



Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Adriatico Centrale

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

# **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE**

## **Piano Integrato di Attività ed Organizzazione (PIAO)**

**Anno 2024/2026 – annualità 2024**

**Approvato dal Comitato di Gestione con**

**Delibera n° 3 del 30/01/2024**



## Sommario

<b>PREMESSE</b> .....	<b>4</b>
Le vicende normative riguardanti il PIAO e il percorso di aggiornamento per l'annualità 2024. ....	4
<b>SEZIONE 1: SCHEDA ANAGRAFICA DELL'AMMINISTRAZIONE</b> .....	<b>9</b>
<b>SEZIONE 2: VALORE PUBBLICO, PERFORMANCE E ANTICORRUZIONE</b> .....	<b>10</b>
2.1. Valore pubblico .....	10
2.1.1. La Pianificazione portuale e l'implementazione dei fondi PNRR per la competitività, l'innovazione tecnologica, la transizione energetica e la sostenibilità .....	10
2.1.2. Dialogo Porto-Città .....	15
2.1.3. Stato attuazione del PNSPL.....	19
2.1.4. Innovazione tecnologica e processo di digitalizzazione interno .....	20
2.1.5. Ammodernamento del PCS e prosecuzione della collaborazione con Agenzia Dogane e Monopoli per l'innovazione nella gestione dei flussi di merci.....	22
2.1.6. Efficientamento energetico e alimentazione elettrica delle navi.....	27
2.1.7. Rifiuti dalle navi e dei residui di carico.....	29
2.1.8. Azioni per il miglioramento della qualità dell'aria .....	31
2.1.9. Security, safety portuale e regolamentazione degli accessi in ambito portuale	33
2.2. Performance .....	36
2.2.1. Obiettivi di semplificazione .....	44
2.2.2. Obiettivi di digitalizzazione.....	44
2.2.3. Obiettivi e gli strumenti individuati per realizzare la piena accessibilità dell'amministrazione .....	45
2.2.4. Obiettivi per favorire le pari opportunità e l'equilibrio di genere .....	45
2.2.5. Obiettivi di area dell'Ente .....	47
2.3. Rischi corruttivi e Trasparenza .....	48
<b>SEZIONE 3: ORGANIZZAZIONE E CAPITALE UMANO</b> .....	<b>70</b>
3.1. Sottosezione struttura organizzativa .....	70
3.2. Sottosezione Organizzazione del Lavoro Agile.....	80
3.3. Sottosezione Piano Triennale dei Fabbisogni del Personale.....	83
<b>SEZIONE 4: MONITORAGGIO</b> .....	<b>89</b>



Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Adriatico Centrale

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



## PREMESSE

### Le vicende normative riguardanti il PIAO e il percorso di aggiornamento per l'annualità 2024.

Come noto, l'art. 6 del Decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80<sup>1</sup>, convertito con modificazioni, dalla Legge 6 agosto 2021, n. 113<sup>2</sup> ha previsto che le Pubbliche Amministrazioni con più di cinquanta dipendenti, con esclusione delle scuole di ogni ordine e grado e delle istituzioni educative, adottino entro il 31 gennaio di ogni anno, il Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO). Tale documento supera la pleora degli strumenti di programmazione a favore di un disegno organico e integrato della strategia di ciascun Ente e, per espressa previsione normativa, ha l'obiettivo di assicurare la qualità e la trasparenza dell'attività amministrativa, migliorare la qualità dei servizi ai cittadini e alle imprese e procedere alla costante e progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi. In sede di prima applicazione il termine di adozione del PIAO è stato prima differito al 30 aprile 2022<sup>3</sup> e, successivamente, ulteriormente al 30 giugno 2022<sup>4</sup>. Preme evidenziare che: il comma 5 del citato art. 6, del D.L. n. 80/2021 demanda ad uno o più decreti del Presidente della Repubblica, previa intesa in sede di Conferenza unificata, l'individuazione e l'abrogazione degli adempimenti relativi ai piani assorbiti da quello di cui al suddetto articolo; il comma 6, del predetto art. 6 del D.L. n. 80/2021 stabilisce, quale strumento di supporto alle amministrazioni, l'adozione di un Piano tipo attraverso l'emanazione di un decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata.

Conformemente al percorso normativo previsto:

---

<sup>1</sup> Decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80<sup>1</sup>, *"Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionale all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia"*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 9 giugno 2021, n. 136.

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

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

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



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

Il quadro normativo è stato quindi completato, come evidenziato dal Dipartimento della Funzione Pubblica in data 30 giugno 2022<sup>5</sup>, con la pubblicazione del relativo decreto del Presidente della Repubblica sulla Gazzetta Ufficiale (D.P.R. n. 81/2022)<sup>6</sup> e con la firma, da parte del Ministro per la Pubblica amministrazione, e, per il concerto, del Ministro dell'Economia del Decreto Ministeriale che definisce i contenuti e lo schema tipo del PIAO, nonché le modalità semplificate per gli enti con meno di 50 dipendenti (D.M. 30 giugno 2022)<sup>7</sup>. In particolare, il Decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione e l'abrogazione degli adempimenti relativi ai Piani assorbiti dal PIAO (D.P.R. n. 81/2022) ha previsto all'art. 1<sup>8</sup> l'abrogazione dei seguenti documenti pianificatori: Piano dei fabbisogni,

---

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

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

<sup>7</sup> D.M. 30 giugno 2022.

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

a) articolo 6, commi 1, 4 (Piano dei fabbisogni) e 6, e articoli 60-bis (Piano delle azioni concrete) e 60-ter, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165;



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

Il complesso iter normativo del Piano è stato quindi definitivamente completato dai seguenti passaggi: pubblicazione in Gazzetta Ufficiale dell'atteso decreto del Dipartimento Funzione pubblica del 30 giugno 2022 n. 132<sup>9</sup> entrato in vigore dal 22 settembre 2022 che definisce il contenuto del Piano integrato di attività e organizzazione; adozione della Circolare n.2/2022 pubblicata in data 11 ottobre 2022 che ha fornito le indicazioni operative per la pubblicazione online del documento sul portale web PIAO, ha richiesto agli Enti di inserire anche il risparmio

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

<sup>9</sup> **PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DIPARTIMENTO DELLA FUNZIONE PUBBLICA, DECRETO**  
30 giugno 2022,

n. 132 Regolamento recante definizione del contenuto del Piano integrato di attività e organizzazione pubblicato in [GU Serie Generale n.209 del 07-09-2022](#)



energetico nella Pubblica Amministrazione tra gli obiettivi della Sezione Valore pubblico, performance, anticorruzione e ha previsto la prima iniziativa di monitoraggio del PIAO avviata dal Dipartimento della Funzione pubblica con il supporto tecnico-metodologico della Commissione tecnica per la performance, nominata con Dm 14 aprile 2022.

Conformemente al dettato normativo vigente, L'Ente ha ritenuto di strutturare il percorso di pianificazione di aggiornamento del PIAO utilizzando una logica di trasparenza e di buona amministrazione tenendo in considerazione i plurimi sopra citati interventi normativi in materia e le vicende istituzionali che hanno interessato questa Autorità nel corso delle precedenti annualità. Nello specifico l'annualità 2023 è stata interessata da importanti vicende amministrative organizzative:

- prosecuzione delle attività amministrative derivanti dall'allargamento della circoscrizione di competenza dell'Autorità ai sensi dell'art. 9, comma 10, del Decreto-legge 16.06.2022, n. 68, recante Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili convertito con modificazioni con la Legge 05.08.2022, n.108, che ha esteso la competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale includendo il porto di Vasto e che ha comportato conseguentemente l'esercizio delle funzioni nell'ambito della circoscrizione portuali nei limiti territoriali di cui agli allegati elenchi ex art. 59 D.P.R. 16/77, nonché ai sensi del D.P.C.M. 21 dicembre 1995 anche con riferimento al porto di Vasto (Decreto del Presidente n. 228 del 21.11.2022);
- modifica della Pianta Organica, approvata dal Ministero vigilante a settembre 2023, resasi necessaria in considerazione dei carichi di lavoro presenti;
- prosecuzione dell'importante percorso di digitalizzazione che, a seguito della nomina del Responsabile della Transizione Digitale e dell'avvio del nuovo sistema protocollare, ha portato all'adozione del Manuale di gestione documentale dell'Ente in linea con le più recenti disposizioni normative adottate;
- conclusione della contrattazione integrativa del personale dirigente e non dirigente con conseguente avvio della regolamentazione attuativa degli istituti contrattuali ivi previsti.



In tale contesto, l'Ente per l'aggiornamento del PIAO in relazione all'annualità 2024, tenendo in considerazione le sopracitate importanti modifiche organizzative, si pone in continuità con il PIAO 2023/2025 di cui alla Deliberazione del Comitato di Gestione n. 20 del 30 marzo 2023. Infatti, si ricorda che l'adeguamento agli obiettivi della riforma sul PIAO è necessariamente progressivo e graduale; lo stesso Consiglio di Stato, nel parere sullo schema di d.P.R. relativo al PIAO (Parere Sezione Atti normativi n. 506/2022), ha chiarito che il processo di integrazione dei piani confluiti nel PIAO debba avvenire in modo progressivo e graduale anche attraverso strumenti di tipo non normativo come il monitoraggio e la formazione anche al fine di "limitare all'essenziale il lavoro "verso l'interno" e valorizzare, invece, il lavoro che può produrre risultati utili "verso l'esterno", migliorando il servizio delle amministrazioni pubbliche. Tale progressività è stata, altresì, evidenziata all'interno del Piano Nazionale Anticorruzione 2022 dell'ANAC di cui alla Delibera n. 7 del 17 gennaio 2023.





## SEZIONE 1: SCHEDA ANAGRAFICA DELL'AMMINISTRAZIONE

**RAGIONE SOCIALE:** Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

**CODICE FISCALE:** 00093910420

**PARTITA IVA:** 00093910420

**SEDE LEGALE:** Molo Santa Maria snc

**CAP:** 60121

**COMUNE:** Ancona (AN)

**PROVINCIA:** Ancona (AN)

**NAZIONE:** Italia

**CODICE IPA:** apa\_42

**CODICE UNIVOCO DI FATTURAZIONE:** UFR4QY

**EMAIL:** info@porto.ancona.it

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

**SITO WEB:** www.porto.ancona.it

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

**TELEFONO:** 071 207891

**FAX:** 071 2078940



## SEZIONE 2: VALORE PUBBLICO, PERFORMANCE E ANTICORRUZIONE

### 2.1. Valore pubblico

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

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

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

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

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

La pianificazione portuale ha visto conseguire nel corso del 2023 alcuni importanti traguardi: in data 29 giugno il Comitato di gestione ha approvato il Documento di Programmazione strategica di sistema avviando quindi la successiva condivisione con le amministrazioni locali.



Tra il 27 novembre e l'11 dicembre 2023 le regioni Marche ed Abruzzo hanno espresso al MIT l'intesa sul documento, consentendo quindi di svolgere in data 13 dicembre la presentazione del DPSS del sistema portuale di fronte al consesso della Conferenza nazionale di coordinamento delle ADSP presso il MIT. Si rimane in attesa di ricevere l'eventuale approvazione da parte del Ministero ai sensi dell'art. 5 c. 1-bis della Legge 84/1994 riformata. La pianificazione portuale rappresenta un'attività attesa e necessaria per ridare slancio e contemporaneità alle attività dei porti, sempre più chiamati ad un esercizio di flessibilità organizzativa sia per mantenere la competitività nel mercato della logistica, sia per saper accogliere le innovazioni relative alla transizione digitale, energetica ed ambientale. Per favorire l'iter di aggiornamento della pianificazione portuale risulterà fondamentale proseguire la cooperazione con le Istituzioni dei territori. La sfida è complessa ma rappresenta una strada obbligata per assicurare la contemporaneità degli scali del medio Adriatico e la loro piena potenzialità come strumenti di valorizzazione delle capacità produttive ed imprenditoriali locali.

Con particolare riferimento **all'implementazione delle opere**, entro il 2026 il sistema portuale si dovrà trovare già ampiamente inserito nel percorso di sostenibilità e transizione energetica compatibilmente con l'instabilità geopolitica in atto e le sue conseguenze a medio termine. Rimangono prioritari gli interventi parte dei finanziamenti di cui al Piano nazionale ripresa e resilienza e fondi nazionali di recente assegnazione, come evidenziato peraltro anche in altre parti del presente documento. Con riferimento a queste specifiche fonti di finanziamento si evidenzia che nel corso del 2023 sono state bandite gare d'appalto per opere relative al PNRR e al Piano nazionale complementare al PNRR per complessivi EUR 24 milioni, rispettando tutte le scadenze previste per l'impiego dei fondi, con la sola eccezione dell'intervento connesso al progetto Lungomare nord a causa della mancata implementazione delle fasi precedenti all'investimento dell'ADSP da parte di RFI, che rimane in attesa della chiusura del procedimento VIA (importo fondi ADSP: 10 milioni di Euro).

In particolare, nel mese di settembre 2023 l'ADSP ha provveduto a bandire le procedure d'appalto per gli impianti di cold ironing nei porti di Pesaro, Ancona, S. Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona, oltre alla realizzazione dell'impianto di alimentazione per le gru semoventi



sulle banchine del porto di Ortona. L'investimento complessivo è pari ad 11 milioni di Euro e rientra nel piano nazionale del cold ironing per rafforzare la sostenibilità dei porti. L'intervento più complesso riguarda l'elettificazione delle banchine traghetti del porto di Ancona, (7 milioni di Euro) intervento fondamentale per riuscire a abbattere significativamente le emissioni in prossimità del centro urbano.

Complessivamente, sono state aperte gare d'appalto a avviati lavori per complessivi 38,05 milioni di Euro e predisposte le procedure per avviare gli appalti di opere per ulteriori 11,65 milioni di Euro, rispetto ad una previsione totale di 87,1 Milioni di Euro.

Rispetto alle previsioni del programma triennale delle opere del 2023 sono stati riprogrammati interventi per complessivi 37,4 milioni di Euro, che includono i sopra richiamati 10 milioni di Euro del Lungomare nord, per motivazioni che vanno dall'aumento dei prezzi che ha reso insufficiente la copertura economica, alla mancanza della conclusione dell'iter autorizzativo ambientale o progettuale connesso a procedure più complesse. Tali interventi sono stati aggiornati alle annualità 2024 e 2025 e riguardano il porto di Ancona, con la sola eccezione dell'intervento di manutenzione straordinaria della banchina G del porto di Pesaro. La programmazione triennale di servizi e forniture, implementata per la prima volta a seguito dell'ingresso in vigore del nuovo codice appalti (D. Lgs. 36/2023) ammonta complessivamente nel 2024 a 15,62 Milioni di Euro e assegna una particolare priorità alla progettazione degli interventi necessari a completare il Piano regolatore portuale vigente del porto di Ancona nonché a delineare il futuro assetto del porto con lo spostamento a mare dei terminal traghetti dello scalo (Penisola). Complessivamente sono allocati 1,250 milioni di Euro per la progettazione del nuovo terminal passeggeri, la fattibilità delle alternative progettuali relative alla nuova Penisola e il completamento e funzionalizzazione della nuova banchina rettilinea e dei piazzali retrostanti oltre alla Realizzazione di 430 metri della diga foranea di sottoflutto. Tale scelta è funzionale a disporre di progetti con grado di maturità adeguato a poter concorrere a livello nazionale e comunitario al reperimento delle risorse necessarie all'implementazione dei lavori.

Anche in quest'ottica vanno considerate le risorse pluriennali (3,6 milioni di Euro nel 2024) allocate per gli accordi quadro per servizi di ingegneria e altre analisi tecniche ed ambientali, strumento avanzato che consente con un'unica procedura di accedere con maggiore rapidità ai servizi esterni di progettazione, riducendo i tempi connessi agli affidamenti dei servizi.

2,9 milioni di Euro riguardano invece i porti di Pesaro e San Benedetto del Tronto per i servizi di ingegneria connessi alla realizzazione delle rispettive vasche di colmata, i cui fondi per le opere



sono parimenti inclusi nel programma dei lavori del 2024. Analogamente, gli altri fondi sono tutti allocati per servizi connessi alle opere di cui al programma triennale 2024 per i porti di Pescara ed Ancona.

Rimangono inoltre prioritari gli investimenti relativi ai dragaggi dei porti, in ordine di urgenza: avviato il dragaggio all'imboccatura del porto di San Benedetto del Tronto, si procede ora con gli interventi relativi alle nuove vasche di colmata nei porti di Pesaro e San Benedetto, necessarie per poter programmare investimenti nei dragaggi di questi scali, nonché alla progettazione dei dragaggi sulle banchine commerciali del porto di Ancona. Analoga priorità riveste il progetto relativo alla deviazione del porto canale di Pescara. Viene inoltre, riconsiderato il progetto "Lungomare nord", rinviato al 2025 in attesa che si sblocchino le opere di competenza di RFI relative alla protezione e rettifica della linea ferroviaria adriatica in ingresso ad Ancona.

Nel porto di Ancona è programmato un investimento complessivo di 16,5 milioni di Euro per gli interventi di dragaggio sulle banchine commerciali: si prevede entro l'anno corrente di completare la caratterizzazione e conseguire le relative autorizzazioni che consentano di avviare l'appalto dei lavori.

Per il porto di Ancona inoltre è previsto nel 2024 l'appalto dei lavori della banchina 23 (EUR 17 milioni) e, a seguito dell'accordo procedimentale con Fincantieri, il completamento della progettazione per la realizzazione della seconda banchina di allestimento (EUR 14,4 milioni) e il conseguente bando di gara anch'esso entro il 2024;

Per il porto di Ortona si segnala l'affidamento a Dicembre 2023 dei lavori per il consolidamento della banchina di Riva che saranno realizzati con i fondi degli interventi per la coesione territoriale e per le Zone economiche speciali del Piano nazionale di ripresa e resilienza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (PNRR).

L'intervento programmato sulla banchina di Riva ha l'obiettivo del consolidamento del primo tratto e del relativo piazzale, pari ad una lunghezza di 230 metri e una larghezza di 30 metri. L'appalto è stato affidato al raggruppamento temporaneo d'impresa, in fase di costituzione, composto da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime Spa, Impresa Costruzioni Mentucci Aldo Srl, Seacon e Acale per un importo di aggiudicazione di 8.574.000 euro. I lavori dell'Autorità di sistema portuale porteranno alla riqualificazione e al potenziamento delle strutture di banchina esistenti per adeguarne la funzionalità ai moderni standard dei traffici commerciali marittimi, per poter successivamente procedere all'approfondimento dei fondali portuali per adeguarli alle esigenze dei nuovi vettori commerciali dello shipping. Il progetto



dell'opera prevede la realizzazione di un consolidamento tramite un "rifodero" dell'attuale fronte del primo tratto della banchina di Riva oltre che la costruzione di una pavimentazione semirigida ad alte prestazioni per garantire una opportuna resistenza e funzionalità anche per carichi eccezionali. Con l'avvio del 2024 è stato avviato un ulteriore fondamentale intervento per il primo porto d'Abruzzo: il dragaggio del bacino portuale per incrementare il pescaggio massimo delle navi all'ingresso e consentirne una maggiore operatività ed efficienza.

Sempre il principale scalo teatino è oggetto dell'avvio dell'appalto relativo alla funzionalizzazione dell'edificio in stato di incompiuta, oggetto di recente finanziamento statale, per un importo complessivo pari ad EUR 6 milioni; le opere relative all'adeguamento strutturale di Molo Martello e potenziamento del porto di Ortona per complessivi 34,5 milioni sono programmate per l'avvio dei lavori nel 2025;

Per lo scalo di Pescara sono previsti EUR 21,2 milioni per l'intervento di deviazione del porto canale, nelle more della conclusione della procedura di VIA per consentire il completamento della progettazione integrale dell'opera portuale.

