



AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR ADRIATICO CENTRALE

Piano Integrato di Attività ed Organizzazione (P.I.A.O.)

Anno 2023/2025

**approvato dal Comitato di Gestione con
Delibera n° 20 del 30/03/2023**



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona, Vasto

Sommario

PREMESSE	5
Le vicende normative riguardanti il P.I.A.O.	5
Le vicende istituzionali dell’Ente nel corso delle annualità 2021 e 2022	8
Il percorso dell’Autorità in materia di P.I.A.O.	10
SEZIONE 1: SCHEDA ANAGRAFICA DELL’AMMINISTRAZIONE	11
SEZIONE 2: VALORE PUBBLICO, PERFORMANCE E ANTICORRUZIONE	12
2.1 Valore pubblico	12
2.1.1 La Pianificazione portuale e l’implementazione dei fondi PNRR per la competitività, l’innovazione tecnologica, la transizione energetica e la sostenibilità.....	12
2.1.2 Dialogo Porto-città	14
2.1.3 Stato attuazione del PNSPL	18
2.1.4 Le prospettive per il Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale: da porti a sistema portuale motore della globalizzazione a medio raggio	20
2.1.5 Innovazione tecnologica	23
2.1.5.1 Il processo di digitalizzazione interno	23
2.1.5.2 Ammodernamento del PCS e prosecuzione della collaborazione con Agenzia Dogane e Monopoli per l’innovazione nella gestione dei flussi di merci	25
2.1.6 Efficientamento energetico e alimentazione elettrica delle navi.....	29
2.1.7 Rifiuti dalle navi e dei residui di carico.....	31
2.1.8 Azioni per il miglioramento della qualità dell’aria	33
2.1.9 Un sistema portuale in trasformazione	35
2.1.9.1 La redazione del Documento di Programmazione Strategica del Sistema portuale	35
2.1.9.2 Gli investimenti infrastrutturali per il potenziamento, l’efficienza e la transizione energetica dei porti.....	37
2.1.10 Security e sicurezza sul posto di lavoro	41
2.1.11 Gli obiettivi strategici generali	43
2.2 Performance.....	46
2.3 Rischi corruttivi e Trasparenza	50
SEZIONE 3: ORGANIZZAZIONE E CAPITALE UMANO	72
3.1 Sottosezione struttura organizzativa	72
3.2 Sottosezione Organizzazione del Lavoro Agile	78
3.3 Sottosezione Piano Triennale dei Fabbisogni del Personale	82
SEZIONE 4: MONITORAGGIO	92



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona, Vasto

PREMESSE

Le vicende normative riguardanti il P.I.A.O..

Come noto, l'art. 6 del Decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80¹, convertito con modificazioni, dalla Legge 6 agosto 2021, n. 113² ha previsto che le Pubbliche Amministrazioni con più di cinquanta dipendenti, con esclusione delle scuole di ogni ordine e grado e delle istituzioni educative, adottino entro il 31 gennaio di ogni anno, il Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO). Tale documento supera la pleora degli strumenti di programmazione a favore di un disegno organico e integrato della strategia di ciascun Ente e, per espressa previsione normativa, ha l'obiettivo di assicurare la qualità e la trasparenza dell'attività amministrativa, migliorare la qualità dei servizi ai cittadini e alle imprese e procedere alla costante e progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi.

In sede di prima applicazione il termine di adozione del PIAO è stato prima differito al 30 aprile 2022³ e, successivamente, ulteriormente al 30 giugno 2022⁴.

Preme evidenziare che: il comma 5 del citato art. 6, del D.L. n. 80/2021 demanda ad uno o più decreti del Presidente della Repubblica, previa intesa in sede di Conferenza unificata, l'individuazione e l'abrogazione degli adempimenti relativi ai piani assorbiti da quello di cui al suddetto articolo; il comma 6, del predetto art. 6 del D.L. n. 80/2021 stabilisce, quale strumento di supporto alle amministrazioni, l'adozione di un Piano tipo attraverso l'emanazione di un decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata.

¹ Decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80¹, *"Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionale all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia"*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 9 giugno 2021, n. 136.

² Legge 6 agosto 2021, n. 113 *"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, recante misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionale all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia"*.

³ Decreto-legge 30 dicembre 2021 n. 228, *"Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi"*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 30 dicembre 2021, n. 309 (cd. Decreto Milleproroghe) convertito con Legge n. 15/2022, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 49 del 28 febbraio 2022.

⁴ Decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36 *"Ulteriori misure urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza PNRR"*(Decreto "PNRR-2").

Conformemente al percorso normativo previsto:

- nella riunione del 2 dicembre 2021 è intervenuta l'intesa in sede di Conferenza unificata;
- nell'adunanza del 17 febbraio 2022 è stato emesso il parere del Consiglio di Stato espresso dalla Sezione consultiva per gli atti normativi sullo schema di decreto del Presidente della Repubblica previsto dall'articolo 6, comma 5, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, nell'ambito del quale si attribuisce al decreto di cui al comma 6, del citato articolo 6, valore regolamentare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400;
- nell'adunanza del 26 maggio 2022 è stato emesso il parere del Consiglio di Stato espresso dalla Sezione consultiva per gli atti normativi;
- in data 24 giugno 2022 è intervenuta la comunicazione al Presidente del Consiglio dei Ministri, a norma dell'articolo 17, comma 3 della legge n. 400 del 1988.

Il quadro normativo è stato quindi completato, come evidenziato dal Dipartimento della Funzione Pubblica in data 30 giugno 2022⁵, con la pubblicazione del relativo decreto del Presidente della Repubblica sulla Gazzetta Ufficiale (D.P.R. n. 81/2022)⁶ e con la firma, da parte del Ministro per la Pubblica amministrazione, e, per il concerto, del Ministro dell'Economia del Decreto Ministeriale che definisce i contenuti e lo schema tipo del PIAO, nonché le modalità semplificate per gli enti con meno di 50 dipendenti (D.M. 30 giugno 2022)⁷. In particolare, il Decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione e l'abrogazione degli adempimenti relativi ai Piani assorbiti dal PIAO (D.P.R. n. 81/2022) ha previsto all'art. 1⁸ l'abrogazione dei seguenti documenti pianificatori: Piano dei fabbisogni,

⁵<https://www.funzionepubblica.gov.it/articolo/dipartimento/30-06-2022/piao-ecco-i-decreti-sul-piano-integrato-di-attivita-e>

⁶ D.P.R. 24 giugno 2022 n. 81, "*Regolamento recante individuazione degli adempimenti relativi ai Piani assorbiti dal Piano integrato di attività e organizzazione*", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 30 giugno 2022, n. 151.

⁷ D.M. 30 giugno 2022.

⁸ L' art. 1 del DPR n. 81/2022, cit., prevede che "1. Ai sensi di quanto previsto dall'*articolo 6, comma 1, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 6 agosto 2021, n. 113*, per le amministrazioni pubbliche di cui all'*articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165*, con più di cinquanta dipendenti, sono soppressi, in quanto assorbiti nelle apposite sezioni del Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO), gli adempimenti inerenti ai piani di cui alle seguenti disposizioni:

Piano delle azioni concrete, Piano per razionalizzare l'utilizzo delle dotazioni strumentali, anche informatiche, che corredano le stazioni di lavoro nell'automazione d'ufficio, Piano della performance, Piano di prevenzione della corruzione, Piano organizzativo del lavoro agile e Piani di azioni positive. Per le amministrazioni tenute alla redazione del PIAO i richiami ai piani sopra individuati sono riferiti alla corrispondente sezione del PIAO. Al riguardo il Decreto Ministeriale appena pubblicato definisce i contenuti e lo schema tipo del PIAO prevedendo che le Pubbliche Amministrazioni conformano il Piano integrato di attività e organizzazione alla struttura e alle modalità redazionali indicate nel suddetto decreto secondo lo schema contenuto in un suo allegato che ne forma parte integrante; il citato decreto inoltre definisce le modalità semplificate per le Pubbliche amministrazioni che secondo il disposto normativo possono redigerlo secondo tali modalità. Il principio che guida la definizione del PIAO è la volontà di superare la molteplicità, e conseguente frammentazione, degli strumenti di programmazione oggi in uso ed introdotti in diverse fasi dell'evoluzione normativa, e creare un piano unico di governance di un Ente.

Il complesso iter normativo del Piano è stato definitivamente completato da due recenti passaggi:

- la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale dell'atteso decreto del Dipartimento Funzione pubblica del 30 giugno 2022 n. 132⁹ entrato in vigore dal 22 settembre 2022 che definisce il contenuto del Piano integrato di attività e organizzazione;

-
- a) *articolo 6*, commi 1, 4 (Piano dei fabbisogni) e 6, e *articoli 60-bis* (Piano delle azioni concrete) e *60-ter*, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165;
 - b) *articolo 2, comma 594, lettera a)*, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (Piano per razionalizzare l'utilizzo delle dotazioni strumentali, anche informatiche, che corredano le stazioni di lavoro nell'automazione d'ufficio);
 - c) *articolo 10, commi 1, lettera a)*, e *1-ter*, del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150 (Piano della performance);
 - d) *articolo 1, commi 5, lettera a)* e *60, lettera a)*, della legge 6 novembre 2012, n. 190 (Piano di prevenzione della corruzione);
 - e) *articolo 14, comma 1*, della legge 7 agosto 2015, n. 124 (Piano organizzativo del lavoro agile);
 - f) *articolo 48, comma 1*, del decreto legislativo 11 aprile 2006, n. 198 (Piani di azioni positive).

⁹ PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DIPARTIMENTO DELLA FUNZIONE PUBBLICA, DECRETO 30 giugno 2022, n. 132 Regolamento recante definizione del contenuto del Piano integrato di attività e organizzazione pubblicato in [GU Serie Generale n.209 del 07-09-2022](#)

- la Circolare n.2/2022 pubblicata in data 11 ottobre 2022 che ha fornito le indicazioni operative per la pubblicazione online del documento sul portale web PIAO, ha richiesto agli Enti di inserire anche il risparmio energetico nella Pubblica Amministrazione tra gli obiettivi della Sezione Valore pubblico, performance, anticorruzione e ha previsto la prima iniziativa di monitoraggio del PIAO avviata dal Dipartimento della Funzione pubblica con il supporto tecnico-metodologico della Commissione tecnica per la performance, nominata con Dm 14 aprile 2022; al riguardo l'Ente ha partecipato all'iniziativa di monitoraggio sull'attuazione del PIAO attraverso la compilazione dell'apposito questionario predisposto entro il termine previsto (All. monitoraggio PIAO).

Le vicende istituzionali dell'Ente nel corso delle annualità 2021 e 2022

Il percorso per l'adozione del PIAO 2023/2025 dell'Autorità di Sistema Portuale s'inserisce nel sopracitato panorama normativo nazionale e tiene in considerazione, altresì, le vicende istituzionali che hanno interessato l'Ente nel corso delle annualità 2021 e 2022.

In particolare, i seguenti organi dell'Autorità¹⁰ sono stati interessati dalle seguenti vicende istituzionali:

- Il Presidente di cui all'art. 8 della legge n. 84/1994 e ss.mm.ii.

Il 2 dicembre 2020, l'organo Presidenziale è scaduto e, in considerazione dello stato emergenziale è stato prorogato quale organo ai sensi dell'art. 33 D.L. n. 23/2020¹¹; il 05 luglio 2021 il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile ha nominato un Commissario

¹⁰ Art. 7 della legge n. 84/1994 e ss.mm.ii..

¹¹ Ai sensi dell'art. 33 D.L. n. 23/2020, convertito, con modificazioni, nella L. n. 94/2020 in considerazione della situazione straordinaria di emergenza sanitaria «*per gli enti e organismi pubblici di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 [...] che, nel periodo dello stato di emergenza dichiarato con delibera del Consiglio dei Ministri del 31 gennaio 2020, sono tenuti al rinnovo degli organi ordinari e straordinari di amministrazione e controllo, i termini di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 16 maggio 1994, n. 293, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 1994, n. 444, sono ulteriormente prorogati fino al termine dello stato di emergenza e, comunque, fino alla loro ricomposizione*».

Straordinario (D.M. n. 267/2021); il 15 marzo 2022 il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità ha nominato l'attuale Presidente (D.M. n. 55/2022).

- il Comitato di Gestione di cui all'art. 9 della legge n.84/1994 e ss.mm.ii..

Il 03 aprile 2021 è scaduto il Comitato di Gestione e, in considerazione dello stato emergenziale, è stato prorogato ai sensi dell'art. 33 D.L. n. 23/2020¹²; con la nomina del nuovo Presidente è decaduto ai sensi dell'art. 9, comma 2, della legge n. 84/1994 e in data 28 aprile 2022 è stato ricostituito con riserva di integrazione nei modi di legge, in relazione alle successive designazioni o a quelle per le quali erano in corso le relative verifiche, all'esito dei prescritti procedimenti (Decreto Presidenziale n. 21/2022); il 30 maggio 2022, l'Organo è stato integrato con il membro designato dalla Regione Abruzzo, all'esito del prescritto procedimento istruttorio (Decreto Presidenziale n. 54/2022); il 05 luglio 2022 l'Organo è stato definitivamente costituito con il membro designato dalla Regione Marche, all'esito del prescritto procedimento istruttorio (Decreto Presidenziale n.82/2022).

Si evidenzia inoltre che la circoscrizione di competenza dell'Autorità si è recentemente allargata con l'art. 9, comma 10, del Decreto-legge 16.06.2022, n. 68, recante Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili convertito con modificazioni con la Legge 05.08.2022, n.108, che ha esteso la competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale includendo il porto di Vasto; conseguentemente, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale esercita le proprie funzioni nell'ambito della circoscrizione portuali nei limiti territoriali di cui agli allegati elenchi ex art. 59 D.P.R. 16/77, nonché ai sensi del D.P.C.M. 21 dicembre 1995 afferente nello specifico quelli relativi al porto di Vasto (Delibera del Presidente n. 228 del 21.11.2022).

¹² Cfr. nota n. 10.

Il percorso dell’Autorità in materia di P.I.A.O..

L’Ente ha ritenuto di strutturare il percorso di pianificazione dell’adozione del PIAO utilizzando una logica di trasparenza e di buona amministrazione tenendo in considerazione i plurimi sopra citati interventi normativi in materia e le vicende istituzionali che hanno interessato questa Autorità nel corso delle annualità 2021 e 2022.

Coerentemente, alla data del 30 giugno 2022, l’Ente ha proceduto a pubblicare all’interno della Sezione del sito Amministrazione Trasparente- Disposizioni Generali il percorso dell’Ente relativo all’adozione del PIAO seguendo l’impostazione articolata “in sezioni” della bozza di Piano tipo predisposta dal Ministro per la Pubblica Amministrazione: una sezione anagrafica, due sezioni di programmazione e una sezione di monitoraggio. Tutto ciò nell’attesa di sottoporre il PIAO, come risultante dal D.P.R. del 24 giugno 2022, n.81, e dal D.M. 30 giugno 2022, al Comitato di Gestione come integralmente integrato in data 05 luglio 2022, previa assunzione del prescritto parere ai sensi dell’art. 11- bis della legge n. 84/1994 e ss.mm.ii..

Il 27 luglio 2022 con Delibera del Comitato di Gestione n. 32, previa acquisizione del parere favorevole espresso dall’Organismo di partenariato della risorsa mare è stato adottato il P.I.A.O- Piano Integrato di attività e di organizzazione - Prima applicazione, ai sensi del D.L. 9 giugno 2021 n. 80 convertito con modificazioni dalla l. 6 agosto 2021 n. 113, a seguito del D.P.R. 24 giugno 2022 n. 81, pubblicato in G.U.R.I. Serie Generale n. 151 del 30.06.2022. Il predetto documento ha rappresentato quindi l’inizio del percorso dell’Ente verso un completo allineamento di tutti i Piani chiamati a confluire nel PIAO secondo una logica sinergica e integrata per il perseguimento di “valore pubblico”.

Si evidenzia che l’adeguamento agli obiettivi della riforma sul PIAO è necessariamente progressivo. Lo stesso Consiglio di Stato, nel parere sullo schema di d.P.R. relativo al PIAO (Parere Sezione Atti normativi n. 506/2022), ha chiarito che il processo di integrazione dei piani confluiti nel PIAO debba avvenire in modo progressivo e graduale anche attraverso strumenti di tipo non normativo come il monitoraggio e la formazione. Ciò anche al fine di “limitare all’essenziale il lavoro “verso l’interno” e valorizzare, invece, il lavoro che può produrre risultati utili “verso l’esterno”, migliorando il servizio delle amministrazioni pubbliche. Tale integrazione e “metabolizzazione” dei piani preesistenti e, soprattutto, tale

valorizzazione “verso l’esterno” non potrà che avvenire quindi, come si è osservato, progressivamente e gradualmente. Tale progressività è stata ancora recentemente evidenziata all’interno del Piano Nazionale Anticorruzione 2022 dell’ANAC di cui alla Delibera n. 7 del 17 gennaio 2023.

SEZIONE 1: SCHEDA ANAGRAFICA DELL’AMMINISTRAZIONE

RAGIONE SOCIALE: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

CODICE FISCALE: 00093910420

PARTITA IVA: 00093910420

SEDE LEGALE: Molo Santa Maria snc

CAP: 60121

COMUNE: Ancona (AN)

PROVINCIA: Ancona (AN)

NAZIONE: Italia

CODICE IPA: apa_42

CODICE UNIVOCO DI FATTURAZIONE: UFR4QY

EMAIL: info@porto.ancona.it

EMAIL PEC: segreteria@pec.porto.ancona.it

SITO WEB: www.porto.ancona.it

LINK SITO WEB: <https://www.porto.ancona.it/it/>

TELEFONO: 071 207891

FAX: 071 2078940

SEZIONE 2: VALORE PUBBLICO, PERFORMANCE E ANTICORRUZIONE

2.1 Valore pubblico

Per valore pubblico si intende il livello complessivo di benessere economico, sociale, ma anche ambientale e/o sanitario, dei cittadini, delle imprese e degli altri stakeholders creato da un'Amministrazione Pubblica (o co-creato da una filiera di PA), rispetto ad una baseline, o livello di partenza. Il concetto di valore Pubblico si caratterizza per una sua bidimensionalità: si riferisce al miglioramento degli impatti esterni e diretti a tutti gli utenti dell'AdSP MAC, ma si riferisce altresì alle condizioni interne all'Amministrazione.

In particolare, la definizione dei risultati attesi in termini di obiettivi generali e specifici con la relativa programmazione è attualmente contenuta all'interno del POT- Piano Operativo Triennale approvato con Delibera 30 del 26 luglio 2022 da parte del Comitato di Gestione.

Il posizionamento del porto di Ancona e dei porti del Mare Adriatico Centrale viene valutato nell'ambito dell'area di traffico di riferimento: con l'85 % del traffico RO-RO che proviene dalla Grecia e per il 70 % ha come destino il centro-Europa, il porto di Ancona è nodo della rete macroregionale adriatica, nell'incrocio tra la predominante direttrice nord-sud (si veda l'orientamento dei corridoi europei), ma con una direttrice est-ovest di rilievo (il 15% dei mezzi in transito sulla direttrice Ancona-Igoumenitsa dai dati di traffico dell'Autorità di sistema portuale).

2.1.1 La Pianificazione portuale e l'implementazione dei fondi PNRR per la competitività, l'innovazione tecnologica, la transizione energetica e la sostenibilità

Come evidenziato nel suddetto Piano nel triennio di vigenza del documento, l'ADSP Mar Adriatico Centrale ha quali priorità strategiche il completamento della pianificazione dell'intero sistema portuale per esaltare le specificità di ognuno dei porti nonché la puntuale implementazione degli investimenti finanziati dai fondi PNRR e PNIC nonché dei progetti per i quali sono stati conseguiti nuovi finanziamenti.

La pianificazione portuale rappresenta un esercizio atteso e necessario per ridare slancio e contemporaneità alle attività dei porti, sempre più chiamati ad un esercizio di flessibilità organizzativa sia per mantenere la competitività nel mercato della logistica, sia per saper

accogliere le innovazioni relative alla transizione digitale, energetica ed ambientale. Per l'esercizio della pianificazione risulterà fondamentale la costante cooperazione con le Istituzioni dei territori che saranno coinvolte nell'esercizio di decisione connesso al futuro dei porti del medio adriatico. La sfida è complessa ma rappresenta una strada obbligata per assicurare la contemporaneità degli scali del medio Adriatico e la loro piena potenzialità come strumenti di valorizzazione delle capacità produttive ed imprenditoriali locali.

Trattasi di un sistema portuale in trasformazione che è orientato verso i seguenti obiettivi operativi dettagliati nel POT nei seguenti ambiti:

- la redazione del Documento di Pianificazione Strategica del Sistema portuale;
- effettuazione di investimenti infrastrutturali per il potenziamento, l'efficienza e la transizione energetica dei sei porti;
- security delle infrastrutture portuali e sicurezza sul posto di lavoro con particolare riferimento alla revisione del Regolamento di accesso nei porti, ai sistemi di gestione integrata sulla sicurezza in porto e la promozione di strumenti di prevenzione in materia di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori nonché l'implementazione dell'attività del Nucleo di Vigilanza e Controllo;
- l'innovazione tecnologica attraverso il processo di digitalizzazione interno e l'ammodernamento del PCS e prosecuzione della collaborazione con Agenzia Dogane e Monopoli per l'innovazione nella gestione dei flussi di merci;
- l'Energia ed Ambiente attraverso l'efficientamento energetico e alimentazione elettrica delle navi, i rifiuti dalle navi e dei residui di carico e azioni per il miglioramento della qualità dell'aria;
- azioni per lo sviluppo del sistema portuale per il tramite della pianificazione portuale e l'implementazione dei fondi PNRR per la competitività, l'innovazione tecnologica la transizione energetica e la sostenibilità, continuare il supporto allo sviluppo della cantieristica, azioni di rilancio del traffico passeggeri, il posizionamento del sistema portuale nel contesto della macroregione, la prosecuzione della cooperazione istituzionale, la centralità dell'attività promozionale e di comunicazione e la valorizzazione del dialogo porto-città.

Con particolare riferimento **all'implementazione delle opere**, entro il 2026 il sistema portuale si dovrà trovare già ampiamente inserito nel percorso di sostenibilità e transizione energetica

compatibilmente con l'instabilità geopolitica in atto e le sue conseguenze a medio termine. A conclusione i seguenti investimenti per progetti tecnicamente impegnativi:

- la realizzazione del Lungomare nord del porto di Ancona, intervento complesso che prevede una stretta collaborazione tra RFI/AdSP-MAC/Regione (RFI capofila dell'intervento), polifunzionale e strategico in quanto contempera insieme temi quali: ultimo miglio stradale e ferroviario dello scalo, velocizzazione della linea ferroviaria adriatica, collegamento del porto di Ancona alla grande viabilità, resilienza della costa e delle infrastrutture di collegamento al cambiamento climatico e, non da ultimo supporto alle operazioni di dragaggio degli scali marchigiani;
- il completamento delle opere connesse al potenziamento del cantiere navale Fincantieri di Ancona;
- il potenziamento della Banchina di Riva del porto di Ortona;
- il banchinamento del fronte esterno del molo Clementino ad Ancona;
- il prolungamento della Diga Foranea del porto di Vasto - (Titolare: Regione Abruzzo).

