

L'Amministratore Delegato

t.le
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI
TRASPORTI
Via Nizza, 230
10126 Torino
c.a. Responsabile del procedimento
Ing. Roberto Piazza

Trasmessa tramite PEC all'indirizzo pec@pec.autorita-trasporti.it

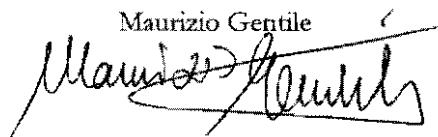
Oggetto: Pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria – Call for Inputs

In allegato alla presente si trasmette il contributo di Rete Ferroviaria Italiana SpA in merito ai temi descritti nell'Allegato alla Delibera n. 86 del 18 dicembre 2014.

Si resta a disposizione di codesta Autorità per qualsiasi evenienza e collaborazione.

Distinti saluti,

Maurizio Gentile



PEDAGGIO PER L'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA – CALL FOR INPUTS

mittente Rete Ferroviaria Italiana

Con la presente, RFI fornisce il proprio contributo ai temi descritti nell'Allegato alla Delibera n. 86 del 18 dicembre 2014, nel rispetto dell'ordine espositivo proposto da codesta Autorità.

Call for input 1: si chiedono considerazioni motivate in merito al livello di concorrenza (anche prospettica) con il quale sono offerti i singoli servizi di cui agli elenchi negli Annessi A e B, non ricompresi nel Pacchetto minimo di accesso (PMdA).

Call for input 3: si chiedono considerazioni motivate in merito ai criteri di *pricing* ed alla relativa articolazione da applicare a ciascuno dei servizi (o aggregati di servizi) non ricompresi nel PMdA, qualora non offerti in regime di concorrenza

I servizi “ancillari” all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria trovano la loro attuale disciplina nell'art. 20 del D.Lgs. 188/2003 s.m.i e nei capitoli 5 e 6 del Prospetto Informativo della Rete elaborato dal Gestore dell'Infrastruttura ai sensi dell'art. 13 del richiamato D.lgs. 188/2003.

Per quanto qui di interesse, è necessario tuttavia evidenziare come la materia dei servizi da fornirsi alle imprese ferroviarie sia stata oggetto di una profonda rivisitazione, sia sotto il profilo soggettivo che oggettivo, da parte della Direttiva 2012/34/UE (il c.d. Recast).

In considerazione del periodo temporale in cui si colloca lo specifico procedimento avviato dall'art. 2 della Delibera 70/2014 (e la pertinente *call of inputs* in questione), nonché del termine previsto per la conclusione dello stesso (i.e. 30 settembre p.v), comunque successivo a quello per il recepimento del Recast nel nostro ordinamento (i.e. 15 giugno 2015), RFI ritiene opportuno fornire considerazioni motivate facendo essenzialmente riferimento al nuovo inquadramento dei servizi delineato dalla normativa comunitaria, sebbene una compiuta valutazione al riguardo -come si dirà in seguito- potrà essere condotta a seguito della conoscenza del testo di recepimento nell'ordinamento nazionale.

Nello specifico, si ritiene utile sintetizzare le principali novità introdotte dal Recast che coinvolgono la disciplina dei servizi e che pertanto, producono riflessi nell'ambito del quesito posto da codesta Autorità:

- la nozione di “impianto di servizio” (cfr. art. 3 co 11 del Recast) in luogo della precedente classificazione dei cd “servizi obbligatori” (cfr. art. 5 Direttiva 2001/14/CE e art. 20 co. 2 del d.lgs. 188/2003);
- la figura “dell'operatore di impianto di servizio”(cfr. art. 3 n.12 Recast) che - con riferimento ai servizi ante Recast definiti come “obbligatori” - ha comportato che il soggetto deputato a fornire l'accesso agli impianti ed ai servizi ivi prestati non coincide con il Gestore dell'Infrastruttura potendo assumere tale ruolo anche un soggetto terzo, pubblico o privato;
- in merito alla tariffa degli impianti di servizio (allegato II, punto 2 della direttiva 34/2012) viene introdotto il principio in base al quale il canone richiesto per l'accesso agli stessi e per la fornitura dei servizi eventualmente ivi prestati non può superare il costo di fornitura aumentato di un profitto ragionevole; ciò, indipendentemente dal presupposto che tali servizi siano offerti o meno in regime di concorrenza. Pertanto, diversamente da quanto previsto dall'art. 20 c. 7 del

