

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

Tabella 2.3.5

	2012			2013			2014			2015		
	Safety	Security	Navig.	Safety	Security	Navig.	Safety	Security	Navig.	Safety	Security	Navig.
Ricavi da vendite e prestazioni	43,5	0,1	30,8	37,8	0,1	20,1	36,6	0,1	19,5	40,5	0,1	19,8
Ricavi da CdP-S	17,8	29,9	52,8	21,6	31,9	46,5	19,2	29,5	36,4	10,7	39,4	34,8
Totale Ricavi	61,3	30,0	83,6	59,4	31,9	66,6	55,7	29,6	55,8	51,2	39,5	54,6
Costo del personale	(42,3)	(11,7)	(45,7)	(40,8)	(11,9)	(41,1)	(39,4)	(12,3)	(35,7)	(38,5)	(16,8)	(33,6)
Materiali	(3,0)	(1,2)	(11,6)	(2,8)	(1,2)	(7,5)	(2,9)	(1,0)	(6,4)	(2,6)	(1,0)	(4,9)
Servizi e altri costi	(10,9)	(16,5)	(22,8)	(9,8)	(17,9)	(12,4)	(9,4)	(17,0)	(11,8)	(8,8)	(19,1)	(14,6)
Totale costi	(56,2)	(29,3)	(80,1)	(53,4)	(31,0)	(61,0)	(51,8)	(30,2)	(53,9)	(50,0)	(36,9)	(53,1)
MOL	5,1	0,6	3,4	5,9	1,0	5,5	4,0	(0,6)	1,9	1,2	2,6	1,5
Partite sotto MOL	(5,1)	(0,7)	(6,7)	(5,9)	(1,0)	(5,6)	(5,4)	(1,5)	(4,5)	(0,6)	(0,2)	0,6
Risultato netto	(0,0)	(0,0)	(3,2)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(1,4)	(2,1)	(2,6)	0,7	2,4	2,2

(valori in milioni di euro)

Per quanto riguarda rappresentazione del dato 2014, in riferimento a quanto evidenziato al paragrafo precedente circa gli effetti derivanti dall'adeguamento ai dettami della Delibera ART 96/2015 dei criteri di attribuzione utilizzati per la redazione della contabilità regolatoria, che interessano anche il precedente esercizio, si è rilevata l'esiguità degli impatti relativi alle partite sotto MOL riconducibili al cambio di criterio dell'attribuzione degli ammortamenti e degli accantonamenti al fondo svalutazione crediti. A titolo illustrativo tali valori ed effetti vengono sinteticamente riportati nella successiva tabella.

Tabella 2.3.6

Anno 2014	Safety	Security	Navigaz.
Risultato netto ante Del. ART 96/2015	(1,4)	(2,1)	(2,6)
Ammortamenti	(0,1)		(0,2)
Svalutazione crediti	(0,1)		(0,1)
Totale variazione criteri post Del. ART 96/2015	(0,2)		(0,3)
Risultato netto post Del. ART 96/2015	(1,6)	(2,1)	(2,9)

(valori in milioni di euro)

L'analisi dei dati di consuntivo per l'anno 2015 mostra per le attività in esame valori positivi sia in termini di MOL (complessivamente pari a circa 5,4 mln di euro), sia in termini di risultato netto (pari a 5,2 mln di euro). Il 2015 si delinea, pertanto, come il primo

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

esercizio che presenta un risultato finale con un segno positivo. In merito, come già evidenziato lo scorso anno, va evidenziato il cambio di criterio di determinazione della base imponibile IRAP (all'effetto di quanto previsto dall'art. 11, comma 4-octies, del D. Lgs. n. 446/1997, così come modificato dalla Legge di Stabilità 2015) che ha attenuato, rispetto agli anni passati, l'incidenza delle partite sotto MOL, azzerando la componente delle imposte.

Estendendo l'analisi al periodo 2012-2015 si evidenzia una dinamica di riduzione dei costi per le attività di Safety e Navigazione ed una variazione in aumento per la Security. Quest'ultima evoluzione è ascrivibile ad un ampliamento di attività legata alla fase pilota del cosiddetto progetto "Gate", che verrà descritto meglio nel seguito della trattazione.