In conclusione, lo sforzo complessivo per gli investimenti programmati nel 2024 ammonta a 125,090 milioni euro. Di questi, 63,53 milioni riguardano interventi relativi al porto di Ancona, 14 milioni per lavori al porto di Pesaro, 18,31 milioni al porto di San Benedetto del Tronto, 22,2 milioni di Euro sono connessi ad investimenti nel porto di Pescara, 7,05 milioni al porto di Ortona.

Infine, pur se non inclusi nella programmazione triennale delle opere dell'Ente, vanno messi in evidenza gli interventi relativi al porto di Vasto per migliorare l'accessibilità marittima, potenziare le banchine e migliorare l'accessibilità stradale. Tali interventi sono svolti dalle amministrazioni locali in considerazione del loro avvio prima dell'inserimento del porto di Vasto nel sistema portuale.

Nel corso del 2023, inoltre, l'ADSP ha concluso le negoziazioni relative ad ulteriori fondi al valere sul PNRR:

- bando del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali (oggi MASAF – Ministero dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste) del 2022 relativo alla Misura M2C1, investimento 2.1 "Sviluppo logistica per i settori agroalimentari, pesca e acquacultura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo". È stata approvata la proposta progettuale per un programma di interventi pari a € 9.253.381,90 finalizzati al miglioramento della capacità logistica dei porti del Mare Adriatico Centrale. Il programma



di interventi di cui al punto precedente è composto dalle seguenti azioni e relativi costi di attuazione:

1. Sistema di videosorveglianza e accessi Ortona 940.000,00 €
  2. Sistema di videosorveglianza e accessi Pescara 1.080.107,46 €
  3. Sistema di intelligenza artificiale connesso alla gestione informatizzata dei controlli doganali 631.463,24 €
  4. Acquisione di boa ondometrica funzionale alla gestione dei progetti di dragaggio del sistema portuale del Mar Adriatico Centrale 125.000,00 €
  5. Efficientamento energetico degli impianti di illuminazione del porto di Ancona 2.916.811,20€
  6. infrastrutture di difesa del porto di Ortona 1.500.000,00 €
  7. ristrutturazione dell'edificio demaniale del mercato ittico di Ancona, Il stralcio 2.060.000,00€
- Bando MITE (oggi MASE – Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica) componente "Intermodalità e logistica integrata" - Investimento 1.1: "Interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti - Green Ports": finanziamento dei progetti "Illuminazione San Benedetto del Tronto" e "Illuminazione Mandracchio" per complessivi 7,16 milioni di Euro. Sono inoltre in corso le negoziazioni per ulteriori progetti in regime di aiuto di stato ammissibile, a valere sullo stesso bando e relativi alle reti elettriche di S. Benedetto del Tronto ed Ortona;

### 2.1.2. Dialogo Porto-Città

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

La percezione del ruolo economico e sociale del porto diviene dunque un importante elemento di confronto e valorizzazione dello scalo, nella consapevolezza che solo un porto che funziona è in grado di valorizzare e dare sostegno economico alla città circostante. Una percezione importante quando l'Autorità portuale dialoga con l'Amministrazione comunale e gli altri



soggetti istituzionali attivi sul territorio per le questioni relative all'urbanistica, la sicurezza, lo sviluppo economico, la cultura ed il turismo.

Il potenziale culturale, turistico e ricreativo dei porti dell'Adriatico centrale è certamente rilevante: 4 dei 7 porti sono inseriti nel contesto urbano, in posizioni di pregio e di forte interesse per lo sviluppo di attività turistiche e ricreative. Scendendo da nord, il porto di **Pesaro** si trova alla foce del fiume Foglia, e vede svilupparsi a nord ed a sud stabilimenti balneari e spiagge. Inoltre, a nord sono vicine le ultime propaggini del Parco del Monte San Bartolo. La banchina lungo Calata Caio Duilio è utilizzata per la vendita al minuto del pesce fresco, tradizionale attività dei pescatori, e rappresenta il punto di partenza del lungomare cittadino, ma anche l'approdo dei passeggeri internazionali e dei crocieristi che sbarcano in città alla scoperta delle sue bellezze e del territorio circostante. Sull'altro lato del bacino portuale, la Strada tra i due porti conduce al Molo settentrionale e rappresenta la via di accesso a numerosi ristoranti ed agli ormeggi delle imbarcazioni da diporto. È pienamente operativo il nuovo cantiere navale Rossini, un intervento molto pregiato dal punto di vista architettonico e della sostenibilità ambientale che rende questa infrastruttura portuale, e le imbarcazioni che serve, un elemento di attrazione nel panorama urbano.

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

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





(emissioni in aria, acqua, sonore, traffico), nonché un costante aggiornamento sulle azioni di mitigazione messe in atto anche grazie ai fondi recentemente acquisiti ed ai nuovi orientamenti governativi in tema di elettrificazione delle banchine.

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

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

Il porto di **San Benedetto del Tronto** ha già oggi prevalente vocazione turistica e peschereccia,



oltre a essere inserito nel lungomare cittadino. L'ADSP MAC, negli ambiti demaniali di propria competenza, intende favorire la promozione delle attività culturali e ricreative in collaborazione con le Istituzioni locali con particolare riferimento alla sopra richiamata esperienza del progetto "A pesca di plastica", valorizzando, anche nelle iniziative divulgative, la collaborazione con il locale museo della marineria.

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

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

Per quanto concerne i porti di **Ortona e Vasto**, seppure l'ambito urbano risulti, rispetto ad altri scali marittimi, più nettamente distaccato stante la morfologia del territorio, si rilevano anche in tal caso consolidate occasioni di presenza della cittadinanza. In particolare, Ortona vanta nella zona a sud la passeggiata lungo il molo Saraceni e la balneazione nel vicino Lido, unitamente agli adiacenti ormeggi del diporto nautico ed alla vicina pista ciclo-pedonale. Anche Vasto presenta nelle immediate adiacenze spazi utilizzati per le attività balneari, nonché alcuni trabocchi all'interno del perimetro portuale. L'ADSP, negli ambiti demaniali di propria competenza, intende favorire la promozione delle attività culturali e ricreative in collaborazione con le Istituzioni locali ed i FLAG, società consortile per l'attuazione della strategia sostenuta dal Fondo pesca dell'Unione Europea (FEAMP). Il FLAG individua proprio nel binomio pesca-



turismo la linea d'azione principale per il sostegno al settore ittico locale.

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

È previsto inoltre di proseguire le attività nell'ambito dell'iniziativa nazionale Italian port days, che già nel corrente mese di gennaio 2024 ha visto il lancio dell'iniziativa "Porto svelato" con il coinvolgimento di laboratori per ragazzi e del Museo nazionale delle Marche, depositario delle evidenze archeologiche degli scambi commerciali marittimi tra Ancona, le Marche, ed il mondo ellenico e ellenistico.

L'ADSP MAC intende inoltre favorire la collaborazione con gli istituti superiori, ed in particolare gli istituti tecnico-nautici presenti nei territori di riferimento, per avvicinare gli studenti alle professioni della portualità e del mare. Saranno quindi proseguite le iniziative in coordinamento con le locali Capitanerie di Porto volte a fare conoscere gli aspetti tecnici, normativi, tecnologici ed innovativi che stanno dietro le diverse filiere portuali: dalla cantieristica alla logistica, dal traffico crociere alle rinfuse, passando per la pesca e la promozione della cultura marinara. A ciò si aggiunge una stretta collaborazione con le Università al fine di consentire l'attivazione di tirocini per gli studenti interessati da espletarsi all'interno degli Uffici dell'Ente.

### 2.1.3. Stato attuazione del PNSPL

Preme ricordare che strumento di riferimento del POT è il documento programmatico del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) in quanto come indicato dalla premessa del Documento: "illustra le scelte nazionali relative agli investimenti e agli altri interventi finalizzati a sviluppare il capitale infrastrutturale necessario per *uno sviluppo sostenibile e renderlo più resiliente rispetto alla crisi climatica*." Il MIMS richiama nell'Allegato Infrastrutture le priorità del Piano strategico nazionale e, rispetto a queste, ricorda gli interventi di inserimento di ulteriori porti nelle ADSP nonché le semplificazioni introdotte in materia di disciplina dello Sportello unico doganale e dei controlli (SUDoCo), e di semplificazione della programmazione strategica da parte delle AdSP con lo snellimento dei procedimenti amministrativi per l'approvazione del documento di programmazione strategica di



sistema (art. 4, comma 1- septies del decreto-legge n. 121/2021, convertito con legge n. 156/2021). Inoltre, viene evidenziato come il PNRR e il PNC abbiano consentito di allocare ingenti risorse per gli scali nazionali nei 10 programmi di intervento previsti negli Allegati Infrastrutture degli anni precedenti.

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

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

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

#### **2.1.4. Innovazione tecnologica e processo di digitalizzazione interno**

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

- 1) Digitalizzazione rivolta alla gestione interna delle procedure e all’interfaccia con l’utenza;



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

Trasversale alle linee di sviluppo della digitalizzazione sarà l'attività di prevenzione dei rischi di cybersicurezza, sia attraverso le linee guida nazionali, sia tramite l'elaborazione di procedure e soluzioni tecnologiche sviluppate dall'Ente per assicurare la protezione delle reti digitali e dei software del sistema portuale dai sempre più frequenti ed insidiosi attacchi informatici. In particolare, verrà implementata l'attività del Responsabile della Transizione Digitale (nominato con Decreto Presidenziale n.192/2022 del 18.10.2022), coadiuvato dal Gruppo di supporto recentemente costituito (Decreto Presidenziale n. 206 del 3.11.2022), per completare le attività di digitalizzazione in corso (modulo Atti, modulo fascicolazione, modulo Amministrazione Trasparente, modulo fascicolazione) anche con particolare riferimento alla revisione del sito istituzionale dell'Autorità.

L'Autorità di sistema portuale MAC sta infatti elaborando internamente un modello gestionale il più possibile integrato, capace di assicurare trasparenza, facilità dell'interfaccia con l'utenza, rapida disponibilità documentale, anche in caso di lavoro da remoto, facilitando in tal modo il lavoro in team e il benessere dell'organizzazione latamente intesa. Si sta progressivamente completando la piena operatività del nuovo sistema digitale anche attraverso l'ammodernamento dello Sportello Unico Amministrativo dell'Ente. Nello specifico lo SUA diverrà, una volta implementato a pieno, non solo il riferimento unico per l'utenza portuale, ma anche lo strumento di dialogo telematico tra le diverse amministrazioni competenti, favorendo anche verso l'utenza maggiore trasparenza ed evidenza dello stato della pratica. Nel corso dell'annualità 2024 verranno definite i processi amministrativo organizzativi attuativi nonché resi operativi i singoli moduli attraverso la messa a disposizione della modulistica necessaria.

Inoltre, dal punto di vista della gestione documentale dei procedimenti amministrativi stanno proseguendo le attività per la razionalizzazione di un percorso strutturato diretto alla realizzazione di un sistema unico integrato iniziate con l'affidamento avvenuto con Decreto Presidenziale n. 134/2022 del 10 agosto 2022 del "Servizio di realizzazione, installazione ed implementazione di un sistema informatico unico, integrato e con un'unica base dati, erogato tramite Cloud in modalità SaaS". Il servizio è stato affidato alla Società Maggioli. L'Ente ha identificato le criticità del programma riscontrate dagli operatori e ha predisposto, con il supporto della società fornitrice dell'applicativo, alcune modifiche e migliorie di carattere tecnico. Tali risultati sono stati cristallizzati all'interno del Manuale di gestione documentale



recentemente adottato in linea con le recenti modifiche normative intervenute in materia. L'annualità 2024 si concentrerà sull'operatività del modulo atti, modulo fascicolazione, modulo Amministrazione Trasparente, modulo Appalti e modulo fascicolazione anche attraverso la formazione specifica del Personale interessato. Particolare attenzione verrà prestata alla gestione del ciclo degli appalti e dei contratti, dell'anticorruzione e della trasparenza nonché del monitoraggio delle commesse e delle opere, assicurando la possibilità di fondere i dati per migliorare la produttività dell'Ente e semplificare gli adempimenti e l'interazione tra i dipendenti, con previsti benefici sia per la qualità lavorativa, sia per la produttività dell'Ente in considerazione delle molteplici innovazioni normative che stanno interessando tali settori.

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

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

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

L'evoluzione del Port Community System ha seguito:

- Le esigenze manifestate dagli operatori, relative in particolare alla disponibilità di un sistema neutro e terzo per lo scambio di dati al fine di velocizzare i flussi di importazione ed esportazione delle merci;
- Le esigenze specifiche dell'Ente, volte in particolare ad acquisire in tempi certi i dati relativi ai traffici merci e passeggeri in transito dagli operatori economici del porto (e poi dei porti), anche in considerazione del ruolo svolto circa la gestione del traffico passeggeri e l'imposizione dei relativi diritti e tasse. Ciò ha portato a mantenere in questi anni una proficua collaborazione con ISTAT stabilendo un modello gestionale che consenta agli operatori di compilare una sola volta i dati statistici obbligatori richiesti dall'Istituto



nazionale, veicolati dal software dell'Autorità di sistema portuale che così riceve le informazioni necessarie ad alimentare le banche dati nazionali (Banca d'Italia e MIMS, per citare le collaborazioni più frequenti) e a produrre la reportistica statistica aggiornata in tempi ristretti e senza duplicazione delle richieste agli operatori;

- Gli orientamenti della normativa nazionale in materia, con la messa a disposizione delle utenze portuali di software orientato all'interoperabilità con gli sportelli unici Doganale e Marittimo progressivamente sviluppati da Agenzia Dogane e Monopoli e dal Corpo delle Capitanerie di Porto.

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

In questi anni inoltre è stato avviato un proficuo rapporto di collaborazione con l'Agenzia Dogane e Monopoli, culminato nel progetto sperimentale *Trasferimento in Sicurezza (TinS)*. Obiettivo del progetto era testare modalità innovative, con l'applicazione di tecnologie IoT, per l'estensione virtuale degli spazi portuali ad Ancona tramite lo spostamento dell'area di sosta doganale all'esterno dello scalo. Avviato nel 2018 il progetto ha visto la fase sperimentale concludersi positivamente a dicembre 2021. La programmazione delle opere e dei servizi dell'Ente prevede di svolgere nel biennio 2022-2023 le fasi di messa in esercizio del sistema e la sua piena operatività nel controllo in tempo reale dei flussi di mezzi.

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



- a. Nell'ambito del Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e reti" 2014 – 2020, progetto PROG 0101, implementazione del progetto di Digitalizzazione delle procedure logistico-doganali nel Porto di Ancona, con particolare riferimento all'automatizzazione delle procedure di imbarco e sbarco e di tracciamento in tempo reale, ai fini di controllo, dell'ingresso e dell'uscita dai nodi e varchi portuali, nonché del pagamento di tasse e diritti connessi alle operazioni doganali;
- b. Aggiornamento della procedura di sdoganamento in mare nel porto di Ancona, finalizzato al superamento delle criticità riscontrate a seguito della sua introduzione con pregiudizio per il suo effettivo utilizzo, mediante introduzione e affiancamento della procedura smart terminal;
- c. Approfondimento delle modalità di possibile introduzione di procedura di sdoganamento in mare per le merci trasportate a mezzo traghetti RO-RO e RO-PAX;
- d. Porto di Ortona: Introduzione, ove tecnicamente possibile, delle procedure di sdoganamento in mare (Preliminary), con particolare riferimento al traffico rinfuse; automatizzazione delle procedure di imbarco e sbarco e tracciamento in tempo reale, ai fini di controllo, dell'ingresso e dell'uscita dai nodi e varchi portuali, nonché il pagamento di tasse e diritti connessi alle operazioni doganali con interoperabilità tra i sistemi informativi di ADM (AIDA) e dell'ADSP;
- e. Logistica e sicurezza dei controlli doganali nei porti di competenza AdSPMAC;
- f. Supporto ad ADSPMAC nell'istituzione delle ZES e ZLS, con particolare riferimento alle procedure innovative volte a semplificare ed automatizzare le attività di controllo doganale;
- g. Partecipazione a progetti internazionali di interesse comune.

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





Il Programma triennale dei servizi e delle forniture 2024-2026 approvato con Deliberazione del Comitato di gestione n. 68 del 31 Ottobre 2023 prevede nel biennio 2024-2025 un investimento complessivo di EUR 634.000,00 per la manutenzione corrente ed evolutiva del sistema di intelligenza artificiale A3IU ed un importo complessivo di EUR 500.000 per la transizione al nuovo sistema PCS.

Con nota 16971 del 9 ottobre 2023 questo Ente ha richiesto ad ADSP MAC il riuso del software PCS Sinfomar, nella sua versione più aggiornata, ai sensi dell'art. 69 del CAD, per poterne valutare la fattibilità di adattamento alle specifiche necessità del sistema portuale del Mare Adriatico Centrale, e l'eventuale utilizzo nel caso in cui risultasse la soluzione maggiormente efficiente. L'ADSP del Mare Adriatico Orientale ha dato riscontro favorevole rispetto a tale richiesta con nota 103440 del 19 ottobre 2023. È in corso la valutazione di opportunità del "riuso" ai sensi del Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82 "Codice Amministrazione Digitale". Contestualmente, con Decreto del Direttore generale per le politiche integrate di mobilità sostenibile, la logistica e l'intermodalità del MIT, Donato Liguori, n. 34 del 31 ottobre 2023 è stato emanato l'avviso pubblico per la presentazione da parte delle Autorità di Sistema Portuale di proposte di investimento per l'ammissione al finanziamento per lo sviluppo e l'implementazione dei servizi Port Community System (PCS) per l'interoperabilità con le Pubbliche Amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN) a valere sulle risorse previste dalla Misura M3C2 I 2.1 "Digitalizzazione della catena logistica" – Sub investimento 2.1.2 "Rete di porti e interporti" del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza finanziato dall'Unione europea - #Next GenerationEU. L'avviso sopra indicato disciplina le modalità ed i requisiti necessari per la presentazione delle proposte di investimento per l'ammissione al finanziamento previsto dalla Misura M3C2 Investimento 2.1. "Digitalizzazione della catena logistica" del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - sub investimento 2.1.2 "Rete di porti e interporti" finanziato dall'Unione europea - Next Generation-EU, con specifico riferimento alla realizzazione nonché all'incremento delle funzionalità dei Port Community System (di seguito "PCS") nonché i criteri per la concessione e le condizioni per l'erogazione delle risorse.



Il documento prevede che, in presenza delle condizioni richieste dall'Avviso, a ciascuna Autorità di Sistema Portuale sia assegnato un contributo pari a € 1.000.000,00 ovvero la minore somma corrispondente all'importo di realizzazione effettiva dell'intervento desumibile dalla rendicontazione delle spese effettivamente sostenute. Tale importo rappresenta un'importante opportunità per sostenere gli oneri di aggiornamento del PCS dell'ADSP del Mare Adriatico Centrale. Il bando, tuttavia, prevede che l'eventuale introduzione di nuovi PCS debba avvenire non oltre il 30 giugno 2024. L'ADSP ha predisposto una proposta progettuale in riscontro all'avviso pubblico sopra richiamato con un programma di investimenti pluriennale a valere sulle risorse eventualmente allocate dal bando trasmessa con nota prot. 20204 del 30 Novembre 2023, che prevede una prima fase con scadenza al 30 giugno 2024 consistente nell'avvio di un nuovo software PCS, e successivo sviluppo, test e messa in esercizio di moduli (interoperabilità ADM e SUDOCO, PMIS2, ISTAT, gestione accessi ai varchi portuali per merci in imbarco e sbarco, interfaccia con i sistemi informatici del traffico ferroviario, connessione all'eFTI gate nazionale una volta stabilito, adeguamento allo standard NIS2, interoperabilità con il sistema di intelligenza artificiale A3IU, e modulo per l'appuntamento intermodale) sino al 30 giugno 2026.

