

La tabella n. 6 riporta l'incidenza e la variazione del personale ripartito per livello professionale alla data del 31 dicembre degli anni 2012 e 2013.

Tabella n.7 Incidenza e variazione percentuale del personale di RFI ripartito per livello professionale. Anni 2012/2013.

Livelli		In servizio al 31.12.2012	In servizio al 31.12.2013	Incidenza %	□□%
					2013/2012
Quadri	Q1	1.511	1.507	5,56	-0,27
	Q2	4.623	4.640	17,12	0,37
Direttivi	A	636	664	2,45	4,22
Tecnici	B	6.905	7.092	26,16	2,64
	C	5.040	5.063	18,68	0,45
Operatori	D	7.678	7.337	27,07	-4,65
	E	375	488	1,80	23,16
	F	83	74	0,27	-12,16
	Totale	26.851	26.865	99,10	0,05
Dirigenti		250	243	0,90	-2,88
Totale complessivo		27.101	27.108		0,03

Fonte RFI

Dalla lettura della soprarchiamata tabella emerge la sostanziale invarianza nelle dimensioni degli occupati e le modifiche avvenute tra le diverse categorie.

2.2 La gestione del personale

Nel 2013 l'evento di maggiore rilievo, per quanto attiene la gestione del personale, è stato l'entrata a regime del CCNL e del Contratto aziendale del Gruppo FS. Il nuovo contratto prevede importanti innovazioni quali l'introduzione di una maggiore produttività, ottenuta con una più grande flessibilità nella gestione delle presenze, con maggiori orari di lavoro e un incremento economico. E' stato introdotto un sistema di incentivazione a breve termine di tipo *Management by Objectives* (MBO) o *management by results* nel quale la quota variabile della retribuzione è strettamente correlata al raggiungimento degli obiettivi di performance assegnati dal vertice aziendale, secondo una logica di tipo "top-down" e in coerenza con gli obiettivi strategici dell'esercizio.

Nella definizione degli obiettivi particolare rilevanza è stata data agli indicatori relativi alla sicurezza sul lavoro e alla sostenibilità ambientale considerati valori competitivi e leve strategiche per RFI e per il Gruppo. Nel processo di MBO per l'esercizio in esame l'entità degli incentivi da erogare è stata strettamente correlata alla posizione ricoperta, alla prestazione individuale e ai risultati complessivamente conseguiti dal Gruppo.

Nel corso del 2013 sono poi proseguite le attività di formazione per riqualificare il personale che è risultato in esubero a fronte dell'introduzione nella rete di nuove tecnologie volte ad ottimizzare la regolazione del traffico e di aumentare gli standard di sicurezza del trasporto ferroviario.

La Società ha inoltre attivato le procedure per utilizzare l'esodo incentivato attingendo alle risorse accantonate nell'apposito Fondo¹⁴ pari a 50,5 mln di €.

Parallelamente, la Società ha ritenuto necessario accedere anche al Fondo di sostegno al reddito e all'occupazione, originariamente istituito ai sensi dell'articolo 59 della legge 449/1997¹⁵ con l'obiettivo di supportare gli interventi di riassetto industriale del Gruppo FSI e di attenuare le ricadute sociali che i medesimi interventi potrebbero determinare. Attraverso il Fondo, la cui consistenza al 31 dicembre 2013 è pari a 129,5 mln di euro, sono erogate al personale prestazioni ordinarie (pagamento di azioni formative di riconversione e riqualificazione professionale e erogazione di specifici trattamenti economici a favore dei lavoratori interessati da riduzioni dell'orario di lavoro) e straordinarie (erogazione straordinaria di assegni per il sostegno all'occupazione e al reddito dei lavoratori dichiarati in esubero nell'ambito dei processi di ristrutturazione aziendale).

Inoltre, tra i fatti di maggior rilievo concernenti la gestione del personale verificatisi nel 2013 si segnala fra l'altro la sottoscrizione, in data 30 luglio 2013, dell'Accordo con le organizzazioni sindacali che prevede, tra l'altro, l'adeguamento del richiamato Fondo di sostegno al contesto normativo scaturito dall'entrata in vigore della legge n. 92 del 2012 cd. "Riforma Fornero"¹⁶, l'estensione a 60 mesi della durata

¹⁴ Il cd. "incentivo all'esodo" è un reddito da lavoro dipendente corrisposto dal datore di lavoro al lavoratore a fronte della risoluzione anticipata consensuale del rapporto di lavoro.

¹⁵ Il comma 6 dell'articolo 59 della legge 449 del 1997, successivamente modificato dalla lettera d) del comma 47 dell'art. 3 della legge 28 giugno 2012, n. 92, dispone l'istituzione, con accordo collettivo tra le parti, di un fondo a gestione bilaterale che definisce misure per il perseguitamento di politiche attive di sostegno al reddito e all'occupazione nell'ambito del processo di ristrutturazione aziendale.