D.lgs. 188/2003, il livello di concorrenza avrà incidenza esclusivamente sui criteri di 1 pricing relativi agli altri servizi (complementari ed ausiliari);

Le novità introdotte dal Recast, sopra sinteticamente riportate, rappresentano un *framework* non derogabile in sede di recepimento della Direttiva nell'ordinamento nazionale, né dalla futura regolamentazione atta a disciplinare i criteri per la determinazione dei corrispettivi dei servizi, nonché il quadro per l'accesso ai medesimi servizi. Con specifico riferimento al ruolo di RFI, assume particolare rilievo l'ampliamento del novero dei potenziali soggetti (operatori di impianto) a vario titolo interessati dalla nuova disciplina concernente l'erogazione dei servizi indicati ai punti 2, 3 e 4 dell'Allegato II del Recast. In tale contesto, il ruolo di RFI quale Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che opera in regime di concessione, è circoscritto ai soli servizi rientranti nel cd. "pacchetto minimo di accesso" (punto 1 dell'Allegato II del Recast). Viceversa, per quanto riguarda gli ulteriori servizi, RFI è posto – senza alcuna differenza- alla stessa stregua degli altri potenziali operatori di impianto. Come tali ultimi è tenuta, quindi, a valutare sulla base di tipiche valutazioni imprenditoriali la struttura della propria offerta tenuto conto che, a seconda dell'esistenza o meno di un effettivo contesto concorrenziale, taluni servizi saranno erogabili a prezzi di mercato e taluni altri con l'applicazione di una tariffa comprensiva dei costi e di un margine ragionevole di profitto.

Con specifico riferimento al tema concernente il livello di concorrenza di ogni specifico servizio preme rilevare quanto segue.

Per quanto attiene ai servizi di cui all'allegato II, punto 2 del Recast (solo parzialmente assimilabili servizi classificati come "obbligatori" dal D.lgs. 188/2003), va rilevato che la tariffa è da definirsi sulla base del principio di orientamento al costo non rilevando, sotto tale profilo, il livello di concorrenzialità rispetto alla produzione dei servizi medesimi. Diversamente, per quanto riguarda i servizi ausiliari e complementari (allegato II, punti 3 e 4 del Recast) sarà invece necessario valutare quali di essi sono offerti in regime di concorrenza ai fini della possibile applicazione di un prezzo "regolato" o piuttosto di un "prezzo di mercato".

Al riguardo, in una logica di valutazione che prenda a riferimento le rilevanti novità introdotte dal Recast, le possibili considerazioni in ordine all'effettivo livello di concorrenzialità per il novero dei servizi in cui tale elemento è destinato ad assumere rilievo ai fini della determinazione del profilo tariffario potranno essere sviluppate solo a valle del recepimento della Direttiva 2012/34/UE, della conseguente puntuale perimetrazione delle attività insite nei servizi medesimi e, comunque, dopo il primo consolidamento dell'offerta da parte dei diversi potenziali "operatori di impianto". In tale quadro occorrerà inoltre valutare una serie di fattori quali la rilevanza del contesto geografico di riferimento, l'ubicazione ed il grado di sostituibilità tra impianti, nonché la loro specifica destinazione d'uso (in caso di impianti "multiservizi").

Call for Input 2: si chiedono considerazioni motivate in merito alla possibile differenziazione del canone di accesso per tipologie di infrastrutture di rete e/o per “segmenti di trasporto” ed in merito all’articolazione del canone in specifiche componenti e/o secondo criteri di modulazioni.

Nel seguito si riprendono i principali elementi di costruzione del sistema attuale che attengono in generale alle sfere relative al montante costi da coprire (“quanto”) e alla chiave di ripartizione di tale montante (“come”).

In relazione al tema del montante dei costi da coprire si rimanda a quanto successivamente illustrato al quesito di cui al punto 4. In merito alla sfera dei parametri, cioè del “come” costruire il sistema di pedaggio, preme innanzitutto evidenziare come gli obiettivi di pricing debbano essere esplicitati in coerenza del più generale contesto di politica di trasporti nazionale e comunitaria, anche non circoscritta al solo ambito ferroviario ma piuttosto alla visione multimodale.

