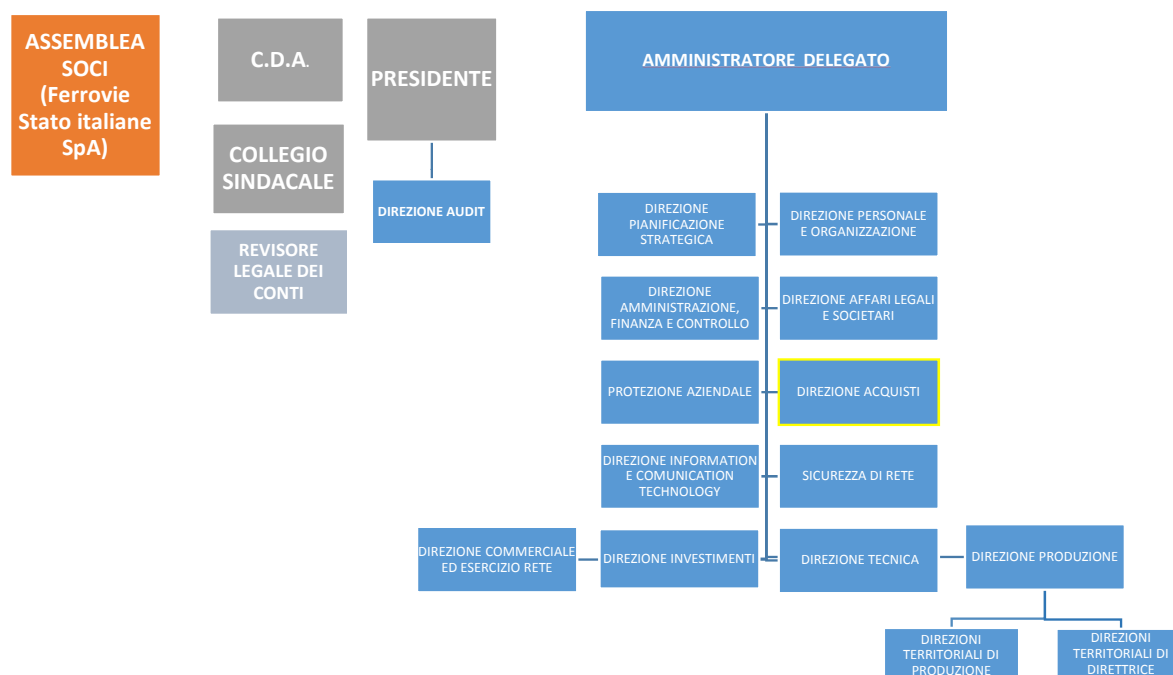


La tabella n. 3 evidenzia l’assetto organizzativo di Rfi al 31 dicembre 2014.

Tabella 3 - Assetto organizzativo Rfi. Gruppo Ferrovie dello Stato italiane



Fonte: Elaborazione Corte dei conti

La tabella n. 4 riporta l'articolazione organizzativa di Rfi con indicazione del personale assegnato.

Tabella 4 - Articolazione organizzativa Rfi. Personale assegnato al 31 dicembre 2014

Direzione/Struttura	Dirigenti	Quadri	Direttivi	Tecnici specializzati	Tecnici	Operai specializzati	Operatori	Generici	Totale*
Produzione	79	4.806	389	6.012	4.759	6.846	510	69	23.470
Personale e organizzazione	22	208	62	390	24	34	52		792
Comm.le ed esercizio rete	22	203	42	98	12	16	2	1	396
Tecnica	18	147	36	73	5	9	1		289
Investimenti	32	155	43	36	3	5	1		275
Protezione Aziendale	2	36	7	141	6	14	1		207
Acquisti	5	30	19	34	5	5			98
Information communication technology	4	42	18	30					94
Amm.ne finanza controllo	6	41	11	18	2	1			79
Sicurezza di rete	4	47	14	12		1			78
Affari legali e societari	8	41	16	12					77
Pianificazione strategica	7	24	2	2					35
Audit	3	17	5	1					26
Staff. Ad	3	5	4	3	3				18
Totale	215	5.802	668	6.862	4.819	6.931	567	70	25.934

Fonte: Rfi

\*ai n. 25.934 dipendenti vanno aggiunti n. 15 dipendenti in distacco.

