

2.3.1 Il monitoraggio delle risorse per la Manutenzione Ordinaria

Nel periodo di riferimento del CdP-S 2012-2014 (compresa la proroga del medesimo per il 2015), come confermato anche per il 2016, è stato attuato un percorso di contenimento della contribuzione pubblica, che, attraverso un efficientamento dei processi del Gestore, ha visto una progressiva riduzione di risorse in conto esercizio, attestatesi nell'ultimo triennio ad un livello di circa 890 milioni di euro.

Tabella 2.3.2

	Contratto di Programma-parte servizi 2012-2014				CdP-S 2016-2021	Totale
	2012	2013	2014	2015	2016	
Fabbisogni previsti in CdP-S	1.010	950	890	890	890	4.630
Risorse previste in CdP-S	1.010	950	890	890	890	4.630

(milioni di euro)

Le risultanze economiche delle attività di Manutenzione Ordinaria sono desunte dalla Contabilità Regulatoria di cui RFI SpA si è dotata in ottemperanza alle norme vigenti.

La Contabilità Regulatoria, della quale si esporranno le intere risultanze al successivo paragrafo 2.4, fornisce una rappresentazione del Conto Economico dei singoli Business, secondo una logica di costo pieno a Margine Operativo Lordo (MOL), attraverso l'imputazione diretta ed indiretta dei costi a ciascun Business erogato dal Gestore.

Le voci economiche afferenti ai processi di manutenzione ordinaria sono individuabili all'interno del "Business Infrastruttura", che ricomprende le seguenti attività industriali:

- manutenzione delle linee e impianti ferroviari;
- attività di lavorazione in conto scorte e manutenzione delle apparecchiature ferroviarie;
- approvvigionamento e logistica;
- manutenzione ed altre prestazioni effettuate in conto terzi;
- interventi per manutenzione eccezionale disciplinati con procedura d'urgenza;
- manutenzione dei fabbricati e locali di stazione;
- attività di terminalizzazione (gestione scali merci);
- gestione degli Asset legati all'esercizio.

Nel prospetto di seguito riportato sono sinteticamente rappresentati i dati economici riferiti al periodo 2012-2015 del CdP-S 2012-2014, nonché la prima annualità del nuovo CdP-S 2016-2021, ricordando che la Contabilità Regulatoria è stata oggetto di revisione, da parte del Gestore, nel corso del 2016, al fine di renderla conforme ai nuovi criteri di redazione contenuti nella Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n.96 del 13 novembre 2015, che definisce i principi ed i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché i criteri per la redazione della Contabilità Regulatoria. Di ciò si è già riferito nella precedente relazione annuale.

Come è noto, quindi, nell'ambito del suddetto processo di revisione della Contabilità Regulatoria, il Gestore ha apportato alcune variazioni ai criteri di attribuzione utilizzati a tutto il 2015 per la

redazione della contabilità regolatoria, al fine di adeguarla alle disposizioni di detta Delibera dell'ART.

La Delibera n. 96 del 13 novembre 2015, con cui sono stati definiti i principi e i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e le modalità di regolazione per il periodo tariffario 2016-2021, sulla cui base RFI ha presentato nel corso del 2016 la nuova proposta di pricing riferita al medesimo periodo.

Sotto il profilo regolatorio rileva evidenziare come i servizi erogati da RFI siano riconducibili ai seguenti “pilastri regolatori”:

- Pacchetto Minimo d'Accesso (PMdA), che ricomprende i servizi di cui all'articolo 13, comma 1 del decreto legislativo n. 112/2015 che RFI fornisce in qualità di Gestore dell'Infrastruttura (ambito regolatorio “I Pillar”);
- altri servizi alle imprese ferroviarie, in cui sono ricompresi i servizi previsti di cui all'articolo 13 (commi 2, 3 e 9) che RFI fornisce in qualità di Operatore d'Impianto (ambito regolatorio “II Pillar”);
- altri servizi a mercato (ambito regolatorio “III Pillar”).

In particolare, i servizi relativi ai primi due “Pillar” (PMdA ed altri servizi alle imprese ferroviarie) sono oggetto di regolazione da parte dell'ART in relazione alle condizioni di accesso ed al pricing, mentre i restanti servizi (es: servizi immobiliari, prestazioni sanitarie, ecc.) sono offerti a condizioni di mercato.

Si rimanda per gli approfondimenti sulla COREG al successivo paragrafo 2.4.

La modifica più rilevante ha riguardato il criterio di allocazione degli ammortamenti, che sono stati riportati sui diversi Business sulla base dell'effettiva attribuzione dei relativi asset, in discontinuità con gli esercizi precedenti, in cui venivano imputati interamente al Business Circolazione.

Come già riferito nella Relazione dello scorso anno, nel riepilogo dei consuntivi, al fine di dare evidenza alle variazioni, assicurando al contempo continuità di rappresentazione con gli esercizi passati, per gli anni 2014 e 2015 sono state predisposte due viste, ante e post “delibera ART”, che riepilogano entrambe le logiche rappresentative.

Il Business Infrastruttura, relativamente all'esercizio 2016, evidenzia a livello complessivo una perdita di esercizio nel 2016 pari a circa 137 milioni di euro, dovuta principalmente alle partite sotto il MOL.

Tra queste rilevano in particolare gli ammortamenti, pari a circa 90 milioni di euro, attribuiti secondo il criterio di pertinenza degli asset ai processi; giova evidenziare comunque che, secondo le logiche regolatorie della Deliberat ART 96/2016, tale posta rientra tra le componenti di costo remunerate dal pedaggio.

