

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**INDICE**

1	Premesse	3
1.1	Riferimenti ed evoluzione del quadro normativo	3
1.2	I principali adempimenti derivanti dal D.Lgs. n.112/2015	4
1.2.1	Il Piano commerciale per la pianificazione aziendale	5
1.2.2	Il patrimonio immobiliare	5
1.2.3	Il Prospetto Informativo della Rete	7
2	Il Contratto di Programma – Parte Servizi	7
2.1	Il Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi	8
2.2	Il processo di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria	9
2.2.1	La manutenzione ordinaria	10
2.2.2	La manutenzione straordinaria	10
2.3	Monitoraggio delle risorse per il programma di manutenzione ordinaria e per le attività di safety, security e navigazione	12
2.3.1	Il monitoraggio delle risorse per la Manutenzione Ordinaria	13
2.3.2	Il monitoraggio delle risorse per i processi di Safety, Security e Navigazione	16
2.4	Risultanze del sistema di contabilità regolatoria	22
2.4.1	Struttura organizzativa di contabilità regolatoria e controllo interno del Gestore	27
2.5	Monitoraggio delle risorse per il programma di manutenzione straordinaria	28
2.5.1	Il monitoraggio della spesa per la manutenzione straordinaria	29
2.6	Monitoraggio della qualità della rete	34
2.7	Le linee dismesse e le linee sospese all'esercizio	37
2.8	Il nuovo Contratto di Programma – parte Servizi	39
3	Il Contratto di Programma – parte Investimenti	42
3.1	L'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti	43
3.1.1	Le modifiche al quadro finanziario	45
3.1.2	Le tabelle dell'Aggiornamento 2015 al Contratto di Programma – parte Investimenti 2012-16	49

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

3.2	Lo stato di attuazione degli investimenti	60
3.2.1	I finanziamenti per competenza (esclusa AV/AC TO-MI-NA)	60
3.2.2	I finanziamenti per cassa	64
3.2.3	I finanziamenti per la Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	66
3.2.4	La Legge Obiettivo	68
3.2.5	Lo stato di attuazione della spesa: le contabilizzazioni	70
3.2.5.1	Lo stato di attuazione degli investimenti sulla Rete (esclusa AV/AC TO-MI-NA)	70
3.2.5.2	La spesa per gli investimenti sulla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli	74
3.3	Le opere attivate all'esercizio	76
3.4	I risultati del monitoraggio della produzione.	78
3.5	L'Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma – parte Investimenti 2012-2016	81
4	Conclusioni	83

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**1. Premesse**

La presente relazione riferisce in merito allo stato di attuazione al 31/12/2015 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. L'ultima relazione presentata, riguardante l'esercizio 2014 è stata inserita nella raccolta dei documenti parlamentari della XVII legislatura (Doc. CXCIX n. 3).

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 a Ferrovie dello Stato S.p.A., oggi denominata Ferrovie dello Stato Italiane SpA (FSI spa). Il ruolo svolto dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria è definito dal legislatore comunitario che ha indicato i sistemi volti a raggiungere la piena liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario in Europa.

Le direttive comunitarie (nn. 91/440, 95/18 e 95/19 (CEE), recepite dal Decreto Legislativo n. 188 dell'8 luglio 2003, hanno imposto la separazione contabile e societaria fra il gestore dell'infrastruttura ed il produttore dei servizi di trasporto ferroviario (Imprese ferroviarie). In Italia la separazione societaria è stata realizzata con la costituzione, all'interno della Holding FSI, della società Rete Ferroviaria Italiana, che gestisce le infrastrutture e di Trenitalia S.p.A. che si occupa dei servizi di trasporto ferroviario.

RFI SpA è una società per azioni interamente partecipata da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, costituita il 1 luglio 2001, che, in ossequio alle direttive comunitarie, è stata chiamata a garantire l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria a costi sostenibili per il mercato, a curare la pianificazione e realizzazione degli investimenti per lo sviluppo, la manutenzione e la messa in sicurezza dell'infrastruttura, secondo gli obiettivi di sviluppo individuati dallo Stato e nei limiti delle risorse pubbliche a ciò finalizzate, a gestire la circolazione dei treni ed i servizi di collegamento via mare con le isole maggiori.

L'articolo 14 del citato D.Lgs n.188/2003 (oggi abrogato e sostituito dal D.Lgs. n.112/2015), 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, all'interno del quale, 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.

I contenuti dei Contratti di Programma ed in particolare i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura nazionale e lo Stato sono oggi individuati nel Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015, "recante attuazione della direttiva 2012/34/UE cosiddetta «Recast» che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico", in particolare all'articolo

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

15. Il decreto legislativo n.112/2015 sostituisce integralmente il D.Lgs n.188/2003 e rafforza l'autonomia e l'indipendenza sul piano giuridico, organizzativo, decisionale e contabile del Gestore, al fine di garantire trattamenti uniformi dei vari operatori e una maggiore trasparenza nell'assegnazione delle tracce.