2.1.2 Dialogo Porto-città

Il porto è identità della città e della comunità locale, soprattutto negli scali più piccoli del sistema portuale, ed è vissuto come parte integrante dell'area urbana. L'esperienza di dialogo con la comunità locale è imprescindibile non solo per la prossimità tra aree portuali ed urbane, storicamente connesse tra loro, ma soprattutto per il ruolo di motori dell'economia e occupazione che gli scali rappresentano per il territorio e l'amministrazione locale.

La percezione del ruolo economico e sociale del porto diviene dunque un importante elemento di confronto e valorizzazione dello scalo, nella consapevolezza che solo un porto che funziona è in grado di valorizzare e dare sostegno economico alla città circostante. Una percezione importante quando l'Autorità portuale dialoga con l'Amministrazione comunale e gli altri soggetti istituzionali attivi sul territorio per le questioni relative all'urbanistica, la sicurezza, lo sviluppo economico, la cultura ed il turismo.

Il potenziale culturale, turistico e ricreativo dei porti dell'Adriatico centrale è certamente rilevante: 4 dei 6 porti sono inseriti nel contesto urbano, in posizioni di pregio e di forte

interesse per lo sviluppo di attività turistiche e ricreative. Scendendo da nord, il porto di **Pesaro** si trova alla foce del fiume Foglia, e vede svilupparsi a nord ed a sud stabilimenti balneari e spiagge. Inoltre, a nord sono vicine le ultime propaggini del Parco del Monte San Bartolo. La banchina lungo Calata Caio Duilio è utilizzata per la vendita al minuto del pesce fresco, tradizionale attività dei pescatori, e rappresenta il punto di partenza del lungomare cittadino, ma anche l'approdo dei passeggeri internazionali e dei crocieristi che sbarcano in città alla scoperta delle sue bellezze e del territorio circostante. Sull'altro lato del bacino portuale, la Strada tra i due porti conduce al Molo settentrionale e rappresenta la via di accesso a numerosi ristoranti ed agli ormeggi delle imbarcazioni da diporto. È pienamente operativo il nuovo cantiere navale Rossini, un intervento molto pregiato dal punto di vista architettonico e della sostenibilità ambientale che rende questa infrastruttura portuale, e le imbarcazioni che serve, un elemento di attrazione nel panorama urbano.

Con riferimento al Porto di **Ancona**, il dialogo tra porto e città dovrà proseguire secondo i principali elementi propri al confronto di questi anni, che prevalentemente ricalcano le tematiche dei principali porti europei:

- 1) **Il ruolo del porto nel percorso di sviluppo economico e sociale della città:** il ruolo del porto di Ancona come motore economico e principale aggregato produttivo ed occupazionale del territorio regionale è oramai ampiamente riconosciuto. L'Autorità di Sistema portuale continuerà a favorire il confronto con i soggetti portatori di interesse, la cittadinanza e l'associazionismo volto a far conoscere le molteplici attività che caratterizzano la vita portuale, i dati relativi alla movimentazione delle merci e all'impatto economico e occupazionale dello scalo, anche attraverso visite che consentano di rendere noti aspetti e attività dello scalo poco noti;
- 2) **La dimensione della sostenibilità ambientale:** il tema della sostenibilità ambientale dello scalo è uno dei più sensibili nel dialogo con la cittadinanza. Verrà quindi proseguito l'approccio strutturato sulla massima trasparenza, in collaborazione con le Istituzioni competenti, volto a fornire dati ed evidenze rispetto alle principali questioni (emissioni in aria, acqua, sonore, traffico), nonché un costante aggiornamento sulle

azioni di mitigazione messe in atto anche grazie ai fondi recentemente acquisiti ed ai nuovi orientamenti governativi in tema di elettrificazione delle banchine.

- 3) **La valorizzazione degli aspetti culturali, turistici e sociali:** la dimensione culturale e sociale dell'interazione porto città riguarda diversi aspetti. Il porto e la città di Ancona hanno un vasto spazio contiguo, individuato dalla definizione di *Porto Storico*, distinto dall'area più a nord dello scalo – il *Porto Antico* – oggetto della riapertura alla città e individuato nei Moli nord, Rizzo e la Lanterna Rossa. Il porto storico include, oltre al Porto Antico, tutta l'area di fronte mare dove insistono le banchine destinate al traffico traghetti ed il Mandracchio. Tale prossimità, se da un lato è oggetto di confronto, d'altro canto rappresenta un ambito d'insieme rispetto all'offerta di accoglienza per i viaggiatori ed i turisti in transito, che trovano nel centro urbano contiguo occasione di svago, servizi ed acquisti prima della partenza e all'arrivo. L'ADSP ha collaborato con il Comune di Ancona adottando il medesimo sistema di segnaletica *wayfinding* turistica, oggetto di prossima installazione nel porto storico, e prevedendo degli interventi infrastrutturali manutentivi leggeri volti a facilitare la fruibilità in sicurezza di questi spazi del porto. L'elaborazione della pianificazione portuale ed il relativo confronto consentiranno di favorire ulteriori progressi a vantaggio anche di nuove possibili iniziative economiche. Un altro spazio di collaborazione che verrà ulteriormente proseguito è la valorizzazione dell'area del Mandracchio, connessa al quartiere Archi della città, nell'ottica di promuovere la qualità e la sostenibilità del settore ittico del porto, a partire dal completamento dei lavori del mercato ittico attualmente in corso di svolgimento, che si concluderanno nel 2023.

Proseguiranno, inoltre, le attività come il museo virtuale del porto di Ancona, connesso al portale turistico della città, e il supporto dell'ADSP alle manifestazioni tradizionali che consentono di valorizzare l'immagine del porto quale elemento caratterizzante dell'identità cittadina. Sono, questi, strumenti che consentono di combinare la dimensione dell'accoglienza turistica con la missione di aumentare la fruibilità del patrimonio di conoscenze, storie e saperi proprio del porto di Ancona a favore della comunità locale.

Il porto di **San Benedetto del Tronto** ha già oggi prevalente vocazione turistica e peschereccia, oltre a essere inserito nel lungomare cittadino. L'ADSP, negli ambiti demaniali di propria competenza, intende favorire la promozione delle attività culturali e ricreative in collaborazione con le Istituzioni locali con particolare riferimento alla sopra richiamata esperienza del progetto "*A pesca di plastica*", valorizzando, anche nelle iniziative divulgative, la collaborazione con il locale museo della marineria.

Come per gli altri scali, inoltre, sarà necessario collaborare attivamente con gli operatori economici e le istituzioni locali per la piena valorizzazione dello scalo negli aspetti relativi all'accoglienza dei turisti, in considerazione della forte vocazione della città al turismo balneare e del ruolo delle infrastrutture portuali per la promozione degli aspetti legati al diportismo, nonostante la marina di S. Benedetto del Tronto sia esclusa dall'ambito di competenza dell'Autorità di Sistema portuale.

La situazione relativa al porto di **Pescara** è sotto molti aspetti comparabile a quella del porto di Pesaro: anche lo scalo pescarese si trova infatti alla foce dell'omonimo fiume, circondato a nord ed a sud da spiagge e stabilimenti balneari. Il lungomare è impreziosito dal Ponte del Mare, un elegante ponte strallato che collega il lungomare nord e quello sud dove insiste anche un'ottima marina ed i circoli nautici e di diporto. La zona del lungofiume ospita gli accosti dei motopescherecci. Anche qui tradizionalmente si svolge la vendita al minuto del pesce, oggetto di un recente intervento dell'Autorità di sistema portuale volto a realizzare strutture di appoggio e servizio per consentire la vendita del prodotto, grazie ad un finanziamento a valere sul bando FEAMP della Regione Abruzzo. Si prevede di proseguire la riqualificazione del waterfront fluviale nell'ambito delle progettualità condivise con l'Amministrazione comunale e regionale.

Per quanto concerne il porto di **Ortona**, seppure l'ambito urbano risulti, rispetto ad altri scali marittimi, più nettamente distaccato stante la morfologia del territorio, si rilevano anche in tal caso consolidate occasioni di presenza della cittadinanza, in particolare nella zona a sud ove la consueta passeggiata lungo il molo Saraceni e la balneazione nel vicino Lido, unitamente agli adiacenti ormeggi del diporto nautico ed alla vicina pista ciclo-pedonale di recente realizzazione da parte degli enti locali, costituiscono ormai tradizionali attrattive della

popolazione. L'ADSP, negli ambiti demaniali di propria competenza, intende favorire la promozione delle attività culturali e ricreative in collaborazione con le Istituzioni locali ed il FLAG, società consortile per l'attuazione della strategia sostenuta dal Fondo pesca dell'Unione Europea (FEAMP). Il FLAG individua proprio nel binomio pesca-turismo la linea d'azione principale per il sostegno al settore ittico locale.

Per quanto concerne il porto di **Vasto**, la sua collocazione geografica, posto all'estremità settentrionale di Punta della Penna e cioè distante oltre 5 km dal contesto storico dell'abitato di Vasto, è legata alla particolare orografia della costa e dei fondali originari (mediamente superiori ai 3 m). In tale contesto non c'è una vera e propria interrelazione funzionale della struttura portuale con l'ambito urbano.

Infine, l'ADSP del Mare Adriatico Centrale intende proseguire le **azioni dirette alla conoscenza della portualità e della logistica per la cittadinanza**. In particolare, il progetto di museo virtuale inserito nella rete transfrontaliera ADRIJO, continuerà ad essere sviluppato con l'inserimento del patrimonio culturale degli altri scali e l'estensione del network culturale.

È previsto inoltre di riprendere le attività nell'ambito dell'iniziativa nazionale Italian port days.

L'ADSP intende inoltre favorire la collaborazione con gli istituti superiori, ed in particolare gli istituti tecnico-nautici presenti nei territori di riferimento, per avvicinare gli studenti alle professioni della portualità e del mare. Saranno quindi proseguite le iniziative in coordinamento con le locali Capitanerie di Porto volte a fare conoscere gli aspetti tecnici, normativi, tecnologici ed innovativi che stanno dietro le diverse filiere portuali: dalla cantieristica alla logistica, dal traffico crociere alle rinfuse, passando per la pesca e la promozione della cultura marinara.

2.1.3 Stato attuazione del PNSPL

Preme ricordare che strumento di riferimento del POT è il documento programmatico del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) in quanto come indicato dalla premessa del Documento: "illustra le scelte nazionali relative agli investimenti e agli altri interventi finalizzati a sviluppare il capitale infrastrutturale necessario per *uno sviluppo*

sostenibile e renderlo più resiliente rispetto alla crisi climatica.” Il MIMS richiama nell’Allegato Infrastrutture le priorità del Piano strategico nazionale e, rispetto a queste, ricorda gli interventi di inserimento di ulteriori porti nelle ADSP nonché le semplificazioni introdotte in materia di disciplina dello Sportello unico doganale e dei controlli (SUDoCo), e di semplificazione della programmazione strategica da parte delle AdSP con lo snellimento dei procedimenti amministrativi per l’approvazione del documento di programmazione strategica di sistema (art. 4, comma 1- septies del decreto-legge n. 121/2021, convertito con legge n. 156/2021). Inoltre, viene evidenziato come il PNRR e il PNC abbiano consentito di allocare ingenti risorse per gli scali nazionali nei 10 programmi di intervento previsti negli Allegati Infrastrutture degli anni precedenti.

In particolare, rispetto alle previsioni del PSNPL, in tema di misure relative alla accessibilità e alle misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri, è maturato un incremento di risorse pari a 471 milioni di euro a copertura del *“Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete”* nell’ambito dell’aggiornamento 2020-2021 del contratto CdP Infrastrutture con RFI. Il MIMS ha altresì prolungato al 2026 Marebonus e Ferrobonus.

Particolare attenzione nella programmazione delle risorse per gli investimenti portuali è stata dedicata alla realizzazione interventi finalizzati alla sostenibilità ambientale dei porti italiani come previsto nel PSNPL *“Misure per l’efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti”*. Tra questi il MIMS ricorda 700 milioni di euro per l’elettrificazione delle banchine portuali nel PNC e la linea di finanziamento gestita dal MITE di efficientamento energetico e gestione dei rifiuti nei porti (*green ports*) a valere sulle risorse del PNRR. Il Documento dà conto, inoltre, dello stanziamento di risorse per il rinnovo del naviglio (800 milioni di euro) al fine di supportare e velocizzare la transizione nell’utilizzo di combustibili marini alternativi.

Per la competitività degli scali del centro sud, inoltre, è stata promossa la normativa istitutrice delle Zone Economiche Speciali (ZES) e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) con decreto-legge n. 77 del 2021 (c.d. decreto semplificazioni - art. 57) intervenendo sul funzionamento e la governance delle stesse. Il Decreto Ministeriale n. 492 del 03/12/2021 ha ripartito i 630 milioni di euro tra le ZES per gli interventi di competenza ai sensi del PNRR.

2.1.4 Le prospettive per il Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale: da porti a sistema portuale motore della globalizzazione a medio raggio

Le analisi svolte hanno posto in evidenza le potenzialità ed opportunità della portualità medio adriatica a partire dal dinamismo dello scalo dorico. Si riportano di seguito gli elementi salienti dell'analisi ultimata nei primi mesi del 2020 dal Consorzio AASTER per la ADSP Mar Adriatico Centrale¹³, analisi che si è dimostrata resistente nelle prospettive alle successive contingenze economiche e geopolitiche che al tempo non erano del tutto percettibili.

Il primo macro-tema osservato anticipa il tema del *reshoring*, definito dal documento “il fenomeno de-globalizzazione”. La trasformazione del quadro geopolitico, le tensioni protezionistiche e gli scenari di nuova guerra fredda e commerciale tra USA e Cina, rappresentavano quelle variabili di impatto sullo scenario geopolitico tali da valutare il rientro delle produzioni o la sostituzione delle catene di fornitura. La preoccupazione registrata dal documento riguardava soprattutto le autorità dei porti dell'arco Adriatico, terminali naturali della grande direttrice che connette Medio ed Estremo Oriente ed Europa. Dalle consultazioni con i vertici delle ADSP emergeva che la “*belle époque*” della crescita di reti commerciali globali senza confini mostrasse già un affaticamento prima dell'impatto pandemico, con possibili risvolti da considerare nelle previsioni di investimenti e trasformazione strutturale dei porti.

Secondo macro-tema individuato e che viene previsto che sarà accelerato dall'impatto della crisi, come poi è avvenuto, era la prosecuzione del processo di concentrazione del mercato e dei grandi carriers marittimi nonché della filiera mare-terra, per tentare di recuperare la caduta di profittabilità del settore e le risorse necessarie agli investimenti attraverso economie di scala sempre più spinte.

Terzo macro-tema, la necessità di perseguire obiettivi di sostenibilità, per contenere la curva dei costi e ridurre le esternalità ambientali negative sempre più sanzionate dalla regolazione pubblica, sia da parte delle grandi compagnie armatoriali che da parte delle autorità portuali, al fine di migliorare il rapporto con le rispettive città e i territori di insediamento.

¹³ Consorzio AASTER per ADSP Mar Adriatico Centrale: *Il porto di Ancona nodo della globalizzazione a medio raggio*, Aprile 2020.

Quarto macro-tema il processo di digitalizzazione e di automazione, ove lo studio valorizzava la forte attenzione che l’Agenzia Dogane e Monopoli nazionale stava (e sta) ponendo sul tema, con accordi ed investimenti in sviluppo di applicazioni che consentano di velocizzare il processo di verifica negli scali nazionali.

Infine, una ridefinizione della geopolitica portuale e delle grandi reti commerciali marittime, con l’evidenza – confermata dagli studi attuali – di un rilancio del Mediterraneo, sia come transito dei traffici lungo la direttrice latitudinale dei commerci mondiali, sia come possibile (e geograficamente vantaggiosa) destinazione finale dei carichi diretti nell’Europa Meridionale, Occidentale e Centro-Orientale provenienti dal Canale di Suez. Il report richiamava a questo proposito anche l’iniziativa della BRI *Belt and Road Initiative* cinese, con i diversi riscontri e capisaldi nel territorio europeo. Se ad oggi l’iniziativa è decisamente sopita, tuttavia restano gli investimenti ed i connessi presidi quali il Porto del Pireo, ma anche la direttrice ferroviaria Pireo/Atene-Belgrado-Budapest, infrastruttura capace di impattare direttamente nello scenario adriatico.

Combinando i 5 macro-temi suesposti, lo studio individua tre dimensioni di competizione intra-Mediterranea:

- 1) Competizione tra porti con prevalente vocazione di origine e destinazione delle merci, in cui i maggiori terminali italiani (Genova e Trieste) contendono ad alcuni scali (Koper, Marsiglia, Barcellona) la “quota mediterranea” dei traffici intercontinentali diretti o in uscita dall’Europa Centro-Occidentale e Centrale;
- 2) La competizione del transhipment, caratterizzata economicamente da importanti fattori competitivi degli scali della sponda sul Mediterraneo in termini di incrementi di efficienza perseguiti e vantaggi di costo
- 3) la navigazione internazionale di breve e medio raggio e gli scambi intra-Mediterraneo, le Autostrade del Mare, ambiti in cui i porti italiani e soprattutto adriatici mantengono la leadership. Lo studio giunge a preconizzare che all’avvicinarsi di una soglia critica di congestione dei principali hub logistici portuali i porti di medie dimensioni potrebbero divenire nuove vie d’accesso a supporto dei terminal congestionati.

Rispetto all'integrazione con il sistema economico terrestre, lo studio individuava la continuità della funzione della portualità medio adriatica a supporto del settore manifatturiero del territorio, sia dal punto di vista dell'approvvigionamento di materie prime che dell'esportazione delle proprie produzioni. Lo studio nota come il sistema di export italiano abbia un raggio d'azione predominante di 2000 chilometri dal Paese, dunque a medio raggio, il cui spazio d'azione elettivo non è la Cina, ma il Mediterraneo e l'Europa. I dati principali posti in evidenza sono:

- 210 milioni di tonnellate viaggiano con i valichi alpini e parte sulla sponda adriatica, parte sulla sponda tirrenica attraverso il sistema marittimo.
- Negli ultimi anni si è verificato il fenomeno del "decoupling", per il quale a fronte di modeste crescite del PIL il sistema dei traffici (merci e passeggeri) cresce in maniera esponenziale. Dal 2009 al 2018 il PIL italiano è rimasto praticamente immutato, mentre l'export è cresciuto di 40 punti percentuali e il sistema di trasporti è cresciuto in maniera fortissima (il cargo aereo dal 2014 al 2018 è cresciuto del 23%, quello marittimo del 27%, il ferro del 10%).
- Tutto ciò significa che a fronte della crescita di un punto percentuale del PIL, le autostrade del mare crescono di 6 punti, le ferrovie di 2 punti, il cargo aereo di 5 punti.

Lo studio trae la conclusione dell'esigenza di incorporare nelle politiche industriali il tema della logistica e dei porti. In particolare, la questione infrastrutturale dovrebbe riguardare prioritariamente lo sblocco dei "colli di bottiglia", con una strategia dedicata al tema dell'intermodalità. Inoltre, viene indicato come vantaggio competitivo dei porti la capacità di "dialogare" con il proprio tessuto economico di riferimento, individuando nelle ZES e nelle ZLS dei possibili canali di ottimizzazione.

In questo contesto il posizionamento del porto di Ancona e dei porti del mare adriatico centrale viene valutato nell'ambito dell'area di traffico di riferimento: con l'85 % del traffico RO-RO che proviene dalla Grecia e per il 70 % ha come destino il centro-Europa, il porto di Ancona è nodo della rete macroregionale adriatica, nell'incrocio tra la predominante direttrice nord-sud (si veda l'orientamento dei corridoi europei), ma con una direttrice est-ovest di

rilievo (il 15% dei mezzi in transito sulla direttrice Ancona-Igoumenitsa dai dati di traffico dell’Autorità di sistema portuale).

2.1.5 Innovazione tecnologica

La digitalizzazione e l’introduzione di sistemi tecnologicamente avanzati sono necessità imprescindibili per evitare il generarsi di *digital gaps* capaci di rendere meno competitivi gli scali del sistema portuale. La digitalizzazione e l’innovazione seguiranno due filoni principali nel triennio:

- 1) Digitalizzazione rivolta alla gestione interna delle procedure e all’interfaccia con l’utenza;
- 2) Ammodernamento del PCS e prosecuzione della collaborazione con Agenzia Dogane e Monopoli per l’innovazione nella gestione dei flussi di merci;

Trasversale alle linee di sviluppo della digitalizzazione sarà l’attività di prevenzione dei rischi di cybersicurezza, sia attraverso le linee guida nazionali, sia tramite l’elaborazione di procedure e soluzioni tecnologiche sviluppate dall’Ente per assicurare la protezione delle reti digitali e dei software del sistema portuale dai sempre più frequenti ed insidiosi attacchi informatici.

2.1.5.1 Il processo di digitalizzazione interno

L’Autorità di sistema portuale sta elaborando internamente un modello gestionale il più possibile integrato, capace di assicurare trasparenza, facile interfaccia con l’utenza, rapida disponibilità documentale, anche in caso di lavoro da remoto, facilitazione del lavoro in team, sempre più necessario stante la frequente sovrapposizione di tematiche all’interno dei processi autorizzativi che comportano l’intervento di diversi uffici dell’Ente. Si prevede entro il 2023 la piena operatività del sistema, che riguarderà anche l’ammodernamento dello Sportello Unico Amministrativo dell’Ente, già avviato nel corso del 2021. Il sistema è stato acquisito e sarà adattato in attuazione dell’art. 15 bis della Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii., coerentemente alle Linee Guida in materia di Sportello Unico Amministrativo rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in data 19 luglio 2021. Lo SUA diverrà, una volta implementato a pieno, non solo il riferimento unico per l’utenza portuale, ma anche

lo strumento di dialogo telematico tra le diverse amministrazioni competenti, favorendo anche verso l'utenza maggiore trasparenza ed evidenza dello stato della pratica.

Con riferimento al sistema di protocollazione si evidenzia che quello in uso fino al 05.12 2022 presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale accentrava tutta la gestione della corrispondenza in ingresso e in uscita in un'unica area organizzativa omogenea (AOO) costituita operativamente all'interno della Direzione Affari Generali- Anticorruzione e Trasparenza- Personale che acquisiva tutta la corrispondenza in entrata ed in uscita dell'Ente indipendentemente dal mezzo di trasmissione. L'efficientamento del sistema di protocollo informatico dell'Ente era pertanto un'attività necessaria per consentire una razionalizzazione delle diverse attività amministrative svolte da ciascun Settore. Le attività per la razionalizzazione di un percorso strutturato diretto alla realizzazione di un sistema unico integrato sono iniziate con l'affidamento avvenuto con Decreto Presidenziale n. 134/2022 del 10 agosto 2022 -"Servizio di realizzazione, installazione ed implementazione di un sistema informatico unico, integrato e con un'unica base dati, erogato tramite Cloud in modalità SaaS"alla Società Maggioli. Ai fini di una pronta applicazione fondamentale è stata l'individuazione all'interno dell'Ente del soggetto Responsabile per la Transizione Digitale; a conclusione dell'analisi normativa del disposto legislativo vigente compiuta con il supporto degli Uffici, è stato individuato quale soggetto preposto alle funzioni di Responsabile della Transizione Digitale il Segretario Generale (Decreto Presidenziale n.192/2022 del 18.10.2022). Su queste basi, il soggetto RTD ha individuato un gruppo di lavoro a supporto, avente natura trasversale, con lo scopo di coordinare le diverse attività connesse alla digitalizzazione dell'Ente (Decreto Presidenziale n. 206 del 3.11.2022) e ne ha gestito i diversi incontri che hanno portato alla definizione di un titolare necessario per la definizione del sistema di protocollazione nonché alla strutturazione di un calendario formativo on the job per il Personale propedeutico all'utilizzo del nuovo applicativo. Il nuovo sistema è entrato in uso il 06/12/2022 con l'Ordine di Servizio n. 2/2022. Successivamente, l'Ente ha orientato le diverse attività verso l'identificazione delle criticità del programma riscontrate dagli operatori e verso la predisposizione, con il supporto della società fornitrice dell'applicativo, di alcune modifiche e migliorie di carattere tecnico. I risultati di tali attività sono stati cristallizzati all'interno di una

bozza di Regolamento presentata dalla Direzione Affari Generali- Anticorruzione e Trasparenza- Personale Segretario Generale comprendente, quali allegati, la guida operativa del nuovo sistema di protocollo informatico e il titolare utilizzato dal nuovo sistema; tale Regolamento verrà adottata all'esito dell'attività di monitoraggio di avvio del nuovo sistema di protocollazione attualmente in corso.