Nel corso del 2014 anche a causa della progressiva introduzione di nuove tecnologie ed in un'ottica di efficientamento dei processi produttivi, sono proseguite le azioni di riorganizzazione e di razionalizzazione. In particolare si è operato sulle strutture territoriali della "Direzione produzione" che rappresentano la rete operativa di gestione, mantenimento e messa in sicurezza dell'intera infrastruttura ferroviaria comprensiva della rete, delle stazioni e dagli apparati che attengono alla circolazione e alla manutenzione dei treni.

## 1.7 Strumenti di controllo

Il Collegio sindacale assicura il controllo sistematico in ordine alla corretta applicazione delle disposizioni societarie e vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Capogruppo e sul suo concreto funzionamento. La Capogruppo Fsi S.p.A. in qualità di "Ente di interesse pubblico" ai sensi art. 16 del d.lgs. n. 39/2010, all'esito di gara europea, ha affidato nel novembre 2014 ad una nuova società la revisione legale dei conti per tutte le società del Gruppo con oneri a carico di Rfi per complessivi 1,14 milioni di euro nel

triennio 2014-2016 dei quali 305 mila euro per il 2014<sup>8</sup>. La società incaricata ha svolto la revisione contabile e ha ritenuto la relazione sulla gestione coerente con il bilancio di esercizio e quest'ultimo conforme agli Ifrs adottati dall'Ue, essendo redatto con chiarezza e in grado di rappresentare, in maniera veritiera e corretta la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa di Rfi.

### **1.7.1 La funzione di *internal auditing***

Presso Rfi è istituita una specifica funzione di *internal auditing*, di riferimento gerarchico e funzionale del Presidente, del Comitato di audit e del Collegio sindacale.

Il Comitato di Audit, la cui composizione è stata integrata a seguito degli avvicendamenti intervenuti nella compagine consiliare, ha fornito l'assistenza tecnica al C.d.A. con la supervisione generale dei processi amministrativi, le revisioni contabili di bilancio e del controllo interno.

Nel corso del 2014 la Direzione Audit ha verificato l'adeguatezza e il funzionamento del sistema di controllo interno della Società con specifico riguardo al perseguimento degli obiettivi aziendali quali: la tutela del patrimonio aziendale, l'efficacia ed efficienza delle operazioni e la conformità a leggi, regolamenti, contratti e disposizioni interne.

Rfi ha riferito che le attività di auditing sono state svolte in conformità al modello organizzativo e di gestione ex d.lgs. n. 231/2001, al Piano di Audit 2014 e degli indirizzi formulati dalla Direzione centrale audit di Capogruppo.

Le venticinque attività di auditing hanno interessato, in particolare, i principali macroprocessi della società, la gestione amministrativa e fiscale, quella del personale, la gestione delle scorte e del materiale "tolto d'opera", gli investimenti, la pianificazione e programmazione della manutenzione ordinaria e straordinaria, il ciclo acquisti.

Nelle risultanze delle attività di audit effettuate nel 2014 si evidenziano ancora margini di miglioramento in settori riguardanti, in particolare, i sistemi di qualificazione, la gestione dei parallelismi ed attraversamenti, la gestione del parco autovetture aziendali, la gestione dei passaggi a livello, la gestione dei subappalti.

### **1.7.2 L'Organismo di vigilanza (ex d.lgs n. 231/2001)**

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

---

<sup>8</sup> Assemblea Ordinaria dei Soci di Rfi, seduta del 18 dicembre 2013.

Nel corso del 2014 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.

