

Per quanto attiene agli esercizi in esame il Gestore dell'infrastruttura ha evidenziato che i Piani annuali delle attività di *internal auditing*, condivisi tra la Direzione *Audit* e il Comitato di *Audit* ed approvati dal Consiglio di amministrazione della Società, sono stati elaborati sulla base delle indicazioni del vertice Societario e dell'Organismo di Vigilanza, nonché delle Linee Guida della Direzione centrale Audit di Ferrovie dello Stato Italiane. Sempre secondo RFI in attuazione del Piano annuale di Internal Audit 2018 e su richiesta del Vertice Societario, la Direzione Internal Audit ha concluso nel 2018 n. 35 attività di internal audit, di cui n. 6 *follow up* finalizzati a verificare l'efficace attuazione delle azioni migliorative del sistema di controllo interno. I processi sui quali si è maggiormente concentrata l'attività di internal audit sono stati: manutenzione (n. 6), amministrazione e fiscale (n. 5) e negoziale ed approvvigionamento lavori, servizi e forniture (n. 5). La valutazione di sintesi (*rating*) sull'effettivo stato del disegno e dell'operatività del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi SCIGR (espressa secondo una scala di valutazione a cinque livelli, dove R1 è la valutazione più bassa e R5 la più alta) non ha evidenziato alcuna situazione critica (R1) e n. 3 attività di audit con una valutazione carente (R2). Il monitoraggio dei Piani di Azione effettuato nel 2018 ha evidenziato un tendenziale rispetto, da parte dei responsabili dei processi aziendali (*process owner*), delle tempistiche nella definizione delle azioni migliorative e nel fornire le informazioni sul loro grado di attuazione. Nel corso del 2019, si sono conclusi n. 44 interventi di internal audit e, su richiesta del Comitato etico, n. 16 istruttorie volte a verificare la veridicità di esposti anonimi pervenuti. Al gennaio 2020 erano in corso 12 interventi di internal audit e una istruttoria. Nel 2019 la Direzione internal audit ha concluso n. 44 attività e su richiesta del Comitato etico n. 16 istruttorie volte a verificare la veridicità di esposti anonimi pervenuti. I processi sui quali si è concentrata l'attività di controllo interno sono stati la salute e la sicurezza sul lavoro e tutela ambientale (n. 7) la sicurezza dell'esercizio (n. 3), le procedure negoziali e l'approvvigionamento di lavori, servizi e forniture (n. 7), le risorse umane (n. 7), la manutenzione (n. 6) l'amministrazione fiscale (n.6) gli investimenti (n. 3). Alcune attività hanno evidenziato un SCIGR non adeguato con un giudizio di "non soddisfacente" concernente la gestione dei lavori appaltati e manutenzioni da parte dell'Unità territoriale Sud della Direzione territoriale produzione di Reggio Calabria, presunte irregolarità segnalate sulle modalità di affidamento dei progetti di ricerca e sviluppo e l'affidamento e gestione del progetto Tornelli 2.0. Su questi profili in istruttoria sono stati chiesti approfondimenti. La

Società ha comunicato di aver assunto misure correttive, volte a superare le criticità emerse, mediante attività organizzative e gestionali.

2.4.2 L'Organismo di vigilanza (ex d.lgs n. 231 del 2001)

L'Organismo di vigilanza, nominato il 19 novembre 2014, ha adottato programmi di prevenzione dei reati di cui al d.lgs. n. 231 del 2001 e definito e adeguato i modelli di organizzazione, gestione e controllo.

Nel corso del triennio in esame l'Organismo di vigilanza, che, come è noto, è dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo e di autonomi mezzi finanziari e logistici, ha vigilato sul funzionamento e l'osservanza del modello organizzativo, di gestione e controllo e ne ha curato l'aggiornamento.

L'Organismo, in linea con la disposizione di gruppo, è composto da un componente esterno dotato di specifiche competenze nella materia, dal Direttore della Direzione audit e dal Presidente del Collegio sindacale di RFI. Contestualmente al rinnovo è stato determinato in 30 mila euro il compenso annuo lordo per il Presidente e in 15 mila euro il compenso annuo lordo per il componente esterno.

2.4.3 Misure di prevenzione della corruzione, trasparenza, inconfiribilità e incompatibilità di incarichi.

Il decreto legislativo 25 maggio 2016, n. 97 (c.d. Decreto trasparenza), all'articolo 2-bis, comma 2, lett. b), ha espressamente escluso le società "quotate" dall'ambito di applicazione della disciplina dedicata alla Pubblica Amministrazione.