La prosecuzione del progetto TinS è stata invece inserita nel sopra richiamato bando del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali (oggi MASAF – Ministero dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste) del 2022 relativo alla Misura M2C1, investimento 2.1 "Sviluppo logistica per i settori agroalimentari, pesca e acquacultura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo" del PNRR finanziato dall'Unione europea, quanto alle agevolazioni previste a sostegno degli investimenti materiali e immateriali nella logistica agroalimentare per ridurre i costi ambientale ed economici e per sostenere l'innovazione dei processi produttivi. Con provvedimento direttoriale n. 01270773 del 27 febbraio 2023 il MASAF ha approvato e pubblicato, in versione consolidata, la graduatoria finale ammettendo la proposta presentata da questo Ente alla successiva fase istruttoria. Il Decreto Direttoriale n. 0594476 del 25 ottobre 2023 del Direttore Generale del MASAF e la relazione istruttoria di Invitalia ivi allegata come parte integrante dell'atto, notificati con nota di Invitalia prot. 0315967 del 27 ottobre 2023, acquisita in pari data al protocollo di questo Ente n. 18237,



prevedono il finanziamento del progetto presentato da questo Ente per l'intero importo di € 9.253.381,90. Di questi, 0,6 milioni di Euro sono destinati al completamento del TinS.

### **2.1.6. Efficientamento energetico e alimentazione elettrica delle navi**

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

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

La strategia di gestione energetica integrata, nella sua articolazione, includerà un piano economico finanziario ed un'analisi costi benefici finalizzati a stimolare il coinvolgimento di soggetti privati nelle fasi di investimento e gestione dell'infrastruttura di distribuzione, oltre ad attrarre finanziamenti pubblici nell'ambito dell'innovazione, dell'energia rinnovabile e della sostenibilità ambientale, anche al fine di incentivare ammodernamenti.

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

Per la definizione della soluzione più idonea, in una prima fase sono state individuate le banchine a cui applicare tale tecnologia, al fine di analizzare le frequenze dei traffici e definire



il fabbisogno energetico delle navi che vi ormeggiano. Le banchine oggetto di studio sono le nn. 8, 9, 11, 13, 15 e 16. La scelta di applicare tale soluzione alle banchine destinate al traffico passeggeri è legata al fatto che le strutture adibite a questa tipologia di traffico sono caratterizzate da una frequenza di arrivi e partenze abbastanza regolare, seppure variabile durante le stagioni dell'anno, e non richiedono potenze particolarmente elevate.

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

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

Inoltre, nell'ottica della riduzione delle emissioni inquinanti provenienti dalle aree portuali situate in prossimità del centro urbano della città di Ancona questa Autorità di Sistema Portuale ha avviato le attività finalizzate allo studio preliminare di una soluzione alternativa all'ormeggio dei traghetti, operanti su rotte da e verso i paesi dell'area Extra-Schengen, alle banchine dalla n. 8 alla n. 12 del porto storico, prevedendo di destinare ai traffici Ro-Pax in area Extra-Schengen le banchine 19, 20 e 21. Poiché tale soluzione andrebbe a creare degli ormeggi aggiuntivi a quelli attualmente previsti, incrementando il traffico dei traghetti, nelle successive fasi e approfondimenti progettuali occorrerà prevedere l'estensione del sistema di elettrificazione alle banchine del molo sud e un incremento del fabbisogno di energia elettrica in caso di potenziamento degli ormeggi.

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



integrata con la Valutazione Ambientale Strategica che l'AdSP dovrà effettuare per l'intervento in argomento.

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

### **2.1.7. Rifiuti dalle navi e dei residui di carico**

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

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

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



regionale entro sessanta giorni dalla data di ricezione della comunicazione.

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

Attualmente per i porti di Ancona e Ortona sono attivi piani e servizi di gestione supportati dai volumi di traffico generato dall'utenza, nei porti a prevalenza diportistici e pescherecci il servizio è spesso integrato alla raccolta urbana. Rispetto a quest'ultima tipologia, l'ADSP intende studiare congiuntamente con le amministrazioni locali dei sistemi integrati finalizzati a valorizzare la risorsa del rifiuto, ad introdurre modalità innovative di smaltimento, e soprattutto individuare dei modelli di gestione economicamente sostenibili ed efficienti da riportare nel piano di gestione dei rifiuti di che trattasi. Particolarmente sensibile è poi l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale alla gestione dei rifiuti accidentalmente rinvenuti e raccolti in mare dai naviganti, in particolare della plastica abbandonata, grazie al proficuo progetto *"A pesca di plastica"* avviato dagli stakeholders locali del porto di San Benedetto del Tronto, che – seppure non rientrante tra i compiti istituzionali specifici dello stesso ente – è un tema ormai ricorrente in ogni porto che non può più essere trascurato. Ne sono dimostrazione di ciò le recenti azioni politiche in sede nazionale volte all'adozione di specifici provvedimenti normativi, atti a definire una disciplina ad hoc. L'Autorità di Sistema portuale continuerà inoltre a fornire il supporto istituzionale alle iniziative sperimentali che connettono impresa, ricerca avanzata ed università, come il *BER, Blue Economy Research*, promosso in ambito portuale ad Ancona a partire dal progetto pilota Pelikan di Garbage.

Nel frattempo, pur nei limiti delle competenze e delle risorse attuali, l'Autorità di Sistema Portuale partecipa – come ha già partecipato in vari porti di propria giurisdizione – alle iniziative sinergiche con alte amministrazioni pubbliche del territorio (regioni, comuni, capitanerie di porto) finalizzate ad una corretta gestione della tipologia di rifiuti in questione,



ciò nelle more dell'adozione degli specifici provvedimenti normativi di cui sopra.

### 2.1.8. Azioni per il miglioramento della qualità dell'aria

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

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

Con particolare attenzione l'Autorità sta seguendo la cosiddetta "svolta verde dello shipping", ovvero il sempre maggiore ricorso da parte degli armatori al rinnovo del naviglio con ricorso a nuovi sistemi di propulsione come il GNL. Infatti, con il recente D. Lgs. N. 257/2016 in data 16 dicembre 2016 è stata introdotta nell'ordinamento nazionale la Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi (elettricità, idrogeno, GNL ecc.) e sull'approvazione del Quadro strategico nazionale per lo sviluppo dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti. In sintesi, entro il 2025 i porti (con priorità quelli della rete TEN-T) dovranno dotarsi di infrastrutture per il rifornimento GNL alle navi. Un orientamento che



tuttavia necessita di un attento monitoraggio in considerazione delle lezioni apprese e che saranno apprese dal possibile razionamento di questa risorsa dovuto a eventi geopolitici difficilmente anticipabili nella portata e nelle conseguenze, come nel caso dell'attuale conflitto russo-ucraino.

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

- uno sviluppo del mercato del GNL a partire dal 2020 (anno in cui le legislazioni hanno avuto dei limiti stringenti sul tenore di zolfo nei combustibili marittimi);
- una crescita significativa della domanda dopo il 2025 (anno in cui si prevede il completamento della rete TEN-T)
- il raggiungimento delle condizioni di regime nell'anno 2030 (anno in cui si prevede il completamento della rete nazionale per il GNL).

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

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

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

Un'ulteriore sfida sarà rappresentata dall'organizzazione dell'offerta di carburanti alternativi, dal GNL sopra citato alle soluzioni diverse oggi perseguite dal mercato, tema che dovrà





necessariamente essere affrontato in sede sistemica nazionale.

### **2.1.9. Security, safety portuale e regolamentazione degli accessi in ambito portuale**

Per quanto concerne la security delle infrastrutture portuali e la vigilanza sull'applicazione delle normative in materia di sicurezza applicata alle operazioni portuali dopo una prima fase legata alla ricognizione dei fabbisogni e delle procedure di controllo in essere nei porti di sistema legate alle profonde differenze in termini di conformazione e di attività produttive svolte al loro interno, l'ADSP MAC, pur prendendo atto della complessità di elaborare un sistema di controllo e sorveglianza omogeneo ha avviato ed intende implementare un sistema coerente di sorveglianza e controllo. I risultati raggiunti e le prospettive di lavoro per il triennio relativamente agli ambiti di *maritime* security, di safety portuale e di regolamentazione degli accessi riferiti alle aree portuali sono le seguenti:

#### **Avvio processo di razionalizzazione e standardizzazione attività rilascio pass di acceso nei porti**

- istituzione di un apposito Ufficio Permessi competente per la gestione dei pass di tutti i porti di sistema con designazione di personale stabile all'uopo incaricato;
- revisione completa del portale "Accessi Porto" e ricostituzione integrale dell'anagrafica utente (porto di Ancona);
- identificazione di procedure condivise con le Forze dell'Ordine per la gestione delle infrazioni connesse agli accessi in porto (porto di Ancona).

I successivi interventi riguarderanno la realizzazione entro il 2024 di un portale accessi dedicato al porto di Vasto e l'implementazione del portale accessi del porto di Ortona che consentirà anche la gestione delle istanze di controllo connesse alla normativa di Back-Ground Check introdotta dal Programma Nazionale di Sicurezza Marittima e resa esecutiva nel 2023.

#### **Avvio delle attività di revisione integrale dei cd. "Regolamenti di Accesso in porto per i porti di Ancona, Pesaro, Ortona e Vasto e dell'attività di progettazione dei sistemi di automazione dei principali varchi di accesso portuali**

Le principali attività si concentreranno nei prossimi 18 mesi sul conseguimento dei seguenti obiettivi:

- revisione integrale dei regolamenti accessi che, avviata con i porti di San Benedetto e Pescara nel 2023, progressivamente si estenderà a tutti i porti di sistema, e che andrà di pari passo con la digitalizzazione dei varchi di accesso carrabili e pedonali laddove esistenti e con l'automazione dei sistemi di controllo;
- progettazione del nuovo varco principale di accesso del porto di Vasto e riconfigurazione del layout del varco di accesso della facility pubblica Banchina n. 26 e dei due principali varchi carrabili di accesso all'area del porto storico di Ancona (Varco della Repubblica e Varco da Chio).

### **Identificazione di pratiche e procedure comuni e standardizzate in materia di controllo di safety portuale**

Gli obiettivi principali in materia di applicazione della normativa di sicurezza delle operazioni portuali che caratterizzeranno l'attività dell'ADSP MAC saranno incentrati sull'adozione di nuove metodologie per l'analisi e lo studio di fenomeni legati alla conformazione dei luoghi di lavoro con particolare riferimento agli aspetti viabilistici e l'implementazione delle attività ispettive di monitoraggio delle operazioni portuali. Il perseguimento di queste due finalità sarà ricercato principalmente attraverso due tipologie di attività:

- Firma dell'Accordo Attuativo tra Inail ed Assoporti per l'avvio del progetto di "Modello territoriale di intervento integrato in materia di salute e sicurezza nell'area portuale di Ancona"; il progetto prevede una durata pari a 3 anni sulla base di un cronoprogramma di fasi esecutive condiviso tra Inail e Adsp, il cui focus, l'organizzazione degli spazi lavorativi di lavoro con particolare riferimento alle condizioni di viabilità interna ed esterna alle aree operative portuali ed all'interazione veicoli – pedoni potrà essere replicato ed esteso anche agli altri porti di sistema; al contempo il progetto mira alla presentazione di un applicativo gestionale realizzato dall'Inail per la gestione e l'analisi dei cosiddetti "near miss" (mancati infortuni), risorsa questa che verrà condivisa anche con le realtà produttive dei porti di sistema dopo il termine della sperimentazione nel porto di Ancona;
- Intensificazione dell'attività di ispettiva da parte degli ispettori facenti parte del Nucleo



Ispettivo dell'ASDSP; nello specifico già nel 2023, l'Adsp MAC ha attuato una prima significativa estensione delle attività in oggetto al porto di Ortona, consentendo l'esecuzione di N. 26 ispezioni tese a verificare la corretta applicazione delle misure previste dalla normativa della sicurezza sul lavoro nelle operazioni portuali. Obiettivo de 2024 è quello di estendere anche al porto di Vasto tale attività, al fine di creare un sistema di controllo e monitoraggio diffuso tra i tre porti che sono interessati dalla tipologia di operazioni portuali così come previsto dalla normativa di settore.

Per quanto concerne **la security delle infrastrutture portuali e sicurezza sul posto di lavoro**, l'ADSP MAC ha preso atto che la diversa conformazione degli scali portuali del Mare Adriatico Centrale ha reso complessa l'applicazione di un sistema omogeneo di controllo e sorveglianza. I risultati raggiunti e le prospettive di lavoro per il triennio relativamente agli ambiti di maritime security e di safety riferiti alle operazioni portuali sono i seguenti. Superata la prima fase di transizione legata al trasferimento delle competenze tra i locali Comandi di Capitaneria e la Divisione Security dell'Adsp MAC in materia di maritime security, l'attività di ricognizione iniziata a fine 2021 e proseguita nel primo trimestre 2022 ha evidenziato una serie di interventi, alcuni dei quali rivestono carattere di indifferibilità, anche in considerazione della recente revisione del Programma Nazionale di Sicurezza Marittima approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibile n. 59 del 17 marzo 2022. Si fa riferimento in tale ottica alla revisione di tutta la documentazione di sicurezza dei porti di sistema con traffici che rientrano nella normativa di maritime security (Valutazioni di sicurezza e Piani di sicurezza), riferita sia agli impianti portuali che alle aree omogenee connesse. Al contempo, in stretta collaborazione con la Direzione Demanio, si renderà necessaria una revisione integrale dei regolamenti accessi che progressivamente si estenderà a tutti i porti di sistema, e che andrà di pari passo con la digitalizzazione dei varchi di accesso carrabili e pedonali laddove esistenti e con l'automazione dei sistemi di controllo.

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

- A) revisione integrale della documentazione di security estendibile a tutti i porti



interessati dall'applicazione della Maritime security (Ancona, Ortona, Pesaro, Pescara, Vasto) alla luce del rilascio del nuovo Programma Nazionale di Sicurezza, con la specifica relativa al porto di Vasto per il quale si segnala che è in corso la revisione dei documenti riguardanti la sicurezza portuale;

B) revisione del Regolamento degli accessi dei porti di Ancona, Ortona, Pesaro e Vasto anche a fronte del completamento della digitalizzazione di tutte le procedure di gestione dei titoli autorizzativi di accesso in porto e della realizzazione di un sistema automatizzato di controllo accessi integrato ed uniforme per tutti i porti, considerato il completamento delle attività per il porto di San Benedetto e Pescara;

C) implementazione dell'attività ispettiva relativa alle operazioni portuali nel porto di Ancona e attivazione di analogo servizio presso il porto di Ortona e di Vasto;

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

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

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

## 2.2. Performance

Conformemente al disposto normativo, la sottosezione è redatta secondo le logiche di performance management di cui al Capo II del D.lgs. n. 150/2009 "Attuazione della legge 4 marzo 2009, n.15, in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni" ed in particolare concerne la programmazione degli obiettivi e degli indicatori di performance di efficienza ed efficacia i cui esiti andranno rendicontati nella relazione di cui all'art. 10, comma 1, lett. b), del predetto decreto legislativo.



Preme in primis evidenziare che nel corso dell'annualità 2023 sono stati sottoscritti gli Accordi in materia di contrattazione decentrata del personale dipendente ed in particolare: Accordo 1° marzo 2023 riguardante la contrattazione decentrata del personale non dirigente recepito, previo parere favorevole dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, con Delibera del Comitato di Gestione n. 12 del 30 marzo 2023 e Accordo 8 marzo 2023 riguardante la contrattazione decentrata del personale dirigente, previo parere favorevole dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, con Delibera del Comitato di Gestione n. 13 del 30 marzo 2023. Il sistema performance dell'Ente pertanto è in corso di revisione.

Gli indirizzi e gli obiettivi strategici ed operativi dell'Ente discendono dalle linee strategiche di cui al Piano Operativo Triennale approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. 30 del 26 luglio 2022 e agli obiettivi istituzionali assegnati dal Ministero vigilante alle Autorità che annualmente procede all'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di sistema portuale, con l'obiettivo di creare uno stretto raccordo tra le priorità dell'indirizzo politico del Governo, la programmazione strategica ed operativa connessa all'azione amministrativa del Ministero ed i compiti attribuiti dall'ordinamento vigente alle Autorità medesime.

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

Nella concreta applicazione l'individuazione degli obiettivi delle strutture della Segreteria Tecnica-Organizzativa dell'Ente, per quanto possibile, costituiranno una declinazione operativa degli obiettivi attribuiti al Presidente, dovendosi necessariamente dare atto che a diverso livello, la performance dell'Ente e del suo vertice è risultante dall'azione (appositamente indirizzata e organizzata) di tutte le risorse umane dell'Autorità.

In via generale gli obiettivi potranno essere così strutturati:

- Obiettivo di Risultato di Ente: saranno individuati e assegnati indicativamente dal Segretario Generale, in coerenza con le linee strategiche e di indirizzo contenute nei documenti di programmazione dell'ente, anche in esito alle indicazioni ricevute dal Ministero vigilante;
- Obiettivo di Risultato di Direzione/Area/Ufficio: saranno individuati ed assegnati a partire dalla

proposta del Capo Area/Responsabile di ufficio da inviare e condividere con il Dirigente;

- Obiettivo di Risultato individuali: saranno individuati e assegnati a partire dalla proposta del dipendente da inviare e condividere con il Capo Area ed il Dirigente.

Il monitoraggio del funzionamento complessivo del sistema della valutazione conformemente al dettato normativo è a cura dell'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV) che, supportato dalla Struttura Tecnica interna permanente per lo sviluppo della performance, è responsabile della corretta applicazione delle linee guida, delle metodologie e degli strumenti, supporta l'Ente sul piano metodologico e nella verifica della correttezza dei processi di misurazione, monitoraggio, valutazione e rendicontazione della performance organizzativa e individuale.

Durante l'annualità 2023 all'esito della scadenza del triennio di incarico dell'Organismo indipendente di valutazione della performance conformemente all'art. 14 bis del D.lgs. n. 150/2009 e ss.mm.ii è stata avviata una procedura selettiva pubblica finalizzata all'acquisizione di manifestazioni di interesse per la nomina dell'Organismo Indipendente di Valutazione della performance in forma monocratica dell'ADSP Mare Adriatico Centrale al fine di individuare il soggetto maggiormente in possesso di elevata professionalità ed esperienza maturata nel campo della valutazione della performance e dell'organizzazione e valutazione del personale delle amministrazioni pubbliche cui affidare l'incarico in conformità alla normativa vigente e nel rispetto delle disposizioni contenute nel citato DM. del 06/08/2020.

L'Ente ha confermato la scelta di un Organismo Indipendente di Valutazione in forma monocratica in modo da razionalizzare e semplificare i processi comunicativi da e verso l'Amministrazione e massimizzare l'efficacia del ruolo ricoperto raccogliendo in un unico componente la presenza di un'adeguata esperienza maturata, di conoscenze tecniche e capacità utili a favorire processi di innovazione all'interno dell'Amministrazione.

Su questa base è stata avviata la relativa procedura che si è conclusa con il Decreto Presidenziale n. 231/2023 che ha nominato il dott. Andrea Appetecchia quale Organismo Indipendente di Valutazione dell'Ente.

Il Ciclo di gestione della Performance si sviluppa nelle seguenti fasi:

### **1. Emanazione dell'atto di indirizzo**

Il processo di valutazione ha inizio in concomitanza con l'avvio del processo annuale di



programmazione strategica.

L'Organismo Indipendente di Valutazione assiste il Presidente nella prima individuazione delle priorità strategiche dell'Amministrazione sulla base degli atti programmatici adottati dal Comitato di Gestione e delle direttive assegnate dalla Presidenza e le riassume in un **apposito documento denominato "atto di indirizzo"**. L'atto di indirizzo viene approvato dal Presidente dell'AdSP, salvo modifiche dallo stesso richieste. L'ammontare complessivo per il riconoscimento dei premi di risultato ai dipendenti dell'Ente è contenuto all'interno degli Accordi relativi alla contrattazione decentrata.

## ***2. Incontro preliminare***

Con l'atto di indirizzo, il Presidente dell'AdSP evidenzia in modo del tutto generale le priorità dell'azione amministrativa; mentre per definire gli obiettivi di ciascuno saranno opportuni incontri plenari ed individuali con tutti i livelli del personale dal Segretario Generale fino agli impiegati.