Tenendo in considerazione il medesimo periodo contrattuale 2012-2015, al trend in riduzione dei ricavi da Stato contrattualmente stabiliti (passati dai 100 milioni del 2012, agli 85 milioni del 2015), corrisponde parimenti una riduzione dei ricavi da mercato, fatto salvo l'ultimo anno, in cui si rileva una lieve crescita per i settori Safety e Navigazione.

Nel complesso nel periodo di osservazione preso a riferimento si registra un risultato netto (come totale di tutte le attività nell'arco temporale 2012-2015) negativo di 4 milioni. Il dato positivo del 2015, pertanto, riesce a compensare parzialmente i valori negativi registrati negli esercizi 2012-2014.

Si espongono, nel seguito, informazioni di maggior dettaglio sui tre settori di attività sopra indicati.

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

Come noto, il Piano Annuale della Sicurezza di RFI 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.

Anche per il 2015, 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:

- manutenzione svolta direttamente da RFI o acquisita da Fornitori;
- monitoraggio del rischio idrogeologico;
- cantieri di lavoro;
- gallerie (attuazione/completamento dei provvedimenti in applicazione del DM 28/10/2005);
- gestione degli scali delle Merci Pericolose;
- manovra (es. mantenimento delle competenze dei manovratori e monitoraggio della loro attività);
- attività ispettiva e Audit (attività connesse a seguito di attività da parte dell'ANSF);
- verifiche ispettive del Sistema di Gestione della Sicurezza;

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

- formazione (formazione del personale che svolge attività connesse con la sicurezza).

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.

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.

Nel 2015, il numero di eventi significativi distinti secondo la classificazione ERA si è ridotto rispetto al 2014 di circa l'11% (97, contro i 109 del 2014). La parte maggiore di tale numero ha riguardato gli investimenti di persone da parte di materiale rotabile in movimento (sono esclusi da tale dato gli investimenti causati da gesti deliberati e volontari da parte di soggetti esterni) e gli incidenti ai passaggi a livello, confermando la tendenza rilevata l'anno precedente. Quasi il 90% 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.

Informazioni di maggior dettaglio o ulteriori approfondimenti possono essere reperiti nella Relazione annuale sulla sicurezza per il 2015, redatta da RFI.

Nell'ambito del processo di **Security** le più significative attività poste in essere dal Gestore riguardano: trasporti straordinari di grandi numeri di persone, 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, i dati rilevati nel 2015 confermano lo sforzo profuso dal Gestore in coordinamento con le Forze di Polizia, che ha permesso di conseguire una ulteriore riduzione del fenomeno, rispetto al dato già significativo del 2014. La riduzione del numero di furti di rame subiti in linea rispetto al 2014 è del 35% circa: il dato se raffrontato al 2012, primo anno contrattuale è del 47% circa. Notevole è il risultato conseguito nel 2015 da punto di vista della quantità di materiale trafugato complessivamente in linea ed in deposito. Il danno economico si è ridotto di oltre il 50% rispetto al primo anno contrattuale. Si veda di seguito una tabella riassuntiva dei dati illustrati.

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

Tabella 2.3.7

Furti di rame in linea	2012	2013	2014	2015
Numero di furti	2.015	1.930	1.652	1.078
Quantità trafugata in linea e deposito (Kg)	861.635	812.760	641.180	59.942
Danni subiti (milioni di €)	10,59	9,44	7,07	5,04
di cui: (danni indiretti)	4,90	4,07	3,07	2,16
(danni diretti)	5,70	5,37	4,00	2,88
Treni coinvolti	11.117	16.642	12.742	6.761
Giorni di ritardo	147	199	145	96

Come rilevabile dai dati, oltre alla diminuzione dei danni economici, positivi effetti si riscontrano anche in termini di regolarità della circolazione e dei ritardi derivanti dal fenomeno.