Come si desume dalla sotto riportata tabella 2.3.3, oltre alle risorse recate dal CdP-S, ulteriori risorse da destinare alle attività di manutenzione ordinaria provengono da voci di ricavo da vendite e prestazioni che contribuiscono al risultato del business, diminuendo il fabbisogno di risorse pubbliche. In particolare tali poste sono riferite a:

- lavori per conto terzi, il cui ammontare varia a seconda dei contratti in essere;
- vendita di materiale fuori uso, il cui valore annuo è variabile anche in funzione della quantità di lavori manutentivi realizzati nell'anno ed alla tipologia/qualità degli oggetti sostituiti;
- proventi da locazione ed altri introiti derivanti dalla gestione accessoria degli asset legati all'esercizio ferroviario.

Tabella 2.3.3

Business Infrastruttura	Vista ante delibera ART 96/2015				Vista post delibera ART 96/2015		
	2012	2013	2014	2015 (*)	2014	2015	2016
Nature di costo/ricavi							
<i>Ricavi da vendita e prestazioni</i>	208,4	203,6	185,2	190,1	182,1	190,1	195,9
<i>Ricavi da CdP-S 2012-2014</i>	1010,0	950,4	890,6	890,6	890,6	890,6	890,6
Totale Ricavi	1218,4	1154,0	1075,8	1080,7	1072,7	1080,7	1086,5
<i>Costo del Personale</i>	(677,5)	(645,1)	(652,9)	(640,2)	(651,8)	(640,2)	(631,2)
<i>Materiali</i>	(60,2)	(59,8)	(49,0)	(57,5)	(48,9)	(57,5)	(41,6)
<i>Servizi e Altri Costi</i>	(438,1)	(361,8)	(280,4)	(388,4)	(284,8)	(388,4)	(428,1)
<i>di cui Rilascio Fondo Manutenzione</i>			111,0		111,0		
Totale Costi	(1175,7)	(1066,7)	(982,3)	(1086,1)	(985,5)	(1086,1)	(1100,9)
MOL	42,7	87,3	93,5	(5,4)	87,2	(5,4)	(14,5)
Partite Sotto MOL	(82,6)	(75,9)	(114,4)	(12,4)	(196,3)	(100,8)	(122,4)
<i>di cui Rilascio credito per imposte anticipate</i>			(98,0)		(98,0)		
Risultato netto	(39,9)	11,4	(20,9)	(17,8)	(109,1)	(106,2)	(136,9)

(valori in milioni di euro)

nota: le cifre tra parentesi sono riferite a valori negativi

(*)il dato è stato predisposto solo a titolo di confronto, secondo i criteri precedenti la Delibera ART 96/2015, escluso quindi il valore degli ammortamenti.

2.3.2 Il monitoraggio delle risorse per i processi di Safety, Security e Navigazione

Le risorse contrattualizzate nel CdP-S 2012-2014 e nel nuovo CdP-S 2016-2021 a beneficio delle attività in esame ammontano, nel periodo 2012-2016, a complessivi 455 milioni di euro.

La tabella seguente riporta la ripartizione – su base previsionale - di dette risorse sulle attività di Safety, Security e Navigazione.

Tabella 2.3.4

	Contratto di Programma-parte servizi 2012-2014				CdP-S 2016-2021
	2012	2013	2014	2015	2016
Risorse contrattualizzate	100	100	85	85	85
<i>di cui:</i>					
<i>Safety</i>	17,76	21,61	19,16	10,74	17,60
<i>Security</i>	29,85	31,88	29,47	39,41	36,70
<i>Navigazione</i>	52,79	46,51	36,37	34,85	30,70

(milioni di euro)

Come è noto, tali attività, comprendendo anche quelle relative al supporto delle strutture di Staff Centrale, si sostanziano come di seguito:

- la cosiddetta “Safety” ricomprende le attività di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria, di omologazione e certificazione dei materiali e dei prodotti dell’infrastruttura relativi alla sicurezza dell’esercizio ferroviario, oltre alle attività relative al monitoraggio ambientale ed alle prestazioni sanitarie, per quanto di competenza del Gestore nell’ambito delle attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall’ANSF con il Decreto n. 4 del 9 agosto 2012. Il Business Safety si compone delle partite economiche relative alle seguenti attività:
 - progettazione, omologazione e certificazione materiali e prodotti
 - ricerca e sperimentazione;
 - indagini diagnostiche ed ambientali;
 - elaborazione, nel rispetto del quadro normativo emanato da ANSF, disposizioni e prescrizioni per la circolazione dei treni e per l’esercizio ferroviario;
 - attività di competenza dell’ANSF svolte con personale distaccato di RFI o per il tramite di RFI (service);
 - presidio sanitario;
 - costi operativi afferenti alla safety e gestiti centralmente (costi trasversali);
- la “Security” ricomprende le attività per fronteggiare eventi, prevalentemente di natura dolosa e/o colposa, che possano danneggiare le risorse materiali (asset), immateriali (informazioni, know-how, immagine), organizzative (processi produttivi) e umane di competenza del Gestore; si tratta di azioni finalizzate al controllo ed alla salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore. Il Business Security è costituito dalle partite economiche generate dalle seguenti attività:

- gestione attività POLFER;
 - sicurezza aziendale;
 - costi operativi afferenti alla security e gestiti centralmente (costi trasversali);
- la “Navigazione” comprende le attività relative al traghettamento dei treni, ivi compresi i servizi di manovra, ai sensi dell’Atto di Concessione (collegamento ferroviario via mare fra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna). La gestione del Business Navigazione è costituita dalle partite economiche relative alle seguenti attività:
 - esercizio dei servizi di traghettamento dei carri e carrozze;
 - costi operativi afferenti alla navigazione e gestiti centralmente (costi trasversali).