La novellata normativa trova pertanto applicazione nei confronti delle società in controllo pubblico quotate, per quanto riguarda la prevenzione della corruzione limitatamente all'adozione di misure di prevenzione integrative del "modello 231" e, per la trasparenza, con riferimento alla pubblicazione obbligatoria dei soli dati, documenti e informazioni relativi alle attività di pubblico interesse svolte e la garanzia dell'accesso generalizzato alle informazioni concernenti tali attività.

Ciò premesso, si deve tuttavia evidenziare che RFI ha comunicato di aver adeguato il proprio Modello 231 prevedendo apposite e mirate misure a tutela della commissione dei reati di

natura corruttiva e, in qualità di stazione appaltante, nonché le forme di pubblicità previste dalla legge n. 190 del 2012 e dal nuovo Codice appalti e di aver stipulato appositi protocolli di legalità e un protocollo di vigilanza collaborativa con l'ANAC.

Nell'ambito delle iniziative di rafforzamento del sistema di controllo interno e gestione dei rischi, l'anno 2019 vede la implementazione di alcune rilevanti iniziative. In particolare RFI si è dotata in maniera volontaristica di un sistema volto alla prevenzione dei fenomeni di corruzione: l'Anti Bribery & Corruption Management System (ABC System), per le ipotesi corruttive sia di *mala gestio* che di malfunzionamento, predisposto in attuazione delle "Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione" poste in essere a livello di gruppo e salvaguardando il più generale obiettivo di rendere il Modello predisposto dalla Società un vero e proprio supporto operativo per le strutture aziendali come efficace presidio a tutela del rischio da fenomeni corruttivi. Sempre in tema anticorruzione, particolare attenzione viene posta ai Protocolli di Legalità per la prevenzione di tentativi di infiltrazione mafiosa, con estensione delle verifiche antimafia per importi e tipologie contrattuali ulteriori rispetto a quelle previste dalle norme. Una fattispecie particolare è rappresentata dai Protocolli di Legalità per le "grandi opere", con clausole anticorruzione particolarmente severe e restrittive, accompagnate da Protocolli Operativi per il monitoraggio flussi finanziari estesi a tutti gli operatori economici della filiera dell'appalto. A beneficio del rafforzamento del sistema di controllo interno, è stato inoltre:

- varato il Sistema di rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali" (c.d. "*Tax Control Framework*"), necessario per l'intervenuto ottenimento dell'ammissione al regime di Adempimento Collaborativo della Società da parte dell'Agenzia delle Entrate, introdotto con il Decreto Legislativo 5 agosto 2015, n. 128;
- istituita la funzione *Compliance* finalizzata a curare la definizione e l'aggiornamento del Modello di *Compliance* a livello aziendale;
- istituita, come evoluzione del preesistente presidio di *Risk Officer* a staff dell'Amministratore Delegato, la struttura organizzativa *Risk Management & DPO* (*Data Protection Officer*: responsabile della protezione dei dati), in un'ottica di rafforzamento dei presidi di controllo di secondo livello.

3. LE RISORSE UMANE

Nel corso del 2019 l'assetto organizzativo aziendale è stato caratterizzato da alcuni interventi legati ad esigenze di riassetto di alcuni processi aziendali, a completamento della fase di revisione dei modelli organizzativi già avviata nel 2018. Altre tipologie di interventi sono state invece dettate da revisioni a livello di Gruppo dei modelli di *governance* per la gestione dei processi ICT e delle Relazioni Istituzionali ed hanno determinato il trasferimento del ramo d'azienda ICT di RFI in capo alla società di nuova costituzione FS Technology s.p.a., deputata a governare la strategia ICT e ad operare come Service Provider per il Gruppo FS, e la soppressione della struttura Relazioni Istituzionali di RFI in seguito all'accentramento in ambito FSI delle funzioni societarie delegate per la gestione delle relazioni istituzionali, nazionali e locali, comunitarie ed internazionali. Per quanto riguarda le dinamiche di personale, con riferimento ai contratti a tempo indeterminato, sono state effettuate 193 assunzioni tra neolaureati ed esperti, 978 assunzioni di apprendisti nelle figure professionali di esercizio della manutenzione infrastruttura (Operatore Specializzato manutenzione), 736 assunzioni di apprendisti nelle figure professionali di esercizio della circolazione (Capo Stazione e Operatore Specializzato della Circolazione), 198 assunzioni in altre figure di esercizio e 145 nelle figure professionali di ufficio. Per quanto riguarda le uscite, gli strumenti utilizzati sono stati la risoluzione incentivata del rapporto di lavoro (per i soli lavoratori che avevano già raggiunto i requisiti per l'accesso al trattamento pensionistico) e l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito (accompagnamento a pensione entro un periodo massimo di 5 anni), sulla base degli accordi sindacali sottoscritti a livello territoriale.

