



PIANO DELLA PERFORMANCE

2018-2020



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

Indice

1. PRESENTAZIONE DEL PIANO	3
2. SINTESI DELLE INFORMAZIONI DI INTERESSE PER I CITTADINI E GLI STAKEHOLDER ESTERNI.....	4
2.1 CHI SIAMO	4
2.2 COSA FACCIAMO	5
2.3 COME OPERIAMO	6
3. IDENTITÀ.....	9
3.1 L'AMMINISTRAZIONE "IN CIFRE"	9
3.2 MANDATO ISTITUZIONALE E MISSIONE	14
3.3 ALBERO DELLA PERFORMANCE	15
4. ANALISI DEL CONTESTO	17
4.1 ANALISI DEL CONTESTO ESTERNO	17
4.2 ANALISI DEL CONTESTO INTERNO	21
5. OBIETTIVI STRATEGICI	23
6. DAGLI OBIETTIVI STRATEGICI AGLI OBIETTIVI OPERATIVI.....	26
6.1 OBIETTIVI ASSEGNAZI AL PERSONALE DIRIGENZIALE	26
6.2 FASI, SOGGETTI E TEMPI DEL PROCESSO DI REDAZIONE DEL PIANO	26
6.3 COERENZA CON LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA E DI BILANCIO	27
6.4 AZIONI PER IL MIGLIORAMENTO DEL CICLO DI GESTIONE DELLE	29
PERFORMANCE	29
7. ALLEGATI TECNICI.....	31
7.1 OBIETTIVI 2018	31



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

1. PRESENTAZIONE DEL PIANO

Il presente documento fissa il percorso cui sarà improntata l'azione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (da qui in poi AdSP) 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. In tale ambito sono inserite le azioni finalizzate a perseguire i compiti istituzionali assegnati all'AdSP 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 e alla diminuzione dei costi.

Il Piano della performance è un documento programmatico triennale in cui, in coerenza con le risorse assegnate, l'AdSP esplicita gli obiettivi, gli indicatori ed i target su cui baserà poi la misurazione, la valutazione e la rendicontazione della performance al fine di migliorare la propria efficienza nell'utilizzo delle risorse, la propria efficacia nell'azione verso l'esterno, promuovere la trasparenza e prevenire la corruzione.

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 e operativi. 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 ciclo della performance rappresenta un'assoluta novità per l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, la quale dopo l'inizio della sua attività con la nomina del Presidente, ha iniziato ad operare uniformandosi sempre più alle nuove previsioni di legge.

Infine il presente documento non può prescindere da quanto già definito negli altri strumenti di pianificazione e programmazione (il Piano Operativo Triennale (POT), il Programma Triennale delle Opere (PTO) e l'Elenco Annuale) né da quanto definito nel Piano Triennale della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTPCT).



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

2. SINTESI DELLE INFORMAZIONI DI INTERESSE PER I CITTADINI E GLI STAKEHOLDER ESTERNI.

2.1 CHI SIAMO

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale nasce dalla fusione delle due Autorità Portuale, Augusta e Catania, con il d.lgs. 169/2016 del 4 agosto del 2016 “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124”, il quale ha apportato importanti modifiche alla disciplina concernente i porti, l'organizzazione dell'Ente e le funzioni ad esso devolute.

Il nuovo modello di *governance* delineato dalla riforma, più snello e accentuato rispetto a quello definito a suo tempo dalla l. 84/94, prevede l'istituzione di 15 Autorità di Sistema Portuale in sostituzione delle 24 Autorità Portuali, nonché l'abolizione del Comitato Portuale, sostituito con un Comitato di Gestione, ristretto ed apicale (da 22 a un massimo di 5 componenti); l'istituzione della Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (art. 11-ter, l. 84/1994) e nuovi poteri attribuiti al Presidente.

In quanto ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale è dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.

La gestione contabile e finanziaria di ciascuna AdSP è disciplinata da un regolamento proposto dal Presidente dell'AdSP, deliberato dal Comitato di Gestione e approvato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Le AdSP non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse, possono invece assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale.

Gli organi dell'AdSP sono:



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

- il **Presidente**, è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente o i Presidenti della regione interessata, ferma restando l'applicazione della disciplina generale di cui alla legge 24 gennaio 1978, n. 14. In caso di mancata intesa si applica la procedura di cui all'articolo 14-quater della legge 8 agosto 1990, n. 241; ha la rappresentanza legale dell'Ente, tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salvo quelli riservati agli altri organi dell'AdSP, nonché la gestione delle risorse finanziarie nell'ambito del piano operativo triennale;
- il **Comitato di Gestione** il quale esercita le funzioni di pianificazione e coordinamento delle aree e dei servizi del porto; questi compiti vengono svolti principalmente attraverso l'adozione del Piano Regolatore Portuale, che determina la destinazione d'uso delle aree, e l'approvazione del Piano Operativo Triennale, che stabilisce le strategie di sviluppo delle attività portuali. Il Comitato inoltre approva il bilancio di previsione e il conto consuntivo dell'Ente, la relazione annuale sull'attività dell'AdSP, delibera, su proposta del Presidente, in ordine alle autorizzazioni ed alle concessioni e nomina il Segretario Generale.
- Il **Collegio dei Revisori**, composto da tre membri effettivi e due supplenti nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, provvede al riscontro degli atti di gestione; accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili ed effettua trimestralmente le verifiche di cassa; redige le relazioni di propria competenze ed in particolare una relazione sul conto consuntivo; riferisce periodicamente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; assiste alle riunioni del Comitato di gestione di cui all'articolo 9 con almeno uno dei suoi membri.

2.2 COSA FACCIAMO

Ai sensi dell'art. 6 della legge 84/94 l'AdSP nel perseguitamento degli obiettivi e delle finalità di cui all'articolo 1 svolge i seguenti compiti:

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'articolo 6-bis, comma 1, lettera c), 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. All'Autorità di Sistema Portuale sono, altresì, conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'articolo 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'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle 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) promuove forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali.