Si pianifica pertanto con riferimento alle attività di digitalizzazione la prosecuzione delle attività di cui al Decreto Presidenziale n. 134/2022 del 10 agosto 2022 -"Servizio di realizzazione, installazione ed implementazione di un sistema informatico unico, integrato e con un'unica base dati, erogato tramite Cloud in modalità SaaS".

Un'ulteriore dimensione dell'integrazione di sistema promossa dall'Ente riguarderà anche la gestione del ciclo degli appalti e dei contratti, dell'anticorruzione e trasparenza nonché il monitoraggio delle commesse e delle opere, assicurando la possibilità di fondere i dati per migliorare la produttività dell'Ente e semplificare gli adempimenti e l'interazione tra i dipendenti, con previsti benefici sia per la qualità lavorativa, sia per la produttività dell'Ente.

2.1.5.2 Ammodernamento del PCS e prosecuzione della collaborazione con Agenzia Dogane e Monopoli per l'innovazione nella gestione dei flussi di merci

Il Port Community System è attivo nel porto di Ancona dal 2014, e dal 2017 è stato esteso all'intero sistema portuale. Il sistema dispone di diversi applicativi:

- Ciclo nave, interoperabile con il software PMIS delle Capitanerie di porto, relativo ai dati connessi agli arrivi e alle partenze delle navi dai porti del sistema;
- Ciclo dogana, ambiente nel quale gli operatori possono scambiare i dati elaborati in ambito AIDA, lo Sportello Unico Doganale;
- Modulo ISTAT relativo alla raccolta del dato statistico, modulo interoperabile con il Ciclo nave per la disponibilità dei dati già inseriti.

L'evoluzione del Port Community System ha seguito:

- Le esigenze manifestate dagli operatori, relative in particolare alla disponibilità di un sistema neutro e terzo per lo scambio di dati al fine di velocizzare i flussi di importazione ed esportazione delle merci;
- Le esigenze specifiche dell'Ente, volte in particolare ad acquisire in tempi certi i dati relativi ai traffici merci e passeggeri in transito dagli operatori economici del porto (e poi dei porti), anche in considerazione del ruolo svolto circa la gestione del traffico passeggeri e l'imposizione dei relativi diritti e tasse. Ciò ha portato a mantenere in questi anni una proficua collaborazione con ISTAT stabilendo un modello gestionale che consenta agli operatori di compilare una sola volta i dati statistici obbligatori richiesti dall'Istituto nazionale, veicolati dal software dell'Autorità di sistema portuale che così riceve le informazioni necessarie ad alimentare le banche dati nazionali (Banca d'Italia e MIMS, per citare le collaborazioni più frequenti) e a produrre la reportistica statistica aggiornata in tempi ristretti e senza duplicazione delle richieste agli operatori;
- Gli orientamenti della normativa nazionale in materia, con la messa a disposizione delle utenze portuali di software orientato all'interoperabilità con gli sportelli unici Doganale e Marittimo progressivamente sviluppati da Agenzia Dogane e Monopoli e dal Corpo delle Capitanerie di Porto.

Tali criteri rimangono oggi pienamente validi per assicurare un servizio adeguato alle aspettative dell'utenza, flessibile nell'accogliere le necessità ulteriori che potessero manifestarsi, ed economicamente sostenibile grazie a soluzioni di mercato adattabili e gestibili in coerenza con le linee guida e la disciplina elaborata da AGID in materia di software pubblici. Un'ulteriore linea guida per lo sviluppo del software sarà la collaborazione con RAM Spa, soggetto ora referente per la Piattaforma Logistica Nazionale come previsto dal DL 152/2021.

In questi anni inoltre è stato avviato un proficuo rapporto di collaborazione con l'Agenzia Dogane e Monopoli, culminato nel progetto sperimentale *Trasferimento in Sicurezza (TinS)*. Obiettivo del progetto era testare modalità innovative, con l'applicazione di tecnologie *IoT*, per l'estensione virtuale degli spazi portuali ad Ancona tramite lo spostamento dell'area di

sosta doganale all'esterno dello scalo. Avviato nel 2018 il progetto ha visto la fase sperimentale concludersi positivamente a dicembre 2021. La programmazione delle opere e dei servizi dell'Ente prevede di svolgere nel biennio 2022-2023 le fasi di messa in esercizio del sistema e la sua piena operatività nel controllo in tempo reale dei flussi di mezzi.

Il progetto TinS rientra nelle attività dell'accordo con Agenzia Dogane e Monopoli sulla digitalizzazione dei porti del sistema del mare adriatico centrale, firmato il 20 ottobre 2020. Il Protocollo prevede l'istituzione di un tavolo tecnico permanente coordinato da Presidente AdSP MAC e Direttore Generale ADM attivo sui seguenti ambiti:

- a. Nell'ambito del Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e reti" 2014 – 2020, progetto PROG 0101, implementazione del progetto di Digitalizzazione delle procedure logistico-doganali nel Porto di Ancona, con particolare riferimento all'automatizzazione delle procedure di imbarco e sbarco e di tracciamento in tempo reale, ai fini di controllo, dell'ingresso e dell'uscita dai nodi e varchi portuali, nonché del pagamento di tasse e diritti connessi alle operazioni doganali;
- b. Aggiornamento della procedura di sdoganamento in mare nel porto di Ancona, finalizzato al superamento delle criticità riscontrate a seguito della sua introduzione con pregiudizio per il suo effettivo utilizzo, mediante introduzione e affiancamento della procedura smart terminal;
- c. Approfondimento delle modalità di possibile introduzione di procedura di sdoganamento in mare per le merci trasportate a mezzo traghetti RO-RO e RO-PAX;
- d. Porto di Ortona: Introduzione, ove tecnicamente possibile, delle procedure di sdoganamento in mare (Precogning), con particolare riferimento al traffico rinfuse; automatizzazione delle procedure di imbarco e sbarco e tracciamento in tempo reale, ai fini di controllo, dell'ingresso e dell'uscita dai nodi e varchi portuali, nonché il pagamento di tasse e diritti connessi alle operazioni doganali con interoperabilità tra i sistemi informativi di ADM (AIDA) e dell'ADSP;

- e. Logistica e sicurezza dei controlli doganali nei porti di competenza AdSPMAC;
- f. Supporto ad ADSPMAC nell'istituzione delle ZES e ZLS, con particolare riferimento alle procedure innovative volte a semplificare ed automatizzare le attività di controllo doganale;
- g. Partecipazione a progetti internazionali di interesse comune.

Si prevede di dare ulteriore impulso alla piena implementazione del tavolo tecnico, valorizzandone in particolare le capacità di soluzione delle criticità inerenti ai controlli alle merci che potessero essere ravvisate dall'utenza degli scali del sistema del mare adriatico centrale.

Si prevede di proseguire l'implementazione dell'attività secondo il seguente cronoprogramma:

Fase 2022: estensione del servizio del PCS all'attuale soggetto gestore con integrazione del sistema statistico per l'interoperabilità ISTAT, aggiornamento dei codici sorgente e consegna degli stessi, gestione della transizione al nuovo soggetto incaricato della gestione;

Fase 2023: Adesione a convenzione CONSIP per gestione dell'attuale software DAS connesso all'intelligenza artificiale A3IU con manutenzione evolutiva e gestione conseguente all'esercizio della piattaforma;

Transizione alla gestione del PCS del sistema portuale del Mar Adriatico Centrale, da completare entro il 30 novembre 2023;

Progettazione dell'integrazione del PCS e del software DAS, adattamento a SUDOCO e progettazione connessa alla Nuova Darsena. Aggiornamento PCS. Verifica delle necessità e possibili applicativi nei porti di Ortona e Vasto;

Approfondimento normativo/legale relativo al contratto di manutenzione del sistema A3IU in quanto soggetto a privativa industriale. Si prevede di assorbire il costo di investimento iniziale

in 3 anni (analisi costi/benefici svolta dalla società FIT consulting), per poi verificare nuovamente nel mercato la presenza di soluzioni equivalenti come già fatto nel 2018;

Fase 2024: Implementazione soluzione software e hardware Darsena Container; progettazione e applicazione controllo varchi sulla base di esperienze di altri scali; sviluppo software merci pericolose in collaborazione con altri scali;

Analisi di mercato volta a individuare prodotti alternativi al software A3IU per il sistema di intelligenza artificiale del sistema portuale del Mar Adriatico Centrale;

2025: piena operatività dei diversi applicativi del PCS; evolutive connesse all'evoluzione della Piattaforma Logistica Nazionale, in coerenza con la missione 3 Componente 2 Investimento 2.1 DIGITALIZZAZIONE DELLA CATENA LOGISTICA del PNRR.

2.1.6 Efficientamento energetico e alimentazione elettrica delle navi

In continuità con l'Accordo Greenport firmato con RAM nel 2016 sul tema dell'efficientamento energetico, è proseguito il lavoro di analisi e raccolta dati necessario ad elaborare nel contesto del futuro PRP di sistema la strategia energetico ambientale.

L'obiettivo che si vuol conseguire è quello di definire una strategia di gestione energetica integrata mediante l'individuazione di interventi, in una articolazione sia temporale che di priorità, orientati alla riorganizzazione delle utenze, all'efficientamento delle strutture esistenti, all'individuazioni delle tecnologie innovative per l'autoproduzione che possano adattarsi al contesto portuale. Si intende inoltre individuare interventi di mobilità sostenibile (terra e mare) al fine di definire ulteriori fabbisogni energetici (ad es. mobilità elettrica sia dei mezzi pubblici che di quelli operativi portuali, nuovi sistemi di propulsione).

La strategia di gestione energetica integrata, nella sua articolazione, includerà un piano economico finanziario ed un'analisi costi benefici finalizzati a stimolare il coinvolgimento di soggetti privati nelle fasi di investimento e gestione dell'infrastruttura di distribuzione, oltre

ad attrarre finanziamenti pubblici nell'ambito dell'innovazione, dell'energia rinnovabile e della sostenibilità ambientale, anche al fine di incentivare ammodernamenti.

Con riferimento all'utilizzo dell'elettricità da banchina per l'alimentazione delle navi in sosta in porto, sono state avviate una serie di attività finalizzate alla valutazione di una ipotesi di soluzione per l'elettificazione delle banchine dedicate al traffico traghetti, che permetta di soddisfare la richiesta energetica delle navi durante la sosta in porto, fornendo l'alimentazione elettrica necessaria direttamente da terra e consentendo, pertanto, lo spegnimento dei generatori ausiliari di bordo.

Per la definizione della soluzione più idonea, in una prima fase sono state individuate le banchine a cui applicare tale tecnologia, al fine di analizzare le frequenze dei traffici e definire il fabbisogno energetico delle navi che vi ormeggiano. Le banchine oggetto di studio sono le nn. 8, 9, 11, 13, 15 e 16. La scelta di applicare tale soluzione alle banchine destinate al traffico passeggeri è legata al fatto che le strutture adibite a questa tipologia di traffico sono caratterizzate da una frequenza di arrivi e partenze abbastanza regolare, seppure variabile durante le stagioni dell'anno, e non richiedono potenze particolarmente elevate.

Il reperimento e l'analisi dei dati di traffico relativi agli ormeggi nel porto storico e delle caratteristiche tecniche delle navi traghetto hanno consentito di stimare il fabbisogno energetico delle navi che scalano il porto di Ancona. Sulla base dei dati acquisiti sono state fatte due ipotesi di alimentazione:

- 1) Da rete elettrica nazionale
- 2) Da impianti di trigenerazione con recupero e distribuzione del calore di scarto.

Inoltre, nell'ottica della riduzione delle emissioni inquinanti provenienti dalle aree portuali situate in prossimità del centro urbano della città di Ancona questa Autorità di Sistema Portuale ha avviato le attività finalizzate allo studio preliminare di una soluzione alternativa all'ormeggio dei traghetti, operanti su rotte da e verso i paesi dell'area Extra-Schengen, alle banchine dalla n. 8 alla n. 12 del porto storico, prevedendo di destinare ai traffici Ro-Pax in

area Extra-Schengen le banchine 19, 20 e 21. Poiché tale soluzione andrebbe a creare degli ormeggi aggiuntivi a quelli attualmente previsti, incrementando il traffico dei traghetti, nelle successive fasi e approfondimenti progettuali occorrerà prevedere l'estensione del sistema di elettrificazione alle banchine del molo sud e un incremento del fabbisogno di energia elettrica in caso di potenziamento degli ormeggi.

Infine, nella previsione di realizzare il “Banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino” capace di accogliere navi da crociera di ultima generazione è stata affrontata la questione dell'elettrificazione della banchina. Si è proceduto ad un confronto con le primarie compagnie crocieristiche che si ipotizza potrebbero scalare il porto dorico da cui si è appreso che per le previste potenzialità di ormeggio sarà necessaria una potenza di almeno 11 MW. Tale fabbisogno verrà affrontato in occasione della Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione Ambientale Strategica che l'AdSP dovrà effettuare per l'intervento in argomento.

Per quanto concerne l'utilizzo dell'elettricità in banchina, la AdSP si è attivata per reperire le ingenti risorse necessarie a creare le relative infrastrutture, avanzando presso il Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili richieste di finanziamenti. Di seguito alle istanze predette, con DM 330 del 13 agosto 2021 recante il Piano Nazionale degli investimenti Complementari al PNRR sono stati assegnati ai porti della AdSP 11 milioni di euro per la “Elettrificazione delle banchine (cold ironing)” di cui 7 milioni per poter alimentare elettricamente le navi ormeggiate presso il porto storico il porto di Ancona. Tutti gli interventi finanziati dovranno essere conclusi entro giugno 2026.

2.1.7 Rifiuti dalle navi e dei residui di carico

Il 15 dicembre 2021 è entrato in vigore il Decreto Legislativo 8 novembre 2021, n. 197 di recepimento della Direttiva (UE) 2019/883 del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi. Obiettivo del decreto, che abroga il previgente D.lgs. n. 182/2003, è proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano i porti situati nel territorio dello Stato, nonché garantire il buon funzionamento del traffico marittimo migliorando la disponibilità e l'uso di

adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti e il conferimento dei rifiuti stessi presso tali impianti.

Ai sensi dell'art. 5 del D.lgs. 197/2021 entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del medesimo decreto, le Autorità competenti predispongono, approvano e rendono operativo il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, assicurando la consultazione di tutte le parti interessate, quali gli utenti del porto, le associazioni di categoria, le autorità locali, gli operatori dell'impianto portuale di raccolta, le organizzazioni che attuano gli obblighi di responsabilità estesa del produttore e i rappresentanti della società civile. La predisposizione del Piano è effettuata nel rispetto di quanto stabilito dal D.lgs. n. 197/2021 nonché delle disposizioni indicate nel relativo Allegato 1.

Nei porti ove l'Autorità competente è l'Autorità di Sistema Portuale, il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti è predisposto dalla stessa Autorità, che lo trasmette alla Regione ai fini dell'approvazione e dell'integrazione, per gli aspetti relativi alla gestione, con il Piano regionale di gestione dei rifiuti. La Regione si esprime in merito alla coerenza con la pianificazione regionale entro sessanta giorni dalla data di ricezione della comunicazione.

La questione della gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico è un tema, per quanto sopra, molto attuale e particolarmente sfidante per il sistema portuale del Mare Adriatico centrale, caratterizzato da porti con tipologie di traffico tra loro disomogenee. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha affidato la redazione dell'aggiornamento dei piani di gestione e raccolta dei rifiuti delle navi e dei residui del carico ai sensi del D.Lgs. 197/21. È in corso, dunque, il procedimento di elaborazione della valutazione ambientale strategica dei piani dei porti di competenza che verrà avviato presso il Ministero competente.

Attualmente per i porti di Ancona e Ortona sono attivi piani e servizi di gestione supportati dai volumi di traffico generato dall'utenza, nei porti a prevalenza diportistici e pescherecci il servizio è spesso integrato alla raccolta urbana. Rispetto a quest'ultima tipologia, l'ADSP intende studiare congiuntamente con le amministrazioni locali dei sistemi integrati finalizzati

a valorizzare la risorsa del rifiuto, ad introdurre modalità innovative di smaltimento, e soprattutto individuare dei modelli di gestione economicamente sostenibili ed efficienti da riportare nel piano di gestione dei rifiuti di che trattasi. Particolarmente sensibile è poi l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale alla gestione dei rifiuti accidentalmente rinvenuti e raccolti in mare dai naviganti, in particolare della plastica abbandonata, grazie al proficuo progetto “*A pesca di plastica*” avviato dagli stakeholders locali del porto di San benedetto del Tronto, che – seppure non rientrante tra i compiti istituzionali specifici dello stesso ente – è un tema ormai ricorrente in ogni porto che non può più essere trascurato. Ne sono dimostrazione di ciò le recenti azioni politiche in sede nazionale volte all’adozione di specifici provvedimenti normativi, atti a definire una disciplina ad hoc. L’Autorità di Sistema portuale continuerà inoltre a fornire il supporto istituzionale alle iniziative sperimentali che connettono impresa, ricerca avanzata ed università, come il *BER, Blue Economy Research*, promosso in ambito portuale ad Ancona a partire dal progetto pilota Pelikan di Garbage.

Nel frattempo, pur nei limiti delle competenze e delle risorse attuali, l’Autorità di Sistema Portuale partecipa – come ha già partecipato in vari porti di propria giurisdizione – alle iniziative sinergiche con alte amministrazioni pubbliche del territorio (regioni, comuni, capitanerie di porto) finalizzate ad una corretta gestione della tipologia di rifiuti in questione, ciò nelle more dell’adozione degli specifici provvedimenti normativi di cui sopra.

2.1.8 Azioni per il miglioramento della qualità dell’aria

La qualità dell’aria è nei porti italiani, europei, e non solo, il primo tema di preoccupazione ed interesse per la comunità locale. Consapevole della rilevanza di questo tema, l’ADSP del Mare Adriatico Centrale ha implementato il progetto PIA (Progetto Inquinamento Ancona) con Regione Marche e Comune di Ancona con una prima analisi della dispersione degli inquinanti derivanti dalle emissioni delle navi. Il lavoro svolto ha consentito al Comune di Ancona di implementare ulteriormente il modello con la raccolta delle emissioni urbane e da traffico.

Inoltre, l’Ente proseguirà autonomamente nell’implementare tutte quelle misure di efficientamento della viabilità e degli spazi portuali che consentano di ridurre le impronte

ambientali dei porti di competenza. Come già dimostrato dall’iniziativa *Ancona Blue Agreement*, è possibile coinvolgere gli armatori in progetti che anticipano gli obblighi normativi relativi alla riduzione delle emissioni; d’altro canto, è oramai evidente che il successo della transizione energetica nei settori marittimo e portuale passa anche per un sovvenzionamento pubblico necessario a rendere economicamente sostenibili le incertezze connesse alle nuove soluzioni tecnologiche, dal cold ironing ai carburanti alternativi, soprattutto per le costruzioni navali che hanno ancora una significativa vita utile. In questo senso va salutata positivamente la notizia dell’avvio dal 2025 dell’area MED SECA, come approvato dall’IMO nel giugno 2022, quale step intermedio verso uno shipping ancora più sostenibile. La scadenza del 2025 potrebbe facilitare la promozione di iniziative di anticipazione su base volontaria dei nuovi limiti di emissione nei porti del sistema portuale.

Con particolare attenzione l’Autorità sta seguendo la cosiddetta “svolta verde dello shipping”, ovvero il sempre maggiore ricorso da parte degli armatori al rinnovo del naviglio con ricorso a nuovi sistemi di propulsione come il GNL. Infatti, con il recente D. Lgs. N. 257/2016 in data 16 dicembre 2016 è stata introdotta nell’ordinamento nazionale la Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi (elettricità, idrogeno, GNL ecc.) e sull’approvazione del Quadro strategico nazionale per lo sviluppo dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti. In sintesi, entro il 2025 i porti (con priorità quelli della rete TEN-T) dovranno dotarsi di infrastrutture per il rifornimento GNL alle navi. Un orientamento che tuttavia necessita di un attento monitoraggio in considerazione delle lezioni apprese e che saranno apprese dal possibile razionamento di questa risorsa dovuto a eventi geopolitici difficilmente anticipabili nella portata e nelle conseguenze, come nel caso dell’attuale conflitto russo-ucraino.

Mentre si va via via delineando una strategia nazionale relativa alla rete di distribuzione, l’Autorità mantiene presenti gli orientamenti dello studio svolto nel 2016. Lo studio è stato effettuato per diversi scenari temporali e di sviluppo sulla base delle direttive e normative per lo sviluppo del settore GNL:

- uno sviluppo del mercato del GNL a partire dal 2020 (anno in cui le legislazioni hanno avuto dei limiti stringenti sul tenore di zolfo nei combustibili marittimi);

- una crescita significativa della domanda dopo il 2025 (anno in cui si prevede il completamento della rete TEN-T)
- il raggiungimento delle condizioni di regime nell'anno 2030 (anno in cui si prevede il completamento della rete nazionale per il GNL)

Lo studio ha individuato il fabbisogno di GNL attuale e per i prossimi anni, prevedendo per il prossimo decennio una tendenza crescente, come sembrano confermare le consegne di nuove navi, che sempre più frequentemente prevedono l'uso di questo carburante.

Un ulteriore elemento di valutazione è rappresentato dagli esiti del progetto PIA, concluso nel 2021. Come emerso dallo studio, la maggior parte delle emissioni prodotte in ambito portuale è generata dal traffico navale, in particolare dai traghetti in fase di stazionamento nel porto di storico, a cui si unisce il traffico veicolare dei mezzi pesanti e delle auto in imbarco e sbarco dalle navi traghetto, oltre al traffico di fondo legato alla normale operatività portuale.

La determinazione del Governo nazionale nel supportare la diffusione degli impianti di cold ironing ha accelerato i progetti di investimento che fino al 2021 erano in una fase di valutazione. A seguito dell'attribuzione delle risorse, entro il 2026 dovrà essere conclusa la parte delle opere, consentendo così di raggiungere ulteriori traguardi ambiziosi dal punto di vista della sostenibilità ambientale.

Un'ulteriore sfida sarà rappresentata dall'organizzazione dell'offerta di carburanti alternativi, dal GNL sopra citato alle soluzioni diverse oggi perseguite dal mercato, tema che dovrà necessariamente essere affrontato in sede sistemica nazionale.

