

Piano della Performance 2020 -2022

Gennaio 2020

Sommario

| | |
|--|----|
| • PREMESSA | 3 |
| • CAPITOLO 1 - L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio..... | 5 |
| 1.1 Missione istituzionale | 5 |
| 1.2 Organizzazione/Risorse umane | 8 |
| 1.3 Il personale dell’AdSP del Mar Ionio..... | 9 |
| 1.4 Il Bilancio dell’AdSP del Mar Ionio | 14 |
| • CAPITOLO 2. Obiettivi dell’AdSP | 17 |

Allegati:

- 1) Bilancio;
- 2) Tabelle centri di costo;
- 3) Scheda assegnazione obiettivi AdSPMI.

PREMESSA

Il presente **Piano della Performance**, predisposto ai sensi dell'art. 10 del d.lgs. 27 ottobre 2009, n. 150 e in conformità alle recenti Linee Guida per il Piano della Performance (Giugno 2017) della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Funzione Pubblica - Ufficio per la valutazione della performance, rappresenta il ciclo di gestione della performance dell'AdSP del Mar Ionio, attraverso la definizione degli obiettivi strategici per l'anno 2020, in continuità con la pianificazione triennale.

Il presente documento costituisce il **riferimento strategico** cui farà seguito, nel breve, un'appendice (schede di assegnazione obiettivi) ove saranno raccolti - per ciascuna delle strutture organizzative di cui l'Ente si compone - i sub-obiettivi organizzativi o obiettivi operativi e, eventuali, obiettivi individuali con i relativi indicatori e target. Ogni sub-obiettivo organizzativo contribuisce secondo la percentuale indicata a valorizzare l'indicatore sintetico dell'Obiettivo generale dell'AdSP. I sub-obiettivi andranno a costituire gli elementi fondamentali su cui si baserà la misurazione, la valutazione e la rendicontazione della performance dell'AdSP.

Nell'ambito degli obiettivi strategici di cui al presente Piano è stato inserito, in ottemperanza alla normativa vigente, un obiettivo in materia di prevenzione della corruzione e della trasparenza, stante il necessario coordinamento ed il reciproco condizionamento tra il Piano della Performance ed il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTPCT). L'obiettivo strategico consiste nel *"raggiungere la piena operatività del sistema di pubblicazione delle informazioni relativamente alla policy di trasparenza e anticorruzione, migliorando ulteriormente la qualità dei dati e delle informazioni pubblicate nella sezione Amministrazione Trasparente del sito web www.port.taranto.it per quanto riguarda la completezza, la tempestività dell'aggiornamento, l'accessibilità all'utenza e l'apertura del formato dei dati"*.

Inoltre, occorre sottolineare che l'azione strategica dell'AdSP e, di conseguenza, i suoi obiettivi potranno essere condizionati, nel corso dell'anno da alcuni fattori, endogeni ed esogeni, che potranno influire sulla vita amministrativa dell'Ente e, soprattutto, sulle scelte strategiche dei vertici, a valle degli sviluppi ed esiti di alcuni processi attualmente *in fieri*. Di tali fattori si dà atto nei documenti programmatici dell'Amministrazione ed, in particolare, nella revisione annuale (2019) del Piano Operativo Triennale (POT) e verranno ulteriormente esplicitati nel POT 2020-2022, di prossima adozione. Gli obiettivi della performance, infatti, come previsto dalla normativa di specifica di settore, sono coordinati con gli altri documenti strategici dell'Amministrazione e, nella fattispecie per l'AdSP, rinvengono dal POT. (http://www.port.taranto.it/attachments/article/1802/POT_revisione_2019_.pdf).

Il POT è il documento di programmazione strategica triennale previsto dalla vigente normativa del sistema portuale italiano, realizzato con cadenza triennale e revisionato annualmente con l'obiettivo di tracciare le strategie di sviluppo che l'Ente intende perseguire ed i conseguenti interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati. Tale durata triennale rivela, tuttavia, oggi, una anacronistica rigidità a differenza di altri documenti programmatici la cui periodicità si sviluppa e si aggiorna di anno in anno (Vds. *Piano Triennale Anticorruzione e Trasparenza, Programma triennale dei lavori pubblici e programma biennale degli acquisti di beni e servizi, ecc*). Tale problematica è attenzionata sia da Assoporti che dalla competente Direzione Generale del Ministero Vigilante.

Con la revisione 2019 del POT 2017/2019, l'AdSPMI ha inteso promuovere un approccio fondato sulla valorizzazione della partecipazione come elemento fondamentale per la definizione (e, quindi, revisione ongoing) delle proprie politiche; ne è derivata una prima forma sperimentale del processo di revisione annuale del POT, approvato in data 19 giugno 2017 - con Delibera n. 9/2017 dal Comitato di Gestione. Il percorso di definizione delle strategie dell'Ente con la revisione del 2019 raggiunge il suo momento più maturo nella *road map* verso il nuovo POT 2020/2022, da approvarsi nel corso del 2020 e, comunque, entro il mese di giugno, a tre anni dall'approvazione del precedente POT 2017/2019.

Il citato nuovo Piano Operativo Triennale, dovrà – fra l’altro – tener conto del rinnovato panorama normativo comunitario e nazionale. Sul piano comunitario, in vista della revisione del Regolamento UE in materia di revisione ed efficientamento delle reti TEN-T, ci si auspica il completamento di un percorso di armonizzazione dell’assetto dei corridoi intermodali che vada nella direzione di un’integrazione dell’attuale configurazione dei corridoi con alcune possibili direttrici che interessano direttamente e maggiormente i nodi portuali del Mezzogiorno. Tale auspicato aggiornamento delle reti TEN-T rappresenterebbe una importante opportunità anche in considerazione dell’attuale scenario dei trasporti nell’area Med e delle nuove sfide globali che richiedono di elevare ulteriormente la capacità del sistema trasportistico nazionale in ottica intermodale.

Sul piano nazionale il POT farà riferimento – tra l’altro – al Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, al Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) nonché alle linee programmatiche che saranno perseguite dal Governo per il tramite del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - *Green New Deal* – *“una nuova strategia di crescita fondata sulla sostenibilità ambientale, economica, sociale. Ambientale in quanto finalizzata alla riduzione delle emissioni inquinanti e degli altri impatti sul territorio e sull’ambiente; economica come sostegno alla produttività delle imprese e alla crescita del Paese; sociale a garanzia dell’equa accessibilità ai mercati di produzione e di consumo, con una particolare attenzione al Mezzogiorno e alle categorie disagiate”*.

Il presente Piano si colloca in un periodo di grande riposizionamento strategico del Porto di Taranto ma anche di grandi incertezze connesse alle vicende della produzione dell’acciaio, il tutto con importanti aperture di fronti alternativi che offrono allo scalo ionico possibilità di proiezione sui mercati internazionali e prospettive di sviluppo per l’intero ecosistema portuale.

La nuova programmazione strategica triennale, infatti, terrà conto delle diverse prospettive che si andranno a delineare a valle degli sviluppi di alcune vicende legate da un lato all’attuale situazione di instabilità del settore siderurgico e dall’altro all’incremento dei traffici commerciali connessi al progetto relativo al rilancio del Molo Polisettoriale del Porto di Taranto. È noto, infatti, che la crisi dello stabilimento ILVA S.p.A. ha avuto un impatto considerevole sulla produzione e, di riflesso, sui traffici e sulle operazioni portuali nonché sull’occupazione. Sul versante commerciale, invece, l’imminente avvio dell’operatività del Molo Polisettoriale costituisce l’asse portante del processo di rilancio del sistema portuale e logistico ionico, elemento forte di riacquisizione e diversificazione di traffici in import/export, nonché fattore abilitante di una rilettura del porto e del retroporto in ottica di hub logistico-intermodale, anche alla luce della recente istituzione – nel giugno 2019 - della Zona Economica Speciale Interregionale Ionica.