Le disposizioni recate dal sopra citato D.Lgs. n.112/2015, prevedono 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 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.

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 stati regolati da 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 (*“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.

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.

1.2 I principali adempimenti derivanti dal D.Lgs. n.112/2015

Come sopra riferito, il D.Lgs. n.112 del 15 luglio 2015, all'articolo 15 definisce quali siano i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, RFI SpA e lo Stato. E' stabilito, infatti che tali rapporti siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma. I contratti di programma sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni e le condizioni dei contratti di programma e la struttura

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto.

Nei contratti di programma, tenendo conto della necessità di garantire il conseguimento di elevati livelli di sicurezza, l'effettuazione delle operazioni di manutenzione, nonché il miglioramento della qualità dell'infrastruttura e dei servizi ad essa connessi, sono previsti incentivi al Gestore per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso, fermo restando il rispetto dell'equilibrio economico e finanziario definito nell'articolo 16 del medesimo D.Lgs..

1.2.1 Il Piano commerciale per la pianificazione aziendale

Al successivo comma 5 dello stesso articolo 15, il D.Lgs. n.112/2015 stabilisce che, nell'ambito della politica generale del trasporto ferroviario e tenendo conto della strategia di sviluppo e dei finanziamenti dello Stato, il Gestore è tenuto ad elaborare ed aggiornare un Piano commerciale, che comprenda i programmi di finanziamento e di investimento. Il Piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimale dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio economico e finanziario del Gestore. Il Piano commerciale si articola con una prospettiva pluriennale, con aggiornamento annuale ed espone in modo organico le linee strategiche dell'impresa, i principali obiettivi economici e finanziari che si intendono raggiungere, le azioni che saranno intraprese per permettere il conseguimento degli obiettivi stessi, le nuove iniziative e gli investimenti previsti per realizzare l'ottimale impiego e lo sviluppo delle infrastrutture, l'efficienza dei trasporti e l'equilibrio finanziario.

Il 20 marzo 2014 il consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il piano commerciale 2014-2017 che tiene conto dei Contratti di programma relativi agli investimenti e ai servizi, dell'evoluzione del quadro normativo e del quadro economico, nonché della capacità di creare valore in ogni settore di business. Gli indirizzi strategici definiti per gli anni 2015, 2016 e 2017 ipotizzano la configurazione di una infrastruttura in grado di interagire con le altre infrastrutture di trasporto con l'obiettivo di ottimizzare l'accessibilità ed offrire una struttura di reti e servizi integrati in grado di soddisfare le esigenze di mobilità espresse dal mercato.

1.2.2 Il patrimonio immobiliare

Ai sensi degli articoli 1 e 15 della legge 210 del 1985 e delle leggi n. 448 del 1998 e 488 del 1999 R.F.I. è proprietaria dei beni mobili ed immobili che costituiscono l'infrastruttura ferroviaria e di essi ne dispone secondo i principi civilistici.

Nel patrimonio immobiliare rientrano 16.724 Km di linee ferroviarie, 2190 stazioni viaggiatori e tutti gli impianti, le officine i mezzi d'opera e le apparecchiature. Il gestore investe risorse pubbliche nel patrimonio immobiliare strumentale all'esercizio ferroviario di cui è proprietario.

Parte rilevante di questo patrimonio è costituito dalle stazioni ferroviarie, alcune delle quali sono affidate alle società Grandi Stazioni S.p.A. (incaricata di riqualificare e gestire il network delle 13 maggiori stazioni italiane) e a Centostazioni S.p.A.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

(incaricata di valorizzare, riqualificare e gestire 103 immobili ferroviari distribuiti su tutto il territorio nazionale) che si fanno carico della gestione e della manutenzione. Le stazioni gestite direttamente da RFI hanno visto anche nel 2015 investimenti finalizzati alla sicurezza, al miglioramento dell'informazione al pubblico ed all'adeguamento agli obblighi di legge.

La gestione del patrimonio diverso da quello strumentale è affidata a Ferservizi S.p.A., che effettua per conto delle società del Gruppo, le attività non direttamente connesse all'esercizio ferroviario (ad, es. locazioni, servizi, vendita, manutenzione, gestione di spazi ed uffici, etc.).

Per quanto previsto dal comma 8 del medesimo articolo 15 del D.Lgs. n.112/2015, RFI è tenuta a mettere a punto e aggiornare annualmente un registro dei propri beni e dei beni della cui gestione è responsabile, dandone adeguata informativa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tale registro deve essere corredato delle spese dettagliate per il rinnovo e il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria e viene utilizzato per valutare il finanziamento necessario alla loro riparazione o sostituzione. L'adozione del registro in parola si pone nell'ottica di favorire la gestione efficiente di tali beni.