2.3 COME OPERIAMO

L'Autorità di Sistema Portuale ha individuato nella polifunzionalità dello scalo il punto da cui partire per disegnare un nuovo assetto incentrato sull'ammodernamento delle infrastrutture, sulla riqualificazione delle aree e sulla riorganizzazione degli spazi.

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 e alle infrastrutture stradali e ferroviarie”* (art. 5 L. 84/94 s.m.i.), 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 per il parere al Consiglio Superiore dei lavori pubblici che deve esprimersi entro 45 giorni.



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

Nell'ambito di tale procedimento deve inserirsi tutta la problematica ambientale con la procedura VAS e l'interazione con il Ministero dell'Ambiente e del Territorio. Solo all'esito di questo articolato procedimento il P.R.P. può essere approvato dalla Regione.

- **Il Piano Operativo Triennale (POT)**, 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 suddetto documento deve essere coerente con il P.R.P. del quale deve essere strumento attuativo e deve, altresì, integrarsi con il Programma Triennale delle Opere (PTO), adempimento previsto e disciplinato dall'articolo 21 del D.lgs. 50/2016 s.m.i. e dal DM 11 novembre 2011.

La necessità del Piano scaturisce da una serie di ragioni che sono intrinseche alla stessa azione sviluppata dall'AdSP sia a livello di precisazioni e aggiornamenti del programma degli investimenti, sia a livello della molteplice serie di azioni e di iniziative assunte per focalizzare, condividere e promuovere le direttive dello sviluppo del porto, i processi da avviare, le iniziative da intraprendere nei confronti degli organi dello Stato, le categorie degli operatori, le Istituzioni, il territorio. Le scelte indicate nel Piano sono il frutto di un confronto continuo con le istituzioni locali e con le categorie imprenditoriali e sindacali coinvolte. Rappresentano un riferimento fondamentale per qualsiasi intervento mirato allo sviluppo e al potenziamento del Sistema Portuale della Sicilia Orientale.

- **Il Programma Triennale delle Opere (PTO)** è, come sopra accennato, un adempimento previsto e disciplinato dall'articolo 21 del D.lgs. 50/2016 s.m.i. e dal DM 11 novembre 2011. Tale programma viene adottato dall'AdSP, con una prospettiva triennale, per la definizione e la realizzazione degli interventi e delle opere. Accanto allo stesso viene approvato l'elenco annuale che fornisce, di anno in anno, la possibilità di aggiornare e rimodulare gli interventi previsti dalla programmazione triennale.

In particolare con il DM 11 novembre 2011 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha definito la procedura e gli schemi-tipo per la redazione e la pubblicazione del programma. Nel programma devono essere indicati, tra l'altro, *“la localizzazione dell'intervento, la stima dei*



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

costi, la tipologia e la categoria recate nelle tabelle 1 e 2 allegate, gli apporti di capitale privato indicati nella tabella 3 allegata” ed ancora “la distinta dei lavori da realizzarsi nell’anno cui l’elenco si riferisce, il responsabile del procedimento, lo stato della progettazione come da tabella 4 allegata, le finalità secondo la tabella 5 allegata, la conformità urbanistica che deve essere perfezionata entro la data di approvazione del programma triennale e relativo elenco annuale, la verifica dei vincoli ambientali e l’ordine di priorità in conformità all’articolo 128, comma 3 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, secondo una scala di priorità espressa in tre livelli.” (art. 3 DM 11 novembre 2011).

Come descritto in precedenza, l’AdSP ha, tra i suoi compiti istituzionali, l’attività di indirizzo, vigilanza e controllo. L’attività di vigilanza e controllo dell’AdSP, si concretizza nell’accertamento della conformità delle misure adottate alle prescrizioni di legge e nella contestazione di eventuali non conformità. Tale attività viene posta in essere interfacciandosi e coordinandosi con le altre Autorità competenti presenti sul territorio (Agenzia del Demanio, Capitaneria di porto ecc.).

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

L’attività di studio viene invece realizzata attraverso la partecipazione a progetti nazionali ed europei, la creazione di una dettagliata ed aggiornata reportistica sui principali dati relativi al porto, l’organizzazione e la partecipazione a convegni su tempi della portualità.

Passando all’aspetto finanziario, le entrate delle Autorità di Sistema Portuale sono costituite (art. 13 L. 84/94 e s.m. ed i.):

- a) dai canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell’ambito portuale, di cui all’articolo 18, e delle aree demaniali comprese nelle circoscrizioni territoriali di cui all’articolo 6, comma 7, nonché dai proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui all’articolo 16. Le Autorità Portuali non possono determinare canoni di concessione demaniale marittima per scopi turistico-ricreativi, fatta eccezione per i canoni di concessione di aree destinate a porti turistici, in misura più elevata di quanto stabilito dalle autorità marittime per



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

aree contigue e concesse allo stesso fine;

- b) dagli eventuali proventi derivanti dalle cessioni di impianti di cui all'articolo 18, comma 1, lettere a) e b);
- c) salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6, dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate di cui al capo III del titolo II della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e all'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 355 e successive modificazioni e integrazioni;
- d) dai contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;
- e) da entrate diverse.

3. IDENTITÀ

3.1 L'AMMINISTRAZIONE “IN CIFRE”

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

LA STRUTTURA

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale si compone di una sede legale all'interno del Porto Commerciale di Augusta, in C/da Punta Cugno e un Ufficio Territoriale all'interno del Porto di Catania, in Via Dusmet.