Si ribadisce l'avviso, già espresso nella relazione precedente (det. n. 79/2018), che la previsione dell'erogazione di importi "a titolo di incentivazione all'esodo" andrebbe correlata strettamente a situazioni di ristrutturazione o riorganizzazione aziendale.

Con particolare riferimento alla remunerazione della dirigenza, questa Corte, analogamente a quanto evidenziato nel referto concernente la Capo Gruppo Ferrovie dello Stato italiane S.p.a. (det. n. 44/2020), ritiene sia necessario conciliare la necessità di disporre di manager qualificati e motivati con politiche retributive più coerenti con l'orientamento generale assunto dall'ordinamento in riferimento alle società a controllo pubblico.

Di seguito si rappresenta l'evoluzione degli organici di RFI nel periodo 31 dicembre 2018 – 31 dicembre 2019:

- consistenza del personale RFI al 31.12.2018: n. 26.461 unità ((di cui 240 dirigenti e 26.221 tra addetti e quadri); nel 2017 le unità di personale erano 26.025;
- consistenza del personale RFI al 31.12.2019: n. 26.407 unità (di cui 251 dirigenti e 26.156 tra addetti e quadri). Il saldo deriva da ingressi per 2.587 unità (2.458 da mercato e 129 da mobilità infragruppo) ed uscite per 2.641 unità (di cui 97 per mobilità infragruppo), comprensivi delle dinamiche relative ai tempi determinati del processo navigazione.

3.3 Il costo del personale

Nel triennio si registra l'incremento del costo del personale a ruolo del 4,87 per cento tra il 2019 e il 2017, l'incremento dei costi del personale autonomo (anche se in riduzione dell'8 per cento rispetto al 2018), l'incremento del 368,7 per cento dei costi per lavoro interinale (18 per cento nel 2019).

Tabella 4 – Costo del personale

(migliaia)

	2017	2018	2019	Var % 2019/17	Var ass. 2019/17
Personale a ruolo	1.416.567	1.465.437	1.485.623	4,87%	69.056
Salari e stipendi	1.036.580	1.080.578	1.103.847	6,49%	67.267
Oneri sociali	293.675	303.855	297.311	1,24%	3.636
Altri costi del personale a ruolo	- 1.666	-1.021	- 1.266	-24,01%	400
Trattamento di fine rapporto	70.513	71.625	71.730	1,73%	1.217
Accantonamenti e rilasci	17.465	10.400	14.001	-19,83%	-3.464
Personale autonomo e collaborazioni	33	106	98	196,97%	65
Salari e stipendi	13	74	66	407,69%	53
Oneri sociali	20	32	32	60,00%	12
Altri costi	28.595	31.892	34.703	21,36%	6.108
Lavoro interinale/personale distaccato/stage	901	3.579	4.223	368,70%	3.322
Altri costi collegati al personale	27.693	28.313	30.480	10,06%	2.787

Fonte: RFI

3.4 La formazione

Il 2019 si caratterizza per una crescita ulteriore delle attività formative rispetto agli esercizi precedenti. L'incremento è legato soprattutto alle nuove immissioni, con impatto diretto sui percorsi di ingresso ed abilitativi, ma anche alla complessiva crescita della richiesta formativa in tutte le aree di intervento, con particolare riguardo alla sicurezza del lavoro, che da luglio è stata erogata in forma "estesa" (comprensiva cioè della formazione specialistica, ad esempio sulle attrezzature da lavoro) a tutti i neoassunti. Dal punto di vista della strategia formativa, il 2019 è stato caratterizzato da una scelta di continuità rispetto a quanto avviato nell'anno precedente, ed in particolare:

- l'impegno dedicato al *target* dei neoassunti, sia nei profili di esercizio che in quelli di staff, per consolidare ingaggio e responsabilizzazione, in linea con il nuovo modello di *Leadership* di Gruppo;
 - le iniziative a supporto della Cultura della Sicurezza, *in primis* con la prosecuzione della formazione sulla *Safety Culture*, specificamente dedicata agli apprendisti assunti tra il 2016 e il 2017 (circa 500);
 - l'erogazione degli specifici moduli sulle "*Non technical skills*" o "NTS" di comunicazione, lavoro in squadra e gestione della pressione operativa per i mestieri chiave della circolazione ferroviaria, individuate come competenze *core* dello *human factor* per la sicurezza d'esercizio.
- Infine, sono da annoverare, per la loro specificità rispetto all'attività commerciale tipica di RFI, i due progetti dedicati rispettivamente al personale delle Sale Blu, unico di *front line* nel panorama dei mestieri aziendali, e alla formazione linguistica, attraverso la fruizione di corsi prevalentemente *on line* (circa 650 corsi attivati per un totale di oltre 2500 ore fruite).

3.5 Le consulenze e prestazioni professionali

Le consulenze valorizzate nel bilancio tra i costi per servizi sono pari a euro 275 mila nel 2017, 750 mila nel 2018 e 382 mila nel 2019. L'importo della voce "Prestazioni Professionali" valorizzata nei bilanci 2017, 2018 e 2019, anch'essa tra i costi per servizi, per rispettivamente 8,49 mln di euro, 8,75 mln e 8,96 mln, è in massima parte riconducibile a corrispettivi riconosciuti a legali esterni, a spese notarili per le attività connesse all'ordinaria gestione della Società, a corrispettivi erogati alla società di revisione. In merito alla richiesta di notizie circa il recepimento delle Linee Guida ANAC n. 12 del 2018, per i servizi legali RFI è emerso che la

Società, a differenza di ANAS che ha un proprio Albo professionale, si avvale dell'Albo degli avvocati e consulenti fiduciari del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane la cui iscrizione può essere fatta attraverso il sito istituzionale della Capogruppo. L'Albo è gestito direttamente da FS, presso la Direzione Centrale General Counsel, Affari Societari e Compliance, mentre i singoli incarichi vengono conferiti dalle competenti strutture delle Società del Gruppo FS che richiedono la prestazione. L'aggiornamento dell'Albo da parte di FS Italiane avviene con cadenza annuale. Il Gruppo FS si riserva la valutazione delle domande di iscrizione di inserimento in Albo, conformi, sulla base delle esigenze gestionali, ai titoli, alle esperienze maturate e in relazione alle materie ed al territorio. L'inserimento nell'Albo non comporta alcun diritto o legittima aspettativa dei Professionisti in merito al conferimento di incarichi. La voce "Altro", afferisce prevalentemente ai corrispettivi riconosciuti ai professionisti incaricati in qualità di consulenti tecnici di parte (CTP) della redazione delle perizie estimative ed ai rimborsi spese connessi agli incarichi relativi ai punti precedenti. RFI ha infine evidenziato che la consociata Italferr s.p.a. ha reso servizi di ingegneria a seguito di "affidamento diretto" e che i corrispettivi sono determinati a valori di mercato. I ricavi operativi di Italferr per consulenze e servizi di ingegneria resi a RFI concernenti nodi, itinerari, registrano valori in aumento nel triennio considerato, passando da 147,6 mln del 2017 a 187,8 mln del 2019.

4. GESTIONE DELLA RETE FERROVIARIA IN UN MERCATO LIBERALIZZATO

Come già ampiamente sottolineato, il ruolo svolto da RFI, quale Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale (GI), è definito anche in relazione agli interventi del legislatore comunitario volti a raggiungere la piena liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario in Europa.

Come già riferito, la Direttiva CE 91/440 (recepita in Italia dal d.lgs. 8 luglio 2003, n. 188), allo scopo di aumentare la concorrenza e l'efficienza della rete e dei servizi di trasporto comunitari, ha disposto la separazione sia contabile sia societaria tra il gestore della rete e l'erogatore dei servizi di trasporto ferroviario. In Italia la separazione societaria è stata realizzata con la costituzione, all'interno della *holding* FSI, di RFI che gestisce le infrastrutture e di Trenitalia S.p.a. che si occupa dei servizi di trasporto ferroviario.

La Direttiva n. 2012/34/UE, c.d. "Recast"⁸, ha introdotto per ciascuna impresa elementi per meglio definire il perimetro dei diversi segmenti di attività consentendo, in termini di gestione, organizzazione ed impiego degli *asset*, di distinguere più marcatamente le attività regolate da quelle a mercato, anche attraverso il passaggio da una contabilità di tipo regolatoria⁹ ad una di tipo industriale e attraverso la contendibilità dei servizi offerti alle imprese ferroviarie.

Il Governo italiano, considerato il termine del 16 giugno 2015¹⁰, per il recepimento della richiamata Direttiva 34/2012 e per esigenze di chiarezza ed adeguamento del quadro normativo, ha inteso superare le disposizioni del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, emanando il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, integralmente sostitutivo del precedente. In particolare, viene rafforzata l'autonomia e l'indipendenza sul piano giuridico, organizzativo, decisionale e contabile del GI, al fine di garantire trattamenti uniformi ai vari operatori e una maggiore trasparenza nell'assegnazione delle tracce e nella definizione degli accordi quadro.

⁸ La direttiva europea 2012/34/UE, di riadattamento (c.d. *recast*) delle precedenti direttive in materia, ha rinnovato le disposizioni per lo sviluppo dello spazio unico delle ferrovie europee, con lo scopo di agevolare il trasporto ferroviario tra gli Stati membri dell'Unione europea, promuovendo lo sviluppo della competizione e la libera circolazione di persone e merci.

⁹ L'obiettivo della contabilità regolatoria è quello di rappresentare, sulla base delle informazioni presenti sui sistemi contabili l'utilizzo delle risorse ricevute dallo Stato sulle singole aree di business in coerenza con la normativa sopramenzionata, anche al fine di garantire la rispondenza con la contabilità generale e i Contratti di programma stipulati.

¹⁰ Il 20 luglio 2015 la Commissione europea aveva avviato la procedura d'infrazione n. 2015/0303 per mancato recepimento della Direttiva 2012/34/Ue.

Il citato decreto n. 112/2015 ribadisce, all'articolo 3 comma 1, la possibilità di assegnare la gestione dell'infrastruttura, o parte di essa, a diversi organismi o imprese nonché affidare la gestione di uno o più impianti di servizio ad un "operatore dell'impianto di servizio", definito dalla Direttiva "Recast" quale entità giuridica pubblica o privata che dovrà operare in modo tale da conseguire un profitto ragionevole.

In particolare, per quanto concerne la gestione dell'infrastruttura, si dispone la ridefinizione delle reti ferroviarie regionali e dei criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso ed assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi con riferimento alle predette reti. Il citato decreto n. 112 del 2015 ribadisce, inoltre, l'esigenza di un equilibrio tendenziale dei conti tra i ricavi complessivi a vario titolo conseguiti ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura.

Nell'ottica della razionalizzazione, trasparenza, efficienza ed efficacia della spesa destinata alla realizzazione di opere pubbliche gli interventi sono ora inseriti organicamente nella nuova pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture a livello nazionale che assume a riferimento il Piano generale dei trasporti e logistica (PGTL) e il Documento pluriennale di pianificazione (DPP). Quest'ultimo costituisce lo strumento unitario di programmazione triennale delle risorse per gli investimenti pubblici e di raccolta aggregata degli interventi e delle opere da realizzare, nonché dei progetti di fattibilità meritevoli di finanziamento.

Ciò premesso e anche sulla base di quanto definito dal Piano strategico quinquennale, attualmente ancora in via di adozione a cura del Governo ai sensi dell'articolo 1 comma 7 del d.lgs. n. 112 del 2015, il GI deve definire un nuovo Piano commerciale e un contratto di programma congruente con il predetto DPP e con il piano commerciale e adottare il Registro dei beni. In particolare, RFI in sede istruttoria ha comunicato di aver predisposto il Piano commerciale 2019¹¹, tenendo conto dei documenti di pianificazione strategica di provenienza statale e in particolare, dell'allegato al Documento di economia e finanza per il 2019, denominato "Relazione sugli interventi nelle aree sottoutilizzate l. n. 196/2009, art. 10, integrata dal d.lgs. n. 88 del 2011, art. 7". 11 Piano Commerciale – edizione settembre 2019 è stato pubblicato, per commenti, il 20 settembre 2019. La versione definitiva, per applicazione, è stata pubblicata il 27 febbraio 2020. Il successivo aggiornamento del Piano Commerciale è

¹¹ Articolo 15, comma 5 e segg. del d.lgs. n. 112/2015.

stato pubblicato, per commenti, il 30 ottobre 2020. La versione definitiva è stata pubblicata sul sito web della Società il primo marzo 2021.

Per quanto concerne l'adozione del Registro dei Beni previsto dall'articolo 15, comma 8 del d.lgs. n. 112 del 2015 RFI in sede istruttoria ha comunicato di aver sviluppato un apposito applicativo informatico per rispondere a quanto previsto dalla legge, sulla base di quanto già presente nei sistemi informatici aziendali a supporto della gestione dei processi operativi del Gestore (con particolare riguardo a quelli di manutenzione).

Con riferimento alle scelte adottate in materia di contabilità regolatoria, perimetrazione e allocazione dei costi, applicazione dei principi e criteri di calcolo delle tariffe e dei corrispettivi, RFI ha comunicato di aver adottato, in ottemperanza all'atto di regolazione adottato dall'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) con delibera n. 96 del 13 novembre 2015, appositi documenti metodologici per la determinazione dei corrispettivi richiesti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (cd. Pacchetto minimo d'accesso - PMdA) e per gli altri servizi erogati dal GI diversi dal PMdA. A seguito di quanto disposto dalla delibera n. 138 del 2017, RFI è stata invitata a verificare e completare tutte le informazioni di specifici rendiconti di conto economico e stato patrimoniale predisposti dall'Art, caratterizzati da un maggior livello di dettaglio rispetto agli analoghi prospetti di contabilità regolatoria di cui alla citata delibera n. 96 del 2015, al fine di ricomprendere per tutti i servizi, regolati (PMdA e altri servizi alle IF) e non regolati, la disaggregazione delle singole voci di costo per ciascuno dei 6 processi industriali del Gestore, ad effettuare la ricostruzione analitica delle voci di costo confluite nei predetti rendiconti.

Con delibera dell'Art n. 130 del 2019 a conclusione del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 sono state definite le misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari dando piena attuazione al Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 ed introducendo nuove misure di regolazione applicabili ad una pluralità di impianti di servizio e servizi in questi prodotti, unitamente ad altre specificamente applicabili alle stazioni passeggeri, ai raccordi ferroviari, ai centri di manutenzione ed alle infrastrutture ferroviarie portuali.

Con l'entrata in vigore del regolamento UE 2016/2338, che modifica il regolamento CE 1370/2007, le Autorità competenti (Stato, Regioni ed enti locali) di ogni Stato membro dell'Unione Europe devono stabilire le specifiche degli obblighi di servizio pubblico - *Public*

service obligation (PSO), con l'obiettivo di migliorare la qualità dei servizi offerti. Il regolamento prescrive l'introduzione di specifici indicatori di *performance* per consentire la verifica della puntualità, della qualità dei servizi, la frequenza delle operazioni ferroviarie, la qualità del materiale rotabile e la capacità di trasporto di passeggeri, nonché l'adozione di sanzioni da applicare in caso di mancato rispetto dei requisiti di prestazione stabiliti.

Nell'ambito del "Quarto pacchetto ferroviario", che ha l'obiettivo di favorire la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo, sono state recepite con il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 e con il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57 due importanti direttive UE aventi l'obiettivo di accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie nell'UE e ridurre i costi e i tempi delle procedure amministrative; si tratta, nella specie, della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, concernente l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione e la direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie.

Con riferimento invece al c.d. "Pilastro politico", la Direttiva n. 2370 del 2016 è stata recepita nell'ordinamento italiano con il decreto legislativo 23 novembre 2018 n. 139 che ha introdotto modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112 ribadendo che, per poter esercitare le "funzioni essenziali" (ossia l'adozione di decisioni relative "all'assegnazione delle tracce ferroviarie" e "all'imposizione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura"), il gestore deve essere organizzato come un'entità giuridicamente distinta da qualsiasi impresa ferroviaria e, nelle imprese ad integrazione verticale (qual è il caso del Gruppo FSI), da qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa¹². In tale quadro, RFI dovrà costantemente verificare la compatibilità del proprio assetto con le nuove e più stringenti prescrizioni in merito alla indipendenza organizzativa e decisionale, alla imparzialità nella gestione del traffico, della programmazione e della manutenzione, nonché all'applicazione delle disposizioni sulla trasparenza finanziaria.