Executive Summary

Il presente documento è articolato come segue.

Nel CAPITOLO 1 – *L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio*, si ripercorrono a grandi linee

- la *mission* dell’Ente declinata nella fattispecie attraverso le previsioni dei documenti di programmazione strategica vigenti. Vengono riportati gli ambiti di sviluppo previsti nel vigente POT e le relative azioni strategiche di attuazione
- l’Organizzazione dell’Ente, l’articolazione e la distribuzione delle risorse umane
- Le risorse, umane e finanziarie, per come stabilite nel bilancio di previsione per l’esercizio 2020

Nel CAPITOLO 2 – *Obiettivi dell’AdSP*, è descritto il sistema degli Obiettivi organizzativi dell’Ente per l’anno 2020.

CAPITOLO 1 - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.

1.1 Missione istituzionale

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio è un *“ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale”* dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, istituito con la Legge n. 84/1994, per come modificata dal D.lgs. n. 169/2016 e dal D.lgs. n. 232/2017, che svolge i seguenti compiti (mandato istituzionale):

- 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 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;
- 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;
- e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione, fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Per la gestione delle attività inerenti le funzioni sul demanio marittimo le Autorità di sistema portuale si avvalgono del Sistema informativo del demanio marittimo (S.I.D.);
- f) promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

L'attività dell'AdSP MI è caratterizzata dallo svolgimento di funzioni di regolazione e di amministrazione generale nell'ambito della propria circoscrizione territoriale individuata con Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 6 aprile 1994 (Gazz. Uff. 20 maggio 1994, n. 116), che recita: *“La circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Taranto è costituita dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei, compresi nel tratto di costa che va dal Molo Sant'Eligio fino alla riva sinistra del fiume Tara”*, ed ampliata con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 23 giugno 2004 (Gazz. Uff. 10 luglio 2004, n. 160), che sancisce: *“Il limite est della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Taranto è esteso dal Molo S. Eligio fino al confine del molo di ponente del Castello Aragonese ed è individuato dal punto di coordinate geografiche: lat. 40°28'20" NORD - long. 17°13'58" EST”*.

La missione istituzionale dell'Amministrazione – ai sensi dell'art. 9, co. 5, lett. b), della L. n. 84 del 1994 – viene declinata nel *Piano Operativo Triennale (POT)* e relative revisioni annuali, ovvero nel documento che individua le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche programmate dall'AdSP in un orizzonte triennale, nonché negli altri documenti strategici dell'Ente per come indicati nel *“Sistema di misurazione e valutazione”*:

- 1. Piano Regolatore di Sistema Portuale;**
- 2. Direttiva annuale sull'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale;**

3. Programma biennale degli acquisti di beni e servizi e il Programma triennale dei lavori pubblici;
4. Piano della performance.

A questi si aggiungono, necessariamente, il *Piano Triennale dei Fabbisogni di Personale* (PTFP) e il *Bilancio Previsionale* che rappresentano documenti nei quali si regola, nel rispetto dei principi di efficienza, economicità e qualità dei servizi, l'impiego delle risorse umane e finanziarie disponibili.

In linea con quanto indicato nella Deliberazione dell'Autorità Nazionale Anticorruzione n. 1208/2017, di Approvazione definitiva dell'Aggiornamento 2017 al Piano Nazionale Anticorruzione, l'AdSP con il "*Sistema di misurazione e valutazione della Performance*" (SMVP) approvato nel febbraio 2019 e con il Piano della Performance approvato nell'aprile 2019 ed il successivo aggiornamento dell'ottobre 2019, ha avviato il percorso di applicazione degli strumenti di misurazione e valutazione delle performance che costituisce, la prima attuazione della disciplina dettata in materia dal D.lgs. n. 150/2009, in un'ottica di futuro continuo miglioramento.

Il Piano Operativo Triennale 2017-2019 dell'Ente, come modificato dalla Revisione annuale 2019 (Delibera n. 11/19 del 18 dicembre 2019) prevede le seguenti azioni articolate su sette assi di sviluppo:

| AZIONI DI PIANO (REVISIONE 2019) | | |
|----------------------------------|---|--|
| ASSE | PILASTRO | AZIONE |
| A. Innovazione digitale | Innovazione | 1. Realizzazione del "FuturePORT Innovation Hub" e promozione dell'innovazione e della ricerca in ambito portuale e logistico |
| | Innovazione | 2. Port Community System (PCS) |
| | Innovazione | 3. Digitalizzazione dell'Ente e Sportello Unico Amministrativo (SUA) |
| | Innovazione | 4. Monitoraggio ambientale |
| B. Infrastruttura fisica | Traffici, logistica e competitività | 5. Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo polisettoriale – adeguamento area terminal rinfuse |
| | Traffici, logistica e competitività | 6. Progetto Piastra portuale del porto di Taranto (5 interventi) |
| | Traffici, logistica e competitività | 7. Riqualificazione del Molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio |
| | Traffici, logistica e competitività | 8. Interventi per il dragaggio di 2,3 mmc di sedimenti in area Molo polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente |
| | Traffici, logistica e competitività | 9. Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo |
| | Traffici, logistica e competitività | 10. Edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la Darsena servizi |
| | Traffici, logistica e competitività | 11. Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di Levante |
| | Traffici, logistica e competitività | 12. Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di Levante del Molo San Cataldo e della Calata 1 |
| | Traffici, logistica e competitività | 13. Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di Ponente |
| | Traffici, logistica e competitività | 14. Bonifica ambientale aree libere del porto in rada: rimozione hot spot varco nord |
| C. Accordi e partnership | Traffici, logistica e competitività | 15. Ricostruzione dell'impalcato in C.A.P. della testata inagibile del Molo San Cataldo |
| | Traffici, logistica e competitività; Territorio | 16. Azioni promozionali tese all'incremento dei traffici commerciali e allo sviluppo delle connesse attività logistiche. Supporto al cluster industriale-marittimo tarantino. |

| AZIONI DI PIANO (REVISIONE 2019) | | |
|---|---|---|
| ASSE | PILASTRO | AZIONE |
| | Traffici, logistica e competitività; Territorio | 17. Azioni promozionali tese all'incremento del traffico passeggeri e allo sviluppo della filiera turistica legata al mare. Avvio del cruise cluster tarantino. |
| D. Sviluppo e miglioramento dell'offerta | Traffici, logistica e competitività | 18. Ottimizzazione dei servizi portuali |
| E. Organizzazione dell'ente | Traffici, logistica e competitività | 19. Riorganizzazione degli uffici e delle competenze interne |
| | Traffici, logistica e competitività; Innovazione | 20. Formazione continua del personale dell'AdSP (prosecuzione delle attività di team building) |
| | Traffici, logistica e competitività; Innovazione | 21. Sviluppo della comunicazione interna all'Ente |
| | Traffici, logistica e competitività; Territorio | 22. Avvio e piena operatività dell'Agenzia del lavoro portuale |
| F. Porto e territorio | Territorio | 23. Sviluppo del "port exhibition center" e realizzazione di un sistema modulare di visite formative/turistiche al porto/area industriale |
| | Territorio | 24. Piano di interventi 2018-2020 per aree "leisure/ambientali" in ambito portuale e urbano - Waterfront |
| | Territorio | 25. Zona Economia Speciale (ZES) Ionica |
| G. Sostenibilità Ambientale | Territorio, Traffici, logistica e competitività | 26. Documento di pianificazione energetica ed ambientale del Sistema Portuale |
| NUOVE AZIONI DA INSERIRE NELLA PROGRAMMAZIONE TRIENNALE 2020-2022 | | |
| "Porto e città": (ri)costruzione di legami e relazioni con il territorio attraverso la valorizzazione del Waterfront e la materializzazione di una nuova identità territoriale basata sulla cultura del mare". | | |
| Valorizzazione del ruolo del Porto di Taranto nell'ambito dei corridoi della rete TEN-T. | | |
| Sistema di videosorveglianza e sensoristica intelligente e integrata nell'ambito del progetto di innalzamento dei livelli di sicurezza dell'area portuale e delle aree industriali di Taranto, Massafra e Statte. | | |