Anche per questi settori di attività le risultanze economiche sono desunte dal complesso dei dati afferenti alla Contabilità Regolatoria di cui al successivo paragrafo 2.4. Nelle Tabelle che seguono sono riportati i risultati conseguiti dal Gestore nei tre Business, relativamente ai due Contratti.

Si torna ad evidenziare che la ripartizione dei ricavi da Stato/CdP-S sui suddetti Business è stata effettuata in coerenza con il nuovo schema regolatorio definito con la Delibera ART 96/2015, prendendo, quindi, a riferimento le sole attività del Pacchetto minimo di accesso (PMdA).

La sottostante Tabella 2.3.5 è riportata, per memoria, dalla precedente Relazione annuale al Parlamento sullo stato di attuazione al 31/12/2015 dei Contratti di Programma. Come noto il Contratto di Programma-parte Servizi 2012-2014, prorogato per l’anno 2015, è stato vigente sino all’entrata in vigore del nuovo Contratto di Programma-parte Servizi 2016-2021, che è avvenuta il 2 ottobre 2017 a seguito della registrazione, da parte della Corte dei Conti, del relativo decreto ministeriale di approvazione.

Tabella 2.3.5

CdP-S 2012-2014	2012			2013			2014			2015		
	Safety	Security	Navig.	Safety	Security	Navig.	Safety	Security	Navig.	Safety	Security	Navig.
Ricavi da vendite e prestazioni	43,5	0,1	30,8	37,8	0,1	20,1	36,6	0,1	19,5	40,5	0,1	19,8
Ricavi da CdP-S	17,8	29,9	52,8	21,6	31,9	46,5	19,2	29,5	36,4	10,7	39,4	34,8
Totale Ricavi	61,3	30,0	83,6	59,4	31,9	66,6	55,7	29,6	55,8	51,2	39,5	54,6
Costo del personale	(42,3)	(11,7)	(45,7)	(40,8)	(11,9)	(41,1)	(39,4)	(12,3)	(35,7)	(38,5)	(16,8)	(33,6)
Materiali	(3,0)	(1,2)	(11,6)	(2,8)	(1,2)	(7,5)	(2,9)	(1,0)	(6,4)	(2,6)	(1,0)	(4,9)
Servizi e altri costi	(10,9)	(16,5)	(22,8)	(9,8)	(17,9)	(12,4)	(9,4)	(17,0)	(11,8)	(8,8)	(19,1)	(14,6)
Totale costi	(56,2)	(29,3)	(80,1)	(53,4)	(31,0)	(61,0)	(51,8)	(30,2)	(53,9)	(50,0)	(36,9)	(53,1)
MOL	5,1	0,6	3,4	5,9	1,0	5,5	4,0	(0,6)	1,9	1,2	2,6	1,5
Partite sotto MOL	(5,1)	(0,7)	(6,7)	(5,9)	(1,0)	(5,6)	(5,4)	(1,5)	(4,5)	(0,6)	(0,2)	0,6
Risultato netto	(0,0)	(0,0)	(3,2)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(1,4)	(2,1)	(2,6)	0,7	2,4	2,2

(valori in milioni di euro)

nota: le cifre tra parentesi sono riferite a valori negativi



Per quanto attiene all'analisi dei dati di consuntivo per l'anno 2016 si rileva, come desumibile dalla successiva tabella 2.3.6, per le attività in esame nel loro complesso, valori positivi sia in termini di MOL (complessivamente pari a circa 5,5 milioni di euro), sia in termini di Risultato Netto (pari a circa 2 milioni di euro nel complesso). In particolare il risultato positivo della Safety è ascrivibile alle attività a mercato del Business, costituite dal servizio "prestazioni sanitarie".

Tabella 2.3.6

CdP-S 2016-2021	2016		
	Safety	Security	Navig.
Ricavi da vendite e prestazioni	40,6	0,0	19,2
Ricavi da CdP-S	17,6	36,7	30,7
Totale Ricavi	58,2	36,7	49,9
Costo del personale	(37,6)	(19,8)	(32,5)
Materiali	(2,5)	(0,8)	(4,2)
Servizi e altri costi	(9,9)	(18,6)	(13,4)
Totale costi	(50,0)	(39,2)	(50,0)
MOL	8,2	(2,5)	(0,2)
Partite sotto MOL	(2,6)	(0,2)	(0,8)
Risultato netto	(5,6)	(2,7)	(0,9)

(valori in milioni di euro)

nota: le cifre tra parentesi sono riferite a valori negativi

Si espongono, nel seguito, informazioni di maggior dettaglio sui tre settori di attività sopra indicati.

Per quanto attiene alle attività di **Safety**, come noto, il principio generale cui si ispira tutta l'attività di RFI consiste nel mantenere e, per quanto ragionevolmente praticabile, migliorare le prestazioni di sicurezza.

Come noto, il Piano Annuale della Sicurezza di RFI costituisce lo strumento operativo del Gestore per la pianificazione, attuazione ed il controllo dei progetti che è necessario porre in essere per mantenere o migliorare la sicurezza.

Anche sulla base delle indicazioni dell'ANSF e dei contenuti delle raccomandazioni della Direzione Generale per le Investigazioni ferroviarie e Marittime del MIT, l'analisi per il 2016 ha condotto all'individuazione di "aree di attenzione", utili ad agevolare l'individuazione dei progetti ad esse connessi, unitamente al riferimento degli obiettivi e degli indicatori da utilizzare per la misurazione dell'efficacia delle prestazioni nelle stesse aree di attenzione individuate.