Gli obiettivi principali sottesy all’attuale modello sono l’ottimizzazione della capacità di infrastruttura e la solidarietà tra segmenti di rete differenti, limitata esclusivamente alla modalità ferroviaria.

Per quanto riguarda la differenziazione e l’articolazione del canone, allo stato attuale il pedaggio italiano prevede una segmentazione della rete in quattro categorie: AV/AC, rete fondamentale, rete complementare e nodi. A seconda del segmento di rete considerato è diverso l’algoritmo per il calcolo del pedaggio.

Non vi è invece distinzione per segmento di trasporto: su uno stesso segmento di rete il sistema di pricing è invariante, quale che sia il tipo di servizio.

Il canone è composto da due componenti: una parte fissa, che viene corrisposta per ogni tratta o nodo utilizzato anche se solo parzialmente e una parte a consumo sulla base dei chilometri percorsi o dei minuti (questo nel caso dei nodi). Sulla rete AV/AC la parte fissa non è prevista.

L’articolazione del canone, relativamente alla parte a consumo, avviene sulla base di parametri differenti a seconda del segmento di rete:

- sulla rete fondamentale, i parametri di modulazione del canone sono la densità di utilizzo della linea (variabile per tratta e fascia oraria), l’usura prodotta dal treno (in base alla sua velocità di marcia e al peso) ed il consumo di capacità, misurato dallo scostamento percentuale tra la velocità commerciale dello specifico treno ed una velocità di riferimento, differenziata per tratta e fascia oraria;
- sui nodi i parametri di modulazione sono la fascia oraria e l’utilizzo delle stazioni principali di nodo;
- sulla rete complementare e sulla rete AV/AC non vi sono parametri di modulazione.

In definitiva, l’articolazione del pedaggio avviene in maniera differente a seconda del segmento di rete ed in relazione alla specifica traccia, sulla base di parametri ad essa legati quali la velocità commerciale e quella di marcia.

Per quanto riguarda il pedaggio della rete AV, in conformità di quanto previsto dalla Direttiva UE 12/34, relativamente ai progetti di investimento specifici, è adottato un regime comprensivo dell’applicazione di diritti sulla base dei costi a lungo termine di tali progetti.

Con riferimento alle considerazioni sopra esposte sul canone di accesso sia sugli aspetti attualmente vigenti sia sulle sue possibili evoluzioni, si fa rimando ai documenti già forniti in precedenza nell’ambito della procedura consultiva di cui alla Delibera n.16/2014 e nella fase istruttoria che ha preceduto l’adozione della Delibera n.70/2014, rappresentando la necessità di procedere alla valutazione degli

elementi connessi alla possibile differenziazione ed articolazione dei canoni di accesso, nell'ambito della più generale strategia di sviluppo del trasporto ferroviario nel contesto nazionale ed europeo, da tradurre coerentemente in obiettivi di pricing specifici.

Call for input 4: si chiedono osservazioni in merito alle tematiche relative alla valutazione dei costi di cui alla tabella precedente, in quanto rilevanti ai fini della determinazione dei prezzi regolati

Il criterio di orientamento al costo

In linea generale, in relazione alla tematica oggetto del presente punto, si rileva come il criterio dell'orientamento al costo possa rappresentare un valido approccio per la regolazione dei prezzi delle attività regolate, tra cui far rientrare anche il PMdA, in modo da poter applicare un metodo uniforme per tutti gli ambiti regolati.

Tale metodologia prevede tra i costi ammissibili ai fini regolatori:

- Costi operativi;
- Ammortamenti;
- Remunerazione del capitale investito netto.

L'orientamento al costo è un criterio ampiamente utilizzato nei settori regolati che consente di poter individuare il livello complessivo di costi generati dalla gestione delle attività (nelle diverse componenti di costi operativi, costi d'investimento e di remunerazione del capitale) da coniugarsi, per la completa copertura dei costi, con le effettive condizioni di sostenibilità del mercato e con il livello di contribuzione pubblica. Come noto, nel caso dell'infrastruttura ferroviaria la contribuzione dello Stato è disciplinata con i Contratti di Programma tra RFI e lo Stato.