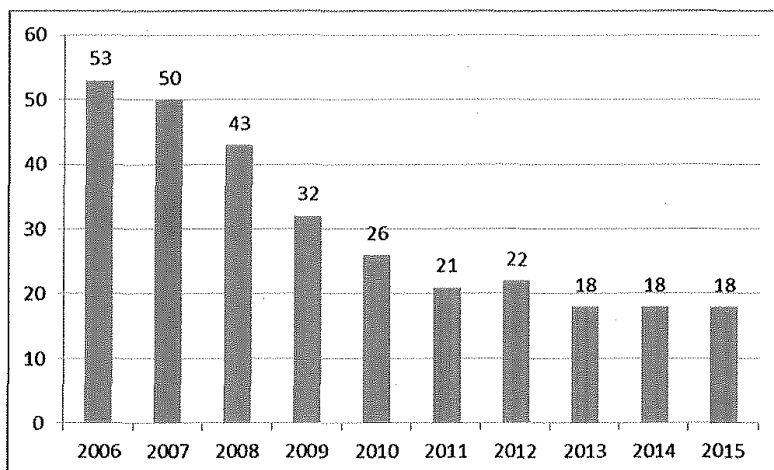
Tutte le attività di prevenzione sono condivise con la Polizia Ferroviaria, organo istituzionalmente preposto a garantire la sicurezza e l'ordine pubblico negli ambienti ferroviari.

Inoltre, nel corso del 2015 il Gestore ha completato circa 40 nuovi sistemi integrati di security, attraverso l'attuazione di misure di sicurezza passive (recinzioni) e misure di sicurezza attive (videosorveglianza ed impianti di antintrusione) presso siti ferroviari (stazioni, imbocchi di galleria, sottostazioni elettriche, ...) distribuiti su tutto il territorio nazionale, compresi alcuni magazzini contenenti materiali pregiati. Sempre nel corso del 2015, è stata effettuata la messa in sicurezza di 3 posti tecnologici della linea Alta Velocità Roma-Napoli e sono stati avviati progetti di security finalizzati alla protezione dei siti ferroviari sensibili della linea Alta Velocità dei nodi di Firenze, Bologna e Torino. In riferimento all'attività di progettazione di impianti di security, nel 2015 sono stati conclusi circa 15 progetti per la messa in sicurezza di siti ferroviari. Infine, presso la Sala Situazioni Sicurezza, la quale supporta la gestione delle attività di tutela del patrimonio societario, 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.

In merito alle attività di **Navigazione**, secondo i dati forniti negli ultimi anni dal Gestore si rileva e si conferma 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 nell'ultimo triennio in termini di ricavi da mercato: nel periodo 2013-2015 sono stati conseguiti ricavi pari a circa 18 milioni di euro l'anno. Il trend descritto è illustrato nella figura sottostante.

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

Figura 2.3.1



Riguardo all'attività svolta nel 2015, il traghettamento ferroviario sullo stretto di Messina sono state effettuate complessivamente 10.681 corse navi (rispetto alle 10.530 corse del 2014). I servizi vengono erogati mediante l'utilizzo di 4 navi ferroviarie.

Per quanto riguarda i collegamenti con la Sardegna, nell'esercizio 2015 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.

Per quanto attiene alle attività del Gestore nello Stretto di Messina, a far data dal 1 gennaio 2015, nelle more dell'adozione di un diverso modello di esercizio del traghettamento ferroviario volto alla razionalizzazione delle risorse, RFI ha garantito la continuità territoriale con la Sicilia con un servizio di "traghettamento veloce" dei passeggeri sulla tratta Villa San Giovanni- Messina, per il tramite della controllata Blufferries, con un maggior onere di circa 3 Milioni di euro, più che compensato dalla riduzione delle partite sotto MOL derivante dal cambio di criterio di determinazione della base imponibile IRAP, secondo quanto previsto dall'art. 11, comma 4-octies, del D. Lgs. n. 446/1997, così come modificato dalla Legge di Stabilità 2015, che ha azzerato, rispetto agli anni passati, la componente delle imposte.

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

2.4 Risultanze del sistema di Contabilità Regulatoria

RFI ha trasmesso nei termini contrattuali la Rendicontazione relativa alle risultanze del Sistema di Contabilità Regulatoria (di seguito SCR) adottato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, in osservanza dell'art. 5, punto 6, del Contratto di programma 2012-2014 - Parte servizi, applicato nelle more del suo rinnovo, per i fini di cui all'art. 16, comma 2, del D.lgs. 112/2015.

La Rendicontazione SCR 2015 è corredata dalle Note esplicative predisposte dal Gestore dell'infrastruttura e dalla Relazione della KPMG S.p.A., società di revisione indipendente.