Tabella n. 1 – Azioni del POT 2017-2019 (aggiornate al 2019)

Il presente Piano, pertanto, prenderà quale documento programmatico di riferimento il citato aggiornamento relativo al 2019 del Piano Operativo Triennale 2017-2019, tenendo conto che l'Amministrazione ha avviato e concluderà, entro giugno 2020, le attività di predisposizione ed adozione del **nuovo POT 2020-2022 che conterrà le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche che si indenteranno perseguire per realizzare i compiti istituzionali assegnati dalla normativa di settore.**

Si rappresenta altresì che, allo stato, non è ancora pervenuta, da parte del Ministero vigilante la **Direttiva annuale sull'individuazione degli obiettivi** finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale e, quindi, non sono conosciuti gli obiettivi generali e specifici previsti per l'anno 2020 da detto Dicastero.

Pertanto, si ritiene, sin da ora, che il presente Piano potrà essere modificato/integrato a seguito dell'assegnazione degli obiettivi summenzionati al Presidente dell'AdSP MI nonché delle indicazioni rivenienti dal nuovo POT 2020-2022.

1.2 Organizzazione/Risorse umane

L'Organizzazione dell'AdSP del Mar Ionio comprende:

- il **Presidente**, legale rappresentante dell'Ente, nominato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Presidente o i Presidenti della regione interessata, svolge i compiti di indirizzo strategico e gestionale dell'Ente, coordina le P.A. presenti in porto, promuove i programmi di investimento infrastrutturale e amministra le aree e i beni del demanio marittimo, ai sensi dell'art. 8 della L. 84/94;
- il **Comitato di Gestione**, svolge i compiti di indirizzo strategico e gestionale dell'Ente e del demanio marittimo ricadente nella circoscrizione territoriale di competenza, ai sensi dell'art. 9 della L. 84/94;
- il **Collegio dei Revisori dei Conti**, svolge tutti i compiti previsti dalla normativa vigente relativamente alla funzione di revisore dei conti, ai sensi dell'art. 11 della L. 84/94;
- il **Segretariato Generale**, composto dal Segretario Generale e dalla Segreteria tecnico-operativa, la quale comprende il personale dipendente dell'Ente, ai sensi dell'art. 10 della L. 84/94;
- l'**Organismo di Partenariato della Risorsa Mare**, quale organismo di confronto partenariale ascendente e discendente con funzioni consultive di partenariato economico e sociale, ai sensi dell'art. 11 bis della L. 84/94;
- la **Commissione Consultiva**, quale organismo con funzioni consultive su determinate materie, ai sensi dell'art. 15 della L. 84/94.

La struttura organizzativa dell'Ente è stata definita con il Decreto del Presidente n. 99/2019 del 13.09.2019:

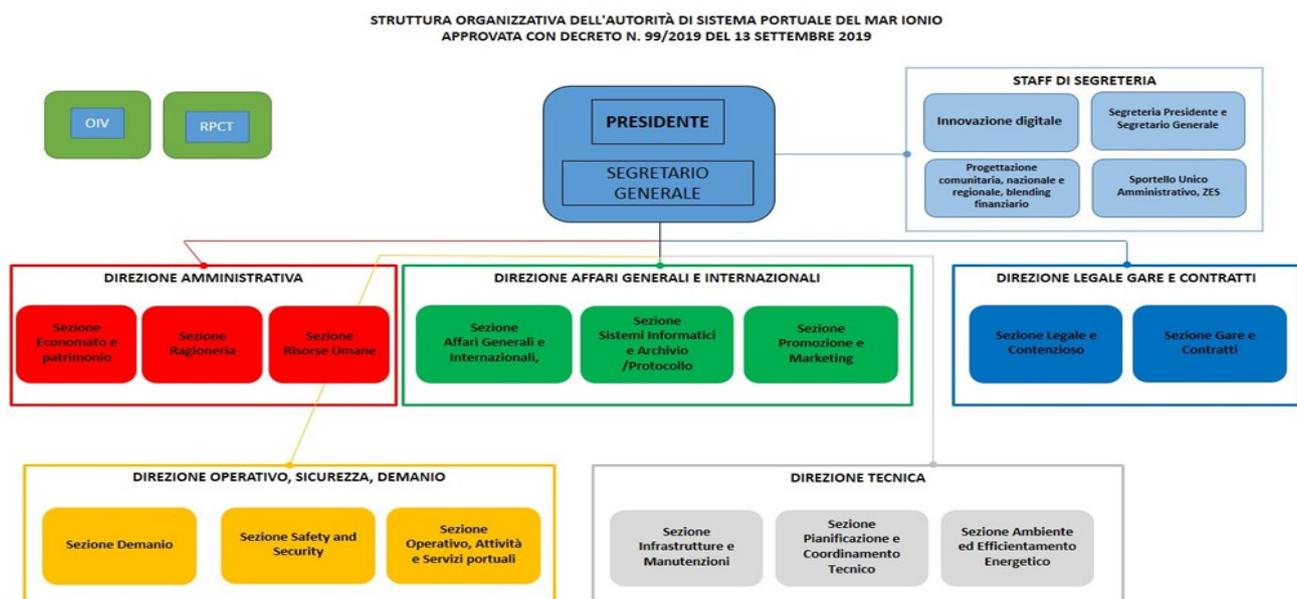


Figura n. 1 – Struttura organizzativa dell'AdSPMI

I compiti svolti dalla struttura organizzativa sono dettagliatamente indicati nel **Funzionigramma** dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio reso esecutivo con il Decreto n. 81/18 del 27 luglio 2018 (<http://www.port.taranto.it/index.php/it/disposizioni-general/atti-amministrativi-general/1547-revisione-del-funzionigramma-dell-autorita-di-sistema-portuale-del-mar-ionio>) e successivamente revisionato con Decreto n. 109/18 del 9 ottobre 2018.

L'Ente è sottoposto ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

1.3 Il personale dell'AdSP del Mar Ionio

Per comprendere adeguatamente gli obiettivi attribuiti alle Direzioni di questa Amministrazione è opportuno rappresentare il quadro della struttura organizzativa dell'Ente.

La pianta organica dell'AdSP MI, approvata, ai sensi dell'art. 9, co. 5, lett. i), della L. n. 84/ 1994, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. M_INF.VPTM. 7543 del 19 marzo 2018, prevede complessive 70 unità, suddivise in: n. 5 Dirigenti, n. 3 Quadri A, n. 6 Quadri B, n. 7 Impiegati di 1° livello, n. 11 Impiegati di 2° livello, n. 20 Impiegati di 3° livello, n. 16 Impiegati di 4° livello e n. 2 Impiegati di 5° livello.

Con Decreto n. 124/19 in data 11.11.2019 è stato approvato e reso esecutivo il Piano Triennale dei Fabbisogni 2019 – 2021 (PTFP).

