

✓ **Riqualificazione funzionale dell'offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici, all'attrazione di domanda e all'integrazione delle catene logistiche**

L'obiettivo risulta collegato, nell'ambito della missione 13 “Diritto alla mobilità”, al programma 13.9 “Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne” ed è diretto al rafforzamento dell'attività di vigilanza del Ministero sulle Autorità portuali. Tale finalità è perseguita attraverso una serie di ispezioni mirate e straordinarie, intese ad esaminare *in loco* specifiche problematiche di taluni porti, anche allo scopo di prepararli alla piena applicazione del nuovo ordinamento di settore scaturente dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e di garantire, nelle more, una maggiore omogeneità nella regolazione di diverse attività di competenza. Scopo dell'attività ispettiva svolta è stato, quindi, principalmente, di individuare ed analizzare talune specifiche criticità degli scali marittimi nazionali oggetto di ispezione e, prospettando idonee soluzioni al riguardo, di stimolare il miglioramento della *performance* di tali Enti.

Il riferimento-chiave per rendere proficue le attività ispettive straordinarie in argomento è stato rappresentato dalle priorità strategiche del nuovo Piano e dalle azioni da esso previste per consentire all'intera portualità nazionale di essere protagonista di una svolta forte e decisa in direzione del carattere sistematico dell'offerta portuale del nostro Paese, in modo da mettere le realtà italiane in condizione di attivare interventi idonei a superare le “strette” e lungaggini burocratiche che sono state individuate nelle linee d'azione del Piano quali elementi di criticità del sistema portuale italiano e che l'Amministrazione intende superare.

L'obiettivo è stato attuato attraverso la programmazione e l'effettuazione di ispezioni straordinarie e mirate presso le Autorità portuali, con la finalità di stimolare il miglioramento della *performance* di tali Enti in determinati settori d'attività (come, ad esempio, la gestione del demanio, la disciplina del lavoro portuale, le concessioni terminalistiche, le autorizzazioni, i servizi ) in relazione ai quali possono essere presenti eventuali criticità da verificare in modo approfondito e diretto “sul campo”. Le ispezioni, diversamente da quelle di carattere generale effettuate dai Servizi ispettivi del MEF, hanno avuto pertanto l'obiettivo di focalizzare problematiche particolari, differenti da porto a porto, per potere, inoltre, riferire al Ministro sulle eventuali azioni correttive raccomandate a tali Enti e, in altra sede, sul seguito dato al riguardo da ciascuno di essi. Trattandosi di tematiche diversificate nei vari porti, l'obiettivo trova applicazione anche nel nuovo contesto previsto dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (di cui concorrerà in tal modo a perseguire gli obiettivi di efficienza), con riferimento a ciascuno degli scali marittimi che sono stati ricompresi nelle nuove Autorità di Sistema Portuale.

Nel corso del 2016 sono state effettuate n. 7 ispezioni presso le Autorità portuali di Ancona, La Spezia, Marina di Carrara, Napoli, Piombino, Ravenna e Savona. Le ispezioni non hanno evidenziato elementi di criticità di particolare rilevanza, mentre è emerso che dette Autorità portuali presentano un buon grado di sviluppo e risultano fortemente integrate con la realtà cittadina e il contesto industriale di

riferimento, ancorché siano da migliorare i collegamenti di “ultimo miglio” necessari alla piena integrazione di tali scali nella rete trasportistica nazionale.

✓ **Miglioramento dei servizi di trasporto**

L’obiettivo risulta collegato, nell’ambito della missione 13 “Diritto alla mobilità”, ai programmi 13.2 “Autotrasporto ed intermodalità”; 13.4 “Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo”; 13.5 “Sistemi ferroviari, sviluppo e sicurezza del trasporto ferroviario” e 13.6 “Sviluppo e sicurezza della mobilità locale”.

Un’importante attività del Ministero, riguarda *il finanziamento degli Enti locali*, finalizzato al potenziamento ed all’efficientamento di ferrovie, metropolitane, filovie, linee tramviarie e percorsi meccanizzati.

La qualità e la rapidità nella verifica dei requisiti degli Enti beneficiari, propedeutica all’erogazione dei finanziamenti, risulta condizione fondamentale per la regolare erogazione dei fondi e la successiva gestione degli stessi, nei tempi programmati, da parte dei soggetti attuatori. L’obiettivo collegato a tale attività ha previsto l’impegno delle strutture interessate nello stimolare gli enti beneficiari alla presentazione delle istanze secondo le modalità stabilite e nei tempi programmati per poter procedere tempestivamente all’erogazione delle somme previste a fronte di ciascun intervento.

L’articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012 n. 135, ha istituito il “Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico”. Tale fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio da autotrazione e sulla benzina. L’aliquota di compartecipazione è stabilita con D.P.C.M. su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell’economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui all’articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, ed è diretta ad assicurare uno stanziamento annuale del fondo pari a circa 5 miliardi di euro; a decorrere dall’entrata in vigore del D.P.C.M. sono abrogate gran parte delle disposizioni di legge che prevedono risorse per la spesa corrente del settore sia sotto forma di trasferimenti che di compartecipazione fiscale.

E’ stato altresì predisposto il decreto del Ministero dell’economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di riparto alle Regioni dell’acconto pari al 60% del fondo di 5 miliardi di euro, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 51 del 1 marzo 2013.

L’acconto sopra menzionato, pari a circa 3 miliardi di euro, viene trasferito alle Regioni nelle more della verifica degli effetti dell’efficientamento e razionalizzazione della riprogrammazione dei servizi effettuata dalle regioni medesime in applicazione dei criteri indicati nel richiamato D.P.C.M..