¹⁶ La piena operatività delle innovazioni introdotte dal menzionato Accordo e la piena funzionalità del Fondo avverrà solo a seguito dell'adozione dell'apposito decreto interministeriale di recepimento a cura dei competenti dicasteri (lavoro ed economia). Frattanto, al fine di assicurare la continuità dei prestazioni del Fondo, il Ministero del lavoro (Direzione generale Politiche attive e passive del lavoro, nota prot. 40 del 12 marzo 2014) ha consentito che il Comitato Amministratore del Fondo in carica potesse deliberare l'accesso

massima di permanenza nel fondo e l'attivazione di progetti per favorire un "ricambio professionale" attraverso l'introduzione di professionalità adeguate agli standard operativi e produttivi imposti dalle più moderne tecnologie.

Infine, si evidenzia l'Accordo sottoscritto in data 2 agosto 2013 con le Organizzazioni sindacali nazionali che prevede la riqualificazione e il reimpiego dei lavoratori inidonei o non riqualificabili verso le attività di esercizio, che non trovano possibilità di impiego in RFI o nelle altre Società del Gruppo, in progetti di decoro e piccola manutenzione nelle stazioni, in particolare in quelle impresenziate (circa 1.700), con l'obiettivo di realizzare un miglioramento dei livelli di qualità percepiti e dell'immagine aziendale collegati ai servizi offerti nelle medesime stazioni.

2.3 Il costo del lavoro

Da un raffronto dei dati rispetto all'esercizio precedente emerge che il costo del personale medio unitario *pro/capite* è cresciuto nel 2013 del 1,3%, il costo complessivo del personale è aumentato del 0,3% (pari a 4,3 mln di euro) e mediamente il personale in attività è diminuito nel 2013 del 1 %.

Dall'analisi dell'incidenza del costo del lavoro sui costi operativi e sui ricavi aziendali emerge che il costo del lavoro si è attestato a 1.456,2 milioni di euro e rappresenta oltre il 67 % dei costi operativi della Società, assorbendo poco meno del 55 % dei ricavi aziendali.

alle prestazioni straordinarie dei progetti territoriali sottoscritti nel 2013 e attendere agli adempimenti connessi. La Direzione Centrale Risorse Umane e Organizzazione di FSI con nota del 5 settembre 2014 ne ha sollecitato l'approvazione alle competenti strutture del Ministero del Lavoro.

Tabella n. 8 Variazione ed incidenza del costo del lavoro su costi operativi e ricavi aziendali. Anni 2012-2013

(dati in €)

	2012	2013	▲% 2013/2012
Risorse umane (media annua)	27.582	27.304	-1,01
Costo complessivo	1.451.910.051	1.456.225.070	0,30
Costo medio unitario	52.641	53.335	1,32
Ricavi totali	2.663.346.892	2.675.921.106	0,47
% Ricavi totali	54,5	54,4	
Costi operativi	2.286.587.331	2.159.406.842	-5,56
% Costi operativi	63,5	67,4	

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati RFI

Tabella n. 9 Costo del lavoro disaggregato per voci di costo. Esercizi 2012 -2013

(importi espressi in €/000)

ELEMENTI DI COSTO		ANNO 2012			ANNO 2013			Δ% '13/'12
		Dirigenti	Altro personale	Totale	Dirigenti	Altro personale	Totale	
RETRIBUZIONI	Competenze fisse	24.237	795.852	820.089	23.581	815.224	838.805	2,3%
	Straordinario		42.788	42.788	-	36.510	36.510	-14,7%
	Trasferte	707	15.161	15.868	712	14.833	15.545	-2,0%
	Competenze accessorie	4.312	140.788	145.100	5.229	146.768	151.997	4,8%
	Indennità di mancato preavviso		438	438	87	601	687	56,9%
TOTALE RETRIBUZIONI		29.256	995.027	1.024.283	29.609	1.013.936	1.043.545	1,9%
ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI	Contributi all'INPS e altri Ist. Prev.li e acc.(al netto accantonamenti rinnovo ccnl e con ipotesi invarianza oneri apprendisti 2011 e 2012)	3.814	63.922	67.736	4.150	76.118	80.268	18,5%
	Contributi all'INPS Fondo Speciale	5.676	211.022	216.698	5.392	208.101	213.493	-1,5%
	Accantonamento fondo TFR	1.805	66.158	67.963	1.752	70.028	71.780	5,6%
	pro forma Altri Costi per quadratura (accantonamenti oneri ccnl e differenza oneri apprendistato 2012)		- 1.000	- 1.000		1.159	1.159	n.s
	TOTALE ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI	11.295	340.101	351.396	11.294	355.406	366.700	4,4%
Altri costi del personale a ruolo		203	-2.919	-2.716		4.553	4.553	-267,6%
Totale costo personale di ruolo		*40.754	1.332.209	1.372.963	40.903	1.373.896	1.414.799	3,0%
Altri costi del personale		129	78.818	78.947		41.426	41.426	n.s
COSTO DEL LAVORO		40.883	1.411.027	1.451.910	40.903	1.415.322	1.456.225	0,3%