Come già riferito al precedente paragrafo 2.3.1, la Contabilità Regulatoria è stata oggetto di revisione, da parte del Gestore, nel corso del 2016 per 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 Regulatoria. Tali principi sono stati poi ratificati con le successive Delibere dell'ART nn. 75/2016 ed 80/2016.

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"*, in data 29 luglio 2016 ha rilasciato apposita Relazione in cui ha espresso il giudizio, senza rilievi, che la Rendicontazione SCR 2015 *"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 2015 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 relativi ai processi industriali o alle diverse categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici"* (giusta l'art. 16, comma 2, D.lgs. 112/2015) e che, pertanto, *"può non essere adatta per altro scopo"*.

Ciò posto, si osserva la rispondenza di tale Rendicontazione da parte di RFI allo schema riportato nell'allegato 7/d al CdP-S 2012-2014, con la rappresentazione del conto economico dei singoli processi industriali e delle categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, individuati in: Circolazione; Infrastruttura; Navigazione; Safety; Security; Gestione Patrimonio. Per tenere conto della modifica dei criteri introdotti dalla più volte citata Delibera ART n.96/2015, si riporteranno entrambe le tabelle di rendicontazione per gli anni 2014 e 2015, al fine di comprendere la differenza espositiva. I confronti di ordine generale sono già stati esposti nel precedente paragrafo 2.3.1.

Entrando nell'analisi del dato 2015, si rileva che i ricavi complessivi di 2.485,80 mln/€ sono disaggregati in:

- Pedaggio, per totali 1.006,08 mln/€;
- Altri ricavi da servizi, per totali 195,70 mln/€;
- Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio, per totali 975,56 mln/€;
- Ricavi da erogazioni no rimborsabili da altre fonti pubbliche o private, per totali 58,45 mln/€;

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

- Altri proventi, per totali 250,02 mln/€.

In particolare, i ricavi da Contratti di Programma o di Servizio (già ricavi dallo Stato ed altri Enti) derivano dagli stanziamenti appostati sul capitolo 1541 del bilancio dello Stato, di competenza del MEF. Tali risorse sono attualmente corrisposte a RFI secondo le modalità pattuite all'art. 7, comma 3, del Contratto di programma 2012-2014 - Parte servizi. Esse sono pari a 975.556.791 euro per il 2015.

Dal lato dei costi operativi, la Rendicontazione SCR 2015 opera una disaggregazione per ogni attività/servizio articolata nelle seguenti voci: Costo del personale; Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci; Costi per servizi; Costi per godimento beni di terzi; Altri costi operativi; Costi per lavori interni capitalizzati, e con segno positivo espone i valori incrementativi del patrimonio (capitalizzazioni non costituenti costi di esercizio).

Quanto alla struttura di esposizione dei costi, si segnala che non compaiono più indicati separatamente i Costi generali, invece distintamente specificati nella Rendicontazione del precedente esercizio. Nella Rendicontazione del 2015 essi sono riallocati sui costi mediante i driver di allocazione descritti nelle Note esplicative a corredo della Rendicontazione.

Con tale ordine di esposizione, si giunge alla determinazione del Margine Operativo Lordo (MOL), pari a 278,98 mln/€, in decremento rispetto all'esercizio 2014, in cui era stato rilevato per nell'ammontare di 450,96 mln/€.

Considerata la sostanziale equità dei ricavi complessivi, tale flessione appare imputabile principalmente all'aumento dei costi, nell'ordine, per materiali (da 419 mln/€ del 2014 a 640 mln/€ del 2015) e per servizi (da 444 mln/€ del 2014 a 607 mln/€ del 2015).

Per ciò che concerne le partite economiche cosiddette "sotto MOL", è altresì da evidenziare la ripartizione degli ammortamenti e degli accantonamenti al fondo svalutazione crediti effettuata per entrambe tali voci "in discontinuità con l'esercizio precedente", come rappresentato nelle Note esplicative della Rendicontazione 2015. La variazione dei criteri di suddivisione di tali componenti spiega in massima parte la differenza del Risultato netto rispetto al corrispondente valore (*Risultato di esercizio Coreg*) registrato nella precedente annualità.

Gli effetti economici di tali cambiamenti sono illustrati nelle Note esplicative della Rendicontazione 2015.