Si riportano di seguito alcune delle aree di attenzione individuate dal Gestore:

- cantieri ferroviari;
- indebite presenze ed attraversamento della sede da parte di pedoni, dovuti principalmente a comportamenti individuali impropri;
- passaggi a livello;
- dissesto idrogeologico;
- procedure di esercizio;

- merci pericolose;
- manovre;
- manutenzione dell'infrastruttura;
- manutenzione dei veicoli;
- gestione circolazione;
- messa in servizio sottosistemi strutturali;
- riordino normativo;
- miglioramento del Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza;
- innovazioni tecnologiche.

Il monitoraggio sulle prestazioni di sicurezza per gli eventi occorsi sull'infrastruttura, è svolto dal Gestore attraverso l'utilizzo dei dati registrati nelle proprie banche dati, nel rispetto dei criteri internazionali vigenti (criteri EUAR - Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie) in applicazione del decreto legislativo n.162/2007, di recepimento della Direttiva 2004/49/CE.

Nel 2016, il numero di eventi significativi distinti secondo la classificazione EUAR si è ulteriormente ridotto rispetto al 2015 di circa l'8% (90, contro i 98 del 2015). Il dato complessivo del 2015 riportato nella Relazione al Parlamento sullo stato di attuazione 31/12/2015 era stato indicato pari a 97: come comunicato dal Gestore nella sua relazione annuale sulla sicurezza, il numero totale degli incidenti significativi è stato incrementato di una unità, per un riallineamento dei dati a seguito di una riclassificazione di un incidente in precedenza classificato come lieve.

Se confrontato rispetto al numero di eventi significativi dell'anno 2014 (109), il miglioramento è pari a circa il 19%.

La parte maggiore di tale numero ha riguardato gli investimenti di persone da parte di materiale rotabile in movimento (sono esclusi da tale dato gli investimenti causati da gesti deliberati e volontari da parte di soggetti esterni), il cui valore aumenta di 3 unità rispetto al valore del 2015 (70, contro i precedenti 67): la numerosità di questi eventi rispetto alle altre tipologie di incidente significativo, ha spinto RFI ad elevare il livello di attenzione e di impegno, per mitigare il fenomeno.

Un altro valore di evidenza riguarda la riduzione del numero di incidenti ai passaggi a livello, che risultano quasi dimezzati rispetto al 2015 (11, contro i 19 precedenti).

L'analisi condotta da RFI conferma anche per il 2016 che il 90% degli eventi incidentali sono stati ricondotti a cause esterne al sistema ferroviario o dovuti al comportamento delle persone che interagiscono con il sistema non rispettando le norme. È il caso degli incidenti ai passaggi a livello (12%) e di quelli che hanno coinvolto persone che, introdottesi senza autorizzazione nella sede ferroviaria, sono state investite dai treni (78%).

Informazioni di maggior dettaglio o ulteriori approfondimenti possono essere reperiti nella Relazione annuale sulla sicurezza per il 2016, redatta da RFI.

Nell'ambito del processo di **Security** le più significative attività poste in essere dal Gestore riguardano: trasporti straordinari di grandi numeri di persone, accessi non autorizzati negli impianti e a bordo treno, aggressioni ai clienti e al personale, attacchi informatici, attentati alla sicurezza dei trasporti, attività abusive, danneggiamenti, deturpamenti/imbrattamenti, eventi, furti (ad es. rame), investimenti di persone e/o animali, occupazioni abusive delle sedi ferroviarie, sabotaggi, vandalismi, etc. Ciò, anche al fine di garantire piena disponibilità della rete ferroviaria nazionale,

mantenendo adeguati livelli e standard di sicurezza rispetto ai fenomeni che possono comportare l'interruzione della circolazione ferroviaria.

Nel corso dell'anno 2016 è proseguita l'attività del Gestore nell'ambito del cosiddetto progetto "Gate" che mira ad incrementare il livello di sicurezza nell'ambito delle principali stazioni ferroviarie del Paese, attraverso l'istallazione di delimitazioni a protezione delle aree ferroviarie. Nel 2016 è stato redatto il progetto per la stazione di Firenze Santa Maria Novella, effettuando i necessari passaggi autorizzativi con la Sovrintendenza ai Beni Culturali ed il Comando dei Vigili del Fuoco. È stato redatto anche il progetto preliminare relativo all'impianto di videosorveglianza a tutela dei varchi (Gate) di accesso all'area ferroviaria e di altre aree sensibili della stazione.

L'installazione delle delimitazioni sinora effettuate presso le stazioni di Roma Termini e Milano Centrale hanno consentito di ottenere un'area di accesso ai treni con la pressoché totale scomparsa dei gruppi di micro-predatori, soggetti dediti ad attività illecite e questuanti molesti. L'introduzione dei Gate ha comportato l'incremento del personale addetto sin dal 2015.

I positivi riscontri all'introduzione dei varchi hanno indotto il Gestore a programmare l'estensione del programma alle altre grandi stazioni di testa della rete, per cui le attività della Security sono destinate a progressivi ampliamenti in prospettiva del sempre crescente bisogno di sicurezza, vivibilità e decoro degli ambienti ferroviari espresso dagli operatori del trasporto e della clientela. In particolare il numero di risorse è programmato crescente anche nei prossimi anni.

Per quanto concerne il fenomeno dei furti di rame, anche i dati rilevati nel 2016 confermano lo sforzo profuso dal Gestore, sia in termini di impiego di personale che di dotazioni tecnologiche ed in coordinamento con le Forze di Polizia, che ha permesso di conseguire una ulteriore riduzione del fenomeno, rispetto ai dati già significativi degli anni precedenti. Il numero di furti di rame subiti in linea rispetto al 2015 si è praticamente dimezzato: la riduzione, se raffrontata al 2012, prima annualità del Contratto di Programma - parte Servizi 2012-2014 è pari a circa il 72%.