2.1.9 Un sistema portuale in trasformazione

2.1.9.1 La redazione del Documento di Programmazione Strategica del Sistema portuale

L'ADSP Mar Adriatico Centrale ha in corso la redazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) e dei Piani regolatori Portuali (PRP) dei porti di competenza e che al fine di assicurare la massima integrazione dei documenti strategici, nell'incarico assegnato al RTI aggiudicatario, è previsto anche il Documento di pianificazione energetico ambientale del sistema portuale (DEASP). Si tratta di un percorso strategico fondamentale per assicurare

lo sviluppo della portualità medio adriatica, i cui Piani regolatori sono ormai superati nella concezione e mancano della dimensione di sistema. L'iter di redazione del DPSS, essenziale per delineare i futuri Piani Regolatori Portuali, è attualmente in fase di definizione e permetterà, quindi, di definire tale pianificazione portuale per il futuro dei porti.

Il DPSS, come detto, è ora nella fase finale di elaborazione per la successiva adozione dal Comitato di Gestione e successivamente essere sottoposto, mediante conferenza dei servizi indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun Comune e Regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo. Il DPSS a conclusione dell'iter procedimentale è approvato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, è previsto che l'Ente competente vi provveda previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale.

Le Autorità di sistema portuale inoltre indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle regioni le aree portuali e retroportuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

I PRP vigenti, che verranno aggiornati sulla base delle definizioni stabilite dal DPSS, declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione, inoltre disegnano e specificano l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS e individuano analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Il PRP corredato di rapporto ambientale è:

- a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;

- b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali con i contenuti degli strumenti urbanistici vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al Comune e alla Regione interessati, che si esprimono entro 45 gg. dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro 90 , gg., decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;
- c) approvato, esaurita la procedura sopra descritta nonché quella di VAS, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.

2.1.9.2 Gli investimenti infrastrutturali per il potenziamento, l'efficienza e la transizione energetica dei porti

Per contrastare lo shock economico dovuto alla pandemia ed accelerare la ripresa la Commissione europea ha varato, con l'accordo degli Stati Membri, un dispositivo finanziario (*Next generation EU*) annesso al bilancio UE per il periodo 2021-2027, e incentrato sul Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza di 672,5 miliardi di euro. L'approvazione di queste risorse finanziarie – momento storico dell'integrazione dell'Unione europea – avveniva nel luglio 2020. Conseguentemente, il Governo nazionale avviava la preparazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e disponeva ulteriori strumenti per il finanziamento delle infrastrutture nazionali. Progressivamente venivano allocate le risorse richieste, suddivise nei diversi strumenti finanziari nazionali e comunitari per un totale di 155,2 milioni di euro. Sono stati inoltre assegnati ulteriori 34 milioni di euro per il porto di Ortona, mentre con il Decreto MIMS n.159/2022 sono stati prorogati di 12 mesi i fondi relativi alla realizzazione del potenziamento dello stabilimento Fincantieri di Ancona (40 milioni di Euro per le infrastrutture demaniali in concessione, oltre a 40 milioni di Euro di investimento privato dell'impresa). Ulteriori 53 milioni di euro rientrano invece nei fondi previsti dall'Autorità di sistema portuale per investimenti e manutenzioni dei porti del sistema. A seguito

dell'istruttoria relativa al regime di aiuti di stato applicabile al settore delle infrastrutture energetiche, veniva sospesa l'attribuzione dei fondi relativi alle dorsali energetiche dei porti previsti dal Bando Greenports del Ministero della Transizione Ecologica, pari a circa 21,9 milioni di euro. L'importo complessivo per gli investimenti oggi disponibile è, quindi, pari a 261,1 milioni di Euro (ridotto rispetto a quanto indicato nel POT 2022-2024, approvato dall'AdSP-MAC, che risultava di 283,0 milioni di Euro e che potrà essere aggiornato successivamente). Le opportunità relative ai finanziamenti PNRR non sono esaurite allo stato attuale, soprattutto nella parte della digitalizzazione.

Proseguirà quindi l'opera dell'Ente di partecipazione ai bandi al fine di accelerare l'implementazione di ulteriori progetti.

INVESTIMENTI	IMPORTO
Nuove infrastrutture	111.310.000 €
Dragaggi e opere connesse	52.333.000 €
Cantieristica	40.000.000 €
Cold ironing e Smart grid	12.910.400 €
Infrastrutture efficienti	30.210.000 €
Intermodalità	14.350.000 €
TOTALE	261.113.400 €

Gli investimenti risultano così suddivisi per fonte di finanziamento:

FONTI FINANZIAMENTO	IMPORTO
Fondi nazionali	171.200.000 €
PNRR e PNC	36.110.400 €
Fondi ADSP	53.353.000 €
Altri fondi UE e nazionali	450.000 €

TOTALE	261.113.400 EUR
--------	-----------------

Circa il 42% dei fondi è destinato alla realizzazione di nuove infrastrutture che potenziano e ammodernano le capacità degli scali del sistema, concentrati negli scali che generano il traffico merci e la quasi totalità del traffico passeggeri del sistema portuale, oltre al porto di Pescara, oggetto di un intervento volto ad assicurare continuità al complesso ed articolato progetto di modifica del porto canale in corso di esecuzione da parte delle strutture tecniche della Regione Abruzzo.

I dragaggi e le opere di colmata connesse assorbono il 20% degli stanziamenti previsti. Si tratta degli investimenti più sensibili per assicurare lo sviluppo delle potenzialità del sistema portuale. Diversi iter autorizzativi sono già in corso da parte dell'ADSP, oltre agli interventi tuttora di competenza del Comune di Ortona per quanto riguarda i dragaggi del porto locale. La distribuzione territoriale è indicativa della priorità trasversale rispetto agli scali, che sono tutti inclusi se si considerano i sopra richiamati interventi di competenza del Comune di Ortona e – con riferimento a Pescara – gli interventi di manutenzione volti ad assicurare la navigabilità del porto canale durante i lavori in corso nel porto.

Come sopra richiamato, le misure del PNC hanno reso più certe le condizioni per gli investimenti relativi alla tecnologia della fornitura di energia elettrica da banchina per navi di grande tonnellaggio. In particolare, il PNC renderà possibile entro il 2026 realizzare impianti di cold ironing in tutti i porti del sistema. Nel porto di Ancona, la priorità individuata è la fornitura di energia alle navi traghetto ormeggiate in prossimità del centro urbano, misura peraltro proposta dal Progetto Inquinamento Ancona (PIA) per apportare una significativa riduzione alle emissioni del porto. Negli altri scali le misure sono volte a fornire energia alle navi passeggeri in transito e, nel caso di S. Benedetto del Tronto, alla flotta peschereccia. Nel porto di Ortona è infine previsto un ulteriore investimento per l'infrastruttura necessaria all'alimentazione elettrica delle gru semoventi operative sulle banchine del porto.



PORTO	TITOLO INTERVENTO	IMPORTO	INVESTIMENTI	FONTE FINANZIAMENTO
ANCONA	INTERVENTO POTENZIAMENTO DELLA CANTIERISTICA	40.000.000 €	CANTIERISTICA	FONDI NAZIONALI
ORTONA	RIQUALIFICAZIONE E POTENZIAMENTO PORTO DI ORTONA	30.000.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI NAZIONALI
ANCONA	BANCHINAMENTO DEL FRONTE ESTERNO MOLO CLEMENTINO	22.000.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI NAZIONALI
PESCARA	INTERVENTI DI DEVIAZIONE PORTO CANALE FASE 1C	21.000.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI NAZIONALI
S. BENEDETTO DT	VASCA DI COLMATA DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO	18.000.000 €	DRAGAGGI E OPERE CONNESSE	FONDI NAZIONALI
ORTONA	APPROFONDIMENTO DEI FONDALI MEDIANTE DRAGAGGIO E CONSOLIDAMENTO DELLA BANCHINA DI RIVA	13.000.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	PNRR E PNC
ANCONA	APPROFONDIMENTO FONDALI B26 E BANCHINE COMMERCIALI	12.000.000 €	DRAGAGGI E OPERE CONNESSE	FONDI NAZIONALI
ANCONA	DEMOLIZIONE PARZIALE MOLO NORD E ADEGUAMENTO FONDALI	11.000.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI NAZIONALI
PESARO	VASCA DI COLMATA DEL PORTO DI PESARO	11.000.000 €	DRAGAGGI E OPERE CONNESSE	FONDI NAZIONALI
ANCONA	INTERVENTO LUNGOMARE NORD	10.000.000 €	INTERMODALITA'	PNRR E PNC
ANCONA	ADEGUAMENTO STRUTTURALE B23	8.000.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	ACCORDO DRAGAGGI: RIEMPIMENTO VASCA COLMATA	7.533.000 €	DRAGAGGI E OPERE CONNESSE	FONDI ADSP
ANCONA	COLD IRONING PORTO	7.000.000 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
ORTONA	FUNZIONALIZZAZIONE EDIFICIO INCOMPIUTO	6.000.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI NAZIONALI
ANCONA	ESCAVO BANCHINA RETTILINEA CONNESSO A REALIZZAZIONE B27	4.500.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI ADSP
ORTONA	ADEGUAMENTO STRUTTURALE MOLO MARTELLO	4.500.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ADSP	BANDO MITE CONCESSIONARI	4.000.000 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
ANCONA	PAVIMENTAZIONE BB19-21	3.400.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	SECONDO LOTTO INTERMODALITA' FASCIO BINARI	2.350.000 €	INTERMODALITA'	FONDI ADSP
ANCONA	ADEGUAMENTO CINTA DOGANALE PER INTERMODALITA'	2.000.000 €	INTERMODALITA'	FONDI ADSP
PESARO	MANUTENZIONE BANCHINA G	2.000.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	MANUTENZIONE OPERE ACQUE METEORICHE E FOGNARIE PORTO STORICO STRALCIO 2 SUB B	2.000.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	REALIZZAZIONE PARK DOGANALE MAROTTI STRALCIO B	2.000.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI ADSP
S. BENEDETTO DT	DRAGAGGIO PORTO DI S BENEDETTO DEL TRONTO	1.800.000 €	DRAGAGGI E OPERE CONNESSE	FONDI ADSP
PESARO	DRAGAGGIO PORTO DI PESARO	1.800.000 €	DRAGAGGI E OPERE CONNESSE	FONDI ADSP
ORTONA	MANUTENZIONE SCOGLIERA MOLO NORD	1.500.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	AREE BUNGE	1.200.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP



ANCONA	B26 IMPIANTO TRATTAMENTO ACQUE METEORICHE	1.200.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	MANUTENZIONE OPERE ACQUE METEORICHE E FOGNARIE PORTO STORICO STRALCIO 2 SUB A	1.100.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	ADEGUAMENTO STATICO E SISMICO TUBIMAR	1.000.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	RISTRUTTURAZIONE EDIFICI SCALO MAROTTI	860.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI ADSP
ANCONA	RISTRUTTURAZIONE BANCHINE MANDRACCHIO	800.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	NUOVE TORRI FARO BB 19-21	600.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
PESARO	ELETTRIFICAZIONE BANCHINE DEL PORTO DI PESARO	500.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	PNRR E PNC
PESCARA	ELETTRIFICAZIONE BANCHINA MOLO COMMERCIALE	500.000 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
ORTONA	ELETTRIFICAZIONE MOLO MARTELLO	500.000 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
ANCONA	EFFICIENTAMENTO ENERGETICO IMPIANTI ILLUMINAZIONE	500.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
S. BENEDETTO DT	ELETTRIFICAZIONE BANCHINE SAN BENEDETTO DEL TRONTO	500.000 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
ANCONA	COMPLETAMENTO SISTEMA HYPERION	500.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	FONDI ADSP
ANCONA	MESSA IN SICUREZZA LATO S.OVEST TUBIMAR	450.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
S. BENEDETTO DT	SBDT: RESTAURO MURO PARAONDE	370.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	POTENZIAMENTO ARREDI B16	300.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ORTONA	MANUTENZIONE MURO PARAONDE MOLO NORD	300.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	ELETTRIFICAZIONE BANCHINA 17	300.000 €	COLD IRONING E SMART GRID	FONDI ADSP
S. BENEDETTO DT	SBDT: SPAZI VIA FISCALETTI	290.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ANCONA	SISTEMA COMUNICAZIONE PASSEGGERI MIMOSA	250.000 €	NUOVE INFRASTRUTTURE	ALTRI FONDI UE E NAZIONALI
ORTONA	POSTO ISPEZIONE FRONTALIERO ORTONA	200.000 €	INFRASTRUTTURE EFFICIENTI	FONDI ADSP
ADSP	SONDA PARAMETRICA E BOA ONDIMETRICA	200.000 €	DRAGAGGI E OPERE CONNESSE	ALTRI FONDI UE E NAZIONALI
ADSP	VEICOLI A ZERO EMISSIONI	110.400 €	COLD IRONING E SMART GRID	PNRR E PNC
	TOTALE	261.113.400 €		

2.1.10 Security e sicurezza sul posto di lavoro

Per quanto concerne la **security delle infrastrutture portuali e sicurezza sul posto di lavoro**, l'ADSP MAC ha preso atto che la diversa conformazione degli scali portuali del Mare Adriatico Centrale ha reso complessa l'applicazione di un sistema omogeneo di controllo e sorveglianza. I risultati raggiunti e le prospettive di lavoro per il triennio relativamente agli ambiti di maritime security e di safety riferiti alle operazioni portuali sono i seguenti. Superata la prima fase di transizione legata al trasferimento delle competenze tra i locali Comandi di Capitaneria

e la Divisione Security dell'Adsp in materia di maritime security, l'attività di ricognizione iniziata a fine 2021 e proseguita nel primo trimestre 2022 ha evidenziato una serie di interventi, alcuni dei quali rivestono carattere di indifferibilità, anche in considerazione della recente revisione del Programma Nazionale di Sicurezza Marittima approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibile n. 59 del 17 marzo 2022. Si fa riferimento in tale ottica alla revisione di tutta la documentazione di sicurezza dei porti di sistema con traffici che rientrano nella normativa di maritime security (Valutazioni di sicurezza e Piani di sicurezza), riferita sia agli impianti portuali che alle aree omogenee connesse. Al contempo, in stretta collaborazione con la Direzione Demanio, si renderà necessaria una revisione integrale dei regolamenti accessi che progressivamente si estenderà a tutti i porti di sistema, e che andrà di pari passo con la digitalizzazione dei varchi di accesso carrabili e pedonali laddove esistenti e con l'automazione dei sistemi di controllo.

In tale ottica dopo aver offerto una sintesi del lavoro svolto e degli obiettivi raggiunti dalla Divisione, il focus si concentrerà sugli obiettivi di medio e breve termine e sulla pianificazione degli interventi di medio lungo periodo. Analogo approccio verrà esteso anche all'ambito relativo alla safety con particolare riferimento alle operazioni portuali legato alle attività del Nucleo Ispettivo ADSP. In particolare, si procederà con le seguenti azioni:

- A) revisione integrale della documentazione di security estendibile a tutti i porti interessati dall'applicazione della Maritime security (Ancona, Ortona, Pesaro, Pescara, Vasto) alla luce del rilascio del nuovo Programma Nazionale di Sicurezza, con la specifica relativa al porto di Vasto per il quale si segnala che è in corso la revisione dei documenti riguardanti la sicurezza portuale;
- B) revisione del Regolamento degli accessi dei porti di Ancona, Ortona, Pesaro e Vasto anche a fronte del completamento della digitalizzazione di tutte le procedure di gestione dei titoli autorizzativi di accesso in porto e della realizzazione di un sistema automatizzato di controllo accessi integrato ed uniforme per tutti i porti, considerato il completamento delle attività per il porto di San Benedetto e Pescara;
- C) implementazione dell'attività ispettiva relativa alle operazioni portuali nel porto di Ancona e attivazione di analogo servizio presso il porto di Ortona e di Vasto;

D) prosecuzione delle attività di monitoraggio e controllo delle infrastrutture portuali con produzioni di appositi verbali di sopralluogo da condividere con i settori interessati dell'ADSP e con i locali Comandi delle Capitanerie di Porto.

Da ultimo si rileva altresì che le attività di mappatura aggiornata del rischio connesso a tutte le attività produttive che insistono negli ambiti portuali di sistema sono state completate con la redazione dei relativi cd. rapporti integrati di sicurezza.

Parallelamente alle attività di prevenzione e diffusione di buone prassi condivise in tema di sicurezza sul lavoro sopra esplicitate, la Divisione Security in stretto contatto con la Direzione Demanio-Imprese e lavoro portuale prosegue con l'attività ricognitiva a livello normativo già avviata a partire dalla fine del 2022 interessante, per quanto di competenza, tutte le Ordinanze ed i Regolamenti in materia di sicurezza sul lavoro e tutela ambientale.

2.1.11 Gli obiettivi strategici generali

Oltre agli obiettivi generali e specifici indicati nel POT dell'ADSP MAC, il valore pubblico perseguito dall'Autorità avviene altresì attraverso il perseguimento degli obiettivi strategici generali assegnati al Presidente dell'Ente di cui alla relativa Direttiva Ministeriale che fissa un set di obiettivi comuni a tutti i Presidenti delle Autorità di sistema portuale nonché degli obiettivi strategici generali in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza definiti dall'organo di indirizzo politico ai sensi della Legge n. 190/2012. Tali obiettivi verranno illustrati nelle successive pertinenti sezioni del presente PIAO (sezione di programmazione performance e sezione di programmazione rischi corruttivi e trasparenza).

Si ricorda che con riferimento all'annualità 2022 la **Direttiva ministeriale n. 28 del febbraio 2022 aveva definito i seguenti obiettivi:**

Obiettivo strategico n. 1: "Accelerazione della spesa delle risorse in conto capitale relative all'esercizio finanziario 2022".

L'obiettivo strategico si articola in due obiettivi operativi: a) Obiettivo operativo: "Realizzazione del cronoprogramma approvato relativo all'avanzamento fisico/finanziario delle opere previste nel Programma triennale delle opere pubbliche - Annualità 2022";

b) Obiettivo operativo: “Riduzione dei residui iscritti in conto capitale in riferimento agli interventi finanziati dal MIMS”.

Obiettivo strategico n. 2: “Istituzione dello Sportello unico amministrativo per la semplificazione e l’accelerazione dei procedimenti di competenza”.

L’obiettivo strategico viene attuato attraverso un obiettivo operativo:

a) Obiettivo operativo: “Completamento delle procedure di digitalizzazione”.

Obiettivo strategico n. 3: “Rendicontazione di sostenibilità dell’Ente”.

L’obiettivo strategico viene articolato attraverso un obiettivo operativo:

a) Obiettivo operativo: “Predisposizione della Rendicontazione di sostenibilità dell’Ente”.

Obiettivo strategico n. 4: “Attuazione degli interventi previsti dal Fondo Nazionale Complementare e dal Piano triennale dei dragaggi”.

L’obiettivo strategico si articola in due obiettivi operativi:

a) Obiettivo operativo: “Pubblicazione dei bandi di gara in coerenza con gli obiettivi fissati nei documenti di riferimento e aggiudicazione degli interventi secondo le tempistiche previste dal Fondo Nazionale Complementare”.

b) Obiettivo operativo: “Attuazione degli interventi previsti per il 2022 dal Piano triennale dei dragaggi”.

Obiettivo strategico n. 5: “Completamento del Sistema informativo demanio marittimo. (SID)”.

L’obiettivo strategico viene attuato attraverso un obiettivo operativo:

a) Obiettivo operativo: “Inserimento dei dati relativi alle concessioni demaniali”.

Gli obiettivi strategici sopra indicati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (MIMS) sono stati recepiti nei diversi documenti di pianificazione strategica dell’Ente, in cui l’Ente ha definito, altresì, i target nel breve periodo e nel medio-lungo in funzione della creazione di valore pubblico. Tali obiettivi sono attualmente oggetto di monitoraggio finale.

In relazione all’annualità 2023, nelle more degli obiettivi strategici generali assegnati al Presidente con Direttiva Ministeriale, l’Ente intende porsi in continuità con alcuni degli obiettivi assegnati dal Ministero vigilante per l’annualità 2022 tenendo in considerazione il

realizzato e rendicontato; tali obiettivi verranno esposti all'interno della sottosezione riguardante la performance (All. Obiettivi di Ente).

2.2 Performance

Conformemente al disposto normativo, la sottosezione è redatta secondo le logiche di performance management di cui al Capo II del D.lgs. n. 150/2009 ed in particolare concerne la programmazione degli obiettivi e degli indicatori di performance di efficienza ed efficacia i cui esiti andranno rendicontati nella relazione di cui all'art. 10, comma 1, lett. b), del predetto decreto legislativo.

Preme evidenziare in primis che in considerazione della recente sottoscrizione degli Accordi in materia di contrattazione decentrata del personale (Accordo 1° marzo 2023 riguardante la contrattazione decentrata del personale non dirigente e Accordo 8 marzo 2023 riguardante la contrattazione decentrata del personale non dirigente) al momento in fase di presentazione al Comitato di Gestione per il recepimento, il sistema della performance vigente nell'Ente andrà revisionato.

Ciò premesso, si ricorda che le disposizioni normative di cui al D.lgs. n. 150/2009 contengono i principi a cui devono ispirarsi tutti gli Enti Pubblici e si innestano nel più complesso impianto normativo per la prevenzione e la repressione della corruzione ed illegalità nella Pubblica Amministrazione verso una moderna visione della Pubblica Amministrazione orientata ai principi costituzionali di uguaglianza ed imparzialità, buon andamento, responsabilità, efficacia ed efficienza nell'utilizzo delle risorse pubbliche, integrità e lealtà.

In via generale, infatti, il sistema di performance ha l'obiettivo di rispondere all'esigenza di garantire quanto segue:

- il diritto del singolo impiegato/funziionario/dirigente all'apprezzamento dei risultati raggiunti, alla valutazione delle qualità potenziali, al riconoscimento della propria individualità, allo sviluppo e al miglioramento della prestazione professionale, alla valorizzazione delle competenze;
- il diritto del singolo a riconoscere nel merito, nell'impegno e nella produttività le basi per un equo sistema premiante;
- l'esigenza dell'Ente alla conoscenza dell'attività di ogni unità di personale, la produttività della stessa, il suo valore attuale e potenziale, la sua volontà e capacità di miglioramento;

- l'esigenza dell'Ente alla rilevazione e rappresentazione del contributo di ciascuna risorsa, tramite la misurazione sia delle capacità tecniche e lavorative, sia delle attitudini a porsi in relazione con i componenti dell'organizzazione e con le regole che la caratterizzano;
- l'esigenza dell'Ente all'individuazione di fabbisogni formativi del personale, alla diffusione e condivisione di obiettivi all'interno dell'Ente, alla comunicazione di cosa ci si attende dal singolo, sia in termini di prestazioni che in termini di comportamenti.

Ai sensi del D.lgs. n. 150/2009 e ss.mm.ii. le Amministrazioni sono tenute alla misurazione e valutazione delle performance dei propri dipendenti attraverso l'adozione di un apposito sistema, il c.d. ciclo della performance, distinto in varie fasi e rendicontato in distinti documenti quali:

- 1) il Piano delle Performance;
- 2) la Relazione sulla performance;
- 3) il Sistema di misurazione e valutazione delle performance (SMVP).