Il confronto tra le finalità generali dell'AdSP (formalizzate nell'atto di indirizzo) consentirà di individuare il set degli obiettivi nonché il concorso di ciascuno al compimento dei piani strategici dell'AdSP. Gli incontri plenari serviranno a mettere a punto un Piano degli obiettivi fortemente ancorato al Piano di sviluppo del Porto e ad assicurare che la valutazione del personale sia improntata ai principi di trasparenza e di pubblicità dei criteri e dei risultati e sia garantita la partecipazione al procedimento del valutato.

Questa fase, che non produce alcun documento formalizzato, mette in atto le condizioni per le successive fasi del processo.

## ***3. Proposta degli obiettivi***

A seguito dell'incontro plenario e degli eventuali incontri individuali (qualora se ne rilevasse la necessità), i singoli dipendenti provvedono alla individuazione di dettaglio del loro contributo alla realizzazione degli obiettivi comuni selezionando gli obiettivi di competenza.

La scelta degli obiettivi dovrà essere condivisa da ciascun livello contrattuale sulla base di una proposta elaborata dai livelli gerarchicamente superiori;

- dal Presidente per il Segretario Generale e i Dirigenti;
- dai Dirigenti per i quadri
- dai quadri/Responsabili di Servizio, per gli impiegati



#### **4. Analisi ed assegnazione degli obiettivi**

Le proposte formulate sono valutate dal Presidente, coadiuvato dall'Organismo Indipendente di Valutazione. Nell'ambito di tale processo il Presidente, sempre assistito dall'Organismo Indipendente di Valutazione, assegna definitivamente i pesi a ciascun obiettivo.

Per quanto riguarda i quadri e gli impiegati, il dirigente di area fisserà un set di obiettivi che saranno attribuiti nell'ambito di un incontro a cui prenderà parte il nucleo di valutazione nel corso del quale il dirigente presenterà ai suoi collaboratori gli obiettivi e proporrà per ciascun componente uno o più obiettivi. La proposta dovrà essere discussa e condivisa da tutti i componenti dell'area.

#### **5. Monitoraggio raggiungimento degli obiettivi**

L'Organismo indipendente di valutazione (OIV), nell'ambito del processo di controllo strategico effettua durante l'anno il monitoraggio dell'attuazione degli obiettivi assegnati a ciascuna Area funzionale.

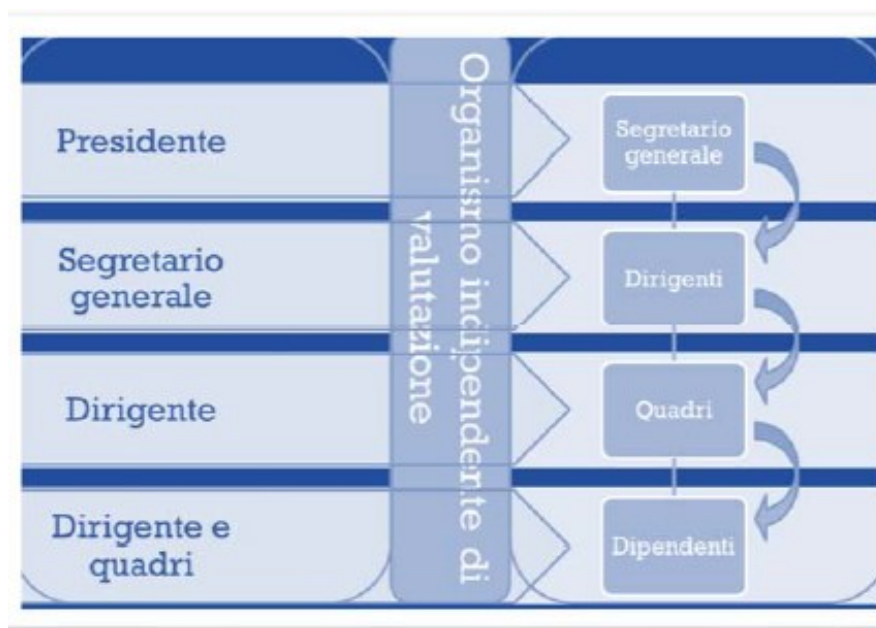
Il monitoraggio rileva, nel corso dell'esercizio:

- quanto al processo di controllo strategico, lo stato di realizzazione degli obiettivi, identificando gli eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi assegnati, nonché le relative cause e gli interventi correttivi eventualmente adottati, allo scopo di valutare l'adeguatezza delle scelte compiute in sede di attuazione dei piani, programmi ed altri strumenti di determinazione dell'indirizzo strategico, in termini di congruenza tra risultati conseguiti ed obiettivi predefiniti;
- quanto al processo di valutazione, i dati necessari per il calcolo del punteggio relativo ai risultati conseguiti.





## L'articolazione del monitoraggio dei risultati



### 6. Valutazione dei risultati e attribuzione dei punteggi e della fascia retributiva

Entro l'adozione del bilancio consuntivo di ciascun anno, l'Organismo Indipendente di Valutazione effettua la verifica finale dei risultati ottenuti durante l'esercizio precedente, rilevando, per ciascun obiettivo:

- i valori numerici dei risultati raggiunti;
- la presenza di eventuali fattori esterni che non abbiano consentito il raggiungimento dell'obiettivo.

In tali casi, infatti, il Presidente dell'Autorità Portuale può decidere di eliminare l'obiettivo dalla valutazione, riproporzionando i pesi degli altri obiettivi.

Il Presidente dell'AdSP, con il supporto dell'OIV, conclude l'istruttoria di valutazione del ciclo della performance (individuale, di area e di Ente) validando i punteggi proposti dal Segretario generale e dai dirigenti. In relazione al contenuto delle schede di valutazione che motivano i punteggi, ma anche dell'interazione avuta nel corso dell'anno, sia con i singoli dipendenti, sia con le singole aree/direzioni, il Presidente può proporre la revisione del punteggio in accordo con il Segretario generale e i dirigenti responsabili.



## Il ciclo annuale della valutazione delle performance



Richiamando la logica a cascata, ogni obiettivo Strategico stabilito nella fase precedente è articolato in obiettivi di Performance per ciascuno dei quali vanno definite le azioni, i tempi e le responsabilità organizzative connesse al loro raggiungimento.

Al personale dirigenziale dell'Autorità vengono annualmente assegnati obiettivi di performance corredati da elementi di target e da indicatori per misurarne il grado di effettivo raggiungimento.

Fra gli obiettivi assegnati ai Dirigenti viene individuato un obiettivo comune concernente solitamente la specifica materia di applicazione della normativa anticorruzione.

Per ciascun obiettivo di performance, oltre alla figura dirigenziale responsabile della relativa attuazione, sono indicati i seguenti elementi:

- la descrizione dell'obiettivo;
- il peso attribuito ad ogni obiettivo;
- l'indicatore di risultato;
- il target relativo ad ogni obiettivo.

In altri termini, nel prospetto si dà evidenza come gli obiettivi ai vari livelli e di diversa natura contribuiscono, all'interno di un disegno strategico complessivo coerente, al mandato istituzionale



e alla missione dell'AdSP.

Per quanto riguarda la componente della valutazione dei comportamenti organizzativi, essa viene applicata in modo tale da soddisfare un sistema di buona distribuzione dei punteggi, dedicando una sempre maggiore attenzione da parte dei responsabili delle unità organizzative al dialogo con i membri dei propri gruppi di lavoro.

Nel corso di una serie di incontri effettuati con il personale responsabile di unità di personale effettuati nel corso dell'annualità 2023 si è manifestato l'interesse di incrementare il coinvolgimento dei dipendenti agli obiettivi dell'Ente, al fine di stimolare il coordinamento e la comunicazione tra i vari livelli del processo valutativo e di eliminare al tempo stesso alcune incomprensioni circa le modalità di attuazione del metodo.

A tal fine si introducono:

- ai fini del monitoraggio del ciclo performance n. 3 riunioni annuali tra l'OIV e il personale dirigente e tra l'OIV e il personale non dirigente responsabile di unità di personale da effettuarsi indicativamente nei mesi di febbraio- maggio- ottobre che riguarderanno altresì eventuali criticità affrontate;
- attivazione di uno sportello di dialogo con l'OIV a cui potranno accedere, su richiesta, tutti i dipendenti per la prospettazione di criticità e la proposizione di eventuali suggerimenti;

L'Ente ha delineato gli obiettivi fondamentali ai fini della misurazione dell'efficacia ed efficienza dell'amministrazione. Tra di essi vi sono gli obiettivi di semplificazione, gli obiettivi di digitalizzazione; gli obiettivi e gli strumenti finalizzati alla piena accessibilità dell'amministrazione e gli obiettivi per favorire le pari opportunità e l'equilibrio di genere.

In relazione all'annualità 2024, nelle more degli obiettivi strategici generali assegnati al Presidente con Direttiva Ministeriale, l'Ente, tenendo in considerazione il realizzato e rendicontato, intende porsi in continuità con alcuni degli obiettivi assegnati dal Ministero vigilante per l'annualità 2023 nei termini di seguito indicati

**In continuità con l'annualità 2023 → Obiettivo strategico n. 1: "Accelerazione della spesa delle risorse in conto capitale relative all'esercizio finanziario 2022".**

L'obiettivo strategico si articola in due obiettivi operativi:



- a) Obiettivo operativo: “Realizzazione del cronoprogramma approvato relativo all’avanzamento fisico/finanziario delle opere previste nel Programma triennale delle opere pubbliche - Annualità 2023”;
- b) Obiettivo operativo: “Riduzione dei residui iscritti in conto capitale in riferimento agli interventi finanziati dal MIMS”.

**In continuità con l’annualità 2023 → Obiettivo strategico n. 2: “Rendicontazione di sostenibilità dell’Ente”.**

L’obiettivo strategico viene articolato attraverso un obiettivo operativo: a) Obiettivo operativo: “Predisposizione della Rendicontazione di sostenibilità dell’Ente”.

**In continuità con l’annualità 2023 → Obiettivo strategico n. 3: “Attuazione degli interventi previsti dal Fondo Nazionale Complementare e dal Piano triennale dei dragaggi”.**

L’obiettivo strategico si articola in due obiettivi operativi:

- a) Obiettivo operativo: “Pubblicazione dei bandi di gara in coerenza con gli obiettivi fissati nei documenti di riferimento e aggiudicazione degli interventi secondo le tempistiche previste dal Fondo Nazionale Complementare”.
- b) Obiettivo operativo: “Attuazione degli interventi previsti per il 2023 dal Piano triennale dei dragaggi”.

### **2.2.1. Obiettivi di semplificazione**

Gli obiettivi di semplificazione sono orientati alla semplificazione e reingegnerizzazione sistematica delle procedure per l’avvio e l’esercizio delle attività economiche, in funzione dell’attuazione dei principi europei e della digitalizzazione. Tale attività rappresenterà, inoltre, la base per interventi di snellimento di procedure particolarmente critiche, selezionate con gli stakeholders.

Come previsto dal D.M. del 24/06/2022 essi sono coerenti con gli strumenti di pianificazione nazionali.

### **2.2.2. Obiettivi di digitalizzazione**

- Migliorare la capacità di generare ed erogare servizi digitali e Aumentare il grado di adozione e utilizzo delle piattaforme abilitanti esistenti da parte delle pubbliche amministrazioni.



L'Ente si prefigge per l'anno 2024 l'implementazione del SUA.

- Migliorare l'esperienza d'uso e l'accessibilità dei servizi

L'ente si prefigge per l'anno 2024 il rifacimento del sito web per adeguarsi alle "Linee guida di design siti web della PA".

- Aumentare la qualità dei dati e dei metadati

Per adeguarsi alle Linee guida sulla formazione, gestione e conservazione dei documenti verranno messe in atto le procedure previste all'interno del Manuale di gestione documentale recentemente adottato.

- Migliorare la qualità dei servizi digitali erogati dalle amministrazioni locali migrandone gli applicativi on-premise (data center Gruppo B) verso infrastrutture e servizi cloud qualificati

- Rafforzare le competenze digitali per la PA e per il Paese e favorire l'inclusione digitale e Migliorare i processi di trasformazione digitale della PA

Si rileva la necessità di definire un piano di formazione sui seguenti argomenti:

- Gestione documentale (Norme, gestione operativa e workflow)
- Cybersecurity
- Accessibilità siti web (aspetti tecnici e normativi) e creazione di documenti accessibili/interventi sui documenti.

### **2.2.3. Obiettivi e gli strumenti individuati per realizzare la piena accessibilità dell'amministrazione**

Gli obiettivi di accessibilità che l'Ente intende perseguire nel corso del 2024 sono il rifacimento del sito web per adeguarsi alle "Linee guida di design siti web della PA".

### **2.2.4. Obiettivi per favorire le pari opportunità e l'equilibrio di genere**

La Strategia nazionale per la parità di genere 2021-2026, adottata su impulso e in coerenza con l'analoga Strategia UE, si basa su una visione di lungo termine e si inserisce tra gli interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) finanziato dal programma Next Generation EU, fortemente orientato all'inclusione di genere in cui l'empowerment femminile e il contrasto alle



discriminazioni di genere non sono affidati a singoli interventi, ma sono obiettivi trasversali di tutte le Missioni in cui sviluppa i suoi obiettivi. Conseguentemente, i progetti inseriti nel PNRR mirano a rafforzare l'empowerment economico e sociale delle donne.

La Strategia nazionale per la parità di genere 2021-2026 è articolata in cinque priorità (Lavoro, Reddito, Competenze, Tempo e Potere) e individua, rispetto a ciascuna, target dettagliati e misurabili da raggiungere entro il 2026.

Negli ultimi anni anche all'interno dell'Ente è stata posta sempre più attenzione alle strategie di intervento a sostegno del principio della parità di genere in tutte le sue tipologie e modalità di attuazione, al fine di creare un mondo del lavoro più equo in termini di opportunità di carriera, competitività e flessibilità, attraverso il supporto alla partecipazione femminile in particolare aiutando i genitori a conciliare famiglia e carriera, per un maggior benessere lavorativo oltre che per la prevenzione e rimozione di qualunque forma di discriminazione.

L'Ente si prefigge inoltre, nel rispetto di quanto disposto nelle Linee Guida sulla "Parità di genere nell'organizzazione e gestione del rapporto di lavoro con le Pubbliche Amministrazioni" dell'ottobre 2022 ed in coerenza con il quadro normativo definito a livello europeo e nazionale il rafforzamento della parità di genere nel corso di tutta la carriera lavorativa ed in particolare intende:

- proseguire la partecipazione al gruppo Parità di Genere di Assoporti per implementare le misure attuative derivanti dal "Patto per la Parità di Genere" predisposto da Assoporti e condiviso dall'Ente che nel corso del 2023 ha portato alla sottoscrizione della Dichiarazione d'Intenti "No Women No Panel" diretta a promuovere l'equilibrio tra uomini e donne negli eventi di comunicazione nei casi in cui la partecipazione non sia riconducibile esclusivamente al ruolo istituzionale;
- applicazione dello svolgimento della prestazione lavorativa in modalità agile;
- operatività del "Comitato Unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni" (CUG), al fine di assicurare, nell'ambito del lavoro pubblico, parità e pari opportunità di genere, la tutela dei lavoratori contro le discriminazioni ed il mobbing nonché l'assenza di qualunque forma di violenza fisica e psicologica;
- favorire la partecipazione ad eventi formativi specifici per innalzare il livello di consapevolezza delle dipendenti e dei dipendenti pubblici per altresì definire pratiche preventive utili a garantire un ambiente di lavoro sicuro e rispettoso del principio della parità di genere (adesione alle iniziative formative online promosse dal Dipartimento della Funzione Pubblica con lo scopo di



sensibilizzare le lavoratrici e i lavoratori sull'importanza di un luogo di lavoro sicuro fondato sulla costruzione della cultura del rispetto e delle pari opportunità, corso disponibile su Syllabus RIFORMA Mentis - costruiamo una nuova cultura contro le molestie sul lavoro programma formativo per il rafforzamento delle competenze individuali su tali temi).

### **2.2.5. Obiettivi di area dell'Ente**

Gli obiettivi precedentemente menzionati vanno integrati ed armonizzati con gli obiettivi istituzionali L'Ente, e quelli derivanti dalla Programmazione operativa triennale. Inoltre, il criterio richiamato precedentemente, "logica a cascata", si ripercuote come già detto negli obiettivi di Performance per ciascuno dei quali vanno definite le azioni, i tempi e le responsabilità organizzative connesse al loro raggiungimento sia di area, che individuali.

#### **Direzione Affari Generali- Anticorruzione e Trasparenza- Personale**

1. Implementazione SUA
2. Operatività della sezione Amministrazione Trasparente del sito istituzionale
3. Prosecuzione attività relative alla Rendicontazione di sostenibilità/implementazione operatività Comitato Unico di Garanzia

#### **Direzione Tecnica e Programmazione**

1. COMPETITIVITA' DEI PORTI DI SISTEMA: Attuazione delle opere previste nel Programma triennale delle opere pubbliche- Annualità 2024 – con particolare riferimento alle progettazioni di:
  - Porto di Pesaro - Manutenzione straordinaria della banchina G della darsena commerciale;
  - Porto di Ancona - Demolizione parziale dell'attuale molo nord con regolarizzazione dei relativi fondali;
  - Porto di Ancona - Realizzazione di un fabbricato di accoglienza e servizi di controllo dei viaggiatori c/o il molo 29 settembre;



- Porto di Ortona - Funzionalizzazione di edificio in stato di incompiuta costruzione nella zona nord
- 2. SOSTENIBILITÀ E COMPETITIVITÀ DEI PORTI DI SISTEMA: Attuazione degli interventi previsti dal Piano Triennale dei dragaggi – con particolare riferimento alle progettazioni di: Porto di Ancona - Approfondimento dei fondali della banchina 26 e delle altre banchine commerciali
- 3. COMPETITIVITA' DEI PORTI DI SISTEMA: Porto di Ancona - Nuovo terminal passeggeri (individuazione dell'iter per gara PPP, individuazione servizi connessi alla concessione, predisposizione BOZZA bando per individuazione concessionario)

#### **Direzione Demanio-Imprese e lavoro portuale**

1. Avvio digitalizzazione procedimenti di back office di competenza della Direzione Demanio
2. Predisposizione schema di nuovo Regolamento di Amministrazione del demanio
3. Predisposizione schema nuovo piano dell'organico del porto 2024-2026

#### **Direzione Amministrativa**

1. Regolamento nomina commissioni aggiudicatrici di appalti sopra soglia comunitaria
2. Avvio digitalizzazione procedure contabili finalizzate alla gestione degli atti di accertamento relativi alle concessioni demaniali
3. Prosecuzione attività inerenti le procedure scarti di archivio della Divisione Bilancio, Contabilità e Patrimonio con individuazione analitica della documentazione contabile presente negli uffici dell'Ente

### **2.3. Rischi corruttivi e Trasparenza**

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale intende prevenire e contrastare ogni tipologia di fenomeno corruttivo all'interno della propria struttura attraverso l'utilizzo di un adeguato sistema di prevenzione basato sui principi di efficacia, efficienza, trasparenza e buon andamento dell'azione amministrativa.

Conformemente al disposto normativo la sezione di programmazione riguardante i rischi corruttivi e trasparenza, è predisposta dal Responsabile della prevenzione della corruzione e





della trasparenza (RPCT), **sulla base degli obiettivi strategici** in materia definiti dall'organo di indirizzo, ai sensi della Legge 6 novembre 2012, n. 190, formulati in una logica di integrazione con quelli specifici programmati in modo funzionale alle strategie di creazione di valore.