Simili trend di riduzione sono rilevabili rispetto alla quantità di materiale trafugato complessivamente in linea ed in deposito, nonché riguardo ai danni economici, alla regolarità della circolazione ed ai ritardi.

Nella sottostante tabella 2.3.7 sono riassunti i dati appena illustrati.

Tabella 2.3.7

Furti di rame in linea	2012	2013	2014	2015	2016
Numero di furti	2.015	1.930	1.652	1.078	557
Quantità trafugata in linea e deposito (Kg)	861.635	812.760	641.180	477.787	214.921
Danni subiti (milioni di €)	10,59	9,44	7,07	5,04	3,43
di cui: (danni indiretti)	4,90	4,07	3,07	2,16	1,27
(danni diretti)	5,70	5,37	4,00	2,88	2,16
Treni coinvolti	11.117	16.642	12.742	6.761	3.725
Giorni di ritardo	147	199	145	96	54

In merito al dato riguardante il quantitativo materiale trafugato (espresso in Kg) relativo all'annualità 2015, è stato effettuato un approfondimento presso il Gestore. Tale verifica ha permesso di verificare che il dato riportato nella relazione precedente riportava per errore un dato parziale, rettificato nella successiva relazione di rendicontazione trasmessa da RFI (quantitativo corretto 477.787 kg).

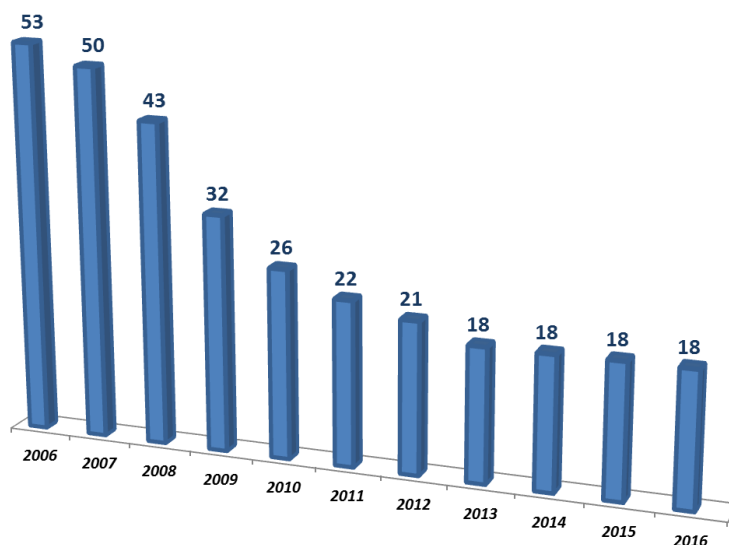
Tutte le attività di prevenzione sono condivise con la Polizia Ferroviaria, organo istituzionalmente preposto a garantire la sicurezza e l'ordine pubblico negli ambienti ferroviari.

Inoltre, nell'anno 2016 sono stati completati da parte di RFI circa 23 nuovi sistemi integrati di security (misure di sicurezza passive, quali le recinzioni e misure di sicurezza attive, quali videosorveglianza ed impianti di antintrusione) presso stazioni ad elevato flusso di viaggiatori. Il Gestore ha effettuato anche interventi per la messa in sicurezza di 13 magazzini, distribuiti su tutto il territorio nazionale, contenenti materiali pregiati. Inoltre, nel corso dell'anno, è stata effettuata da parte di RFI la messa in sicurezza di 6 posti tecnologici della linea Alta Velocità Roma-Napoli e sono stati avviati i lavori per la messa in sicurezza della linea Alta Velocità del nodo di Bologna. In riferimento all'attività di progettazione di impianti di security, nel 2016 il Gestore ha concluso circa 15 progetti per la messa in sicurezza di siti ferroviari ed ha completato la redazione della progettazione esecutiva e della documentazione di gara relativa ad un Accordo Quadro per la realizzazione di 62 nuovi impianti di security a protezione di altrettante stazioni.

In merito alle attività di **Navigazione**, anche i dati forniti dal Gestore per il 2016 confermano come i ricavi da traghettamento per le Imprese Ferroviarie nel 2016 restano sostanzialmente invariati rispetto a quelli dell'esercizio precedente, attestandosi a 18,2 milioni di euro e dimostrando come il volume si sia stabilizzato nell'ultimo quadriennio 2013-2016, dopo un periodo di progressiva diminuzione della domanda da parte delle Imprese Ferroviarie (da 53 milioni di euro di ricavi nel 2006, ai 22 milioni del 2011). Il trend descritto è illustrato nella sottostante figura 2.3.8.

Riguardo all'attività svolta nel 2016, per il traghettamento ferroviario nello stretto di Messina sono state effettuate complessivamente 10.640 corse navi a quattro binari tra Villa S. Giovanni e Messina (rispetto alle 10.681 corse del 2015). I servizi vengono erogati mediante l'utilizzo di 4 navi ferroviarie: Scilla, Villa, Logudoro e Messina.

Figura 2.3.8



Per quanto riguarda i collegamenti con la Sardegna, nell'esercizio 2016, il servizio si è svolto con la nave traghetto Scilla che ha effettuato 8 corse utilizzando, sulla sponda continentale, il terminale di Villa San Giovanni (RC). I trasporti effettuati sono esclusivamente legati a bisogni di RFI (trasporto di binari e di macchinari per manutenzione armamento).