Il Piano delle performance è il documento programmatico triennale, aggiornato annualmente, definito dall'organo di indirizzo politico-amministrativo in collaborazione con i vertici dell'amministrazione e secondo gli indirizzi impartiti dal Dipartimento della funzione pubblica che individua gli indirizzi e gli obiettivi strategici ed operativi e definisce, con riferimento agli obiettivi finali ed intermedi ed alle risorse, gli indicatori per la misurazione e la valutazione della performance dell'amministrazione, nonché gli obiettivi assegnati al personale dirigenziale ed i relativi indicatori. In particolare, tale documento è finalizzato a supportare i processi decisionali, a migliorare la consapevolezza del personale rispetto agli obiettivi dell'amministrazione ed a comunicare agli stakeholder priorità e risultati attesi (All. Piano della performance 2021/2023).

Allo stato attuale, oltre al perseguimento degli obiettivi generali e specifici indicati nel POT, il valore pubblico viene perseguito dall'Autorità attraverso il perseguimento degli obiettivi strategici generali assegnati al Presidente dell'Ente di cui alla relativa Direttiva Ministeriale che fissa un set di obiettivi comuni a tutti i Presidenti delle Autorità di sistema portuale.

Con riferimento al ciclo della performance 2023, nelle more dell'emanazione della Direttiva relativa alla definizione degli obiettivi ai Presidenti delle Autorità di sistema portuale, l'Ente intende proseguire con le attività relative ad alcuni obiettivi di cui alla Direttiva Ministeriale annualità 2022, che sono stati recepiti nei diversi documenti di pianificazione strategica dell'ADSP MAC, in una logica di efficienza ed efficacia dell'azione amministrativa. In funzione della creazione di valore pubblico, la baseline per tali obiettivi è costituita dal grado di raggiungimento definito dall'Ente e rappresentato al Ministero vigilante. Al riguardo si allegano le schede relative all'annualità 2023 (All. Obiettivi di Ente). In relazione alla disciplina attualmente vigente, gli obiettivi di Ente saranno adottati con atto formale d'indirizzo successivamente all'approvazione degli stessi da parte del Comitato di Gestione in sede di adozione di P.I.A.O.. Su questa base vengono definiti gli obiettivi assegnati alle Direzioni/Divisioni/Settori di cui alle allegate schede redatte ai sensi della disciplina vigente all'interno dell'Ente (All. Obiettivi di Direzione/Divisione/Settore).

Con riferimento al Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance (SMVP) vigente per il personale la disciplina è contenuta all'interno del Regolamento operativo riconnesso al sistema della performance di cui alla Delibera del Comitato di Gestione n. 31/2022 del 26/07/2022 (All. Delibera CG n. 31_2022) che ricomprende: per il personale non dirigente il sistema risultante dal percorso amministrativo di cui alle deliberazioni del Comitato di Gestione nn. 46 del 20/12/2021 e n. 12 del 29/04/2022; per il personale dirigente la conferma della disciplina contenuta nel Regolamento per il Sistema di valutazione dei Dirigenti e del Segretario Generale di cui alla Deliberazione del Comitato di gestione n. 34 del 27/09/2017. Tali previsioni sono state confermate nel P.I.A.O-prima applicazione di cui alla Delibera del Comitato di Gestione n. 32/2022 del 26/07/2022.

Il SMVP complessivamente delineato ha ad oggetto la misurazione e la valutazione della performance organizzativa (aree in cui si articola la struttura dell'ente) e performance di ente (in riferimento all'amministrazione nel suo complesso) nonché la misurazione e la valutazione della performance individuale, intesa come l'insieme dei risultati raggiunti e dei comportamenti realizzati dall'individuo che opera nell'organizzazione, individua le fasi, i

tempi, le modalità, i soggetti e le responsabilità del processo di misurazione e valutazione delle performance, nonché le modalità di raccordo e integrazione con i vari documenti di programmazione finanziaria e di bilancio dell'Ente.

Il Sistema adottato garantisce per i dipendenti dell'AdSP un sistema di valutazione della performance individuale e aziendale conforme ai principi di contabilità pubblica e alle previsioni contrattuali (nazionali e decentrate) relative ai trattamenti retributivi variabili connessi alle prestazioni rese in termini di obiettivi e risultati; inevitabilmente andrà revisionato a seguito del recepimento degli Accordi sindacali relativi alle contrattazioni decentrate del personale dell'Ente.

2.3 Rischi corruttivi e Trasparenza

Conformemente al disposto normativo la sezione di programmazione riguardante i rischi corruttivi e trasparenza, è predisposta dal Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza, **sulla base degli obiettivi strategici** in materia definiti dall'organo di indirizzo, ai sensi della Legge 6 novembre 2012, n. 190, formulati in una logica di integrazione con quelli specifici programmati in modo funzionale alle strategie di creazione di valore.

Innanzitutto, si evidenzia che le riforme introdotte con il P.N.R.R. e con la disciplina sul Piano integrato di organizzazione e Attività (P.I.A.O.) hanno importanti ricadute in termini di predisposizione degli strumenti di programmazione delle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza. La corretta ed efficace predisposizione di misure di prevenzione della corruzione contribuisce infatti ad una rinnovata sensibilità culturale in cui la prevenzione della corruzione non è intesa come onere aggiuntivo all'agire quotidiano delle Amministrazioni, ma è essa stessa considerata nell'impostazione ordinaria della gestione amministrativa per il miglior funzionamento dell'Amministrazione al servizio dei cittadini e delle imprese. In quest'ottica, come evidenziato da ANAC, la prevenzione della corruzione è "dimensione del valore pubblico e per la creazione del valore pubblico" e ha natura trasversale a tutte le attività volte alla realizzazione della missione istituzionale di un'Amministrazione o di un Ente. In altri termini, prevenire fenomeni di cattiva amministrazione e perseguire obiettivi di imparzialità e trasparenza, contribuisce a generare valore pubblico, riducendo gli sprechi e orientando correttamente l'azione amministrativa.

Considerato che ai sensi dell'art. 6 del D.L. PIAO convertito, *"gli strumenti e le fasi per giungere alla piena trasparenza dei risultati dell'attività e dell'organizzazione amministrativa nonché per raggiungere gli obiettivi in materia di contrasto alla corruzione, (sono disciplinati - n.d.r.) secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia e in conformità agli indirizzi adottati dall'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) con il Piano nazionale anticorruzione"*, le misure predisposte dall'Ente in materia di anticorruzione e trasparenza sono adottate in

base al Piano Nazionale Anticorruzione 2022¹⁴ di cui alla Delibera ANAC n. 7 del 17 gennaio 2023 che tiene in considerazione il mutato quadro normativo con particolare riferimento alla programmazione delle strategie di prevenzione della corruzione nel P.I.A.O..

Le indicazioni offerte da ANAC tengono conto che l'adeguamento agli obiettivi della riforma sul P.I.A.O. sarà necessariamente progressivo. Pur considerato che l'integrazione degli strumenti di programmazione può realizzarsi in diversi modi, l'ANAC sottolinea inoltre che nel percorso avviato con l'introduzione del P.I.A.O. va mantenuto il patrimonio di esperienze maturato nel tempo dalle Amministrazioni in quanto l'intento del legislatore è quello di evitare un'impostazione del P.I.A.O. quale mera giustapposizione di Piani assorbiti dal nuovo strumento e di arrivare ad una reingegnerizzazione dei processi delle attività delle Pubbliche Amministrazioni, in cui gli stessi siano costantemente valutati sotto i diversi profili della performance e dell'anticorruzione, assistiti da adeguate risorse sia finanziarie che umane. Ciò ha riflessi anche sul modo di lavorare dei vari soggetti che contribuiscono alla predisposizione del P.I.A.O., necessariamente improntato ad una maggiore collaborazione.

In questa fase iniziale, l'ANAC ha all'interno del PNA 2022 indicato diversi profili su cui concentrarsi nella fase di prima integrazione nell'attività di pianificazione. Al riguardo l'Autorità ha predisposto una check-list (Allegato 1 del PNA 2022) come guida per la strutturazione e l'autovalutazione che riprende e aggiorna, alla luce del nuovo quadro normativo, la check-list inserita al § 7 del documento "Orientamenti per la pianificazione anticorruzione e trasparenza 2022" del 02.02.2022.

Su queste basi l'impostazione della sottosezione anticorruzione e trasparenza del presente P.I.A.O. si pone in continuità con quanto contenuto nel P.I.A.O. 2022/2024- prima applicazione e come delineato dall'Autorità Nazionale Anticorruzione negli "*Orientamenti per la*

¹⁴ Il PNA è stato adottato in via preliminare dal Consiglio dell'Autorità nella seduta del 21 giugno 2022 e posto in consultazione pubblica dal 24 giugno al 15 settembre 2022. Hanno presentato osservazioni complessivamente 36 soggetti istituzionali e non, per un totale di n. 182 osservazioni per la parte generale e n.73 per la parte speciale. Le osservazioni e i suggerimenti pervenuti sono stati considerati nella stesura del testo finale del PNA approvato dall'Autorità in data 16 novembre 2022 per l'invio al parere del Comitato interministeriale e della Conferenza Unificata. È stato acquisito il parere favorevole della Conferenza Unificata, comunicato con nota DAR prot. n. 0021928 P-4.37.2.1 del 27/12/2022, e quello del Comitato interministeriale per la prevenzione e il contrasto della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione, comunicato con prot. UGM_FP-0000106-P del 17/01/2023; Il Consiglio dell'Autorità ha approvato definitivamente il PNA in data 17 gennaio 2023

pianificazione anticorruzione e trasparenza 2022” e nella redazione della presente sottosezione si uniforma alle sottoindicate indicazioni metodologiche:

- ricorso ad una previa organizzazione logico schematica del documento e rispettarla nella sua compilazione, al fine di rendere lo stesso di immediata comprensione e di facile lettura e ricerca;
- utilizzo di un linguaggio tecnicamente corretto ma fruibile ad un novero di destinatari eterogeneo, destinatari che devono essere messi in condizione di comprendere, applicare e rispettare senza dubbi e difficoltà;
- compilazione di un documento snello, in cui ci si avvale eventualmente di allegati o *link* di rinvio, senza sovraccaricarlo di dati o informazioni non strettamente aderenti o rilevanti per il raggiungimento dell’obiettivo;
- opportuno bilanciamento della previsione delle misure tenendo conto della effettiva utilità delle stesse ma anche della relativa sostenibilità amministrativa, al fine di concepire un sistema di prevenzione efficace e misurato rispetto alle possibilità e alle esigenze dell’Amministrazione.

Inoltre, l’Ente si basa su quanto indicato da ANAC nella prima parte del recente P.N.A. relativamente alla predisposizione della sezione del P.I.A.O. riguardante la prevenzione della corruzione e della trasparenza. L’ANAC, infatti, consapevole delle iniziali difficoltà per le Amministrazioni nella programmazione integrata che dovrebbe comportare ad una graduale reingegnerizzazione dei processi operativi delle Amministrazioni, ha fornito all’interno del recente P.N.A. diversi strumenti operativi¹⁵ per ridurre gli oneri per le Amministrazioni e al contempo contribuire a migliorare i risultati delle attività delle Amministrazioni al servizio dei cittadini e delle imprese. Gli orientamenti sono finalizzati a supportare i R.P.C.T. nel loro ruolo di coordinatori della strategia della prevenzione della corruzione e, allo stesso tempo, cardini del collegamento fra la prevenzione della corruzione e le altre sezioni di cui si compone il P.I.A.O., prime fra tutte quella della *performance*, in vista della realizzazione di obiettivi di

¹⁵ Tra questi, in particolare: l’Allegato n. 1) “*Check-list per la predisposizione del PTPCT e della sezione anticorruzione e trasparenza del PIAO*”; l’Allegato n. 2) che fornisce un modello per costruire la sezione dedicata alla trasparenza del PTPCT o del PIAO; l’Allegato n. 3) sul RPCT e la struttura di supporto.

valore pubblico. Si è anche evidenziata l'opportunità di forme di coordinamento fra i R.P.C.T. e, ove ne è stata prevista l'istituzione, fra gli stessi e le specifiche Unità di missione per l'attuazione degli impegni assunti con il P.N.R.R. per evitare duplicazioni di attività e ottimizzare le attività interne verso obiettivi convergenti. Nondimeno, per tutte le Amministrazioni vengono indicati su quali ambiti di attività è senza dubbio prioritario che le Amministrazioni si concentrino nell'individuare misure della prevenzione della corruzione. A tal riguardo, viene evidenziato che le Amministrazioni possono fare riferimento alle indicazioni metodologiche sulla gestione del rischio corruttivo fornite da ANAC. Si tratta di quei settori in cui vengono gestiti fondi strutturali e del P.N.R.R. e in cui è necessario mettere a sistema le risorse disponibili (umane, finanziarie e strumentali) per il raggiungimento degli obiettivi di *performance* volti alla creazione di valore pubblico. In tali ambiti è infatti più elevato il rischio di fenomeni corruttivi dovuto alle quantità di flusso di denaro coinvolte. Sono, inoltre, fornite alcune indicazioni operative per la predisposizione della sezione del Piano relativa all'anticorruzione e trasparenza, elaborate a seguito di una significativa analisi della attività di pianificazione finora svolta dalle Amministrazioni, che ha consentito all'ANAC, quale osservatore privilegiato, di cogliere i maggiori margini di ottimizzazione e semplificazione da evidenziare agli operatori coinvolti per stilare un documento più performante.

In considerazione dell'esigenza di affrontare le nuove sfide della riforma del P.I.A.O. e del P.N.R.R., è necessario sottolineare preliminarmente che il recente P.N.A.: nella parte generale ha contenuti innovativi rispetto ai precedenti relativamente alla predisposizione della sezione anticorruzione e trasparenza del P.I.A.O. e al monitoraggio; inserisce molteplici innovazioni nella parte speciale, con particolare riferimento alla materia dei contratti in deroga rispetto a quanto previsto in precedenti PNA nonché nella materia trasparenza in materia di contratti pubblici e pertanto pare opportuno concentrarsi sulla formazione del personale dell'Ente coinvolto nell'attuazione delle nuove disposizioni nonché sulla pianificazione delle attività riguardanti la progressività nell'adozione dei conseguenti provvedimenti; supera, rispetto al PNA 2019, le indicazioni sul R.P.C.T. e struttura di supporto, sul pantouflage e sui conflitti di interessi nei contratti pubblici.

Con riferimento alla baseline si segnala che sono stati utilizzati i seguenti allegati al PNA ed in particolare: la “Check-list per la predisposizione del PTPCT e della sezione anticorruzione e trasparenza del PIAO” (Allegato n. 1)); il modello per costruire la sezione dedicata alla trasparenza del PTPCT o del PIAO (Allegato n. 2); l’allegato n. 3) riguardante il RPCT e la struttura di supporto.

Sulla base di queste indicazioni per la redazione della sottosezione relativa all’anticorruzione e trasparenza, l’Ente come detto si pone in una logica di continuità con il percorso già avviato nel P.I.A.O. (2022/2024) - prima applicazione di cui alla Delibera del Comitato di Gestione n. 32/2022 seguitando nel percorso già avviato (All. PTPCP 2022/2024) e riservandosi successivamente di effettuare gli aggiornamenti necessari per conformarsi alle recenti disposizioni innovative.

Vengono comunque tenuti in considerazione gli esiti dell’attività di monitoraggio effettuato nel 2022 secondo una logica di miglioramento progressivo, al fine di evitare la duplicazione di misure e l’introduzione di misure eccessive, ridondanti e poco utili conformemente alle indicazioni fornite da ANAC (All. Monitoraggio RPCT). Si segnala altresì che la Relazione del R.P.C.T. è pubblicata all’interno delle seguenti sezioni del sito internet dell’Ente:

Sezione: AMMINISTRAZIONE TRASPARENTE – ALTRI CONTENUTI - PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE - RELAZIONE DEL RESPONSABILE DELLA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E DELLA TRASPARENZA- Relazione del responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza 2022

<https://www.porto.ancona.it/it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/prevenzione-della-corruzione/relazione-del-responsabile>

e contestualmente all’interno della Sezione: DISPOSIZIONI GENERALI – PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE – RELAZIONE DEL RESPONSABILE DELLA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E DELLA TRASPARENZA (le due Sezioni sono tra loro collegate e pertanto il link ipertestuale è il medesimo)

<https://www.porto.ancona.it/it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/prevenzione-della-corruzione/relazione-del-responsabile>

Ciò premesso, l'Ente è consapevole che il primo obiettivo che va posto è quello del valore pubblico secondo le indicazioni che sono contenute nel D.M. n. 132/2022 e che tale obiettivo può essere raggiunto avendo chiaro che la prevenzione della corruzione e la trasparenza sono dimensioni del e per la creazione del valore pubblico, di natura trasversale per la realizzazione della missione istituzionale di ogni amministrazione. Tale obiettivo generale viene quindi declinato in obiettivi strategici di prevenzione della corruzione e della trasparenza, anche in una logica di integrazione con le diverse sezioni del P.I.A.O., ed in particolare riferimento con quella dedicata alla *performance*. Pur in tale logica integrata con le sottosezioni valore pubblico, *performance* e anticorruzione, gli obiettivi specifici di anticorruzione e trasparenza mantengono però una propria valenza autonoma come contenuto fondamentale della sezione anticorruzione e trasparenza del P.I.A.O..

Di seguito gli **obiettivi strategici** individuati dall'Ente in materia di anticorruzione e trasparenza programmati alla luce delle peculiarità dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale:

1. potenziamento del coinvolgimento di Dirigenti e dei dipendenti nel processo di elaborazione delle misure e la responsabilizzazione in fase di attuazione delle stesse che in particolare si sostanzia in una sempre maggiore collaborazione per la mappatura dei processi e la valutazione dei rischi ad essi correlati, con l'individuazione di strategie di mitigazione dei rischi stessi, per i settori di rispettiva competenza; la cooperazione tra la figura del R.P.C.T. e le diverse strutture in cui si articola l'Amministrazione dovrà essere sempre più efficace – Previsione di una formazione specifica effettuata dal R.P.C.T. con cadenza periodica (baseline 0 sessioni formative a cura del RPCT a n. 4 sessioni formative entro il 31.11.2023);
2. implementazione della trasparenza dell'attività amministrativa attraverso una maggiore informatizzazione dei flussi di lavoro ed un più puntuale monitoraggio delle fasi relative alla pubblicazione dei dati nella sezione Amministrazione Trasparente del sito dell'Ente, con maggiore attenzione alla qualità dei dati pubblicati, come misura di prevenzione dell'illegalità e strumento di garanzia per i cittadini, anche con la reingegnerizzazione digitalizzata dei

processi (operatività del Modulo riguardante le pubblicazioni di cui alla generale attività di digitalizzazione interna in corso) ;

3. attivazione di controlli interni per il monitoraggio delle misure di anticorruzione e trasparenza adottate con il coinvolgimento di tutti i Dirigenti e Funzionari dell'Ente (baseline da n. 0 report di monitoraggio a n. 2 report di monitoraggio);

4. sviluppo delle politiche sulle performance finalizzate a raggiungere un clima organizzativo che favorisca la prevenzione della corruzione con l'assegnazione di obiettivi organizzativi e individuali specifici ai Responsabili dei servizi ed ai loro Dirigenti (organizzazione della Giornata della Trasparenza- baseline da 0 a n. 1 Giornata della Trasparenza);

5. implementazione dei percorsi formativi specifici per i dipendenti in materia di anticorruzione e trasparenza per rafforzare la comprensione e la condivisione delle regole e dei valori che costituiscono le fondamenta etiche delle regole di comportamento, per migliorarne l'applicazione nei processi e in tutte le attività dell'Ente. Verrà promosso l'aggiornamento costante di tutti i dipendenti dell'Ente sulla normativa di riferimento in materia di anticorruzione e trasparenza (almeno 30% di formazione aggiuntiva rispetto a quella rendicontata nel 2022).

Fondamentale è l'inizio di un percorso di una sempre più pervasiva collaborazione tra R.P.C.T. e OIV per una migliore integrazione tra la sezione anticorruzione e la sezione performance del P.I.A.O.. Il presente P.I.A.O. si pone pertanto in una più strutturata logica di coordinamento tra il la sottosezione rischi corruttivi e trasparenza ed il Piano della performance, in quanto funzionale ad una verifica dell'efficienza dell'organizzazione nel suo complesso, nonché all'integrazione dei sistemi di risk management per la prevenzione della corruzione con i sistemi di pianificazione, programmazione, valutazione e controllo interno delle Amministrazioni. Come evidenziato da ANAC, infatti, i controlli interni se effettivamente applicati nell'ordinario svolgimento del processo consentono di valutare l'adeguatezza delle scelte compiute in sede di attuazione dei piani, programmi ed altri strumenti di determinazione dell'indirizzo politico, nonché la congruenza tra gli obiettivi predefiniti e i risultati conseguiti.

Ciò posto, tra gli elementi essenziali della sottosezione, **la valutazione di impatto del contesto esterno** che, come noto, evidenzia se le caratteristiche strutturali e congiunturali dell'ambiente culturale, sociale ed economico nel quale l'Amministrazione opera possano favorire il verificarsi di fenomeni corruttivi.

L'analisi del contesto esterno ha l'obiettivo di evidenziare come le caratteristiche dell'ambiente nel quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale opera possa favorire il verificarsi di fenomeni corruttivi al suo interno. Ciò in relazione sia al territorio di riferimento, sia a possibili relazioni istituzionali, economiche ed imprenditoriali con portatori di interessi esterni, come ad esempio altre Pubbliche Amministrazioni, imprese terminaliste, imprese dell'autotrasporto, imprese edili, servizi portuali, cantieri navali ed altro appartenente al mondo del porto, che possono influenzarne l'attività, anche con specifico riferimento alle strutture da cui è composta.

Sul punto si possono sintetizzare i dati e le informazioni relative al contesto esterno come segue:

Opportunità:

- crescita del traffico intramediterraneo e del Medio Oriente;
- ampliamento dell'offerta di inoltro a terra delle merci sbarcate attraverso sistemi di trasporto multimodali;
- potenziamento delle info strutture della ADSP per migliorare la connessione ai network internazionali;
- sviluppo del traffico dei passeggeri ed in particolare del mercato delle crociere, crescita del traffico delle merci solide (rinfuse, traghetti e containers) e liquide (raffineria Api);

Minacce:

- concorrenza di altri sistemi portuali collocati in altri paesi del Mediterraneo, sia dal basso, ribasso delle tariffe per i servizi portuali, sia dall'alto, offerta di servizi portuali migliori e più efficaci;
- ritardi nel miglioramento dell'adeguamento dell'offerta infra e info strutturale; carenza di servizi turistici offerti dal territorio per i passeggeri/croceristi in sbarco nei porti

dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e situazione post-pandemica nazionale da Covid.

Il mondo portuale vede l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale come quel luogo ove è possibile intrattenere relazioni professionali di spicco, con opportunità economiche rilevanti in rapporto a quanto possa essere al momento garantito da altre Pubbliche Amministrazioni, e ciò anche in relazione alle significative dotazioni economiche dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.

Proprio per queste relazioni che si creano, possono generarsi potenziali rischi corruttivi, dovuti al possibile desiderio di taluni soggetti di ottenere vantaggi economici esercitando pressioni indebite sul personale interno.

