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.
	Avvio 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

<b>delle risorse dell'Ente</b>	
--------------------------------	--

<b>AREE STRATEGICHE</b>	<b>Obiettivi strategici</b>
	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
	Revisione dei progetti infrastrutturali con relativo adeguamento al nuovo Codice dei contratti pubblici
	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
<b>Lavoro, Sicurezza e Security in porto</b>	Rafforzare le attività di vigilanza e controllo in Porto, in termini di sicurezza e security, anche nei nuovi scali di pertinenza
	Definire il Piano dell'organico del Porto
<b>Promozione e reperimento Fondi Comunitari</b>	Promuovere e qualificare l'immagine dell'AdSP, del Porto nel suo complesso, dell'offerta turistica e del traffico merci
	Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti attraverso il reperimento di Fondi Comunitari per gli interventi per la realizzazione dei

## 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 2018 – 2020 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.

Considerato che la disciplina della Performance rappresenta un'assoluta novità per le AdSP e che l'OIV è stato nominato in data 29/11/2017 con decreto n. 142, il processo di redazione del Piano, coordinato dal Segretario Generale, ha avuto inizio con alcuni incontri tra l'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV), i Dirigenti, i funzionari Quadri e le Rappresentanze Sindacali dell'Ente, durante il quale il primo ha illustrato la disciplina del ciclo della performance, le sue finalità e il ruolo dell'OIV. In tale sede sono stati forniti chiarimenti e informazioni utili ai fini della predisposizione del Sistema di misurazione e valutazione della performance e del relativo 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.

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 2018, 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 2018 saranno assegnati (con le modalità di cui all'art. 3 del Sistema di Misurazione e Valutazione):**

1. al Segretario Generale (vedi scheda allegata n. 1);
2. al Dirigente dell'Area Tecnica (vedi scheda allegata n. 2);
3. al Dirigente dell'Area Finanziaria (vedi scheda allegata n. 3);
4. Al Dirigente dell'Area Demanio (vedi scheda allegata n. 4);
5. al Responsabile del Servizio Staff di Presidenza, Comunicazione e Promozione (vedi scheda allegata n. 5);

6. Al Responsabile del Servizio Affari Generali, Risorse Umane e Formazione (vedi scheda allegata n. 6);

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

7. Al Funzionario Quadro Responsabile della Security (vedi scheda allegata n. 7);

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

Per tutto il restante personale, per quanto attiene il 2018, saranno assegnati solo degli obiettivi organizzativi, comuni all'intera amministrazione e/o differenziati per settore.

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

Per il 2019, saranno assegnati obiettivi a tutto il personale, e sarà anche studiata una possibilità di valutazione incrociata, laddove alcuni elementi (in particolare quelli relativi alle competenze ed ai comportamenti) potranno essere valutati da responsabili di altre Aree/servizi.

Per il 2019, inoltre, si studieranno dei meccanismi di customer satisfaction, che ci si prefigge di far entrare in funzione nel 2020, laddove l'utente entrerà nel processo di valutazione, con l'obiettivo di migliorare sempre la qualità dei servizi erogati, ma anche nel processo di attribuzione degli obiettivi di miglioramento, attraverso un processo di raccolta di suggerimenti e proposte.

In allegato al presente Piano delle Performance sono riportate tutte le schede con le assegnazioni degli obiettivi del 2018.

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

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

## INDICE

<b>ARTICOLO 1</b> Presentazione del Piano.....	<b>1</b>
<b>ARTICOLO 2</b> Il Quadro normativo.....	<b>3</b>
<b>ARTICOLO 3</b> Le Autorità di Sistema Portuale in generale.....	<b>6</b>
<b>ARTICOLO 4</b> Analisi del contesto esterno.....	<b>12</b>
<b>ARTICOLO 5</b> L’Autorità di Sistema del mare di Sicilia Occidentale.....	<b>15</b>
<b>ARTICOLO 6</b> Sintesi delle informazioni di interesse per i cittadini e per gli Stakeholder esterni.....	<b>32</b>
<b>ARTICOLO 7</b> Mandato Istituzionale e Missione.....	<b>44</b>
<b>ARTICOLO 8</b> Fasi, Soggetti e Tempi del Processo di Redazione del Piano.....	<b>49</b>
<b>ARTICOLO 9</b> Le Risorse Finanziarie.....	<b>53</b>
<b>ARTICOLO 10</b> Obiettivi Strategici.....	<b>70</b>