Per quanto attiene alle attività del Gestore nello Stretto di Messina, il decreto legge 24 aprile 2017 n. 50 (convertito con la legge n.96 del 21 giugno 2017) ha disposto che *“al fine di migliorare la flessibilità dei collegamenti ferroviari dei passeggeri tra la Sicilia e la penisola, il servizio di collegamento ferroviario via mare di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138 T del 31 ottobre 2000, può essere effettuato anche attraverso l'impiego di mezzi navali veloci il cui modello di esercizio sia strettamente correlato al servizio di trasporto ferroviario da e per la Sicilia, da attuare nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente destinate al Contratto di programma-parte servizi tra lo Stato e la società Rete ferroviaria italiana Spa e fermi restando i servizi ivi stabiliti”*.

La norma interviene pertanto sull'atto di concessione di RFI prevedendo la possibilità che i servizi ferroviari di continuità territoriale con la Sicilia possano essere effettuati, attraverso una rottura di carico, anche con l'impiego di mezzi veloci, nell'ambito delle risorse già previste a legislazione vigente nel CdP-parte servizi.

In esito alla sopra richiamata disposizione normativa, andranno definite tra il Ministero ed il Gestore le modalità di svolgimento del servizio di continuità territoriale stabilite dall'Atto concessorio anche rispetto agli obblighi fissati dal CdP-parte Servizi.

2.3.3 I contributi recati dall'articolo 1, comma 294 della legge n.190/2014

Come riferito al precedente paragrafo 2.1.2, che descrive i contenuti e l'iter approvativo del nuovo Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi, l'articolo 1 comma 294 della legge n.190/2014 ha attribuito al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale 100 milioni di euro per ognuno degli anni 2015, 2016 e 2017 da destinarsi *“alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia”*.

Il decreto legge n.185 del 25/11/2015, convertito con legge n.9 del 22 gennaio 2016, ha stabilito, a parziale modifica della sopra citata legge, che le risorse relative agli anni 2016 e 2017 fossero attribuite dal MIT alle imprese ferroviarie (IIFF), con modalità da definirsi mediante apposito decreto dello stesso Ministero; in tale senso è stato successivamente emanato il decreto direttoriale n.61 del 29 dicembre 2016, in seguito modificato dal decreto direttoriale ricognitivo n.16 del 7 aprile 2017.

Nel presente paragrafo, quindi, si fornisce un resoconto dell'impiego delle risorse riferite all'esercizio 2015, riportate nella Tabella “4c” del nuovo CdP-S 2016-2021.

Le modalità di erogazione del contributo relativo all'anno 2015 sono state disciplinate dal decreto direttoriale del MIT n. 4 del 5 febbraio 2016, che ha previsto l'intera compensazione degli oneri sostenuti dalle IIFF a titolo di pedaggio, energia elettrica di trazione, traghettamento (e servizi ad esso connessi) per l'effettuazione di trasporti delle merci (compresi quelli transfrontalieri) aventi origine o destinazione nelle regioni indicate dall'articolo 1 comma 294 della legge n.190/2014.

Sulla base degli elementi forniti da RFI e dei dati comunicati dalle IIFF, il MIT a valle dell'istruttoria effettuata, ha emanato il decreto direttoriale n. 13 del 23 marzo 2017, con cui ha stabilito l'importo oggetto di erogazione in complessivi 51.225.072,09 euro, indicando la ripartizione per singola IF.

Nel corso del 2017 tali somme sono state trasferite dal capitolo 1274 del MIT al Gestore e, successivamente, sono state compensate da RFI a favore delle IIFF beneficiarie.

La restante quota degli stanziamenti, pari ad un valore di circa 49 milioni di euro, è stata ridestinata con l'articolo 47-bis, comma 6 della legge n.96 del 21 giugno 2017 a beneficio degli investimenti di RFI per il miglioramento delle connessioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai poli di generazione e attrazione del traffico e sarà oggetto di contrattualizzazione nell'ambito del nuovo Contratto di Programma-parte Investimenti 2017-2021 in corso di formalizzazione.

Tabella 2.3.9

Contributi legge n.190/2014 (art. 1 comma 294) - anno 2015	
Stanziamenti legge n.190/2014	100
Somme corrisposte alle IIFF	51
Somme residue da destinare a favore del CdP-I	49

(valori in milioni di euro)

2.4 Risultanze del sistema di Contabilità Regulatoria

In osservanza dell'articolo 5, punto 6, del Contratto di programma 2012-2014 - Parte servizi, RFI ha trasmesso nei termini la Rendicontazione relativa alle risultanze del Sistema di Contabilità Regulatoria (di seguito SCR) adottato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, per i fini di cui all'articolo 16, comma 2, del decreto legislativo n.112/2015.

Al riguardo, si rammenta che il Contratto di programma 2012-2014 - Parte servizi, è stato applicato nell'anno 2016 nelle more dell'entrata in vigore del nuovo CdP-S per il periodo 2016-2021, intervenuta il 2 ottobre 2017, come riferito in precedenza. La Rendicontazione SCR 2016 pervenuta è corredata dalle Note esplicative predisposte dal Gestore dell'infrastruttura e dalla Relazione della KPMG S.p.A., società di revisione indipendente.

Come già riferito al precedente paragrafo 2.3.1, nel corso del 2016 il Gestore ha adeguato la Contabilità Regulatoria, al fine di renderla conforme ai nuovi criteri di redazione contenuti nella Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 96 del 13 novembre 2015, che definisce i principi ed i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché i criteri per la redazione della Contabilità Regulatoria. Tali principi sono stati poi ratificati con le successive Delibere dell'ART nn. 75/2016 ed 80/2016.

In tale contesto, la società di revisione incaricata KPMG S.p.A. ha rilasciato la Relazione di competenza con data 28 luglio 2017.

In detta Relazione del 28 luglio 2017, dopo aver dichiarato di aver svolto la revisione contabile in conformità dei principi di revisione internazionali, nonché di aver acquisito *“elementi probativi sufficienti ed appropriati”* su cui fondare il suo giudizio, la KPMG S.p.A. ha espresso, senza rilievi, il giudizio che la Rendicontazione SCR *“della rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 è stata redatta in tutti gli aspetti significativi in conformità ai criteri illustrati nelle note esplicative alla stessa”*.

Per quanto di interesse, vale rilevare che la revisione legale eseguita dalla KPMG S.p.A., nell'ambito delle finalità tipiche della Rendicontazione SCR, è volta *“al fine di evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi relativi ai processi industriali o alle diverse categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici”* (articolo 16, comma 2, del decreto legislativo n.112/2015) e, pertanto, *“può non essere adatta per altro scopo”*.

Preso atto, si osserva che la Rendicontazione da parte di RFI risponde allo schema riportato nell'Allegato 7/d al CdP-S 2012-2014, con la rappresentazione del conto economico dei singoli processi industriali e delle categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, individuati in: Circolazione; Infrastruttura; Navigazione; Safety; Security; Gestione Patrimonio, e tiene conto della modifica dei criteri introdotti dalla più volte citata Delibera ART n.96/2015.

Entrando nell'analisi del dato riferito all'anno 2016, si rileva che i ricavi operativi di 2.575,27 milioni/€ sono disaggregati in:

- Pedaggio, per totali 1.058,38 milioni/€;
- Altri ricavi da servizi, per totali 238,47 milioni/€;
- Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio, per totali 975,56 milioni/€;
- Ricavi da erogazioni non rimborsabili da altre fonti pubbliche o private, per totali 35,93 milioni/€;
- Altri proventi, per totali 266,93 milioni/€.

In tale esposizione, come noto, i ricavi da Contratti di Programma o di Servizio derivano dagli stanziamenti appostati sul capitolo 1541 del bilancio dello Stato, di competenza del MEF. Tali risorse sono corrisposte a RFI secondo le modalità pattuite all'articolo 7, comma 3, del Contratto di programma 2012-2014 - Parte servizi. Esse sono pari a 975.556.791 euro per il 2016.

Dal lato dei costi operativi, la Rendicontazione SCR 2016 opera una disaggregazione per ogni attività/servizio articolata nelle seguenti voci: Costo del personale, Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, Costi per servizi, Costi per godimento beni di terzi, Altri costi operativi e, infine, Costi per lavori interni capitalizzati, che rappresentano gli incrementi patrimoniali e per ciò vengono indicati con segno positivo, a significare che non sono ricompresi tra i costi di esercizio (decurtano la componente negativa di conto economico).

Dalla differenza di tali componenti, esposte nel detto ordine, si giunge alla determinazione del Risultato Operativo Lordo (EBITDA) pari a 356,71 milioni/€, che registra un incremento rispetto all'esercizio 2015, in cui era stato rilevato nell'ammontare di 278,98 milioni/€.

Il miglioramento è dovuto - in una struttura di ricavi e costi sostanzialmente stabili con l'unica eccezione dei Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci - principalmente all'importo dei lavori interni capitalizzati, che passa da 619,64 milioni/€ del 2015 a 799,21 milioni/€ del 2016.

A tal riguardo, si nota che tali costi imputati ad aumento del patrimonio influenzano il costo medio ponderato del capitale investito, poiché ai fini della remunerazione del Capitale Investito Netto RFI utilizza un W.A.C.C. nominale, atteso che la Delibera ART n.96/2015 prevede la determinazione del Capitale Investito Netto basato su valori di costo su base storica e non su valori correnti.

Proseguendo, sono rilevate componenti economiche negative di ammortamenti e svalutazioni, al netto delle quali si giunge ad un Risultato Operativo di periodo (EBIT) pari a 215,23 milioni/€. In dettaglio, la Rendicontazione SCR 2016 espone:

- ammortamenti per 93,86 milioni/€, stabili rispetto al precedente esercizio;
- svalutazioni per 22,61 milioni/€, raddoppiati rispetto al precedente esercizio;
- accantonamenti per 25 milioni/€, aumentati sensibilmente rispetto al precedente esercizio (14,59 milioni/€).

Tali ultime componenti influenzano in senso inverso (rispetto ai costi capitalizzati) il costo medio ponderato del capitale investito, essendo computati a diminuzione del Capitale Investito Netto.

Infine, sottraendo dall'EBIT il saldo finanziario negativo pari a 34,47 milioni/€, inerente per la massima parte al finanziamento per il completamento del progetto relativo al sistema AV/AC, si ottiene un Risultato netto di esercizio di contabilità regolatoria 2016 positivo pari a 180,77 milioni/€, in deciso aumento rispetto al 2015, i cui è stato pari a 128,72 milioni/€.

Di seguito, per completezza e opportuna comparazione, si riportano il prospetto della Rendicontazione SCR 2015 (tabella 2.4.1) e il prospetto della Rendicontazione SCR 2016 (tabella 2.4.2).