L’attività istruttoria ha dovuto tener conto delle esperienze passate, relative alla difficoltà di definire con le Regioni criteri di efficientamento e razionalizzazione condivisi, ed ha posto particolare attenzione:

- a fissare obiettivi progressivamente raggiungibili per tutte le Regioni, indipendentemente dallo stato in cui versa, in ciascuna di esse, il settore del T.P.L. e dei servizi ferroviari regionali;
- a non prevedere alcun tipo di premialità ma esclusivamente penalità per le Regioni che non raggiungano gli obiettivi indicati;

- a prevedere penalità che complessivamente non possano superare il 10% dell'importo ripartito per il settore a favore di ciascuna Regione, al fine di evitare che il mancato raggiungimento degli obiettivi possa, mediante l'applicazione di "penalità" più rilevanti, produrre effetti sociali ed economici tali da costringere il legislatore ad intervenire con provvedimenti di urgenza reiterando la cristallizzazione della spesa storica e dei servizi storici, come accaduto negli ultimi 15 anni.

In particolare, la riprogrammazione dei servizi da parte degli Enti regionali deve consentire il progressivo raggiungimento degli obiettivi di razionalizzazione ed efficientamento indicati nel richiamato articolo 16-*bis*, comma 3.

Il raggiungimento degli obiettivi è verificato con gli indicatori di seguito riportati:

- per l'obiettivo relativo ad un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico e per l'obiettivo di conseguire "la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda ed il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata", l'indicatore è l'incremento annuale del *load factor* (capacità di occupazione dei posti km prodotti). Su richiesta delle Regioni tale indicatore nel primo triennio è sostituito dall'incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio. Tale proposta regionale è stata accettata dalla Conferenza Unificata in considerazione del fatto che i parchi rotabili non risultano ancora attrezzati con sistemi di bigliettazione elettronica ovvero con altri sistemi elettronici idonei a verificare in modo reale l'indicatore del *load factor*;
- per l'obiettivo relativo al "progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi", l'indicatore è l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del D.P.C.M. in argomento ai sensi dell'art. 4 dello stesso decreto. La proposta regionale di sostituire il rapporto ricavi/costi con il rapporto ricavi da traffico/ricavi da traffico più corrispettivi dei contratti di servizio è apparsa alla Conferenza unificata condivisibile, in considerazione del fatto che nell'ambito del rapporto interistituzionale Stato-Regioni non rilevano i costi, eventualmente inefficienti delle singole aziende di trasporto (inefficienze indipendenti dalla volontà regionale) ma i costi operativi sostenuti dalla Regione (nell'ambito delle proprie competenze istituzionali) identificabili nei corrispettivi dei contratti di servizio;
- per l'obiettivo di definire livelli occupazionali appropriati l'indicatore è il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turnover per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere

successivamente definite. L'indicatore, alquanto flessibile, tiene conto del particolare momento economico e sociale che il Paese sta attraversando;

- per l'obiettivo di individuare strumenti idonei di monitoraggio, l'indicatore è la trasmissione costante e periodica all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle Regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti.

L'eventuale mancato raggiungimento, da parte della singola Regione, degli obiettivi prescritti comporta, per lo stesso ente regionale, una penalizzazione al massimo pari al 10% dell'importo del "Fondo" ripartito a suo favore. La penalizzazione in argomento è graduata in relazione alla tipologia di obiettivi ed alla quantità di obiettivi non raggiunti.

Nel corso del 2016, l'attività istruttoria da parte dei competenti uffici del Ministero si è svolta senza particolari criticità e sono stati erogati tutti i finanziamenti relativi ad istanze regolarmente pervenute.

Con riferimento al *settore ferroviario*, i risultati delle attività di vigilanza ed impulso alle opere affidate a RFI, hanno evidenziato che la produzione globale della totalità degli interventi monitorati è stata superiore rispetto alle previsioni. Per un unico intervento, relativo "*all'adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria*", la produzione effettiva è stata inferiore alle previsioni di circa il 35%. La scheda riassuntiva dell'avanzamento della produzione economica degli interventi realizzati da RFI, presenti nel Contratto di Programma - parte Investimenti, di seguito riportata, illustra l'andamento semestrale degli importi di realizzazione, ponendo a confronto i valori stimati come obiettivo con quelli computati a consuntivo alla fine del periodo di riferimento.