Fonte: RFI

* La voce in sede di approvazione del bil. 2012 ha subito una riclassifica in diminuzione pari a 3.910 mila euro relativa al recupero vertenze di lavoro e pertanto risulta Euro 1.501.589

Nel 2013 la voce *Retribuzioni*, articolata nelle diverse componenti fisse ed accessorie, subisce un aumento del 1,9 %, in controtendenza con l'andamento dell'esercizio 2012. Nello specifico, diminuiscono le spese per *straordinario, competenze accessorie* (legate prevalentemente alla politica meritocratica attuata dalla Società, secondo piani definiti di raggiungimento degli obiettivi aziendali) e aumentano le spese connesse con *l'indennità di mancato preavviso* (che quantifica l'onere delle contribuzioni soggette a tassazione separata correlate alle fuoruscite anticipate dal servizio).

In aumento del 4,4% gli *Oneri sociali e previdenziali* e i versamenti all'INPS (+ 18,5%), in diminuzione del 1,5 % i contributi previdenziali destinati a Fondi speciali istituiti presso il medesimo Ente previdenziale.

Di seguito si riporta la retribuzione media annua corrisposta al personale dirigente e dipendente della Società, al netto degli oneri sociali e delle voci relative ad altri costi del personale, nel biennio 2012/2013.

Tabella n. 10 Retribuzione media di dirigenti ed impiegati (€/000)

	Anno 2013			
	Dirigenti	Altro personale	Dirigenti	Altro personale
Totale Retribuzioni	29.256	995.028	29.609	1.013.936
Retribuzione media	113,5	36,4	119,8	37,5
Δ % retribuzione su anno precedente	1%	-1,50%	5,51	2,91

Fonte:RFI

Nel 2013 i 247 dirigenti aziendali hanno avuto una retribuzione media di circa 113 mila euro annui pro/capite, pari ad un onere complessivo di 29,6 milioni di euro.

La retribuzione media di un lavoratore dipendente si attesta a 37.500 euro aumenta del 2,96% rispetto al 2012.

2.4 La formazione del personale

Nel 2013 il piano formativo di RFI S.p.A., strumento rilevante nelle politiche della sicurezza, delle dinamiche organizzative nonché della razionalizzazione del personale, è stato incentrato, in particolare, sulle tematiche relative alla sicurezza, sia in termini di esercizio ferroviario sulla base delle indicazioni fornite dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), sia in termini di sicurezza del lavoro.

Gli obiettivi alla base delle iniziative attivate sono stati:

- il rispetto degli adempimenti richiesti dagli accordi stato-regioni in materia di sicurezza del lavoro;
- il miglioramento continuo degli indici infortunistici attraverso una sistematica sensibilizzazione del personale direttamente coinvolto nelle attività di manutenzione infrastruttura;
- la diffusione della cultura della sicurezza ferroviaria;
- l'organizzazione e la gestione in sicurezza dei processi produttivi;
- il miglioramento delle competenze di gestione, programmazione ed esecuzione della manutenzione degli enti rilevanti ai fini della sicurezza.

Sono state svolte, nel 2013, un totale di 178.000 giornate uomo di formazione, con una media di circa 7 giornate medie pro-capite, valore quest'ultimo in linea con la media degli anni precedenti.

Nel 2013 sono state attivate iniziative di formazione continua a favore del personale attraverso le risorse dei Fondi interprofessionali¹⁷.

In particolare, a seguito di specifica richiesta istruttoria, RFI ha riferito che nell'ambito del Piano di Formazione 2013, sono state erogate in totale n. 14.503 ore di formazione finanziata con Fondi interprofessionali ex legge 388/2000 (Fondimpresa). Tale formazione, articolata in n. 8 Piani formativi aziendali multiregionali, ha coinvolto n. 10.012 dipendenti ed ha riguardato le seguenti aree tematiche:

- formazione tecnico-professionale;
- formazione al ruolo;
- formazione sulla sicurezza.

¹⁷ I Fondi interprofessionali per la formazione continua sono organismi associativi di diritto privato istituiti dalle organizzazioni sindacali e dei datori di lavoro maggiormente rappresentative a livello nazionale ai sensi della legge 388/2000 con lo scopo di sostenere l'evoluzione delle competenze professionali attraverso la formazione continua del personale. I Fondi interprofessionali si alimentano con lo 0,30% dei contributi previdenziali versati all' INPS per finanziarie iniziative di formazione e aggiornamento dei lavoratori.