A livello regionale relativamente alla Regione Marche si richiama in primo luogo la Relazione sull’Amministrazione della Giustizia nel Distretto della Corte di Appello di Ancona (1° luglio 2021- 30 luglio 2022) pubblicata al seguente link:

https://www.giustizia.marche.it/i_stato_giustizia.aspx?pnl=1) da cui si evincono i seguenti dati.

In particolare viene evidenziato che un aspetto sul quale occorre poi sempre porre la massima attenzione è quello relativo ai rischi di infiltrazione nel territorio ad opera di associazioni criminali di stampo mafioso e che sebbene non si rilevi nel Distretto la stabile presenza di organizzazioni di tale tipo tuttavia vi sono segnali che impongono di tenere alta la guardia sul punto. Dalle indagini condotte è risultata la presenza nel territorio di soggetti collegati ad associazioni di stampo mafioso, e tale dato, unito alla considerazione che dovranno essere erogati cospicui finanziamenti sia in relazione agli obiettivi del P.N.N.R. sia in conseguenza dei progetti di ricostruzione post-terremoto e di quelli di ricostruzione e messa in sicurezza delle zone di recente colpite dalle gravi esondazioni, porta a ritenere significativo il rischio di infiltrazione di soggetti e/o imprese collegate alla criminalità organizzata. A questo proposito viene sottolineata l’importanza data ai reati ambientali, strumento non secondario per evitare che i danni ed i dissesti ambientali possano portare a tragiche conseguenze che hanno riguardato il Distretto.

Altro documento utilizzato è la Relazione al Parlamento sull'attività delle forze di polizia, sullo stato dell'ordine e della sicurezza pubblica e sulla criminalità organizzata, presentata il 12 gennaio 2021 da parte del Ministro dell'Interno. Nella suddetta Relazione la provincia di Ancona non appare coinvolta dal radicamento di organizzazioni criminali di tipo mafioso, malgrado, grazie anche alla presenza del porto, costituisca un importante snodo per ogni tipo di traffico. L'area portuale, in particolare, risulta interessata dalla movimentazione di merci contraffatte, oggetto di ricettazione e/o di contrabbando, nonché dal traffico di sostanze stupefacenti provenienti prevalentemente dalle rotte turche ed albanesi.

Alcuni spunti interessanti sono forniti dalla Relazione del Ministero degli Interni al Parlamento in merito alle attività svolte e risultati conseguiti dalla Direzione Investigativa Antimafia relativamente al periodo del primo semestre 2021, nella quale emerge che il sistema produttivo marchigiano è per lo più basato su imprese di piccole e medie dimensioni e potenzialmente attrattivo per la criminalità organizzata che sarebbe peraltro invogliata ad infiltrare il tessuto imprenditoriale marchigiano in considerazione dei finanziamenti pubblici stanziati per la ricostruzione "post sisma". Come già accaduto in altre Regioni le consorterie potrebbero infatti tentare di infiltrarsi nell'aggiudicazione dei relativi appalti e subappalti pubblici e privati a svantaggio delle imprese "sane" per riciclare e trarre ulteriori profitti da impiegare ulteriormente in altri canali dell'economia legale.

Sebbene la Regione non faccia registrare al momento forme di stabile radicamento delle "mafie tradizionali" negli ultimi anni si è comunque evidenziata la presenza e talvolta l'operatività di affiliati alla criminalità organizzata calabrese. È il caso della provincia di Pesaro Urbino nella quale è stata accertata l'operatività di soggetti riconducibili alle cosche dell'area reggina e dell'anconetano, dove è stato riscontrato come alcuni soggetti legati alla 'ndrina GRANDE ARACRI fossero dediti a pratiche usuarie ed estorsive spesso aggravate dal metodo mafioso. Il panorama regionale è contraddistinto anche dall'operatività di gruppi delinquenziali di matrice etnica il cui consolidamento è stato progressivo e costante nel tempo. Agevolata anche dall'assenza di sodalizi autoctoni la criminalità straniera si sarebbe ritagliata un ampio settore di intervento nel traffico e spaccio di stupefacenti, immigrazione clandestina, tratta di esseri umani e sfruttamento della prostituzione.

Anche con riferimento alla Regione Abruzzo si richiama quanto emerge dalla Relazione del Ministero degli Interni al Parlamento in merito alle attività svolte e risultati conseguiti dalla Direzione Investigativa Antimafia relativamente al periodo del primo semestre 2021 nella quale si sottolinea che, nell'arco temporale in trattazione, non si sono verificati episodi delittuosi riconducibili alla criminalità organizzata, tantomeno condotte spia che facciano ipotizzare il consolidamento di gruppi criminali organizzati stanziali. Sul fenomeno e sui possibili tentativi di penetrazione nel territorio provinciale da parte di consorterie criminali riconducibili a camorra, sacra corona unita, 'ndrangheta e mafia siciliana permangono invece concreti i rischi di infiltrazione criminale attraverso imprese legate a sodalizi extraregionali tuttora verosimilmente attratte dai cospicui finanziamenti stanziati per la ricostruzione "post sisma".

Relativamente a dinamiche delinquenziali in genere è importante sottolineare che nel territorio abruzzese si evidenzia una sostanziale differenza tra la fascia appenninica e quella costiera e laddove la prima è risultata maggiormente esposta a fenomeni di infiltrazione economica in parte originate dalle vicine realtà campana e laziale, la seconda, per quello che interessa, si caratterizza per sviluppi di maggiore impatto sulla sicurezza e ordine pubblico quali lo spaccio degli stupefacenti, le estorsioni, lo sfruttamento della prostituzione, i reati predatori favoriti da una maggiore presenza di gruppi criminali pugliesi e di matrice straniera.

Altro elemento essenziale della sottosezione è costituito **dalla valutazione di impatto del contesto interno**, che evidenzia se lo scopo dell'Ente o la sua struttura organizzativa possano influenzare l'esposizione al rischio corruttivo.

L'analisi del contesto interno riguarda gli aspetti legati all'organizzazione e alla gestione per processi che influenzano la sensibilità della struttura al rischio corruttivo ed è volta a far emergere, da un lato, il sistema delle responsabilità, dall'altro, il livello di complessità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. Entrambi questi aspetti contestualizzano il sistema di prevenzione della corruzione e sono in grado di incidere sul suo livello di attuazione e di adeguatezza.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha competenza sui porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona e Vasto.

Un sistema al cui interno operano oltre 9.000 lavoratori a servizio dello sviluppo dell'economia del mare nei suoi settori principali: cantieristica, turismo, logistica, trasporto passeggeri, pesca, trasporto merci.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha completato l'integrazione del sistema portuale, ed è ora impegnata a valorizzare le sinergie dei 7 scali, rafforzando le connessioni con il proprio hinterland di riferimento e favorendo la connessione dei porti alle reti di trasporto strategiche nazionali.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, nonché del Collegio dei Revisori dei Conti, nominato dallo stesso Ministero mentre il Presidente e un membro supplente sono designati dal Ministro dell'Economia e delle Finanze.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale attualmente ha alle sue dipendenze n. 51 dipendenti, compresi n. 5 del ruolo dirigenziale, per la maggior parte impiegati in funzioni estremamente sensibili, dal punto di vista del rischio corruttivo, in quanto attinenti alla sfera economica e giuridica della comunità portuale.

I dati del personale in forza al 31/12/2022 sono di seguito rappresentati:

Livello di inquadramento	Profilo professionale	Numero dipendenti
Dirigente	Dirigente	5
Quadro A	Funzionario	7
Quadro B	Funzionario	5
1°	Funzionario	2
2°	Impiegato	11
3°	Impiegato	6
4°	Impiegato	15
Totale		51

La distribuzione personale per genere è riportata nella tabella che segue:

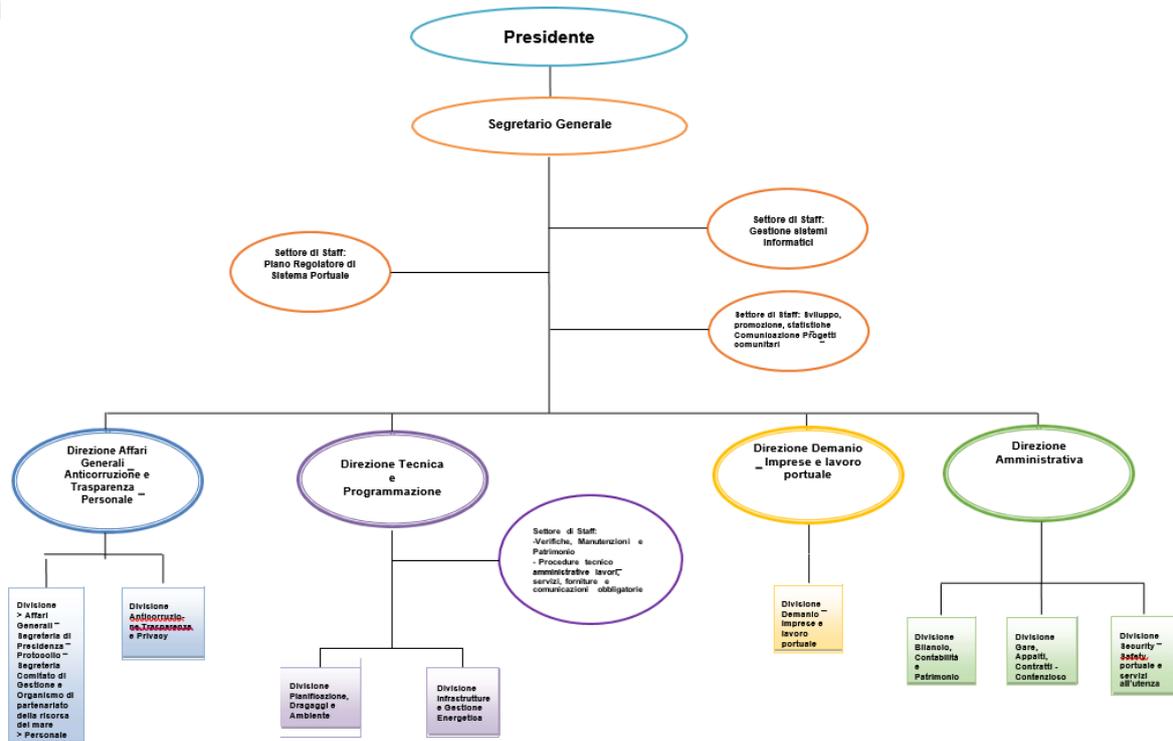
Genere	Numero
Femminile	28
Maschile	23
Totale	51

La distribuzione del personale per fasce di età è di seguito indicata:

Fasce di età	Numero dipendenti
Fino a 20	0
Da 21 a 30	0
Da 31 a 40	14
Da 41 a 50	18
Da 51 a 60	16
Oltre 60	3
Totale	51



Di seguito l'Organigramma attuale:



Si tiene in considerazione che attualmente è in corso una revisione dell'organigramma dell'Ente e della dotazione organica come indicato nella sottosezione riguardante il capitale umano. All'esito di tali interventi andrà operata una rimodulazione delle attuali considerazioni.

Altro elemento essenziale della sottosezione è costituito dalla **mappatura dei processi** sensibili al fine di identificare le criticità che, in ragione della natura e delle peculiarità dell'attività stessa, espongono l'Amministrazione a rischi corruttivi con focus sui processi per il raggiungimento degli obiettivi di performance volti ad incrementare il valore pubblico.

Al riguardo allo stato si ritiene di dare conferma a quanto già strutturato dall'Ente (All. Mappatura processi) evidenziando che tale mappatura sarà revisionata all'esito dei processi di digitalizzazione e di ristrutturazione amministrativa attualmente in corso.

Si ricorda che la realizzazione della mappatura attuale è il risultato di diverse fasi quali:

1. individuazione delle Aree, all'interno di ogni Direzione/Divisione, tenendo conto delle aree generali e specifiche individuate ai fini di un'immediata identificazione dei soggetti responsabili in relazione ai singoli processi e sotto-processi;
2. identificazione dei processi;
3. identificazione dei sotto-processi, da intendersi come una specificazione delle attività facenti capo al processo;
4. identificazione dell'evento rischioso connesso alle singole attività;
5. individuazione della classe di rischio (cfr. infra) tenuto conto del duplice fattore "probabilità" e "impatto";
6. indicazione dei tipi di risposta forniti dall'Amministrazione, da intendersi come le misure da quest'ultima programmate e applicate, ai fini della prevenzione di fenomeni corruttivi;
7. indicazione dei tempi di attuazione delle misure.

Premesso quanto sopra, ai fini della profilazione dei rischi connessi a ogni processo e/o sotto-processo mappato si tiene conto del duplice fattore "probabilità" e "impatto", ove la voce "rischio" costituisce il prodotto di tali due fattori.

Pertanto,

Rischio (R) = Probabilità (P) x Impatto (I)

La probabilità che si verifichi uno specifico evento di corruzione deve essere valutata raccogliendo tutti gli elementi informativi sia di natura oggettiva sia di natura soggettiva; di seguito i principali parametri da dover prendere in considerazione:

- eventi di corruzione già occorsi in passato ovvero che interessano l'Autorità in epoca attuale;
- segnalazioni pervenute all'Amministrazione circa episodi di corruzione o cattiva gestione, ivi comprese le segnalazioni tramite il sistema del whistleblowing;

- dati sui precedenti giudiziari e/o sui procedimenti disciplinari a carico dei dipendenti dell'Amministrazione;
- rilevanza esterna del processo, nel senso della capacità del processo di produrre effetti all'esterno dell'Autorità;
- percentuale di discrezionalità del processo, nel senso di valutare se il processo preso in esame sia del tutto vincolato o parzialmente vincolato (dalla Legge o da atti amministrativi o regolamenti interni) ovvero sia altamente discrezionale;
- tipologia di controllo applicato al processo e idoneità dello stesso a neutralizzare il rischio di corruzione;
- aspetto motivazionale dei soggetti coinvolti nel processo preso in esame;
- valore economico del processo, nel senso della capacità dello stesso di attribuire considerevoli (o irrisonanti) vantaggi a soggetti esterni all'Autorità ovvero rilevanza esclusivamente interna del processo in questione.

L'impatto viene invece valutato calcolando le conseguenze che l'evento di corruzione produrrebbe:

- a) sull'Amministrazione, in termini di qualità e continuità dell'azione amministrativa, impatto economico, conseguenze legali, reputazione e credibilità istituzionale, etc.;
- b) sugli stakeholders (cittadini, concessionari, operatori portuali, utenti, imprese, mercato), a seguito del degrado del servizio reso a causa del verificarsi dell'evento di corruzione.

Anche la voce "impatto", come la voce "probabilità" viene valutata tenuto conto di elementi sia di natura oggettiva sia di natura soggettiva, quali:

- presenza sui quotidiani di notizie inerenti eventi di malamministrazione ovvero di corruzione nel senso penalistico del termine;
- accertamento di eventuali danni per il tramite di controlli (verifica percentuali di irregolarità ovvero di segnalazioni di condotte illecite) o contenziosi inerenti il rischio di corruzione preso in esame in sede di analisi.

Va da sé che una rischiosità elevata non deve essere interpretata come indicativa di una qualche forma di corruzione o cattiva gestione in atto, al contrario essa rappresenta una criticità “potenziale” di cui questa Autorità assume consapevolezza e che le misure predisposte in materia di anticorruzione e trasparenza unitamente alla mappatura dei processi si propone prevenire il verificarsi dell’evento dannoso.

Premesso quando sopra, ai fini operativi è stata, quindi, è stata individuata la seguente matrice di calcolo del rischio:

Impatto / Probabilità	Basso	Medio	Alto	Altissimo
Altissima	Alto	Altissimo	Altissimo	Altissimo
Alta	Medio	Alto	Altissimo	Altissimo
Media	Medio	Medio	Alto	Alto
Bassa	Basso	Medio	Medio	Alto
Molto bassa	Basso	Basso	Medio	Medio

MAPPATURA DEI PROCESSI / TRATTAMENTO DEL RISCHIO ED INDIVIDUAZIONE DELLE MISURE PER NEUTRALIZZARLO

Per ciascun processo individuato come maggiormente rischioso associato alle aree assegnate sono state predisposte le correlate misure della prevenzione della corruzione come risultanti (Allegato Mappatura processi).

In relazione alle procedure anzidette, sulla base della mappatura dei processi elaborata, sono stati individuati e ponderati i potenziali rischi corruttivi e sono state predisposte le correlate

misure di prevenzione, come riportate nelle tabelle contenute nel predetto Allegato; ciò anche in conformità alle indicazioni contenute nel PNA, che relativamente alle Autorità di sistema portuale raccomanda l'adozione di apposite misure di prevenzione per arginare i potenziali rischi corruttivi relativi alle procedure in parola. Sul rispetto e sull'attuazione delle misure sopracitate vigilano in primis dirigenti competenti ed il RPCT. Di seguito si illustrano le integrazioni alle misure predisposte.

Con specifico riferimento **al Codice di Comportamento** si segnala è già in corso la revisione del Codice di comportamento del personale dipendente dell'Ente approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. 47 del 20 dicembre 2021 in considerazione della recente approvazione in CdM dello schema di Decreto del Presidente della Repubblica recante "Regolamento concernente modifiche al decreto del presidente della repubblica 16 aprile 2013, n. 62, recante "codice di comportamento dei dipendenti pubblici, a norma dell'articolo 54 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165", che interviene attuale versione del D.p.r. 62/2013 al fine di adeguarne le disposizioni soprattutto in relazione al sempre più frequente utilizzo di tecnologie informatiche per lo svolgimento dell'attività lavorativa, nonché al rispetto di principi di carattere ambientale ed energetico. In particolare, lo schema di dpR, adottato in attuazione di quanto previsto dal decreto-legge cosiddetto 'Pnrr 2' (dl n. 36/2022), integra gli elementi costitutivi della Milestone M1C1-58, del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), di riforma della Pubblica amministrazione, che deve essere conclusa entro la scadenza del primo semestre del prossimo anno (30 giugno 2023). Il Decreto segue le direttrici di riforma previste dal Pnrr e aggiorna coerentemente il Codice vigente del 2013, per adeguarlo al nuovo contesto socio-lavorativo e alle esigenze di maggiore tutela dell'ambiente, del principio di non discriminazione nei luoghi di lavoro e a quelle derivanti dall'evoluzione e dalla maggiore diffusione di internet e dei social media. Più nel dettaglio, come rappresentato recentemente dal Ministro per la Pubblica Amministrazione in data 1° dicembre 2022 tra le principali novità del DPR compaiono: la responsabilità attribuita al dirigente per la crescita professionale dei collaboratori e per favorirne le occasioni di formazione e le opportunità di sviluppo, nonché l'espressa previsione della misurazione della performance dei dipendenti anche sulla base del raggiungimento dei risultati e del loro comportamento organizzativo; l'espressa previsione del

divieto di discriminazione basato sulle condizioni personali del dipendente, quali ad esempio orientamento sessuale, genere, disabilità, etnia e religione; la previsione che le condotte personali dei dipendenti realizzate attraverso l'utilizzo dei social media non debbano in alcun modo essere riconducibili all'amministrazione di appartenenza o ledere l'immagine ed il decoro. Attenzione particolare viene altresì dedicata anche al rispetto dell'ambiente, per contribuire alla riduzione del consumo energetico, della risorsa idrica. Tra gli obiettivi anche la riduzione dei rifiuti e il loro riciclo.

Con riferimento alla logica semplificatoria delle procedure, si segnala **digitalizzazione interna delle procedure** è in corso e faciliterà la predisposizione delle integrazioni del successivo piano e la conseguente gestione del rischio corruttivo. L'incremento del grado di automazione e digitalizzazione dei processi consente infatti l'aumento dell'efficacia, dell'efficienza dei processi amministrativi e del coordinamento delle attività di monitoraggio con il sistema dei controlli interni, nonché del soddisfacimento delle esigenze di semplificazione.

Altro aspetto da sottolineare è la prosecuzione della centralità della **formazione** che svolge un ruolo fondamentale attraverso l'incremento della consapevolezza dell'utilità delle misure. Al fine di creare nell'Amministrazione una cultura dell'anticorruzione e della trasparenza, punto di forza è la programmazione e l'attuazione di percorsi di formazione rivolti al Personale, specie quello addetto alle aree a maggior rischio corruttivo. Tale formazione viene pianificata in una maggiore integrazione con la programmazione relativa alla performance, alla gestione delle risorse umane e all'organizzazione dei dipendenti nei vari Uffici.

Gli interventi programmati dall'Ente sono finalizzati ad incrementare la cultura della legalità e a superare una mera logica adempimentale in modo da assicurare una formazione del personale efficace.

Al riguardo si richiama il Piano formativo 2023/2025 di cui alla sezione riguardante il capitale umano (All. Piano formazione 2023/2025) da cui emerge una maggiore attenzione per le aree più esposte a rischio corruttivo nonché il sottostante prospetto specificatamente riferito alla formazione specifica effettuata dal R.P.C.T. in materia di anticorruzione e trasparenza:

PIANIFICAZIONE FORMAZIONE IN MATERIA DI ANTICORRUZIONE E TRASPARENZA -
ANNO 2023

DIREZIONI/DIVISIONI/SETTORI INTERESSATE	PERSONALE INTERESSATO	OGGETTO DELLA FORMAZIONE	N. INCONTRI
Tutte le Direzioni/ Divisioni/Settori	Tutto il Personale	P.N.A. 2022 e P.I.A.O.	n. 1
		Il ciclo della performance	n. 1
		Digitalizzazione e anticorruzione e trasparenza	n. 1
		Codice di comportamento	n. 1
Tutte le Direzioni/ Divisioni/Settori	Referenti/respo nsabili/collabora tori in materia di anticorruzione e trasparenza	Oneri di Pubblicazione- Disciplina generale	n. 2
		Oneri di pubblicazione e protezione dati personali	n. 2

Non meno significativa è anche l'adozione di un sistema improntato al **monitoraggio periodico** per la valutazione dell'effettiva attuazione e adeguatezza rispetto ai rischi rilevati delle misure di prevenzione; al riguardo si richiama altresì il relativo obiettivo strategico generale. Tale

attività risulta proficua in termini di generale e continuo miglioramento sia della funzionalità del sistema di prevenzione, sia della complessiva attività amministrativa dell'Ente. Il monitoraggio ha uguale rilievo anche nell'ambito del P.I.A.O., sia relativamente alla sezione dello stesso dedicata alle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza sia per il funzionamento complessivo del P.I.A.O.. Naturalmente, a maggior ragione, il monitoraggio dovrà essere fatto con il necessario collegamento con i responsabili delle altre sezioni del P.I.A.O.. In ogni caso, il monitoraggio è estremamente importante per valutare dove intervenire e se e come modificare la sezione del P.I.A.O. negli anni.