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

Considerato che ai sensi dell'art. 6 del D.L. PIAO convertito, *"gli strumenti e le fasi per giungere alla piena trasparenza dei risultati dell'attività e dell'organizzazione amministrativa nonché per raggiungere gli obiettivi in materia di contrasto alla corruzione, (sono disciplinati - n.d.r.) secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia e in conformità agli indirizzi adottati dall'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) con il Piano nazionale anticorruzione"*, le misure predisposte dall'Ente in materia di anticorruzione e trasparenza sono state adottate in base al Piano Nazionale Anticorruzione 2022 di cui alla Delibera ANAC n. 7 del 17 gennaio 2023 e all'Aggiornamento 2023 del PNA 2022 approvato con delibera n. 605 del 19 dicembre 2023. Con riferimento a quest'ultimo si rileva che la scelta dell'ANAC è stata quella di concentrarsi solo sul settore dei contratti pubblici a seguito dell'entrata in vigore del nuovo Codice, individuando i primi impatti che esso sta avendo anche sulla predisposizione di presidi di anticorruzione e trasparenza con la precisazione delle parti superate ovvero non più in vigore dopo la data di efficacia del nuovo Codice Appalti di cui al d.lgs. n. 36/2023 del 1° luglio 2023.

Rimane fermo che le indicazioni offerte da ANAC tengono conto che l'adeguamento agli obiettivi della riforma sul PIAO è necessariamente progressivo. Pur considerato che l'integrazione degli



strumenti di programmazione può realizzarsi in diversi modi, il percorso avviato con l'introduzione del PIAO intende mantenere il patrimonio di esperienze maturato nel tempo dalle Amministrazioni in quanto l'intento del legislatore è stato quello di evitare un'impostazione del PIAO quale mera giustapposizione di Piani assorbiti dal nuovo strumento e di arrivare ad una reingegnerizzazione dei processi delle attività delle Pubbliche Amministrazioni, in cui gli stessi siano costantemente valutati sotto i diversi profili della performance e dell'anticorruzione, assistiti da adeguate risorse sia finanziarie che umane. Ciò si continua a riflettere anche sul modo di lavorare dei vari soggetti che contribuiscono alla predisposizione del PIAO, necessariamente improntato ad una maggiore collaborazione.

In particolare, con l'Aggiornamento 2023 del PNA 2022 resta ferma la Parte generale e gli allegati da 1 a 4 che ad essa fanno riferimento. Invece, con riferimento alla Parte speciale:

- il capitolo sulla disciplina derogatoria in materia di contratti pubblici e prevenzione della corruzione è sostituito dal § 1 dell'Aggiornamento e vengono superate le *check list* contenute nell'allegato 8 al PNA 2022;
- il capitolo sul conflitto di interessi mantiene la sua validità per quanto riguarda i soggetti delle stazioni appaltanti cui spetta fare le dichiarazioni di assenza di conflitti di interessi e i contenuti delle relative dichiarazioni;
- il capitolo sulla trasparenza rimane valido fino al 31 dicembre 2023 e, comunque, fino all'entrata in vigore delle norme sulla digitalizzazione, salvo l'applicazione della disciplina transitoria come precisata nel § 5.1. dell'Aggiornamento 2023; rimane fermo il § 3 del PNA 2022 su *“La disciplina della trasparenza degli interventi finanziati con i fondi del PNRR”* regolata da circolari del MEF e relative al sistema ReGiS.

Inoltre, è stata rielaborata e sostituita la tabella contenente l'esemplificazione delle possibili correlazioni tra rischi corruttivi e misure di prevenzione della corruzione (tabella n. 12 del PNA 2022) con nuove tabelle aggiornate.

Relativamente alla parte finale dedicata alla trasparenza dei contratti pubblici, è stata delineata la disciplina applicabile in materia di trasparenza amministrativa alla luce delle nuove disposizioni sulla digitalizzazione del sistema degli appalti e dei regolamenti adottati dall'Autorità, in particolare quelli adottati con le delibere ANAC nn. 261 e 264, e successivi aggiornamenti, del 2023. L'Allegato 1) a quest'ultima elenca i dati, i documenti, le informazioni inerenti al ciclo di vita dei contratti la cui pubblicazione va assicurata nella



sezione “Amministrazione trasparente”, sottosezione “Bandi di gara e contratti”. Sono state, inoltre, fornite indicazioni sulla attuazione degli obblighi di trasparenza per le procedure avviate nel 2023 e non ancora concluse.

Su queste basi l'impostazione della sottosezione anticorruzione e trasparenza del presente PIAO si pone in continuità con quanto contenuto nel Piano Integrato di Attività ed Organizzazione (PIAO) Anno 2023/2025 approvato dal Comitato di Gestione con Delibera n° 20 del 30/03/2023 e come delineato dall'Autorità Nazionale Anticorruzione negli “*Orientamenti per la pianificazione anticorruzione e trasparenza 2022*” e nella redazione della presente sottosezione si uniforma alle sottoindicate indicazioni metodologiche:

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

Sulla base di queste indicazioni, l'Ente si pone in una logica di continuità con il percorso già avviato nel PIAO 2022/2024 - prima applicazione di cui alla Delibera del Comitato di Gestione n. 32/2022 e con il PIAO 2023 – 2025 di cui alla Delibera del Comitato di Gestione n. 20/2023 seguendo nel percorso già avviato e riservandosi successivamente ad effettuare gli aggiornamenti necessari per conformarsi alle successive disposizioni normative innovative.

Vengono inoltre tenuti in considerazione gli esiti dell'attività di monitoraggio effettuato nel 2023 secondo una logica di miglioramento progressivo, al fine di evitare la duplicazione di misure e l'introduzione di misure eccessive, ridondanti e poco utili; si segnala al riguardo che tale monitoraggio è stato ulteriormente rafforzato con la predisposizione di n. 2 report specifici redatti all'esito di incontri tenuti con il personale referente e responsabile in materia di anticorruzione e



trasparenza. Come evidenziato da ANAC, infatti, i controlli interni, se effettivamente applicati nell'ordinario svolgimento del processo, consentono di valutare l'adeguatezza delle scelte compiute in sede di attuazione dei piani, programmi ed altri strumenti di determinazione dell'indirizzo politico, nonché la congruenza tra gli obiettivi predefiniti e i risultati conseguiti.

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

Di seguito gli **obiettivi strategici** individuati dall'Ente in materia di anticorruzione e trasparenza programmati alla luce delle peculiarità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale in prosecuzione con le attività intraprese nel corso dell'annualità 2023:

1. prosecuzione del potenziamento del coinvolgimento di Dirigenti e dei dipendenti nel processo di elaborazione delle misure e la responsabilizzazione in fase di attuazione delle stesse che in particolare si sostanzia in una sempre maggiore collaborazione per la mappatura dei processi e la valutazione dei rischi ad essi correlati, con l'individuazione di strategie di mitigazione dei rischi stessi, per i settori di rispettiva competenza; la cooperazione tra la figura del RPCT e le diverse strutture in cui si articola l'Amministrazione dovrà essere sempre più efficace – Previsione di una formazione specifica effettuata dal RPCT con cadenza periodica (baseline 4 sessioni formative a cura del RPCT a n. 5 sessioni formative entro il 31.12.2024);

2. implementazione della trasparenza dell'attività amministrativa attraverso una maggiore informatizzazione dei flussi di lavoro ed un più puntuale monitoraggio delle fasi relative alla pubblicazione dei dati nella sezione Amministrazione Trasparente del sito dell'Ente, con maggiore



attenzione alla qualità dei dati pubblicati, come misura di prevenzione dell'illegalità e strumento di garanzia per i cittadini, anche con la reingegnerizzazione digitalizzata dei processi (operatività entro il 31.12.2024 del Modulo riguardante le pubblicazioni di cui alla generale attività di digitalizzazione in corso);

3. attivazione di controlli interni per il monitoraggio delle misure di anticorruzione e trasparenza adottate con il coinvolgimento di tutti i Dirigenti e Funzionari dell'Ente (baseline da n. 2 report di monitoraggio a n. 3 report di monitoraggio per l'annualità 2024);

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

5. implementazione dei percorsi formativi specifici per i dipendenti in materia di anticorruzione e trasparenza per rafforzare la comprensione e la condivisione delle regole e dei valori che costituiscono le fondamenta etiche delle regole di comportamento, per migliorarne l'applicazione nei processi e in tutte le attività dell'Ente. Verrà promosso l'aggiornamento costante di tutti i dipendenti dell'Ente sulla normativa di riferimento in materia di anticorruzione e trasparenza (almeno 10% di formazione aggiuntiva rispetto a quella rendicontata nel 2023).

Fondamentale è la prosecuzione del percorso, precedentemente avviato nel precedente PIAO di una sempre più pervasiva collaborazione tra RPCT e OIV per una migliore integrazione tra la sezione anticorruzione e la sezione performance del PIAO anche in considerazione delle recenti sottoscrizioni delle contrattazioni decentrate del Personale. La presente sottosezione del PIAO si pone pertanto in una più strutturata logica di coordinamento tra la sottosezione rischi corruttivi e trasparenza ed il Piano della performance, in quanto funzionale ad una verifica dell'efficienza dell'organizzazione nel suo complesso, nonché all'integrazione dei sistemi di risk management per la prevenzione della corruzione con i sistemi di pianificazione, programmazione, valutazione e controllo interno delle Amministrazioni.

Importanza fondamentale per la diminuzione del rischio corruttivo è altresì la prosecuzione dei



processi di digitalizzazione e di procedimentalizzazione in corso. L'annualità 2023 in particolare ha visto l'adozione dei seguenti strumenti che hanno identificato alcuni importanti procedimenti dell'Ente:

- Manuale di gestione e conservazione dei documenti informatici di cui al Decreto Presidenziale n.318/2023;
- Regolamento welfare di cui al Decreto Presidenziale n.309/2023;
- Regolamento della stazione marittima del porto di Ancona di cui al Decreto Presidenziale n.303/2023;
- Regolamento per la formazione dei dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale di cui al Decreto Presidenziale n.260/2023;
- Regolamento delle prestazioni del personale dipendente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale in regime di reperibilità di cui al Decreto Presidenziale n.142/2023;
- Regolamento per la gestione e l'utilizzo delle autovetture di servizio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale di cui al Decreto Presidenziale n.266/2023;
- Regolamento relativo al trattamento dei dati personali realizzato mediante impianti di videosorveglianza attivati nell'area portuale sottoposta alla competenza della Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale di cui al Decreto Presidenziale n.266/2023 che ha determinato l'avvio dei lavori per la conclusione di specifiche Convenzioni con le singole realtà territoriali di riferimento (porto di Ancona e porto di Pesaro). Al riguardo l'annualità 2024 comporterà la prosecuzione di tali attività.

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

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



del porto, che possono influenzarne l'attività, anche con specifico riferimento alle strutture da cui è composta.

Sul punto si sintetizzano i seguenti dati e informazioni già rappresentati nel precedente PIAO.

#### Opportunità:

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

#### Minacce:

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

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

Proprio per queste relazioni che si creano, possono generarsi potenziali rischi corruttivi, dovuti al possibile desiderio di taluni soggetti di ottenere vantaggi economici esercitando pressioni indebite sul personale interno con finalità di condizionamento dell'imparzialità dell'operato dell'Ente.

Per quanto concerne, l'analisi del contesto criminologico dell'AdSP MAC, a integrazione si è tenuto conto altresì delle informazioni contenute nelle seguenti relazioni predisposte dai



competenti organismi istituzionali.

Si ricorda il Report sull'indice della criminalità 2023 - dati relativi all'anno 2022 - pubblicato dal "Sole 24 Ore" e liberamente consultabile per ogni approfondimento al link: [https://lab24.ilsole24ore.com/indice-della-criminalita/?refresh\\_ce=1](https://lab24.ilsole24ore.com/indice-della-criminalita/?refresh_ce=1). Da tale report si evince che le città rientranti nell'ambito territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ed inserite nella classifica si collocano rispettivamente:

- al 87° posto Ancona con 12.105 denunce totali e con una variazione dell'ultimo anno su quello precedente che si attesta in un +717;
- al 91° posto Pesaro e Urbino con 9.013 denunce totali e con una variazione dell'ultimo anno su quello precedente che si attesta in un 0;
- al 33° posto Pescara con 10.850 denunce totali e con una variazione dell'ultimo anno su quello precedente che si attesta in un +538.

È stata inoltre analizzata la *Relazione del Ministro dell'Interno al Parlamento sull'attività svolta e sui risultati conseguiti dalla Direzione Investigativa Antimafia, relativa al periodo luglio – dicembre 2022* (link: [https://direzioneinvestigativaantimafia.interno.gov.it/wp-content/uploads/2023/09/DIA\\_secondo\\_semestre\\_2022Rpdf.pdf](https://direzioneinvestigativaantimafia.interno.gov.it/wp-content/uploads/2023/09/DIA_secondo_semestre_2022Rpdf.pdf)). Nella Relazione si sottolinea come il territorio marchigiano sia caratterizzato dalla significativa presenza di piccole e medie imprese attive in vari settori, quali quello agroalimentare, manifatturiero e turistico e proprio per questa sua vocazione fortemente imprenditoriale, e potenzialmente attrattivo per la criminalità organizzata che sarebbe peraltro invogliata ad infiltrare il tessuto imprenditoriale marchigiano soprattutto in funzione del riciclaggio e del reinvestimento dei capitali illecitamente acquisiti, anche in considerazione dei finanziamenti pubblici stanziati alla Regione per la ricostruzione post sisma del 2016 e dei finanziamenti pubblici attribuiti alla Regione Marche con il PNRR e i Fondi Strutturali della Programmazione 2021-2027. Sebbene la Regione non faccia presupporre un radicamento di organizzazioni criminali nel territorio marchigiano, negli ultimi anni si è comunque evidenziata la presenza di propaggini riconducibili alle mafie tradizionali, per lo più di matrice 'ndranghetista, interessate prevalentemente all'infiltrazione del tessuto economico-imprenditoriale. Inoltre, nel territorio è sempre attuale l'operatività, soprattutto nello spaccio di stupefacenti, di gruppi criminali stranieri per lo più albanesi, nigeriani e romeni.

Nella suddetta Relazione la provincia di Ancona, grazie al suo porto, si conferma uno snodo particolarmente attenzionato per il traffico di stupefacenti, ma anche di sigarette di contrabbando, di merci contraffatte e di rifiuti speciali.





Anche con riferimento alla Regione Abruzzo si richiama quanto emerge dalla *Relazione del Ministero degli Interni al Parlamento* in merito alle attività svolte e risultati conseguiti dalla Direzione Investigativa Antimafia relativamente al periodo del secondo semestre 2022

(link: [https://direzioneinvestigativaantimafia.interno.gov.it/wp-content/uploads/2023/09/DIA\\_secondo\\_semestre\\_2022Rpdf.pdf](https://direzioneinvestigativaantimafia.interno.gov.it/wp-content/uploads/2023/09/DIA_secondo_semestre_2022Rpdf.pdf)) nella quale si sottolinea che, in ragione della peculiare posizione geografica, è esposta all'ingerenza delle tradizionali organizzazioni mafiose provenienti dalle Regioni limitrofe, dotate di una spiccata capacità di permeare il tessuto socioeconomico, come peraltro confermato dalle evidenze giudiziarie del semestre in esame. Ai fini di una più immediata georeferenziazione dei fenomeni criminali, è stato ritenuto utile suddividere la Regione in due macroaree: la prima, costituita dalla fascia costiera; la seconda, corrispondente all'area appenninica interna, più esposta a fenomeni di infiltrazione nel tessuto economico da parte di proiezioni criminali laziali e campane; proprio la prossimità alla Campania, al Lazio e alla Puglia, cui si aggiunge la presenza di Istituti detentivi di massima sicurezza, negli anni ha esposto la Regione agli interessi criminali dei citati sodalizi mafiosi, notoriamente pronti a permeare quei settori che ben si prestano alle attività di riciclaggio dei proventi illeciti.

Sul fenomeno e sui possibili tentativi di penetrazione nel territorio regionale e provinciale da parte di consorterie criminali riconducibili a camorra, sacra corona unita, 'ndrangheta e mafia siciliana permangono invece concreti i rischi di infiltrazione criminale attraverso imprese legate a sodalizi extraregionali tuttora verosimilmente attratte dai cospicui fondi stanziati per le opere di ricostruzione pubbliche e private in seguito agli eventi sismici avvenuti nel 2009 e nel 2016/2017. Tuttavia, il fenomeno criminale rilevato più di recente, che ha destato maggiore allarme, è costituito dalla presenza della 'ndrangheta, impegnata in una espansione silente ma progressiva, che insidia il circuito economico-produttivo abruzzese surrogando il potere intimidatorio con quello economico-finanziario per attrarre taluni imprenditori e professionisti locali disponibili a "ripulire" le ingenti ricchezze illecite.

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

L'analisi del contesto interno riguarda gli aspetti legati all'organizzazione e alla gestione per processi che influenzano la sensibilità della struttura al rischio corruttivo ed è volta a far emergere, da un lato, il sistema delle responsabilità, dall'altro, il livello di complessità dell'Autorità



di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. Entrambi questi aspetti contestualizzano il sistema di prevenzione della corruzione e sono in grado di incidere sul suo livello di attuazione e di adeguatezza.

Il sistema portuale di competenza dell'Ente ricomprende oltre 9.000 lavoratori a servizio dello sviluppo dell'economia del mare nei suoi settori principali: cantieristica, turismo, logistica, trasporto passeggeri, pesca, trasporto merci.

Si ricorda che l'istituzione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale è stata prevista con il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124" il cui Allegato A individua quali porti di competenza territoriale il porto di Ancona, di Falconara, di Pescara, di Pesaro, di San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e di Ortona. Successivamente, la circoscrizione di competenza dell'Autorità è stata estesa al porto di Vasto (art. 9, comma 10, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili", convertito con modificazioni dalla legge 5 agosto 2022, n. 108).

Le funzioni svolte dall'Autorità sono enucleate dalla legge e sono individuabili nelle seguenti attività (art. 6 legge n. 84/1994):

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'articolo 6-bis, comma 1, lettera c), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. All'Autorità di sistema portuale sono, altresì, conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'articolo 24;
- b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1;
- d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici

nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;

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

f) promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

Con riferimento agli organi dell'Autorità di sistema portuale, previsti dall'art. 7 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, alla composizione della Segreteria tecnico-operativa, all'Organigramma ed alla Pianta Organica si demanda alla sezione specifica del PIAO.

Con riferimento all'altro elemento essenziale della sottosezione, la **mappatura dei processi** sensibili è, come noto, effettuato al fine di identificare le criticità che, in ragione della natura e delle peculiarità dell'attività stessa, espongono l'Amministrazione a rischi corruttivi con focus sui processi per il raggiungimento degli obiettivi di performance volti ad incrementare il valore pubblico. In prosecuzione con le attività di cui al precedente PIAO, la realizzazione della mappatura è il risultato di diverse fasi quali:

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



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

Pertanto,

$$\text{Rischio (R)} = \text{Probabilità (P)} \times \text{Impatto (I)}$$

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

- eventi di corruzione già occorsi in passato ovvero che interessano l’Autorità in epoca attuale;
- segnalazioni pervenute all’Amministrazione circa episodi di corruzione o cattiva gestione, ivi comprese le segnalazioni tramite il sistema del whistleblowing;
- dati sui precedenti giudiziari e/o sui procedimenti disciplinari a carico dei dipendenti dell’Amministrazione;
- rilevanza esterna del processo, nel senso della capacità del processo di produrre effetti all’esterno dell’Autorità;
- percentuale di discrezionalità del processo, nel senso di valutare se il processo preso in esame sia del tutto vincolato o parzialmente vincolato (dalla Legge o da atti amministrativi o regolamenti interni) ovvero sia altamente discrezionale;
- tipologia di controllo applicato al processo e idoneità dello stesso a neutralizzare il rischio di corruzione;
- aspetto motivazionale dei soggetti coinvolti nel processo preso in esame;
- valore economico del processo, nel senso della capacità dello stesso di attribuire considerevoli (o irrisonanti) vantaggi a soggetti esterni all’Autorità ovvero rilevanza esclusivamente interna del processo in questione.