Del totale degli interventi formativi avviati, n. 6 sono terminati e n. 2 sono ancora in corso. Il valore economico complessivo dei Piani formativi approvati ammonta a € 9.197.645,00 (comprensivo dei costi di formazione, logistica e costo del lavoro) di cui € 3.176.650,00 finanziati da Fondimpresa. Si trasmette in allegato il dettaglio dei suddetti interventi.

Nella tabella sotto riportata si riepilogano, per ciascuna delle quattro aree indicate, il numero di lavoratori interessati, il volume di giorni/uomo di formazione erogata e il costo complessivo. Come si può notare il costo totale risulta aumentato a fronte di un numero di giornate/uomo erogate in sostanziale diminuzione.

Tabella n. 11 Formazione erogata per area di competenza (000/€)

Area	2012			2013		
	N. Partecipazioni	Volumi (gg/u)	Costo (mgl€)	N. Partecipazioni	Volumi (gg/u)	Costo (mgl€)
Istituzionale	470	853	0,0	121	120	40
Manageriale	1.438	2.332	495,4	509	769	681
Trasversale/Comune	2.392	4.277	60,2	174	544	25
Tecnico Professionale	188.752	191.064	1.845,6	179.031	177.816	2.415,0
TOTALI	193.052	198.526	2.401,2	179.835	179.249	3.161,0
Medie/occupato	7,00	7,20	87,1	7,02	7	116,1

Fonte :RFI

2.5 La sicurezza sul lavoro

È proseguito, anche nell'esercizio in esame, il piano di interventi destinato a garantire la sicurezza sui luoghi di lavoro ed a fronteggiare i rischi operativi, in osservanza delle disposizioni contenute nel D.Lgs. n. 81/2008.

Nel 2013, a seguito dei risultati positivi conseguiti negli esercizi precedenti che hanno consentito di raggiungere anticipatamente gli obiettivi fissati nel triennio 2011-2015 (- 25% infortuni e - 10% frequenza infortuni), la Capogruppo ha rivisto gli obiettivi e gli indirizzi in materia di salute e sicurezza sul lavoro per gli esercizi 2013-2105.

Le nuove disposizioni mirano alla costruzione di un modello di sicurezza basato sulla prevenzione, che prevede la partecipazione inclusiva di tutti i soggetti aziendali e garantisca standard di sicurezza elevati e la costante riduzione degli infortuni. I nuovi

obiettivi si prefiggono la riduzione annuale del 3% degli infortuni e del 2% della loro frequenza¹⁸.

Per quanto attiene, più in generale, alla sicurezza della circolazione ferroviaria nel 2013 è proseguita la formazione rivolta al personale RFI nell'ottica di un continuo processo di miglioramento del Sistema di gestione della sicurezza (SGS)¹⁹, attualmente in fase di adeguamento al nuovo contesto normativo (d.lgs n. 162 del 2007 e direttiva 1/dir/2010 emanata dall'Agenzia) e, pertanto, oggetto di un'autorizzazione di sicurezza da parte dell'ANSF²⁰.

In ordine a ciò l'ANSF, con il rilascio di una provvisoria autorizzazione, ha evidenziato l'esigenza di adeguamento del SGS che *“non è solo una mera formalità”* ma serve a garantire che qualsiasi modifica apportata ai processi di sicurezza non diminuisca le prestazioni, in termini di sicurezza, del sistema stesso e, quindi, l'introduzione di nuove tecnologie o le ristrutturazioni organizzative non possono prescindere da esso²¹.

Nel 2013 gli incidenti ferroviari sono lievemente diminuiti. Quelli classificati come “gravi” dalle direttive comunitarie sono stati 100 rispetto ai 107 del 2012. In diminuzione anche gli incidenti totali, ovvero il numero complessivo degli eventi, comprendendo anche quelli non classificati come “gravi”. Calano leggermente anche le vittime e feriti: 62 morti e 34 feriti gravi, rispetto ai 69 e 39 del 2012. Dal confronto internazionale, emerge che i valori di incidentalità, riferiti al periodo 2006 – 2013, sono allineati con quelli registrati nei principali Paesi europei, mentre il dato relativo alle conseguenze, in termini di morti e feriti gravi, permane sopra la media europea.

Il seguente grafico evidenzia l'andamento degli incidenti “tipici”²² negli anni 2003-2013.