La tabella seguente estrapolata dal piano dei fabbisogni citato rappresenta la dotazione organica al 31.12.2019, le vacanze in organico, i passaggi di livello previsti e il personale in forza al 01.01.2020:

| Dotazione ex Decreto n. 99/2019 del 13.09.2019 | | | Personale in forza al 1 ottobre 2019 | Vacanze in organico | Pensionamenti previsti | Passaggi previsti | Assunzioni previste | Personale in forza al 1 gennaio 2020 | |
|--|-----|----|--------------------------------------|---------------------|------------------------|-------------------|---------------------|--------------------------------------|----|
| | | | | 01 – ottobre-19 | 2019 | 2019 | 2019 | | |
| DIRIGENTE | DIR | 5 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 3 | |
| QUADRO | A | 3 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| QUADRO | B | 6 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | |
| IM | I | 7 | 1 | 6 | 0 | 3 | 0 | 4 | |
| IM | II | 11 | 6 | 5 | 0 | 7 | 0 | 10 | |
| IM | III | 20 | 9 | 11 | 0 | 14 | 0 | 16 | |
| IM | IV | 16 | 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | |
| IM | V | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | |
| TOTALI | | | 70 | 44 | 26 | 0 | 24 | 0 | 44 |

Tabella n. 2 – Dotazione organica al 31.12.2019 e all'01.01.2020

L'organico in servizio, allo stato, non copre la previsione della Pianta Organica approvata dal Ministero vigilante, ma una percentuale pari a circa il 64%. La circostanza innanzi evidenziata, come intuibile, riverbera effetti segnatamente negativi sui carichi di lavoro dell'intera struttura e, di conseguenza, sulla realizzazione degli obiettivi.

La dotazione effettiva al 01.01.2020 a seguito delle progressioni interne decorrenti dal 1° gennaio 2020 – approvate con decreto 140/19 del 20.12.2019 ed effettuate conformemente al Regolamento per il

reclutamento del personale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio adottato con Decreto n. 90/17 in data 03.10.2017, con specifico riferimento all'art. 15 "Progressioni" approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota n. 25284 del 20.09.2019 - risulta composta da 44 unità, suddivise come segue: n. 3 Dirigenti, n. 1 Quadro A, n. 6 Quadri B e n. 34 Impiegati, di cui due unità assunte ai sensi della legge n. 68/1999.

Nel prospetto seguente la dotazione effettiva al 01.01.2020 è suddivisa tra le articolazioni di cui alla suesposta struttura organizzativa in base ai livelli di inquadramento di cui all'art. 4, "Classificazione del personale", del C.C.N.L. dei Lavoratori dei Porti:

| |
|--|
| Presidente dell'AdSP del Mar Ionio: Prof. Avv. Sergio Prete |
| Segretario Generale dell'AdSP del Mar Ionio: Dott. Fulvio Lino Di Blasio |
| Organismo Indipendente di Valutazione monocratico dell'AdSP del Mar Ionio: Prof. Antonio Nisio |
| Struttura tecnica permanente per la misurazione della performance (STP): <ul style="list-style-type: none"> ○ Silvia Coppolino - Responsabile della STP; ○ Marco Laghezza - Componente e Segretario della STP; ○ Aurelio Svelto - Componente; ○ Gabriella Epicoco - Componente. |
| Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza: Dott.ssa Raffaella Ladiana |
| Ufficio del Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza: <ul style="list-style-type: none"> ○ Gabriella Epicoco – Componente; ○ Marco Laghezza – Componente. |
| Staff di Segreteria/Segreteria Presidente e Segretario Generale |
| Alle dirette dipendenze del Presidente e del Segretario Generale; |
| Segreteria del Presidente e del Segretario Generale: <ul style="list-style-type: none"> ○ Debora Marullo, II Livello, diploma in Ragioneria; ○ Valeria Todaro, III Livello, diploma di Maturità Magistrale; |
| Innovazione digitale: <ul style="list-style-type: none"> ○ Luciano Manelli, III Livello, laurea in Ingegneria Informatica |
| Direzione Amministrativa |
| Dirigente della Direzione: Raffaella Ladiana, Dirigente, laurea in Economia e Commercio; |
| a) Sezione Ragioneria: <ul style="list-style-type: none"> - Responsabile della Sezione: Svelto Aurelio, Quadro B, diploma di Ragioniere e Perito commerciale; <ul style="list-style-type: none"> ○ Giuseppe D'Ettore, III Livello, laurea in Economia; ○ Francesco Lemma, II Livello, laurea in Economia aziendale; |
| b) Sezione Economato/Patrimonio: <ul style="list-style-type: none"> ○ Manuela Palombo, I Livello, diploma di Ragioneria; ○ Maria Rosaria Stecca, II Livello, laurea in Scienze Statistiche ed Economiche; |
| c) Sezione Risorse Umane: <ul style="list-style-type: none"> - Responsabile della Sezione: Svelto Aurelio, Quadro B, diploma di Ragioniere e Perito commerciale; <ul style="list-style-type: none"> ○ Dorotea Giancola, III Livello, laurea in Lingue per l'impresa e la cooperazione internazionale; |
| Direzione Affari Generali e Internazionali |
| Dirigente pro-tempore della Direzione: Dott. Fulvio Lino Di Blasio, Segretario Generale dell'AdSP nelle more dell'assunzione del Dirigente preposto |
| a) Sezione Affari Generali e Internazionali: <ul style="list-style-type: none"> - Responsabile della Sezione: Silvia Coppolino, Quadro B, laurea in Lingue e letterature straniere; <ul style="list-style-type: none"> ○ Noemi Frascella, III Livello, laurea in Traduzione Letteraria Tecnico-scientifica; ○ Marco Laghezza, III Livello, laurea in Giurisprudenza; Servizi Ausiliari: <ul style="list-style-type: none"> ○ Angelo Brisci, V Livello, diploma di Ragioniere e Perito commerciale; ○ Emilio Fiorentino, IV Livello, diploma di qualifica professionale per addetto alla contabilità d'azienda; ○ Domenico Florio, III Livello, licenza media; ○ Felice Magarelli, V Livello, diploma Liceo Linguistico; |
| b) Sezione Promozione e Marketing: <ul style="list-style-type: none"> - Responsabile della Sezione: Silvia Coppolino, Quadro B, laurea in Lingue e letterature straniere; |