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

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

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



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

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

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

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

Con il presente aggiornamento del PIAO, la mappatura viene revisionata rispetto a quella precedente parallelamente ai processi di digitalizzazione e di ristrutturazione amministrativa in corso (Allegato mappatura).

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

Per ciascun processo individuato come maggiormente rischioso associato alle aree assegnate sono state predisposte le correlate misure della prevenzione della corruzione revisionate anch’esse all’esito delle diverse attività di monitoraggio tenutesi anche in considerazione dei processi di digitalizzazione e di ristrutturazione amministrativa in corso (Allegato mappatura).

In relazione alle procedure anzidette, sulla base della mappatura dei processi elaborata, sono stati



individuati e ponderati i potenziali rischi corruttivi e sono state predisposte le correlate misure di prevenzione, come riportate nelle tabelle contenute nel predetto Allegato; ciò anche in conformità alle indicazioni contenute nel PNA, che relativamente alle Autorità di Sistema Portuale raccomanda l'adozione di apposite misure di prevenzione per arginare i potenziali rischi corruttivi relativi.

Si tenga in considerazione dell'importanza delle misure indicate delle procedure di digitalizzazione in corso all'interno dell'Ente, idonee a facilitare la gestione del rischio corruttivo. L'incremento del grado di automazione e digitalizzazione dei processi consente infatti l'aumento dell'efficacia, dell'efficienza dei processi amministrativi e del coordinamento delle attività di monitoraggio con il sistema dei controlli interni, nonché del soddisfacimento delle esigenze di semplificazione.

Nel corso del 2024 è infatti opportuno l'utilizzo di sistemi automatizzati anche per la redazione delle sezioni delle specifiche PIAO.

Con specifico riferimento al **Codice di Comportamento**, si evidenzia che è oggetto di aggiornamento nei termini allegati (Allegato Codice di comportamento 2024) sulla base delle recenti disposizioni normative (D.P.R. 13 giugno 2023, n. 81, Regolamento concernente modifiche al Decreto del Presidente della Repubblica 16 aprile 2013, n. 62, recante "Codice di comportamento dei dipendenti pubblici, a norma dell'art. 54 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165", entrato in vigore il 14 luglio 2023) dando seguito a quanto già segnalato nel precedente PIAO.

Il nuovo Codice di Comportamento è stato oggetto di consultazione pubblica ex art. 54 del D.lgs. n. 165/2001, mediante pubblicazione sul sito istituzionale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale dal 11/01/2024 al 18/01/2024. Al riguardo non è stata presentata alcuna osservazione ed è stato acquisito il prescritto parere dell'OIV.

Resta fermo che fino al decreto di adozione continuerà a rimanere in vigore il precedente Codice di comportamento del personale dipendente dell'Ente approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. 47 / 2021 ed approvato e reso esecutivo con Decreto Presidenziale n. 02/2022 (Allegato Codice di comportamento 2022).

Con riferimento alla **formazione**, strumento fondamentale di crescita e valorizzazione dell'organizzazione diretta ad un miglioramento continuo dei processi interni e quindi dei servizi offerti, si intende proseguire il percorso già avviato per un migliore svolgimento delle attività



professionali all'interno dell'organizzazione, un arricchimento delle conoscenze professionali nonché un'acquisizione di nuove competenze richieste per l'applicazione delle procedure normativamente previste. Al fine di creare nell'Amministrazione una cultura dell'anticorruzione e della trasparenza, punto di forza è infatti la programmazione e l'attuazione di percorsi di formazione rivolti al Personale, specie quello addetto alle aree a maggior rischio corruttivo. Tale formazione viene pianificata in una maggiore integrazione con la programmazione relativa alla performance, alla gestione delle risorse umane e all'organizzazione dei dipendenti nei vari Uffici in una logica sinergica; in particolare l'attivazione dei percorsi formativi è stato procedimentalizzato con apposito Regolamento adottato con Decreto Presidenziale n. 260/2023 del 12 ottobre 2023. Si rimanda sul punto alla sezione specifica del PIAO in materia di formazione del Personale ed in particolare il Piano formativo (Allegato Piano formazione).

Con particolare riferimento alla materia anticorruzione e trasparenza, si rappresenta che nel corso dell'annualità 2023 sono state organizzate ed erogate tre differenti tipologie di formazione che hanno coinvolto tutto o parte del personale dipendente dell'Ente come di seguito esposto:

1. per tutto il personale dipendente è stata organizzata una formazione in materia di anticorruzione e trasparenza in modalità e-learning; la formazione base ha coinvolto n. 51 dipendenti, mentre quella specialistica e gli aggiornamenti i soli dirigenti; a tutti i dipendenti è stato richiesto di completare il corso e trasmettere il o i relativi attestati entro il 31 dicembre 2023;
2. per tutto il personale dipendente dell'Ente sono state organizzate, in base alla "PIANIFICAZIONE FORMAZIONE IN MATERIA DI ANTICORRUZIONE E TRASPARENZA - ANNO 2023" prevista nel precedente PIAO, numero quattro sessioni formative della durata di due ore ciascuna a cura del RPCT tenutesi in presenza presso la sede di questo Ente ed in modalità da remoto nelle date del 24 marzo, 07 giugno, 29 settembre e 16 novembre 2023 aventi ad oggetto rispettivamente le seguenti tematiche:
  - il nuovo P.N.A. 2022 di cui alla Delibera Anac n. 7/2023 con particolare riferimento al rapporto con il PIAO;
  - il ciclo della performance;
  - digitalizzazione, anticorruzione e trasparenza con specifico riferimento alle novità normative introdotte dal D.lgs. n. 24/2023 in materia di Whistleblowing;
  - Codice di comportamento e Parità di genere;

si rileva che al termine di tali sessioni formative a ciascun partecipante è stato somministrato



un questionario di gradimento;

3. per il personale dipendente dell'Ente individuato ai sensi del Decreto Presidenziale n. 49/2023 recante "Individuazione e nomina dei responsabili, referenti e collaboratori della prevenzione della corruzione e per la trasparenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale – Aggiornamento anno 2023" sono stati organizzati numero due sessioni formative della durata di quattro ore ciascuna presso la sede di questa Autorità ed in modalità da remoto nelle date del 14 luglio 2023 e del 24 novembre 2023 aventi ad oggetto le seguenti tematiche:
  - Oneri di Pubblicazione- Disciplina generale;
  - Oneri di pubblicazione e protezione dati personali.

Non meno significativa è anche l'adozione di un sistema improntato al **monitoraggio periodico** per la valutazione dell'effettiva attuazione e adeguatezza rispetto ai rischi rilevati delle misure di prevenzione. Tale attività risulta proficua in termini di generale e di continuo miglioramento sia della funzionalità del sistema di prevenzione, sia della complessiva attività amministrativa dell'Ente. Il monitoraggio ha uguale rilievo anche nell'ambito del PIAO, sia relativamente alla sezione dello stesso dedicata alle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza sia per il funzionamento complessivo del PIAO.

Occorre ricordare che all'interno dell'Ente è previsto un monitoraggio di primo livello e di secondo livello. Il monitoraggio di primo livello può essere attuato in autovalutazione da parte dei Dirigenti o dei Responsabili degli uffici e dei servizi della struttura organizzativa che ha la responsabilità di attuare le misure oggetto del monitoraggio; in autovalutazione, il responsabile del monitoraggio di primo livello è chiamato a fornire al RPCT evidenze concrete dell'effettiva adozione della misura. Il monitoraggio di secondo livello a cura del RPCT è realizzato sulla totalità delle misure di prevenzione programmate, fermo restando che può essere effettuato attraverso campionamento delle misure da sottoporre a verifica, con obbligo di fornire adeguata motivazione della scelta effettuata e delle modalità di campionamento utilizzate (di "tipo statistico" oppure può essere "ragionato"). In particolare, in relazione alle procedure a rischio individuate, il RPCT ha effettuato un controllo a campione sui seguenti procedimenti estratti a sorte tra gli atti emanati come da disposizione previste all'interno della Sezione 4 "Monitoraggio" del precedente PIAO secondo cui il controllo a campione viene effettuato con cadenza annuale su atti relativi a ciascuna delle seguenti tipologie di procedimenti:





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

Nel corso del 2023, le attività di monitoraggio sull'attuazione delle misure di trattamento del rischio sono state svolte in maniera strutturata nel corso del mese di luglio 2023 (nota di prot. n. 0012890/2023) e di novembre 2023 (nota prot. n. 0018594/2023) ad esito dei quali il RPCT ha provveduto a redigere appositi verbali di monitoraggio conclusivo.

Altro punto importante è quello relativo al **Whistleblowing**.

Come rappresentato nel precedente PIAO, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, con Deliberazione Comitato di Gestione n. 20/2023 ha provveduto ad adottare il PIAO 2023-2025 e relativi allegati, nei quali figura il Regolamento per la gestione delle segnalazioni e per l'esercizio del potere sanzionatorio in materia di tutela degli autori di segnalazioni di illeciti o irregolarità di cui siano venuti ai conoscenza nell'ambito di un rapporto di lavoro di cui all'art. 54 bis del D.lgs. n. 165/2001.

A seguito dell'introduzione della nuova normativa in materia di whistleblowing, si precisa che, su proposta del RPCT, l'AdSP MAC ha proceduto a mettere in atto tutte le fasi delle procedure amministrativo-informatiche propedeutiche ad utilizzare la versione della piattaforma di whistleblowing in riuso messa a disposizione dall'Anac. La nuova versione della piattaforma di whistleblowing di Anac rappresenta un'evoluzione importante della vecchia piattaforma in termini architeturali e di sicurezza e implementa i nuovi moduli di segnalazione adeguati alla normativa vigente; a tal fine l'Ente ha provveduto ad affidare il servizio di installazione ed attivazione di tale piattaforma informatica interna di gestione della segnalazione di attività illecite ex D.lgs. n. 24/2023 (cd piattaforma Whistleblowing). I vantaggi relativi all'utilizzo di una piattaforma informatica specialistica rivolta alla ricezione e gestione delle segnalazioni di whistleblowing, è fondamentale in quanto consente di:



- mitigare la disseminazione dei dati su diversi dispositivi informatici;
- guidare il segnalante nell’inserimento di dati necessari, completi e coerenti per la gestione ottimizzata della segnalazione;
- gestire un elevato grado di riservatezza dei dati mediante l’utilizzo di tecniche di cifratura dei dati;
- gestire in maniera organizzata e semplice per gli utenti le informative privacy e la policy di retention;
- agevolare il processo di lavorazione delle segnalazioni fornendo la gestione del workflow e di notifiche (es: via e-mail) opportunamente definite per non esporre dati critici (es: non includendo documenti o dati critici o cifrandoli con una chiave crittografica);
- mantenere le interlocuzioni con il segnalante in modo da non esporre dati (es: indirizzo e-mail) che possano, anche indirettamente, svelare l’identità del segnalante;
- esporre al segnalante in maniera “sicura” lo stato di avanzamento e l’esito finale della sua segnalazione;
- aggregare i dati per la produzione di statistiche in modo da non esporre dati critici.

Si procederà nel corso del 2024 ad aggiornare il Regolamento adottato dall’Ente in ottemperanza alla nuova piattaforma conforme alla vigente normativa. Nelle more continuerà ad operare il precedente sistema di segnalazione.

Con riferimento al **conflitto di interesse** il PNA 2022 ha dedicato un intero capitolo alle situazioni di conflitto di interesse, con particolare riferimento alla materia degli appalti pubblici quali aree particolarmente esposte a rischi corruttivi, precisando che la prevenzione dei fenomeni corruttivi si realizza anche attraverso l’individuazione e la gestione dei conflitti.

Il conflitto di interessi può definirsi quale condizione giuridica che si verifica quando, all’interno di una pubblica amministrazione, lo svolgimento di una determinata attività sia affidato ad un funzionario contestualmente titolare di interessi personali o di terzi, la cui eventuale soddisfazione implichi necessariamente una riduzione del soddisfacimento dell’interesse funzionalizzato: in una siffatta situazione sorge, quindi, l’obbligo del dipendente di informare l’Amministrazione e di astenersi (Cons. Stato, sez. VI, 22 marzo 2022, n. 2069). In altri termini, il conflitto d’interessi si realizza nel caso in cui l’interesse pubblico venga deviato per favorire il soddisfacimento di interessi privati, di cui sia portatore direttamente o indirettamente il pubblico



funzionario. La nozione di conflitto presenta un'accezione ampia, dovendosi attribuire rilievo "a qualsiasi posizione che potenzialmente possa minare il corretto agire amministrativo e compromettere, anche in astratto, l'imparzialità richiesta al dipendente pubblico nell'esercizio del potere decisionale" (Piano Nazionale Anticorruzione 2019).

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, al fine di garantire unitarietà e omogeneità nella rilevazione e gestione delle situazioni di conflitto di interesse, ha provveduto ad adottare, quale allegato del PIAO 2023-2025, un apposito regolamento recante la "procedura operativa di rilevazione delle situazioni di conflitto di interesse" e relativa modulistica allegata. Tale Regolamento si applica a tutti i dipendenti dell'Ente a tempo indeterminato e determinato e, per quanto compatibile, a tutti i collaboratori o consulenti, con qualsiasi tipologia di contratto o incarico e a qualsiasi titolo, nonché nei confronti dei collaboratori a qualsiasi titolo di imprese fornitrici di beni o servizi e che realizzano opere in favore dell'Ente. Con l'entrata in vigore del Codice Appalti le disposizioni in materia di conflitto d'interessi verranno aggiornate in linea con il dettato normativo anche in considerazione dell'applicazione interpretativa svolta dai competenti soggetti istituzionali.

Per quanto concerne il **pantouflage** la ratio della norma è quella di impedire che una persona, che esercita poteri di carattere pubblico, possa precostituirsi una posizione di vantaggio per il periodo lavorativo successivo. L'obbligo di pantouflage mira a garantire che l'integrità e l'imparzialità della pubblica amministrazione siano mantenute, promuovendo un'atmosfera di fiducia e trasparenza. Nel corso delle precedenti annualità è stata progressivamente attuata la misura del pantouflage di cui all'art. 53, comma 16 ter D.lgs. 165/2001. La ratio del divieto di pantouflage è volta a garantire l'imparzialità delle decisioni pubbliche e in particolare a scoraggiare comportamenti impropri e non imparziali, fonti di possibili fenomeni corruttivi, da parte del dipendente che, nell'esercizio di poteri autoritativi e negoziali, "potrebbe precostituirsi situazioni lavorative vantaggiose presso il soggetto privato con cui è entrato in contatto in relazione al rapporto di lavoro". In tal senso, il divieto è volto anche a "ridurre il rischio che soggetti privati possano esercitare pressioni o condizionamenti sullo svolgimento dei compiti istituzionali, prospettando al dipendente di un'amministrazione l'opportunità di assunzione o incarichi una volta cessato dal servizio".

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha provveduto ad adottare, quale allegato del PIAO 2023-2025, l'apposita modulistica relativa alle dichiarazioni da rilasciare a determinati soggetti ai quali si applica l'istituto, nel momento successivo alla cessazione del



rapporto di lavoro o antecedente ad un affidamento.

Per quanto concerne la disciplina in materia di **incarichi conferiti e autorizzati ai dipendenti** la norma prevede che i dipendenti pubblici non possono svolgere incarichi retribuiti, o a titolo gratuito, che non siano stati preventivamente autorizzati dall'Amministrazione di appartenenza. A tal fine, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha provveduto ad adottare con Deliberazione del Comitato di Gestione n. 31/2021 ed approvare e rendere esecutivo con Delibera Commissario n.10/2021 il Regolamento per la disciplina degli incarichi extraistituzionali dei dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. L'Ente già da anni, aveva avviato un'attività di ricognizione e monitoraggio periodico su tutti gli incarichi conferiti ed autorizzati ai dipendenti ad esito del quale provvede a redigere un elenco degli incarichi conferiti o autorizzati a ciascun dipendente (dirigente e non dirigente), con l'indicazione dell'oggetto, del nominativo del dipendente, del provvedimento e data di autorizzazione, della durata e del compenso spettante per ogni incarico in formato tabellare e aggiornato tempestivamente ai sensi della delibera Anac n. 1310 allegato 1) sezione "Amministrazione Trasparente" - Elenco degli obblighi di pubblicazione.

Le risultanze di tale attività di ricognizione e monitoraggio periodico culminano in un'elencazione in forma tabellare degli incarichi conferiti o autorizzati a ciascun dipendente (dirigente e non dirigente) pubblicato sul sito istituzionale dell'Ente nella sezione Amministrazione Trasparente alla seguente pagina:

<https://porto.ancona.it/it/amministrazione-trasparente/personale/incarichi-conferiti-e-autorizzati-ai-dipendenti>

Con riferimento alla **Trasparenza** occorre evidenziare che a norma di quanto previsto dal D.lgs. n. 33/2013, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale provvede a pubblicare tutti i dati, informazioni, documenti e procedimenti contestualmente alla loro formazione, adozione, elaborazione o aggiornamento e comunque entro il termine previsto dalla normativa vigente secondo quanto previsto nell'allegato 1 della Delibera ANAC n. 1310 del 2016. I dati e le informazioni personali saranno pubblicati nel rispetto delle norme sulla protezione dei dati personali in conformità al Regolamento Europeo n. 679/2016. È infatti cura e responsabilità di ogni Dirigente/Responsabile di Direzione/Divisione/Settore provvedere ad individuare, pubblicare o trasmettere ai referenti di Direzione/Divisione/Settore, per poi procedere alla pubblicazione di



atti, informazioni, documenti, provvedimenti e regolamenti di propria emanazione e/o istruttoria (quali delibere, decreti, determine, verbali, note, ordinanze, regolamenti ed altri atti della propria attività istituzionale assoggettati a pubblicazione) nella sezione specifica, della sezione “Amministrazione Trasparente”, ai sensi della normativa vigente ed in particolare ai sensi del D.lgs. n. 33/2013 e ss.mm.ii.. La corretta esecuzione dei compiti suddetti è preciso ed imprescindibile elemento di valutazione dei dipendenti nella valutazione delle performance. Con riferimento all’annualità 2024, i nominativi dei soggetti responsabili, i referenti ed i collaboratori della prevenzione della corruzione e della trasparenza dell’Ente sono indicati all’interno del Decreto Presidenziale n. 19/2024 che aggiorna il precedente il Decreto n. 49/2023. Conformemente alla normativa vigente i soggetti ivi individuati hanno il compito di assicurare costantemente la pubblicazione degli atti da loro stessi emessi e/o predisposti dai propri Uffici. Il RPCT vigila periodicamente sul comportamento dei Dirigenti e dei collaboratori, verificando il loro operato anche con controlli a campione ed effettua un costante monitoraggio sulle pubblicazioni dell’Ente nella sezione Amministrazione Trasparente del sito istituzionale.

Per questi soggetti, come sopra rappresentato, si continueranno ad organizzare specifiche sessioni formative sulla tematica anche in considerazione delle recenti novità normative e giurisprudenziali.

In conformità alla normativa vigente, si stabilisce che la pubblicazione dei documenti debba avvenire in formato PDF/A; non è ammessa la pubblicazione dei documenti per immagine, ossia di atti scansionati e che, qualora si intenda pubblicare un documento scansionato, si dovrà pubblicare anche lo stesso documento in formato aperto attraverso una delle seguenti modalità:

- a) Conversione in Pdf/A del documento originale;
- b) Redazione o conversione del documento in un formato scaricabile gratuitamente dalla rete (es: open office);
- c) Conversione in rtf del documento originale.

Nel corso dell’annualità 2024 i processi di digitalizzazione in corso all’interno dell’Ente porteranno ad una migliore gestione degli atti oggetto di pubblicazione obbligatoria ai sensi della normativa vigente. Come detto, infatti, la disciplina applicabile in materia di trasparenza amministrativa è stata oggetto di importanti modifiche alla luce delle nuove disposizioni sulla digitalizzazione del sistema degli appalti e dei regolamenti adottati dall’ANAC, in particolare quelli adottati con le delibere ANAC nn. 261 e 264, e successivi aggiornamenti, del 2023. L’Ente al riguardo ha altresì avviato le previste attività di applicazione delle nuove disposizioni pianificando una capillare



formazione per il Personale interessato.