¹⁸ Corte dei conti, Relazione Sezione del controllo sugli enti sul risultato del controllo eseguito sulla gestione di Ferrovie dello Stato italiane S.p.A. per l'esercizio 2013

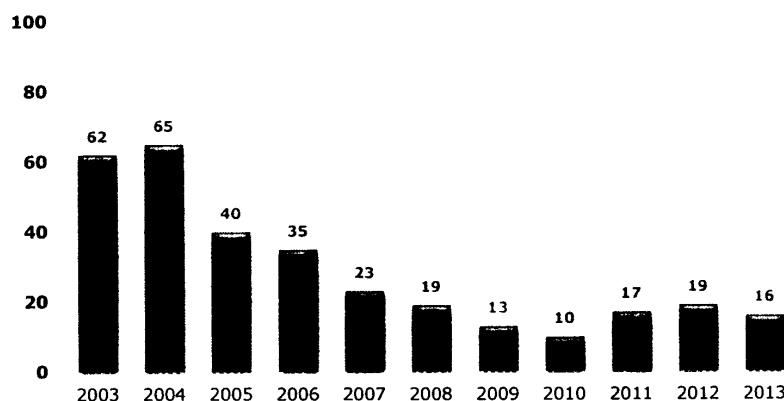
¹⁹ Il Sistema di gestione della sicurezza è l'organizzazione e le operazioni messe in atto dal GI per assicurare la gestione sicura delle operazioni.

²⁰ Ai sensi dell'articolo 15 del decreto legge 162 del 2007 per poter gestire e far funzionare l'infrastruttura ferroviaria il Gestore deve ottenere una autorizzazione di sicurezza dell'ANSF. L'ANSF ha rilasciato l'autorizzazione provvisoria in data 6 febbraio 2013 successivamente prorogata, a fine settembre 2013, nella sua validità temporale fino al 30 giugno 2014.

²¹ ANSF, Relazione annuale “Andamento della sicurezza delle ferrovie nell'anno 2013”, Firenze 6 marzo 2014 p. 12.

²² Si ricorda che si intende per *tipico* l'episodio che registra collisioni, deragliamenti, incendi e investimenti di veicoli stradali in corrispondenza dei passaggi a livello. Per contro, gli incidenti *“Atipici”*, che sostanzialmente rilevano il numero degli investimenti di persone e la caduta di viaggiatori dai treni in movimento, sono stati pari a 84 nel 2013 e 88 nel 2012.

Tabella n. 12 Andamento incidenti cd. "Tipici" - Unione internazionale delle ferrovie



Fonte: Bilancio RFI 2013

Nel 2013 sull'infrastruttura ferroviaria nazionale di RFI, sono stati registrati 16 incidenti "Tipici" UIC rispetto ai 19 registrati nel corso del corrispondente periodo del 2012 facendo rilevare una diminuzione dei valori di circa il 15,5%.

L'importanza che la sicurezza riveste ha fatto sì che con il decreto legge n. 69/2013 cd. "Del Fare", anche prima dell'approvazione del contratto di programma - parte investimenti 2012-2016, per l'importo già disponibile di 300 milioni di €²³, è stata autorizzata la contrattualizzazione degli interventi per la sicurezza ferroviaria immediatamente cantierabili, e destinati in accordo con il MIT alla prosecuzione del "Piano per la sicurezza della circolazione ferroviaria" predisposto dalla Società in osservanza dell'Atto di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del luglio 2009 e della successiva Direttiva n.1/2010 dell'ANSF.

²³ DPCM n° 194 del 1 marzo 2012, a valere sul "Fondo Interventi urgenti e indifferibili" (istituito dall'art.33 comma 1 della legge 183/2011).

2.6 Le consulenze

Nell'esercizio si rileva da un lato un consistente aumento della quantità di incarichi seppure con un sostanziale mantenimento della spesa sostenuta nell'esercizio precedente (989 mila euro nel 2013 e 985 mila euro nel 2012).

Tra le spese sostenute si evidenzia la erogazione di un servizio di *management* e *recruiting* dei dirigenti (per oltre 300 mila euro) e la erogazione di prestazioni formative a favore del personale di RFI, per oltre 400 mila euro, tra cui due corsi di formazione teorico/pratica di guida sicura tenuti presso l'autodromo di Vallelunga nel 2013 (per 100 mila euro) ai quali hanno partecipato quadri impiegati ed operai impiegati nelle Direzioni territoriali produzione di Firenze, Roma e Napoli e nella Direzione tecnica impiegati in attività di "pronto intervento" su guasti all'infrastruttura ferroviaria.

Nella tabella in appendice sono stati messi a confronto la quantità degli incarichi di collaborazione utilizzati nel 2013 in raffronto con l'esercizio 2012.

La differenza tra i costi per consulenze di RFI (713 mila € nel 2012 e 10 mila € nel 2013) tra i due esercizi è dovuta sostanzialmente al cambiamento del criterio di imputazione dei costi per cui nel 2013 gli oneri relativi alla formazione professionale sono stati ricondotti, anziché nella voce "Consulenze", nell'ambito della voce "Prestazioni professionali", passate da 11.3 mln di € nel 2012 a 11.94 mln di € nel 2013 (+550 mila €) di cui il 45,75% riguardanti spese per il contenzioso amministrativo e civile gestito dalla Direzione Affari legali e societari.