Tale criterio, unitamente alla definizione di periodi regolatori pluriennali è necessario ad assicurare un quadro di riferimento sufficientemente stabile:

- sia per la programmazione delle attività industriali sottostanti la gestione;
- sia per i diversi *stakeholder* (in tema di tariffazione, remunerazione del capitale, livello di investimenti ecc.), condizione che diviene un *must*, in particolare in relazione alle tematiche tariffarie ed al loro impatto sull'*entity value* di RFI, in un momento in cui la Società si appresta ad avviare un processo di privatizzazione.

Un quadro di regole certe, infatti, consente agli investitori di pagare un prezzo congruo sulla base di ragionevoli aspettative della dinamica tariffaria e senza sorprese sui ricavi regolati e, di conseguenza, sul valore della società.

La posizione in merito al modello regolatorio di “orientamento al costo” è già stata rappresentata da RFI nel corso della fase istruttoria preliminare all'emissione della delibera 70/2014.

In quella sede RFI, relativamente alla Rete AV/AC, ha illustrato dapprima come il valore della Rete AV/AC (analogamente a quanto applicato anche alla Rete Convenzionale) sia oggetto di verifica ai fini dell'*impairment test* di bilancio, che confronta il valore del capitale investito con la capacità prospettica di produrre flussi derivanti dallo sfruttamento economico, applicando, come d'uso, un modello finanziario («*Discount Cash Flow*»), che mostra come la dinamica del canone AV allora vigente consentisse di preservare il valore degli asset, non esponendo la società a rischi di svalutazione.

Si è avuto modo di rappresentare come la valutazione secondo la metodologia dell'*impairment test* sia condotta periodicamente in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall'*International Accounting Standards Board*, adottati dall'Unione Europa (“EU-IFRS”). Occorre in

particolare segnalare che RFI S.p.A. si è avvalsa della facoltà prevista dal Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto Decreto Legislativo, la Società ha applicato gli EU-IFRS per la redazione del bilancio a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010.

Dopo aver illustrato le logiche di tenuta del valore, la metodologia adottata e le valutazioni sviluppate in ossequio ai principi contabili, a completamento del quadro di analisi RFI ha trasmesso ulteriori simulazioni tese a valutare la congruità del livello di pedaggio AV alla luce del richiamato principio regolatorio di "orientamento al costo", mostrando come il livello tariffario definito in applicazione del DM del 330/2013 risultasse assolutamente in linea, se non addirittura inferiore, rispetto a quello derivante dall'applicazione del citato modello con orientamento ai costi.

Perimetro di riferimento, RAB e risorse pubbliche

Rifocalizzando l'attenzione sul modello regolatorio, in tema di capitale investito occorre osservare come RFI rifletta, per quanto qui d'interesse, l'evoluzione nel tempo dei rapporti con lo Stato in relazione alle modalità di finanziamento degli investimenti ferroviari e come tali aspetti vadano attentamente valutati in fase di definizione della RAB.

Le modalità di apporto pubblico, di norma previste a totale copertura degli investimenti ferroviari, hanno subito una variazione nel corso degli anni, passando da una prima fase (dalla costituzione della società sino al 2005) in cui le risorse sono state apportate sotto forma di capitale sociale, ad una seconda, per effetto di quanto disposto dalla LF 2006, in cui i mezzi sono stati riconosciuti sotto forma di contributi in conto impianto. Nel medesimo anno, inoltre, si evidenzia come lo Stato abbia introdotto per la rete AV/AC (Torino-Milano-Napoli) una modalità di finanziamento dell'investimento che prevede la copertura di quota parte dell'investimento carico ed a rischio d'impresa del Gestore.

Il perimetro degli asset da riferire ai servizi del PMdA, anche al fine del calcolo della RAB, ha quale elemento di riferimento i beni che compongono l'infrastruttura ferroviaria nazionale ai sensi della definizione contenuta nell'*Annex 1* della direttiva 2012/34/UE mentre per gli altri servizi regolati vanno presi in considerazione gli asset funzionali all'erogazione delle prestazioni (per la maggior parte erogate nell'ambito degli impianti ferroviari).