Con riferimento alle **istanze di accesso** , come rappresentato nel precedente PIAO, i moduli relativi alle istanze nonché il Registro Accessi agli atti e il Regolamento accesso agli atti, Accesso civico ed Accesso civico generalizzato sono scaricabili nella sezione Amministrazione Trasparente alla sottosezione “Accesso civico” ed in particolare al seguente link: <https://www.porto.ancona.it/it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/altri-contenuti-2>

## SEZIONE 3: ORGANIZZAZIONE E CAPITALE UMANO

### 3.1. Sottosezione struttura organizzativa

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

L’Organizzazione dell’AdSP MAC comprende:

- **il Presidente**
  - esercita i poteri e le attribuzioni indicate dall’art. 8 della L. n. 84/1994 e ss.mm.ii.;
  - è il legale rappresentante dell’Ente e viene nominato dal Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, d’intesa con il Presidente o i Presidenti della regione interessata;
  - in particolare, svolge i compiti di indirizzo strategico e gestionale dell’Ente, coordina le P.A. presenti in porto, promuove i programmi di investimento infrastrutturale e amministra le aree e i beni del demanio marittimo, ai sensi dell’art. 8 della L. n. 84/94.

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

- **il Comitato di Gestione**
  - svolge i compiti di indirizzo strategico e gestionale dell’Ente e del demanio marittimo ricadente nella circoscrizione territoriale di competenza, ai sensi dell’art. 9 della L. n. 84/94 e ss.mm.ii.;
  - con la nomina del Presidente è stato ricomposto con il Decreto n. 21 del 28 aprile 2022 con riserva di integrazione dell’Organo nei modi di legge, in relazione alle successive



designazioni o a quelle per le quali erano in corso le relative verifiche, all'esito dei prescritti procedimenti;

- con Decreto n. 54 del 30 maggio 2022 l'Organo è stato integrato con il membro designato dalla Regione Abruzzo, all'esito del prescritto procedimento istruttorio;
- con il Decreto n. 82 del 05 luglio 2022 è stato integrato con il membro designato dalla Regione Marche, all'esito del prescritto procedimento istruttorio;
- con il Decreto n. 153/2022 del 15.09.2022 è stata effettuata la ricognizione dei rappresentanti designati dal Direttore Marittimo di Ancona di ciascuna Autorità Marittima dei porti costituenti il sistema portuale di competenza di questo Ente.

- **il Collegio dei Revisori dei Conti**

- svolge tutti i compiti previsti dalla normativa vigente relativamente alla funzione di revisore dei conti, ai sensi dell'art. 11 della L. n. 84/94 e ss.mm.ii.;
- è stato costituito a far data dal 15 novembre 2021 con decreto ministeriale 28 ottobre 2021, n. 423, del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili.

- **l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare**

- quale organismo di confronto partenariale ascendente e discendente con funzioni consultive di partenariato economico e sociale, ai sensi dell'art. 11 bis della L. n. 84/94 e ss.mm.ii.;
- è stato ricostituito in data 8 febbraio 2022 con Delibera Commissariale n. 26/2022.

- **il Segretariato Generale**

è composto dal Segretario Generale e dalla Segreteria tecnico- operativa, la quale comprende il personale dipendente dell'Ente, ai sensi dell'art. 10 della L. n. 84/94 e ss.mm.ii..

- Il **Segretario Generale**, a seguito di procedura pubblica attivata con Decreto n. 27 del 9 maggio 2022, è stato nominato il 13 luglio 2022 per il quadriennio decorrente dalla data di effettiva immissione in servizio avvenuta in data 6 settembre 2022. Ai sensi dell'art. 10 della L. n. 84/94 e ss.mm.ii. il Segretario Generale: a) è preposto alla segreteria tecnico-operativa; b) provvede agli adempimenti necessari al funzionamento dell'autorità di sistema portuale e sovrintende e



coordina le attività degli uffici territoriali portuali di cui all'articolo 6-bis della presente legge; c) cura l'istruttoria degli atti di competenza del presidente e del comitato di gestione; d) cura i rapporti, ai fini del coordinamento delle rispettive attività, con le amministrazioni statali, regionali e degli enti locali; e) cura l'attuazione delle direttive del presidente e del comitato di gestione; f) elabora il piano regolatore di sistema portuale, avvalendosi della segreteria tecnico-operativa; g) riferisce al comitato di gestione sullo stato di attuazione dei piani di intervento e di sviluppo delle strutture portuali e sull'organizzazione economico-produttiva delle attività portuali; h) provvede alla tenuta dei registri di cui all'art. 24, comma 2 della predetta legge.

- Per lo svolgimento dei predetti compiti istituzionali dell'autorità, il Segretario Generale si avvale di una **Segreteria tecnico-operativa**.

Si segnala che nel corso del 2023 l'Ente ha proceduto ad **una revisione della Pianta Organica e del relativo organigramma** di cui alla Deliberazione del Comitato di Gestione n°54 del 17 dicembre 2019 approvata dal Ministero Infrastrutture e Trasporti con nota prot. n° 3208 del 4 febbraio 2020; tale dotazione organica constava di n. 56 unità di personale, escluso il Segretario Generale. La necessità di procedere con una revisione era già stata evidenziata nel precedente PIAO sostanzialmente motivata dalla fase di profonda trasformazione in cui si trova l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale, orientata verso gli obiettivi operativi dettagliati nel Piano Operativo Triennale (POT) che ha implicato il necessario potenziamento della struttura organizzativa dell'Ente con l'inserimento di nuove professionalità qualificate e dotate di competenze sempre più rispondenti agli obiettivi da conseguire prevedendo anche una redistribuzione delle risorse esistenti e una rimodulazione delle competenze nelle Aree. Il processo di revisione si è sostanziato in una variazione dei nuovi fabbisogni in materia di personale (Delibera del Comitato di Gestione n. 50 del 20 luglio 2023 concernente l'ampliamento della pianta organica della Segreteria Tecnico Operativa con allegata relazione sulla revisione organizzativa, previo parere favorevole dell'Organismo di partenariato della risorsa mare) e, conformemente al dettato normativo di cui alla Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii. (art. 12, comma 2, lettera b) della legge 84/1994 e ss.mm.ii.), è stato oggetto di approvazione da parte del Ministero vigilante (nota prot. n.0015366/2023) che, atteso che la struttura proposta è risultata compatibile con i compiti dell'Ente, ha precisato quale condizione la copertura totale dei posti effettuata con gradualità in relazione alle risorse finanziarie dell'Ente.





La nuova dotazione organica approvata prevede n. 86 unità, incluso il Segretario Generale (a capo dell'Area di Staff) secondo la seguente articolazione:

<b>Livello inquadramento</b>	<b>Profilo professionale</b>	<b>Numero dipendenti</b>
Dirigente	Dirigente	5
Quadro A	Funzionario	9
Quadro B	Funzionario	9
1°	Funzionario	14
2°	Impiegato	21
3°	Impiegato	21
4°	Impiegato	7
<b>Totale</b>		<b>86</b>

Pertanto, in un orizzonte triennale, le azioni di ristrutturazione organizzativa avviate porteranno l'Ente, entro il primo semestre 2026, ad un incremento della dotazione organica che passerà da **57** a **86** dipendenti. Al riguardo, si rileva che nel Piano integrato di attività ed organizzazione (PIAO) approvato dal Comitato di gestione con deliberazione n. 20 del 30 marzo 2023 era stato previsto un numero totale di nuova dotazione organica pari a 85 unità, l'integrazione di una ulteriore risorsa di personale si è resa necessaria, unitamente ad una rimodulazione del numero delle singole posizioni, in conseguenza delle sopravvenute esigenze segnalate dagli uffici dell'Ente, anche dovute al notevole aumento dei carichi di lavoro determinato dall'ampliamento dell'ambito di competenza del sistema portuale del Mare Adriatico Centrale, a seguito delle disposizioni del citato decreto-legge n. 68/2022, convertito dalla legge 5 agosto 2022, n. 108.

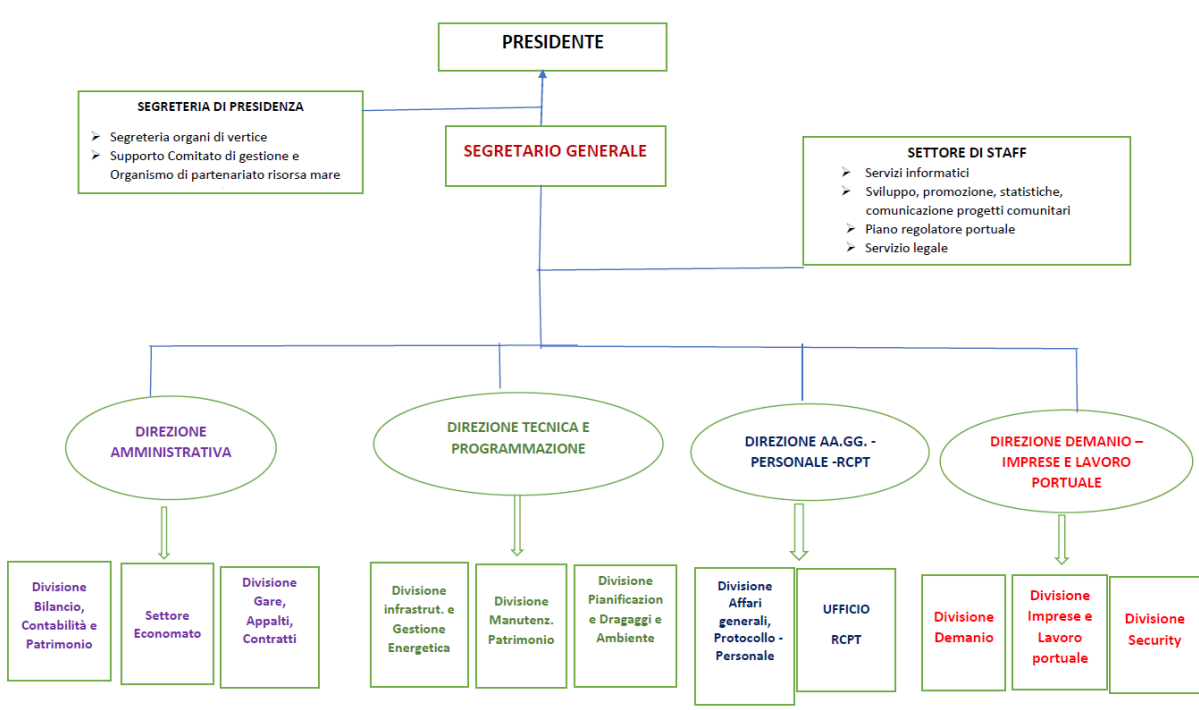
Si evidenzia che l'analisi del fabbisogno di personale è stata effettuata tenendo conto delle esigenze di incremento dell'organico sotto un duplice profilo:

- a) quantitativo: con riferimento alla consistenza numerica di unità necessarie ad assolvere alla mission dell'Ente, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica;
- b) qualitativo: riferito alle tipologie di professioni e competenze professionali meglio rispondenti alle esigenze dell'amministrazione stessa, anche tenendo conto delle professionalità emergenti in ragione dell'evoluzione dell'organizzazione del lavoro e degli obiettivi da realizzare.

Tale processo di indirizzo organizzativo, mirato alla programmazione e alla definizione del



bisogno di risorse umane, in correlazione con i risultati da raggiungere, è stato preceduto da una ricognizione sistematica delle risorse attualmente disponibili. In questa ottica, l'Ente realizzerà l'ampliamento della pianta organica prevedendo, oltre all'inserimento di nuove professionalità qualificate e dotate di competenze sempre più rispondenti alle nuove sfide e agli obiettivi di sviluppo del sistema portuale anche procedure di progressione interna, anche attraverso la valorizzazione dell'esperienza delle figure professionali già presenti nell'organico in essere. Alla luce di quanto sopra considerato, è stato quindi elaborato un nuovo modello organizzativo che possa rispondere effettivamente alla «logica di sistema», quale introdotta dal decreto legislativo n. 169/2016 di modifica della legge n. 84/1994.



Le articolazioni di linea sono individuate nelle direzioni, alle quali sono preposti altrettanti direttori di livello dirigenziale, responsabili delle macro-aree di competenza. La struttura di staff è invece alle dirette dipendenze del Segretario generale. A ciascuna delle articolazioni sopra indicate sono affidate missioni di natura generale, ricondotte ad uffici/aree ed in base alle quali potranno essere declinati anche gli obiettivi e programmi conformi al Piano delle performance, oggetto di valutazione dell'OIV. A ciascuna Direzione ed all'Area di Presidenza/Supporto viene quindi assegnato del personale suddiviso per profili professionali e distribuito per gradazioni di livello. Ad ogni ufficio/area è assegnato almeno un funzionario-quadro al quale potrà essere attribuita la cura delle corrispondenti attribuzioni e obiettivi.

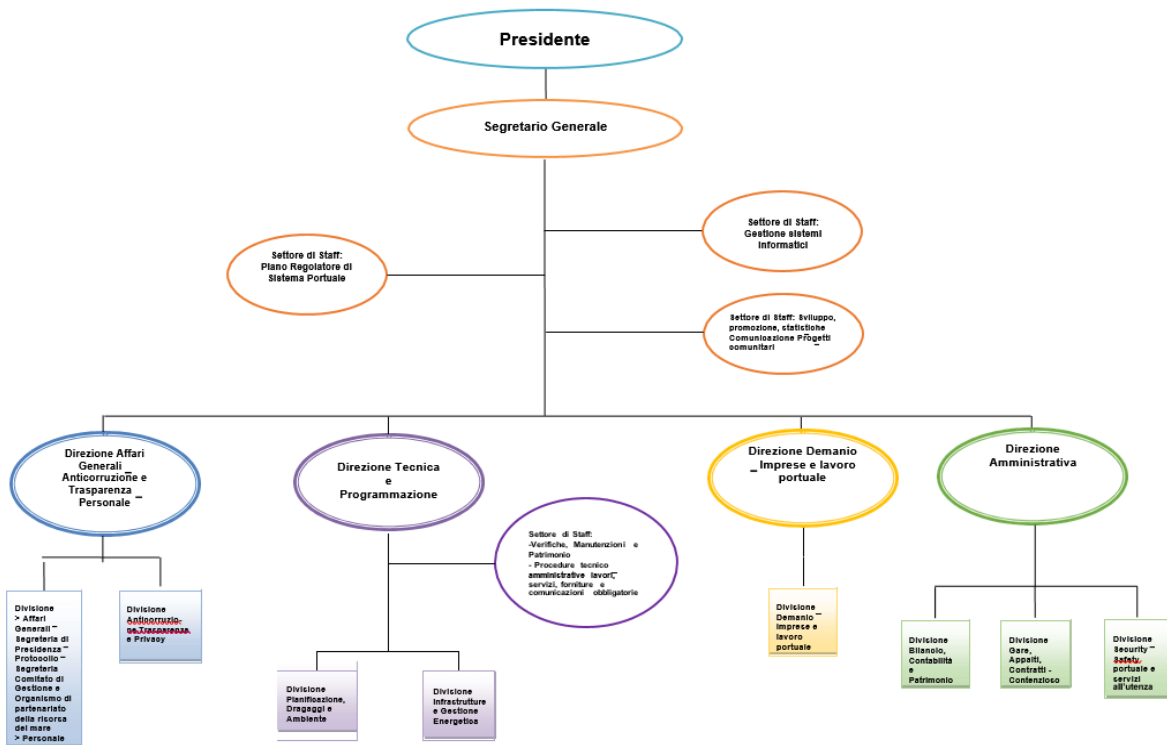


Il nuovo sistema delle attribuzioni dei ruoli e delle funzioni all'interno dell'AdSP MAC è strutturato in maniera tale da definire i diversi livelli di responsabilità e articularli a per figure professionali, anche nell'intento, non ultimo, di fornire una chiara e sintetica identificazione degli incarichi dei vari processi gestiti dall'Ente tale da rappresentare una misura idonea (nella sua versione attuale e negli aggiornamenti che ne seguiranno) a svolgere un ruolo di trasparenza dell'azione amministrativa e di mitigazione nei confronti dei rischi relativi a fenomeni corruttivi.

Il nuovo Organigramma prevede, in sintesi, che:

- verrà attivato il Servizio Economato presso la Direzione Amministrativa;
- presso lo staff del Segretario generale, si incardinerà il Servizio legale a seguito di uno spaccettamento dell'attuale Divisione Gare, appalti, contratti – contenzioso (al nuovo Servizio verranno assegnate, in fase iniziale, 1 unità quadro B e 1 unità di 2° livello, da acquisire tramite procedure di selezione esterna, attualmente previste per la predetta Divisione);
- verrà istituito l'Ufficio di Segreteria di Presidenza che acquisirà, oltre alle funzioni di segreteria per le figure di vertice dell'Ente, anche le competenze relative alle attività di supporto per il Comitato di gestione e per l'Organismo di partenariato risorsa mare, attualmente svolte dal Settore promozione, statistiche, comunicazione e progetti comunitari (la dotazione organica del nuovo ufficio sarà assicurata da due unità di 2° livello);
- il settore Security- Safety portuale e servizi all'utenza verrà incardinato presso la Direzione Demanio, imprese e lavoro portuale.

**Il nuovo organigramma verrà realizzato progressivamente in funzione dell'inserimento delle nuove professionalità necessarie all'attivazione dei settori previsti.** Nelle more di tale riorganizzazione, l'organigramma della Segreteria tecnico- Organizzativa rimane quindi strutturato nell'Organigramma di cui alla precedente Pianta Organica.



Con la nuova organizzazione, a titolo di razionalizzazione, l'elenco dei centri di costo individuati come aree omogenee nei termini sottoindicati appare la più funzionale in modo che, al variare dell'organizzazione o della denominazione degli uffici, non si debbano ripetutamente modificare:

1. Area amministrativa e relative articolazioni;
2. Area affari generali e personale e relative articolazioni;
3. Area demanio e lavoro portuale e relative articolazioni;
4. Area tecnica e relative articolazioni;
5. Area di staff del Segretario generale.