## Vigilanza ed impulso alle opere affidate a RFI-Rete Ferroviaria Italiana (importi in milioni di euro)

n.	OPERE	IMPORTO NETTO LAVORI AGGIORNATO	Importo totale produzione al 30/11/2015 (preconsuntivo)	Avanzamento percentuale dei lavori al 30/11/15 (preconsuntivo)	Importo produzione stimata dal 1/12/2015 al 30/11/2016	Importo totale produzione al 30/11/2016	Previsione dell'avanzament o percentuale dei lavori al 30/11/16	I periodo		II periodo	
								Importo produzione dal 1/12/2015 al 31/05/2016 (previsione)	Importo produzione dal 1/12/2015 al 31/05/2016 (consuntivo)	Importo produzione dal 1/6/2016 al 30/11/2016 (previsione)	Importo produzione dal 1/6/2016 al 30/11/2016 (consuntivo)
1	0036 - Nodo di Palermo	1.152,3	816,1	71%	49,7	865,8	75%	19,9	56,7	29,8	42,8
2	0100 - Raddoppio Bari - Taranto	478,6	333,8	70%	26,8	360,8	75%	9,4	16,6	17,4	17,0
3	0119 - Potenziamento Infrastrutturale Orte - Falconara	329,0	224,5	68%	7,0	231,5	70%	2,8	3,5	4,2	10,9
4	0240 - Potenziamento Infrastrutturale Voltri - Brignole	642,4	204,3	32%	25,7	230,0	36%	9,0	20,1	16,7	20,6
5	0260 - Raddoppio Lunghezza-Guidonia	149,7	35,0	23%	0,9	35,9	24%	0,0	3,1	0,9	2,3
6	0263-Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria	230,0	154,4	67%	49,7	204,2	89%	19,9	20,4	29,8	11,7
7	0267 - Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	261,0	143,6	55%	41,9	185,6	71%	16,8	17,6	25,2	34,3
8	0297-Nodo di Falconara (I fase)	240,0	4,7	2%	2,2	6,9	3%	0,0	6,7	2,2	7,4
9	0325-Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia	2.050,0	1.438,1	70%	206,0	1.644,0	80%	61,8	126,1	144,2	117,0
10	0336 - Raddoppio Palermo- Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	938,8	262,9	28%	36,4	301,3	32%	13,4	22,1	25,0	28,9
11	0343-Linea AV/AC Milano-Genova: terzo valico dei Giovi	6.200,0	701,0	11%	213,0	914,0	15%	85,2	129,4	127,8	187,4
<b>TOTALE</b>		<b>12.671,8</b>	<b>4.318,4</b>	<b>34%</b>	<b>661,4</b>	<b>4.979,8</b>	<b>39%</b>	<b>238,2</b>	<b>422,3</b>	<b>423,2</b>	<b>480,3</b>

Sempre con riferimento al *settore ferroviario, il monitoraggio del Contratto di programma con RFI* si propone di verificare il rispetto dei vincoli contrattuali attraverso il controllo continuo degli indicatori individuati dallo stesso contratto sia per la parte investimenti sia per parte servizi.

Come noto, i rapporti tra gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da due contratti di programma. Il primo è finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale mentre il secondo disciplina le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria sulla rete. Nell'ambito di ciascun Contratto di Programma sono previste delle forme di verifica sulle attività pianificate attraverso il controllo di appositi indicatori che si riferiscono a soglie predeterminate al di fuori delle quali è prevista l'applicazione di specifiche penali.

Al fine di realizzare l'obiettivo, nel terzo trimestre 2016, a seguito della documentazione di rendicontazione per l'anno 2015 acquisita dal gestore dell'infrastruttura, si è provveduto:

➤ per il CdP – parte investimenti, ad elaborare e verificare i livelli di *performance* sulla realizzazione degli investimenti. In particolare, la misurazione è stata effettuata su un paniere di progetti rilevanti per i quali è già intervenuta l'approvazione della progettazione definitiva. Per l'anno di riferimento oggetto di analisi, (valori consuntivo anno 2015) è stato preso in considerazione un paniere di 21 progetti. Le variabili caratteristiche dei progetti di investimento da monitorare sono state invece le seguenti quattro: costo a vita intera, tempo di ultimazione delle opere, valore delle contabilizzazioni e numero delle attivazioni previste nell'anno. Per ogni variabile è stato poi individuato un indicatore specifico che ha costituito elemento base nella costruzione dell'indicatore sintetico rappresentativo dell'andamento dell'intero paniere monitorato.

In dettaglio, nell'ambito del monitoraggio degli investimenti infrastrutturali presenti nel Contratto di Programma - parte Investimenti (CdP-I), posto in essere con l'obiettivo di misurare la *performance* del gestore in tema di gestione di investimenti nonché di verificare il rispetto dei vincoli contrattuali da parte dello stesso, si espongono i seguenti risultati.

Ai sensi della disciplina fissata all'articolo 8 del Contratto di Programma-parte Investimenti 2012-2016, la misurazione in argomento viene riferita ad un paniere di progetti rilevanti per i quali sia già intervenuta l'approvazione della progettazione definitiva. I valori consuntivo anno 2015 prendono in considerazione un paniere di 21 progetti che rispondono al duplice requisito di riferirsi ad interventi rilevanti del Contratto di Programma e di avere già acquisito l'approvazione della progettazione definitiva.

Sempre in base a quanto disposto dal Contratto di Programma-parte Investimenti 2012-2016, le variabili caratteristiche dei progetti di investimento da monitorare (elementi oggetto di specifica valutazione per ciascun oggetto di monitoraggio) sono le seguenti:

- Costo a vita intera
- Tempo di ultimazione delle opere
- Valore delle contabilizzazioni
- Numero delle attivazioni previste nell'anno (*milestone*)

Per ogni variabile è stato individuato poi un indicatore specifico che costituisce elemento base nella costruzione dell'indicatore sintetico:

- I CVI: funzione del costo a vita intera dei progetti del campione (CVI);

- I TU: funzione del tempo di esecuzione dei progetti del campione (TU);
- I Prod: funzione del valore delle contabilizzazioni dei progetti del campione;
- I *milestone*: funzione del numero delle attivazioni previste nell'anno (*milestone*) dei Progetti del campione.

Tali indicatori specifici concorrono infine alla costruzione dell'indicatore sintetico complessivo di risultato I, rappresentativo dell'andamento dell'intero paniere monitorato in termini di divario registrato tra il consuntivo e l'obiettivo pianificato, secondo l'espressione che mette in relazione le quattro variabili monitorate per ciascun investimento.

Tale indicatore complessivo misura appunto la *performance* finale del gestore e rappresenta lo strumento affinché si possa verificare che gli investimenti programmati siano realizzati in modo efficace ed efficiente e, in caso contrario (se gli scostamenti imputabili ad RFI rappresentati dal valore di I sono superiori al 15%), provvedere all'applicazione delle sanzioni pecuniarie di cui al comma 2 del citato articolo 8.