| | |
|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ○ Francesco Cacchiullo, III Livello, diploma di tecnico della grafica pubblicitaria; ○ Cristina Carriere, III Livello, laurea in Lingue moderne per la Comunicazione Internazionale; |
| c) | Sezione Sistemi Informatici e Archivio/Protocollo: <ul style="list-style-type: none"> ○ Francesco Cosa, II Livello, diploma di maturità professionale per segretario di amministrazione; ○ Vito Liotino, IV Livello, diploma di maturità biologico – sanitario; ○ Gianfranco Fornaro, III Livello, diploma di perito industriale spec. in telecomunicazioni; |
| Direzione Legale/Gare e Contratti | |
| Dirigente pro-tempore della Direzione: Dott. Fulvio Lino Di Blasio, Segretario Generale dell'AdSP nelle more dell'assunzione del Dirigente preposto | |
| a) | Sezione Legale e Contenzioso: <ul style="list-style-type: none"> ○ Gabriella Epicoco, III Livello, laurea in Giurisprudenza; ○ Stefania Sardella, II Livello, laurea in Giurisprudenza; |
| b) | Sezione Gare e Contratti: <ul style="list-style-type: none"> - Responsabile della Sezione: Angela Inverni, Quadro B, laurea in Scienze Politiche; ○ Andrea Intini, III Livello, laurea in Ingegneria; ○ Nicoletta Siliberti, II Livello, laurea in Giurisprudenza e laurea in Scienze Politiche; |
| Direzione Operativo, Sicurezza, Demanio | |
| Dirigente della Direzione: Giuseppe Lecce, Dirigente, diploma di Geometra; | |
| a) | Sezione Operativo, Attività e Servizi portuali: <ul style="list-style-type: none"> ○ Lara Grandinetti, I Livello, laurea triennale in Matematica; |
| b) | Sezione Safety and Security: <ul style="list-style-type: none"> ○ Francesco Cipollone, III Livello, diploma di Perito Industriale; ○ Antonio Covella, III Livello, diploma di Geometra; ○ M. Tiziana Stea, I Livello, laurea in Ingegneria Meccanica; |
| c) | Sezione Demanio: <ul style="list-style-type: none"> - Responsabile della Sezione: Pasqua Cito, Quadro B, laurea in Economia bancaria, finanziaria e assicurativa; ○ Alessandro Massa, II Livello, diploma di Geometra; |
| Direzione Tecnica | |
| Dirigente della Direzione: Domenico Daraio, Dirigente, laurea in Ingegneria; | |
| a) | Sezione Infrastrutture e Manutenzione: <ul style="list-style-type: none"> - Responsabile della Sezione: Valerio Conte, Quadro A, laurea in Ingegneria Elettrotecnica; ○ Alessandro Buzzacchino, III Livello, laurea in Ingegneria, ○ Daniele Etna, II Livello, diploma di Geometra; ○ Vincenzo Scarcella, Quadro B, diploma di Geometra; |
| b) | Sezione Ambiente ed Efficiamento energetico: <ul style="list-style-type: none"> - Responsabile della Sezione: Gaetano Internò, Quadro B, laurea in Ingegneria per l'Ambiente e il Territorio; ○ Maria Santoro, III Livello, laurea in Ingegneria; ○ Gianluca Semitaio, II Livello, diploma di Geometra; ○ Serena Tinelli, III Livello, laurea in Ingegneria; |
| c) | Sezione Pianificazione e Coordinamento tecnico: <ul style="list-style-type: none"> ○ Gianfranco Gisonda, I Livello, laurea triennale in Scienze geo-topo-cartografiche, estimative, territoriali, edilizie. |

Tabella n. 3 – Struttura Organizzativa

La tabella che segue, estrapolata dal piano dei fabbisogni 2019-2021, fotografa l'andamento del personale in termini di pensionamenti, passaggi/progressioni ed assunzioni previste per il biennio 2021-2022.

| | Personale in forza al 1 gennaio 2020 | Vacanze in organico | Pensionamenti previsti | Passaggi previsti | Assunzioni previste | Personale in forza al 1 gennaio 2021 | Vacanze in organico | Pensionamenti previsti | Passaggi previsti | Assunzioni previste | Personale in forza al 1 gennaio 2022 |
|--|--------------------------------------|---------------------|------------------------|-------------------|---------------------|--------------------------------------|---------------------|------------------------|-------------------|---------------------|--------------------------------------|
| | 2020 | 01 – gen-2020 | 2020 | 2020 | 2020 | 2021 | 01 – gen-2021 | 2021 | 2021 | 2021 | 2022 |

| | | | | | | | | | | | |
|--------------|----|----|---|---|------|------|---|---|---|---|-------|
| DIRIGENTE | 3 | 2 | 0 | 0 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| QUADRO A | 1 | 2 | 1 | 3 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| QUADRO B | 6 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 2 | 0 | 0 | 2 | 6 |
| IMP I Liv. | 4 | 3 | 0 | 0 | 2 | 6 | 1 | 0 | 0 | 1 | 7 |
| IMP II Liv. | 10 | 1 | 0 | 0 | 1 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 |
| IMP III Liv. | 16 | 4 | 0 | 0 | 4 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 |
| IMP IV Liv. | 2 | 14 | 0 | 0 | 14 * | 16** | 0 | 0 | 0 | 0 | 16** |
| IMP V Liv. | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| TOTALI | 44 | 26 | 1 | 3 | 24 | 67 | 3 | 0 | 0 | 3 | 70*** |

Tabella n. 4 – Personale in Servizio e previsioni al 2022

* 13 full time e 2 part time

** 15 full time e 2 part time

*** 69 full time e 2 part time

È evidente, dalla struttura organizzativa e dalle suindicate tabelle estrapolate dal **piano dei fabbisogni** del personale, l'intendimento dell'Amministrazione volto al completamento della dotazione organica entro il 31.12.2021 al fine di poter disporre di un insieme di risorse e competenze adeguate ai crescenti carichi di lavoro (in termini quali/quantitativi) e di renderla coerente con i compiti istituzionali, con le azioni del POT e conseguentemente con gli obiettivi della performance, anche attraverso le previste revisioni del piano dei fabbisogni.

La struttura organizzativa, in tale ottica, prevede anche delle aree specifiche. All'interno dello staff di segreteria, infatti, sono state istituite delle aree funzionali quali: innovazione digitale, SUA (sportello unico amministrativo) e ZES nonché progetti comunitari che riflettono direttamente le azioni del POT ed i relativi obiettivi di performance.

Nel 2020 sono previsti il pensionamento del Quadro A in forza alla Direzione Tecnica e l'assunzione di n. 24 unità per raggiungere una dotazione complessiva di n. 67 dipendenti di cui n. 2 part time, ripartito, sulla base delle attuali esigenze ed in coerenza con gli obiettivi della performance, tra le diverse Direzioni e Staff di Segreteria:

| | |
|--|--|
| Staff di Segreteria/Segreteria Presidente e Segretario Generale | |
| N. 2 I Livello; | |
| N. 1 II Livello (derivante da progressione interna); | |
| N. 3 III Livello (di cui n. 1 derivante da progressione interna); | |
| TOTALE N. 6 UNITA' | |
| Direzione Amministrativa | |
| <i>Sezioni Ragioneria - Economato/Patrimonio - Risorse Umane</i> | |
| N. 1 Dirigente; | |
| N. 1 Quadro B/A; | |
| N. 1 I Livello (derivanti da progressione interna); | |
| N. 2 II livello; | |
| N. 2 III livello (derivanti da progressione interna); | |
| N. 2 IV livello; | |
| TOTALE N. 9 UNITA' | |
| Direzione Affari Generali e Internazionali | |
| <i>Sezioni Affari Generali e Internazionali - Promozione e Marketing - Sistemi Informatici e Archivio/Protocollo</i> | |
| N. 1 Dirigente; | |
| N. 1 Quadro B/A; | |
| N. 1 II livello; | |

| |
|---|
| N. 6 III livello (di cui n. 5 derivanti da progressione interna); N. 10 IV livello, di cui 1 unità part time; N. 2 V livello |
| TOTALE N. 20,5 UNITA' |
| Direzione Legale/Gare e Contratti <i>Sezioni Legale e Contenzioso – Gare e Contratti</i> |
| N. 1 Dirigente; N. 1 Quadro B/A; N. 2 II livello (derivanti da progressione interna); N. 3 III livello (di cui n. 2 derivanti da progressione interna); N. 2 IV livello, di cui 1 unità part time; |
| TOTALE N. 8,5 UNITA' |
| Direzione Operativo, Sicurezza, Demanio <i>Sezioni Operativo, Attività e Servizi portuali - Safety and Security - Demanio</i> |
| N. 1 Dirigente; N. 1 Quadro B/A; N. 2 I livello (derivanti da progressione interna); N. 2 II livello (derivanti da progressione interna); N. 3 III livello (di cui n. 1 derivante da progressione interna); N. 2 IV livello; |
| TOTALE N. 11 UNITA' |
| Direzione Tecnica <i>Sezioni Infrastrutture e Manutenzione - Ambiente ed Efficientamento energetico -Pianificazione e Coordinamento tecnico</i> |
| N. 1 Dirigente; N. 3 Quadro B/A; N. 1 I livello; N. 3 II livello (di cui n. 2 derivanti da progressione interna); N. 3 III livello (derivanti da progressione interna); N. 1 IV livello; |
| TOTALE N. 12 UNITA' |
| TOTALE GENERALE: 67 UNITA'DI CUI N. 2 PART TIME |

Tabella n. 5 – Unità lavorative

Gli *aspetti qualitativi* della suddetta dotazione organica effettiva risultano sinteticamente rappresentati dalle tabelle sottoriportate.