Si nota, ancora, che le imposte sul reddito sono state suddivise tra i diversi business "in funzione dell'incidenza del costo del personale a ruolo del singolo business rispetto al costo del personale a ruolo totale", ricordando che il peso fiscale di tale grandezza è diminuito in virtù della deducibilità integrale ai fini Irap del costo del lavoro, introdotto dalla Legge di stabilità 2015 (Legge 190/2014).

In dettaglio, la Rendicontazione SCR 2015 illustra le partite economiche "sotto MOL", suddivise tra i singoli business e determinate extra sistema "BW Coreg", secondo i criteri illustrati nelle Note esplicative, consistenti in:

- ammortamenti relativi all'Alta Velocità/Alta Capacità e Rete tradizionale (93,86 mln/€);
- le svalutazioni inerenti le perdite da radiazione cespiti (11,00 mln/€);
- l'accantonamento al fondo svalutazione crediti (14,59 mln/€);

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

- il saldo finanziario negativo relativo al completamento del progetto AV/AC (36,00 mln/€);
- imposte sul reddito - valore positivo (5,20 mln/€).

Il totale della partite negative “sotto MOL” assomma a complessivi 155,45 mln/€.

Infine, dalla differenza tra MOL e partite “sotto MOL” si ottiene un Risultato netto di esercizio di contabilità regolatoria positivo, par a 128,72 mln/€.

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

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 Gestione Patrimonio, pur non beneficiando di contributi statali, compongono per quasi l'intero il MOL.

Di seguito, per completezza e opportuna comparazione, si riportano il prospetto della Rendicontazione SCR 2014 (tabella 2.4.1) e il prospetto della Rendicontazione SCR 2015 (tabella 2.4.2).

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

Tabella 2.4.1 - risultati COREG anno 2014

Business	Circolazione	Infrastruttura	Patrimonio	Safety	Security	Navigazione	Risultato
TOTALE RICAVI	1.219,65	1.075,75	46,50	55,72	29,61	55,82	2.483,05
Ricavi da Vendite e Prestazioni	1.219,65	185,19	46,50	36,56	0,13	19,45	1.507,49
Ricavi da Stato ed altri Enti	-	890,56	-	19,16	29,47	36,37	975,56
TOTALE COSTI OPERATIVI	(850,60)	(916,90)	(12,89)	(48,48)	(28,83)	(50,32)	(1.908,02)
Costo del Lavoro	(480,88)	(804,81)	(0,00)	(37,74)	(1,54)	(33,84)	(1.368,81)
Materiali	(111,33)	(297,08)	(0,07)	(2,88)	(0,95)	(6,43)	(418,74)
Servizi	(210,92)	(203,30)	(5,81)	(8,37)	(8,58)	(7,00)	(443,98)
Costi per godimento di beni di terzi	(8,91)	(12,83)	(1,86)	(0,29)	(7,30)	(0,81)	(32,01)
Altri costi operativi	(38,66)	(63,84)	(5,14)	(3,42)	(0,76)	(2,49)	(114,31)
Capitalizzazioni	0,10	464,96	0,00	4,22	0,30	0,25	469,83
MARGINE INDUSTRIALE	369,05	158,85	33,61	7,24	0,78	5,50	575,03
TOTALE COSTI GENERALI	(50,19)	(65,39)	(0,21)	(3,28)	(1,39)	(3,61)	(124,06)
MARGINE OP. LORDO	318,86	93,46	33,41	3,97	(0,61)	1,88	450,96
Ammortamenti AVAC e RT	(86,07)						(86,07)
Svalutazione impianti e macchinari		(9,12)					(9,12)
Svalutazione crediti	(5,57)						(5,57)
Oneri per finanziamenti AV	(28,68)						(28,68)
Altre partite sotto MOL	(64,74)	(105,23)	(0,02)	(5,36)	(1,54)	(4,53)	(181,43)
RISULTATO DI ESERCIZIO COREG	133,79	(20,90)	33,39	(1,40)	(2,15)	(2,65)	140,09

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
 Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
 Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie

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

Tabella 2.4.2 - risultati COREG anno 2015

Business	Circolazione	Infrastruttura	Navigazione	Safety	Security	Gestione Patrimonio	Risultato
TOTALE RICAVI OPERATIVI	1.214,48	1.080,66	54,60	51,22	39,52	45,32	2.485,80
Pedaggio	1.006,08	-	-	-	-	-	1.006,08
Altri ricavi da servizi	173,48	2,57	19,32	0,01	-	0,33	195,70
Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio	-	890,56	34,85	10,74	39,41	-	975,56
Ricavi da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private	12,39	41,80	0,41	3,74	0,11	-	58,45
Altri proventi	22,53	145,74	0,01	36,74	0,00	45,00	250,02
TOTALE COSTI OPERATIVI	(969,93)	(1.086,06)	(53,08)	(49,98)	(36,92)	(10,86)	(2.206,83)
Costo del personale	(478,30)	(850,28)	(33,60)	(38,52)	(16,76)	(0,12)	(1.417,58)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(224,49)	(406,59)	(4,90)	(2,65)	(1,03)	(0,06)	(639,72)
Costi per servizi	(221,42)	(349,69)	(10,85)	(10,37)	(11,23)	(3,74)	(607,30)
Costi per godimento beni di terzi	(11,52)	(20,92)	(1,47)	(0,44)	(7,66)	(1,67)	(43,68)
Altri costi operativi	(34,20)	(78,22)	(2,25)	2,01	(0,24)	(5,27)	(118,18)
Costi per lavori interni capitalizzati	0,00	619,64	0,00	0,00	0,00	0,00	619,64
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	244,55	(5,40)	1,52	1,24	2,60	34,46	278,98
Ammortamenti	(0,21)	(88,40)	(0,15)	(0,06)	0,00	(5,04)	(93,86)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(4,10)	(6,44)	(0,07)	(0,14)	(0,00)	(0,26)	(11,00)
Accantonamenti	(5,60)	(8,75)	(0,09)	(0,10)	(0,04)	0,00	(14,59)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	234,64	(108,99)	1,21	0,94	2,56	29,16	159,53
Saldo finanziario	(35,87)	(0,35)	0,82	(0,42)	(0,18)	(0,00)	(36,00)
Imposte sul reddito	1,75	3,12	0,12	0,14	0,06	0,00	5,20
RISULTATO NETTO	200,53	106,21	2,15	0,66	2,43	29,16	128,72

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie

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

2.4.1 Struttura organizzativa di contabilità regolatoria e controllo interno del Gestore

RFI S.p.A. riferisce altresì che tutte le transazioni contabili e tutte le analisi economiche di dettaglio riportate nel prospetto di rendicontazione sono rilevabili attraverso i seguenti sistemi informativi aziendali basati sulla piattaforma SAP/R3:

- **In.Rete 2000** – Sistema informativo contabile che attiene ai dati economici e fisici utilizzati per l’allocazione dei costi;
- **RUN** – Sistema informativo di pianificazione e gestione del personale;

A tale proposito RFI riferisce che l’integrazione dei due sopraindicati sistemi informativi consente la verifica capillare delle seguenti attività:

- Contabilità Generale e di Bilancio;
- Manutenzione;
- Investimenti;
- Approvvigionamenti e logistica materiali;
- Risorse umane;
- Controlling;
- Pianificazione della produzione;
- Vendita e distribuzione;
- Gestione cespiti.

In merito al sistema di controllo interno della propria rendicontazione, RFI riferisce che i costi ed i ricavi generati nelle transazioni sono attribuiti secondo regole e logiche che consentono un tempestivo e costante monitoraggio dei risultati della gestione economica.

Tale sistema è concepito per:

- consentire analisi dettagliate e diversificate sui costi ed i ricavi della Società;
- guidare ed aiutare il management verso il raggiungimento degli obiettivi;
- garantire che i dati contabili presenti nei sistemi aziendali confluiscono correttamente nel sistema di contabilità regolatoria.

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

2.5 Monitoraggio delle risorse per il programma di manutenzione straordinaria

Il CdP-S disciplina, inoltre, anche il complesso di obbligazioni intercorrenti tra il Ministero ed il Gestore relativamente al finanziamento delle attività di Manutenzione Straordinaria. Il finanziamento di tali attività avviene attraverso risorse in conto capitale. I fabbisogni evidenziati dal CdP-S erano i seguenti:

Tabella 2.5.1

Risorse per la Manutenzione Straordinaria	2012	2013	2014	2015	Totale
Fabbisogni riportati da CdP-S	720	720	720	720	2880
Finanziamenti recati dalle Leggi di spesa	720	720	720	500	2.660
Definanziamento capitolo 7514	-21				-21
Fabbisogni residui	21			220	241