Tabella 2.4.1 – risultati COREG anno 2015

Business	Circolazione	Infrastruttura	Navigazione	Safety	Security	Gestione Patrimonio	RISULTATO
TOTALE RICAVI OPERATIVI	1.214,48	1.080,66	54,60	51,22	39,52	45,32	2.485,80
Pedaggio	1.006,08	-	-	-	-	-	1.006,08
Altri ricavi da servizi	173,48	2,57	19,32	0,01	-	0,33	195,70
Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio	-	890,56	34,85	10,74	39,41	-	975,56
Ricavi da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private	12,39	41,80	0,41	3,74	0,11	-	58,45
Altri proventi	22,53	145,74	0,01	36,74	0,00	45,00	250,02
TOTALE COSTI OPERATIVI	(969,93)	(1.086,06)	(53,08)	(49,98)	(36,92)	(10,86)	(2.206,83)
Costo del personale	(478,30)	(850,28)	(33,60)	(38,52)	(16,76)	(0,12)	(1.417,58)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(224,49)	(406,59)	(4,90)	(2,65)	(1,03)	(0,06)	(639,72)
Costi per servizi	(221,42)	(349,69)	(10,85)	(10,37)	(11,23)	(3,74)	(607,30)
Costi per godimento beni di terzi	(11,52)	(20,92)	(1,47)	(0,44)	(7,66)	(1,67)	(43,68)
Altri costi operativi	(34,20)	(78,22)	(2,25)	2,01	(0,24)	(5,27)	(118,18)
Costi per lavori interni capitalizzati	0,00	619,64	0,00	0,00	0,00	0,00	619,64
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	244,55	(5,40)	1,52	1,24	2,60	34,46	278,98
Ammortamenti	(0,21)	(88,40)	(0,15)	(0,06)	0,00	(5,04)	(93,86)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(4,10)	(6,44)	(0,07)	(0,14)	(0,00)	(0,26)	(11,00)
Accantonamenti	(5,60)	(8,75)	(0,09)	(0,10)	(0,04)	0,00	(14,59)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	234,64	(108,99)	1,21	0,94	2,56	29,16	159,53
Saldo finanziario	(35,87)	(0,35)	0,82	(0,42)	(0,18)	(0,00)	(36,00)
Imposte sul reddito	1,75	3,12	0,12	0,14	0,06	0,00	5,20
RISULTATO NETTO	200,53	106,21	2,15	0,66	2,43	29,16	128,72

(valori in milioni di euro)

Tabella 2.4.2 – risultati COREG anno 2016

Business	Circolazione	Infrastruttura	Navigazione	Safety	Security	Gestione Patrimonio	RISULTATO
TOTALE RICAVI OPERATIVI	1.299,55	1.086,46	49,89	58,23	36,71	44,43	2.575,27
Pedaggio	1.058,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.058,38
Altri ricavi da servizi	213,27	3,00	19,07	0,13	0,00	2,99	238,47
Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio	0,00	890,56	30,70	17,60	36,70	0,00	975,56
Ricavi da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private	9,54	23,91	0,12	2,35	0,01	0,00	35,93
Altri proventi	18,36	168,99	0,00	38,14	0,00	41,44	266,93
TOTALE COSTI OPERATIVI	(969,40)	(1.100,64)	(50,04)	(50,03)	(39,21)	(9,23)	(2.218,56)
Costo del personale	(459,77)	(867,18)	(32,49)	(37,63)	(19,78)	(0,10)	(1.416,96)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(235,38)	(534,58)	(4,18)	(2,51)	(0,84)	(0,05)	(777,54)
Costi per servizi	(226,60)	(373,46)	(10,82)	(10,94)	(9,81)	(3,25)	(634,87)
Costi per godimento beni di terzi	(11,43)	(25,93)	(0,92)	(1,06)	(7,62)	(1,91)	(48,89)
Altri costi operativi	(36,22)	(98,71)	(1,63)	2,12	(1,15)	(3,92)	(139,51)
Costi per lavori interni capitalizzati	0,00	799,21	0,00	0,00	0,00	0,00	799,21
RISULTATO OPERATIVO LORDO (EBITDA)	330,15	(14,18)	(0,16)	8,20	(2,50)	35,20	356,71
Ammortamenti	(0,22)	(90,14)	(0,15)	(0,06)	0,00	(3,30)	(93,87)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(7,55)	(14,20)	(0,14)	(0,25)	(0,00)	(0,47)	(22,61)
Accantonamenti	(5,74)	(17,08)	(0,19)	(1,93)	(0,06)	0,00	(25,00)
RISULTATO AL LORDO DEL COSTO DEL CAPITALE IMPIEGATO (EBIT)	316,65	(135,60)	(0,63)	5,96	(2,56)	31,42	215,23
Saldo finanziario	(32,70)	(0,95)	(0,29)	(0,34)	(0,18)	(0,00)	(34,47)
Imposte sul reddito	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RISULTATO NETTO	283,95	(136,56)	(0,92)	5,62	(2,74)	31,42	180,77

(valori in milioni di euro)

2.4.1 Struttura organizzativa di contabilità regolatoria e controllo interno del Gestore

RFI S.p.A. riferisce altresì che tutte le transazioni contabili e tutte le analisi economiche di dettaglio riportate nel prospetto di rendicontazione sono rilevabili attraverso i seguenti sistemi informativi aziendali basati sulla piattaforma SAP/R3:

- **In.Rete 2000** – Sistema informativo contabile che attiene ai dati economici e fisici utilizzati per l’allocazione dei costi;
- **RUN** – Sistema informativo di pianificazione e gestione del personale;

A tale proposito RFI riferisce che l’integrazione dei due sopraindicati sistemi informativi consente la verifica capillare delle seguenti attività:

- Contabilità Generale e di Bilancio;
- Manutenzione;
- Investimenti;
- Approvvigionamenti e logistica materiali;
- Risorse umane;
- Controlling;
- Pianificazione della produzione;
- Vendita e distribuzione;
- Gestione cespiti.

In merito al sistema di controllo interno della propria rendicontazione, RFI riferisce che i costi ed i ricavi generati nelle transazioni sono attribuiti secondo regole e logiche che consentono un tempestivo e costante monitoraggio dei risultati della gestione economica.

Tale sistema è concepito per:

- consentire analisi dettagliate e diversificate sui costi ed i ricavi della Società;
- guidare ed aiutare il management verso il raggiungimento degli obiettivi;
- garantire che i dati contabili presenti nei sistemi aziendali confluiscono correttamente nel sistema di contabilità regolatoria.