Nella tabella seguente si evidenzia la composizione della voce di bilancio "Prestazioni professionali":

Tabella n. 13... Composizione della voce di bilancio "Prestazioni professionali". Es. 2013 (importi in €)

	Descrizione	Importo	Incidenza %
A	Corrispettivi riconosciuti ai legali esterni impiegati nella difesa in giudizio ed agli oneri di registrazione degli atti:	10.222.000,00	85,6%
B	Corrispettivi riconosciuti alle società fornitrice dei corsi di formazione professionale istituzionale e/o obbligatoria, erogata da RFI (Importo ricompreso nel prospetto in Appendice)	555.000,00	4,6%
C	Altro	1.167.000,00	9,8%
	TOTALE	11.944.000,00	100%

Fonte RFI"

3. LA LIBERALIZZAZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO E L'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI (ART)

Il ruolo svolto da RFI, quale gestore dell'infrastruttura ferroviaria, si è determinato anche in relazione agli interventi del legislatore comunitario volti a raggiungere la piena liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario in Europa.

Tale processo, avviato dall'Unione a partire dai primi anni '90 con la direttiva n.91/440 è proseguito con l'adozione di una nutrita serie di direttive e regolamenti raggruppati a partire dal 2001 nei c.d. "pacchetti ferroviari" (i primi tre pacchetti già recepiti nel nostro ordinamento ed il "quarto pacchetto" presentato dalla Commissione UE a gennaio scorso ed in via di approvazione da parte del Parlamento europeo e del Consiglio dell'unione europea²⁴.

Con la recente approvazione della Direttiva "Recast" oltre a razionalizzare le normative esistenti²⁵ si è inteso accelerare il processo di integrazione del settore dei trasporti e, in particolare, migliorare l'efficienza e la competitività della rete e del mercato ferroviario europeo²⁶ anche attraverso l'accesso equo e non discriminato di nuovi operatori, la definizione di nuove regole per il funzionamento del mercato stesso, l'interoperabilità della rete con la definizione di standard tecnici, il coordinamento e sviluppo delle infrastrutture europee, la revisione della disciplina degli aiuti di Stato e la realizzazione di un'unica area di trasporto europea anche attraverso la piena liberalizzazione di tutti i segmenti del mercato ferroviario²⁷.

Nello specifico, con la Direttiva CE 91/440, primo atto di derivazione comunitaria che ha dato avvio al processo di liberalizzazione, è stata operata in Italia la

²⁴ Per un approfondimento si rinvia al paragrafo 10.

²⁵ in particolare, la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, la direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. La Direttiva n. 2012/34/UE dovrà essere recepita nelle legislazioni nazionali entro il 16 giugno 2015.

²⁶ Il Governo ha inserito nell'Allegato al DFE 2014 l'attuazione della direttiva "Recast" tra le azioni e iniziative prioritarie, da proporre durante il semestre di presidenza italiana dell'Unione europea e, in tal senso, intende adoperarsi per la definizione della posizione comune nel Consiglio europeo.

²⁷ Con il Regolamento (UE) n. 1315/2013 il Parlamento europeo ha avviato la revisione della Rete TEN-T, allo scopo di realizzare una rete completa ed integrata che comprenda e colleghi tutti gli Stati membri dell'UE in maniera intermodale ed interoperabile, per contribuire alla realizzazione, entro il 2050, di uno spazio unico europeo dei trasporti basato su un sistema di trasporti competitivo ed efficiente. In particolare, si prevede la creazione di una rete TEN-T articolata su due livelli: una rete centrale a livello di UE (da realizzare entro il 2030) basata su un "approccio per corridoi", ed una rete globale (da realizzare entro il 2050) che comprenderà infrastrutture a livello nazionale e regionale. Con il Regolamento n. 1316/2013 concernente "Connecting Europe facility" è disciplinato il nuovo "Meccanismo per collegare l'Europa" attraverso lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti con uno stanziamento complessivo pari a 26,3 miliardi di € di cui 11,3 provenienti dal Fondo di coesione cui potranno accedere gli Stati con PIL pro- capite inferiore al 90% della media UE-27.

separazione delle attività di gestione dell’infrastruttura da quelle relative alla prestazione del servizio di trasporto ferroviario, sia sul “*piano contabile*” che adottando una “*separazione societaria*” e, a partire dal 1º luglio 2001, la nuova configurazione societaria del Gruppo FS vede il MEF proprietario al 100% del pacchetto azionario di “Ferrovie dello Stato S.p.A.”, che, a sua volta, detiene il 100% del pacchetto azionario di “Trenitalia S.p.A.”, società di trasporto ferroviario, e di RFI, società giuridicamente distinte fra loro.