### **1.7.3 Misure di prevenzione della corruzione, trasparenza, inconfiribilità e incompatibilità di incarichi.**

La Società in attuazione dell'articolo 11 del d.lgs. n. 33/2013, così come modificato dalla l. n. 114/2014, e degli indirizzi e delle Linee guida del Mef e dell'Anac, che hanno inteso definire l'ambito soggettivo di applicazione della normativa in materia di trasparenza e prevenzione della corruzione, dovrà adeguare e integrare i presidi anticorruzione già adottati a norma del d.lgs. n. 231/2001 con misure idonee a prevenire anche i fenomeni di corruzione e di illegalità in coerenza con le finalità stesse della l. n. 190/2012.

In questa prospettiva è da collocarsi il Protocollo di vigilanza collaborativa siglato in data 25 febbraio 2016 tra ANAC e Rfi al fine di assicurare legalità e prevenzione della corruzione negli appalti ferroviari, verificare la conformità dei bandi di gara al Codice dei contratti pubblici, prevenire infiltrazioni criminali, monitorare il corretto svolgimento delle gare d'appalto e supervisionare l'esecuzione dei lavori.

## 2. Le risorse umane

### 2.1 La consistenza del personale

Per la selezione e il reclutamento del personale dirigente Rfi si attiene a specifiche procedure emanate dalla Capogruppo che prevedono una prima ricerca di professionalità all'interno del Gruppo e, in caso di indisponibilità la ricerca sul mercato. Nella tabella che segue si dà conto, rispettivamente, delle variazioni che l'organico ha registrato nel corso degli anni 2013 e del 2014.

La consistenza del personale a ruolo al 31 dicembre 2014 è pari a 25.949 con una riduzione rispetto all'anno precedente di 1.159 unità (-4,28%).

Tabella 5 - Andamento organico -2013-2014

Descrizione	2013	2014	(unità)
			Δ 2014/2013 %
Assunzioni da mercato	415	360	-13,25
Assunzioni per reintegre giudiziali	16	8	-50,00
Assunzioni per definizione contenzioso	4	15	275,00
Mobilità netta tra Società del Gruppo	972	89	-90,84
<b>Totale ENTRATE</b>	1.407	472	-66,45
Accessi al fondo di sostegno al reddito	693	937	35,21
Accessi al Fondo incentivo all'esodo	328	223	-32,01
Altre cessazioni (dimissioni, licenziamenti, decessi)	379	471	24,27
<b>Totale USCITE</b>	1.400	1.631	16,50
Consistenza complessiva personale a ruolo	27.108	25.949	-4,28

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati RFI.

### 2.2. La gestione del personale

Nell'anno di riferimento sono proseguite le azioni di revisione dell'assetto organizzativo e dei processi produttivi nonché l'immissione di innovativo *know how* tecnologico che, unito ad un sistema premiale di incentivi, previsto dal Ccnl, ha consentito - secondo Rfi - l'incremento della produttività del lavoro.

E' continuata, in linea con il Piano industriale, la ridefinizione dei processi decisionali e degli ambiti di responsabilità con l'obiettivo di rendere più funzionale la gestione dell'intera infrastruttura con particolare riguardo alle attività di produzione, manutenzione e messa in sicurezza della rete. Sono inoltre proseguite le azioni di reimpiego dei lavoratori che a causa di ristrutturazione organizzativa non hanno trovato possibilità di impiego in Rfi o nelle altre Società del Gruppo e sono stati destinati a progetti di decoro e piccola manutenzione nelle stazioni, in particolare in quelle impresenziate (circa 1.700).

Parallelamente alle azioni di riorganizzazione Rfi ha attivato procedure per:

- l'esodo incentivato dei lavoratori che avevano già raggiunto i requisiti pensionistici con le risorse accantonate nell'apposito fondo;
- l'accesso alle prestazioni del Fondo di sostegno al reddito del personale del Gruppo Fsi con accompagnamento a pensione del lavoratore licenziato cui mancano meno di 4 anni sulla base degli accordi sindacali raggiunti a livello territoriale nel 2013 e nel 2014<sup>9</sup>.
- azioni di formazione e di riqualificazione del personale al fine di consentirne il reimpiego in altre attività.