Con riferimento alla Trasparenza occorre evidenziare che a norma di quanto previsto dal D.lgs. n. 33/2013, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale provvede a pubblicare tutti i dati, informazioni, documenti e procedimenti contestualmente alla loro formazione, adozione, elaborazione o aggiornamento e comunque entro il termine previsto dalla normativa vigente secondo quanto previsto nell'allegato 1 della Delibera ANAC n. 1310 del 2016. I dati e le informazioni personali saranno pubblicati nel rispetto delle norme sulla protezione dei dati personali in conformità al Regolamento Europeo n. 679/2016. È infatti cura e responsabilità di ogni Dirigente/Responsabile di Direzione/Divisione/Settore provvedere a pubblicare o trasmettere ai referenti di Direzione/Divisione/Settore, per poi procedere alla pubblicazione di atti, provvedimenti e regolamenti di propria emanazione e/o istruttoria (quali delibere, decreti, determine, verbali, note, ordinanze, regolamenti ed altri atti della propria attività istituzionale assoggettati a pubblicazione) nella sezione specifica, della sezione "Amministrazione Trasparente", ai sensi della normativa vigente ed in particolare ai sensi del D.lgs. n. 33/2013 e ss.mm.ii.. La corretta esecuzione dei compiti suddetti è preciso ed imprescindibile elemento di valutazione dei dipendenti nella valutazione delle performance. A seguito dei mutamenti della struttura organizzativa, è stata recentemente adottato dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, sentiti i Dirigenti, il Decreto n.49/2023 con il quale sono stati aggiornati i nominativi dei responsabili, i referenti ed i collaboratori della prevenzione della corruzione e della trasparenza dell'Ente (All. Decreto Presidenziale n. 49_2023).

Conformemente alla normativa vigente i soggetti ivi individuati hanno il compito di assicurare costantemente la pubblicazione corretta degli atti da loro stessi emessi e/o predisposti dai propri Uffici. Il R.P.C.T. vigila periodicamente sul comportamento dei Dirigenti e dei collaboratori, verificando il loro operato anche con controlli a campione ed effettua un costante monitoraggio sulle pubblicazioni dell'Ente nella sezione Amministrazione Trasparente del sito.

Per questi soggetti, come sopra rappresentato, verranno organizzate specifiche sessioni formative sulla tematica della protezione dei dati personali in considerazione delle recenti novità normative e giurisprudenziali coinvolgendo il DPO dell'Ente.

Con riferimento alle istanze di accesso i moduli relativi alle istanze sono scaricabili nella sezione Amministrazione Trasparente alla sottosezione "Accesso civico" ed in particolare al seguente link:

<https://www.porto.ancona.it/it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/altri-contenuti-2>

Da ultimo si ricorda che conformemente al disposto normativo di cui all'art. 7 del D.M. 132/2022 il P.I.A.O. sarà pubblicato sul sito del DFP e in formato aperto (ad esempio HTML o PDF/A) sul sito istituzionale di dell'Ente nella sezione "Amministrazione trasparente", sottosezione di primo livello "Altri contenuti-Prevenzione della corruzione". A tale sottosezione si può rinviare tramite *link* dalla sottosezione di primo livello "Disposizioni generali".

La pubblicazione potrà essere effettuata anche mediante *link* al "Portale PIAO" sul sito del Dipartimento della funzione pubblica (DFP).

Il P.I.A.O. e i P.T.P.C.T. e le loro modifiche restano pubblicati sul sito unitamente a quelli degli anni precedenti per cinque anni ai sensi dell'art. 8, co. 3 del d.lgs. n. 33/2013.

SEZIONE 3: ORGANIZZAZIONE E CAPITALE UMANO

3.1 Sottosezione struttura organizzativa

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale è un ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria ai sensi della L. n. 84/1994 e ss.mm.ii..

L'Organizzazione dell'AdSP MAC comprende:

- **il Presidente**

- esercita i poteri e le attribuzioni indicate dall'art. 8 della L. n. 84/1994 e ss.mm.ii.;
- è il legale rappresentante dell'Ente e viene nominato dal Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il Presidente o i Presidenti della regione interessata;
- in particolare, 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. n. 84/94.

L'attuale Presidente dell'Adsp MAC è stato nominato con D.M. 15 marzo 2022 n. 55.

- **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. n. 84/94 e ss.mm.ii.;
- con la nomina del Presidente è stato ricomposto con il Decreto n. 21 del 28 aprile 2022 con riserva di integrazione dell'Organo nei modi di legge, in relazione alle successive designazioni o a quelle per le quali erano in corso le relative verifiche, all'esito dei prescritti procedimenti;
- con Decreto n. 54 del 30 maggio 2022 l'Organo è stato integrato con il membro designato dalla Regione Abruzzo, all'esito del prescritto procedimento istruttorio;
- con il Decreto n. 82 del 05 luglio 2022 è stato integrato con il membro designato dalla Regione Marche, all'esito del prescritto procedimento istruttorio;

- con il Decreto n. 153/2022 del 15.09.2022 è stata effettuata la ricognizione dei rappresentanti designati dal Direttore Marittimo di Ancona di ciascuna Autorità Marittima dei porti costituenti il sistema portuale di competenza di questo Ente.
- **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. n. 84/94 e ss.mm.ii.;
 - è stato costituito a far data dal 15 novembre 2021 con decreto ministeriale 28 ottobre 2021, n. 423, del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili.
- **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. n. 84/94 e ss.mm.ii.;
 - è stato ricostituito in data 8 febbraio 2022 con Delibera Commissariale n. 26/2022.
- **il Segretariato Generale**
- è composto dal Segretario Generale e dalla Segreteria tecnico- operativa, la quale comprende il personale dipendente dell'Ente, ai sensi dell'art. 10 della L. n. 84/94 e ss.mm.ii..
 - Il **Segretario Generale**, a seguito di procedura pubblica attivata con Decreto n. 27 del 9 maggio 2022, è stato nominato il 13 luglio 2022 per il quadriennio decorrente dalla data di effettiva immissione in servizio avvenuta in data 6 settembre 2022. Ai sensi dell'art. 10 della L. n. 84/94 e ss.mm.ii. il Segretario Generale: a) è preposto alla segreteria tecnico-operativa; b) provvede agli adempimenti necessari al funzionamento dell'autorità di sistema portuale e sovrintende e coordina le attività degli uffici territoriali portuali di cui all'articolo 6-bis della presente legge; c) cura l'istruttoria degli atti di competenza del presidente e del comitato di gestione; d) cura i rapporti, ai fini del coordinamento delle rispettive attività, con le amministrazioni statali, regionali e degli enti locali; e) cura

l'attuazione delle direttive del presidente e del comitato di gestione; f) elabora il piano regolatore di sistema portuale, avvalendosi della segreteria tecnico-operativa; g) riferisce al comitato di gestione sullo stato di attuazione dei piani di intervento e di sviluppo delle strutture portuali e sull'organizzazione economico-produttiva delle attività portuali; h) provvede alla tenuta dei registri di cui all'art. 24, comma 2 della predetta legge.

- Per lo svolgimento dei predetti compiti istituzionali dell'autorità, il Segretario Generale si avvale di una **Segreteria tecnico-operativa** come strutturata nell'Organigramma di cui alla Pianta organica approvata (All. Organigramma attuale).

- Con riferimento ai livelli di responsabilità organizzativa, n. di fasce per la gradazione delle posizioni dirigenziali e simili si rinvia alla Pianta Organica approvata di cui:



Direzione / Divisione / Settore	Qualifica dipendente	Livello C.C.N.L.	n°
Segretario Generale	Dirigente	Dirigente	1
Settore di Staff: Piano Regolatore di Sistema Portuale	Funzionario responsabile	Quadro A	1
Settore di Staff: Sviluppo, promozione, statistiche – Comunicazione – Progetti comunitari	Funzionario responsabile	Quadro A	1
	Impiegato amministrativo di concetto	2° livello	5
Settore di Staff: Gestione sistemi informatici	Tecnico responsabile	2° livello	1

Direzione Affari Generali Anticorruzione e Trasparenza – Personale	Dirigente	Dirigente	1
Divisione > Affari Generali – Segreteria di Presidenza – Protocollo – Segreteria Comitato di Gestione e Organismo di partenariato della risorsa del mare > Personale	Funzionario incaricato	1° livello	1
	Impiegato amministrativo di concetto	2° livello	1
	Impiegato amministrativo di concetto	2° livello	2
	Impiegato amministrativo di concetto	3° livello	2
	Impiegato amministrativo	4° livello	1
Divisione Anticorruzione, Trasparenza e Privacy	Impiegato amministrativo di concetto	3° livello	1
	Impiegato tecnico	4° livello	1

Direzione Tecnica e Programmazione	Dirigente	Dirigente	1
Settore di Staff: Verifiche, Manutenzioni e Patrimonio Procedure tecnico / amministrative per affidamenti lavori, servizi, forniture e comunicazioni obbligatorie	Funzionario coordinatore	Quadro B	1
	Funzionario incaricato	1° livello	1
	Impiegato amministrativo di concetto	2° livello	1
	Impiegato tecnico	4° livello	2
Divisione Pianificazione, Dragaggi e Ambiente	Funzionario responsabile	Quadro A	1
	Impiegato tecnico	2° livello	1
	Impiegato tecnico	4° livello	1
Divisione Infrastrutture e Gestione Energetica	Funzionario responsabile	Quadro A	1
	Impiegato tecnico	2° livello	1
	Impiegato tecnico	4° livello	1

Direzione Demanio – Imprese e lavoro portuale	Dirigente	Dirigente	1
Divisione Demanio – Imprese e lavoro portuale	Funzionario responsabile	Quadro A	1
	Funzionario coordinatore	Quadro B	1
	Impiegato amministrativo di concetto	2° livello	1
	Impiegato amministrativo	4° livello	3

Direzione Amministrativa	Dirigente	Dirigente	1
Divisione Bilancio, Contabilità e Patrimonio	Funzionario responsabile	Quadro A	1
	Funzionario coordinatore	Quadro B	1
	Impiegato amministrativo di concetto	2° livello	2
	Impiegato amministrativo di concetto	3° livello	1
	Impiegato amministrativo	4° livello	3
Divisione Gare, Appalti, Contratti - Contenzioso	Funzionario responsabile	Quadro A	1
	Funzionario coordinatore	Quadro B	1
	Funzionario incaricato	1° livello	1
	Impiegato amministrativo di concetto	3° livello	2
Divisione Security – Safety portuale e servizi all’utenza	Funzionario coordinatore	Quadro B	1
	Funzionario incaricato	1° livello	1
	Impiegato tecnico	4° livello	3
		Totale	57

- in relazione all'ampiezza media delle unità organizzative in termini di numero di dipendenti in servizio si fa riferimento alla sottostante tabella delle unità di personale in servizio alla data del 31/12/2022:

Direzione/Settore/Ufficio	N. unità
Segretario Generale	n. 1 unità
Settore di Staff del Segretario Generale:	
- Piano regolatore di Sistema Portuale	n. 1 unità
- Settore di Staff: Sviluppo, promozione, statistiche	n. 6 unità
- Settore di Staff: Gestione sistemi informatici	n. 1 unità
Direzione AA.GG. – Anticorruzione e Trasparenza –Personale	n. 8 unità
Direzione Tecnica e Programmazione	n. 10 unità
Direzione Demanio – Imprese e lavoro portuale	n. 7 unità
Direzione Amministrativa	n. 17 unità
Tot.	n. 51 unità

Per assicurare la coerenza rispetto agli obiettivi di valore pubblico identificati nella soprastante sezione, l'Ente intende procedere immediatamente alla copertura delle posizioni ancora vacanti con personale qualificato e dotato di competenze maggiormente rispondenti alle reali necessità dell'Ente in considerazione dell'aumentato carico di lavoro discendente dal

mutato panorama normativo nonché dal recente inserimento del Porto di Vasto nell'alveo delle attribuzioni di questa Autorità di sistema nonché da subito a rafforzare l'Organico dell'Ente in modo da assicurare una gestione puntuale ed approfondita nel rispetto delle tempistiche previste dalla normativa vigente per tutti i porti di competenza nonché predisporre un'ottimizzazione dei processi organizzativi interni.

All'esito di una puntuale mappatura del fabbisogno delle risorse umane dell'Ente, si propone all'interno del P.I.A.O. 2023/2025 l'implementazione dell'Organico nei termini indicati nella pertinente sottosezione relativa al Piano dei triennale Fabbisogni del personale.

Preme evidenziare nello specifico che:

- la proposta di revisione ricalca la precedente con alcune sostanziali integrazioni qualitative e quantitative rese necessarie a seguito dell'ampliamento della competenza territoriale dell'Ente (porto di Vasto) nonché dall'evoluzione normativa e tecnologica nei vari settori di competenza con particolare riferimento al settore della maritime security, dell'informatizzazione e digitalizzazione amministrativa, dell'anticorruzione e trasparenza amministrativa, della gestione energetica, degli investimenti infrastrutturali e della gestione fondi P.N.R.R.;
- in via prioritaria le nuove posizioni saranno coperte con procedure di progressione interna in un'ottica di valorizzazione delle risorse interne;
- non viene previsto un aumento delle posizioni dirigenziali.

Gli interventi sopra esposti sono delineati in considerazione dei seguenti elementi:

- recentemente l'art. 9, comma 10, del Decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili convertito con modificazioni con la Legge 05 agosto 2022, n.108, ha esteso la competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale includendo il porto di Vasto;
- l'Ente intende perseguire una politica retributiva finalizzata alla valorizzazione del merito, la professionalità e le performance individuali, anche al fine di trattenere le risorse umane

meritevoli e gestire al meglio le nuove sfide in materia di transizione digitale, sostenibilità e adozione di nuovi e più efficienti processi organizzativi;

- l'attuale Pianta Organica della Segreteria Tecnico- operativa dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale, approvata con Deliberazione del Comitato di Gestione n°54 del 17 dicembre 2019 e dal Ministero Infrastrutture e Trasporti con nota prot. n° 3208 del 4 febbraio 2020 allegata, consta di n. 56 unità di personale, escluso il Segretario Generale, dimostra un forte sottodimensionamento in relazione alle attività svolte da ciascuna Direzione/Divisione/Settore dall'Ente come emerso dalla recente mappatura del fabbisogno delle risorse umane effettuata dal personale dirigenziale dell'Ente.

3.2 Sottosezione Organizzazione del Lavoro Agile

Il lavoro agile è un altro tassello che si interseca nel processo di progettazione integrata del presente P.I.A.O. dove convergono in maniera coordinata differenti strumenti di programmazione. Tale modalità di svolgimento di lavoro va ricordata per il raggiungimento di obiettivi strategici strettamente collegati ad un miglioramento del valore pubblico definito a livello di governance.

Come sottolineato dal Dipartimento della Funzione Pubblica¹⁶, la progressiva digitalizzazione della società contemporanea, le sfide che sorgono a seguito dei cambiamenti sociali e demografici o, come di recente, da situazioni emergenziali, rendono necessario un ripensamento generale delle modalità di svolgimento della prestazione lavorativa anche in termini di elasticità e flessibilità, allo scopo di renderla più adeguata alla accresciuta complessità del contesto generale in cui essa si inserisce, aumentarne l'efficacia, promuovere e conseguire effetti positivi sul fronte della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro dei dipendenti, favorire il benessere organizzativo e assicurare l'esercizio dei diritti delle lavoratrici e dei lavoratori, contribuendo, così, al miglioramento della qualità dei servizi pubblici.

Come già esposto all'interno del P.I.A.O. 2022/2024- prima applicazione la base di partenza (*baseline*) per la programmazione del miglioramento per l'applicazione del lavoro agile

¹⁶ <https://www.funzionepubblica.gov.it/node/11107>

nell'arco temporale di riferimento del Piano sono le risultanze dell'applicazione del lavoro agile all'interno dell'Ente a seguito del periodo emergenziale sanitario da COVID-19¹⁷.

¹⁷ L'[art. 87 del D.L. n. 18 del 2020](#) aveva infatti previsto la possibilità di ricorrere al lavoro agile anche in assenza degli accordi individuali previsti dalla normativa vigente e l'assolvimento in via telematica degli obblighi di informativa. Inoltre, il richiamato articolo aveva inizialmente disposto che, per il periodo dello stato di emergenza, il lavoro agile potesse essere applicato a qualsiasi rapporto di lavoro subordinato, costituendo la modalità ordinaria di svolgimento della prestazione lavorativa delle pubbliche amministrazioni, le quali erano chiamate a limitare la presenza sul posto di lavoro esclusivamente per assicurare le attività indifferibili e non altrimenti erogabili (cfr. la direttiva n. 2 del 2020 e la circolare n. 2 del 2020 del Dipartimento della funzione pubblica).

In tale occasione l'ADSP MAC ha individuato i procedimenti gestiti da ciascuna Direzione/Divisione e ha predisposto la "mappatura delle attività" di cui all'art. 2, comma 3, del Decreto per la Pubblica Amministrazione del 19 ottobre 2020 dove per "mappatura delle attività" è stata intesa *"la ricognizione, svolta da parte delle amministrazioni in maniera strutturata e soggetta ad aggiornamento periodico, dei processi di lavoro che, in base alla dimensione organizzativa e funzionale, possono essere svolti con modalità agile"*.

Su questa base l'Ente ha quindi adottato in data 29 ottobre 2020 il Protocollo in materia di prevenzione e sicurezza dei dipendenti dell'ADSP in ordine alla prosecuzione dell'emergenza sanitaria da COVID 19 e in medesima data ha emesso il relativo Ordine di servizio n. 7 ponendo in essere le misure organizzative del lavoro conformi al dettato normativo nazionale vigente dando in particolare attuazione al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 24 ottobre 2020. In via generale il lavoro agile è stato applicato alle unità di personale di seguito riportato:

- Segretariato Generale: 5 unità
- Direzione AA.GG.-Anticorruzione e Trasparenza- Personale: 5 unità
- Direzione tecnica e Programmazione: 7 unità
- Direzione Amministrativa: 5 unità
- Direzione Demanio, Imprese e Lavoro Portuale: 7 unità.

Mutate le disposizioni normative di riferimento, in data 1° febbraio 2021 l'Ente ha poi sottoscritto un nuovo Protocollo per la prevenzione e la sicurezza dei dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale e, in attuazione del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 gennaio 2021, ha assicurato le percentuali più elevate possibili di lavoro agile, compatibilmente con le potenzialità organizzative e con la qualità e l'effettività del servizio erogato, garantendo la percentuale di cui all'art. 263, comma 1, del D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020. In particolare, sono stati esclusi dalla presenza in sede e hanno avuto diritto a svolgere la prestazione di lavoro in modalità agile i dipendenti rientranti nell'ambito di applicazione della L. 5 febbraio 1992, n. 104 nonché i lavoratori con situazioni di fragilità accertate dalle competenti Autorità, sempre che tale modalità operativa fosse stata ritenuta compatibile con il tipo di mansione svolta. La modalità agile di esecuzione della prestazione lavorativa non è stata applicata al personale adibito esclusivamente ad attività non espletabili, di norma, in modalità agile, che pertanto è stato escluso dal predetto computo percentuale. E' stato valorizzato il coinvolgimento del personale al fine di implementare il lavoro agile quale modalità ordinaria di lavoro, nonché il ruolo propulsivo dei dirigenti, anche nel favorire strategie comunicative e informative/formative per ridurre sensazioni di isolamento e di complessità nella gestione delle attività lavorative a distanza. Il luogo in cui è stata espletata la prestazione lavorativa in modalità agile è stato individuato discrezionalmente dal/dalla dipendente, nel rispetto di quanto indicato nelle informative sulla tutela della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro e nella riservatezza e sicurezza dei dati di cui si dispone per ragioni d'ufficio. Le modalità di svolgimento della prestazione lavorativa nelle giornate di lavoro agile sono state concordate dal/dalla dipendente con il rispettivo responsabile e sono state modulate, previo adeguato avviso, in ragione di esigenze organizzative sopravvenute.

Successivamente il [D.L. n.34/2020](#) (cosiddetto decreto rilancio) con la finalità di adeguare le misure di limitazione delle presenze del personale delle pubbliche amministrazioni sul luogo di lavoro alle esigenze della progressiva completa riapertura di tutti gli uffici pubblici e a quelle dei cittadini e delle imprese connesse al graduale riavvio delle attività produttive e commerciali all'art. 263 aveva disposto che le amministrazioni pubbliche, fino alla definizione della disciplina del lavoro agile da parte dei contratti collettivi, ove previsti, e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2021 (termine così prorogato, da ultimo, dall'art. 11-bis del D.L. 52/2021), potessero ricorrere al lavoro agile anche in assenza di accordi individuali.

L'art. 11-bis del D.L. n.52/2021 ha poi eliminato la soglia minima di ricorso al lavoro agile prevista in precedenza e che era pari al 50 per cento del personale (come specificato anche dal [decreto ministeriale](#) del 19 ottobre 2020). Come specificato dalla [Circolare della funzione pubblica n. 3 del 2020](#), il richiamato art. 263 ha consentito quindi alle amministrazioni di prevedere il rientro in servizio anche del personale non adibito ad attività indifferibili ed urgenti e ha determinato il superamento dal 19 luglio 2020 (data di entrata in vigore della legge di conversione del D.L. n. 34/2020) della previsione di cui al comma 3 dell'art. 87 del D.L. n.34/2020 che esentava dal servizio quei dipendenti pubblici le cui attività non fossero organizzabili in modalità agile. In coerenza con tale ultima previsione, l'art. 11-bis del D.L. n.52/2021 ha specificato che le PA, in deroga a quanto previsto dal richiamato art. 87, co. 3, del D.L. n.34/2020, avrebbero dovuto organizzare il lavoro dei propri dipendenti e l'erogazione dei servizi attraverso la flessibilità dell'orario di lavoro, rivedendone l'articolazione giornaliera e settimanale, introducendo modalità di interlocazione programmata, anche attraverso soluzioni digitali e non in presenza con l'utenza, applicando il lavoro agile, con le misure semplificate e comunque a condizione che l'erogazione dei servizi rivolti a cittadini ed imprese avvenga con regolarità, continuità ed efficienza, nonché nel rigoroso rispetto dei tempi previsti dalla normativa vigente fino al termine dello stato di emergenza epidemiologica.

Con il DPCM del 23 settembre 2021, decorrente dal 15 ottobre 2021, si è previsto quale modalità ordinaria di svolgimento della prestazione lavorativa nelle Amministrazioni pubbliche quella svolta in presenza. In attuazione dell'apposito decreto ministeriale sono state adottate le relative linee guida recanti le modalità di svolgimento del lavoro agile nel settore pubblico, nelle more della regolamentazione dei contratti collettivi nazionali di lavoro che disciplineranno a regime l'istituto per gli aspetti non riservati alla fonte unilaterale e che prevedono comunque la stipula di un accordo individuale, del quale individuano il contenuto.

Con riferimento ai lavoratori fragili del settore pubblico, il Dipartimento della Funzione pubblica ha recentemente precisato (30 giugno 2022) che la flessibilità per l'utilizzo del lavoro agile per il pubblico impiego, evidenziata già nella circolare del 5 gennaio 2022, consente anche dopo il 30 giugno 2022 di garantire ai lavoratori fragili della Pubblica Amministrazione la più ampia fruibilità di questa modalità di svolgimento della prestazione lavorativa, per soddisfare prioritariamente le esigenze di tutela della salute dei lavoratori più esposti al rischio di contagio da Covid-19. Sulla base di tali previsioni normative nel corso del 2022 la modalità di lavoro agile è stata utilizzata per n. 1 unità di personale.

In coerenza con la strategia e gli obiettivi legati allo sviluppo di modelli innovativi di organizzazione del lavoro, anche da remoto, per migliorare la conciliazione dei tempi di vita e lavoro dei propri dipendenti, l'Ente ha intenzione di proseguire il percorso intrapreso in considerazione del periodo emergenziale pandemico regolamentando all'interno dell'Ente il lavoro agile, con il supporto delle RR.SS.AA, secondo la cornice normativa vigente tra cui, in particolare, le Linee Guida emanate dal Dipartimento della Funzione Pubblica.