Nella documentazione trasmessa con nota 1348 del 30 giugno 2016 il gestore ha provveduto ad indicare sia gli scostamenti complessivi registrati rispetto ai valori di riferimento comunicati nel febbraio 2014, sia gli scostamenti attribuiti a proprie responsabilità e che pertanto rispondono ai criteri di salvaguardia definiti dall'articolo 8 comma 2 del Contratto di Programma.

Considerato che oggetto del monitoraggio e della misurazione della *performance* è l'intero paniere degli investimenti, nel calcolo iniziale di ognuno degli indicatori specifici di ciascuna variabile ICVI, ITu, IProd, Imilestone, riferiti agli scostamenti complessivi, sono considerati sia i casi di *under-performance* dei singoli progetti di investimento che quelli di *over-performance*.

Nell'anno 2015 si è registrata una *over-performance* per la variabile relativa alla produzione (contabilizzazioni), per cui il valore di consuntivo riferito all'intero paniere monitorato risulta migliore del corrispondente valore obiettivo. Tuttavia, interpretando in maniera restrittiva la metodologia di calcolo, si è ritenuto di non considerare il contributo migliorativo dell'indicatore specifico Iprod nel calcolo dell'indicatore di *performance* riferito agli scostamenti complessivi I.

Sulla base delle suesposte considerazioni, l'indicatore complessivo di *performance* riferito agli scostamenti complessivi, è risultato pari al 6,5 %, già inferiore al margine del 15% previsto dal Contratto di Programma. Pertanto, non è stato necessario procedere all'analisi degli scostamenti imputabili direttamente a RFI.

L'analisi e la verifica effettuata ha evidenziato, quindi, che non ricorrono le condizioni per l'applicazione dell'eventuale penale.

Con riferimento, infine, all'individuazione di criticità di cui al programma di azione dell'obiettivo in argomento, si fa presente che nel periodo in esame non si sono riscontrati elementi che possano configurarsi come tali.

➤ **per il CdP – parte servizi** si è provveduto ad elaborare e verificare i livelli di servizio relativi alla qualità della rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente, attraverso quindi i dati relativi al 2015 come rendicontati. In particolare, il livello di qualità della rete è stato misurato attraverso tre indicatori: livello dei guasti, tempi di primo interventi, indicatori di puntualità.

In dettaglio, tra gli obblighi derivanti dal CdP-S rientra il monitoraggio della qualità della rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente (ex articolo 8, comma 2, lettera c) del CdP-S).

Il livello della qualità della rete è misurato attraverso tre indicatori:

- a) indicatore del livello di guasti (in n. guasti/km): viene valutato il grado di qualità delle *performance* infrastrutturali in termini di affidabilità delle linee attraverso il numero annuo di avarie che hanno procurato ritardo su più di tre treni con responsabilità relative alle attività di manutenzione di competenza del gestore;
- b) tempi di primo intervento (in minuti): tempi medi necessari per il primo intervento di avvio delle attività di ripristino a partire dal momento di ricezione dell'avviso di avaria;
- c) indicatori di puntualità (in percentuale): monitoraggio della circolazione divisa per servizi: AV/mercato, lunga percorrenza-servizio universale, regionale, cargo.

Per i primi due indicatori (a-b) la rilevazione dati e i livelli di soglia sono distinti per “gruppi di rete” (grado di utilizzo delle rete, numero treni/giorno programmati sulla linea, linea all'interno di nodi e linea AV), mentre gli indicatori di puntualità (c) sono misurati per tipologia/segmento di servizio (AV/mercato, lunga percorrenza/servizio universale, regionale, cargo) e il calcolo della puntualità avviene monitorando la circolazione dei treni con sistemi automatici di registrazione dati e confrontando con i dati di orario programmati, secondo modalità e standard indicati nel Prospetto Informativo della Rete (PIR).

In particolare, la misurazione avviene per fasce orarie stabilite nel PIR ed esclude i treni arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle imprese ferroviarie.

L'analisi dei dati relativi al monitoraggio della qualità della rete forniti nell'ambito della rendicontazione, come previsto dall'articolo 8, comma 2, lettera c), riporta i soli valori aggregati, rapportati ai “valori-soglia” definiti contrattualmente negli allegati Ia e Ib al CdP-S.

Per i primi due indicatori, i dati 2015 come rendicontati, registrano scostamenti entro le soglie prestabilite e quindi i valori osservati rientrano nei limiti contrattuali previsti per ciascun gruppo di rete.

Al contrario, per il terzo indicatore relativo alla puntualità, i dati consuntivati nel 2015 evidenziano il raggiungimento degli obiettivi prestabiliti in termini percentuali per i soli “segmenti di servizio” regionale e cargo. Invece, il segmento mercato e quello a lunga percorrenza/servizio universale non raggiungono, in termini di puntualità, la “soglia di *performance*” prestabilita. Nel periodo di osservazione infatti il dato aggregato fornito da RFI nel consuntivo 2015 si riscontra, per quanto riguarda il segmento mercato, un valore del 96,7%, a fronte di una soglia di *performance*, che tiene conto peraltro della prevista “oscillazione”, pari al 97,4%. Per quanto attiene al segmento lunga percorrenza/servizio universale, nel 2015 si riscontra un valore del 96,7% a fronte di una soglia di *performance*, che tiene conto peraltro della prevista “oscillazione”, pari al 97%.