Inoltre, con riferimento all'art. 11 bis RFI ha precisato che nel Prospetto Informativo della Rete (PIR) - elaborato e pubblicato da RFI ai sensi dell'art. 14 del d.lgs n. 112 del 2015 e sottoposto alla preventiva verifica dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti - sono contenute le regole in

¹² La direttiva (UE) 2016/2370 definisce «gestore dell'infrastruttura», qualsiasi organismo o impresa responsabili dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria di una rete nonché della partecipazione al suo sviluppo come stabilito dallo Stato membro nell'ambito della sua politica generale sullo sviluppo e sul finanziamento dell'infrastruttura.

base alle quali vengono assunte le decisioni relative alla gestione del traffico (paragrafo 2.4 del PIR) e le tempistiche con cui si comunicano alle Imprese Ferroviarie (IF) le diverse indisponibilità infrastrutturali a fronte dell'esecuzione di lavori di manutenzione o potenziamento della rete, nonché le fasi di interlocuzione con le stesse IF per definire i richiamati programmi di indisponibilità (paragrafo 2.3.3.5 del PIR). RFI ha inoltre precisato che il richiamato paragrafo 2.3.3.5 del PIR è redatto in stretta aderenza ai dettami della Decisione Delegata (UE) 2017/2075 che ha sostituito l'Allegato VII della Dir. 2012/34/UE; in secondo luogo, si rileva che i programmi di riduzione della capacità sono pubblicati da RFI nel PIRWEB, applicazione interattiva via internet che costituisce integrazione al PIR.

RFI ha, inoltre, precisato che per l'anno 2019, i consiglieri ed i sindaci di RFI hanno sottoscritto ai sensi dell'articolo 11 del d.lgs. n. 112 del 2015, comma 8 e primo capoverso del comma 9 una dichiarazione attestante il permanere delle condizioni di imparzialità e assenza di conflitti di interesse. Per quanto riguarda, invece, l'art. 11 *quinquies* (meccanismi di coordinamento) sono in corso i dovuti approfondimenti all'interno della società al fine di adeguatamente e correttamente dare seguito a quanto previsto nell'articolo in parola. Infine, l'art. 11 *ter* (Delega e ripartizione delle funzioni del gestore dell'infrastruttura) non ha trovato attuazione nell'ordinamento di RFI, in quanto il Gestore dell'infrastruttura non ha attuato deleghe e ripartizioni delle funzioni di gestione dell'infrastruttura ferroviaria ad entità diverse.

4.1 La sicurezza sul lavoro e del sistema ferroviario

Il Piano annuale della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (PSE) e il Piano annuale della sicurezza del lavoro e tutela ambientale (PdLA) sono gli strumenti societari per la pianificazione e il controllo delle iniziative realizzate per il mantenimento e il miglioramento della sicurezza che, nel complesso, costituiscono il Piano annuale integrato della sicurezza di RFI.

Nel 2017 e 2018 RFI ha continuato a svolgere la propria attività di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale in possesso dell'Autorizzazione di Sicurezza, rilasciata dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF).

Nel corso del 2018 sono proseguite le attività del tavolo tecnico istituito a fine 2017 con il Gestore dell'infrastruttura RFI per affrontare le principali criticità emerse nell'attività di

supervisione svolte dall'ANSF che, nella Relazione preliminare sulla sicurezza ferroviaria 2018, ha individuato nella gestione del processo manutentivo una delle principali criticità del sistema ferroviario e ha emanato, anche a seguito del grave incidente ferroviario di Pioltello (25 gennaio 2018), specifiche raccomandazioni affinché si risolvessero le criticità riscontrate con la revisione dei propri processi manutentivi in coerenza con quanto stabilito dai Metodi comuni di sicurezza definiti dalla normativa europea di riferimento.

Nel mese di maggio del 2018 RFI ha acquisito l'Autorizzazione di Sicurezza da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria francese (EPSF) per la tratta di confine "Bardonecchia - Modane (esclusa)". Si rileva che la gestione della circolazione e la manutenzione su tale tratta sono attualmente a carico di RFI pur essendo in parte su territorio francese.

Il 18 giugno 2019, è stato sottoscritto, dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e Rete Ferroviaria Italiana, un Accordo di collaborazione con l'obiettivo di realizzare un collegamento automatico tra le basi dati dei sistemi dell'Agenzia e il modello di rete di RFI finalizzato a rendere più efficienti gli strumenti necessari per lo svolgimento delle attività istituzionali di rispettiva competenza. In particolare, RFI in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, che detiene le informazioni caratterizzanti la rete, mette a disposizione attraverso un capillare collegamento informatico, tutte le informazioni contenute nella banca dati "Modello di Rete" mentre l'Ansf, che ha il compito di rilasciare il Certificato di Sicurezza necessario per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, mette a disposizione di RFI le informazioni relative al Certificato di sicurezza i cui dati sono utili al Gestore per il rilascio delle tracce.

Nella tabella seguente si evidenzia la distribuzione degli incidenti ferroviari per tipologia.

Tabella 5 - Incidenti ferroviari per tipologia *

Descrizione	Numero incidenti significativi**			
	2016	2017	2018	2019
Collisione di treno con veicolo ferroviario	1	2	2	1
Collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari	3	0	4	3
Deragliamento di treno	2	5	8	5
Incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello	15	12	3	5
Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi	72	75	91	52
Incendio a bordo del materiale rotabile	1	3	3	4
Altro (incidente)	5	7	5	6
Totale	99	104	116	76

Fonte: ANSF "La sicurezza ferroviaria nel 2019" all. 1.

*I dati comprendono i dati registrati sulla [Rete RFI] ed i dati registrati sulla [Reti Regionali Interconnesse].

** come definiti dal d.lgs. 14 maggio 2019, n. 50 "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie." V. all. 1, Appendice, 1.1: «Incidente significativo»: qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi;

Fonte: RFI

5. IL PIANO INDUSTRIALE

Nell'ambito della politica generale del trasporto ferroviario e tenendo conto della strategia di sviluppo e dei finanziamenti dello Stato RFI è tenuta ad elaborare e aggiornare il Piano industriale¹³ (PI) comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da trasmettere al Mit e all'Art per l'approvazione. Il Piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimale dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio economico e finanziario del Gestore.

Il PI si articola con una prospettiva regolatoria pluriennale (5 anni) con aggiornamento annuale ed espone, in modo organico, le linee strategiche dell'impresa, i principali obiettivi economici e finanziari che si intendono raggiungere, le azioni che saranno intraprese per permettere il conseguimento degli obiettivi stessi, le nuove iniziative o gli investimenti previsti per realizzare l'ottimale impiego e lo sviluppo delle infrastrutture, l'efficienza dei trasporti e l'equilibrio finanziario.

Nel settembre 2016 il Consiglio di amministrazione di RFI ha approvato il nuovo Piano d'impresa che si sviluppa nell'arco temporale del decennio 2017-2026, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, incentrato su cinque pilastri strategici: integrazione modale passeggeri, logistica integrata, infrastrutture integrate, sviluppo internazionale e digitalizzazione, centralità del cliente.

Nel Piano, inoltre, è prevista la progressiva integrazione delle ex "ferrovie concesse" nell'ambito dell'infrastruttura ferrovia nazionale, con l'obiettivo di ottenere maggiore capillarità del servizio ferroviario, maggiore efficienza e, soprattutto, maggiore sicurezza garantita dagli elevati standard tecnologici adottati da RFI. Per sostenere lo sviluppo del nuovo Piano Industriale, RFI ha pianificato nel decennio 2017-2026 un volume di investimenti pari a circa 56 miliardi di euro, con volumi medi annui di spesa superiori ai 5 miliardi.

A tal fine appare indispensabile che RFI monitori negli anni di validità del Piano la coerenza del piano industriale e del modello organizzativo aziendale con i principi del d.lgs. n. 112 del 2015 (spazio unico ferroviario europeo), della innanzi ricordata Direttiva UE 2016/2370 del 14 dicembre 2016 (c.d. "Quarto pacchetto ferroviario") e del Documento pluriennale di

¹³ Ora definito Piano commerciale dall'art. 15 comma 5 del d.lgs. n. 122/2015.

pianificazione del Mit ai sensi del d.lgs. n. 228 del 2011. In tale contesto strategico risulterà fondamentale l'ottimizzazione del sistema di controllo interno attraverso azioni di *internal auditing* sui processi operativi e di supporto e attività di *risk management*, nonché l'aggiornamento costante del Modello organizzativo e di gestione (c.d. "Modello 231").