In considerazione del recente avvio delle procedure generali di digitalizzazione intraprese dall'Ente, il recente Accordo sottoscritto il 1° marzo 2023 riguardante la contrattazione decentrata del personale non dirigente prevede l'avvio di un progetto di sperimentazione della modalità di lavoro "smart-working" nelle more del completamento dei processi di transizione digitale. In particolare, l'organizzazione del lavoro agile prevederà:

-che lo svolgimento della prestazione in lavoro agile non pregiudichi in alcun modo o riduca la fruizione dei servizi a favore degli utenti;

-la garanzia di un'adeguata rotazione del personale che può prestare lavoro in modalità agile, assicurando la prevalenza, per ciascun lavoratore dell'esecuzione della prestazione lavorativa in presenza.

Il progetto vedrà anche il coinvolgimento del personale dipendente e sarà orientato ad una gestione efficace ed efficiente della fruibilità di tale modalità di lavoro coerentemente all'applicazione degli istituti previsti nella nuova contrattazione sottoscritta.

In parallelo con i completamenti della digitalizzazione dei processi verranno quindi organizzati una serie di incontri, anche con la partecipazione delle RR.SS.AA., per:

- aggiornare la mappatura delle attività remotizzabili;
- effettuare una puntuale mappatura delle condizionalità e i fattori abilitanti (misure organizzative, piattaforme tecnologiche, competenze professionali) in modo da poterle porre in stretto raccordo con gli obiettivi perseguiti all'interno dell'Amministrazione, con specifico riferimento ai sistemi di misurazione della performance;
- adottare un piano di smaltimento del lavoro arretrato;
- predisporre un'indagine all'interno dell'Ente in termini di efficienza e di efficacia (es. qualità percepita del lavoro agile, riduzione delle assenze, customer/user satisfaction per servizi campione);
- predisporre ogni adempimento al fine di fornire al personale dipendente apparati digitali e tecnologici adeguati alla prestazione di lavoro richiesta; al riguardo, si segnala che allo stato attuale il materiale tecnologico in dotazione al Personale è la seguente:

Dotazione tecnologica	n.
PC portatili in dotazione ai dipendenti	27
sim dati in dotazione ai dipendenti	24
n. di telefoni aziendali in dotazione ai dipendenti	24

3.3 Sottosezione Piano Triennale dei Fabbisogni del Personale

Secondo il disposto normativo, la sottosezione riguarda in primis la rappresentazione della consistenza del personale al 31 dicembre dell'anno precedente. Con riferimento alle unità di personale in forza al 31/12/2022 risulta il seguente prospetto:

Livello di inquadramento	Profilo professionale	Numero dipendenti
Dirigente	Dirigente	4
Dirigente	Segretario Generale	1
Quadro A	Funzionario	7
Quadro B	Funzionario	5
1°	Funzionario	2
2°	Impiegato	11
3°	Impiegato	6
4°	Impiegato	15
Totale		51

Con riferimento all'allocazione delle unità di personale nelle strutture si riporta il prospetto di seguito allegato:



Direzione / Divisione / Settore di cui alla Pianta Organica 2019	Qualifica dipendente	Livello C.C.N.L.	n° posizioni coperte al 31.12.2022
Segretario Generale	Dirigente	Dirigente	1
Settore di Staff: Piano Regolatore di Sistema Portuale	Funzionario responsabile	Quadro A	1
Settore di Staff: Sviluppo, promozione, statistiche – Comunicazione – Progetti comunitari	Funzionario responsabile	Quadro A	1
	Impiegato amministrativo di concetto	2° livello	5
Settore di Staff: Gestione sistemi informatici	Tecnico responsabile	2° livello	1



Direzione Affari Generali Anticorruzione e Trasparenza – Personale	Dirigente	Dirigente	1
Divisione >Affari Generali – Segreteria di Presidenza – Protocollo – Segreteria Comitato di Gestione e Organismo di partenariato della risorsa del mare > Personale	Funzionario incaricato	1° livello	0
	Impiegato amministrativo di concetto	2° livello	0
	Impiegato amministrativo di concetto	2° livello	2
	Impiegato amministrativo di concetto	3° livello	2
	Impiegato amministrativo	4° livello	1
Divisione > Anticorruzione, Trasparenza e Privacy	Impiegato amministrativo di concetto	3° livello	1
	Impiegato tecnico	4° livello	1
Direzione Tecnica e Programmazione	Dirigente	Dirigente	1
Settore di Staff: Verifiche, Manutenzioni e Patrimonio Procedure tecnico / amministrative per affidamenti lavori, servizi, forniture e comunicazioni obbligatorie	Funzionario coordinatore	Quadro B	1
	Funzionario incaricato	1° livello	1
	Impiegato amministrativo di concetto	2° livello	0
	Impiegato tecnico	4° livello	2
Divisione Infrastrutture e Gestione Energetica	Funzionario responsabile	Quadro A	1
	Impiegato tecnico	2° livello	1
	Impiegato tecnico	4° livello	1
Divisione Pianificazione, Dragaggi e Ambiente	Funzionario responsabile	Quadro A	1
	Impiegato tecnico	2° livello	0
	Impiegato tecnico	4° livello	1
Direzione Demanio – Imprese e lavoro portuale	Dirigente	Dirigente	1
Divisione Demanio – Imprese e lavoro portuale	Funzionario responsabile	Quadro A	1
	Funzionario coordinatore	Quadro B	1
	Impiegato amministrativo di concetto	2° livello	1
	Impiegato amministrativo	4° livello	3



Direzione Amministrativa	Dirigente	Dirigente	1
Divisione Bilancio, Contabilità e Patrimonio	Funzionario responsabile	Quadro A	1
	Funzionario coordinatore	Quadro B	1
	Impiegato amministrativo di concetto	2° livello	1
	Impiegato amministrativo di concetto	3° livello	1
	Impiegato amministrativo	4° livello	4
Divisione Gare, Appalti, Contratti - Contenzioso	Funzionario responsabile	Quadro A	1
	Funzionario coordinatore	Quadro B	1
	Funzionario incaricato	1° livello	0
	Impiegato amministrativo di concetto	3° livello	2
Divisione Security –Safety portuale e servizi all’utenza	Funzionario coordinatore	Quadro B	1
	Funzionario incaricato	1° livello	1
	Impiegato tecnico	4° livello	2
		Totale	51

Si segnala che nel triennio 2023/2025 non sono previste cessazioni dal servizio per raggiungimento dei limiti di età.

Con riferimento al completamento della vigente Pianta Organica approvata dal Ministero vigilante, si allega il relativo prospetto (All. Completamento pianta organica).

Si evidenzia che le posizioni allo stato vacanti saranno coperte come di seguito pianificato:

- n. 1 Funzionario incaricato 1° livello C.C.N.L. Porti- Direzione AA.GG.- Anticorruzione e Trasparenza-Personale: progressione interna 2023;
- n. 1 Impiegato amministrativo di concetto 2° livello C.C.N.L. Porti- Direzione AA.GG.- Anticorruzione e Trasparenza-Personale: progressione interna 2023;
- n. 1 Impiegato amministrativo di concetto 2° livello C.C.N.L. Porti- Direzione AA.GG.- Anticorruzione e Trasparenza-Personale: procedura esterna 2023;
- n. 1 Impiegato amministrativo di concetto 2° livello C.C.N.L. Porti-Settore di Staff: Verifiche, Manutenzioni e Patrimonio Procedure tecnico/ amministrative per affidamento lavori, servizi e forniture e comunicazioni obbligatorie- Direzione Tecnica e Programmazione: procedura esterna 2023;
- n. 1 Impiegato tecnico 2° livello C.C.N.L. Porti- Divisione Pianificazione, Dragaggi e Ambiente: procedura esterna 2023;
- n. 1 Funzionario incaricato 1° livello C.C.N.L. Porti- Divisione Gare, Appalti, Contratti- Contenzioso- Direzione Amministrativa: procedura esterna 2023.

L'Ente procederà, inoltre, alla sostituzione delle seguenti unità di personale attraverso la seguente pianificazione:

- n. 1 impiegato tecnico di 4° livello C.C.N.L. lavoratori dei porti per cessazione dal servizio per causa di morte, Divisione Security-safety portuale e servizi all'utenza della Direzione Amministrativa: in considerazione del mutato contesto organizzativo si reputa opportuno procedere ad una revisione del profilo professionale da impiegato tecnico a impiegato

amministrativo e si procederà a coprire la posizione attraverso una procedura selettiva nel corso del 2023 anche attraverso lo scorrimento di graduatorie in corso di validità;

-n. 1 impiegato amministrativo di 3° livello C.C.N.L. lavoratori dei porti per cessazione dal servizio per raggiungimento dei limiti di età alla data del 31.12.2022, Direzione Affari Generali-Anticorruzione e Trasparenza-Personale: progressione interna 2023; a seguito dell'esperimento positivo della procedura di progressione, la posizione resasi vacante sarà coperta tramite procedura selettiva nel corso del 2023, anche attraverso lo scorrimento di graduatorie in corso di validità;

-n. 1 Funzionario Quadro A C.C.N.L. lavoratori dei porti, Divisione Gare, Appalti, Contratti-contenzioso della Direzione Amministrativa, per procedura di mobilità volontaria: progressione interna 2023; a seguito dell'esperimento positivo della procedura di progressione la posizione resasi vacante sarà coperta tramite procedura selettiva nel corso del 2024, anche attraverso lo scorrimento di graduatorie in corso di validità;

-n. 1 Dirigente della Direzione Demanio-Imprese e lavoro portuale per dimissioni presentate in data 28.12.2022 avente decorrenza 01.03.2023: procedura selettiva 2023.

L'Ente intende procedere da subito ad un **ampliamento e ristrutturazione della Pianta Organica sotto il profilo qualitativo e quantitativo** relativamente ad alcuni settori sempre più strategici al fine di adeguarla ai nuovi carichi di lavoro anche in considerazione del recente inserimento del porto di Vasto nell'ambito delle competenze gestorie dell'Autorità secondo i prospetti allegati (All. nuovo organigramma e All. nuova pianta organica).

Si rappresenta nello specifico che in considerazione del mutato contesto normativo e a seguito della sopracitata analisi del fabbisogno del personale:

- è prioritario procedere nel corso del 2023 ad un ampliamento di n. 7 posizioni di impiegato di 3° livello (n. 3 inquadrate nella Direzione Demanio-Imprese e lavoro portuale e n. 4 inquadrate nella Direzione Tecnica e Programmazione) a fronte della successiva soppressione delle attuali n. 7 posizioni di 4° livello previste dall'attuale Pianta Organica (n. 3 inquadrate nella Direzione Demanio-Imprese e lavoro portuale e n. 4 inquadrate nella Direzione Tecnica e Programmazione); in una logica di massima valorizzazione delle risorse dell'Ente si ritiene di procedere da subito nel 2023 con le procedure di progressione interna; nel caso di esito positivo delle procedure di progressione interna si procederà alla soppressione delle relative posizioni di 4° livello;
- si ritiene di pianificare nel corso del 2025 un ampliamento di n. 1 posizione di Quadro A nell'ambito della Direzione Tecnica e Programmazione a fronte della contestuale soppressione della posizione di Quadro B prevista dall'attuale Pianta Organica; in una logica di massima valorizzazione delle risorse dell'Ente si ritiene di procedere nel corso del 2025 con procedura di progressione interna; nel caso di esito positivo della procedura di progressione interna si procederà alla soppressione delle relative posizioni di Quadro B.

Il suddetto percorso di revisione è pertanto orientato ad una massima valorizzazione delle risorse umane presenti all'interno dell'Ente, tiene in considerazione il mutato contesto normativo e organizzativo di riferimento che necessita di profili professionali maggiormente qualificati nonché viene articolato in una logica di attuazione progressiva nel corso del triennio (All. procedure nuova pianta organica).

Il percorso di revisione della Pianta Organica dell'Autorità seguirà l'iter normativo previsto con la sottoposizione al competente Ministero vigilante.

L'Ente ritiene fondamentale la **formazione del personale** e proseguire il percorso intrapreso nel P.I.A.O. 2022/2024- prima applicazione.

La formazione rappresenta infatti uno strumento di crescita e valorizzazione dell'organizzazione diretta verso un miglioramento continuo dei processi interni e quindi dei servizi offerti. Inoltre, l'investimento sulle conoscenze, sulle capacità e sulle competenze delle risorse umane sono allo stesso tempo un mezzo per garantire l'arricchimento professionale dei dipendenti e per stimolarne la motivazione.

Considerata quindi prioritaria l'esigenza di implementare la formazione e l'aggiornamento professionale del personale dell'Ente, l'Autorità ha intrapreso un percorso di proceduralizzazione dell'erogazione della formazione. Nello specifico il predisposto Piano della formazione dell'Autorità tiene in considerazione il monitoraggio della formazione erogata nel corso dell'anno 2022. Su questa base, le azioni pianificate dall'Ente si ispirano ai seguenti principi:

- valorizzazione del personale: il personale è considerato come un soggetto che richiede riconoscimento e sviluppo delle proprie competenze, al fine di erogare servizi più efficienti ai cittadini;
- uguaglianza e imparzialità: il servizio di formazione è offerto a tutti i dipendenti, in relazione alle esigenze formative riscontrate dal personale dirigenziale;
- continuità: la formazione è erogata in maniera continuativa;
- partecipazione: il processo di formazione prevede verifiche del grado di soddisfazione dei dipendenti e modi e forme per inoltrare suggerimenti e segnalazioni;
- efficacia: la formazione deve essere monitorata con riguardo agli esiti della stessa in termini di gradimento e impatto sul lavoro;
- efficienza: la formazione viene erogata sulla base di una ponderazione tra qualità della formazione offerta e costi della stessa.

L'unità organizzativa preposta al servizio formazione è la Direzione Affari Generali-Anticorruzione e Trasparenza- Personale.

I soggetti coinvolti nei processi di formazione sono i seguenti:

- personale dirigente: si occupano della rilevazione dei fabbisogni formativi, dell'individuazione dei singoli dipendenti da iscrivere ai corsi di formazione trasversale, della definizione della formazione specialistica per i dipendenti del settore di competenza;
- docenti: nell'erogazione della formazione l'Ente si avvale sia di soggetti esterni, appositamente selezionati e provenienti da percorsi formativi di comprovata valenza scientifica, sia di soggetti interni all'Amministrazione, che mettono a disposizione la propria professionalità, competenza e conoscenza nei diversi ambiti formativi;
- Scuola Nazionale della Pubblica Amministrazione: prosegue la fruizione della generale offerta formativa organizzata dalla Scuola Nazionale della Pubblica Amministrazione;
- Università;
- Agenzie/enti esterni che si occupano di organizzare eventi formativi nelle materie di interesse dell'Autorità;
- personale: sono i destinatari della formazione.

Le risorse, interne ed esterne, disponibili o attivabili ai fini delle strategie formative, sono individuate con provvedimento del Segretario Generale. Con l'obiettivo di accrescere le competenze professionali del Personale, mediante seminari, master e corsi di formazione/aggiornamento nelle materie riguardanti lo svolgimento relative alle mansioni svolte da ciascun dipendente, l'Accordo sindacale sottoscritto in data 01 marzo 2023 relativo alla contrattazione decentrata del personale non dirigente dell'Autorità, ha previsto l'implementazione del budget destinato alla formazione dei dipendenti.

Su tali premesse nel corso del 2022 l'Ente ha completato con l'ausilio del personale dirigente un percorso di mappatura del fabbisogno formativo del personale delle strutture di competenza. L'individuazione di tale fabbisogno formativo è stata cruciale per gestire efficientemente le priorità strategiche dell'Ente in termini di potenziamento delle competenze tecniche e trasversali all'interno di un'organizzazione suddivisa per livello organizzativo e per filiera professionale quale quella dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale. Il personale interessato dai percorsi formativi continua ad essere quello individuato dal personale Dirigente dell'Ente che modula gli obiettivi e i risultati attesi (a livello qualitativo, quantitativo e in termini temporali) della formazione in termini di riqualificazione e potenziamento delle competenze e del livello di istruzione e specializzazione dei dipendenti, anche con riferimento al collegamento con la valutazione individuale, inteso come strumento di sviluppo.

I settori formativi individuati sono quelli riguardanti le materie più esposte ad evoluzione normativa ed in particolare, in via esemplificativa e non esaustiva, le seguenti materie:

- contratti pubblici derivanti dai finanziamenti pubblici, ivi compresi quelli discendenti dal P.N.R.R.;
- anticorruzione e trasparenza, come indicato dal R.P.C.T..

Il prospetto riguardante la pianificazione della formazione viene allegato al presente documento (All. Piano della formazione 2023/2025).

SEZIONE 4: MONITORAGGIO

In ottemperanza agli obblighi imposti dalla normativa vigente, **con riferimento alle sottosezioni “Valore pubblico” e “Performance”** si fa riferimento alle modalità stabilite dagli articoli 6 e 10, comma 1, lett. b) del d.lgs. n. 150/2009.

In particolare, il Sistema di Misurazione Valutazione della Performance prevede che il monitoraggio, previsto dagli artt. 4 e 6 del d.lgs. n. 150/2009, ha per oggetto tutti gli obiettivi organizzativi programmati e deve avvenire costantemente durante il periodo di riferimento. In particolare, il monitoraggio continuo è svolto come segue:

- Obiettivi dell’AdSP: tramite una o più riunioni tra Presidente, Segretario Generale e OIV sullo stato di avanzamento e di attuazione degli stessi;
- Obiettivi del Segretario Generale: tramite una o più riunioni tra Presidente, Segretario Generale e OIV sullo stato di avanzamento e di attuazione degli stessi;
- Obiettivi delle Direzioni e Dirigenti: tramite una o più riunioni tra Segretario Generale e Dirigenti sullo stato di avanzamento e di attuazione degli stessi;
- Obiettivi delle Direzioni: tramite una o più riunioni tra i Dirigenti ed il personale addetto alle Direzioni sullo stato di avanzamento e di attuazione degli stessi. In tali riunioni devono essere rappresentate e segnalate le eventuali criticità circa il raggiungimento degli obiettivi e le proposte di adeguati interventi correttivi.

Il Segretario Generale e tutti i Dirigenti devono segnalare tempestivamente all’O.I.V. eventuali criticità in relazione al raggiungimento degli obiettivi in fase di monitoraggio infra-annuale degli stessi e, comunque, durante l’anno con ogni possibile urgenza; in caso contrario, le criticità non potranno essere tenute in considerazione in fase di valutazione finale della performance annuale.

Tutto il personale può segnalare l’esigenza di interventi correttivi assegnati al relativo valutatore e all’O.I.V..

L’O.I.V. ha il compito di provvedere al monitoraggio della performance organizzativa, ovvero di verificare l’andamento della performance rispetto agli obiettivi programmati e segnalare al Presidente e al Comitato di Gestione l’esigenza di interventi correttivi.

Con riferimento alla sezione “Rischi corruttivi e trasparenza”, il monitoraggio avviene secondo le indicazioni di ANAC e in particolare secondo quanto previsto nel P.I.A.O. 2022/2024- prima applicazione in cui è previsto un sistema di monitoraggio continuo rispetto ad un determinato periodo di osservazione predeterminato finalizzato alla valutazione degli obiettivi raggiunti rispetto a quelli inizialmente fissati.

Di seguito le due sottofasi:

- il monitoraggio sull'attuazione delle misure di trattamento del rischio;
- il monitoraggio sull'idoneità delle misure di trattamento del rischio.

I risultati dell'attività di monitoraggio sono stati utilizzati per effettuare il riesame periodico della funzionalità complessiva del "Sistema di gestione del rischio", che comporta la valutazione del livello di rischio a seguito delle azioni di risposta nonché delle misure di prevenzione introdotte per predisporre correttivi alle strategie messe in atto oppure a predisporre ulteriori strategie di prevenzione.

Con riferimento al monitoraggio sull'attuazione si ricorda che è all'interno dell'Ente è previsto un monitoraggio di primo livello e di secondo livello. Il monitoraggio di primo livello può essere attuato in autovalutazione da parte dei dirigenti o dai responsabili degli uffici e dei servizi della struttura organizzativa che ha la responsabilità di attuare le misure oggetto del monitoraggio. In autovalutazione, il responsabile del monitoraggio di primo livello è chiamato a fornire al RPCT evidenze concrete dell'effettiva adozione della misura. Il monitoraggio di secondo livello deve essere realizzato sulla totalità delle misure di prevenzione programmate all'interno del PTPCT, fermo restando che in amministrazioni particolarmente complesse o con scarse risorse, il monitoraggio di secondo livello può essere effettuato attraverso campionamento delle misure da sottoporre a verifica, con obbligo di fornire adeguata motivazione della scelta effettuata e delle modalità di campionamento utilizzate (di "tipo statistico" oppure può essere "ragionato"). Il monitoraggio di secondo livello è stato attuato dal R.P.C.T. con riferimento all'annualità 2022, coadiuvato dalla struttura di supporto (All. Monitoraggio RPCT). Il monitoraggio di secondo livello consiste nel verificare l'osservanza delle misure di prevenzione del rischio previste nel PTPCT da parte dell'unità organizzative in cui si articola

l'amministrazione. Il RPCT, in relazione alle procedure a rischio individuate effettua un controllo a campione sui procedimenti estratti a sorte tra gli atti emanati. Il controllo a campione viene effettuato con cadenza annuale su tre atti relativi a ciascuna delle seguenti tipologie di procedimenti:

- Rilascio di concessioni demaniali marittime ex art. 36 Cod.Nav. /ex art. 18 L.n. 84/94;
- Affidamento diretto di lavori, servizi e forniture ex D.lgs. n. 50/16;
- Reclutamento personale dipendente/progressioni verticali;
- Erogazione contributi;
- Conferimento incarichi di collaborazione e consulenza;
- Autorizzazioni per lo svolgimento di attività o incarichi extra-istituzionali ai dipendenti dell'Ente;
- Selezione di una procedura di appalto sopra soglia lavori e una procedura sopra soglia relativa ai servizi forniture da sottoporre a controllo a campione annuale.

Il R.P.C.T. potrà richiedere al personale e agli uffici qualsiasi informazione, atto o documento ritenuto necessario per effettuare le verifiche di che trattasi.

Il monitoraggio delle misure non si limita alla sola attuazione delle stesse ma contempla anche una valutazione della loro idoneità, intesa come effettiva capacità di riduzione del rischio corruttivo, secondo il principio guida della "effettività".

L'inidoneità di una misura può dipendere da diversi fattori tra cui:

- l'erronea associazione della misura di trattamento all'evento rischioso dovuta ad una non corretta comprensione dei fattori abilitanti;
- una sopravvenuta modificazione dei presupposti della valutazione (es. modifica delle caratteristiche del processo o degli attori dello stesso);
- una definizione approssimativa della misura o un'attuazione meramente formale della stessa.

La valutazione dell'idoneità delle misure pertiene al monitoraggio di secondo livello e, quindi, al R.P.C.T., che può essere coadiuvato, da un punto di vista metodologico, da organismi deputati all'attività di valutazione delle performance (OIV e organismi con funzioni analoghe), da strutture di vigilanza e da audit interno.

Qualora una o più misure si rivelino non idonee a prevenire il rischio, il R.P.C.T. deve intervenire con tempestività per ridefinire la modalità di trattamento del rischio.

Con riferimento alla Sezione “Organizzazione e capitale umano”, il monitoraggio della coerenza con gli obiettivi di performance sarà effettuato dall’O.I.V. conformemente al disposto normativo.