Si ritiene utile avviare un approfondimento con il gestore, al fine di approfondire le motivazioni di tali lievi criticità e valutare eventuali azioni finalizzate al miglioramento delle *performance*.

Si riportano di seguito in dettaglio i valori degli indicatori, come forniti dal gestore.

**Indicatori del livello di guasti.** Il valore di consuntivo dell'indicatore riferito all'esercizio 2014 mostra come l'andamento registrato nel per ciascun gruppo di rete rispetti i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Gruppo Rete	Indicatore livello guasti (n. guasti/Km)		
	Valori Soglia	Consuntivo 2015	Scostamento
Linee con $Tg \leq 40$	0,60	0,29	-0,31
Linee con $40 < Tg < 100$	0,70	0,60	-0,10
Linea con $Tg \geq 100$	1,25	0,90	-0,35
Linee all'interno dei Nodi	2,10	1,81	-0,29
Linee con velocità $\geq 250$ km/h e dotate di ERTMS	1,00	0,15	-0,85

**Indicatori tempi di primo intervento.** Anche per tale indicatore, il valore di consuntivo riferito all'esercizio 2015 rispetta i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Gruppo Rete	Tempi primo intervento		
	Valori Soglia	Consuntivo 2015 (in minuti)	Scostamento (in minuti)
Linee con $Tg \leq 40$	$\leq 3$ h	34	-146
Linee con $40 < Tg < 100$	$\leq 2$ h	30	-90
Linea con $Tg \geq 100$	$\leq 1$ h	25	-35
Linee all'interno dei Nodi	$\leq 0,5$ h	20	-10
Linee con velocità $\geq 250$ km/h e dotate di ERTMS	$\leq 0,5$ h	30	0

**Indicatori di puntualità.** La puntualità dei treni è misurata attraverso il sistema di monitoraggio della circolazione. Il sistema di monitoraggio della circolazione dei treni si basa su sistemi automatici di registrazione di dati che, grazie ad opportuni sensori che si interfacciano con particolari enti di stazione (circuiti di binario), registrano il passaggio del treno in un dato punto e momento consentendo di ricostruire, in tempo reale, la marcia del treno.

Le suddette informazioni, confrontate con i dati d'orario programmati, consentono di determinare lo scostamento della marcia reale del treno.

Il "calcolo della puntualità" dei treni in Italia avviene con le modalità e gli standard stabiliti dal decreto ministeriale n. 146 T del 4 luglio 2000 e dal

Prospetto Informativo della Rete (PIR), il documento con cui RFI rende disponibili le conoscenze tecniche, normative, economiche e procedurali per accedere alla rete ed ai servizi.

La puntualità dei treni viene misurata, per le fasce orarie stabilite nel *performance regime*, secondo diverse modalità:

- **puntualità standard B:** che conteggia la puntualità dei treni escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne;
- **la puntualità RFI:** che conteggia la puntualità dei treni escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle imprese ferroviarie.

Quest'ultima è presa a riferimento nel Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi per misurare le *performance* di puntualità annuali del gestore, come riportato nell'Allegato 1b del Contratto.

A titolo informativo, si rappresenta che rientrano nei “Servizi a mercato” le “Frecce” di Trenitalia e i treni “Italo” di NTV, mentre appartengono alla categoria “Lunga Percorrenza Servizio universale” i treni Intercity, Eurocity ed Euronight.

L'analisi dei dati consuntivati nel 2015 conferma la buona *performance* per il segmento “regionale” in continuità con gli anni pregressi: il valore di puntualità si mantiene stabile e superiore alla soglia contrattuale.

Il segmento “mercato”, non conferma il leggero miglioramento conseguito l'anno precedente, evidenziando una regressione (-0,7% rispetto al 2014) e rilevando un valore di puntualità che va fuori dal *range* contrattuale.

Il segmento “lunga percorrenza - servizio universale” continua a registrare lievi miglioramenti (+0,1% rispetto al 2014), restando ancora al di fuori del *range* contrattuale.

Il segmento “cargo”, pur confermando di collocarsi all'interno del *range* di oscillazione della soglia di *performance*, mostra una regressione rispetto al valore dell'anno precedente (-0,6%).

La tabella seguente illustra i dati sopra descritti.

Servizi	Fascia	Soglia di <i>performance</i> nel periodo contrattuale RFI	consuntivo 2015	Delta	Possibile oscillazione della soglia di <i>performance</i>
Mercato	0' - 15'	98,0	96,7	-1,3	± 0,6
Lunga Percorrenza Servizio Universale	0' - 15'	97,5	96,7	-0,8	± 0,5
Regionale	0' - 5'	97,0	97,5	0,5	± 0,1
Cargo	0' - 30'	94,5	93,2	-1,3	± 1,5

Nel quarto trimestre, come previsto, si è provveduto a predisporre per entrambi i contratti, una relazione finale concernente la verifica del rispetto dei vincoli contrattuali, descrittiva delle rilevazioni eseguite, indicante anche gli elementi di

criticità riscontrati nell'ambito delle attività di monitoraggio degli indicatori e che ha messo in evidenza che per l'anno di riferimento non sono emerse le condizioni per l'applicazione di penali.

In tema di *trasporto intermodale*, fra gli obiettivi perseguiti nel corso dell'anno 2016, assume un posto preminente la predisposizione dei regolamenti volti a dare attuazione ad alcune delle disposizioni della legge di stabilità 2016 (n. 208/2015) ed, in particolare all'articolo 1, comma 647 e seguenti, che ha autorizzato il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a concedere contributi per l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti (c.d. "*marebonus*"), nonché a concedere contributi finanziari a favore delle imprese che utilizzano la ferrovia per il trasporto combinato di merci (c.d. "*ferrobonus*").