In proposito occorre rilevare come non sempre gli asset siano dedicati in maniera esclusiva alla fornitura di una singola prestazione, ma possono essere comuni a più servizi. In tal caso può essere utile applicare il principio di orientamento al costo ad un "insieme di servizi" da aggregare ad esempio sulla base della "condivisione" degli asset o di altri criteri ritenuti idonei.

Si evidenzia in tal senso che RFI ha avviato una specifica attività finalizzata alla perimetrazione funzionale degli asset, con l'obiettivo di pervenire, almeno in una prima fase, ad una distinzione dei beni tra PMdA ed altri servizi.

A partire dal 31 dicembre 2006 RFI applica in attuazione del disposto dell'articolo 1, comma 87, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Legge Finanziaria per il 2006) un criterio di ammortamento a quote variabili in base ai volumi di produzione (espressi in treni*km), sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione.

Tale criterio di diretta derivazione bilancistica, andrà opportunamente approfondito per valutarne la coerenza con il richiamato principio di orientamento al costo, in particolare con riferimento alla determinazione della RAB.

Tasso di remunerazione del capitale

Nell'ambito del criterio di orientamento al costo sopra richiamato il metodo per definire il tasso di remunerazione del capitale investito che si ritiene sia possibile adottare anche nella regolazione delle attività ferroviarie è quello del costo medio ponderato del capitale (WACC), come noto comunemente utilizzato negli ambiti regolati.

Tale aspetto è particolarmente rilevante per la capacità dei settori regolati di attrarre capitali privati, poiché, in caso di insufficienti livelli di remunerazione (rispetto al livello di rischio), i potenziali investitori avrebbero a disposizione alternative imprenditoriali più vantaggiose. È quindi necessario identificare un valore dell'*Equity Risk Premium*, coerente con il tasso di interesse privo di rischio utilizzato, che corrisponda al rendimento addizionale che gli investitori chiedono al mercato per detenere un portafoglio di titoli azionari, che sono di per sé rischiosi.

Sul tema in esame occorre richiamare l'attenzione sul livello del tasso di attualizzazione impiegato nelle valutazioni sinora sviluppate con i metodi di DCF (ai fini delle verifiche IAS), trasmesse all'Autorità nell'ambito della fase istruttoria della delibera 70/2014. Tale tasso, come già evidenziato in quella sede, non corrisponde ad un tasso di remunerazione *post-tax* di mercato, ma è stato calcolato sulla base dei rendimenti di titoli di Stato, ed in virtù di ciò dovrà essere oggetto di ulteriore approfondimento nell'ambito del processo di regolazione per identificare il corretto livello di rendimento da riconoscere al settore.

Criteri di *costing*

In tema di *costing* si reputa che l'adozione di metodologie *Full Distributed Cost*, opportunamente combinate con metodologie di allocazione “*Activity Based Costing (ABC)*”, siano un valido approccio per la determinazione dei costi dei diversi servizi, da cui partire, pertanto, per la determinazione del *pricing finale*.

Il pieno recupero dei costi totali, così come individuati in applicazione del principio di orientamento al costo (costi operativi, ammortamenti, rendimento del capitale investito), rappresenta il riferimento fondamentale nella costruzione di un sistema di prezzi dei servizi regolati sia di PMdA che di altri servizi.

A partire da tale montante, il prezzo finale può essere modulato in funzione delle condizioni di mercato (capacità contributiva del mercato) e del livello di contribuzione pubblica riconosciuta, ferma restando la necessità di conseguimento dell'equilibrio economico-finanziario del Gestore.

Registro dei beni

La direttiva 34/2012 stabilisce all'articolo 30.7 che: “I Gestori dell'infrastruttura mettono a punto e aggiornano un registro dei propri beni e dei beni della cui gestione sono responsabili, che sarà utilizzato per valutare il finanziamento necessario alla loro riparazione o sostituzione. Il registro è corredata delle spese dettagliate per il rinnovo e il potenziamento dell'infrastruttura”.