Personale a tempo indeterminato al 31.12.2019 impiegato esclusivamente a tempo pieno.

| Qualifica | Uomini | Donne | Totale |
|-------------------------|--------|-------|--------|
| Personale dirigente | 2 | 1 | 3 |
| Personale non Dirigente | 24 | 17 | 41 |
| Totale | 26 | 18 | 44 |

Tabella n. 6

Personale a tempo indeterminato distinto per classi di anzianità

| Tipologia | Anni | | | | | Totale |
|---------------|-----------|------------|-------------|-------------|-------------|--------|
| | tra 0 e 5 | tra 6 e 10 | tra 11 e 15 | tra 16 e 20 | tra 21 e 25 | |
| Dirigente | | | | 3 | | 3 |
| Non dirigente | 10 | 7 | 10 | 13 | 1 | 41 |

Tabella n. 7

Personale a tempo indeterminato distinto per classi di età

| Tipologia | Anni | | | | | | | | | |
|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------|
| | tra 30 a 34 | tra 35 e 39 | tra 40 e 44 | tra 45 e 49 | Tra 50 e 54 | Tra 55 e 59 | Tra 60 e 64 | Tra 65 e 67 | 68 e oltre | totale |
| Dirigente | | | | 1 | | 1 | 1 | | | 3 |
| Non dirigente | 3 | 7 | 12 | 10 | 4 | 1 | 1 | 2 | 1 | 41 |

Tabella n. 8

Personale a tempo indeterminato distinto per titolo di studio

| Tipologia | Fino alla scuola dell'obbligo | Lic. Media Superiore | Laurea Breve | Laurea | Specializzazione Post Laurea/Dottorato di ricerca | Totale |
|------------------|-------------------------------------|-------------------------|-----------------|--------|--|--------|
| Dirigente | | 1 | | 2 | | 3 |
| Non Dirigente | 1 | 16 | 1 | 23 | | 41 |

Tabella n. 9

Sin dal 2012, l'AdSP MI si avvale dell'istituto della somministrazione attraverso un contratto stipulato con un'Agenzia per il lavoro autorizzata a svolgere tale attività ai sensi del D.lgs. n. 276 del 2003, individuata con procedura ad evidenza pubblica.

Attualmente, presso l'AdSP operano in missione n. 6 unità in **somministrazione** a tempo determinato che compongono lo Staff del Commissario Straordinario del Porto di Taranto, giusto Decreto del Presidente/Commissario Straordinario del Porto n. 110/19 del 18.10.2019, per le attività connesse alle opere infrastrutturali di cui al DPCM del 17.02.2012, di tali unità n. 2 sono utilizzate part time.

1.4 Il Bilancio dell'AdSP del Mar Ionio

Il Bilancio di previsione 2020 è stato approvato dal Comitato di Gestione con Delibera n. 9/2019 del 25.10.2019 e, successivamente, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota U.0034747 del 24.12.2019, ha autorizzato l'esercizio provvisorio del bilancio di previsione 2020 nelle more del rilascio del previsto parere.

Tale Bilancio è redatto in conformità al Regolamento di Amministrazione e contabilità approvato dal Comitato Portuale con Delibera n. 06/07 del 17.07.2007 e successivamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze con telex prot. n. 11235 in data 06.11.2007. Si è ancora in attesa di ricevere le indicazioni dai Ministeri Vigilanti per la redazione di un nuovo regolamento previsto dall'art. 4, co. 3, del D.lgs. n. 91/2011 recante disposizioni di attuazione dell'art. 2 della L. 196/2009 in materia di adeguamento ed armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle amministrazioni pubbliche.

Il Bilancio di previsione, come evidenziato nel SMVP, è il documento nel quale viene rappresentato, nel rispetto dei principi di efficienza, economicità e qualità dei servizi, l'impiego delle risorse umane e finanziarie finalizzato al perseguimento degli obiettivi di performance organizzativa, in coerenza con la pianificazione pluriennale delle attività e della performance – di cui documenti programmatici dell'Ente indicati nel citato Sistema.

La *Relazione del Presidente al Bilancio di Previsione 2020* descrive le principali attività previste per l'anno di riferimento (Cfr. allegato n. 1).

Occorre premettere che il Bilancio di previsione 2020 conferma nell'ammontare le spese per il personale connesse alle assunzioni previste nel 2019 e rinviate al 2020, come da Piano dei fabbisogni cit.. È confermata, infatti, la previsione nel 2020 dell'incremento della dotazione organica dell'Ente a 67 unità come illustrato nel paragrafo relativo al personale.

Le Uscite del Bilancio sono ripartite in **missioni istituzionali** individuate al fine di definire le politiche di settore e di misurare il prodotto dell'attività amministrativa anche in termini di servizi e prestazioni rese ai cittadini.

Le missioni istituzionali sono di seguito riportate:

1. **Indirizzo politico:** la funzione attiene ai compiti attribuiti agli organi di vertice (Presidente e Comitato di gestione).
2. **Pianificazione e programmazione:** l'azione dell'Ente è uniformata al principio della programmazione sulla base delle linee generali e politiche contenute nel vigente Piano Operativo Triennale, approvato dal Comitato di Gestione, ex art. 9, comma 3, lett. a) della legge 84/94 e smi, e trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (*Direzione Generale dei Porti*); al Ministero Economia e Finanze (*Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato – I.G.F. – Ufficio VII*); alla Corte dei Conti (*Sezione Controllo Enti*) anche ai fini di quanto previsto dall'art. 5, comma 10, della legge 84/94 e smi. L'attività di Pianificazione e Programmazione si esprime, altresì, mediante:
 - o Elaborazione e adozione del piano regolatore portuale, anche attraverso la verifica delle condizioni di compatibilità urbanistica con gli strumenti pianificatori territoriali;
 - o Individuazione annuale delle opere attraverso l'Elenco annuale ed il Programma Triennale di LL.PP.;
 - o Programmazione delle risorse finanziarie attraverso lo strumento del bilancio di previsione triennale ed annuale.
3. **Promozione:** la funzione è quella individuata dall'art. 6 della L. 84/94 e s.m.i. ed è concorrente con l'obiettivo dello sviluppo dei traffici portuali.
4. **Funzione di amministrazione attiva:** la funzione riguarda l'insieme delle attività amministrative connesse con l'esercizio delle attività commerciali ed industriali esercitate nei porti.
Tali compiti attengono in particolare:
 - all'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo;
 - all'affidamento ed il controllo della fornitura a titolo oneroso dei servizi di interesse generale;
 - al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni.
5. **Progettazione e realizzazione delle opere portuali:** la funzione si riferisce alla realizzazione degli interventi inseriti nella programmazione dell'Ente.
6. **Supporto alle attività istituzionali degli enti:** tale funzione comprende tutte le attività di supporto alle missioni istituzionali dell'Ente (es. Amministrazione, Affari Generali ecc.).
7. **Security:** la funzione riguarda l'insieme degli interventi tesi a garantire la sicurezza in ambito portuale nel rispetto dell'International Ship Port Security Code (*Codice ISPS: un insieme organico di norme internazionali in materia di security che hanno implementato la SOLAS 74*), in applicazione della direttiva U.E 2005/65/CE, del D.Lgs 203/2007, del Port Facility Security Plan – PSFP (*redatto in conformità al "Programma Nazionale di Sicurezza Marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali" edizione 26 aprile 2007, approvato con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 83T in data 20-6-2007*) oltre che del Piano Territoriale di Security Portuale;
8. **Safety:** è quella individuata dall'art.24 della legge 84/94 e smi: ferme restando le attribuzioni delle unità sanitarie locali competenti per territorio, nonché le competenze degli uffici periferici di sanità marittima del Ministero della sanità, spettano all'Ente i poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa.