Tali misure incentivanti s'inseriscono nel quadro delle politiche dei trasporti volte a convertire il flusso del trasporto merci sempre di più dalla strada al mare ed alla ferrovia, nella consapevolezza che lo scenario del trasporto delle merci in Italia è caratterizzato, con riguardo alle differenti modalità di trasporto delle merci, da un notevole squilibrio che vede prevalere il trasporto su strada a scapito delle altre modalità di trasporto. Ne consegue dunque l'esigenza di riequilibrare il sistema di trasporto sviluppando il trasporto combinato "strada/mare" e "strada/ferro", per favorire lo sviluppo ecosostenibile, la tutela dell'ambiente, il decongestionamento della rete stradale, la riduzione dell'incidentalità.

In questa cornice s'inserisce, appunto, la previsione normativa con cui il Governo italiano ha previsto, rispettivamente lo stanziamento di risorse statali a favore delle imprese che utilizzano le autostrade del mare, con origine in porti italiani e destinazione nei porti del territorio nazionale o degli Stati membri dell'Unione Europea o dello Spazio economico europeo (comma 647) autorizzando la spesa annua di 45,4 milioni di euro per l'anno 2016, 44,1 milioni di euro per l'anno 2017 e di 48,9 milioni di euro per l'anno 2018, o che utilizzano la ferrovia per il trasporto combinato di merci, con origine e destinazione nei nodi logistici del territorio nazionale o degli Stati membri dell'Unione Europea o dello Spazio economico europeo (comma 648) autorizzando la spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018.

Il comma 649 disciplina il procedimento normativo per l'attuazione degli interventi di cui ai commi precedenti che si devono tradurre in regolamenti governativi da adottarsi di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

Successivamente l'Amministrazione ha dovuto apportare gli adattamenti resisi necessari per effetto dell'art. 15, comma 2, lett. a) e relativo allegato del decreto legge 22 ottobre 2016, n. 193, recante disposizione urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° dicembre 2016, n. 225, ha ridotto la dotazione finanziaria con il taglio dell'intero stanziamento previsto per l'anno 2016 (45,4 milioni di euro). Malgrado tale decurtazione, si è ritenuto preferibile mantenere inalterato il triennio di riferimento per la realizzazione del progetto con la sola conseguenza che l'importo del contributo unitario è inferiore a quello preventivato, in considerazione del fatto che lo schema di regolamento era stato già notificato alla Commissione europea e che il relativo regime è stato dichiarato conforme con la normativa europea sugli aiuti di Stato.

Prima della predisposizione degli schemi di regolamento da adottarsi secondo la procedura dell'articolo 17, comma 3, della legge 13 agosto 1988 n. 400 ivi compresa l'acquisizione del concerto del Ministero dell'economia e delle finanze, sono state esperite le necessarie interlocuzioni con i soggetti pubblici e privati interessati dalle misure.

Sul piano del procedimento formativo propedeutico all'elaborazione dei regolamenti, trattandosi di provvedimenti rilevanti per i settori economici di riferimento, già a partire dal mese di ottobre 2015, nell'ottica della trasparenza e del partenariato, sono stati organizzati una serie di incontri con tutte le categorie di *stakeholder* e degli operatori interessate.

Dal punto di vista istituzionale sono state avviate e concluse le interlocuzioni sia a livello nazionale con il Ministero dell'economia e delle finanze, con specifico riferimento alla Ragioneria generale dello Stato e con l'ufficio legislativo finanze (per l'acquisizione del prescritto concerto), con la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le politiche europee (organismo referente per gli aiuti di Stato) sia a livello internazionale con la Commissione europea finalizzate ad acquisire utili elementi per ottenere le autorizzazioni ex art. 107, par. 3, lettera b) del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Sotto il profilo nazionale si registrano:

- l'acquisizione del concerto del MEF per il regolamento *marebonus* in data 13 settembre 2016;
- la trasmissione delle relazioni di rito (AIR; ATN, tecnica, illustrativa ecc.) per l'adozione del regolamento *marebonus* essendo pervenuto il parere favorevole del Consiglio di Stato in data 26 ottobre 2016;
- per il *ferrobonus* è in atto il concerto formale del MEF e nel frattempo sono state predisposte tutte le necessarie relazioni.

Sotto il profilo comunitario, successivamente ai svariati contatti preventivi ed informali con la Commissione europea, ha fatto seguito la trasmissione ai competenti organi della stessa Commissione, della pre-notifica informale (in data 22 marzo 2016 per entrambe le misure) ed in seguito la notifica ufficiale delle medesime misure che sono state autorizzate con decisioni, rispettivamente, del 24 novembre 2016 per il regime *ferrobonus* e del 19 dicembre 2016 per il regime *marebonus*, non avendo, al riguardo, la Commissione europea ravvisato una distorsione della concorrenza in misura contraria all'interesse comune.

Nel corso 2016 il Ministero è stato altresì impegnato nel portare avanti le iniziative finalizzate favorire la **realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche**, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovie del Sole), Venezia-Torino (Ciclovie VENTO), Caposele(AV)-Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovie dell'acquedotto pugliese) e Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB di Roma), nonché per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni ed interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina. Per la realizzazione di tali interventi, il comma 640 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2016 (legge n. 208/2015) ha autorizzato la spesa di 17 milioni di euro per l'anno 2016 e di 37 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018. L'obiettivo comprende,

inoltre, la progettazione e la realizzazione di itinerari turistici a piedi, denominati "cammini" per i quali è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018. I progetti e gli interventi sono individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e, per quanto concerne quelli relativi alle ciclovie turistiche, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo.