1.2.3 Il Prospetto Informativo della Rete

Il prospetto informativo della rete (PIR) è il documento predisposto dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria che descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene le informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura medesima. Il Gestore a norma dell'art. 14 del D.Lgs n. 112 del 2015 deve provvedere all'elaborazione e all'aggiornamento di un prospetto informativo della rete e procedere ad apportare le più opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni impartite dall'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (ART). Con Delibera n. 76 del 27 novembre 2014, l'ART ha prescritto ad RFI di modificare ed integrare il PIR per recepire le misure di regolazione impartite, ed ha formulato ulteriori indicazioni e prescrizioni volte a rendere più chiare e coerenti le disposizioni contenute.

Riguardo alla definizione delle condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie ed ai connessi servizi, nel corso del 2015 l'ART ha definito un procedimento finalizzato all'adozione di misure di regolazione immediatamente esecutive riguardanti la definizione degli obblighi di separazione e contabilità regolatoria, l'inventario delle pertinenze della rete, l'assegnazione della capacità, il regime di accesso e l'uso dei servizi, i servizi di manovra, l'assistenza alle persone a mobilità ridotta, gli spazi pubblicitari, la fornitura dei servizi automatizzati alla clientela finali.

Nel 2015 l'ART, inoltre, ha avviato due specifici procedimenti nei confronti di RFI finalizzati all'adozione di provvedimenti sanzionatori per il mancato adeguamento del PIR ed in ordine all'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie.

In una specifica audizione tenutasi nel 2015 RFI si è impegnata a rimuovere le contestazioni di cui sopra e l'ART ha accolto le richieste del Gestore.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2. Il Contratto di Programma – parte Servizi

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.1 Il Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi**

Il contratto di programma 2012-2014, parte servizi, ai sensi di quanto previsto dall'art. 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238 è stato stipulato tra il MIT e RFI S.p.A. il 29 novembre 2013 dopo il parere favorevole del CIPE e delle competenti Commissioni Parlamentari. 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.

Con decreto legge n. 210 del 2015 il vigente CdP-S è stato prorogato per il periodo necessario alla stipula del nuovo contratto, e comunque non oltre il 31 dicembre 2016. Del nuovo Contratto per il periodo 2016-2021, in corso di esame ed approvazione da parte dei soggetti a ciò deputati, si riferirà ampiamente nel successivo paragrafo 2.8.

Il CdP-S 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:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- 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.

2.2 Il processo di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

L'infrastruttura ferroviaria nazionale si estende per 16.724 km di linee, sulle quali RFI, è responsabile della gestione complessiva ai sensi dell'Atto di Concessione (D.M. n138T del 2000).

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.

Il Gestore classifica gli interventi manutentivi nei seguenti tipi:

- **"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 24.286 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.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**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. Le azioni di manutenzione ordinaria sono volte principalmente a:

- mantenere l'integrità e l'efficienza dei beni;
- contenere il normale degrado d'uso;
- garantire la vita utile del bene;
- far fronte ad eventi accidentali.

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. Il gestore dell'infrastruttura ha raggruppato gli interventi di manutenzione straordinaria nelle seguenti categorie:

- interventi alle infrastrutture ferroviarie di sostituzione degli impianti con altri di analoga tipologia e prestazione;
- interventi di miglioramento infrastrutturali con oggetti tecnologicamente più evoluti;
- interventi per l'eliminazione e l'adeguamento di infrastrutture non più conformi alle norme vigenti;
- acquisti a rimpiazzo di attrezzature relative alle attività di manutenzione;
- aumento di produttività tramite interventi tecnici, organizzativi ed economici eseguiti con personale aziendale.

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; Apparatî 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 sottostazioni.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

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 31/12/2015 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.

In considerazione di quanto riportato al precedente paragrafo 2.1 in merito alla proroga per il 2015 del CdP-S 2012-2014, la tabella sotto riportata contiene anche i dati della annualità 2015: in tal senso, i fabbisogni evidenziati dal CdP-S sono i seguenti:

Tabella2.3.1

Fabbisogni previsti in CdP-S	Totale	2012	2013	2014	2015
Manutenzione Ordinaria	3740	1.010	950	890	890
Safety, Security e Navigazione	370	100	100	85	85
Totale Fabbisogni c/esercizio	4110	1.110	1.050	975	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;
- 975,6 mln di euro per l'anno 2014, stanziati dalla Legge n. 148 del 27 dicembre 2013 (Bilancio di previsione dello Stato);
- 975,6 mln di euro per l'anno 2015, stanziati dalla Legge n. 191 del 23 dicembre 2014 (Bilancio di previsione dello Stato).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2.3.1 Il monitoraggio delle risorse per la Manutenzione Ordinaria

Come desumibile dalla successiva tabella, nel periodo di riferimento contrattuale (2012-2015), è stato attuato un percorso di contenimento della contribuzione pubblica, che ha visto una progressiva riduzione di risorse in conto esercizio.