(milioni di euro)

I finanziamenti per le attività di manutenzione straordinaria, riportati nella soprastante tabella, sono state apportati attraverso i seguenti strumenti legislativi:

Prima annualità del CdP-S (2012)

- 300 milioni di €, stanziati dalla Delibera Cipe n. 33 del 23 marzo 2012 (pubblicata sulla G.U. del 28.06.2012) a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali, istituito con l'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011;
- 300 milioni di €, recati dall'art.1, comma 175 della Legge n.228/2012 (Legge di Stabilità 2013);
- 19 milioni di €, quale quota parte delle risorse recate dall'art.1, comma 176 della Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) assegnati per complessivi 338 milioni di € dal CIPE nella seduta del 18.03 2013 (delibera n.22/2013);
- 101 milioni di €, surplus di risorse originariamente previsto in c/esercizio portato a copertura del fabbisogno di Manutenzione Straordinaria sulla base di quanto disposto dalla Legge 24 giugno 2013, n. 71, art. 7-ter.

Seconda annualità del CdP-S (2013)

- 319 milioni di €, quale quota parte delle risorse recate dall'art.1, comma 176 della Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013), assegnati per complessivi 338 milioni di € dal CIPE nella seduta del 18 marzo 2013 (Delibera n.22/2013);
- 240 milioni di € recati dall'art. 32, comma 1 del Decreto Legge n.98/2011 (ridestinati a beneficio del Contratto dal CIPE con Delibera n.22/2013, nella seduta del 18 marzo 2013);
- 161 milioni di €, quale surplus di risorse originariamente previsto in conto esercizio, portato a copertura del fabbisogno di Manutenzione Straordinaria sulla base di quanto disposto dalla Legge 24 giugno 2013, n. 71, art. 7-ter.

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

Terza annualità del CdP-S (2014)

- 500 milioni di €, assegnati dal comma 73 della Legge 147/2013 (Legge di Stabilità 2014) del 27 dicembre 2013;
- 220 milioni di €, assegnati, con la Legge n. 164 dell'11 novembre 2014 (legge di conversione del Decreto-Legge n. 133 c.d. "Sblocca Italia"), è stata definita l'integrale copertura dei fabbisogni contrattuali, finalizzando a beneficio degli interventi di Manutenzione Straordinaria parte delle risorse previste dalla Legge di Stabilità 2014. Infatti, all'art.1, comma 10 della predetta Legge è stato previsto che: *"una quota pari a 220 milioni di euro delle risorse stanziata dalla legge 27 dicembre 2013, n. 147, quale contributo in conto impianti a favore di RFI è finalizzata agli interventi di manutenzione straordinaria previsti nel Contratto di Programma parte Servizi 2012-2014 con conseguente automatico aggiornamento delle relative tabelle contrattuali"*.

Quarta annualità del CdP-S (2015)

- 500 milioni di €, assegnati dalla Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) del 23 dicembre 2014;

Va evidenziato che, rispetto alle risorse assegnate alla prima annualità contrattuale a valere sul capitolo di Bilancio 7514 (300 milioni di €, stanziati dalla Delibera CIPE n. 33 del 23 marzo 2012 a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali, istituito con decreto-legge n. 98/2011), nel corso del 2016 è stato operato un definanziamento pari a 21,4 milioni di euro.

2.5.1 Il monitoraggio della spesa per la manutenzione straordinaria

Per quanto riguarda le risultanze economiche dell'attività di manutenzione straordinaria si analizzano, di seguito i dati forniti da RFI. Il quadro di sintesi della spesa effettuata per manutenzione straordinaria per il periodo 2012-2015 e riportato nella tabella seguente:

Tabella 2.5.2

Annualità	Contabilizzazioni						Totale al 2015
	Fabbisogno	Finanziato	2012	2013	2014	2015	
Prima annualità (2012)	720	720	-	395	187	69	651
Seconda annualità (2013)	720	720			491	151	642
Terza annualità (2014)	720	720			57	468	524
Quarta annualità (2015)	720	500				339	339
Totale	2.880	2.660	-	395	735	1.027	2.157

(milioni di euro)