Nel corso dell'anno, preliminarmente alla stesura del decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti di individuazione dei progetti e degli interventi per la progettazione e la realizzazione di itinerari turistici a piedi, detti "cammini", sono state indette una serie di riunioni istruttorie con la partecipazione dei responsabili del coordinamento infrastrutture e trasporti e turismo e industria alberghiera della Conferenza delle Regioni e Province autonome. Durante le riunioni in parola, d'intesa con le Regioni, sono stati messi a punto tre criteri di selezione per valutare i progetti proposti dalle Regioni. I criteri presi a riferimento sono nell'ordine: 1) interventi di piccola entità che consentano il ripristino del cammino; 2) interventi che garantiscano la messa in sicurezza del cammino stesso; 3) progetti di intervento che favoriscano l'accessibilità del percorso per chi è portatore di menomazioni motorie e/o sensoriali. E' stato, pertanto, predisposto uno schema di decreto ove sono indicati i progetti in ordine di priorità, tenuto conto delle risorse disponibili in bilancio. Inoltre segue una lista di progetti, relativi ai "cammini", che potranno essere finanziati nel caso in cui alcuni progetti della prima lista non siano portati a compimento nei termini previsti.

Altra importante linea di attività è quella connessa al *rinnovo del parco mezzi destinato al trasporto pubblico locale e regionale*. La gravità dell'attuale situazione del parco circolante, comporta la necessità di acquisire, in tempi rapidi, il materiale rotabile su gomma e su ferro, perseguendo un elevato tasso di sostituzione dei mezzi, affinché il trasporto pubblico locale, entro un breve arco temporale, possa raggiungere i livelli europei riferiti agli standard qualitativi del servizio, all'accessibilità per persone a mobilità ridotta, alla riduzione delle emissioni inquinanti, con conseguente miglioramento della qualità dell'aria.

Per il perseguimento di tali obiettivi, con l'articolo 1, comma 866 della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016), è stato istituito un apposito Fondo, finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale.

La dotazione finanziaria del predetto Fondo, riferita al 2016, ammonta ad oltre 1.100 milioni di euro, ripartiti secondo il seguente prospetto:

QUADRO DELLE RISORSE PER L'ACQUISTO DI MATERIALE ROTABILE (importi in milioni di euro)			ANNUALITA'							TOTALI	
			2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021		2022
STABILITA' 2016	Gomma	LEGGE 27 DICEMBRE 2013, N. 147 articolo 1, comma 83	227,4	125	50	50	50				502,4
	Ferro	LEGGE 28 DICEMBRE 2015, N. 208 articolo 1, comma 866					210	210	130	90	640

Si evidenzia peraltro che, con sentenza 16 settembre 2016, n. 211, la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 1, comma

224, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge di stabilità 2015), nella parte in cui prevede che le modalità di attuazione dei commi da 223 a 227 e la ripartizione delle risorse su base regionale siano stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, adottato "sentita" la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, anziché "d'intesa" con la Conferenza stessa.

È stato, pertanto, necessario annullare il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze 10 giugno 2016 n. 209 ed acquisire l'intesa della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano sul decreto che definisce le modalità di attuazione dei commi da 223 a 227 della legge 23 dicembre 2014, n. 190 e la relativa ripartizione di risorse su base regionale.

Inoltre, atteso che l'art 7, comma 11-*quater* del decreto-legge 30 dicembre 2015, n. 210, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 25 febbraio 2016, n. 21, ha differito al 1° gennaio 2017 l'entrata in vigore delle misure di cui al citato comma 866, articolo 1, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, prevedendo, specificatamente, che per le risorse di cui al comma 83, articolo 1, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e successivi rifinanziamenti, relative alle annualità 2015 e 2016 si applicano le modalità e le procedure di cui al citato comma 83, articolo 1 della legge n. 147 del 2013 e al comma 223 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, si è ritenuto opportuno acquisire l'intesa della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano sullo schema di decreto di cui al menzionato articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

Ciò posto, ai fini dell'attuazione delle disposizioni normative richiamate, il competente Dipartimento con la Struttura Tecnica di Missione e con il contributo di CONSIP S.p.A. ha definito lo schema di decreto riguardante il rinnovo dei parchi automobilistici relativi al trasporto pubblico locale e regionale, acquisendo l'intesa della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

In particolare, il decreto menzionato stabilisce le modalità e le procedure per l'utilizzo delle risorse per gli anni 2017, 2018 e 2019, stanziati sul Fondo di cui all'articolo 1, comma 866, della legge n. 208 del 2015. Il provvedimento prevede che l'utilizzo di tali risorse avvenga, in via sperimentale, mediante una centrale unica di committenza nazionale, identificata in CONSIP S.p.A., facendo ricorso al mercato per la selezione di operatori economici fornitori di autobus destinati al rinnovo dei parchi automobilistici. Lo stesso decreto precisa, inoltre, che le modalità di erogazione delle risorse a favore della singola Regione avvenga nel rispetto delle percentuali indicate nell'allegato 1 al decreto medesimo, nei limiti delle risorse disponibili.

Tale provvedimento statuisce che la procedura prevista dallo stesso possa essere adottata anche per l'utilizzo di ulteriori risorse pubbliche destinate al rinnovo dei parchi automobilistici, ferme restando le prescrizioni e le eventuali percentuali di contributo e di cofinanziamento attribuite alla singola Regione interessata.

Per la definizione dello schema di decreto sono stati costituiti due tavoli di lavoro, rispettivamente composti da:

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Conferenza delle Regioni e Consip;

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, associazioni di categoria delle società di trasporto pubblico (ASSTRA, ANAV, Agens) e Consip.