La Direttiva 34/2014 “Recast” intende introdurre ulteriori elementi per chiarire 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 regolatoria ad un di tipo industriale e la contendibilità dei servizi offerti alle imprese ferroviarie.

Il quadro istituzionale negoziale si è sin qui strutturato con l’obiettivo di garantire lo sviluppo di una rete ferroviaria sicura ed efficiente attraverso la istituzione di specifici organismi quali l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, (ANSF), l’Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) e da ultimo, con l’istituzione dell’Autorità di regolazione dei Trasporti (ART).

L’ANSF è un organismo indipendente creato per disciplinare la sicurezza della circolazione ferroviaria sulla rete nazionale, vigilare sull’applicazione delle norme, rilasciare autorizzazioni e certificazioni e omologazioni alle imprese ed ai gestori di infrastrutture ferroviarie operanti in Italia - prevista dal Decreto Legislativo n. 162 del 10 agosto 2007. Diversamente, in attuazione della direttiva 2001/14/CE²⁸, “*per garantire assoluta autonomia e piena indipendenza di carattere organizzativo, giuridico e decisionale*” è stato istituito, in un primo momento, l’URSF istituito alle dirette dipendenze del Ministro dei trasporti e delle infrastrutture con compiti di vigilanza sulla concorrenza nei mercati del trasporto ferroviario ed alla risoluzione del relativo contenzioso, cui è recentemente succeduta l’Autorità di regolazione dei trasporti

²⁸ Nella direttiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001 è previsto (articolo 30) che “ciascuno Stato membro istituisce un organismo di regolamentazione. Detto organismo, che può essere il ministero competente in materia di trasporti o qualsiasi altro organismo, è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell’infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all’assegnazione e dai richiedenti”. Inoltre l’art. 6,3º così dispone: “Gli Stati membri adottano misure necessarie per garantire che le funzioni essenziali che determinano accesso equo e non discriminatorio all’infrastruttura, elencate nell’allegato II, siano attribuite a enti o società che non prestano a loro volta servizi di trasporto ferroviario indipendentemente dalle strutture organizzative è necessario provare che il presente obiettivo è stato realizzato. Gli Stati membri possono tuttavia incaricare le imprese ferroviarie della riscossione dei diritti e attribuire loro la responsabilità di gestione dell’infrastruttura ferroviaria, ad esempio investimenti, manutenzione e finanziamento.”

(ART)²⁹.

All'ART sono stati affidati, tra l'altro, nel campo del trasporto ferroviario compiti di regolazione e di promozione della concorrenza, di tutela dei consumatori, di vigilanza sulle condizioni di accesso alle infrastrutture e ai servizi, sui livelli di efficienza e di qualità dei medesimi servizi, sull'adeguatezza delle tariffe applicate e dei corrispettivi richiesti a fronte dei servizi erogati.

In particolare, l'ART è chiamata a garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, alle stazioni e ai servizi correlati.

L'Autorità, in qualità di organismo di regolazione di cui all'*articolo 37 del d.lgs. n. 188/2003*, è chiamata, fra l'altro, a "definire i criteri per la determinazione dei pedaggi, per l'assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura". Tuttavia, l'articolo 17 comma 11 del D.Lgs 188/03 attribuisce al MIT il compito di fissare con decreto il "quadro per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura" mentre l'articolo 37 comma 2 lett. i) del DL 201/2011 assegna all'ART la "definizione dei criteri per la determinazione dei pedaggi". Sarebbe opportuno, ai fini dell'individuazione del soggetto responsabile per definire i criteri per determinare il calcolo del canone, chiarire quale parte della norma del 2003 sia rimasta in vigore.

Sul tema della definizione delle condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie e ai connessi servizi è stato recentemente avviato e concluso dall'ART (delibera n. 70 del 31 ottobre 2014) un procedimento per l'adozione di specifiche misure di regolazione teso ad adeguare l'attuale Prospetto informativo della rete (PIR) 2014 adottato da RFI a dicembre 2013 e a verificare l'adeguatezza della regolazione vigente concernente l'organizzazione e la gestione dell'infrastruttura e, in particolare, gli Accordi quadro, l'assegnazione della capacità su di un arco di tempo pluriennale alle imprese ferroviarie e alle regioni, la gestione della circolazione "perturbata", lo sgombero delle infrastrutture, gli effetti della mancata