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

Giova ricordare che l'approvazione del CdP-S 2012-2014 (registrato il 9/6/2014 dalla Corte dei Conti), è stata particolarmente articolata e complessa, con ovvi riflessi sulla efficacia ed operatività delle disposizioni contrattuali e sulla disponibilità delle risorse per l'avvio degli investimenti. Una prima quota della prima annualità (2012) è stata attivata, su richiesta del Gestore, al fine di assicurare continuità ai programmi di manutenzione e, quindi, alla sicurezza della circolazione, nel corso del 2013. Sotto il profilo dell'avanzamento delle attività di manutenzione straordinaria RFI riferisce che tali attività sono state, quindi, fortemente condizionate dalle tempistiche di approvazione del Contratto.

Al programma di manutenzione straordinaria previsto per l'intero periodo, risultano essere state erogate risorse per 2.177 milioni di €, come illustrato nella sottostante tabella 2.5.3.

Come riportato nella precedente tabella 2.5.2, rispetto a tale disponibilità risultano spese somme per circa 2.157 milioni di €, praticamente pari al totale delle risorse disponibili.

Tabella 2.5.3			EROGAZIONI DI CASSA				
Competenza Capitolo	Fonte	Risorse finanziate	2012	2013	2014	2015	Totale al 2015
MEF	Capitolo 1541	262			262	-	262
MIT (*) (°)	Capitolo 7514 - Fondo infrastrutture - Delibera CIPE 33/2012	300			88	76	164
MIT	Capitolo 7518 - Fondo infrastrutture - Delibera CIPE 22/2013	240		82		129	211
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2013	300			289	11	300
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2013	338			153	185	338
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2014	500			-	500	500
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2014 (risorse rese operative dal d.L.n.133/2014)	220			-	101	101
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2015	500				301	301
Totale		2.660	-	82	792	1.303	2.177

(milioni di euro)

(*) Le risorse inizialmente appostate sul cap. 7514 del MIT, ai fini dell'erogazione sono state trasferite sul Capitolo 7122 del MEF

(°) Sul Capitolo 1514, nel corso del 2016, è stato operato un definanziamento pari a 21,4 milioni di euro

Il valore complessivo delle contabilizzazioni dell'intero periodo contrattuale, al 31/12/2015, come detto, è pari a circa 2.157 milioni di €. Nel solo 2015, il valore della spesa effettuata si attesta a 1.027 milioni di €: tale valore è superiore di circa il 40% al valore della spesa conseguita nell'anno precedente (735 milioni di € nel 2014). La spesa è stata ripartita: principalmente:

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

- circa il 58% per il settore armamento;
- circa il 23% per l'aumento produttività (interventi tecnici, organizzativi ed economici eseguiti con personale aziendale);
- circa il 9% per gli impianti tecnologici.

Analizziamo di seguito lo stato di avanzamento della spesa al 31/12/2015 delle singole annualità contrattuali.

Prima annualità del contratto (2012).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 91% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.4

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	713	651

(milioni di euro)

Di seguito si riportano i sopra indicati dati, disaggregati per programmi/sottosistemi:

Tabella 2.5.5

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2012	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2015)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2016)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2015)
Acquisti a rimpiazzo	14.555	14.555	12.796
Aumento produttività	158.609	158.609	157.005
Corpo stradale	420.895	417.292	374.497
Impianti tecnologici	69.330	68.230	60.555
Terminali e servizi	27.166	25.188	20.213
Trazione elettrica e SSE	29.446	29.446	26.286
TOTALE	720.000	713.320	651.352

(migliaia di euro)

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

Seconda annualità del contratto (2013).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 91% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 98% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.6

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	702	642

(milioni di euro)

Di seguito si riportano i sopra indicati dati, disaggregati per programmi/sottosistemi:

Tabella 2.5.7

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITÀ 2013	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2015)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2016)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2015)
Acquisti a rimpiazzo	22.878	22.450	19.997
Aumento produttività	197.549	197.549	196.243
Corpo stradale	373.206	362.919	328.631
Impianti tecnologici	60.036	59.469	49.357
Terminali e servizi	33.713	29.164	23.222
Trazione elettrica e SSE	32.618	30.930	24.835
TOTALE	720.000	702.481	642.284

(migliaia di euro)

Terza annualità del contratto (2014).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 79% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 92% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.8

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	660	524

(milioni di euro)