Tabella 2.3.2

	2012	2013	2014	2015	Totale
Fabbisogni previsti in CdP-S	1.010	950	890	890	3.740
Risorse previste in CdP-S	1.010	950	890	890	3.740

(milioni di euro)

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 paragrafo 2.4, fornisce una rappresentazione del Conto Economico dei singoli Business, secondo una logica di costo pieno a Margine Operativo Lordo (MOL), attraverso l'imputazione diretta ed indiretta dei costi a ciascun Business erogato dal Gestore.

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

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

Nel prospetto di seguito riportato sono sinteticamente rappresentati i dati economici riferiti al periodo 2012-2015, osservando che la Contabilità Regolatoria è stata oggetto di revisione, da parte del Gestore, nel corso del 2016 ed interessando gli esercizi contabili 2014 e 2015, al fine di renderla conforme ai nuovi criteri di redazione contenuti nella Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n.96 del 13 novembre 2015, che definisce i principi ed i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché i criteri per la redazione della Contabilità Regolatoria.

Nell'ambito del suddetto processo di revisione della Contabilità Regolatoria, il Gestore ha apportato alcune variazioni ai criteri di attribuzione utilizzati per la redazione della

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

contabilità regolatoria, al fine di adeguarla ai dettami della Delibera ART 96/2015, che interessano anche il precedente esercizio 2014.

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

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

Nella successiva tabella di riepilogo dei consuntivi, al fine di dare evidenza alle variazioni, assicurando al contempo continuità di rappresentazione con gli esercizi passati, per gli anni 2014 e 2015 sono state predisposte due viste, ante e post "delibera ART", che riepilogano entrambe le logiche rappresentative.

In particolare, nell'esposizione e commento dei dati, ai fini di una migliore confrontabilità con le serie storiche, si farà riferimento alla vista "ante delibera ART", con un 2015 che tiene conto del differente criterio di allocazione degli ammortamenti.

In tale ottica l'esercizio 2015 presenta un andamento di costi e ricavi in leggero miglioramento rispetto al 2014, con un Margine Operativo Lordo in sostanziale equilibrio (-5 milioni di euro) ed un risultato netto, dopo le partite sotto il MOL negativo (-18 milioni).

Neutralizzando le componenti straordinarie del 2014 (va, infatti, ricordato che nel 2014 si era dovuto tenere conto di partite straordinarie, quali il rilascio del "Fondo di Manutenzione" che aveva un effetto positivo sui costi pari a circa 111 mln di euro e del rilascio del "credito per imposte anticipate" per 98 milioni) il risultato 2015 risulta migliorativo rispetto al 2014 a livello di MOL di circa 12 mln di euro; a livello di Risultato Netto il miglioramento è pari a circa 16 mln di euro.

Effettuando lo stesso confronto con il 2014 nel formato "post delibera ART" (escludendo anche in questo caso gli ammortamenti), il risultato 2015 risulta migliorativo rispetto al 2014 a livello di MOL di 18 mln di euro e di 22 mln di euro a livello di Risultato Netto.

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

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tabella 2.3.3

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

(valori in milioni di euro)

nota: le cifre tra parentesi sono riferite a valori negativi

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2015 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 2012-2015, a complessivi 370 milioni di euro.

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

Tabella2.3.4

	2012	2013	2014	2015
Risorse contrattualizzate	100	100	85	85
<i>di cui:</i>				
<i>Safety</i>	18	22	19	11
<i>Security</i>	30	32	29	39
<i>Navigazione</i>	53	47	36	35

(milioni di euro)

Come è noto, tali attività si sostanziano come di seguito:

- la cosiddetta “Safety” ricomprende le attività di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria, di omologazione e certificazione dei materiali e dei prodotti dell’infrastruttura relativi alla sicurezza dell’esercizio ferroviario, oltre alle attività relative al monitoraggio ambientale ed alle prestazioni sanitarie per quanto di competenza del Gestore nell’ambito delle attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall’ANSF con il Decreto n. 4 del 9 agosto 2012;
- la “Security” ricomprende le attività per fronteggiare eventi, prevalentemente di natura dolosa e/o colposa, che possano danneggiare le risorse materiali (asset), immateriali (informazioni, know-how, immagine), organizzative (processi produttivi) e umane di competenza del Gestore; si tratta di azioni finalizzate al controllo ed alla salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore;
- la “Navigazione” ricomprende le attività relative al traghettamento dei treni, ivi compresi i servizi di manovra, ai sensi dell’Atto di Concessione (collegamento ferroviario via mare fra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna).

Anche per questi settori di attività le risultanze economiche sono desunte dalla Contabilità Regulatoria 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.