La Direzione personale e organizzazione assiste le società controllate (Terminali Italia, Blufferries, Ltf e Bbt-Se) offrendo supporto specialistico nelle materie di competenza, anche al fine di assicurare il necessario coordinamento rispetto agli obiettivi di Rfi e coerenza con le disposizioni di Gruppo. E' da rilevare, infine, che la Direzione personale e organizzazione di Rfi (e ora le neo costituita Direzione Sanità) assicura numerose e diversificate attività in ambito sanitario, tra le quali la sorveglianza sanitaria e la certificazione di idoneità al lavoro del personale appartenente alle società del Gruppo.

### **2.3 Il costo del personale**

Nel 2014 si sono prodotti interamente gli effetti sul costo lavoro dovuti all'incremento medio dei minimi tabellari previsti dall'Accordo del 2013.

Ciononostante, da un raffronto dei dati rispetto all'esercizio precedente emerge che il costo complessivo del personale è diminuito del 1,59 per cento (pari a 23 mln di euro) a motivo della riduzione del 3,4 per cento nel 2014 del personale in attività, mentre il costo del personale medio pro capite è aumentato dell'1,9 per cento. Dall'analisi dell'incidenza del costo del lavoro sui costi operativi e sui ricavi aziendali si rileva che il costo del lavoro rappresenta oltre il 70 per cento dei costi operativi e il 58 per cento circa dei ricavi aziendali.

---

<sup>9</sup> Dalla data di prima attivazione del Fondo (1° marzo 2011) sono cessati, attraverso l'accesso alle prestazioni straordinarie dello stesso, 2.361 dipendenti (937 nel corso dell'ultimo anno come già evidenziato nel precedente Referto).

Tabella 6 – Incidenza del costo del lavoro

	2012	2013	Δ% '13/'12	2014	Δ% '14/'13
Risorse umane (media annua)	27.582	27.299	-1,03	26.369	-3,41
Costo complessivo	1.451.910.051	1.456.225.070	0,30	1.433.055.107	-1,59
Costo medio unitario	52.641	53.335	1,32	54.346	1,90
Ricavi totali	2.663.346.892	2.675.939.631	0,47	2.483.045.810	-7,21
% Costi personale/Ricavi totali	54,5	54,4		58	
Costi operativi	2.286.587.331	2.156.264.708	-5,70	2.032.081.369	-5,76
% Costi personale/Costi operativi	63,5	67,4		70,5	

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati Rfi

La riduzione di oltre ventitré milioni di euro sul 2013 del costo del personale è, in massima parte, imputabile all'azione di razionalizzazione organizzativa in atto e all'utilizzo degli strumenti di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro e di accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito.

Il conto economico evidenzia come l'ammontare delle retribuzioni è passato da euro 1.043,5 mln del 2013 a 1.024,2 mln di euro nel 2014 con una riduzione dell'1,9 per cento dovuta alla diminuzione della consistenza media del personale del 3,4 per cento.

Rfi ha riferito che la retribuzione media del personale non dirigente è in modesto aumento (+1,6 per cento): euro 38,2 mln nel 2013 e euro 38,8 nel 2014, variazione dovuta agli aumenti previsti dal Ccnl. Anche le retribuzioni medie del personale dirigente nel periodo registrano un aumento del 5 per cento.

Di seguito si riporta la dinamica delle retribuzioni medie annue al netto degli oneri sociali e delle voci relative ad altri costi del personale, nel triennio 2012/2014.