La struttura organizzativa dell'Ente prevede un segretariato generale composto dal segretario generale e dalla segreteria tecnico-operativa:

- il **Segretariato Generale**, nominato dal Comitato di Gestione, su proposta del Presidente dell'AdSP, è selezionato tra soggetti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore portuale nonché nelle materie amministrativo-contabili e svolge all'interno delle AdSP numerosi importanti compiti, elencati al co. 4 dell'art. 10 della l. 84/1994. Tra tali compiti figurano gli adempimenti necessari al funzionamento dell'AdSP, la sovrintendenza e il coordinamento delle attività degli uffici territoriali.

L'attuale segreteria tecnico-operativa dell'Ente si basa sulle piante organiche delle due Autorità Portuali sopprese le quali prevedevano un totale di 62 unità, 40 per Augusta e 22 per Catania, suddivisi per aree funzionali. Di queste soltanto n. 7 unità a Catania e n. 17 ad Augusta sono di

PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

ruolo effettivo ed oggi in servizio. Oltre a questi, inoltre, per sopperire alla carenza di personale e poter svolgere adeguatamente le attività istituzionali, il Commissario Straordinario pro tempore dell'Ap di Catania ha attivato nel 2015 la fornitura del servizio di somministrazione di lavoro temporaneo per n. 7 unità lavorative ad oggi ancora in servizio.

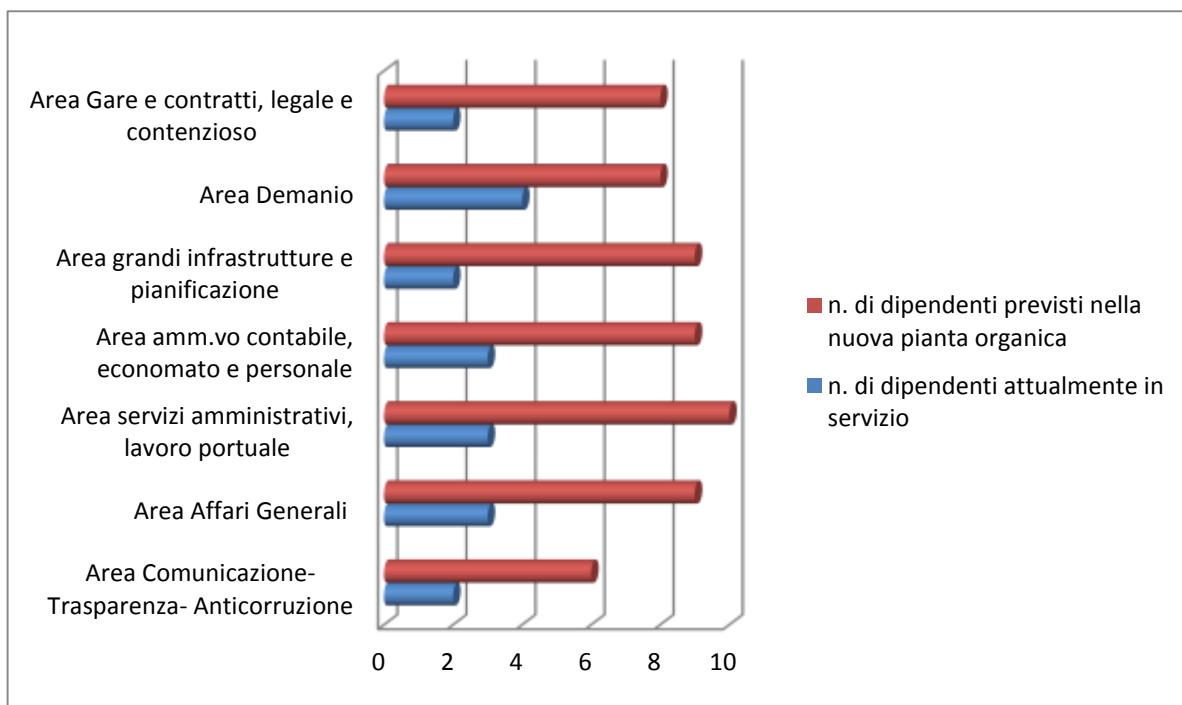
Con delibera del Comitato di Gestione n. 3/18 del 10.05.2018 è stato approvato il nuovo schema di pianta organica dell'AdSP, la quale prevede n. 8 aree funzionali per un totale di n. 59 unità tra la sede legale di Augusta e l'Ufficio Territoriale di Catania. La stessa è stata trasmessa al Ministero competente per l'approvazione di rito.

				IMPIEGATI - LIVELLO					TOTALE	
				DIRIGENTI	QUADRI	I°	II°	III°	IV°	
AREA COMUNICAZIONE - TRASPARENZA - ANTICORRUZIONE	Trasparenza, Accesso Civico, Anticorruzione, Trattamento dati sensibili	1		1	1		1		1	1 Dirigente 1 Quadro 4 impiegati
	Comunicazione					1				
AREA AFFARI GENERALI	Affari generali ed istituzionali	1	1			1		1	1	1 Dirigente 1 Quadro 7 Impiegati
	Marketing e Promozione					1		1		
	Politiche Comunitarie				1		1			
AREA SERVIZI AMMINISTRATIVI, LAVORO PORTUALE	Servizi amministrativi, sportello Unico, Statistiche	1			1		1			1 Dirigente 1 Quadro 8 Impiegati
	Protocollo e Gestione Documentale, Server e Informatizzazione					1		2		
	Lavoro portuale e traffico marittimo			1	2			1		
AREA AMM.VO CONTABILE, ECONOMATO E PERSONALE	Bilancio, Programmazione e Politiche finanziarie, atti amministrativo contabili	1	1	1				1		1 Dirigente 3 Quadri 5 Impiegati
	Contabilità Economato e Personale			1		2	1	1	1	
AREA GRANDI INFRASTRUTTURE E PIANIFICAZIONE	Opere Strategiche	1	1			1		2		1 Dirigente 2 Quadri 6 Impiegati
	Pianificazione e P.O.T.				1	1	2			
AREA DEMANIO	Demanio Marittimo e Demanio Industriale	1	1		2			1		1 Dirigente 2 Quadri 5 Impiegati
AREA GARE E CONTRATTI, LEGALE E CONTENZIOSO	Legale e Contenzioso	1		1		1		1		1 Dirigente 2 Quadri 5 Impiegati
	Gare e Contratti			1	1	1			1	
AREA TECNICA E AMBIENTE	Manutenzione e opere portuali	1	1					1		1 Dirigente 2 Quadri 7 Impiegati
	Ambiente			1		1		1		
	Security				1	1		2		
TOTALE:		4	1	6	2	10	6	16	0	45 nuovi
Legenda		4	4	3	5	5	0	1	2	24 attuali
	Augusta									69 complessivi
	Catania									
N	Personale in organico									
N	Personale da assumere									

PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

IL PERSONALE

Si riporta di seguito la distribuzione delle unità di personale nelle aree in cui è articolata la nuova pianta organica dell'AdSP, mettendo in evidenza l'attuale dotazione e quella prevista dal nuovo schema.



LE RISORSE FINANZIARIE

L'articolo 6 della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 disciplina la gestione patrimoniale e finanziaria dell'AdSP attraverso un Regolamento deliberato dal Comitato di Gestione ed approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia. 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.11/17 del 17.11.2017 e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il decreto n. 5430 del 27.2.2018:

PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

ENTRATE	Anno 2018		Anno 2017	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA
UPB 1.2 - ENTRATE DIVERSE	29.607.252,00	39.645.009,31	27.775.658,00	38.083.577,67
A) TOTALE TITOLO I - ENTRATE CORRENTI	29.607.252,00	39.645.009,31	27.775.658,00	38.083.577,67
UPB 2.2 - ENTRATE DERIVANTI DA TRASFERIMENTI IN CONTO CAPITALE	0,00	57.825.215,39	4.038.001,48	61.863.216,87
UPB 2.3 - ACCENSIONE DI PRESTITI (F)	3.300.000,00	3.300.000,00	3.300.000,00	3.300.000,00
B) TOTALE TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE	3.300.000,00	61.125.215,39	7.338.001,48	65.163.216,87
UPB 3.1 - ENTRATE AVENTI NATURA DI PARTITA DI GIRO	3.464.960,00	3.619.439,86	3.464.960,00	3.942.070,51
C) TOTALE TITOLO III - PARTITE DI GIRO	3.464.960,00	3.619.439,86	3.464.960,00	3.942.070,51
(A+B+C) TOTALE GENERALE ENTRATE	36.372.212,00	104.389.664,56	38.578.619,48	107.188.865,05
D) Utilizzo dell'avanzo di amministrazione iniziale				
Totali a pareggio	36.372.212,00	104.389.664,56	38.578.619,48	107.188.865,05

USCITE	Anno 2018		Anno 2017	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA
1.1 - FUNZIONAMENTO	7.667.353,00	8.623.565,10	8.014.867,00	8.581.045,67
1.2 - INTERVENTI DIVERSI	6.682.656,00	12.063.032,78	5.492.109,00	10.916.738,36
1.4 - TRATTAMENTI DI QUIESCENZA, INTEGRATIVI E SOSTITUTIVI	160.000,00	160.000,00	160.000,00	160.000,00
1.5 - ACCANTONAMENTI A FONDI RISCHI ED ONERI	200.000,00	200.000,00	200.000,00	450.515,60
A1) TOTALE UPB 1 - TITOLO I - USCITE CORRENTI	14.710.009,00	21.046.597,88	13.866.976,00	20.108.299,63
2.1 - INVESTIMENTI	20.934.000,00	46.845.135,49	32.544.001,48	51.653.145,25
B1) TOTALE UPB 2 - TITOLO II - SPESE IN CONTO CAPITALE	20.934.000,00	46.845.135,49	32.544.001,48	51.653.145,25
3.1 - USCITE AVENTI NATURA DI PARTITA DI GIRO	2.664.960,00	2.797.569,55	2.664.960,00	2.756.470,86
C1) TOTALE UPB 3 - TITOLO III - PARTITE DI GIRO	2.664.960,00	2.797.569,55	2.664.960,00	2.756.470,86
(A1+B1+C1) TOTALE GENERALE USCITE	38.308.969,00	70.689.302,92	49.075.937,48	74.517.915,74
D1) Copertura del disavanzo di amministrazione iniziale				
Totali a pareggio	38.308.969,00	70.689.302,92	49.075.937,48	74.517.915,74

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:



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

NOME STAKEHOLDER	CATEGORIA
Ministero delle Infrastrutture e Trasporti	
Ministero Economia e Finanza	
Ministero Ambiente	
Ministero Beni Culturali	
Altri Ministeri	
Regione	
Comune	
Dipartimento della Funzione Pubblica	
ANAC	
Corte dei Conti	
Prefettura	
Capitanerie di Porto	
Camera di Commercio	
Agenzia del demanio	REFERENTI ISTITUZIONALI
Agenzia delle entrate	
Agenzia delle dogane	
Autorità giudiziarie	
Guardia di Finanza	
Polizia di Stato	
Altre PA	
Assoporti	
Associazioni ambientaliste	ASSOCIAZIONI DI SETTORE E NON
Associazioni dei consumatori	
Associazioni professionali	
Dipendenti AdSP	
Organizzazioni sindacali interne	DIPENDENTI E ORGANIZZAZIONI SINDACALI
Organizzazioni sindacali	
Dipendenti Enti di Stato	



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

Lavoratori delle imprese operanti in porto	
Concessionari	
Operatori cui sono affidati servizi di interesse generale	
Impresa security	OPERATORI PORTUALI
Imprese autorizzate ex art. 16 L. 84/94	
Imprese autorizzate ex art. 68 del codice della navigazione	
Compagnie di navigazione	
Fornitori di lavoro temporaneo	
Privati cittadini	
Popolazione adiacente l'ambito portuale	ALTRE CATEGORIE
Passeggeri	

3.2 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.

MISSIONE

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).



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

3.3 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 perseguitate.

Arearie 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

PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

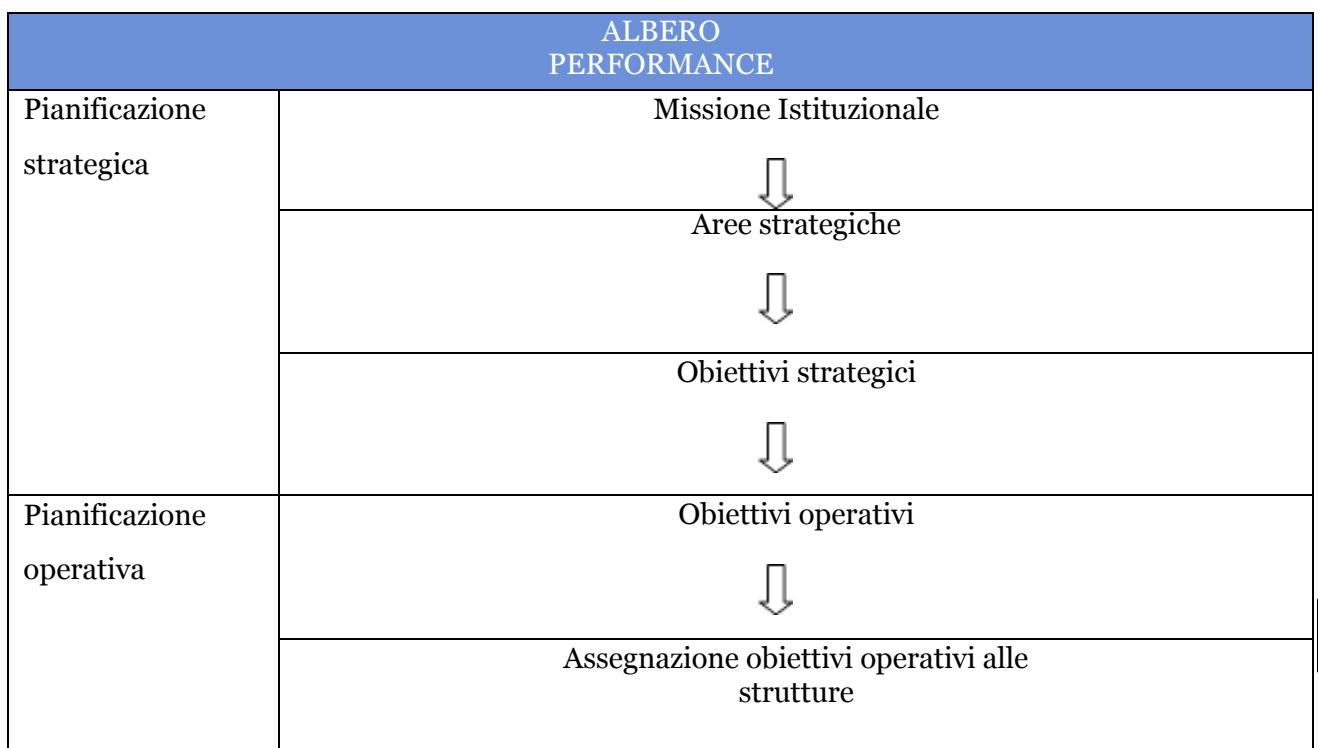
temporale triennale. A partire dagli obiettivi strategici, sono poi stati individuati obiettivi operativi annuali, in un'ottica di *cascading*.

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.

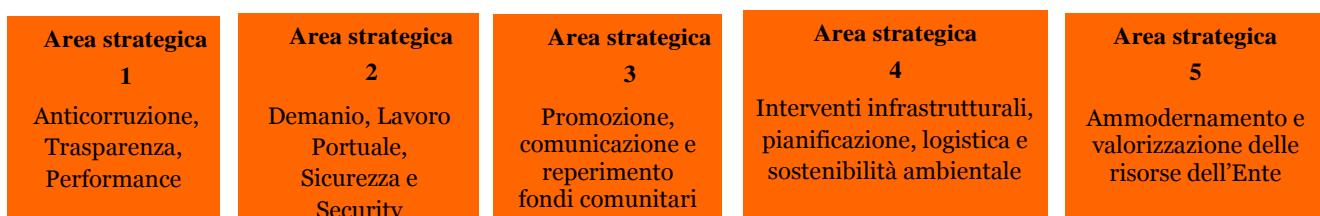




PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

Missoine

Nello svolgimento della propria attività istituzionale l'AdSP 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).



4. ANALISI DEL CONTESTO

4.1 ANALISI DEL CONTESTO ESTERNO

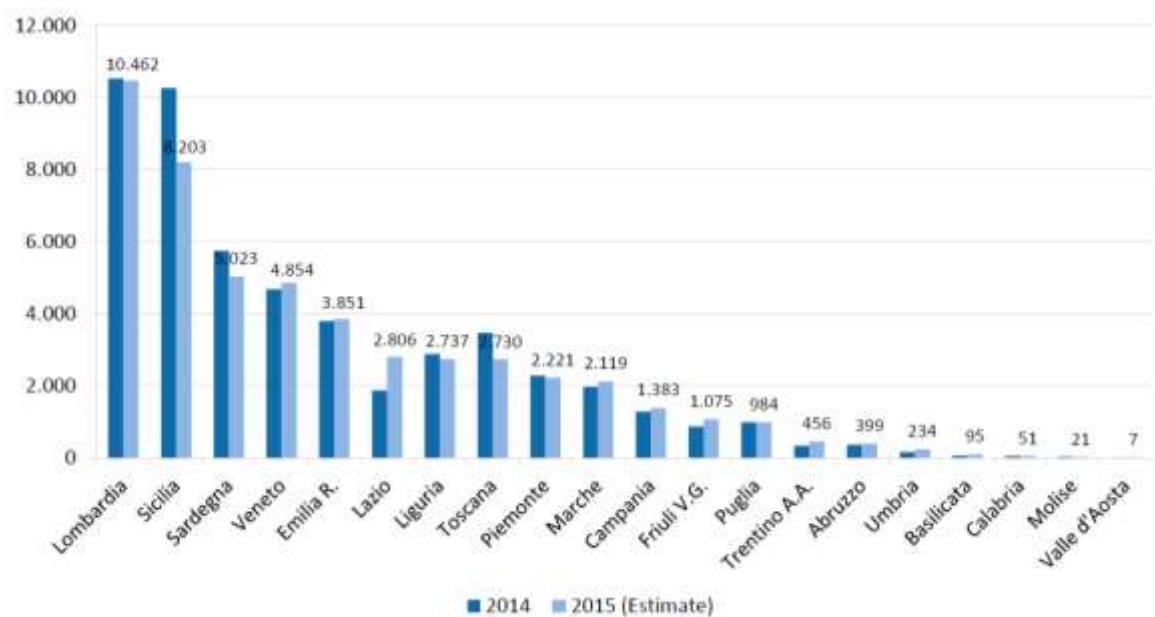
L'analisi del contesto esterno permette di individuare e valutare le variabili significative dell'ambiente in cui opera l'AdSP e che possono diventare un'opportunità di miglioramento della performance.

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.

PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

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.



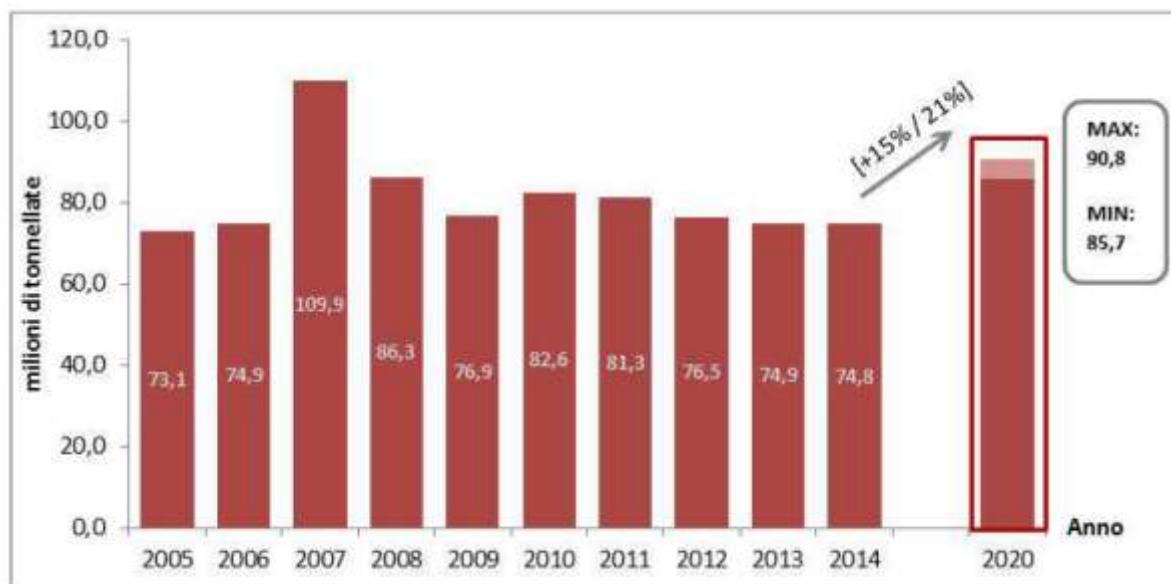
La particolare collocazione geografica e commerciale dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale ha le potenzialità di cogliere le opportunità tipiche del traffico marittimo del Mediterraneo dove si vengono attualmente a integrare due reti di servizi marittimi:

- 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.

PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

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.





PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

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



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

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.

Per un'analisi più approfondita del contesto esterno della realtà si rimanda la Piano Operativo Triennale (POT) dell'AdSP.

4.2 ANALISI DEL CONTESTO INTERNO

Per quanto concerne l'analisi del contesto interno nel presente paragrafo ci si è soffermati ad analizzare le risorse umane e quelle finanziarie, mentre per quanto riguarda l'organizzazione dell'Ente in generale si rimanda a quanto già riportato al par. 3.1.

DATI RELATIVI ALLE RISORSE UMANE

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 (7 a Catania e 16 ad Augusta) risulta notevolmente inferiore alla previsione delle attuali piante organiche (62).

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

GENERE/ ETÀ/ SCOLARITÀ (dati riferiti al 31/05/2018)									
QUALIFICA	GENERE		CLASSI ETÀ			SCOLARITÀ			
	% M	% F	Fino a 30 anni	Dai 31 ai 40	Dai 41 ai 50	Oltre i 50	Fino Scuola Obbligo	Diploma	
Dirigenti	100	0	0	0	1	3	0	0	4
Quadro A	100	0	0	0	2	2	0	0	4
Quadro B	100	0	0	0	3	0	0	0	3

PIANO DELLA PERFORMANCE
2018-2020

I Livello	80	20	0	2	3	0	0	3	2
II Livello	20	80	0	0	5	0	0	0	5
IV Livello	100	0	0	1	0	0	0	1	0
V livello	100	0	0	0	1	1	0	2	0

Analisi caratteri qualitativi/quantitativi

Indicatori	Valore
Età media del personale (anni)	46
Età media dei dirigenti (anni)	58
Tasso di crescita unità di personale negli anni	/
% di dipendenti in possesso di laurea	75 %
% di dirigenti in possesso di laurea	100 %
Ore di formazione (media per dipendente)	15,4 ore
Turnover del personale	/
Costi di formazione/spese del personale	0,1 %

Analisi Benessere Organizzativo

Indicatori	Valore
Tasso di assenze	11,80%
Tasso di dimissioni premature	0 %
Tasso di richieste di trasferimento	0 %
Tasso di infortuni	0 %
Stipendio medio percepito dai dipendenti	€. 4.964,23 (al lordo delle ritenute erariali previdenziali ed assistenziali)
% di personale assunto a tempo indeterminato	0 %

Analisi di genere

Indicatori	Valore
% di dirigenti donne	0 %
% di donne rispetto al totale del personale	21 %
Stipendio medio percepito dal personale donna (distinto per personale dirigente e non)	€. 2.982,27 (al lordo delle ritenute erariali previdenziali ed assistenziali)
% di personale donna assunto a tempo indeterminato	21 %
Età media del personale femminile (distinto per personale dirigente e non)	42
% di personale donna laureato rispetto al totale personale femminile	100 %
Ore di femminile formazione (media per dipendente di sesso femminile)	12 ore



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

DATI RELATIVI ALLA SALUTE ECONOMICO-FINANZIARIA

Indice di utilizzo delle entrate correnti per le spese correnti

	2018	2019	2020
Entrate finanziarie correnti	30.388.876,00	31.970.500,00	33.065.500,00
Spese finanziarie correnti	15.158.109,00	14.742.500,00	16.238.000,00
Rapporto entrate/spese correnti	50%	46%	49%

Il rapporto fra le entrate e le uscite 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.

5. 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 (POT, PTO, Elenco Annuale e PTPCT), quanto definito nelle Linee guida per il Piano della performance per i Ministeri nell'anno 2017, anche se non direttamente applicabile, e nella direttiva ministeriale n. 193 del 13 aprile 2018 recante l'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di sistema portuale per l'anno 2018.

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



PIANO DELLA PERFORMANCE
2018-2020

TABELLA OBIETTIVI STRATEGICI

AREE STRATEGICHE	Obiettivi strategici
Anticorruzione, trasparenza, performance	<p>Incrementare l'utilizzo degli strumenti e delle misure in tema di anticorruzione e trasparenza, primo fra tutti la tracciabilità dei processi decisionali</p> <p>Favorire l'introduzione degli strumenti previsti dal D. Lgs. 150/09 e la qualità dei servizi</p>
Demanio, Lavoro Portuale, Sicurezza e Security	<p>Recepimento della direttiva concessioni n. 3087 del 5.2.2017 nei regolamenti locali e identificazione nei medesimi dei sistemi di contabilità volti al monitoraggio dei proventi concessori.</p> <p>Armonizzazione dei Regolamenti e dei procedimenti utilizzati per il rilascio di concessioni pluriennali e comunque rilevanti per l'entità e lo scopo</p>
	<p>Elaborazione dello schema del Piano dell'organico del porto</p> <p>Rafforzare le attività di vigilanza e controllo in Porto</p> <p>Supportare, anche tramite attività di studio e ricerca, la riqualificazione dell'offerta terminalistica e l'implementazione del traffico merci</p>
Promozione, Comunicazione e reperimento Fondi Comunitari	<p>Promuovere e qualificare l'immagine dell'AdSP, del Porto nel suo complesso, dell'offerta turistica e del traffico merci</p> <p>Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti attraverso il reperimento di Fondi Comunitari per la realizzazione degli interventi dei progetti di grande infrastrutturazione</p>



**PIANO DELLA PERFORMANCE
2018-2020**

AREE STRATEGICHE	Obiettivi strategici
Interventi infrastrutturali pianificazione, logistica e sostenibilità ambientale	<p>Accrescimento della maturità tecnica e amministrativa dei progetti infrastrutturali in corso, anche tramite la revisione e adeguamento dei medesimi e l'utilizzo degli strumenti offerti dal nuovo Codice dei contratti pubblici, con lo scopo di accelerare il processo volto alla loro realizzazione.</p> <p>Rilanciare le infrastrutture e la logistica attuando gli interventi strategici previsti dal P.O.T. e nel P.T.O. e garantendo la riqualificazione delle aree portuali, nella prospettiva del miglioramento delle loro potenzialità e del superamento del gap tecnologico ed ambientale che oggi negativamente le caratterizza</p> <p>Potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio nel porto di Augusta</p> <p>Attivazione relazione logistica con l'Interporto</p> <p>Garantire il perseguitamento della salvaguardia della pubblica e privata incolumità mediante il rispetto della normativa vigente in materia ambientale nonché una corretta gestione dei rifiuti all'interno delle aree demaniali marittime</p> <p>Avvio delle procedure necessarie all'istituzione dello Sportello Unico Amministrativo , ai sensi dell'art. 20 del D.Lvo 169/16 di riforma della Legge 84/94</p>
Ammodernamento e valorizzazione delle risorse dell'Ente	<p>Salvaguardia e monitoraggio della salute finanziaria ed economica dell'ente</p> <p>Semplificare la gestione attraverso la dematerializzazione degli atti.</p> <p>Avviare il processo di riorganizzazione/razionalizzazione delle risorse, personali e strumentali, per recuperare efficienza ed efficacia dell'azione amministrativa</p>



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

6. DAGLI OBIETTIVI STRATEGICI AGLI OBIETTIVI OPERATIVI

Ciascuno degli obiettivi strategici indicati al punto precedente è articolato in uno o più obiettivi operativi, assegnati come illustrato nel seguente quadro sinottico; gli indicatori, i risultati attesi ed i relativi target, nonché i pesi attribuiti agli obiettivi sono dettagliati nelle schede contenute nell'Allegato tecnico:

6.1 OBIETTIVI ASSEGNAZI AL PERSONALE DIRIGENZIALE

Gli obiettivi assegnati al personale dirigenziale si pongono in stretta correlazione e coerenza con gli obiettivi strategici ed operativi indicati al paragrafo precedente.