Con riferimento ai livelli di responsabilità organizzativa, n. di fasce per la gradazione delle posizioni dirigenziali e simili si rinvia al sottostante prospetto:

<b>SETTORE</b>	<b>Livello di inquadramento</b>	<b>n. unità in servizio 2023</b>
<b>Staff del Segretario Generale:</b>		
Segretario generale		1
✓ Piano regolatore di Sistema Portuale	quadro A	1
✓ Sviluppo, promozione, statistiche – Comunicazione – Progetti comunitari – Segreteria Comitato di Gestione e organismo di Partenariato risorsa del mare	1 unità quadro A 5 unità 2° livello	6
✓ Gestione sistemi informatici	1 unità 2° livello	1
Totale	Totale	<b>9</b>
<b>Direzione Affari generali - Anticorruzione e trasparenza - personale</b>		
Dirigente		1
✓ Affari generali e Personale	1 unità 1° livello 1 unità di 2° livello 2 unità di 3° livello 1 unità di 4° livello	5
✓ Anticorruzione, Trasparenza e Privacy	1 unità 3° livello 1 unità 4° livello	2
Totale	Totale	<b>8</b>
<b>Direzione Tecnica e Programmazione</b>		



Dirigente		1
✓ Verifiche, manutenzioni e Patrimonio Procedure tecnico/amministrative per affidamento lavori, servizi, forniture e comunicazioni obbligatorie	1 unità quadro B 1 unità 1° livello 2 unità 4° livello	4
✓ Pianificazione, Dragaggi e Ambiente	1 unità quadro A 1 unità 4° livello	2
✓ Infrastrutture e Gestione energetica	1 unità quadro A 1 unità 2° livello 1 unità 4° livello	3
Totale	Totale	<b>10</b>
<b>Direzione Demanio – Imprese e lavoro portuale</b>		
Dirigente		
	1 unità quadro A 1 unità quadro B 1 unità 2° livello 3 unità 4° livello	6
Totale	Totale	<b>6</b>
<b>Direzione Amministrativa</b>		
Dirigente		1
✓ Divisione Bilancio, Contabilità, Patrimonio	1 unità quadro A 1 unità quadro B 2 unità 2° livello 1 unità 3° livello 3 unità 4° livello	8
✓ Divisione Gare, Appalti, Contratti -	1 unità quadro A	3



Contenzioso	2 unità 3° livello	
✓ Security – Safety portuale e servizi all’utenza	1 unità quadro B 1 unità 1° livello 2 unità 4° livello	4
Totale	Totale	<b>16</b>
<b>Totale complessivo</b>	<b>Totale complessivo</b>	<b>49</b>

- in relazione all’ampiezza media delle unità organizzative in termini di numero di dipendenti in servizio si fa riferimento alla sottostante tabella delle unità di personale in servizio alla data del 31/12/2023:

<b>Direzione/Settore/Ufficio</b>	<b>N. unità</b>
Segretario Generale	n. 1 unità
Settore di Staff del Segretario Generale:	
- Piano regolatore di Sistema Portuale	n. 1 unità
- Settore di Staff: Sviluppo, promozione, statistiche	n. 6 unità
- Settore di Staff: Gestione sistemi informatici	n. 1 unità
Direzione AA.GG. – Anticorruzione e Trasparenza –Personale	n. 8 unità
Direzione Tecnica e Programmazione	n. 10 unità
Direzione Demanio – Imprese e lavoro portuale	n. 6 unità
Direzione Amministrativa	n. 16 unità
<b>Tot.</b>	<b>n. 49 unità</b>



Per assicurare la coerenza rispetto agli obiettivi di valore pubblico identificati nella soprastante sezione, l'Ente ha proceduto nel corso del 2023 ad avviare le procedure concorsuali a completamento delle posizioni vacanti di cui alla precedente Pianta Organica; nel corso del 2024 si procederà a ultimare tali procedure con le conseguenti assunzioni dei vincitori. Inoltre, nel corso del 2024 si avvieranno le procedure di una parte delle posizioni previste dalla nuova Pianta Organica con personale qualificato e dotato di competenze maggiormente rispondenti alle reali necessità dell'Ente; come sopra evidenziato, conformemente al disposto del Ministero vigilante, la copertura delle posizioni della nuova Pianta Organica dovrà infatti essere effettuata con gradualità in relazione alle risorse finanziarie disponibili dell'Ente.

Nello specifico la copertura delle posizioni della nuova pianta organica avverrà nei termini indicati nella pertinente sottosezione relativa al Piano triennale dei Fabbisogni del personale.

### 3.2. Sottosezione Organizzazione del Lavoro Agile

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

Come sottolineato dal Dipartimento della Funzione Pubblica<sup>1</sup>, la progressiva digitalizzazione della società contemporanea, le sfide che sorgono a seguito dei cambiamenti sociali e demografici o, come di recente, da situazioni emergenziali, rendono necessario un ripensamento generale delle modalità di svolgimento della prestazione lavorativa anche in termini di elasticità e flessibilità, allo scopo di renderla più adeguata alla accresciuta complessità del contesto generale in cui essa si inserisce, aumentarne l'efficacia, promuovere e conseguire effetti positivi sul fronte della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro dei dipendenti, favorire il benessere organizzativo e assicurare l'esercizio dei diritti delle lavoratrici e dei lavoratori, contribuendo, così, al miglioramento della qualità dei servizi pubblici.

All'interno del PIAO 2023/2025 la base di partenza (*baseline*) per la programmazione del miglioramento per l'applicazione del lavoro agile nell'arco temporale di riferimento sono state le risultanze dell'applicazione del lavoro agile all'interno dell'Ente a seguito del periodo

---

<sup>1</sup> <https://www.funzionepubblica.gov.it/node/11107>





emergenziale sanitario da COVID-19<sup>2</sup> nonché la normativa conseguentemente adottata a livello nazionale<sup>3</sup>.

In coerenza con la strategia e gli obiettivi legati allo sviluppo di modelli innovativi di

---

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

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

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

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

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

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

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

<sup>3</sup> Con il [DPCM del 23 settembre 2021](#), decorrente dal 15 ottobre 2021, si è previsto quale modalità ordinaria di svolgimento della prestazione lavorativa nelle Amministrazioni pubbliche quella svolta in presenza. In attuazione dell'apposito [decreto ministeriale](#) sono state adottate le relative [linee guida](#) recanti le modalità di svolgimento del lavoro agile nel settore pubblico, nelle more della regolamentazione dei contratti collettivi nazionali di lavoro che disciplineranno a regime l'istituto per gli aspetti non riservati alla fonte unilaterale e che prevedono comunque la stipula di un accordo individuale, del quale individuano il contenuto.



organizzazione del lavoro, anche da remoto, per migliorare la conciliazione dei tempi di vita e lavoro dei propri dipendenti, l'Ente ha proseguito nel corso del 2023 le attività necessarie per applicare tale modalità di lavoro in via generale all'interno dell'Ente; si specifica, infatti, che con riferimento ai lavoratori fragili è stata data applicazione a quanto previsto in materia e sulla base di tali previsioni normative nel corso del 2023 la modalità di lavoro agile è stata utilizzata per n. 1 unità di personale.

Nello specifico, il recente l'Accordo sottoscritto il 1° marzo 2023 riguardante la contrattazione decentrata del personale non dirigente ha previsto l'avvio di un progetto di sperimentazione della modalità di lavoro "smart-working" nelle more del completamento dei processi di transizione digitale. Conseguentemente, sono state avviate le attività con le RR.SS.AA., al fine di addivenire ad un'organizzazione condivisa dell'organizzazione del lavoro agile, le attività relative in modo che lo svolgimento della prestazione in lavoro agile che non pregiudichi in alcun modo o riduca la fruizione dei servizi a favore degli utenti e che la gestione sia efficace ed efficiente in coerenza con l'applicazione degli istituti previsti nella nuova contrattazione sottoscritta.

Nel corso del 2023 è stata inoltre effettuata una puntuale mappatura delle condizionalità e dei fattori abilitanti (misure organizzative, piattaforme tecnologiche, competenze professionali) in modo da poterle porre in stretto raccordo con gli obiettivi perseguiti all'interno dell'Amministrazione, con specifico riferimento ai sistemi di misurazione della performance. Al riguardo, si segnala che allo stato attuale il materiale tecnologico in dotazione al Personale è la seguente:

<b>Dotazione tecnologica</b>	<b>n.</b>
PC portatili in dotazione ai dipendenti	31
sim dati in dotazione ai dipendenti	24
n. di telefoni aziendali in dotazione ai dipendenti	24

Concluse pertanto le attività prodromiche, nel corso dell'annualità 2024, si procederà con l'operatività del lavoro agile secondo la cornice normativa vigente, anche tenendo in considerazione quanto disposto dalla recente direttiva sul lavoro agile del ministro per la Pubblica



amministrazione del 29 dicembre 2023, attraverso la sottoscrizione di un Accordo specifico contenente altresì la regolamentazione attuativa.

### 3.3. Sottosezione Piano Triennale dei Fabbisogni del Personale

Secondo il disposto normativo, la sottosezione riguarda in primis la rappresentazione della consistenza del personale al 31 dicembre dell'anno precedente. Con riferimento alle unità di personale in forza al 31 dicembre 2023 risulta il seguente prospetto:

<b>Livello di inquadramento</b>	<b>Profilo professionale</b>	<b>Numero dipendenti</b>
Dirigente	Dirigente	3
Dirigente	Segretario Generale	1
Quadro A	Funzionario	7
Quadro B	Funzionario	4
1°	Funzionario	3
2°	Impiegato	11
3°	Impiegato	6
4°	Impiegato	14
<b>Totale</b>		<b>49</b>

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

<b>SETTORE</b>	<b>Livello di inquadramento</b>	<b>n. unità in servizio 2023</b>
<b>Staff del Segretario Generale:</b>		
Segretario generale		1
✓ Piano regolatore di Sistema Portuale	quadro A	1
✓ Sviluppo, promozione,	1 unità quadro A	6



statistiche – Comunicazione – Progetti comunitari – Segreteria Comitato di Gestione e organismo di Partenariato risorsa del mare	5 unità 2° livello	
✓ Gestione sistemi informatici	1 unità 2° livello	1
<b>Totale</b>	<b>Totale</b>	<b>9</b>
<b>Direzione Affari generali - Anticorruzione e trasparenza - personale</b>		
Dirigente		1
✓ Affari generali e Personale	1 unità 1° livello 1 unità di 2° livello 2 unità di 3° livello 1 unità di 4° livello	5
✓ Anticorruzione, Trasparenza e Privacy	1 unità 3° livello 1 unità 4° livello	2
<b>Totale</b>	<b>Totale</b>	<b>8</b>
<b>Direzione Tecnica e Programmazione</b>		
Dirigente		1
✓ Verifiche, manutenzioni e Patrimonio Procedure tecnico/amministrative per affidamento lavori, servizi, forniture e comunicazioni obbligatorie	1 unità quadro B 1 unità 1° livello 2 unità 4° livello	4
✓ Pianificazione, Dragaggi e Ambiente	1 unità quadro A 1 unità 4° livello	2
✓ Infrastrutture e Gestione	1 unità quadro A	3



energetica	1 unità 2° livello 1 unità 4° livello	
Totale	Totale	<b>10</b>
<b>Direzione Demanio – Imprese e lavoro portuale</b>		
Dirigente		
	1 unità quadro A 1 unità quadro B 1 unità 2° livello 3 unità 4° livello	6
Totale	Totale	<b>6</b>
<b>Direzione Amministrativa</b>		
Dirigente		1
✓ Divisione Bilancio, Contabilità, Patrimonio	1 unità quadro A 1 unità quadro B 2 unità 2° livello 1 unità 3° livello 3 unità 4° livello	8
✓ Divisione Gare, Appalti, Contratti - Contenzioso	1 unità quadro A 2 unità 3° livello	3
✓ Security – Safety portuale e servizi all’utenza	1 unità quadro B 1 unità 1° livello 2 unità 4° livello	4
Totale	Totale	<b>16</b>
<b>Totale complessivo</b>	<b>Totale complessivo</b>	<b>49</b>

Si segnala che nell’annualità 2024:

- non sono previste cessazioni dal servizio per raggiungimento dei limiti di età;



-si renderà vacante n. 1 posizione dirigenziale della Direzione Amministrativa per conclusione del periodo temporale di riferimento del contratto individuale di lavoro stipulato con l'attuale dirigente.

Con riferimento alla copertura delle posizioni di cui alla nuova Pianta Organica approvata dal Ministero vigilante, si allega il relativo prospetto riguardante le modalità di copertura attraverso le procedure selettive esterne e interne conformemente alla progressività evidenziata dal Ministero vigilante in relazione alle risorse finanziarie disponibili dell'Ente (All. PROCEDURE SELETTIVE ESTERNE 2024 e All. PROGRESSIONI INTERNE 2024).

Si specifica, inoltre, che nel corso del 2024 a seguito delle procedure concorsuali attivate nell'annualità 2023 verranno effettuate le conseguenti attività amministrative assunzionali.

L'Ente ritiene fondamentale la **formazione del personale** e proseguire il percorso intrapreso nel PIAO 2023/2025.

La formazione rappresenta infatti uno strumento di crescita e valorizzazione dell'organizzazione diretta verso un miglioramento continuo dei processi interni e quindi dei servizi offerti. Inoltre, l'investimento sulle conoscenze, sulle capacità e sulle competenze delle risorse umane sono allo stesso tempo un mezzo per garantire l'arricchimento professionale dei dipendenti e per stimolarne la motivazione. Considerata quindi prioritaria l'esigenza di implementare la formazione e l'aggiornamento professionale del personale dell'Ente, l'Autorità ha intrapreso un percorso di procedimentalizzazione dell'erogazione della formazione che ha portato all'adozione del Decreto Presidenziale n. 260/2023 relativo al Regolamento per la formazione dei dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale pubblicato sul sito istituzionale dell'Ente nella sezione Amministrazione Trasparente - Disposizioni generali - Atti generali - Regolamenti e protocollo di legalità - Regolamento per la formazione dei dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale al link:

<https://porto.ancona.it/it/amministrazione-trasparente/disposizioni-general/atti-general/224-regolamenti-e-protocollo-di-legalita/2906-regolamento-per-la-formazione-dei-dipendenti-dell-autorita-di-sistema-portuale-del-mare-adriatico-centrale>

Si evidenzia che le risorse, interne ed esterne, disponibili o attivabili ai fini delle strategie formative, sono individuate con provvedimento del Segretario Generale. Con l'obiettivo di accrescere le competenze professionali del Personale, mediante seminari, master e corsi di



formazione/aggiornamento nelle materie riguardanti lo svolgimento relative alle mansioni svolte da ciascun dipendente, l'Accordo sindacale sottoscritto in data 01 marzo 2023 relativo alla contrattazione decentrata del personale non dirigente dell'Autorità, ha previsto l'implementazione del budget destinato alla formazione dei dipendenti; tale implementazione è avvenuta all'interno del Bilancio di previsione 2024.

Per quanto riguarda la pianificazione delle attività formative per l'annualità 2024 restano confermate le previsioni del precedente piano formativo (All. Piano formazione). I settori formativi individuati sono quelli riguardanti le materie più esposte ad evoluzione normativa ed in particolare, in via esemplificativa e non esaustiva, le seguenti materie:

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

Con riferimento alla tematica riguardante la **parità di genere**, intesa come l'assenza di ostacoli alla partecipazione economica, politica e sociale di un qualsiasi individuo, senza alcun ostacolo connesso a sesso, etnia, lingua, religione, ideologia politica, al censo e al ceto di appartenenza, l'Ente intende proseguire il percorso di collaborazione all'interno del gruppo Disuguaglianze di Genere costituito da Assoporti in materia per l'attuazione del sottoscritto il Patto per la Parità di Genere (All. patto parità di genere 2021). Si ricorda che ha come obiettivo principale la riduzione delle disuguaglianze di genere in ambito portuale e riguarda la condivisione di una roadmap essenziale per riportare la parità di genere nell'agenda del settore portuale. In particolare ogni Autorità di Sistema Portuale si impegna a: definire e attuare politiche aziendali che, a partire dal vertice, coinvolgano tutti i livelli di organizzazione, nel rispetto del principio di pari dignità e trattamento sul lavoro; individuare funzioni aziendali alle quali attribuire chiare responsabilità in materia di pari opportunità; sensibilizzare e formare adeguatamente tutti i livelli dell'organizzazione sul valore della diversità e sulle modalità di gestione delle stesse; monitorare periodicamente l'andamento delle buone pratiche legate alle pari opportunità e valutarne l'impatto; fornire strumenti concreti per favorire la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, con adeguate politiche aziendali e contrattuali, anche attraverso convenzioni con i servizi pubblici e privati integrati; comunicare al personale l'impegno assunto a favore di una cultura aziendale delle pari opportunità finalizzato all'eliminazione progressiva di qualsiasi forma di discriminazione



e di genere, a cui tutte/i le/i dipendenti sono chiamate/i a contribuire fattivamente; scoraggiare e disincentivare qualsiasi forma di discriminazione o atteggiamento sessista all'interno delle imprese/enti, ponendo attenzione costante alle segnalazioni che provengono dalle donne e prevedendo anche la possibilità, per il personale, di segnalare in modalità digitale e anonima qualsiasi tipo di comportamento offensivo e/o irrispettoso (ingiurie, provocazioni, umiliazioni, maltrattamenti, qualsiasi forma di intimidazione, mobbing) che provenga da altre/i colleghe/i.

Su queste basi, in data 04 ottobre 2023 è stata sottoscritta una dichiarazione d'intenti denominata "No Woman No Panel" (All. dichiarazione d'intenti 2023)\_con cui viene avviato un percorso collaborativo finalizzato all'attuazione della campagna "No Woman No Panel – Senza Donne Non Se Ne Parla" e al conseguimento dei seguenti obiettivi specifici: promuovere negli eventi di comunicazione, la partecipazione equilibrata e plurale rispetto al genere nella composizione dei panel e diffondere modelli e messaggi comunicativi che promuovano:

- il principio di uguale rappresentanza tra i sessi, garantendo parità di accesso e intervento negli spazi informativi o di comunicazione, siano rispettosi della dignità personale, culturale e professionale della donna, e della sua specificità, competenza ed identità;
- valorizzino una rappresentazione reale e non stereotipata della molteplicità di ruoli assunti dalle donne nella società;
- utilizzino, nell'elaborazione di testi e nella scelta di immagini, un linguaggio non sessista e non stereotipato, ovvero inclusivo.

Ai fini dell'informazione e sensibilizzazione in materia di parità di genere è stata organizzata una specifica giornata formativa organizzata dall'Ufficio del RPCT per tutto il personale dell'Ente.





## SEZIONE 4: MONITORAGGIO

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

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

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

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

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

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

**Con riferimento alla sezione “Rischi corruttivi e trasparenza”**, il monitoraggio avviene secondo le indicazioni di ANAC e in particolare secondo quanto previsto nei precedenti PIAO in cui è previsto un sistema di monitoraggio continuo rispetto ad un determinato periodo di osservazione



predeterminato finalizzato alla valutazione degli obiettivi raggiunti rispetto a quelli inizialmente fissati. Si ricordano di seguito le due sottofasi:

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

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

Con riferimento al monitoraggio sull'attuazione si ricorda che all'interno dell'Ente è previsto un monitoraggio di primo livello e di secondo livello. Il monitoraggio di primo livello può essere attuato in autovalutazione da parte dei dirigenti o dai responsabili degli uffici e dei servizi della struttura organizzativa che ha la responsabilità di attuare le misure oggetto del monitoraggio. In autovalutazione, il responsabile del monitoraggio di primo livello è chiamato a fornire al RPCT evidenze concrete dell'effettiva adozione della misura. Il monitoraggio di secondo livello deve essere realizzato sulla totalità delle misure di prevenzione programmate, fermo restando che in amministrazioni particolarmente complesse o con scarse risorse, il monitoraggio di secondo livello può essere effettuato attraverso campionamento delle misure da sottoporre a verifica. Il monitoraggio di secondo livello è stato attuato dal RPCT con riferimento all'annualità 2023, coadiuvato dalla struttura di supporto (All. Monitoraggio RPCT). Il monitoraggio di secondo livello consiste nel verificare l'osservanza delle misure di prevenzione del rischio previste nel PTPCT da parte dell'unità organizzative in cui si articola l'amministrazione. Il RPCT, in relazione alle procedure a rischio individuate effettua un controllo a campione sui procedimenti estratti a sorte tra gli atti emanati. Il controllo a campione viene effettuato con cadenza annuale su tre atti relativi a ciascuna delle seguenti tipologie di procedimenti:

- Rilascio di concessioni demaniali marittime ex art. 36 Cod.Nav. /ex art. 18 L.n. 84/94;
- Affidamento diretto di lavori, servizi e forniture ex D.lgs. n. 50/16;
- Reclutamento personale dipendente/progressioni verticali;
- Erogazione contributi;
- Conferimento incarichi di collaborazione e consulenza;



- Autorizzazioni per lo svolgimento di attività o incarichi extra-istituzionali ai dipendenti dell'Ente;
- Selezione di una procedura di appalto sopra soglia lavori e una procedura sopra soglia relativa ai servizi forniture da sottoporre a controllo a campione annuale.

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

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

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

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

La valutazione dell'idoneità delle misure pertiene al monitoraggio di secondo livello e, quindi, al RPCT, che può essere coadiuvato, da un punto di vista metodologico, da organismi deputati all'attività di valutazione delle performance (OIV e organismi con funzioni analoghe), da strutture di vigilanza e da audit interno.

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

**Con riferimento alla Sezione "Organizzazione e capitale umano",** il monitoraggio della coerenza con gli obiettivi di performance sarà effettuato dall'OIV conformemente al disposto normativo.