Come disposto dal Regolamento di Amministrazione e contabilità, le unità organizzative cui vengono imputati i costi diretti ed indiretti sono denominati centri di costo (Cfr. allegato n. 2). Ogni centro di costo descrive in un apposito documento le previsioni quali-quantitative dei programmi, progetti ed attività che intende realizzare nel periodo o nel corso dell'anno. I programmi ed i progetti sono redatti in coerenza con le linee strategiche e gli indirizzi del Presidente e del Comitato di Gestione, nonché con le risorse finanziarie ed economiche disponibili.

I documenti elementari che descrivono le valutazioni finanziarie ed economiche delle scelte gestionali che i responsabili dei centri di costo hanno definito nel loro processo di programmazione danno origine al budget. I budget descritti confluiscono nel budget complessivo che, sotto il profilo della pianificazione finanziaria, rappresenta lo stato di previsione delle entrate e delle uscite di competenza e cassa denominato budget finanziario, mentre, sotto il profilo della pianificazione economica, dà origine al budget economico e tutti insieme confluiscono, rispettivamente, nel preventivo finanziario ed economico dell'Ente.

I centri di costo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio sono, a seguito della modifica della struttura organizzativa, così articolati:

- *Segretario Generale;*

- *Direzione Affari Generali e Internazionali,*
- *Direzione Amministrativa,*
- *Direzione Tecnica,*
- *Direzione Operativo, Sicurezza, Demanio,*
- *Direzione Legale, Gare e contratti.*

Con Determinazione di Servizio n. 44/19 del 11.10.2019 il Presidente, dopo l'approvazione dell'elenco delle procedure di acquisizione di beni servizi e lavori con decreto 107/19 del 11.10.2019, ha approvato i programmi e progetti dei Centri di Costo sintetizzati nei rispettivi Budget redatti in coerenza con le linee strategiche e gli indirizzi dell'Autorità di Sistema Portuale (Cfr. allegato n. 2 - tabelle da C2 a C7).

Detti budget, individuano le risorse a disposizione delle singole direzioni distinte per natura e finalità. Le risorse dei budget confluiscono nelle categorie "1.1.2 - ONERI PER IL PERSONALE IN ATTIVITÀ DI SERVIZIO" e "1.1.3 - USCITE PER L'ACQUISTO DI BENI DI CONSUMO E DI SERVIZIO".

Il Centro di costo "Segretario Generale" (Cfr. allegato n. 2 - tabella C8), come disposto dal Regolamento di Amministrazione e contabilità, rappresenta anche il centro di responsabilità dell'AdSP MI. In esso sono rappresentate anche le risorse utilizzate dall'Ente per garantire i servizi e le manutenzioni del Porto, ovvero i compiti istituzionali affidati dalla legge 84/94 e smi alle AdSP.

Occorre, altresì, precisare che il budget del Centro di Costo C2 - Direzione Affari Generali e Internazionali considera il personale con mansioni relative ai servizi ausiliari (centralinisti, commessi e autisti) anche se gli stessi svolgono tali mansioni a supporto di tutto l'Ente e, quindi, concorrono al raggiungimento degli obiettivi di tutte le Direzioni e dello Staff di Segreteria come, peraltro, specificato a pag. 17 del SMVP.

Criticità rilevata anche dalla Corte dei Conti nella Determinazione n. 135 del 10 dicembre 2019, relativa al risultato sul controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio per le annualità 2017-2018, è quella afferente la tassazione delle attività dei porti italiani e già evidenziata dalla Commissione Europea relativamente all'incompatibilità della disciplina comunitaria sugli aiuti di stato con il regime di esenzione fiscale. La Commissione Europea, con nota del 03.04.2018, ha affermato la natura economica delle attività portuali e principalmente delle attività di rilascio delle concessioni demaniali marittime e la loro conseguente assoggettabilità a tassazione ordinaria. Detto orientamento, se venisse confermato, incrementerebbe i costi fiscali dell'Ente ed avrebbe ripercussioni anche sugli aspetti organizzativi, gestionali e contabili.

CAPITOLO 2. Obiettivi dell'AdSP

Il sistema degli obiettivi dell'Ente è costruito secondo una struttura “*ad albero*” fondata su **Obiettivi strategici** dell'AdSPMI – aventi carattere generale – ai quali saranno associati uno o più **(sub)-Obiettivi organizzativi** (con indicatori, target e Direzioni competenti).

Quanto agli Obiettivi organizzativi – di seguito descritti – si precisa come l'AdSPMI abbia voluto identificare (coerentemente con il proprio quadro programmatico di riferimento) un **set di priorità** che hanno un particolare rilievo per il 2020 e che presentano, comunque, uno sviluppo temporale pluriennale.

L'attività di revisione del POT, attuata dall'Ente nel 2019 ha rappresentato un'occasione di analisi e confronto aperto e partecipato, nell'ambito del quale sono emersi numerosi elementi – sia a livello di feedback per l'operato dell'AdSP che di nuove progettualità - utili alla programmazione futura delle attività che saranno incluse nel prossimo Piano Operativo Triennale dell'AdSPMI, che andrà a coprire l'arco temporale 2020-2022.

La metodologia di revisione ha permesso di consolidare le relazioni dell'Ente, sia al suo interno che all'esterno, rinnovando i legami con le istituzioni del territorio e con gli stakeholder dell'ecosistema logistico e portuale jonico. In tale ottica, a valle dell'attività di definizione della revisione attuata nel 2019 – concretizzatasi anche come momento di policy learning – l'AdSP ha capitalizzato i risultati raggiunti per l'avvio di processi di cambiamento (policy change) all'interno della propria programmazione.

Nella revisione 2019 del Piano medesimo, l'AdSPMI ha mantenuto la focalizzazione su 7 Assi di sviluppo (A. Innovazione Digitale; B. Infrastruttura fisica; C. Accordi e Partnership; D. Sviluppo e miglioramento offerta; E. Organizzazione dell'ente; F. Porto e territorio; G. Sostenibilità ambientale) e, guardando al prossimo triennio, ha previsto di perseguire obiettivi coerenti con le proprie ambizioni di hub logistico e portuale (porto 5.0) mantenendo un approccio concreto e vicino ai bisogni che il sistema portuale di Taranto rappresenta nella sua quotidianità con approccio customer oriented, che permetta agli operatori di identificarsi nel brand “Porto di Taranto”. Tale vision sarà concretizzata su più livelli: in ambito commerciale, logistico, turistico - crocieristico, infrastrutturale e, non ultimo, industriale, all'insegna della sostenibilità economica ed ambientale.