Tabella 7 - Retribuzione media di dirigenti e impiegati

	2012		2013		2014	
	Dirigenti	Altro personale	Dirigenti	Altro personale	Dirigenti	Altro personale
Totale Retribuzioni	29,25	995,03	29,61	1.013,90	29,54	994,68
Retribuzione media	0,11	0,03	0,12	0,04	0,13	0,04
Var % anno preced.	1,00	-1,50	5,51	2,91	5,00	1,60

Fonte: Rfi

## 2.4 La formazione del personale

Nel 2014 il piano formativo 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 sul lavoro. I volumi complessivi di formazione erogata nell’ambito del piano di formazione 2014 si attestano a 164.813 giornate uomo con una consistenza media pro-capite di 6,3 gg/uu. Nel 2014 il piano formativo ha interessato n. 21.566 lavoratori pari all’82,5 per cento della consistenza media annua.

La formazione professionale nel 2014 è stata gestita direttamente da Rfi ricorrendo per il 91,5 per cento a professionalità interne. I costi per le attività di formazione (docenza esterna, progettazione e logistica) ammontano a 3,8 milioni di euro (3,16 mln di euro nel 2013).

La tabella n. 8 evidenzia i lavoratori, il volume di formazione erogata e costi.

Tabella 8 - Formazione erogata per area di competenza

Area	2013		2014	
	Volumi	Costo	Volumi	Costo
	(gg/u)	(mgl€)	(gg/u)	(mgl€)
Manageriale	1.433		3.667	
Tecnico prof.le	177.816		161.146	
<b>Totali</b>	<b>179.249</b>	<b>3.161</b>	<b>164.813</b>	<b>3.800</b>
Media gg.uu./occupato	7		6,3	

Fonte Rfi

Anche nel 2014 Rfi ha attivato fondi interprofessionali per il cofinanziamento delle iniziative di formazione professionale per 2,5 mln di euro: 7 piani formativi hanno coinvolto n. 9.738 lavoratori (n. 10.012 nel 2014).

## 2.5 La sicurezza sul lavoro e del sistema ferroviario

Nel 2014 è stata emanata dall’Ad di Rfi la Comunicazione operativa relativa alla “Politica per la Sicurezza di Rete Ferroviaria Italiana” con l’obiettivo di ridurre gli incidenti d’esercizio, gli infortuni sul lavoro e l’impatto sull’ambiente, mediante un adeguato approccio metodologico di analisi e gestione dei rischi. In particolare, per la sicurezza della circolazione dei treni e dell’esercizio ferroviario gli obiettivi sono il raggiungimento dei più alti livelli di sicurezza per ogni attività che comporti elevati rischi per i dipendenti, compresi quelli relativi alle malattie professionali, per i clienti e per la collettività. Nel 2014 sono proseguite, pertanto, anche le azioni di formazione

tecnica/professionale di sicurezza sui luoghi di lavoro ed è stato formalizzato il processo per la “Rivisitazione dei documenti del Sistema integrato di gestione della sicurezza - Sigs” che si concluderà nel secondo semestre del 2015.

Per quanto concerne la sicurezza del sistema ferroviario nel 2014 il Gestore dell’infrastruttura dopo un’autorizzazione provvisoria ha ottenuto dall’Ansf l’autorizzazione definitiva all’esercizio subordinata all’attuazione di uno specifico programma di interventi sulla rete. L’Ansf ha auspicato maggiore cura, da parte del GI, nei processi manutentivi e di esercizio, una più accurata organizzazione e formazione del personale, nonché l’attrezzaggio dell’infrastruttura ferroviaria con ulteriori dispositivi che consentano di prevenire incidenti o limitarne gli effetti.

Gli incidenti ferroviari significativi, distinti secondo la classificazione “Era” (*European railway agency*), accaduti nel corso del 2014, sull’infrastruttura gestita da Rfi, sono stati 115 in aumento rispetto al 2013 (n. 100 incidenti) e al 2012 (n.107 incidenti). In particolare sono più che raddoppiate le collisioni (da 4 a 9) ed i danni alle persone.

Nella tabella seguente si evidenzia la loro distribuzione per tipologia.

Tabella 9 - Incidenti ferroviari per tipologia

DESCRIZIONE	(unità)		
	2012	2013	2014
Collisioni	7	4	9
Deragliamenti	5	6	4
Passaggi a livello	13	14	16
Danni a persone da materiale rotabile	81	75	82
Altro	1	1	4
<b>Totale</b>	<b>107</b>	<b>100</b>	<b>115</b>

Fonte: Rfi .

## 2.6 Le consulenze e prestazioni professionali

Nel 2014 si conferma il tendenziale aumento dei costi per prestazioni professionali da 11,9 mln di euro nel 2013 ad oltre 13,1 (+1,15 mln di euro)<sup>10</sup> dovuti in larga misura all'aumento dei compensi a professionisti per contenziosi che passano da 10,2 mln a 12,2.

Nella tabella n. 10 si evidenzia la composizione della voce di bilancio "Prestazioni professionali":

Tabella 10 - Composizione "Prestazioni professionali"

(migliaia)

Descrizione	2013		2014	
	Importo	Incid. %	Importo	Incid. %
Corrispettivi riconosciuti ai legali esterni:	10.222	85,6	12.200	93,13
Corrispettivi società fornitrici corsi form. prof.le	555	4,6	-	-
Corrispettivi società di revisione legale conti	-	-	600	4,58
Spese notarili	-	-	200	1,53
Altro	1.167	9,8	100	0,76
<b>Totale</b>	<b>11.944</b>	<b>100</b>	<b>13.100</b>	

Fonte Rfi

Nella tabella n. 11 si evidenzia la composizione della voce di bilancio "Prestazioni professionali" con evidenza dei centri di costo.

Tabella 11 - Composizione costi per prestazioni prof.li per centro di costo es. 2014

(milioni)

Descrizione/Struttura amm.va	Staff	Personale	Legale	Investime	Amm.ne	Produzion	Altro	Totale
Legali esterni	-	3,8	5,4	2,1	0,2	0,5	0,2	12,2
Società revisione legale conti	0,6	-	-	-	-	-	-	0,6
Spese notarili	-	-	0,1	-	-	0,1	-	0,2
Altro (Ctp)	-	-	0,2	-	-	-	-	0,1
<b>Totale</b>	<b>0,6</b>	<b>3,8</b>	<b>5,6</b>	<b>2,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,2</b>	<b>13,1</b>

Fonte Rfi

<sup>10</sup> I costi per prestazioni professionali ammontavano a 10,43 mln di euro nel 2009, a 11,06 mln di euro nel 2010 e a 11,39 nel 2012.

Nel 2014 sono stati perfezionati incarichi di consulenza e progettazione con la consociata Italferr SpA<sup>11</sup>. Ad Italferr gli incarichi sono conferiti con “affidamento diretto”, ai sensi e per gli effetti dell’art. 91, comma 7, del d.lgs. n. 163/2006, ed i corrispettivi sono determinati a valori di mercato. Nella tabella che segue sono riportati, in sintesi, gli importi dei ricavi operativi di Italferr per consulenze e servizi di ingegneria resi a Rfi concernenti nodi, itinerari, tecnologie ed altre prestazioni.

Tabella 12 - Ricavi Italferr per incarichi di consulenza e progettazione a Rfi

	(milioni)		
	2012	2013	2014
Ricavi per servizi di ingegneria a Rfi	135,47	117,99	109.239

Fonte bilancio Italferr.

<sup>11</sup> Per un approfondimento sulle attività della Italferr S.p.A. si rinvia all’allegato nel quale si dà, in estrema sintesi, conto delle principali società che nell’ambito della holding Fsi si occupano di attività e servizi connessi con la gestione dell’infrastruttura ferroviaria.

### 3. Gestione della rete ferroviaria in un mercato liberalizzato

Come già sottolineato il ruolo svolto da Rfi, quale Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria, 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. n. 188/2003), 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 34/2012 cd. "Recast"<sup>12</sup> 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 regolatoria<sup>13</sup> ad una di tipo industriale e attraverso la contendibilità dei servizi offerti alle imprese ferroviarie.

Il Governo italiano, considerato il termine di recepimento fissato per il 16 giugno 2015<sup>14</sup>, 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 n. 188/2003 con la previsione di un nuovo decreto legislativo (d.lgs. n. 112/2015) integralmente sostitutivo del precedente. In particolare, il nuovo d.lgs. n. 112/2015 rafforza 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.

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 essere indipendente dalle imprese ferroviarie e conseguire un "profitto ragionevole".

<sup>12</sup> Delle precedenti direttive europee che hanno ristrutturato il comparto del trasporto ferroviario si è già riferito nelle precedenti relazioni a cui si rinvia.

<sup>13</sup> 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.

<sup>14</sup> Il 20 luglio 2015 la Commissione europea aveva avviato la procedura d'infrazione n. 2015/0303 per mancato recepimento della Direttiva 2012/34/Ue.

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 decreto n. 112/2015 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.

La prospettiva disegnata dal d.lgs. n. 112/2015 presuppone certezza nei tempi di approvazione dei Contratti di programma e l'implementazione del sistema di contabilità industriale in grado di evidenziare analiticamente i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali e, pertanto, il GI dovrà tenere contabilità separate 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 corrispettivi e/o fondi pubblici percepiti per ogni attività”<sup>15</sup> e, più di recente, dal Regolamento di esecuzione Ue n. 909 del 12 giugno 2015 relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario.

Sulla base di quanto definito dal Piano strategico quinquennale, in via di adozione a cura del Governo ai sensi dell'articolo 1 comma 7 del d.lgs. n. 112/2015, il GI deve definire un nuovo piano commerciale e un contratto di programma congruente con il predetto piano commerciale e all'adozione del Registro dei beni.

In particolare:

- il *Piano commerciale*<sup>16</sup>, dovrà comprendere i programmi di investimento e di finanziamento congruenti rispettivamente con il Piano strategico e con il Contratto di programma (CdP), allo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando, al tempo stesso, l'equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi;
- I Contratti di programma<sup>17</sup> devono essere resi coerenti con le previsioni della Direttiva 34/2012 in ordine alla durata quinquennale alla congruenza con il Piano commerciale, alla

<sup>15</sup> Il Governo, tenuto conto della procedura di infrazione (n.2013/2213) avviata dalla Commissione europea, al fine di completare l'adeguamento della normativa nazionale agli obblighi previsti dalla direttiva 91/440/CEE ha modificato, con l'articolo 24 della l. n. 98/2013, l'articolo 5 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, stabilendo che la separazione contabile e dei bilanci deve fornire la trasparente rappresentazione delle attività di servizio pubblico e dei corrispettivi e/o fondi pubblici percepiti per ogni attività.

<sup>16</sup> Articolo 15, comma 5 e segg. del d.lgs. n. 112/2015.

<sup>17</sup> Articolo 15, comma 1 del d.lgs. n. 112/2015.

previsione di finanziamenti funzionali ad una gestione efficiente dell'infrastruttura anche attraverso l'introduzione di indicatori e criteri di qualità, di incentivi, di misure correttive in caso di inadempimento di una delle Parti o di circostanze eccezionali che dovessero incidere sulla disponibilità dei finanziamenti pubblici (rinegoziazione, risoluzione anticipata);

- il Registro dei beni<sup>18</sup> dovrà essere adottato entro il 16 luglio 2016 anche al fine di effettuare la corretta e puntuale perimetrazione dei beni in dotazione al GI e una valutazione in ordine ai finanziamenti e alle spese necessari a riparare o sostituire i beni costituenti l'infrastruttura ferroviaria.

Sul tema della definizione delle condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie e ai connessi servizi, l'Autorità per la regolazione dei trasporti (Art) ha definito e concluso un procedimento (delibera n. 70 del 31 ottobre 2014) finalizzato all'adozione di misure di regolazione, immediatamente esecutive, riguardanti tematiche di rilevante evidenza quali 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. Sempre di importanza rilevante sono anche le tematiche concernenti l'organizzazione e la gestione dell'infrastruttura, la definizione degli Accordi quadro, l'assegnazione della capacità alle imprese ferroviarie e alle Regioni, la gestione della circolazione "perturbata", lo sgombero delle infrastrutture, gli effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce, la determinazione dei pedaggi relativi alle tratte AV, i sistemi di gestione del "performance regime".

L'Art ha avviato due specifici procedimenti nei confronti di Rfi finalizzati all'adozione di provvedimenti sanzionatori di importo pari a 500 mila euro per il mancato adeguamento del Prospetto informativo della rete (Pir) e a 154 milioni di euro per ciascuna misura violata in ordine all'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie.

Successivamente all'avvio dei richiamati procedimenti sanzionatori l'Art con due recenti decisioni<sup>19</sup> ha dichiarato ammissibili le proposte di adeguamento alle misure di regolazione e adeguamento prodotte da Rfi rimanendo tuttavia impregiudicata la valutazione sulla effettiva idoneità delle stesse a risolvere le criticità evidenziate dall'Autorità.

La delibera n.70/2014 dell'Art ha, inoltre, posto a carico del GI il 75 per cento circa dei costi di fornitura del servizio di assistenza alle persone con mobilità ridotta (Pmr) stimati in complessivi 10

<sup>18</sup> Articolo 15, comma 8 del d.lgs. n. 112/2015.

<sup>19</sup> Delibere nn. 89 e 90 del 23 ottobre 2015

milioni di euro per recuperare i quali Rfi ha avanzato formale richiesta al Mit di contribuzione nell'ambito del nuovo CdP parte servizi.

#### **4. I pedaggi sulla rete ferroviaria**

Con Decreto Mit del 10 settembre 2013 il pedaggio unitario è stato ridotto nella misura del 15 per cento ed è passato da 14,7752 euro/treno\*km a 12,5589 euro/treno\*km. Successivamente, nel corso del 2014, il pedaggio per le linee AV è stato fissato da Rfi a 12,8101 euro/treno\*km. Ai sensi di quanto previsto dall'Art (delibera n. 70/2014) e, in particolare dalle misure di regolazione in materia di pedaggio Av, si è determinata una ulteriore forte riduzione del pedaggio e con nota dell'11 dicembre 2014 Rfi ha comunicato alle IF che il canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC è fissato per il periodo 6 novembre – 31 dicembre 2015, nella misura di 8,2 euro/treno\*km, con una riduzione stimata del 36 per cento.

In ordine ai costi derivanti dalle cennate misure di regolazione, Rfi ha evidenziato che la sola rimodulazione del pedaggio Av disposta ai sensi della richiamata deliberazione n. 70/2014 incide negativamente sulle entrate di Rfi per oltre 126,2 milioni di euro (16,6 milioni di euro a valere sull'esercizio 2014 e 109,6 milioni di euro sul 2015) a cui vanno aggiunti 4,5 milioni di euro di oneri finanziari derivanti dal maggior ricorso al mercato finanziario resosi necessario per il reperimento delle risorse finanziarie non più disponibili.

Con la successiva deliberazione n. 96 del 13 novembre 2015 sono stati altresì definiti, all'esito della procedura attivata ai sensi della richiamata deliberazione n. 70/2014, principi e criteri in materia di condizioni economiche di offerta e di obblighi di contabilità regolatoria, sia per il canone di accesso per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale sia per i canoni ed i corrispettivi dei servizi afferenti all'infrastruttura ferroviaria nazionale, non ricompresi nel Pacchetto minimo di accesso (PMdA).