I contenuti, gli indicatori, i risultati attesi ed i relativi target, nonché i pesi attribuiti agli obiettivi sono dettagliati nelle schede contenute nell'Allegato tecnico.

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.

6.2 FASI, SOGGETTI E TEMPI DEL PROCESSO DI REDAZIONE DEL PIANO

La redazione del presente Piano della Performance ha necessariamente dovuto scontare per l'anno 2018 la difficile fase di avvio della nuova organizzazione amministrativa dell'AdSP e la delicata



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

attività che ciascun ufficio, sotto la guida della Presidenza e del Segretario Generale, sta portando avanti per armonizzare tempi e procedure della neo costituita AdSP.

Considerato anche che la disciplina della Performance rappresenta un’assoluta novità per le AdSP e che l’OIV è stato nominato in data 20/12/2017, il presente documento, redatto sotto il coordinamento del Segretario Generale e con la collaborazione dei dirigenti e dell’OIV, troverà una più completa definizione e revisione nel corso degli anni 2019 e 2020.

Il Piano deve altresì ritenersi strettamente collegato ai contenuti del Piano Triennale per la prevenzione della Corruzione e per la Trasparenza, approvato in data 30.01.2018 con decreto del Presidente n. 14/18 e che, così come evidenziato nel PNA 2017 dell’Anac, gli OIV svolgono una funzione rilevante nella gestione del ciclo della performance e nella trasparenza ai sensi dell’art. 14 del D.Lvo 150/2009 e del DPR n. 105/16 art. 6. La riforma in materia di valutazione della performance, intervenuta con il decreto legislativo 74/2017 ha ulteriormente definito i compiti degli OIV.

6.3 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”:



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

PROSPETTO RIEPILOGATIVO DELLE SPESE PER MISSIONI E PER PROGRAMMI PREVENTIVO ANNO 2018		Allegato 6	
		ESERCIZIO FINANZIARIO 2018	
		COMPETENZA	CASSA
MISSIONE 007 Ordine pubblico e sicurezza			
PROGRAMMA 007 Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste			
Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti			
TOTALE PROGRAMMA		3.220.000,00	8.367.842,13
		TOTALE MISSIONE 007 Ordine pubblico e sicurezza	3.220.000,00
			8.367.842,13
MISSIONE 013 Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto			
PROGRAMMA 009 Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne			
Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti			
TOTALE PROGRAMMA		27.805.110,00	53.418.851,01
		TOTALE MISSIONE 013 Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto	27.805.110,00
			53.418.851,01
MISSIONE 032 Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche			
PROGRAMMA 002 Indirizzo politico			
Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti			
TOTALE PROGRAMMA		551.000,00	635.000,00
PROGRAMMA 003 Servizi e affari generali per le Amministrazioni di competenza			
Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti			
TOTALE PROGRAMMA		4.017.899,00	5.420.040,23
		TOTALE MISSIONE 032 Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche	4.568.899,00
			6.055.040,23
MISSIONE 033 Fondi da ripartire			
PROGRAMMA 001 Fondi da ripartire			
Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti			
TOTALE PROGRAMMA		50.000,00	50.000,00
		TOTALE MISSIONE 033 Fondi da ripartire	50.000,00
			50.000,00
MISSIONE 099 Servizi per conto terzi e partite di giro			
PROGRAMMA 001 Partite di giro			
Gruppo COFOG 04.05 Affari Economici - Trasporti			
TOTALE PROGRAMMA		2.664.960,00	2.797.569,55
		TOTALE MISSIONE 099 Servizi per conto terzi e partite di giro	2.664.960,00
			2.797.569,55
		TOTALE SPESE	38.308.969,00
			70.689.302,92

PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

6.4 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 ridisciplinate 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.

L'entrata in vigore del Piano determinerà la necessità di informare e sensibilizzare tutto il personale dipendente all'approccio di una nuova impostazione di lavoro improntata verso la preparazione ed il raggiungimento del risultato che si concretizzerà con incontri periodici, attività di monitoraggio,



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

adozione di procedure snelle ed efficaci ed un maggiore coinvolgimento del personale anche da un punto di vista propositivo.

PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

7. ALLEGATI TECNICI

7.1 OBIETTIVI 2018

Dalle Aree e dagli obiettivi strategici indicati derivano alcuni degli obiettivi operativi strategici relativi al 2018 che si tradurranno in obiettivi organizzativi (cioè comuni a tutta la struttura o a parte di essa) o in obiettivi individuali.

I contenuti, gli indicatori, i risultati attesi ed i relativi target, nonché i pesi attribuiti agli obiettivi sono dettagliati nelle schede contenute nell'Allegato.

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

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

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

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 Ing. Lentini (vedi scheda allegata n. 2);
3. al Dirigente Avv. Roberto Nanfitò (vedi scheda allegata n. 3);
4. al Dirigente Dott. Davide Romano (vedi scheda allegata n. 4);

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



PIANO DELLA PERFORMANCE 2018-2020

5. al Funzionario Quadro Dott. Blandino (vedi scheda allegata n. 5)
6. al Funzionario Quadro Dott. Incastrone (vedi scheda allegata n. 6);
7. al Funzionario Quadro Ing. Sarcià (vedi scheda allegata n. 7);
8. al Funzionario Quadro Dott. Scatà (vedi scheda allegata n. 8);

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.

Nel 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.

Nel 2019, inoltre, si studieranno dei meccanismi di *customer satisfaction*, laddove l'utente entrerà nel processo di valutazione, con l'obiettivo di migliorare sempre la qualità dei servizi erogati.

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 Orientale.

Dal 2019, infine, 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.