In tale prospettiva, l'AdSPMI intende valorizzare tutte le attività che confluiscono negli asset dell'innovazione e della internazionalizzazione attraverso nuove iniziative legate alla digitalizzazione del sistema portuale ed al posizionamento sui mercati internazionali, anche grazie al rinnovato avvio delle attività commerciali dello scalo che oggi può contare anche su importanti vantaggi ed agevolazioni fiscali ed amministrativi garantiti dalla Zona Economica Speciale Interregionale Ionica.

Il sistema degli obiettivi dell'Amministrazione è schematizzato nella tabella seguente.

| Obiettivo | Descrizione |
|--|--|
| 1. INNOVAZIONE (ASSE A POT 2017/2019 - Revisione 2019) | <p>Il 2019 ha visto ulteriormente affermarsi, a livello globale, un <i>modello di sviluppo portuale</i> in cui l'elemento della competitività si gioca anche, se non soprattutto, sui temi dell'<i>innovazione</i> e della <i>transizione al digitale</i>, sempre secondo un modello di sviluppo <i>sostenibile</i>. Il tema dell'innovazione è diventato un elemento strategico di fondamentale rilevanza per qualunque organizzazione pubblica ed ha assunto un rilievo primario anche per l'AdSP del Mar Ionio e per il rispettivo cluster logistico/portuale.</p> <p>Il triennio 2020/2022 diventa quindi cruciale per la prosecuzione del percorso avviato e per focalizzarsi su alcuni macro ambiti che assumono particolare rilievo alla sia luce degli esiti delle <i>fasi pilota</i> realizzate nonché dell'attuale fase di rilancio del Porto di Taranto.</p> <p>Pertanto, la strategia – e le conseguenti azioni al centro del Piano – avranno come focus da un lato la creazione di un ambiente di business in grado di accogliere e promuovere l'innovazione a beneficio di operatori e in generale del cluster (Incubatore di <i>startup</i>) e dall'altro un processo di <i>digitalizzazione</i> sia interna, volta all'efficientamento dei processi che caratterizzano il funzionamento dell'Ente, sia esterna, per abilitare tutta una serie di miglioramenti ed efficientamenti (nonché semplificazioni) connesse all'interfaccia AdSP / utente: da questo punto di vista, centrali risulteranno gli ambiti progettuali connessi al <i>Port Community System</i> e allo <i>Sportello Unico Amministrativo</i>.</p> |
| 2. SOSTENIBILITA' AMBIENTALE (ASSE G POT 2017/2019 - Revisione 2019) | <p>L'AdSPMI ha posto il tema della <i>sostenibilità ambientale</i> e della sua integrazione all'interno del sistema della pianificazione strategica dell'Ente tra le priorità strategiche alla base della Vision al 2030: nel corso del 2019 è, infatti, stato adottato il "<i>Documento di pianificazione energetica e ambientale</i>" dell'Ente. L'obiettivo del triennio 2020/2022 – con importanti aspetti operativi già nel 2020 – è quello connesso alla necessità di dare concreta declinazione operativa al Documento di pianificazione, costruendo un porto attento agli obiettivi di sostenibilità energetico-ambientale declinati in interventi di riqualificazione che possano – con il massimo livello di coinvolgimento dell'intero ecosistema portuale – perseguire elevate prestazioni di funzionalità, continuità di servizio ed eco-sostenibilità e migliorare l'efficienza energetica all'interno dei confini del porto.</p> |
| 3. PORTO E TERRITORIO (ASSE F POT 2017/2019 - Revisione 2019) | <p>L'AdSP ha posto come elemento strategico del POT <i>la definizione del rapporto tra porto e città e la costruzione di uno spazio urbano fruibile da parte dei cittadini, nel solco di un ritrovato rapporto con la portualità nel suo complesso</i>. L'Ente intende consolidare il binomio "Porto-città" che, anche nella futura programmazione, sarà al centro di una "<i>(ri)costruzione di legami e relazioni con il territorio attraverso la valorizzazione del Waterfront e la materializzazione di una nuova identità territoriale basata sulla cultura del mare</i>" che restituirà allo scalo jonico il ruolo di polo di attrazione aperto sul mare e sulla città, nell'ottica di incoraggiare e rafforzare la sua naturale vocazione di meta turistica d'eccellenza, anche in considerazione dell'evoluzione della componente crocieristica a Taranto.</p> |
| 4. TRASPARENZA Organizzazione dell'Ente (ASSE E POT 2017/2019 - Revisione 2019) | <p>La performance dell'AdSP è fortemente connessa alla capacità di <i>integrare nella pianificazione strategica dell'Ente ma, ancor più, nell'operatività quotidiana delle varie Direzioni, la piena adesione alle policy in materia di Anticorruzione e Trasparenza</i>. Per il 2020 l'obiettivo è <i>raggiungere una migliore operatività del sistema di pubblicazione delle informazioni relativamente alla policy di trasparenza e anticorruzione</i>, migliorando ulteriormente la qualità dei dati e delle informazioni pubblicate nella sezione Amministrazione Trasparente del sito web www.port.taranto.it per quanto riguarda la completezza, la tempestività dell'aggiornamento, l'accessibilità all'utenza e l'apertura del formato dei dati.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>5. ORGANIZZAZIONE Organizzazione dell'Ente (ASSE E POT 2017/2019 - Revisione 2019)</p> | <p>Il raggiungimento degli obiettivi strategici dell'Ente vede negli aspetti organizzativi – legati sia al personale inteso come dotazione organica, sia ai percorsi di valorizzazione delle risorse umane, nonché ad aspetti di pianificazione e razionalizzazione delle attività – una componente cruciale: <i>accompagnare il set di misure strategiche con misure di carattere organizzativo e relative al capitale umano come fattore “interno” abilitante il raggiungimento degli obiettivi strategici dell'Ente.</i></p> |
| <p>6. RILANCIO DEL MOLO POLISETTORIALE</p> | <p>Nel triennio di riferimento 2020-2022, il progetto relativo al Molo Polisettoriale del Porto di Taranto rappresenta l'asse portante del processo di rilancio del sistema portuale e logistico jonico, elemento forte di riacquisizione della componente commerciale import/export, significativo elemento di diversificazione di traffici nonché fattore abilitante di una rilettura del porto e del retroporto in ottica di hub logistico intermodale.</p> <p>Il nuovo terminalista - tra i più importanti operatori portuali al mondo - ha pianificato di implementare le attività nello scalo jonico quale gateway terminal oltre che come transhipment hub.</p> <p>La priorità del triennio, con risvolti operativi concentrati anche nel 2020, ha come elemento centrale la gestione efficace ed efficiente di tutto il processo di avvio, nelle sue componenti tecniche e strategiche: l'AdSP sarà impegnata in un'azione di affiancamento dell'operatore terminalista per l'attività di riqualificazione del terminal necessaria per l'ottenimento della piena operatività dell'infrastruttura, nonché per il posizionamento e la valorizzazione del terminal nel mercato nazionale, comunitario e globale.</p> |

Tabella n. 10 – Quadro sintetico Obiettivi del Piano della Performance

Come indicato in premessa gli obiettivi del Segretario Generale e delle Direzioni saranno più specificatamente definiti, assegnati e descritti, con indicatori e target, nelle schede di assegnazione che saranno, nel breve predisposte, quale appendice al presente piano.

Taranto, il 29 gennaio 2020

F.to Il Presidente
Prof. Avv. Sergio Prete (*)

(*) Originale firmato e custodito agli atti dell'AdSP del Mar Ionio, ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa".