



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Meridionale

Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli, Termoli

PIAO

Piano Integrato di Attività e
Organizzazione

2022 -2024

Rev.01 versione

preliminare

SOMMARIO

Premessa

SEZIONE I - SCHEDA ANAGRAFICA DELL'AMMINISTRAZIONE

SEZIONE II - VALORE PUBBLICO, PERFORMANCE E ANTICORRUZIONE

Sottosezione 1 - Valore Pubblico

Sottosezione 2 - Performance

Sottosezione 3 - Anticorruzione

SEZIONE III - ORGANIZZAZIONE E CAPITALE UMANO

Sottosezione 1 - Struttura organizzativa

Sottosezione 2 - Organizzazione del lavoro agile

Sottosezione 3 - Programmazione del fabbisogno del personale

SEZIONE IV – MONITORAGGIO

Premessa

Quadro normativo

Il Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) è un nuovo strumento di semplificazione dell'azione amministrativa finalizzato a garantire maggiore qualità e trasparenza dei servizi pubblici, introdotto dall'articolo 6 del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80 recante "Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionali all'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia", convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, che deve essere adottato da ogni Amministrazione entro il 31 gennaio di ogni anno. Il Piao ha come finalità quella di superare la frammentazione degli strumenti ad oggi in uso: piani della performance, dei fabbisogni del personale, della parità di genere, del lavoro agile e dell'anticorruzione.

Con successivo decreto legge del 30 dicembre 2021, n. 228 - "Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi (c.d. Milleproroghe)" - convertito dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15, è stata disposta, limitatamente all'anno 2022, una proroga del termine di adozione del PIAO da parte delle PPAA al 30 aprile 2022.

Entro il 31 marzo 2022 era inoltre prevista l'emanazione di uno o più decreti del Presidente della Repubblica finalizzati ad individuare e abrogare gli adempimenti relativi ai piani assorbiti dal PIAO ed adottare, con Decreto Ministeriale, il "Piano tipo".

Con decreto del Presidente della Repubblica del 24 giugno 2022, n. 81, in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.151 del 30 giugno 2022 è stato pubblicato il Regolamento recante la individuazione degli adempimenti relativi ai Piani assorbiti dal Piano Integrato di Attività e Organizzazione, in vigore dalla data del 15/07/2022.

Con decreto del 24 giugno 2022 del Ministro per la Pubblica amministrazione, di concerto con il Ministro dell'Economia sono stati definiti i contenuti e lo schema tipo del PIAO.

Nel quadro normativo ed istituzionale sopra riportato, ancora connotato da elementi di incertezza in merito alle azioni che nel corso dell'anno 2022 devono essere adottate dalle singole Pubbliche Amministrazioni, questa AdSP MAM ritiene opportuno dotarsi di un PIAO, che seppur nell'odierna versione preliminare, rappresenta un documento strategico di programmazione, fondamentale per l'organizzazione e la gestione integrata delle attività dell'Autorità.

Si rileva che il presente Piano è redatto avendo a riferimento prioritario:

- lo schema di Decreto del Presidente della Repubblica recante "Individuazione e abrogazione degli adempimenti relativi ai Piani assorbiti dal Piano integrato di attività e organizzazione ai sensi dell'articolo 6, comma 5, del decreto-Legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito con modificazioni, dalla Legge 6 agosto 2021, n. 113" sul quale è stata acquisita l'intesa della Conferenza Unificata (in data 02/02/2022) ed il parere favorevole, pur con alcune osservazioni, del Consiglio di Stato (parere n. 506 del 02/03/2022);

- lo schema di Decreto del Ministro per la Pubblica Amministrazione concernente la definizione del contenuto del Piano integrato di attività e organizzazione ai sensi dell'articolo 6, comma 6, del Decreto-Legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito con modificazioni, dalla Legge 6 agosto 2021, n. 113.
- il documento (vademecum) "Orientamenti per la pianificazione anticorruzione e trasparenza 2022" approvato dal Consiglio dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) il 2 febbraio 2022
- lo schema di Piano Nazionale Anticorruzione 2022-2024, rilasciato in consultazione da ANAC come strumento di supporto alle amministrazioni pubbliche per affrontare le sfide connesse alla realizzazione degli impegni assunti con il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e all'attuazione della riforma introdotta dal decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80 che ha previsto il Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO) di cui la pianificazione della prevenzione della corruzione e della trasparenza è parte integrante.

Finalità

Il PIAO è stato istituito con l'obiettivo di dotare le pubbliche amministrazioni di un unico strumento di programmazione integrato, con il quale sia possibile "assicurare la qualità e la trasparenza dell'attività amministrativa e migliorare la qualità dei servizi ai cittadini e alle imprese e procedere alla costante e progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi anche in materia di diritto di accesso".

Struttura, contenuti e logica programmatica

Il PIAO è strutturato in quattro sezioni:

- **Sezione 1: Scheda anagrafica dell'amministrazione**
- **Sezione 2: Valore Pubblico, performance e anticorruzione**
- **Sezione 3: Organizzazione e capitale umano**
- **Sezione 4: Monitoraggio**



Fig. Piani programmatici di AdSP MAM integrati nel PIAO.

Ha durata triennale e viene aggiornato annualmente. Come sopra accennato, integra e declina, in una visione olistica e sistemica, i seguenti documenti di programmazione:

- a) Piano della Performance;
- b) Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTPCT);
- c) Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA);
- d) Piano Triennale dei Fabbisogni di Personale (PTFP);
- e) Piano della Formazione;
- f) Piano Triennale delle Azioni Positive (PTAP).

Il PIAO inoltre contiene:

- l'elenco delle procedure da semplificare e reingegnerizzare ogni anno, sulla base della consultazione degli utenti, nonché la pianificazione delle attività inclusa la graduale misurazione dei tempi effettivi di completamento delle procedure effettuata attraverso strumenti automatizzati;

- le modalità e le azioni finalizzate a realizzare la piena accessibilità alle amministrazioni, fisica e digitale, da parte dei cittadini ultrasessantacinquenni e dei cittadini con disabilità;
- le modalità e le azioni finalizzate al pieno rispetto della parità di genere, anche con riguardo alla composizione delle commissioni esaminatrici dei concorsi.

Il PIAO definisce anche le modalità di monitoraggio degli esiti, con cadenza periodica, inclusi gli impatti sugli utenti, anche attraverso rilevazioni della soddisfazione degli utenti stessi.

Il PIAO si configura, pertanto, quale strumento per programmare in modo semplificato, qualificato e integrato, tra l'altro, le performance attese e le misure di gestione dei rischi corruttivi, a partire dalla cura della salute organizzativa e professionale dell'Ente, funzionale alla creazione e alla protezione di Valore Pubblico.

La "logica programmatica" può essere sintetizzata con la formula: + SALUTE → - RISCHI → + PERFORMANCE → + Valore Pubblico *.

* <https://www.forumpa.it/riforma-pa/il-piao-come-programmare-in-modo-integrato-per-creare-valore-pubblico/>

Il PIAO costituisce, quindi, un unico strumento che dovrebbe consentire alle Pubbliche Amministrazioni di superare la precedente frammentazione documentale con un unico adempimento di unificazione dei pregressi piani.

Nell'ambito del quadro generale della programmazione, i principali strumenti di pianificazione strategica cui sono tenute le Autorità di Sistema Portuale e, di conseguenza, anche l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSP MAM) che si aggiungono ai piani già confluiti nel PIAO, sono:

- 1) il Piano Operativo Triennale (POT) e relative revisioni annuali: documento che individua le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche delineate dall'AdSP in un quadro triennale (art. 9, comma 5, legge n. 84/1994 e s.m.i.);
- 2) il Piano Regolatore di Sistema Portuale: strumento di pianificazione delle aree portuali e retro-portuali individuate e delimitate nel DPSS, ovvero è lo strumento che designa l'ambito e l'assetto di tali aree e le caratteristiche e la destinazione funzionale delle stesse (art. 5 della L. 84 del 1994, come modificato dal D.L. n. 121/2021);
- 3) la Direttiva annuale sull'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale: ai sensi dell'art. 7, co. 2, della legge n. 84/1994 e del decreto 16 dicembre 2016, n. 456, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili individua annualmente con apposita direttiva:
 - a) gli obiettivi istituzionali generali per il perseguimento dei compiti cui le Autorità di Sistema Portuale sono preposte ai sensi dell'art. 6, co. 4, legge n. 84/1994;
 - b) gli obiettivi strategici particolari stabiliti distintamente per ciascuna Autorità di Sistema Portuale ai fini del raggiungimento di specifiche finalità connesse agli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti. La direttiva assicura il raccordo tra le priorità

dell'indirizzo politico di Governo, la programmazione strategica ed operativa connessa all'azione amministrativa del Ministero ed i compiti attribuiti dall'ordinamento vigente alle AdSP, fermo restando lo svolgimento delle attività istituzionali ordinarie delle stesse;

4) il Programma biennale degli acquisti di beni e servizi e il Programma triennale dei lavori pubblici;

5) il Bilancio Previsionale: documento in cui viene regolamentato, nel rispetto dei principi di efficienza, economicità e qualità dei servizi, l'impiego delle risorse finanziarie disponibili per perseguire gli obiettivi previsti dagli altri strumenti programmatici;

6) il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS): strumento di pianificazione strategica delle aree assoggettate alla giurisdizione della Autorità di Sistema Portuale che definisce gli obiettivi di sviluppo, individua gli ambiti portuali e li delimita in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città. Individua, altresì, i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario e gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti (art. 5 della L. 84 del 1994, come modificato dal D.L. n. 121/2021).

L'AdSP MAM nelle more dell'entrata in vigore del PIAO ha provveduto, nelle previste scadenze, alla redazione dei singoli Piani che oggi vanno a comporlo e cui si rimanda integralmente nelle rispettive sezioni.

Il presente documento dà quindi attuazione agli adempimenti previsti dalla normativa vigente, con particolare riferimento agli ambiti/sezioni non compresi nei Piani già adottati.

SEZIONE I - SCHEDE ANAGRAFICHE DELL'AMMINISTRAZIONE

RAGIONE SOCIALE: [Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale](#)

CODICE FISCALE e PARTITA IVA: 08032850722

INDIRIZZO e SEDE LEGALE: P.le Cristoforo Colombo, 1

SITO ISTITUZIONALE: www.adspmam.it

SOCIAL NETWORK: <https://it-it.facebook.com/pages/category/Port/Autorit%C3%A0-di-Sistema-Portuale-del-Mare-Adriatico-Meridionale-1808017536185486/>

CAP: 70122

COMUNE: Bari

PROVINCIA: Bari

NAZIONE: Italia

NATURA GIURIDICA: Ente Pubblico non economico

ACRONIMO: **ADSPMAM**

CODICE IPA: aspm

CODICE UNIVOCO AOO: A33JBX2

CODICE UNIVOCO DI FATTURAZIONE: UFL8IJ

EMAIL: protocollo@adspmam.it

EMAIL PEC: protocollo@pec.adspmam.it

TELEFONO: +39 080 5788511

ORGANI SOCIALI E SEDE LEGALE

Presidente : https://adspmam.etrasparenza.it/pagina702_presidente.html

Comitato di Gestione: https://adspmam.etrasparenza.it/pagina703_comitato-di-gestione.html

ORGANO DI REVISIONE LEGALE DEI CONTI

Collegio dei Revisori dei Conti: https://adspmam.etrasparenza.it/pagina827_collegio-dei-revisori.html

Approccio metodologico adottato dall' AdSP MAM per la redazione del PIAO

Per cogliere appieno la finalità del PIAO è stato istituito un tavolo di lavoro interno, volto a favorire il dialogo programmatico tra tutti i Dipartimenti interessati, in attesa dell'approvazione della nuova pianta organica. L'approccio metodologico condiviso con il quale è stato redatto il presente documento si basa su di una impostazione di sintesi tra gli obiettivi del nuovo documento e i documenti di pianificazione strategica integrati già in dotazione dell'Ente.

La figura "Piani programmatici di AdSP MAM integrati nel PIAO" rappresenta, sotto forma di insiemi e sottoinsiemi, i piani adottati dall' AdSP MAM che rientrano nel PIAO.

Nelle successive figure, i singoli piani sono proiettati nelle diverse sezioni e sottosezioni previste dal PIAO.

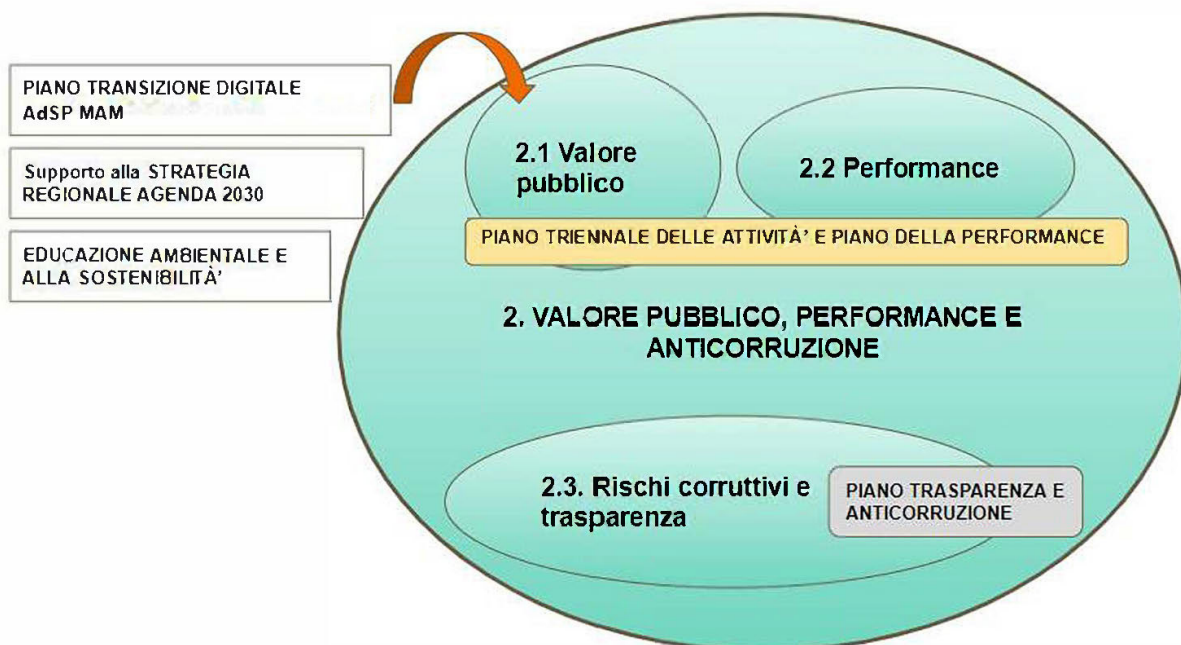


Fig. Piani programmatici dell' AdSP MAM integrati nella sezione 2 del PIAO.



Fig. Piani programmatici dell' AdSP MAM integrati nella sezione 3 del PIAO.

SEZIONE II - VALORE PUBBLICO, PERFORMANCE E ANTICORRUZIONE

Sottosezione 1 - Valore Pubblico

Le Autorità di Sistema Portuale sono state istituite con il D.lgs. n. 169 del 04 agosto 2016 che ha modificato la Legge 29 gennaio 1994 n.84.

Le AdSP sono enti dotati di personalità giuridica di diritto pubblico e di autonomia amministrativa, finanziaria e di bilancio, con compiti di programmazione, pianificazione e controllo delle attività e delle operazioni portuali, sottoposti ai poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (art. 6, co. 5 e 7, l. 84/1994 e s.m.i.).

Pertanto, stante la loro natura giuridica di enti pubblici non economici, alle AdSP, pur non applicandosi le disposizioni della legge 20 marzo 1975, n. 70 e s.m.i., si applicano, tuttavia, i principi di cui al titolo I del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

L' Autorità di Sistema Portuale è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ai sensi dell'articolo 12 (l. 84/1994 e s.m.i.).

La gestione contabile e finanziaria di ciascuna Autorità di Sistema Portuale è disciplinata dal regolamento proposto dal Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, deliberato dal Comitato di Gestione (art. 9, L. 84/94) e approvato dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di concerto con il Ministro dell' Economia e delle Finanze.

Il conto consuntivo dell'Autorità di Sistema Portuale è allegato allo stato di previsione del Ministero Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per l'esercizio successivo a quello di approvazione.

Il rendiconto della gestione finanziaria è soggetto al controllo della Corte dei Conti (cfr.: art. 8 bis, comma 1, lettera c), legge 27 febbraio 1998, n. 30).

Strumento principale di regolazione, pianificazione e sviluppo è il Piano Regolatore di Sistema Portuale (art.5, comma 1 ter) , adottato dal Comitato di Gestione previa intesa con il Comune o i Comuni interessati, in cui vengono individuate le caratteristiche e la funzione delle aree interessate e l'ambito complessivo del porto, comprese le aree adibite alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale è stata costituita per effetto del succitato D.Lgs. n. 169 del 4 agosto 2016 ed in particolare con l'insediamento del Presidente nominato con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 128 del 5 aprile 2017; sulla base delle disposizioni di riforma, le ex Autorità Portuali del Levante (comprensiva dei porti di Bari, Monopoli e Barletta) di Brindisi e di Manfredonia sono confluite nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale con sede a Bari (Piazzale Cristoforo Colombo 1).

I valori fondamentali e i gli standard etici che guidano il processo decisionale e le attività dell'Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Meridionale, sono i seguenti:

- perseguire gli interessi attribuiti alle funzioni dell'AdSP MAM nel rispetto di leggi e normative vigenti, adottando comportamenti leali e corretti e realizzare valori di riferimento quali integrità, correttezza e onestà;
- improntare le regole organizzative e gestionali, in un'ottica di ottimizzazione dei costi ed efficiente utilizzo delle risorse disponibili;
- scoraggiare tutte le situazioni, nelle quali il beneficio personale di ogni soggetto appartenente all'Autorità possa essere anteposto agli interessi dell'Autorità stessa;
- coltivare l'immagine ed il prestigio dell'Ente nelle attività decisionali e di indirizzo, evitando comportamenti anche solo apparentemente scorretti;
- riconoscere alle risorse umane la loro fondamentale importanza per lo sviluppo, l'efficienza, l'efficacia e la rispondenza a legge dell'azione amministrativa, garantendo il rispetto delle professionalità e delle personalità di ciascuno;
- incentivare comportamenti trasparenti, aperti alle innovazioni e svolgere il proprio ruolo istituzionale nel rispetto della normativa vigente, con diligenza, professionalità, efficienza e correttezza, utilizzando al meglio i mezzi e il tempo a disposizione dell'Ente ed assumendo, in funzione del ruolo ricoperto, le responsabilità derivanti dalle proprie azioni e/o mission.

La visione che guida l'attività è quella di generare equilibri di sviluppo dei vari scali e garantire una crescita stabilizzata nel tempo, basandosi sui criteri di resilienza, competizione collaborativa e sinergia, e cercando un equilibrio fra le esigenze di efficienza dei porti e quelle dello sviluppo urbano delle città che li ospitano e l'inserimento nelle geometrie logistiche del mediterraneo dei sei scali del Sistema.

L'elenco portatori d'interesse (Stakeholder) con cui interagisce l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale sono:

- Operatori del Cluster trasporto marittimo, del settore portuale e della logistica;
- Risorse Umane;
- Fornitori;
- Pubblica Amministrazione;
- Collettività.

Nella categoria Operatori del Cluster trasporto marittimo, del settore portuale e della logistica rientrano Armatori, Corporazione Piloti, Ormeggiatori, Rimorchiatori, Agenti raccomandatori marittimi, Spedizionieri e tutte le imprese/organizzazioni coinvolte nel flusso delle merci e delle persone nei porti e che esercitano la propria attività a seguito del rilascio di autorizzazioni e concessioni dell'Autorità di Sistema Portuale e/o sotto la vigilanza/regolazione dell'Autorità stessa. Nella categoria Risorse Umane rientrano tutte le persone che svolgono la propria attività all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale e la cui professionalità e competenza è funzionale alla realizzazione delle strategie e delle azioni dell'Autorità stessa. Nella categoria Fornitori rientrano tutti gli operatori economici che risultano aggiudicatari delle procedure aventi ad oggetto l'acquisizione di servizi, forniture, lavori ed opere dell'AdSP MAM. Nella categoria Pubblica Amministrazione rientrano tutti quegli Enti/Altre Pubbliche Amministrazioni che sono interessate all'attività dell'Autorità di Sistema Portuale o che sono beneficiari delle imposte e tasse pagate dall'Autorità o che sono erogatori di contributi per lo svolgimento delle attività dell'Autorità stessa. Nella categoria Collettività rientrano tutti i Cittadini dei territori di riferimento dell'Autorità di Sistema Portuale considerati nel loro complesso e destinatari degli impatti dell'azione dell'Autorità stessa. I destinatari dell'attività di AdSP MAM sono maggiori rispetto a quelli evidenziati e in alcuni casi gli interventi potrebbero essere classificati in più categorie contemporaneamente, tuttavia si è cercato di individuare i principali destinatari delle azioni al fine di facilitare la comprensione dei risultati conseguiti.

Il 2017 è l'anno spartiacque tra le vecchie Autorità Portuali di Bari, Brindisi e Manfredonia e la nuova Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale: è l'anno in cui cambia la governance e il Sistema voluto dal decreto legislativo del 2016 nell'Adriatico Meridionale ingloba, oltre a Bari, Brindisi e Manfredonia, anche i porti di Barletta e Monopoli e da ultimo il porto di Termoli. La nuova governance immediatamente definisce la propria mission, che è quella di generare equilibri di sviluppo dei vari scali e garantire una crescita stabilizzata nel tempo, basandosi sui criteri di resilienza, competizione collaborativa e sinergia, e cercando un equilibrio fra le esigenze di efficienza dei porti e quelle dello sviluppo urbano delle città che li ospitano e l'inserimento nelle geometrie logistiche del mediterraneo dei sei scali del Sistema.

Sono queste le premesse, e le promesse, per guardare avanti e raggiungere importanti risultati. Il punto di partenza non era allettante, va sottolineato: scali di disordinate economie dove la commistione di traffici creava solo caos, una completa eterogeneità nella gestione delle procedure amministrative e una non sempre lungimirante delle strategie di infrastrutturazione. Era indispensabile una visione, oltre all'impellente necessità di reperire aree, ridisegnare i porti, dando loro una funzione precisa, consolidarli sul mercato, renderli ancora più competitivi, dare

loro un valore. Si è proceduto seguendo una strategia precisa per rendere competitivi gli scali rispetto alla portualità mediterranea, per dare efficacia alle prospettive di crescita, cogliendo i mutamenti del mercato, intercettando i cambiamenti socioeconomici, e adeguandovi la rotta, nella consapevolezza che i porti rappresentano il punto di partenza di un sistema che produce ricchezza. Le direttrici avviate e percorse, e da continuare a percorrere, hanno previsto la creazione di nuove infrastrutture e il consolidamento e la riqualificazione di altre esistenti per migliorare l'intero sistema portuale, incardinando su criteri di sostenibilità e innovazione i porti di Bari, Brindisi e Manfredonia, Barletta e Monopoli, ai quali si è aggiunto nel 2022 quello di Termoli, secondo priorità contemporanee e aderenti agli stimoli degli operatori, favorendo la competitività delle imprese e l'aumento dei posti di lavoro. Cinque anni di duro lavoro, portato avanti step by step, un processo dimostrato, tra l'altro, dal numero degli accordi procedurali, delle opere avviate e delle concessioni demaniali rilasciate le concessioni dei terminal, i partenariati pubblico/privato, gli accordi per il ro-ro, la restituzione di aree a un mercato che soffriva perché cresceva ma non aveva spazi per soddisfare la domanda di mercato e l'assoluto rilievo acquisito da tutti i porti amministrati dall' AdSP MAM nel settore della crocieristica e del trasporto passeggeri. L'AdSP si è posta sul mercato non con una politica "offertistica" ma con un pieno e assoluto matching – soddisfatto - tra domanda e offerta, senza temere, dopo attente valutazioni, di dire no a progetti o investimenti che non convincevano o ritenuti sbagliati.

I documenti di Programmazione adottati nel corso di questo quinquennio (Piano triennale delle Opere Pubbliche, Piano Operativo Triennale, Documento di Pianificazione Strategica di Sistema e per ultimo il Piano Generale Strategico 2021-2023) hanno definito tutte le missioni che l' AdSP intende portare avanti con riferimento alle sue attività.

Prima di tutto, con il Piano Triennale delle Opere Pubbliche si è prevista la realizzazione di infrastrutture condivise con il mercato, creando un valore aggiunto: infatti, tutto ciò che è stato costruito e ciò che è ancora in cantiere rispecchiano il gradimento già manifestato dal mercato, poiché si è sempre cercata una netta correlazione tra la costruzione delle infrastrutture e la funzione di regolazione del mercato stesso.

Con il Piano Operativo Triennale ai sensi di quanto stabilito dalla legge 84/94 e ss. mm. ii. l' AdSP MAM ha definito le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi.

Il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, invece, è stato disegnato volendo raggiungere obiettivi ben precisi come l'Integrazione nel Sistema dei trasporti regionale, nazionale ed EU dei porti dell' AdSP MAM, attraverso la definizione del Bacino di utenza del sistema Portuale e con l'individuazione delle funzioni da assegnare a ciascun porto, nel rispetto delle esigenze complessive del Sistema e di quelle del sub-bacino di riferimento.

Altri obiettivi che con il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema si è inteso realizzare sono relativi al soddisfacimento delle reali esigenze produttive del territorio, con particolare riferimento alle ZES (Zone Economiche Speciali), alla sostenibilità ambientale delle infrastrutture previste e delle azioni di Piano individuate, all'armonizzazione dei porti nel tessuto urbano di riferimento.

Con particolare riferimento alle ZES si osserva quanto segue.

Il processo di istituzione delle ZES è incardinato in un più complessivo disegno che il Paese sta conducendo per recuperare terreno nel sistema portuale e logistico che come abbiamo innanzi visto va dall'adozione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, all'accorpamento delle Autorità portuali fino alla programmazione per "aree logistiche integrate" di messa a sistema di porti, aree retroportuali, interporti e piattaforme logistiche, in una logica di interconnessione ai corridoi multimodali della rete TEN-T. La Regione Puglia, con i suoi due porti di livello core di Bari e Taranto e il suo inserimento insieme alla Basilicata, nella ALI Sistema Pugliese – Lucano, è parte integrante di questo processo ed ha deciso di cogliere l'opportunità delle ZES promuovendo la creazione di due differenti Zone Economiche Speciali, una di carattere interregionale che ha il suo baricentro nel porto di Taranto ed un'altra, di nostro precipuo interesse, incentrata sul sistema dei porti del Mar Adriatico. Con la DGR nr.1441 del 02 agosto 2018, infatti, la Regione ha approvato il Piano di Sviluppo Strategico per la costituzione delle due ZES, Adriatica e Ionica. La ZES Adriatica (connessa ai porti di Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli e Brindisi e agli snodi logistici degli aeroporti di Bari, Brindisi e Foggia, dell'interporto regionale della Puglia, della piattaforma logistica di Incoronata) comprende un'area di circa 2668 ettari così divisi: nella provincia di Brindisi sono stati individuati 942 ettari, in quella di Bari 633, in quella di Foggia 446, in quella di Lecce 378 ed al polo di Barletta 269. Oltre alle aree portuali e aeroportuali, include il polo di Foggia (con la zona industriale di Manfredonia e l'agglomerato ASI Foggia-Incoronata); il polo di Barletta (con la zona industriale di Barletta); il polo di Bari (con la zona P.I.P. di Bitonto, l'agglomerato ASI Bari-Modugno, la zona industriale di Altamura, la zona P.I.P. di Gravina, le zone industriali di Monopoli e Molfetta); il polo di Brindisi (con le aree ASI di Brindisi, Fasano e Ostuni); il polo di Lecce (con le aree ASI di Lecce-Surbo, Galatina-Soletto, Nardò-Galatone, le zone industriali di Casarano e Matino, il centro intermodale di Melissano).

Nello stesso provvedimento si dà atto altresì di aderire alla richiesta del Presidente della Regione Molise di partecipare alla ZES Puglia – Adriatica come da deliberazione nr. 375/2018 adottata dalla Giunta Regionale Molise. Il Molise, ha appena approvato il suo Piano di sviluppo Strategico consentendo così di definire ora nel dettaglio il percorso amministrativo che porterà all'istituzione in Puglia, accanto alla ZES Ionica, di questa seconda Zona Economica Speciale¹⁸ che può rappresentare certamente una occasione di fondamentale importanza per lo sviluppo di un ampio territorio di circa 2700 ettari tra le province di Foggia, BAT, Bari, Brindisi e Lecce (cui andranno sommate le superfici già perimetrate dalla Regione Molise) e "potrebbe ben stimolare e favorire la riconversione di siti produttivi dismessi (Bari e, soprattutto Manfredonia) e la migrazione verso modelli eco – sostenibili delle imprese interessate dal processo di decarbonizzazione (Brindisi).

In quest'ottica va altresì evidenziato che con il decreto ministeriale MIMS 13/08/2021 n.330 è stato approvato il programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), come elencati nell'Allegato 1, per un importo complessivo di euro 2.835,63 milioni relativo agli esercizi dal 2021 al 2026, nel rispetto del cronoprogramma procedurale previsto dall'Allegato 1 al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021.

Gli interventi di cui al comma 1 sono elencati, con l'individuazione del soggetto attuatore e del CUP, nell'Allegato 1, che costituisce parte integrante e sostanziale del decreto. 2. Gli interventi di cui al comma 1 sono ammessi al finanziamento statale a valere sulle risorse del Piano Complementare, di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9),

10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 nei limiti delle annualità che saranno assegnate in bilancio.

Risultano ammesse a finanziamento nell'allegato I del suddetto decreto ben tre grandi opere della ADSP MAM, ovvero:

Brindisi Completamento dell'infrastruttura portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e costa morena est (I e II lotto) I Lotto: B81B20001360005 39,000 € mln. Il Lotto B81B20001370005 19,000 € mln 58,000

Brindisi banchinamento e recupero funzionale dei piazzali della colmata di Capobianco (ex British gas) e realizzazione dei dragaggi ad esso funzionali sino alla quota -12 m slm B81B20001350005 30,000

Manfredonia Lavori di recupero e rifunzionalizzazione molo alti fondali B37H20021110005 80,000
Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 9.5.2022, registrato presso la Corte dei Conti, il Presidente della ADSPMAM prof. Ugo Patroni Griffi è stato nominato Commissario straordinario dell'intervento infrastrutturale di cui all'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla Legge 14 giugno 2019, n. 55, indicato nell'allegato 1 al suddetto decreto.

È quindi evidente il ruolo strategico che l'AdSP intende svolgere e svolgerà per dare attuazione ai propri interventi infrastrutturali, che rispondono pienamente alle linee di sviluppo nazionale dei porti italiani come previsto dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.

Con il **DPSS** si è riusciti essenzialmente a :

- ad omogeneizzare pratiche gestionali e procedure all'interno dei singoli porti, nel traguardo di una un'evidente economia di sistema;
- a migliorare le condizioni ambientali non solo all'interno dei porti, ma su tutto il territorio costiero del Mare Adriatico Meridionale;
- a garantire una comunicazione trasparente che attragga finanziamenti mirati all'interno dei porti ed a prevenire possibili situazioni conflittuali con le popolazioni residenti e gli utenti.

La pianificazione strategica ha puntato, quindi, a generare equilibri di sviluppo dei vari scali ed a garantire una crescita stabilizzata nel tempo, basandosi sui criteri di resilienza, competizione collaborativa e sinergia.

Con il Piano Generale Strategico 2021-2023 **l'AdSP MAM** ha delineato il proprio progetto di sviluppo per il triennio 2021-2023 definendo obiettivi strategici coerenti con la propria missione, improntati alla qualità e al miglioramento continuo dell'efficienza in sintonia con il **Piano Performance 2021 - 2023 nell'anno 2021 (Determina del Presidente n. 105 del 24/03/2021 recepito con Delibera del Comitato di Gestione n. 2 del 30/03/2021 e dell'atto integrativo con Delibera del Comitato di Gestione n. 12 del 21/07/2021) e nell'anno 2022 con l'Approvazione dell'aggiornamento per l'anno 2022 del Piano Generale Strategico 2021-2023 e approvazione del Piano Performance 2022/2024 (Determina del Presidente n. 83 del 10/03/2022 e recepito con Delibera del Comitato di Gestione n.2 del 18/03/2022).**

Tre sono gli assi strategici del documento:

1. Digitalizzazione e Innovazione;
2. Transizione Ecologica/Sostenibilità;
3. Legalità.

Con la predisposizione del primo Piano Generale Strategico l'AdSP MAM, quindi, intendeva andare ben oltre il semplice assolvimento degli obblighi ministeriali, adottando, a regime, un processo di Pianificazione Strategica in cui il Piano Triennale ha rappresentato uno degli aspetti cardine del complesso processo di definizione di strategie coerenti con le risorse a disposizione dell'Ente, ma non certamente l'unico ed il principale.

Tale Piano Generale Strategico ha rappresentato, nel corso del suo primo anno di attuazione un efficace punto di raccordo tra PTPCT e PP.

Obiettivo primario per l'AdSP MAM è stato quello di monitorare, attraverso gli indicatori di risultato stabiliti anche dal Ministero Vigilante, MIMS, la Performance dell'AdSP MAM in ordine alle 3 macro aree di interesse. Va sottolineato che le predette rilevazioni sono stati determinanti ai fini della ripartizione delle risorse ministeriali a valere prioritariamente sul fondo per la programmazione.

Considerato che nel Piano Generale Strategico con riferimento all'anno 2021 si erano definiti obiettivi riguardanti maggiormente l'ambito della Digitalizzazione e dell'Innovazione, mentre per l'anno 2022 l'AdSP MAM ha voluto soffermarsi maggiormente su aspetti riguardanti la Transizione Ecologica, la Sostenibilità e la Legalità.

Si sottolinea, infine che l'AdSP MAM nel corso dell'anno 2021 ha provveduto a redigere, anche qui per la prima volta, un Bilancio di Sostenibilità relativo all'anno 2020 (**approvato con Determina del Presidente n. 361 del 30/09/2021**) per rendicontare e fare conoscere sempre più ai propri Portatori di interesse le attività svolte e i loro impatti.

Il Bilancio di Sostenibilità prende in considerazione, oltre l'aspetto economico e le relative performance economiche/finanziarie dell'Autorità, gli aspetti collegati al sociale e alla sostenibilità ambientale. In particolare è interessante la lettura, per l'aspetto economico, del valore economico generato dall'Autorità ed il valore distribuito ai Portatori di interesse di riferimento e l'approccio alle tematiche dell'anticorruzione e dell'approvvigionamento dei beni e servizi, per l'aspetto sociale, della gestione del Personale dell'Autorità e delle sue caratteristiche e il coinvolgimento delle Comunità locali e, per l'aspetto ambientale, le tematiche collegate ai consumi energetici ed alle azioni previste per il loro efficientamento e riduzione delle immissioni in area e quelle collegate allo sviluppo turistico ed economico dei territori di riferimento oltre all'attenzione allo sviluppo di percorsi di formazione su tematiche specifiche allo sviluppo dei sistemi portuali e dei loro territori. Gli aspetti evidenziati sono stati considerati all'interno delle varie tipologie di Portatori di interesse di riferimento.

Nel corso dell'anno 2022 l'AdSP MAM intende affinare tutti i processi, in un'ottica di miglioramento continuo, nei prossimi anni al fine di consentire a tutti i cittadini e interlocutori di conoscere l'operato dell'Autorità e come la stessa realizza la sua missione.

Link a: POT, Piano delle Opere pubbliche, Piano Generale Strategico anno 2021 e Bilancio di Sostenibilità anno 2020:

1. https://www.adspmam.it/media/POT%20adspmam%202020-2022_finale.pdf
2. https://adspmam.etrasparenza.it/archivio53_atti-di-programmazione_0_647_781_1.html
3. https://adspmam.etrasparenza.it/archiviofile/aplevante/Performance_AdSP_MAM/2021/Piano%20Generale%20Strategico%202021-2023%20v1%206.pdf
4. https://adspmam.etrasparenza.it/moduli/downloadFile.php?file=oggetto_allegati/21277_9215800_OASDP+MAM+SCHEMA+BIL+SOST.Tra.pdf

Sottosezione 2 - Performance

La presente sottosezione è redatta ai sensi dell'art. 6, comma 2, lett. a) del D.L. 80/2021 ed ha ad oggetto l'individuazione degli obiettivi programmatici e strategici della Performance dell'AdSP, in ossequio a quanto previsto dal Capo II del D.Lgs. 150/2009 ss.mm.ii., nonché dalle Linee Guida emanate dal Dipartimento della Funzione Pubblica.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha di conseguenza proceduto ad elaborare sin dalla sua istituzione, tutte le procedure indispensabili a dare seguito agli obblighi di legge ed a dotare la propria realtà amministrativa degli strumenti operativi necessari al controllo e alla misurazione delle performance del proprio personale.

Questa attività ha consentito il raggiungimento degli obiettivi strategici fissati sia dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile che dalla stessa Autorità.

Al riguardo si segnala la costituzione dell' OIV Monocratico, l'adozione del primo Piano della Performance, condiviso dagli organi di indirizzo politico, la predisposizione del regolamento operativo per la valutazione degli incarichi dirigenziali, il perfezionamento del nuovo Sistema di Misurazione e Valutazione delle Performance dei dipendenti e l'approvazione in sede di contrattazione decentrata del personale dirigente e non dirigente.

Il Ciclo della Performance dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale per il triennio 2022-2024, si articola nelle seguenti fasi:

- a) definizione e assegnazione degli obiettivi che si intendono raggiungere, nonché dei valori attesi di risultato e dei rispettivi indicatori;
- b) collegamento tra gli obiettivi e l'allocazione delle risorse;
- c) monitoraggio in corso di esercizio e attivazione di eventuali interventi correttivi;
- d) misurazione e valutazione della Performance, Organizzativa e Individuale attraverso apposito sistema approvato con Delibera del Comitato di Gestione n.05 del 25/06/2020;
- e) utilizzo dei sistemi premianti, secondo criteri di valorizzazione del merito, di cui ai rispettivi regolamenti allegati alla contrattazione decentrata;
- f) rendicontazione dello status di raggiungimento degli obiettivi prefissati:
 - all'Organismo Indipendente di Valutazione Monocratico nominato con Determina del Presidente n.230 del 22/06/2021;
 - ai Vertici dell'Ente (Presidente e Segretario Generale);
 - agli Stakeholders individuati nell'Organismo di Partenariato della risorsa del mare;
 - ai cittadini, ai soggetti interessati, agli utenti e ai destinatari dei servizi.

Per il triennio 2022 – 2024 l'AdSP MAM ha inteso strutturare il proprio Piano Performance in maniera ambiziosa, con l'obiettivo di intraprendere un percorso innovativo di gestione della efficienza amministrativa, che prende le mosse dal Piano Generale Strategico 2021 - 2023.

Con la predisposizione del primo Piano Generale Strategico l'AdSP MAM intendeva andare ben oltre il semplice assolvimento degli obblighi ministeriali, adottando, a regime, un processo di pianificazione strategica in cui il Piano triennale ha rappresentato uno degli aspetti cardine del complesso processo di definizione di strategie coerenti con le risorse a disposizione dell'Ente, ma non certamente l'unico ed il principale.

Tale Piano Generale Strategico ha rappresentato, nel corso del suo primo anno di attuazione un **efficace punto di raccordo tra PTPCT e PP.**

Obiettivo primario per l'AdSP MAM è stato quello di monitorare, attraverso gli indicatori di risultato stabiliti anche dal Ministero Vigilante, MIMS, la Performance dell'AdSP MAM in ordine alle 3 macro aree di interesse. Va sottolineato che le predette rilevazioni sono state determinanti ai fini della ripartizione delle risorse ministeriali a valere prioritariamente sul fondo per la programmazione.

Considerato che nel Piano Generale Strategico con riferimento all'anno 2021 si erano definiti obiettivi riguardanti maggiormente l'ambito della Digitalizzazione e dell'Innovazione, per l'anno 2022 l'AdSP MAM ha voluto soffermarsi maggiormente su aspetti riguardanti la Transizione Ecologica, la Sostenibilità e la Legalità.

Il processo di pianificazione strategica, inteso come metodologia volta a razionalizzare il processo decisionale che deve condurre alla formulazione di una strategia, si articola, nelle seguenti fasi:

- Definizione della Missione dell'AdSP MAM;
- Analisi di contesto;
- Definizione degli obiettivi strategici;
- Definizione degli obiettivi operativi;
- Definizione delle linee di azione;
- Attuazione del piano;
- Monitoraggio e valutazione.

Il ciclo di pianificazione strategica è sinteticamente rappresentato nella Figura 1. di seguito:



Per l'anno 2022 l' AdSP MAM ha aggiornato il Piano Generale Strategico (**approvato con Determina del Presidente n. 83 del 10/03/2022 e recepito con Delibera del Comitato di Gestione n. 2 del 18/03/2022**) che ha rappresentato per l'anno 2021 un ottimo strumento di raggiungimento della compliance tra il PTPCT ed il Piano Performance per il triennio 2021 - 2023, così come previsto nel PNA 2019 e dall'art. 5 co. 1 del D.L.150/2009.

Per l' aggiornamento del Piano Generale Strategico per l' anno 2022, l' AdSP , rispetto all' anno 2021, ha rivisto la struttura del documento limitandosi a confermare le 3 LINEE GENERALI DI INDIRIZZO:

1. **Innovazione Tecnologica e Transizione al Digitale;**
2. **Transizione Ecologica/ Sostenibilità;**
3. **Legalità;**

inserendo la parola "Sostenibilità" all'interno della linea generale di indirizzo che riguarda la Transizione Ecologica ed eliminando la parte denominata " le istituzione delle ZES" indicata come PRIORITÀ TRASVERSALE nel Piano Generale Strategico che faceva riferimento all' anno 2021, in quanto gli ultimi sviluppi normativi con riferimento alle ZES, hanno decisamente rivisto il ruolo delle AdSP in relazione alla governance delle stesse e pertanto si è ritenuto più proficuo indirizzare l' azione di programmazione verso lo **Sviluppo, più deciso, degli obiettivi legati alle succitate 3 linee generali di indirizzo.**

Il Piano delle Performance viene redatto per il 2022 sulla base dell' aggiornamento del Piano Generale Strategico 2021-2023 e in uno al Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, e dà avvio al Ciclo della Performance e quindi al processo valutativo.

Il processo attraverso il quale si perviene alla definizione e all'assegnazione degli obiettivi prende avvio nel mese di gennaio.

Il Presidente quindi provvede ad assegnare gli obiettivi all'esito di un processo di confronto e dialogo con il Segretario Generale ed i dirigenti in una logica di programmazione partecipata, che deve necessariamente tener conto dei risultati degli esercizi precedenti e delle variabili non programmabili nel corso delle normali attività di programmazione, nonché delle strategie di sviluppo che l'Ente intende raggiungere, individuate negli atti di programmazione come il Piano Generale Strategico e il Piano Operativo Triennale.

Per l'anno 2022 tale attività si è concentrata nel corso dei mesi di gennaio e febbraio.

È necessario rilevare in ogni caso che l'individuazione degli obiettivi dei Dirigenti e del Segretario Generale non può prescindere dalla analisi e dalla correlazione con gli obiettivi strategici assegnati dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile ai Presidenti delle AdSP per l' anno 2022, già assegnati con la Direttiva Ministeriale n. 28 in data 4 febbraio 2022, oltre che quelli già individuati come tali nel Piano Operativo Triennale.

Il Presidente valuterà le proposte dei Dirigenti secondo il percorso individuato nel Regolamento approvato dal Comitato di Gestione.

Nell'ambito di incontri plenari vengono altresì forniti dal Presidente o dal Segretario Generale, i necessari indirizzi per la realizzazione degli eventuali obiettivi organizzativi (trasversali).

Dai richiamati incontri plenari scaturisce un verbale di concordamento in cui tutti i Dirigenti fissano gli obiettivi ad essi assegnati sottoscrivendo il verbale e di quest'ultimo viene data comunicazione informale all' OIV Monocratico, che esprime il suo parere favorevole.

Successivamente alla adozione, l'insieme degli obiettivi strategici ed operativi, riassunti in un prospetto tabellare, unitamente alle relative schede, sarà presentato dal Segretario Generale e dal Presidente, per la relativa approvazione, al Comitato di Gestione, per la necessaria ratifica da parte dell'Organo deputato.

Con la pubblicazione del Piano Performance e dell' aggiornamento del Piano Generale Strategico sulla intranet dell'Ente e con l'approvazione degli stessi con Determina del Presidente e poi con la ratifica con Delibera del Comitato di Gestione, avviene l'assegnazione formale degli obiettivi operativi a tutti i Dirigenti e al relativo personale non dirigenziale in essi coinvolto. La pubblicazione del Piano Performance sul portale dell'AdSP nella sezione Amministrazione Trasparente, insieme all' aggiornamento del Piano Generale Strategico per l' anno 2022, assolve invece agli obblighi sulla Trasparenza e di divulgazione agli stakeholders.

Obiettivi Strategici e Obiettivi Operativi

La individuazione delle aree e degli obiettivi strategici continua anche in questa occasione a prendere le mosse dal POT 2020/2022 e tiene conto degli obiettivi che annualmente il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile assegna ai Presidenti delle AdSP.

Per il 2022, il Comitato di Gestione ha confermato, con la delibera n. 15 del 15/09/2021, gli obiettivi previsti nel POT 2020-2022, rinviando al successivo esercizio una revisione del documento.

Sono, quindi, immediatamente richiamabili gli obiettivi strategici inseriti nel POT 2020-2022 e che si riferiscono alle azioni fondamentali che l'Ente sta attuando per migliorare la competitività degli scali di Sistema in ambito territoriale e nazionale, nel rispetto delle direttive fissate a livello regionale dal Piano Regionale dei Trasporti ed a livello centrale dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica:

Obiettivo n°	Azione
1 Semplificazione e snellimento	Misure per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui porti con particolare riguardo allo snellimento delle pratiche amministrative e doganali, della procedura per l'approvazione dei progetti infrastrutturali e per la procedura per il dragaggio dei fondali ed ancora recepimento delle Direttive di integrazione e semplificazione delle procedure da accordi internazionali
2 Concorrenza, trasparenza e miglioramento dei servizi	Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori attraverso indirizzi nazionali e modalità di assegnazione dei servizi nautici, regolamento delle concessioni demaniali e promozione della concorrenza e degli investimenti, incremento della competitività del lavoro portuale, potenziamento dei controlli fitosanitari sui prodotti vegetali alla frontiera portuale, promozione del settore turistico attraverso il potenziamento del settore crocieristico
3 Miglioramento dell'accessibilità e dei collegamenti marittimi e terrestri	Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare attraverso la semplificazione delle manovre ferroviarie dei porti, la introduzione del "fast corridor" ferroviario in scali merci con dotazioni e volumi di traffici adeguati, promozioni dei collegamenti via mare con accesso ai terminal nazionali strategici da e per il Mediterraneo, aggregazione ed incentivazione della domanda di trasporto merci, promozione e sviluppo dei collegamenti fluvio-marittimi
4 Integrazione del sistema logistico	Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche delle attività manifatturiere e logistiche attraverso l'istituzione delle Aree Logistiche Integrate nelle regioni a più lento sviluppo, promozione di accordi di partenariato tra sistemi portuali, incentivazione della localizzazione delle attività manifatturiere e logistiche nelle aree portuali nazionali e nelle aree logistiche integrate del mezzogiorno.
5 Adeguamento e potenziamento della infrastrutturazione	Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri attraverso la definizione di criteri di selezione e priorità delle proposte di finanziamento pubblico per gli investimenti proposti dalla AdSP, definizioni di progetti intesi ad aumentare l'accessibilità nazionale ed internazionale dei porti italiani, costituzione di un osservatorio per l'analisi dei costi e dei tempi di realizzazione degli investimenti ed infine ricognizione, recupero di servizi militari e di aree militari abbandonate, dismesse o sotto utilizzate per aumentare le aree retro portuali minimizzando il consumo di suolo.
6 Innovazione	Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità italiana attraverso la digitalizzazione della catena logistica, la promozione di collaborazioni strutturate di ricerca fra le AdSP e le Università e Centri di Ricerca, la promozione ed il finanziamento di programmi di alta formazione a livello nazionale ed infine misure legislative atte a consolidare la diffusione della piattaforma logistica nazionale.
7	Misura per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti

Sostenibilità	attraverso l'introduzione su base legislativa dell'obbligo di redazione dei piani energetici ambientali da parte delle AdSP, istituzione di un fondo nazionale "green ports" ed infine di concerto con il MISE introduzione di misure incentivanti per il rinnovo delle flotte.
8 programmazione e certezza delle risorse finanziarie	Misura per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei sistemi portuali attraverso l'introduzione di un sistema bilanciato con riferimento all'allocazione delle risorse economiche generate all'interno dei porti del sistema.
9 coordinamento nazionale	Avvio di un processo di monitoraggio, pianificazione e promozione della portualità e della logistica italiana attraverso anche la riorganizzazione della D.G. della portualità e della logistica e del MIT, la implementazione di un sistema per il monitoraggio e la pianificazione del sistema nazionale della portualità, della logistica e del trasporto marittimo, la istituzionalizzazione di un forum del partenariato logistico e portuale, la revisione e l'armonizzazione delle norme sulla programmazione dei porti e le perimetrazioni della AdSP, la promozione del marketing strategico del sistema portuale logistico ed infine la definizione delle norme quadro per la predisposizione dei piani regolatori e del POT.
10 attualizzazione della governance del sistema mare	Misure per adeguare la governance dei porti alla missione della portualità italiana attraverso la proposta di un nuovo modello di governance.

Per quanto riguarda gli obiettivi operativi per il Segretario Generale e per ciascun Dirigente di Dipartimento è stata predisposta una scheda di dettaglio contenente gli obiettivi operativi assegnati, nelle modalità sopra descritte, elaborate sulla base dello schema generale degli obiettivi operativi presente al capitolo 7 dell'aggiornamento del Piano Generale Strategico 2021 – 2023 per l'anno 2022.

OBIETTIVI OPERATIVI

Di seguito sono illustrati in maniera descrittiva gli interventi che, questa Autorità, intende attuare in ordine alle 3 linee generali di indirizzo (Innovazione Tecnologica e Transizione al Digitale, Transizione Ecologica, Legalità) nel corso dell'anno 2022 e da cui sono state elaborate le schede degli obiettivi per il Segretario Generale e per tutti i Dirigenti, presenti in forma tabellare all'interno del nuovo Piano Performance 2022-2024 visibile al link di seguito: [Portale Trasparenza Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli - PP 2022 - 2024](#)

Innovazione Tecnologica e Transizione al Digitale

Sportello Unico Amministrativo (SUA)

Il decreto n. 169 del 2016 “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124.”, ha previsto l'istituzione all'interno delle AdSP di due sportelli: lo Sportello Unico Doganale per il Controllo sulla merce e lo Sportello Unico Amministrativo per tutti gli altri procedimenti e per le altre attività produttive in porto non esclusivamente commerciali. Tra queste istanze rientrano anche quelle che richiedono l'avvio di procedure complesse che prevedono l'acquisizione di certificazioni, intese, concertazioni, pareri di altri enti, uffici o amministrazioni di vario genere.

L'Ente, coerentemente con le previsioni di legge, ha avviato la fase di progettazione dello Sportello Unico Amministrativo integrato nella sua Zona Economica Speciale (ZES) per il rilascio, in maniera semplificata e con gli strumenti tipici delle single window, delle autorizzazioni tecniche ed amministrative necessarie per le attività logistiche ed operative da parte dei privati nell'ambito portuale. Il SUA è uno strumento indispensabile per semplificare i procedimenti amministrativi, portuali, demaniali e per inter-operare con i sistemi applicativi degli altri Enti pubblici coinvolti nei processi decisionali, coerentemente con le regole tecniche previste dal CAD e dalle linee guida dell'Agenda Digitale Italiana (AgID).

Nel corso del 2021, in coerenza con gli obiettivi operativi individuati nel presente Piano Strategico, sono state portate a termine le attività previste nella prima fase di implementazione dello Sportello Unico Amministrativo, riportate di seguito per comodità di consultazione:

- Approvazione del “modello architetture inerente il funzionamento ed il monitoraggio”, con Delibera del Comitato di Gestione n.14 del 15.09.2021;
- Approvazione del “Regolamento che disciplina l'organizzazione e il funzionamento del SUA”, con Delibera del Comitato di Gestione n.14 del 15.09.2021;
- Sviluppo e pubblicazione del il nuovo portale dedicato ai servizi SUA, raggiungibile al link <https://sua.adspmam.it>
- Attivazione di nr.3 procedure:
 - iscrizioni e rinnovo nei registri ex art. 68
 - autorizzazioni trasporti eccezionali
 - accessi in porto.

L'Ente, nel corso del 2022, procederà con la dematerializzazione ed il rilascio in esercizio del 100% dei seguenti procedimenti SUA:

ID	Cluster Normativi	Macro Ambito	Procedimenti SUA
1	L. n 84/94 e s.m.i	Autorizzazione Imprese Portuali per Operazioni e Servizi Portuali -	Rilascio di Autorizzazioni alle imprese per le operazioni portuali (L.84/94 Art. 16)

ID	Cluster Normativi	Macro Ambito	Procedimenti SUA
		Art.16	
2		Autorizzazione della fornitura del lavoro portuale temporaneo (Compagnia Portuale) - Art.17	Rilascio di Autorizzazioni per la fornitura del lavoro portuale temporaneo
3		Concessioni di Aree e Banchine portuali (terminalisti)- Art. 18	<ul style="list-style-type: none"> • Rilascio concessioni delle aree e banchine portuali; • Rinnovo concessione di aree e banchine portuali • Affidamento ad altre imprese portuali; • Riduzione del canone; • Rinuncia alla concessione. <p><i>NB: a questa tipologia di concessioni si applicano anche i procedimenti previsti dal Cod. Nav. di seguito segnalati.</i></p>
4	Cod. Nav. e Regolamento Esecutivo della Navigazione Marittima	Variazione al contenuto concessione - Cod. Nav. ex art. 24	<p>Variazione al contenuto concessione</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>NB: applicabile alle concessioni di beni demaniali - ex art. 36 Cod. Nav. e alle concessioni di aree e banchine - ex. Art. 18 L. n. 84/94</i>
5		Concessioni di beni demaniali - Cod. Nav. Art. 36	<ul style="list-style-type: none"> • Rilascio concessioni beni demaniali; • Rinnovo concessioni beni demaniali.
6		Anticipata occupazione- Cod. Nav Art. 38	<p>Anticipata occupazione</p> <p><i>NB: applicabile alle concessioni di beni demaniali - ex art. 36 Cod. Nav. e alle concessioni di aree e banchine - ex. Art. 18 L. n. 84/94</i></p>
7		Costituzione d'ipoteca- Cod. Nav Art.41	<i>NB: applicabile alle concessioni di beni demaniali - ex art. 36 Cod. Nav. e alle concessioni di aree e banchine - ex. Art. 18 L. n. 84/94</i>
8		Affidamento ad altri soggetti delle attività della concessione - Cod. Nav Art. 45 bis	<p>Affidamento ad altri delle attività secondarie oggetto della concessione</p> <p><i>NB: applicabile alle concessioni di beni demaniali - ex art. 36 Cod. Nav. e alle concessioni di aree e banchine - ex. Art. 18 L. n. 84/94</i></p>
9		Subingresso alla concessione -	Subingresso alla concessione

ID	Cluster Normativi	Macro Ambito	Procedimenti SUA
		Cod. Nav Art.46	<i>NB: applicabile alle concessioni di beni demaniali - ex art. 36 Cod. Nav. e alle concessioni di aree e banchine - ex. Art. 18 L. n. 84/94</i>
10		Nuove opere in prossimità del demanio marittimo - Cod. Nav. Art 55	Nuove opere in prossimità del Demanio Marittimo
11	Ordinanze e/o regolamenti locali	Gestione richieste per aree operative e destinate ad uso pubblico	Autorizzazioni all'uso fiamma in porto
			Autorizzazione al deposito merci in porto
			Autorizzazioni all'occupazione temporanea del demanio per manifestazioni/eventi, cantieri lavori, riprese cinematografiche ecc.
12		Ordinanza in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'art.24 della L.n.84/94	Autorizzazione all'uso esclusivo dello scalo per varo; o alaggio imbarcazioni per singole giornate o mezze giornate.
13	Decreti Ministeriali (D.M)	Regolamento recante la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni per l'esercizio di attività portuali - D. M. 585/1995	Autorizzazioni all'autoproduzione

Transizione Ecologica e Sostenibilità

Rendicontazione di Sostenibilità

L'Unione Europea, attraverso il Libro verde della Commissione (2001), presenta questa definizione di bilancio di sostenibilità: "L'integrazione volontaria delle preoccupazioni sociali ed ecologiche delle imprese nelle loro operazioni commerciali e nei loro rapporti con le parti interessate". Sei anni dopo, anche il ministero dell'Interno in Italia ha fissato una definizione nazionale per questo impegno aziendale: "Il Bilancio Sociale è l'esito di un processo con cui l'Amministrazione rende conto delle scelte, delle attività, dei risultati e dell'impiego di risorse in un dato periodo, in modo da consentire ai cittadini e ai diversi interlocutori di conoscere e formulare un proprio giudizio su come l'amministrazione interpreta e realizza la sua missione istituzionale e il suo mandato".

La rendicontazione di sostenibilità deve quindi fornire una rappresentazione equilibrata e ragionevole della Performance di Sostenibilità di un'organizzazione, compresi gli impatti sia positivi sia negativi generati dal suo operare.

In pratica, la rendicontazione deve illustrare la Performance dell'Organizzazione con riferimento al più ampio tema della Sostenibilità. La questione sottostante la rendicontazione di Sostenibilità è rappresentata dal modo in cui un'organizzazione contribuisce, o intende contribuire in futuro, al miglioramento o al peggioramento delle condizioni economiche, ambientali e sociali e dei rispettivi andamenti a livello locale, regionale o internazionale. Il mero rendiconto dell'andamento della Performance Individuale (o dell'efficienza dell'organizzazione) non sarebbe in grado di rispondere a questa domanda. Pertanto, è necessario che la rendicontazione presenti la Performance rispetto al concetto più ampio di Sostenibilità, cioè che analizzi la Performance dell'Organizzazione nel contesto dei limiti e delle richieste relative a risorse ambientali o sociali a livello settoriale, locale, regionale o internazionale.

La Direttiva Ministeriale del MIMS n. 166 in data 21 aprile 2021, recante l'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di Sistema portuale per l'anno 2021 assegnava al Presidente dell' AdSP MAM, come Obiettivo strategico generale N. 4 la "Rendicontazione di sostenibilità dell'Ente" attuato attraverso un obiettivo operativo denominato "Predisposizione del Modello di rendicontazione di sostenibilità dell'Ente" con riferimento all' anno 2020 da redigere entro la fine del 2021.

L' AdSP MAM al fine del raggiungere il suddetto obiettivo strategico e vista l'esigenza di formare i dipendenti dell'AdSP MAM per la redazione del Bilancio di Sostenibilità, al fine di rafforzare la percezione pubblica dell'importanza delle azioni dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e di dare maggiore visibilità all'attività svolta, in modo da accrescere il proprio ruolo nella comunità locale di riferimento e il consenso a livello sociale, con Determina del Presidente Nr. 183 del 21/05/2021 ha avviato un processo di formazione on the job per la redazione del Bilancio di Sostenibilità dell'AdSP MAM affidando lo stesso al Dott. Paolo Braccini, esperto in materia.

Successivamente con Determina del Presidente Nr. 361 del 30/09/2021 l' AdSP MAM ha approvato il proprio Bilancio di Sostenibilità per l' anno 2020.

Questo documento è il primo di questo tipo redatto dall'AdSP MAM e prende in considerazione, oltre l'aspetto economico e le relative performance economiche/finanziarie dell'Autorità, anche

gli aspetti collegati al sociale e alla sostenibilità ambientale, soffermandosi sul valore economico generato dall'AdSP MAM ed sul valore distribuito ai suoi principali stakeholders con particolare riferimento all'approccio rivolto alle tematiche dell'anticorruzione e dell'approvvigionamento dei beni e servizi, per l'aspetto sociale, della gestione del Personale dell'Autorità e delle sue caratteristiche e il coinvolgimento delle Comunità locali e, per l'aspetto ambientale, le tematiche collegate ai consumi energetici ed alle azioni previste per il loro efficientamento e riduzione delle emissioni in area e quelle collegate allo sviluppo turistico ed economico dei territori di riferimento oltre all'attenzione allo sviluppo di percorsi di formazione su tematiche specifiche allo sviluppo dei sistemi portuali e dei loro territori.

Dal Punto di vista metodologico il Bilancio di Sostenibilità per l'anno 2020 dell'AdSP MAM è stato redatto seguendo i principi di redazione del Sustainability Reporting Standards del Global Reporting Initiative (GRI) secondo l'opzione di rendicontazione "Referenced" e del GBS (Gruppo di studio per il Bilancio Sociale) al fine di prendere in considerazione contemporaneamente sia l'approccio tridimensionale (GRI) rivolto alla sostenibilità economica, sociale e ambientale sia l'approccio ai portatori di interesse ("Stakeholder") (GBS).

Così come indicato nello stesso Bilancio di Sostenibilità per l'anno 2020, l'AdSP MAM intende nel corso dell'anno 2022, predisporre il Bilancio di Sostenibilità per l'anno 2021 in un'ottica di miglioramento continuo, tenendo anche conto che la Direttiva Ministeriale del MIMS n. 28 in data 4 febbraio 2022, recante l'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di Sistema portuale per l'anno 2022 ha riassegnato al Presidente dell'AdSP MAM, come Obiettivo strategico generale N. 3 la "Rendicontazione di sostenibilità dell'Ente" articolato attraverso un obiettivo operativo denominato "Predisposizione della Rendicontazione di sostenibilità dell'Ente" con riferimento all'anno 2021 da redigere entro settembre 2022.

Al fine di predisporre in maniera più ampia e dettagliata, la Rendicontazione di Sostenibilità dell'AdSP MAM con riferimento all'anno 2021, si è deciso, per l'anno 2022, di considerare tale adempimento come un obiettivo trasversale a tutti i Dipartimenti.

Legalità

Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO)

Il PIAO ha l'obiettivo di assorbire, razionalizzandone la disciplina in un'ottica di massima semplificazione, molti degli atti di pianificazione cui sono tenute le amministrazioni.

Con l'adozione del presente provvedimento, pertanto, si intende garantire la migliore applicazione delle disposizioni normative che in materia di performance, di personale, di organizzazione del lavoro e delle attività, consentono di raggiungere elevati livelli di qualità dei servizi e di gestione dell'azione amministrativa.

Il PIAO di fatto "sostituisce":

OBIETTIVI OPERATIVI IN FORMATO TABELLARE

In ordine all'attuazione degli obiettivi strategici di cui al Capitolo 4, di seguito sono illustrati in forma schematica gli obiettivi operativi che, questa AdSP, dovrà realizzare nel corso del 2022 e che in alcuni casi rappresentano **la Fase 2** (esempio lo Sviluppo dello Sportello Unico Amministrativo) degli obiettivi realizzati nel corso del 2021.

1.1. Innovazione tecnologica e transizione al digitale

Obiettivo operativo	Dipartimenti coinvolti	Attuazione
Sviluppo dello Sportello Unico Amministrativo	- Tutti	2021-2023
1 FASE 2 : Completamento delle procedure di digitalizzazione dei procedimenti amministrativi da dematerializzare- analisi dei procedimenti e rilascio in esercizio del 100% dei servizi di presentazione delle istanze attraverso lo Sportello Unico Amministrativo. (FASE 2)	- Tutti	2022 Fase 2

1.2. Transizione ecologica

	Obiettivo operativo	Dipartimenti coinvolti	Attuazione
1	Supporto alla predisposizione della rendicontazione di sostenibilità dell' Ente	- Tutti	2022 Annuale
2	Adeguamenti relativi agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi ai sensi del D. LEG. 8 novembre 2021, n. 197.	- Esercizio Porto di Bari - Esercizio Porto di Brindisi - Segretario Generale	2022 Annuale
3	Avvio delle procedure di affidamento di almeno il 60% degli interventi ricompresi nell'elenco annuale del Programma Triennale Opere Pubbliche 2022-2024	- Tecnico	2022 Annuale

1.3. Legalità

	Obiettivo operativo	Dipartimenti coinvolti	Attuazione
1	Predisposizione del Piano Integrato Attività e Organizzazione (PIAO)	- Legale - Ec. Finanziario - Sviluppo e Innovazione	2022 Annuale
2	Aggiornamento del Regolamento dei contratti dell'AdSP MAM, approvato con D.P. n. 67 del 14.02.2020, alla luce delle numerose modifiche intervenute sul D.Lgs 50/2016.	- Dip. Amministrativo	2022 Annuale
3	Attuazione adempimenti relativi al vigente P.T.P.C.T.	- Tutti	2022

Sottosezione di Programmazione – RISCHI CORRUTTIVI E TRASPARENZA

Il PIAO come detto deve costituire uno strumento "integrato" che sostituisce i Piani del passato e li sintetizza in uno strumento nuovo e omnicomprensivo che consente una completa analisi dell'Amministrazione e di tutti i suoi obiettivi di pianificazione.

Occorre pertanto in questa prima fase preliminare di redazione del nuovo strumento di gestione, individuare i principi cardine cui si è ispirata la redazione del PTPCT vigente e riportare la ratio di quella impostazione nel presente documento, affinandone in ragione dell'esperienza maturata dalla AdSP sin dalla sua istituzione, i contenuti ed adeguandone la impostazione ai nuovi principi normativi.

Nel corso del 2021 il Legislatore all'articolo 6 del decreto legge n. 80/2021 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”, ha approvato il cosiddetto “Decreto Reclutamento” convertito dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, introducendo il P.I.A.O. con l’obiettivo di:

- assicurare la qualità e la trasparenza dell’attività amministrativa,
- migliorare la qualità dei servizi ai cittadini e alle imprese,
- procedere alla costante e progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi.

Da evidenziare, sempre nel corso del 2021, il Decreto Legge del 31 maggio 2021, n. 77, sulla “Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure” convertito con modificazione dalla legge n. 29 luglio 2021, n. 108 (G.U. n. 81 del 30 luglio 2021). Il cosiddetto Decreto Semplificazioni bis, ha introdotto disposizioni in materia di Governance per il PNRR e disposizioni in tema accelerazione e snellimento delle procedure e di rafforzamento della capacità amministrativa. La legge di conversione ha sostanzialmente mantenuto l’impianto delle previsioni del decreto legge in questione, apportando comunque alcune novità normative, nell’ambito di un testo che è intervenuto anche sul regime degli appalti pubblici, incidendo sul regime “ordinario” dei contratti pubblici disciplinato dal relativo codice, di cui al d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, in parte intervenendo sulla normativa derogatoria introdotta sulla spinta dell’emergenza pandemica con decretazione d’urgenza, come ad esempio il d.l. 16 luglio 2020, n. 76 (cosiddetto Decreto Semplificazioni), e su altre disposizioni derogatorie in materia, come il cosiddetto decreto sblocca cantieri, d.l. 18 aprile 2019, n. 32.

In materia di procedimento amministrativo, Il decreto legge n. 77/2021 ha apportato alcune modifiche alla legge sul procedimento amministrativo 7 agosto 1990, n. 241, ovvero sulla disciplina generale che si applica a ogni procedimento, salvo che non sia prevista una disciplina speciale derogatoria.

Le novità, poche ma importanti per la loro valenza generale, hanno riguardato il potere sostitutivo (art. 2 legge n. 241/1990); la disciplina del silenzio assenso (art. 20 legge n. 241/1990) e il regime dell’annullamento d’ufficio (art. 21-nonieslegge n. 241/1990).

Con Delibera n. 469 del 9 giugno 2021 l’ ANAC ha emanato linee guida in materia di whistleblowing recepite da questa Autorità che ha integrato il proprio Regolamento come descritto nella sezione dedicata al whistleblowing del presente Piano.

Si evidenzia, inoltre, che come previsto dal comma 12 dell’articolo 1 del DL n. 228/2021, sono sospese le sanzioni per la mancata adozione del Piano della performance, del Piano organizzativo del lavoro agile, del Piano dei fabbisogni di personale, mentre permangono le sanzioni per la mancata adozione del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, come stabilito dall’art. 19, comma 5, lettera b, del DL n. n. 90/20145. In tal senso, si ricorda che lo scorso 12 gennaio, l’ANAC ha deliberato, per il 2022, il rinvio della data di approvazione del PTPCT al 30 aprile p.v..

Con la [Legge di Bilancio 2022](#) (L. 30.12.2021 n. 234) il Legislatore ha previsto una serie di misure e risorse extra per la PA e il lavoro pubblico a partire dal 1° gennaio 2022.

In totale il Governo ha stanziato numerose risorse pari a più di 650 milioni per il 2022 e a 1,8 miliardi sul triennio 2022 – 2024. Tali fondi si aggiungono a quelli del [PNRR](#) per la PA e alle risorse previste dal [Decreto Legge 9 giugno 2021, n. 80](#) sul reclutamento, sulla costruzione di capacità amministrativa e per le semplificazioni.

Si segnala, inoltre, il documento che contiene gli orientamenti per la Pianificazione anticorruzione e Trasparenza, approvato dal Consiglio di ANAC il 2 febbraio 2022. Il documento, come ribadito dalla stessa ANAC, nasce dall'esigenza di semplificare e uniformare un quadro normativo connotato da incertezza e in continua evoluzione, in un'ottica di efficacia, efficienza, nonché di buon andamento, al fine di supportare l'agire delle amministrazioni, di cui all'art. 1 comma 2, d.lgs. 165/2001, chiamate all'adozione del PIAO, il nuovo strumento pianificatorio introdotto con il d.l. 80/2021, di cui la prevenzione della corruzione e della trasparenza, costituisce parte integrante insieme ad altri atti richiamati (ex art. 6, d.l. 80/2021).

Ed infine si tiene conto dello schema di Piano Nazionale Anticorruzione 2022-2024, rilasciato in consultazione da ANAC come strumento di supporto alle amministrazioni pubbliche per affrontare le sfide connesse alla realizzazione degli impegni assunti con il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e all'attuazione della riforma introdotta dal decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80 che ha previsto il Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO) di cui la pianificazione della prevenzione della corruzione e della trasparenza è parte integrante.

Il vademecum è disponibile al seguente link:

<https://www.anticorruzione.it/-/orientamenti-per-la-pianificazioneanticorruzione-e-trasparenza-2022>

Lo Schema di Piano Nazionale Anticorruzione 2022-2024 è disponibile al seguente link:

<https://www.anticorruzione.it/-/piano-nazionale-anticorruzione-2022-2024-schema-in-consultazione>

il PTPCT 2022/2024, cui si fa integrale richiamo è disponibile al link

https://adspmam.etrasparenza.it/contenuto8987_piano-triennale-per-la-prevenzione-della-corruzione-e-della-trasparenza_769.html

TRASPARENZA

Analoghe considerazioni valgono per la gestione della Trasparenza amministrativa, sezione specificatamente individuata dall'ANAC dei Piani Triennali di Prevenzione della Corruzione.

L'AdSP conferma la volontà di dare attuazione al principio di trasparenza intesa come accessibilità totale dei dati e documenti detenuti dalle pubbliche amministrazioni, allo scopo di tutelare i diritti dei cittadini, promuovere la partecipazione degli interessati all'attività amministrativa e favorire

forme diffuse di controllo sul perseguimento delle funzioni istituzionali e sull'utilizzo delle risorse pubbliche.

Il pieno rispetto degli obblighi di trasparenza, infatti, oltre che costituire livello essenziale delle prestazioni erogate, rappresenta un valido strumento di diffusione e affermazione della cultura delle regole, nonché di prevenzione e di lotta a fenomeni corruttivi.

SEZIONE III – ORGANIZZAZIONE E CAPITALE UMANO

Sottosezione Struttura Organizzativa

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale è un "ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale" dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, istituito con la Legge n. 84/1994, per come modificata dal D.lgs. n. 169/2016 e dal D.lgs. n. 232/2017.

ORGANI ISTITUZIONALI:

Gli organi istituzionali dell'Autorità di Sistema Portuale sono:

- **il Presidente**, nominato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, d'intesa con il Presidente o i Presidenti della regione interessata, scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale;

- **il Comitato di Gestione**, così come definito dall' art. 9, comma 1 della L. 84/94 e ss. mm. ii., composto:

a) dal Presidente dell'AdSP, che lo presiede e il cui voto prevale in caso di parità dei voti espressi;

b) da un componente designato dalla Regione o da ciascuna Regione il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale;

c) da un componente designato dal sindaco di ciascuna delle città metropolitane, ove presente, il cui territorio è incluso, anche parzialmente, nel sistema portuale;

d) da un componente designato dal sindaco di ciascuno dei Comuni ex sede di Autorità Portuale inclusi nell'AdSP, esclusi i Comuni capoluogo delle città metropolitane;

e) da un rappresentante dell'Autorità Marittima, designato dalle direzioni marittime competenti per territorio, con diritto di voto nelle materie di competenza, prevedendo la partecipazione di comandanti di Porti diversi da quello sede dell'AdSP, nel caso in cui siano affrontate questioni relative a tali Porti.

- **il Segretario Generale**, così come definito dall' art. 10 della L. 84/94 e ss. mm. ii., nominato dal Comitato di gestione, su proposta del presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, scelto tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla presente legge nonché nelle materie amministrativo-contabili.

E' preposto alla segreteria tecnico-operativa e provvede agli adempimenti necessari al funzionamento dell' Autorità di Sistema Portuale e sovrintende e coordina le attività degli uffici territoriali portuali.

- **il Collegio dei Revisori dei Conti**, così come definito dall' art. 11 della L. 84/94 e ss. mm. ii., composto da tre membri effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, i quali devono essere iscritti al registro dei revisori legali, o tra persone in possesso di specifica professionalità. Il Presidente e un membro supplente sono designati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

ORGANI CONSULTIVI:

Presso ciascuna Autorità di Sistema Portuale è istituito l'**Organismo di Partenariato della Risorsa Mare**, così come stabilito dall' art. 11 bis della L. 84/94 e ss. mm. ii., composto, oltre che dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, dai principali rappresentanti delle categorie produttive e portatrici di interesse che operano in ambito portuale (armatori, industriali, spedizionieri, operatori logistici e ferroviari, autotrasportatori e rappresentanti delle Imprese che operano in porto).

L'Organismo ha funzioni di confronto partenariale ascendente e discendente, nonché funzioni consultive di partenariato economico sociale, in particolare in ordine:

- a) all'adozione del piano regolatore di sistema portuale;
- b) all'adozione del piano operativo triennale;
- c) alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale dell'AdSP suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità ed operatività del porto;
- d) al progetto di bilancio preventivo e consuntivo.

Presso ogni porto con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, così come stabilito dall' art. 15 comma 1 della L. 84/94 e ss. mm. ii., è istituita una **Commissione Consultiva** composta da cinque rappresentanti dei lavoratori delle imprese operanti in porto, da un rappresentante dei lavoratori dell' Autorità di Sistema Portuale e da un rappresentante di ciascuna delle seguenti categorie imprenditoriali operanti nel porto: armatori; industriali; imprenditori di cui agli articoli 16 e 18 ; spedizionieri; agenti e raccomandatari marittimi; autotrasportatori operanti nell'ambito portuale.

La legge 84/1994 nel testo modificato dal d. lgs. 169/2016, prevede che (art.6 bis, commi 1 e 2) presso ciascun porto già sede di Autorità portuale, l'AdSP costituisce un proprio ufficio territoriale a cui è preposto il Segretario Generale o da un suo delegato, scelto tra il personale di ruolo in servizio presso le AdSP o le sopresse Autorità, con qualifica dirigenziale, con i seguenti compiti:

- a) istruttori, ai fini dell'adozione delle deliberazioni di competenza dell'AdSP;
- b) di proposta, con riferimento a materie di rilievo locale in relazione alle quali la competenza appartiene all'AdSP;
- c) funzioni delegate dal Comitato di Gestione, di coordinamento delle operazioni in porto, di rilascio delle concessioni per periodi fino a durata di quattro anni anche determinando i rispettivi canoni, nonché i compiti relativi alle opere minori di manutenzione ordinaria in ambito

di interventi ed edilizia portuale, sulla base delle disposizioni di legge e delle determinazioni al riguardo adottate dai competenti organi dell'AdSP.

Presso ciascun porto dell'AdSP esistente in un comune capoluogo di provincia non già sede di Autorità portuale, l'AdSP può istituire un ufficio amministrativo decentrato, che svolge le funzioni stabilite dal Comitato di Gestione. All'ufficio è preposto il Segretario Generale o un suo delegato, scelto tra il personale di ruolo in servizio presso le AdSP o le sopresse Autorità, con qualifica di quadro o dirigente. L'ufficio amministrativo decentrato può anche non essere equiparato all'ufficio territoriale portuale. Su deliberazione del Comitato di Gestione, l'AdSP può istituire uffici amministrativi decentrati anche presso altri porti della sua circoscrizione non già sede di Autorità portuale.

La circoscrizione territoriale dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** è estesa **a sei porti** a loro volta collocati nel territorio di quattro distinte province:

- Bari (Prov. BA);
- Brindisi (Prov. BR);
- Manfredonia (Prov. FG);
- Barletta (Prov. BAT);
- Monopoli (Prov. BA);
- Termoli (Prov. CB).

Le Autorità di Sistema Portuale sono state istituite con il D.lgs. n. 169 del 04 agosto 2016 che ha modificato la Legge 29 gennaio 1994 n.84.

Le AdSP sono enti dotati di personalità giuridica di diritto pubblico e di autonomia amministrativa, finanziaria e di bilancio, con compiti di programmazione, pianificazione e controllo delle attività e delle operazioni portuali, sottoposti ai poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (art. 6, co. 5 e 7, l. 84/1994 e s.m.i.).

Pertanto, stante la loro natura giuridica di enti pubblici non economici, alle AdSP, pur non applicandosi le disposizioni della legge 20 marzo 1975, n. 70 e s.m.i., si applicano, tuttavia, i principi di cui al titolo I del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

L' Autorità di Sistema Portuale è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ai sensi dell'articolo 12 (l. 84/1994 e s.m.i.).

La gestione contabile e finanziaria di ciascuna Autorità di Sistema Portuale è disciplinata dal regolamento proposto dal Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, deliberato dal Comitato di gestione (art. 9, L. 84/94) e approvato dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di concerto con il Ministro dell' Economia e delle Finanze.

Il conto consuntivo dell'Autorità di Sistema Portuale è allegato allo stato di previsione del Ministero Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per l'esercizio successivo a quello di approvazione.

Il rendiconto della gestione finanziaria è soggetto al controllo della Corte dei Conti (cfr.: art. 8 bis, comma 1, lettera c), legge 27 febbraio 1998, n. 30).

Strumento principale di regolazione, pianificazione e sviluppo è il Piano Regolatore di Sistema Portuale (art.5, comma 1 ter) , adottato dal Comitato di Gestione previa intesa con il Comune o i Comuni interessati, in cui vengono individuate le caratteristiche e la funzione delle aree interessate e l'ambito complessivo del porto, comprese le aree adibite alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

In data 01/02/2018 il Comitato di Gestione dell'AdSP MAM con Delibera n. 02 ha approvato la proposta della pianta organica che ad oggi è in attesa di revisione data la complessità dell'Ente con la gestione ad oggi di sei porti.

Giusta delibera del Comitato di gestione 19 del 23/11/2021 è stato nominato Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale per un quadriennio a decorrere dal 12 febbraio 2022 il Dott. Tito VESPASIANI, RPCT dell'Ente.

Vengono presi inoltre, in considerazione gli aspetti legati all'organizzazione e alla gestione operativa che influenzano la sensibilità della struttura al rischio corruzione. In particolare essa è utile a evidenziare, da un lato, il sistema delle responsabilità e, dall'altro, il livello di complessità dell'amministrazione.

L'AdSP MAM, si distingue quale network portuale per la gestione dei Porti di Bari, Brindisi Barletta, Manfredonia, Monopoli e da ultimo Termoli, con un'organizzazione "snella" ed altamente qualificata.

A supporto del vertice politico-amministrativo (Comitato di Gestione/Presidenza), la Segreteria Tecnica ha istituito dei Dipartimenti, per la gestione delle materie di maggior interesse per l'Ente (Amministrativa, Tecnica, Esercizio Porto, Economico-Finanziaria e Legale). L'AdSP, attualmente, ha alle sue dipendenze circa 76 dipendenti, compresi n. 6 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.

La fase di razionalizzazione e riorganizzazione degli uffici e dei dipartimenti è stata avviata nell'anno 2017 con l'approvazione del funzionigramma dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, avvenuta con Determina del Presidente n. 143 del 03/10/2017.

Le linee di indirizzo del nuovo modello organizzativo e della vigente dotazione organica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale sono state approvate con Deliberazione n. 2 del primo febbraio 2018 dal Comitato di Gestione della ADSP MAM. Successivamente la Dotazione Organica, che risulta ad oggi composta da n. 85 unità full-time che corrispondono a 90 unità lavorative (di cui 10 part time equivalenti a 5 full time), è stata sottoposta all'approvazione del Ministero vigilante avvenuta in data 6/04/2019 con nota n. 0009314.

Nel 2019 questa Autorità di Sistema ha adottato, con Determina del Presidente n. 389 del 04/10/2019, il Piano del Fabbisogno del Personale per il triennio 2019/2021 attualmente

in corso di aggiornamento nell'ambito delle prescrizioni collegate all'approvazione del PIAO.

La determinazione della consistenza dell'attuale Pianta Organica era stata elaborata in base all'esigenze sorte al momento della costituzione dell'AdSP MAM; in fase di start-up della neo costituita AdSP MAM si aveva la necessità di revisionare l'intero Organico dell'Autorità di Sistema, sia dal punto di vista delle unità complessive da impiegare, sia dei livelli di inquadramento dei dipendenti in forza per garantire da una parte una gestione efficiente ed efficace dell'Ente e dell'altra il riconoscimento delle professionalità acquisite negli anni da parte del personale in forza.

In ragione della complessità della gestione dei principali porti dell'intera dorsale meridionale del Mare Adriatico (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli) questa Autorità di Sistema ha proceduto, in applicazione del Piano del Fabbisogno del Personale per il triennio 2019/2021, approvato con Determina Presidenziale n. 389/2019 e nonostante le difficoltà rinvenienti dall'emergenza epidemiologica che ha coinvolto l'intero territorio nazionale negli ultimi due anni, ad espletare diverse procedure concorsuali finalizzate all'assunzione di personale con contratto a tempo indeterminato e/o determinato, full-time e/o part-time.

Nel corso di questi ultimi anni, pertanto, l'Ente ha provveduto ad assumere 23 nuove unità, suddivise tra funzionari ed impiegati, ed ha registrato la quiescenza di 4 dipendenti, di cui 2 funzionari e 2 impiegati.

Al 30/06/2022 questa Autorità di Sistema, però, risulta ancora sotto organico e presenta una consistenza di personale effettivo di 80 unità su un totale di 85 così suddivise:

<i>Livello</i>	<i>Dotazione Organica</i>	<i>Personale in Servizio</i>
Dirigenti	8	7
Quadri A	18	16
Quadri B	7	4
I Livello	18	15
II Livello	19	19
III Livello	11	11
IV Livello	2	2
V Livello	2	3
Totale	85	80*

Di cui * n. 1 unità centralinista non vedente – L. 113/1985 – assunzione obbligatoria (fuori dotazione organica).

L'AdSP MAM, a dicembre 2021 con Determina del Presidente n. 452/2021 ha avviato e ad oggi non ancora concluso delle nuove procedure selettive pubbliche per titoli e colloquio per l'assunzione di ulteriori n. 6 unità con contratto a tempo pieno/part-time e determinato anche in attuazione ai programmi del PNRR. Tale iniziativa, volta ad individuare nuove figure, ancorché a tempo determinato, a supporto di ciascun dipartimento e con una procedura più snella e veloce, si è resa necessaria in considerazione del continuo incremento di adempimenti obbligatori a carico degli uffici dell'AdSP.

I cambiamenti strategici, dovuti non solo all'attuazione del PNRR, ma anche in previsione della nuova vision aziendale in ottemperanza all'attuale panorama politico economico europeo che sta modificando anche le diverse realtà portuali, hanno reso la vigente Pianta Organica di questa Autorità obsoleta ed inadeguata.

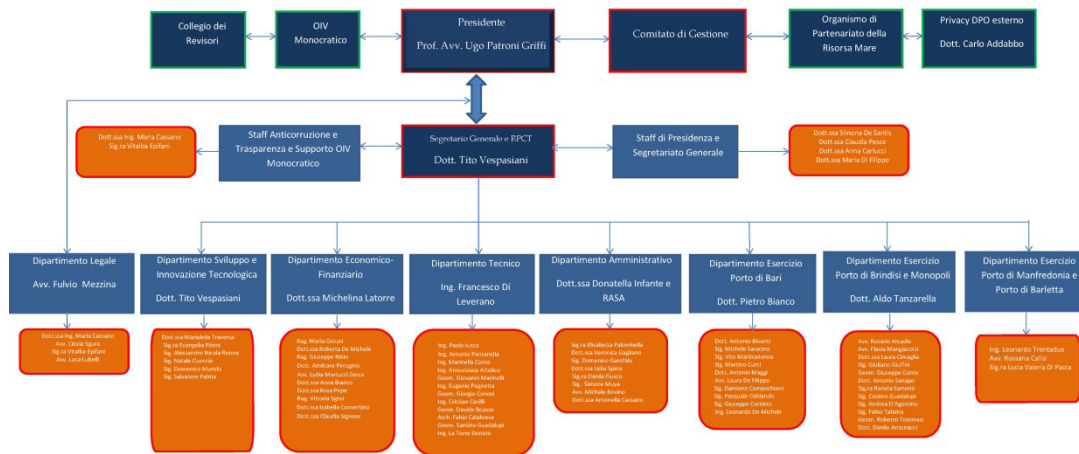
A ciò si aggiungono le risorse legate agli interventi finanziati dal PAC, dal POR e dagli altri Fondi Infrastrutturali per un totale di 400/milioni di lavori.

Si aggiungono altresì le nuove incombenze in materia energetica, alle politiche del clima e gli aspetti ambientali che sempre di più caratterizzano l'operato dell'ADSP in materia energetica.

Da ultimo e non di minore rilevanza sul piano della necessità di personale va considerato l'ampliamento della circoscrizione dell'AdSP Mam con l'inserimento del Porto di Termoli.

In previsione delle nuove sfide che questa AdSP MAM dovrà affrontare nei prossimi anni in un contesto sempre più evoluto e ampio, si ritiene, perciò, necessario provvedere ad una riorganizzazione della Segreteria Tecnico Operativa che possa supportare tali attività, considerato che l'attuale dotazione risulterebbe numericamente inadeguata.

Pertanto si sta discutendo della proposta della nuova Pianta Organica per la quale si seguirà iter di approvazione da parte del MIMS.



Sottosezione organizzazione del Lavoro Agile

Il PIAO include e quindi sostituisce il Piano organizzativo del lavoro agile (POLA) previsto dall'art.263, comma 4-bis, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34 (c.d. decreto rilancio), convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77: "Entro il 31 gennaio di ciascun anno, le amministrazioni pubbliche redigono, sentite le organizzazioni sindacali, il) quale sezione del documento di cui all'articolo 10, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n.150. Il POLA individua le modalità attuative del lavoro agile prevedendo, per le attività che possono essere svolte in modalità agile, che almeno il 60 per cento dei dipendenti possa avvalersene, garantendo che gli stessi non subiscano penalizzazioni ai fini del riconoscimento di professionalità e della progressione di carriera, e definisce, altresì, le misure organizzative, i requisiti tecnologici, i percorsi formativi del personale, anche dirigenziale, e gli strumenti di rilevazione e di verifica periodica dei risultati conseguiti, anche in termini di miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'azione amministrativa, della digitalizzazione dei processi, nonché della qualità dei servizi erogati, anche coinvolgendo i cittadini, sia individualmente, sia nelle loro forme associative...". L'emergenza sanitaria determinata dalla pandemia da Covid – 19 e gli stimoli apportati dalle norme, che si sono succedute negli ultimi anni in tema di lavoro agile, hanno rappresentato un'occasione per l'AdSP MAM per proseguire nel processo di innovazione dell'organizzazione e del funzionamento dell'Ente al fine di incrementare la capacità di perseguire i propri fini in maniera efficace, efficiente ed economica, di favorire l'orientamento ai risultati e di agevolare la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

A tal fine è stato elaborato uno schema di regolamento sulla base della normativa di riferimento e che sarà oggetto di approvazione, previa acquisizione dei pareri del personale dirigente e delle organizzazioni sindacali.

I contenuti del regolamento approvato, saranno trasfusi nel presente documento in via definitiva.

Sottosezione Piano Triennale del Fabbisogni del personale

Si precisa che l'Ente porrà in essere i programmi di reclutamento di nuovo personale solo ed esclusivamente sulla base del Piano di Fabbisogni di personale che sarà adottato nei tempi previsti dalla norma e soprattutto nel rispetto del parametro di incidenza del costo del personale sulle entrate correnti che non dovrà superare per ciascun esercizio il 35%.

In considerazione del fatto che le AdSP sono degli Enti Pubblici non Economici e pertanto preposti per legge allo svolgimento di servizi pubblici che richiedono prevalentemente alta intensità di lavoro (labor intensive), non facendo ampio ricorso al fattore produttivo capitale, si ritiene che il costo lordo sviluppato dal totale delle unità previste nella Pianta Organica proposta di circa € 9.800.000,00 si può considerare sostenibile con un programma di realizzazione nell'ambito di un triennio e sempre nel rispetto della incidenza percentuale del costo del lavoro che non deve superare il 35% delle entrate per ciascun anno.

Sottosezione Formazione del Personale

La Formazione

La centralità della formazione è affermata già nella legge 190/2012 articolo 1 co. 5, lett. b); co. 9, lett.b), co.11), come fondamentale misura di prevenzione della corruzione oltre che di miglioramento dell'efficienza dell'azione amministrativa, obiettivo cui mira il PIAO.

Scopo della formazione è quello di fornire agli operatori nozioni specifiche sulla materia. Per questo motivo la formazione dovrà essere differenziata in rapporto alla diversa natura dei soggetti operanti e deve essere curata in maniera specialistica.

Già a partire dall'anno 2020 si è predisposto un programma formativo di medio periodo specifico per la prevenzione della corruzione, nonché in tema di etica e legalità destinato non solo all'Ufficio per la Prevenzione della Corruzione, la Trasparenza, la Performance e la Privacy ma anche al personale impiegato nelle cosiddette aree di rischio obbligatorie, ma a tutto il personale coinvolto a vario titolo e su differenti livelli, nell'attuazione del Piano.

L'investimento, anche economico, sulla formazione del personale rappresenta uno degli obiettivi principali per garantire l'adempimento delle prescrizioni normative in materia ed un sicuro miglioramento della visione etica e di legalità dell'amministrazione.

Inoltre il PNA 2019 approvato con Delibera n. 1064 del 13/11/2019 annovera tra gli obiettivi strategici in capo all'RPCT l'innalzamento del livello qualitativo inerente alla formazione erogata e pertanto l'RPCT ha previsto azioni in tal senso con un maggior approfondimento dei temi riferiti all'etica, integrità e altre tematiche inerenti al rischio corruttivo.

Alla luce di quanto su espresso con Determina del Presidente 86 del 24/02/2020 si è avviato e concluso un percorso di formazione sulle attività inerenti la compliance dell'Ente secondo quanto previsto dal GDPR D.Lgs. 101/2018. La cosiddetta Fase 1 di attività formativa è stata effettuata con la collaborazione del DPO dell'Ente, su argomenti di interesse dei diversi Dipartimenti. Con la conclusione della summenzionata Fase 1 e delle risultanze emerse, in ragione del piano formativo originario, nel corso del primo semestre del 2021 l'AdSP MAM si è dato avvio alla FASE 2, in cui sono stati approfonditi i seguenti argomenti di interesse specifico e di integrazione con il GDPR:

- Reg EU 679/16 e PNA 2019- Delibera n. 1064 del 13 novembre 2019;
- La Trasparenza come misura di prevenzione della corruzione: la Trasparenza come sezione del PTPCT, le misure specifiche di Trasparenza;
- prime linee guida recanti indicazioni sull'attuazione degli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni contenute nel D.Lgs.33/2013 come modificato dal D.Lgs. 97/2016 e Delibera 1310/16;
 - linee guida recanti indicazioni operative ai fini della definizione delle esclusioni e dei limiti all'accesso civico di cui all'art. 5 co. 2 del D.Lgs. 33/2013 art. 5- bis, comma 6, del d.lgs. n. 33 del 14/03/2013 recante «riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni». Delibera n. 1309 del 28 dicembre 2016;
- Il ruolo degli OIV e l'attestazione sulla Trasparenza;
- Gestione documentale, protocollazione informatica, conservazione a norma ed impatto privacy;
- Misure di sicurezza dettate da AGID e analisi dei rischi per il trattamento dei dati personali;
- Registro dei trattamenti ex art. 30 GDPR ;
- DPIA - Valutazione di impatto sui dati personali;
- La tutela amministrativa e giurisdizionale dell'interessato;
- Whistleblowing e tutela dei dati personali;
- Notifica delle violazioni dei dati personali - Data breach;
- Provvedimenti del Garante per la protezione dei dati personali;
- Indicazioni fornite dal Garante ad imprese, enti e amministrazioni pubbliche per la corretta applicazione della disciplina sulla protezione dei dati personali nel contesto emergenziale.

Da sottolineare che a causa della grave situazione epidemiologica in corso e in ottemperanza alle disposizioni normative anti contagio, la formazione della FASE 2 è stata erogata esclusivamente in modalità web.

Inoltre il personale dell'AdSP MAM nell'Anno 2021 ha partecipato a corsi ad hoc per alcuni Dipartimenti inerenti alle materie specifiche.

Sempre nel corso dell'anno 2021 e nei primi mesi del 2022 molti dipendenti hanno partecipato a diversi corsi inerenti alle modalità di predisposizione del Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) introdotto dall'articolo 6 del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113.

A titolo esemplificativo si indicano i seguenti:

- Il webinar denominato "PIAO - Il Piano Integrato di Attività e Organizzazione" a cui hanno partecipato alcuni dipendenti del Dipartimento Economico-finanziario organizzato con ordine di lavoro nr. 322 del 14/12/2021;
- Il Corso formativo denominato "Il PIAO delle P.A. a seguito dell'art. 6 del D.L. 9 giugno 2021, n. 80, convertito in L. 6 agosto 2021, n. 113 - Come procedere all'integrazione degli adempimenti obbligatori e definire gli aspetti dell'attività e dell'organizzazione della P.A. per evitare responsabilità" a cura dell'Avv. Daniela Bataloni organizzato con la Determina del Presidente Nr. 16 del 20/01/2022 a cui ha partecipato il personale Dirigente e dipendente dell'AdSP MAM dei dipartimenti che si occuperanno della stesura del PIAO.

L'Ufficio per la Prevenzione della Corruzione, la Trasparenza, la Performance e la Privacy ha partecipato da ottobre a dicembre 2021 ai 4 moduli gratuiti del primo ciclo di formazione dedicato ai responsabili per la Prevenzione della corruzione e della trasparenza organizzati da ANAC organizzati come di seguito:

modulo 1 - Introduzione alla stesura del PTPCT, quadro normativo;

modulo 2 - Le misure del PTPCT;

modulo 3 - La piattaforma di acquisizione dei Piani;

modulo 4 - Il whistleblowing;

che hanno sicuramente rappresentato uno strumento di potenziamento delle conoscenze e di consolidamento delle professionalità dei soggetti chiamati a fornire un supporto costante all'attività dell'RPCT.

Un'altra tipologia di formazione essenziale è quella mirata all'innalzamento delle competenze informatiche del personale. Essa rappresenta infatti un percorso particolarmente importante ai fini della semplificazione nella gestione delle procedure con ricadute positive sulla trasparenza dell'azione amministrativa, sull'efficienza e l'efficacia dell'azione amministrativa.

Nel 2022 occorrerà effettuare, laddove necessario, percorsi formativi in tale ambito volti a potenziare le capacità e la consapevolezza del personale, compresi i vertici.

SEZIONE IV – MONITORAGGIO

In ottemperanza agli obblighi imposti dalla normativa vigente, è previsto che nel Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT) e nel Piano della Performance sia 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.

Monitoraggio, misurazione e valutazione della Performance

Il monitoraggio del processo valutativo compete alla Presidenza con l'ausilio dell'OIV Monocratico. Per tale ragione è stato predisposto nel corso del 2021, d'intesa con i Dirigenti ed il Segretario Generale, sentito l'OIV Monocratico, il regolamento operativo per il Nuovo Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance per il Segretario Generale, i Dirigenti e il personale dipendente, al fine di garantire il raggiungimento della piena efficienza dell'Ente oltre che a definire un idoneo strumento di valutazione della Performance individuale.

Tale processo di valutazione dovrà essere improntato ai criteri di oggettività, imparzialità e trasparenza, con l'obiettivo di garantire un adeguato processo dinamico di valutazione del personale.

Il SMVP contiene le modalità e i tempi con cui l'AdSP gestisce il Ciclo di Gestione della Performance (art. 4 del Decreto 150/2009 e ss.mm.ii.), definisce gli obiettivi e gli indicatori (art. 5), effettua il monitoraggio della Performance (art. 6).

Il Sistema è adottato in coerenza con gli indirizzi impartiti dal Dipartimento della Funzione Pubblica, ai sensi dell'art. 3, comma 2, del Decreto 150/2009 e ss.mm.ii. e in esso sono previste, altresì, le procedure di conciliazione, a garanzia dei valutati, relative all'applicazione del SMVP e le modalità di raccordo e integrazione con i documenti di programmazione finanziaria e di bilancio.

In linea con quanto previsto dalla normativa di settore e dal Piano Nazionale Anticorruzione 2019, l'AdSP implementa il cd. "Ciclo della Performance Integrato", finalizzato ad armonizzare la programmazione in termini di Performance, Trasparenza e Anticorruzione, con l'integrazione tra gli strumenti e i processi di prevenzione della Corruzione.

Il presente documento deve altresì ritenersi strettamente correlato alle previsioni contenute nel Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza 2022 - 2024, come già avvenuto lo scorso anno, che viene approvato attraverso Determina Presidenziale e successivamente ratificato con Delibera del Comitato di Gestione.

Come già evidenziato, il PNA 2019 conferma la necessità di integrazione dei documenti adottati in attuazione della normativa Anticorruzione, Trasparenza e Performance.

La necessità di coordinare gli obiettivi di Performance e le misure di Trasparenza emerge chiaramente sia dal d.lgs. 33/2013, art. 44, sia dalla legge 190/2012, art. 1, co. 8-bis, introdotto dal d.lgs. 97/2016, ove si ribadisce che gli OIV hanno il compito di verificare la coerenza tra gli obiettivi previsti nel PTPCT e quelli indicati nei documenti di programmazione strategico-gestionale e che la valutazione della Performance tiene conto degli obiettivi connessi all'Anticorruzione e alla Trasparenza. La normativa sugli OIV ha mantenuto inalterato il compito degli Organismi di promuovere e attestare l'assolvimento degli obblighi relativi alla Trasparenza (art. 14, co. 4, lett. g), del d.lgs. 150/2009), come obiettivo comune del personale dirigenziale.

L'art. 8 del PNA 2019 è pertanto dedicato alla integrazione tra PTPCT e Piano Performance.

Per realizzare un'efficace strategia di prevenzione del rischio di corruzione è, infatti, necessario che i PTPCT siano coordinati rispetto al contenuto di tutti gli altri strumenti di programmazione presenti nell'amministrazione. L'esigenza di integrare alcuni aspetti del PTPCT e del Piano della Performance è stata chiaramente indicata dal legislatore e più volte ribadita dalla stessa ANAC ai sensi dell'art. 7 del d.lgs. 150/2009. Dell'esito del raggiungimento di questi specifici obiettivi individuati nel PTPCT (e dunque dell'esito della valutazione delle Performance organizzativa ed individuale), occorrerà fare specifico riferimento nella Relazione annuale sulla Performance (art.

10, d.lgs. 150/2009 come modificato dall' art. 8 co.1 lett.c) dello schema di d.lgs. recante modifiche al d.lgs.150/2009 in attuazione dell'art. 17 co. 1 lett. r) della L. n.124 del 07/08/2015).

L'evidenziata necessità di coordinare e di integrare, per alcuni aspetti, il PTPCT e il Piano della Performance non può, comunque, condurre ad un'unificazione tout court degli strumenti programmatori, stanti le diverse finalità e le differenti responsabilità connesse.

L'entrata in vigore del Nuovo Piano contribuisce a definire la necessità di informare il personale dipendente dell'AdSP della diversa impostazione del lavoro da seguire, orientata a rendere omogeneo e coerente il processo di attribuzione degli obiettivi, dal vertice aziendale fino alle diverse unità di personale passando per i Dirigenti.

Questo in considerazione, peraltro, della previsione di obiettivi organizzativi (trasversali) e perciò ricadenti sull'attività di più Dipartimenti.

Linee di Azione

Le linee di azione per l'anno 2022, sono individuate per ciascun Dipartimento sulla base dello schema generale degli obiettivi operativi presente al capitolo 7 all'interno dell' aggiornamento del Piano Generale Strategico per l' anno 2022 e suddivise per Dipartimenti e per macro area e durata .

A tale documento, pertanto, si fa integrale richiamo.

CONCLUSIONE

Il presente documento rappresenta la versione preliminare del PIAO che sarà adottata, nella sua versione aggiornata e definitiva, entro il 30.9.2022. Questa stesura, è da intendersi suscettibile di modifiche ed integrazioni, anche alla luce delle recenti modifiche organizzative e strutturali dell'Ente, conseguenti all'ampliamento della circoscrizione ed all'avvio delle fasi operative di gestione delle ZES e degli interventi infrastrutturali ricompresi nell'accordo procedimentale sottoscritto con il MIMS per l'attuazione del PNRR.