Per l'identificazione dei veicoli da mettere a gara, nell'ambito dei tavoli di lavoro si è operato in modo da raggiungere un doppio obiettivo:

- individuare le tipologie più richieste e più necessarie agli operatori del TPL per il rinnovo dei veicoli più obsoleti e inquinanti;
- garantire la massima partecipazione alla gara.

Le attività istruttorie si sono svolte sulla base di incontri periodici e, alla conclusione delle medesime attività, d'intesa con i partecipanti ai tavoli di lavoro, si è concordato di suddividere la gara in lotti merceologici, per l'acquisizione di un totale di 1.600 veicoli.

Si riferisce altresì che, con decreto ministeriale 28 ottobre 2016, n.345 sono state trasferite alle Regioni le risorse riferite alle annualità 2015 e 2016 (pari ad oltre 250 milioni di euro) per l'acquisto diretto di autobus.

Con ulteriore decreto ministeriale 23 gennaio 2017, n. 25, coerentemente con le specifiche previsioni della legge di stabilità 2016, sono state individuate le modalità innovative per il rinnovo del parco autobus, per le quali, con lo stesso provvedimento, si è provveduto al riparto, tra le Regioni, dei 150 milioni di euro relativi al triennio 2017 - 2019.

In particolare, con l'impiego delle predette risorse, alle quali si aggiunge la quota di cofinanziamento regionale, sarà sperimentata l'anzidetta modalità innovativa di acquisizione centralizzata, consistente, come si è detto, nell'assegnazione alla Consip S.p.A. del ruolo di soggetto aggregatore e, quindi, dello svolgimento della gara per l'acquisizione di diverse tipologie di autobus, **suddivise in 9 lotti**, tali da garantire ampia partecipazione del mercato e l'introduzione di mezzi con alimentazione alternativa (elettrici, metano, ibridi).

	lotto	tipologia	alimentazione	lunghezza (metri)	quantitativi
urbano	1	corto	elettrico	7,50 - 8,00	50
	2	normale	gasolio	10,40 - 10,90	200
	3	lungo	gasolio	11,50 - 12,40	350
	4	lungo	cng	11,50 - 12,40	200
	5	snodato	gasolio	17,70 - 18,00	100
	6	lungo	ibrido	11,50 - 12,40	100
extraurbano	7	normale	gasolio	10,30 - 11,00	100
	8	lungo	gasolio	11,50 - 12,40	300
	9	lungo (low entry)	gasolio	11,50 - 12,40	200
					<b>1600</b>

I veicoli, oltre ad essere accessibili alle persone diversamente abili e dover rientrare nella più recente classe di emissione di gas di scarico o essere a zero emissioni, dovranno essere predisposti con le più moderne tecnologie:

- per il conteggio passeggeri e la videosorveglianza;

- per il rilevamento della posizione durante la corsa;
- per la connessione alla rete internet.

Per quanto attiene al settore del trasporto aereo, la competente struttura ministeriale ha portato avanti le attività connesse alla predisposizione di un *pacchetto normativo di regimi quadro in relazione a taluni tipi di aiuti di Stato* di cui alla Comunicazione della Commissione Europea 2014/C 99/03 “*Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree*”.

La finalità dell’obiettivo è la predisposizione di uno schema di norma primaria (istitutiva) e di schemi di decreti (attuativi) di regimi quadro – da notificare alla Commissione UE – per gli aiuti di Stato agli aeroporti (per il funzionamento e gli investimenti) allo scopo di regolare l’esenzione dall’obbligo di notifica individuale nonché di offrire uno strumento semplificato per accelerare le misure di aiuto finalizzate ad incrementare la mobilità, decongestionare il traffico nei principali aeroporti nonché favorire lo sviluppo regionale, in attuazione degli orientamenti della Commissione europea in materia, di cui alla sopra menzionata Comunicazione.

Per la realizzazione di tale finalità, nel corso del 2016 sono stati elaborati i previsti schemi normativi anche alla luce delle risultanze dei lavori di un apposito tavolo tecnico coordinato dalla Presidenza del Consiglio per l’introduzione nell’ordinamento giuridico nazionale dei predetti regimi quadro in materia di aiuti di Stato al funzionamento e agli investimenti negli aeroporti ed. Successivamente, è stato avviato un confronto particolarmente intenso, sulla tematica, con le strutture della Commissione, UE tuttora in corso.

Sempre con riferimento all’attività di produzione in campo normativo, nel *settore dell’autotrasporto* il Ministero ha curato la predisposizione di uno schema di decreto legislativo per l’applicazione della normativa europea sull’accesso alla professione di autotrasportatore. La realizzazione di tale obiettivo ha comportato una serie di passaggi, tra cui le consultazioni con le Associazioni di categoria dell’autotrasporto (persone e merci) ed il confronto con i Ministeri dell’interno, della giustizia e del lavoro e delle politiche sociali.

✓ **Efficientamento dell’offerta portuale finalizzata al rilancio dei traffici marittimi**

L’obiettivo risulta collegato, nell’ambito della missione 7 “*Ordine pubblico e sicurezza*”, ai programmi 7.7 “*Sicurezza e controllo nei mari, nei porti e sulle coste*”.

L’obiettivo operativo *Semplificazione delle formalità di arrivo e partenza delle navi e ottimizzazione del sistema VTMS*, in linea sia con le aspettative dell’utenza di settore (*stakeholder*) miranti a sinergie positive che favoriscano la sburocraizzazione e la velocizzazione delle incombenze amministrative, che con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, per migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici