

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**1. Premesse**

La presente relazione riferisce in merito allo stato di attuazione al 31/12/2014 di:

- Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi;
- Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti.

Essa è inviata a ciascuna delle Camere, in ottemperanza alle prescrizioni di cui alla Legge 238/93, ed al CIPE, ai sensi della deliberazione CIPE n.111/2000.

1.1 Riferimenti ed evoluzione del quadro normativo

Con DM 138/T del 31/10/2000 (Atto di Concessione) la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale è stata concessa, originariamente, a Ferrovie dello Stato SpA, oggi denominata Ferrovie dello Stato Italiane SpA (FSI spa)

A seguito dell'obbligo introdotto dalle direttive comunitarie (n. 91/440 (CEE) del 29/7/1991, 95/18 e 95/19 (CEE) del 19/6/1995, come recepite dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, in tema di separazione contabile tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e le imprese che espletano servizi di trasporto ferroviario, la società Rete Ferroviaria Italiana SpA ai sensi della modifica dell'articolo 1 del suddetto atto di concessione avvenuta con DM 3/T del 19 gennaio 2006, è subentrata a FS SpA.

Al nuovo concessionario (RFI SpA), ai sensi dell'articolo 6 dell'atto di concessione, come modificato dal DM 60/T del 28 novembre 2002, sono stati affidati i compiti di progettazione, costruzione e gestione opere ed impianti ed espropriazione per pubblica utilità, da eseguire in base al contratto di programma stipulato, come noto, tra il concessionario medesimo ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 14 del citato D.lgs 188/2003, stabiliva infatti che i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da un contratto di programma, dove nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato è disciplinata la concessione di finanziamenti per far fronte ai nuovi investimenti, alla manutenzione ed al rinnovo dell'infrastruttura ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura stessa.

A normativa vigente i contenuti del Contratto di Programma ed in particolare i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura nazionale e lo Stato – che restano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma - sono individuati nell'articolo 15 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 “ recante attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico”.

La disposizione di recente vigenza, recata dal sopra citato D.Lgs. n.112/2015, prevede che il Ministero delle infrastrutture informi, sul contenuto del contratto prima che sia sottoscritto, l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e, mediante il Gestore dell'infrastruttura, i richiedenti, anche quelli potenziali, affinché possano esprimersi, in particolare in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamenti con i porti.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il comma 3 del citato articolo 15, prevede la negoziazione separata, nel rispetto degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, da un lato degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura e per il miglioramento della qualità della rete e dall'altro dei finanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria e straordinaria finalizzata al rinnovo dell'infrastruttura.

Già a partire dal 2013, in esecuzione della Delibera n. 4 del 20 gennaio 2012 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), i rapporti dello Stato con il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale sono regolati non da un solo contratto, ma attraverso due distinti atti:

- il Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I) finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale, relativi alla sicurezza e obblighi di legge, tecnologie, interventi di potenziamento e sviluppo, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria;
- il Contratto di Programma – Parte Servizi (CdP-S) per la disciplina delle attività di Manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria e delle attività di Safety, Security e Navigazione.

La Legge 14 luglio 1993, n. 238 denominata “ disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A” stabilisce che il Ministro dei Trasporti trasmetta al Parlamento per l'espressione del parere da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia, prima della stipulazione con le Ferrovie dello Stato S.p.A., i contratti di programma, i contratti di servizio ed i relativi aggiornamenti, corredati dal parere del CIPE. Le Commissioni parlamentari competenti esprimono un parere motivato sui contratti nel termine di trenta giorni dall'assegnazione.

In esito a tale ultimo periodo la presente relazione ha assunto nel tempo l'obiettivo principale di fornire un dettagliato quadro informativo sull'esperienza attuativa dei Contratti di Programma stipulati tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2. Il Contratto di Programma – parte Servizi

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.1 Il Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi**

Il contratto di programma 2012-2014, parte servizi, stipulato tra il MIT e RFI S.p.A. il 29 novembre 2013 regola il complesso delle azioni atte a garantire l'utilizzabilità dell'infrastruttura ferroviaria da parte dell'utenza in condizioni di sicurezza ed affidabilità. Il Contratto è stato sottoscritto dopo aver ricevuto parere favorevole dal CIPE e dalle competenti Commissioni Parlamentari, ai sensi di quanto previsto dall'art. 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238. L'iter autorizzativo si è concluso con la registrazione del Decreto MIT di approvazione del Contratto da parte della Corte dei Conti in data 09 giugno 2014.

Esso regola i rapporti tra Stato e Gestore, anche in relazione ai finanziamenti per la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura e le attività di Safety, Security e Navigazione

La manutenzione ordinaria si compone dell'insieme delle azioni di mantenimento dell'infrastruttura in uno stato in cui possa garantire la circolazione e la sicurezza ferroviaria, senza incremento del valore patrimoniale del bene.

La manutenzione straordinaria comprende gli interventi volti al rinnovo o alla sostituzione dei componenti che determinano l'incremento del valore patrimoniale dei beni e ne migliorano la sicurezza e l'efficienza.

Le attività di "Safety, Security e Navigazione sono specificamente definite nell'articolo 2 del contratto di programma. La "Safety" comprende le attività di pertinenza del gestore in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall'ANSF nell'articolo 2 e nell'allegato A al Decreto ANSF n. 4 del 2012. La Security comprende le attività per fronteggiare eventi ed emergenze che possano danneggiare le risorse materiali, organizzative e umane di cui il Gestore dispone. La "Security" riguarda soprattutto le azioni finalizzate al controllo e alla salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto e delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore. La "Navigazione" comprende le attività connesse al collegamento ferroviario fra la penisola e rispettivamente la Sicilia e la Sardegna.

L'articolo 5 comma 5 del contratto di programma, denominato "obblighi per i contraenti", obbliga il Gestore a trasmettere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il programma di manutenzione ordinaria previsto sulla rete per l'anno in corso di esecuzione ed il monitoraggio degli interventi di manutenzione straordinaria. Il comma 6 dello stesso articolo prescrive che il Gestore debba trasmettere al MIT, entro il mese di luglio di ogni annualità del contratto, le risultanze della contabilità regolatoria dalle quali si evidenzino i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali connessi alle proprie attività. Il medesimo comma 6 prevede inoltre che il gestore trasmetta all'ANSF ed al MIT, entro il 30 giugno di ogni anno, la relazione annuale sulla sicurezza ferroviaria relativa all'anno precedente.

L'articolo 8 del contratto prevede poi i sistemi, le modalità ed i tempi di rendicontazione ed i meccanismi di eventuale conguaglio.

Il rendiconto è finalizzato a rappresentare annualmente il resoconto dell'utilizzo delle risorse contrattuali e contiene:

- le risultanze del sistema di contabilità regolatoria per le attività di manutenzione ordinaria, di safety, di security e di navigazione;
- il monitoraggio degli investimenti di manutenzione straordinaria;
- il monitoraggio della qualità della rete, garantita durante l'esercizio di riferimento.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2.2 Il processo di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

L'infrastruttura ferroviaria nazionale si estende per 16.723 km di linee, sulle quali RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura nazionale, ai sensi dell'Atto di Concessione (D.M. n138T del 2000), è responsabile della gestione complessiva della rete in parola.

La manutenzione rappresenta il processo fondamentale per la gestione dell'infrastruttura, attuato mediante azioni volte a mantenere o a riportare una linea e le parti che la compongono (armamento, opere civili, sistemi di alimentazione, di sicurezza e comunicazione, etc.) in uno stato in cui possano essere garantiti elevati standard di sicurezza della circolazione dei treni ed un servizio di qualità alle Imprese Ferroviarie, attraverso una regolare e costante utilizzabilità dell'infrastruttura.

Gli interventi manutentivi sono classificati di tipo:

- “ordinario”, destinati alla gestione del normale degrado dell'infrastruttura, nell'ambito del previsto ciclo di vita utile degli oggetti tecnici in cui la stessa è articolata;
- “straordinario”, destinati al rinnovo o alla sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza;
- “eccezionale”, cioè non prevedibili in quanto associati ad eventi esterni alla ferrovia (calamità naturali, manifestazioni, furti, atti vandalici, ecc.)

Tali attività hanno l'obiettivo di mantenere o ripristinare l'integrità originaria del bene, contenendone il normale degrado d'uso per garantirne la vita utile, ovvero di fare fronte a eventi accidentali.

La consistenza del patrimonio infrastrutturale è la seguente:

- **Opere civili ed armamento:** circa 24.300 km di binari, 26.000 ponti, 2.100 gallerie, 31.000 deviatori;
- **Sistemi di segnalamento e telecomunicazioni:** circa 5.000 passaggi a livello, 23.000 segnali, 650 km di attrezzaggio ERTMS, 54.000 circuiti di binario, sistemi di informazione al pubblico ed altro;
- **Impianti Trazione Elettrica (TE) e Sottostazioni (SSE):** 12.000 km di linee elettrificate, 450 sottostazioni, 1.300 cabine, etc.

2.2.1 La manutenzione ordinaria

La Manutenzione Ordinaria si compone dell'insieme di azioni attuate durante il ciclo di vita di un bene, per mantenere o riportare lo stesso bene nello stato in cui possa eseguire la funzione richiesta, senza incrementarne il valore patrimoniale.

Generalmente gli interventi sono attuati a seguito di piani manutentivi programmati o per rilevazioni di guasti o avarie.

Tali interventi non modificano le caratteristiche originarie del bene stesso, né la destinazione d'uso.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2.2.2 La manutenzione straordinaria

L'attività di Manutenzione Straordinaria comprende tutti gli interventi diretti al rinnovo o alla sostituzione, di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza.

Le azioni di manutenzione straordinaria perseguono, tra l'altro, i seguenti obiettivi:

- incrementare i livelli di sicurezza;
- incrementare il livello qualitativo dei servizi forniti alla clientela;
- elevare gli standard prestazionali delle infrastrutture ferroviarie esistenti

L'ambito di intervento riguarda gli oggetti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale secondo la seguente suddivisione per settori: Opere civili; Armamento; Trazione Elettrica; Apparati di segnalamento; Impianti di telecomunicazione.

Gli investimenti di manutenzione straordinaria sono articolati nei seguenti programmi/sottosistemi: acquisti a rimpiazzo; aumento produttività; corpo stradale; impianti tecnologici; terminali e servizi; trazione elettrica e SSE.

RFI riferisce che gli interventi di manutenzione straordinaria negli ultimi anni si sono differenziati fra le infrastrutture tradizionali e quelle con tecnologie innovative AV/AC. In entrambe le tipologie di infrastruttura l'attività del Gestore si realizza attraverso sistemi standardizzati che tendono a omogeneizzare i comportamenti dei manutentori sull'intero territorio. Sono state messe in atto diverse politiche manutentive e l'intero processo manutentivo è stato strutturato secondo apposite prescrizioni. L'intera attività manutentiva è stata pianificata in modo da predisporre in anticipo gli interventi necessari, per ridurre i disagi per l'utenza e minimizzare i costi.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2.3 Monitoraggio delle risorse per il programma di manutenzione ordinaria e per le attività di safety, security e navigazione

Il CdP-S disciplina, tra l'altro, il complesso di obbligazioni intercorrenti tra il Ministero ed il Gestore relativamente al finanziamento delle attività di Manutenzione Ordinaria e delle attività di Safety, Security e Navigazione prestate dal Gestore secondo standard concordati. Il finanziamento di tali attività avviene attraverso risorse appostate annualmente, in conto esercizio, sul capitolo di bilancio numero 1541.

I fabbisogni evidenziati dal CdP-S erano i seguenti:

Tabella 2.3.1

Fabbisogni previsti in CdP-S	Totale	2012	2013	2014
Manutenzione Ordinaria	2.850	1.010	950	890
Safety, Security e Navigazione	285	100	100	85
Totale Fabbisogni c/esercizio	3.135	1.110	1.050	975

(milioni di euro)

Le risorse per le attività in conto esercizio sono state apportate attraverso i seguenti strumenti legislativi:

- 1.211 milioni di euro per l'anno 2012, recati dalla Legge n.184 del 12 novembre 2011 (Bilancio di previsione dello Stato), di cui 101 milioni ridestinati a beneficio della Manutenzione Straordinaria;
- 1.211 mln di euro per l'anno 2013, stanziati dalla Legge n. 229 del 24 dicembre 2012 (Bilancio di previsione dello Stato), di cui 161 milioni ridestinati a beneficio della Manutenzione Straordinaria, come meglio specificato nella sezione delle risorse in c/capitale;
- 975 mln di euro per l'anno 2014, stanziati dalla Legge n. 229 del 24 dicembre 2012 (Bilancio di previsione dello Stato).

2.3.1 Il monitoraggio delle risorse per la Manutenzione Ordinaria

Come desumibile dalle successive tabelle, nel triennio di riferimento contrattuale (2012-2014), è stato attuato un percorso di contenimento della contribuzione pubblica, che ha visto una riduzione di risorse in conto esercizio dai 1.010 M€ del 2012 agli 890 M€ per il 2014.

Tabella 2.3.2

	2012	2013	2014	Totale
Fabbisogni previsti in CdP-S	1.010	950	890	2.850
Risorse previste in CdP-S	1.010	950	890	2.850

(milioni di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

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

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

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

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

Nel prospetto di seguito riportato sono sinteticamente rappresentati i dati economici riferiti al periodo 2012-2014.

Tabella 2.3.3

Business Infrastruttura	2012	2013	2014
Nature di costo/ricavi			
<i>Ricavi da vendita e prestazioni</i>	208,4	203,6	185,2
<i>Ricavi da CdP-S 2012-2014</i>	1.010,0	950,4	890,6
Totale Ricavi	1.218,4	1.154,0	1.075,8
<i>Costo del Personale</i>	(677)	(645)	(653)
<i>Materiali</i>	(60)	(60)	(49)
<i>Servizi e Altri Costi</i>	(438)	(362)	(280)
<i>di cui Rilascio Fondo Manutenzione</i>			111
Totale Costi	(1.176)	(1.067)	(982)
MOL	42,7	87,3	93,5
<i>Partite Sotto MOL</i>	(83)	(76)	(114)
<i>di cui Rilascio credito per imposte anticipate</i>			(98)
Risultato netto	(40)	11	(21)

(milioni di euro)

nota: le cifre tra parentesi sono riferite a valori negativi

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

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

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

Esaminando i costi, si rileva che circa il 60% del totale è costituito dagli oneri del personale, mentre la restante parte afferisce ai costi per le materie prime necessarie per le lavorazioni ed i costi per servizi, tra cui rientrano anche le spese per interventi effettuati in *outsourcing*.

L'analisi dei dati per l'anno 2014 mostra un margine operativo lordo (MOL) (cioè senza considerare interessi, tasse ed ammortamenti) positivo per circa 93,5 mln di euro. Viceversa, il risultato netto, gravato dall'incidenza delle partite sotto MOL, si attesta su un valore negativo di circa 21 milioni di euro.

Sul risultato negativo, influisce sicuramente la minore disponibilità di risorse rispetto all'anno precedente (circa 78 milioni di euro), derivanti, sia dall'atteso minore trasferimento Statale (circa 60 milioni di euro in meno rispetto al 2013), sia dai minori ricavi da Mercato (circa 18 milioni di euro in meno).

Sul versante dei costi va rilevato come rispetto al dato del 2012, primo anno di vigenza contrattuale, si registri complessivamente (non considerando la partita straordinaria del fondo manutenzione di cui si dirà di seguito) una riduzione di oneri pari a circa 83 milioni.

Occorre segnalare che sui risultati 2014 incidono partite di natura straordinaria riconducibili al "Fondo di Manutenzione" ed al "credito per imposte anticipate".

In relazione alla prima posta, positiva, in sede di bilancio 2014 è stato definito l'utilizzo dell'intero fondo - in quanto sono venuti meno i presupposti che ne avevano determinato l'accantonamento - con un impatto positivo sul livello dei costi per servizi per un importo pari a 111 mln di euro.

Il secondo dato, negativo, è relativo al credito d'imposta per attività anticipate, non più esigibile e recuperabile nel breve-medio periodo, a causa dell'azzeramento "strutturale" del valore di produzione ai fini IRAP, legato alla deducibilità integrale del costo del lavoro dalla base imponibile IRAP previsto dalla legge di stabilità 2015 (Legge n.190/2014, art.1, comma 20). Rilevata nelle partite "Sotto MOL", tale componente ha determinato un addebito (saldo negativo di 98 mln di euro riferibile al business infrastruttura) di tali componenti, con conseguente impatto negativo sul risultato netto del business.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

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

Le risorse contrattualizzate nel Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi a beneficio delle attività in esame ammontano, nel periodo 2012-2014, a complessivi a 285 milioni di euro.

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

Tabella 2.3.4

	2012	2013	2014
Risorse contrattualizzate	100	100	85
<i>di cui:</i>			
<i>Safety</i>	18	22	19
<i>Security</i>	30	32	29
<i>Navigazione</i>	53	47	36

(milioni di euro)

Anche per questi settori di attività le risultanze economiche sono desunte dalla Contabilità Regolatoria di cui al successivo paragrafo 2.4. Nella Tabella sottostante sono riportati i risultati conseguiti dal Gestore nei tre Business, nel triennio di vigenza contrattuale.

Tabella 2.3.5

	2012			2013			2014		
<i>(milioni di euro)</i>	<i>Safety</i>	<i>Security</i>	<i>Navigazione</i>	<i>Safety</i>	<i>Security</i>	<i>Navigazione</i>	<i>Safety</i>	<i>Security</i>	<i>Navigazione</i>
Ricavi da vendite e prestazioni	43,5	0,1	30,8	37,8	0,1	20,1	36,6	0,1	19,5
Ricavi da CdP-S	17,8	29,9	52,8	21,6	31,9	46,5	19,2	29,5	36,4
Totale Ricavi	61,3	30,0	83,6	59,4	31,9	66,6	55,7	29,6	55,8
Costo del Personale	(42,3)	(11,7)	(45,7)	(40,8)	(11,9)	(41,1)	(39,4)	(12,3)	(35,7)
Materiali	(3,0)	(1,2)	(11,6)	(2,8)	(1,2)	(7,5)	(2,9)	(1,0)	(6,4)
Servizi e Altri Costi	(10,9)	(16,5)	(22,8)	(9,8)	(17,9)	(12,4)	(9,4)	(17,0)	(11,8)
Totale Costi	(56,2)	(29,3)	(80,1)	(53,4)	(31,0)	(61,0)	(51,8)	(30,2)	(53,9)
MOL	5,1	0,6	3,4	5,9	1,0	5,5	4,0	(0,6)	1,9
Partite Sotto MOL	(5,1)	(0,7)	(6,7)	(5,9)	(1,0)	(5,6)	(5,4)	(1,5)	(4,5)
Risultato netto	(0,0)	(0,0)	(3,2)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(1,4)	(2,1)	(2,6)

L'analisi dei dati di consuntivo mostra risultati positivi, a livello di MOL, in tutti i settori di attività, fatta eccezione per la Security nel 2014.

Nel 2014, il contenimento dei costi operato dal Gestore ha permesso di controbilanciare la diminuzione delle risorse in conto esercizio di origine Statale (15 milioni di euro in meno) a livello

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

di MOL (tranne per la Security), ma non ha consentito di assorbire completamente l'incidenza delle partite sotto MOL.

In merito alle attività di Navigazione, il Gestore evidenzia come il servizio di traghettamento ferroviario, dopo un periodo di progressiva diminuzione della domanda da parte delle Imprese Ferroviarie (da 53 milioni di euro di ricavi nel 2006, ai 22 milioni del 2011) si sia stabilizzato nel 2014 in termini di ricavi da mercato. Infatti, dopo una riduzione media annua dei ricavi del 14% nel periodo 2006-2013, nel 2014 sono stati conseguiti ricavi pari a circa 18 milioni di euro analogamente a quelli del 2013.

Riguardo all'attività svolta nel 2014, il traghettamento ferroviario sullo stretto di Messina sono state effettuate complessivamente 10.530 corse navi, rispetto alle 10.950 programmate. I servizi vengono erogati mediante l'utilizzo di 4 navi ferroviarie.

Per quanto riguarda i collegamenti con la Sardegna, nell'esercizio 2014 sono state effettuate un totale di 12 corse per esigenze di trasporto connesse alla realizzazione di interventi di manutenzione sulle linee della rete ferroviaria (trasporto di binari e di macchinari per manutenzione armamento) e delle Imprese Ferroviarie.

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

Per quanto concerne il fenomeno dei furti di rame, lo sforzo profuso dal Gestore in termini di impiego di personale per monitoraggi e presenziamenti, anche notturni, con il coinvolgimento anche delle Forze dell'Ordine, ha permesso nel 2014 di ridurre - rispetto al 2013 - del 14% circa del numero di furti di rame subiti in linea e del 21% circa della quantità di rame trafugata in linea e deposito, con una conseguente contrazione del 25% del danno economico patito, sia diretto riferito ai costi dei materiali, sia indiretto imputato alle attività manutentive necessarie per il ripristino della circolazione ferroviaria. Inoltre, sin dal febbraio 2012, sono state attivate specifiche iniziative che hanno visto il coinvolgimento, su un piano di collaborazione tra Pubblico e Privato, delle Forze di Polizia e di altri soggetti (Enel, Telecom) interessati dal fenomeno, con la creazione dell'Osservatorio Nazionale Furti Rame, istituito presso il Dipartimento Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno e ulteriormente rafforzato dal recente rinnovo del Protocollo di Legalità siglato il 9 luglio 2014. L'Osservatorio Nazionale ha anche avviato specifiche proposte - anche normative - al fine di favorire l'attività di prevenzione e controllo da parte delle Forze di Polizia.

Tabella 2.3.6

Furti di rame in linea	2012	2013	2014
Numero di furti	2.015	1.930	1.652
Quantità trafugata in linea e deposito (Kg)	861.635	812.760	641.180
Danni subiti (milioni di €)	10,59	9,44	7,07
di cui: (danni indiretti)	4,90	4,07	3,07
(danni diretti)	5,70	5,37	4,00

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il Gestore Infrastruttura, inoltre, attraverso un'analisi dei rischi, è impegnato nella predisposizione dei progetti per la tutela degli impianti strategici per la circolazione ferroviaria, delle stazioni e delle persone, con una specifica attenzione allo sviluppo di sistemi di videosorveglianza per il controllo delle aree ferroviarie. Nel 2014 sono stati completati ed attivati oltre trenta impianti di security in altrettante stazioni, mentre si è conclusa l'attività di progettazione di circa 60 impianti di security da installare in altrettanti siti ferroviari. Presso la Sala Situazioni Sicurezza, nell'ambito del progetto "Piattaforma TVCC", si è realizzata la gestione integrata degli impianti di security di circa 90 siti ferroviari ritenuti strategici e/o maggiormente esposti.

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

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

Per il 2014, l'analisi ha condotto all'individuazione di "aree di attenzione", utili ad agevolare l'individuazione dei progetti ad esse connessi, unitamente al riferimento degli obiettivi e degli indicatori da utilizzare per la misurazione dell'efficacia delle prestazioni nelle stesse aree di attenzione individuate.

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

- programmazione, gestione, esecuzione e verifica della manutenzione degli enti rilevanti ai fini della sicurezza;
- interferenza dei fenomeni di dissesto idrogeologico con la circolazione dei treni;
- miglioramento del controllo dei processi manutentivi svolti anche attraverso l'ausilio degli strumenti di diagnostica mobile;
- impianti di protezione degli attraversamenti stradali;
- miglioramento della sicurezza dei viaggiatori negli ambienti aperti al pubblico, in presenza di circolazione dei treni;
- miglioramento della sicurezza attraverso l'adozione di nuove tecnologie;
- presidio delle opere civili, anche in linea con l'evoluzione tecnica;
- mitigazione del rischio connesso all'attraversamento della sede ferroviaria in corrispondenza dei passaggi a livello e dei punti critici, per gli indebiti attraversamenti da parte di persone non autorizzate.

Il monitoraggio sulle prestazioni di sicurezza per gli eventi occorsi sull'infrastruttura, è svolto dal Gestore attraverso l'utilizzo dei dati registrati nelle proprie banche dati, nel rispetto dei criteri internazionali vigenti (criteri European Railway Agency – ERA) in applicazione del D.Lgs. n.162/2007, di recepimento della Direttiva 2004/49/CE.

Nel 2014, il maggior numero di eventi significativi distinti secondo la classificazione ERA ha riguardato gli investimenti di persone da parte di materiale rotabile in movimento e gli incidenti ai passaggi a livello. Inoltre, più dell'80% degli eventi incidentali sono stati ricondotti a cause esterne al sistema ferroviario o dovuti al comportamento delle persone che interagiscono con il sistema non rispettando le norme.

Obiettivo perseguito è il continuo miglioramento delle prestazioni di sicurezza, ed i risultati conseguiti da RFI si attestano su valori di eccellenza, anche nel confronto con quelli dei principali paesi europei. Informazioni di maggior dettaglio o ulteriori approfondimenti possono essere reperiti nella Relazione annuale sulla sicurezza per il 2014, redatta da RFI.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2.4 Risultanze del sistema di contabilità regolatoria

RFI ha trasmesso nei termini contrattuali la Rendicontazione relativa alle risultanze del Sistema di Contabilità Regolatoria (SCR) adottato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, in osservanza dell'art. 5, punto 6, del suddetto Contratto di programma 2012-2014 - Parte servizi, al fine di evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi ai singoli processi industriali, nonché la destinazione dei contributi e incentivi pubblici.

La Rendicontazione SCR 2014 è corredata dalle Note esplicative predisposte dalla stessa R.F.I. e dalla Relazione della KPMG S.p.a., società di revisione indipendente aggiudicataria dell'incarico di revisione per gli esercizi 2014-2016, subentrata in corso d'anno, per naturale termine dell'incarico, alla società di revisione Pricewaterhouse Coopers S.p.a.

Nel prendere atto che la KPMG S.p.a., all'esito della revisione contabile svolta in conformità dei principi di revisione internazionali, e ritenendo di aver acquisito *"elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il ... giudizio"*, ha rilasciato in data 29 luglio 2015 apposita Relazione redatta ai sensi dell'art. 15 del D.lgs. 188/2003, in cui ha espresso il giudizio, senza rilievi, che la Rendicontazione SCR 2014 *"è stata redatta in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai criteri illustrati nelle note esplicative alla stessa"*, si riferisce quanto segue.

Per quanto di interesse, vale premettere che la revisione legale sulla Rendicontazione relativa alle risultanze del SCR 2014 è stata eseguita dalla KPMG S.p.A., tenuto conto e con la specifica limitazione che tale forma di rappresentazione contabile dei fatti di gestione è volta *"al fine di evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi ai singoli processi industriali, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici"* e che, pertanto, può non essere adatta per altro scopo.

Ciò posto, si osserva in primis che tale Rendicontazione risponde allo schema riportato nell'allegato 7/d al CdP-S 2012-2014, e fornisce una rappresentazione del conto economico delle attività industriali caratteristiche dei singoli business di RFI, individuati in: Circolazione; Infrastruttura; Patrimonio; Safety; Security; Navigazione.

In essa i ricavi sono distinti in due categorie:

- da vendite e prestazioni;
- da Stato e altri Enti.

In particolare, i ricavi provenienti dallo Stato sono stati stanziati inizialmente dalla Legge 184/2011 (bilancio di previsione 2012 e bilancio pluriennale 2012-2014), che alla tabella 2 dello Stato di previsione del M.E.F. prevede un importo complessivo triennale di 3.398.450.373 euro, di cui 1.211.446.791 euro per il 2012, 1.211.446.791 euro per il 2013 e 975.556.791 euro per il 2014.

Per il 2014, in conformità con quanto previsto nell'allegato 4 al CdP-S il totale di risorse in conto esercizio provenienti dallo Stato è pari a 975,56 milioni di €, ripartito per 890,56 milioni di € alla Manutenzione Ordinaria del business Infrastruttura, e per i restanti 85 milioni di € tra Safety, Security e Navigazione. La tabella 2.3.1 del precedente paragrafo riporta la ripartizione di dette risorse tra le attività di Safety, Security e Navigazione.

Tali risorse, come detto, sono appostate sul capitolo 1541 del bilancio dello Stato, di competenza del MEF e sono corrisposte a R.F.I. secondo le modalità pattuite all'art. 7, comma 3, del CdP-S 2012-2014.

Dal lato dei costi operativi, la Rendicontazione SCR 2014 opera una disaggregazione per singolo business delle seguenti categorie: Costo del lavoro; Materiali; Servizi; Costi per godimento beni di

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

terzi; Altri costi operativi; Capitalizzazioni (con segno positivo, i valori delle capitalizzazioni che determinano un incremento del patrimonio).

Con il descritto ordine di esposizione si giunge a individuare il margine industriale – inteso quale differenza tra i su elencati ricavi e costi – per ogni business, e dalla somma di questi si ottiene il margine industriale complessivo pari a 575,03 milioni di €.

La differenza tra tali margini industriali e la quota di costo generale riferibile a ogni business, calcolata secondo appositi algoritmi di allocazione, è definita Margine operativo lordo (MOL), che espone un valore complessivo per il 2014 di 450,96 milioni di €.

Pertanto, la redditività della gestione caratteristica di R.F.I. per l'esercizio 2014, senza considerare il risultato delle gestione finanziaria, della gestione fiscale, i deprezzamenti dei beni e gli ammortamenti, si dimostra positiva e valorizzata in 450,96 milioni di €.

A scalare, la Rendicontazione SCR 2014 evidenzia le partite economiche sotto il MOL, suddivise tra i singoli business e determinate extra sistema "BW Coreg", secondo i criteri illustrati nelle Note esplicative. In dettaglio, tali partite riguardano:

- gli ammortamenti relativi all'Alta Velocità/Alta Capacità e Rete tradizionale (86,07 milioni di €);
- le svalutazioni inerenti le perdite da eliminazione cespiti (12 milioni di €);
- l'accantonamento al fondo svalutazione crediti (5,57 milioni di €);
- gli oneri finanziari per il completamento del progetto AV/AC (28,68 milioni di €);

altre partite sotto MOL (181,43 milioni di €), che comprendono le imposte sul reddito, in queste incluso il rilascio del credito per imposte anticipate di 169,05 milioni di €, non più esigibili e recuperabili nel breve-medio periodo, a causa dell'azzeramento "strutturale" della base imponibile IRAP legato alla deducibilità integrale agli effetti di tale imposta del costo del lavoro, introdotta dalla Legge 190/2014.

Dalle Note esplicative alla Rendicontazione SCR 2014 emerge che la ripartizione delle partite riepilogate al di sotto del MOL è stata effettuata tra i diversi business in base all'incidenza del costo del personale a ruolo del singolo business rispetto al costo del personale a ruolo totale.

Il totale della partite sotto MOL assomma a complessivi 310,87 milioni di €.

Infine, la differenza tra MOL e partite sotto MOL porta un risultato di esercizio di contabilità regolatoria positivo di 140,09 milioni di €.

Quanto alle risultanze di periodo, si ritiene di evidenziare quanto appresso.

Le attività industriali Safety, Security e Navigazione oltre ai ricavi da vendite e prestazioni hanno ricevuto erogazioni pubbliche. I rispettivi consuntivi mostrano risultati positivi a livello di MOL, per Safety e Navigazione, e negativi per tutti e tre i business a livello di risultato finale di esercizio.

Il business Infrastruttura è alimentato per la maggior parte da risorse pubbliche e mostra la più alta incidenza dei costi operativi, tra i quali assumono un ammontare rilevante i costi del lavoro.

Le attività Circolazione e Patrimonio, pur non beneficiando di contributi statali, danno origine al 70% del margine industriale e al 78% del MOL, e sono le uniche componenti positive del risultato finale di esercizio.