²⁹ L'Autorità di regolazione dei trasporti è stata istituita ai sensi dell' art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481 e subentra nelle funzioni all'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, opera in piena autonomia, con indipendenza di giudizio e di valutazione, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione. Le attribuzioni dell'Autorità non sostituiscono né surrogano alcuna competenza di amministrazione attiva o di controllo ma esprimono una funzione di regolazione, promozione e tutela della concorrenza nel settore dei trasporti. L'Autorità è, in definitiva, chiamata ad assolvere a compiti di regolazione economica del settore, anche attraverso l'emanazione di direttive per assicurare la trasparenza, la disaggregazione e la separazione contabile e gestionale delle imprese regolate, anche in modo da distinguere costi e ricavi riguardanti le attività di servizio pubblico. Con DPR 9 agosto 2013 si è proceduto alla nomina dei componenti dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce, la determinazione dei pedaggi relativi alle tratte AV, i sistemi di gestione del "performance regime", la definizione degli obblighi di separazione e contabilità regolatoria, l'inventario delle pertinenze della rete, il regime d'accesso e uso dei servizi, i servizi di manovra, l'assistenza alle persone a mobilità ridotta, gli spazi pubblicitari, i desk informativi e la fornitura di servizi automatizzati alla clientela finale.

L'ART ha ritenuto, in sede di approvazione della richiamata delibera n. 70/2014, di dover avviare uno specifico procedimento istruttorio riguardante la determinazione dei pedaggi per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria tradizionale da concludersi entro il 30 settembre 2015.

Significativa nell'ambito della Direttiva Recast è la previsione della possibilità di assegnazione dei compiti di gestione dell'infrastruttura, per una rete o parte di essa, a diversi organismi o imprese nonché affidare la gestione di uno o più impianti di servizio.

I richiamati servizi potranno essere resi da un «operatore dell'impianto di servizio», definito dalla Direttiva Recast quale entità giuridica pubblica o privata che dovrà operare in modo tale da essere indipendente³⁰ dalle imprese ferroviarie e conseguendo un "profitto ragionevole". L'iniziativa intrapresa dall'ART è coerente con quanto previsto dalla Direttiva cd. "Recast" che, come detto, ha l'obiettivo di rifusione delle precedenti direttive e di facilitare la concreta applicazione da parte degli Stati membri.

In tale contesto, la Commissione europea, pur riconoscendo la compatibilità con l'ordinamento comunitario del modello gestionale in cui il Gestore dell'infrastruttura è inserito in una struttura verticalmente integrata con a capo una holding³¹, quale quella di RFI, ha stabilito che gli Stati membri devono provvedere affinché per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto siano tenute contabilità separate rispetto alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, anche al fine di consentire di verificare il rispetto del divieto di trasferimento di fondi pubblici a fini diversi da quelli del potenziamento e mantenimento delle infrastrutture.

In tale prospettiva deve intendersi l'adeguamento della normativa nazionale che ha stabilito con la legge 9 agosto 2013 n. 98 che "la separazione contabile e dei bilanci deve fornire la trasparente rappresentazione delle attività di servizio pubblico e dei

³⁰ Sotto il profilo dell'indipendenza gli operatori di detti impianti di servizio dovranno essere organizzati in modo tale da essere indipendenti sotto il profilo organizzativo e gestionale dagli enti o società che detengono una posizione dominante sui mercati nazionali dei servizi di trasporto ferroviario e dovranno tenere contabilità e bilanci separati.

³¹ Tale posizione è stata ratificata nella recente sentenza del 3 ottobre 2013 con cui la Corte di Giustizia Europea si è pronunciata in merito alla procedura di infrazione (causa C-369/11).

*corrispettivi e/o fondi pubblici percepiti per ogni attività*³².

La Direttiva "Recast" prevede, inoltre, che funzioni essenziali quali quelle relative all'assegnazione delle tracce e all'attribuzione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura siano poste in essere da enti o società che non svolgono a loro volta servizi di trasporto ferroviario ovvero da organismi indipendenti dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo e decisionale.

RFI, in sede di approvazione del bilancio 2013³³, ha inteso aderire ai principi della Direttiva 34/2012 che introduce elementi che chiariscono 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.

³² Art. 24, comma 2 del DL 21 giugno 2013, n. 69 convertito in legge dall'articolo 1, comma 1 L 9 agosto 2013, n. 98. Il Governo nella relazione al decreto legge n. 69/2013, tenuto conto della procedura di infrazione (n. 2013/2213) avviata dalla Commissione europea, ha dato atto che l'Italia ha recepito la separazione contabile fra le varie attività (soprattutto tra il settore merci e passeggeri), ma deve operare l'ulteriore separazione contabile delle singole attività. In tale prospettiva si è provveduto ad all'inserimento, nel testo del decreto legislativo n. 188 del 2003, di tale ulteriore condizione a garanzia dell'indipendenza tra GI e IF.

³³ RFI Bilancio di esercizio 2013, pag. 11