In attuazione della richiamata disposizione normativa, RFI sta lavorando per sviluppare un apposito applicativo informatico che consenta di strutturare i dati secondo le finalità di rappresentazione richieste dalla direttiva 34/2012. Il registro sarà realizzato utilizzando il patrimonio informativo già presente sui sistemi aziendali di supporto per la gestione delle attività di manutenzione, in cui sono censiti i singoli beni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e le spese connesse per la manutenzione. L'architettura in corso di realizzazione consentirà di disporre di un set dati riferito all'infrastruttura ferroviaria nazionale permettendo la rappresentazione gerarchica delle informazioni contenute nei sistemi informativi aziendali già esistenti; una visione *rolling* e *real time* delle informazioni nonché una navigazione *top-down* sugli asset.

Call for input 5: si chiedono osservazioni motivate in merito agli Aspetti di Contabilità Regolatoria di cui alla tabella precedente.

Separazione Contabile

L'articolo 15 D.lgs 188/2003 dispone che "il Gestore dell'infrastruttura utilizza un sistema di contabilità regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività. In particolare tale sistema presenta un grado di disaggregazione delle poste contabili tale da evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi ai singoli processi industriali, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici. Il Gestore dell'infrastruttura provvede ad aggiornare periodicamente l'imputazione dei costi secondo la migliore pratica internazionale."

Ai sensi di quanto previsto a livello normativo, RFI ha sviluppato un sistema di Contabilità Regolatoria che consente di rilevare a livello di Business e Servizi le risultanze economiche in termini di costi, ricavi e contributi pubblici. Il Conto Economico per business/servizi, attualmente, è gestito fino a Margine Operativo Lordo (MOL). Le partite allocate al di sotto del MOL fino al Risultato Netto, vengono distribuite secondo i criteri metodologici illustrati nel documento di Certificazione già trasmesso in allegato alla nota RFI -AD\A0011\P\2014\940 del 17/09/2014.

L'articolazione dei processi produttivi/attività e dei business/servizi è stata definita in coerenza con la normativa vigente, nel rispetto dei Contratti di Programma con lo Stato ed in coerenza dell'articolazione dei Servizi prevista dall'art.20 del D.lgs 188/2003. Tuttavia per garantire la quadratura con gli altri sistemi di contabilità civilistica e gestionale di RFI, il modello è esteso anche ai servizi non regolati.

Il complesso dei servizi/business attualmente valorizzati nell'ambito del sistema di contabilità regolatoria di RFI, in coerenza con quanto illustrato nella relazione della Società di revisione sulla verifica delle risultanze del sistema di Contabilità Regolatoria anno 2013, è contenuta nella documentazione già trasmessa a codesta Autorità.

L'attuale modello consente, inoltre, la vista contabile separata (soltanto relativamente alla parte economica) tra PMdA Rete Convenzionale e PMdA Rete AV/AC.

Non è invece attualmente prevista la rappresentazione per segmenti di mercato (passeggeri, merci, nazionali, internazionali, ecc.). Si rileva, in proposito, che l'attuale modello di contabilità regolatoria adottato da RFI è in linea con il quadro normativo vigente e prospettico.

Si osserva, inoltre, che la corrente configurazione di contabilità regolatoria consente di disaggregare per business/servizi (secondo l'articolazione esposta in precedenza) soltanto le poste di natura economica (costi e ricavi), mentre non rappresenta informazioni contabili relativamente agli aspetti patrimoniali e finanziari, né dati sui volumi/prezzi dei singoli servizi.

Metodologie di Allocazione e Reporting

Il sistema BW COREG prevede l'adozione del *Full Distributed Cost* con metodologia di allocazione strutturate secondo la logica dell'*Activity Based Costing* (ABC).

Tutte le partite economiche (Costi e Ricavi) sono attribuite alle dimensioni regolatorie sulla base del nesso di causalità, in modo diretto, ove possibile oppure in modo indiretto mediante l'utilizzo di driver industriali appropriati.

Il modello regolatorio è improntato al principio della coerenza ovvero viene assicurata la quadratura sia con la contabilità analitica/industriale sia con la contabilità generale di RFI.

Il reporting è articolato per servizio/business con la disaggregazione delle poste contabili per attività/voce di costo/ voce di ricavo fino a Risultato Netto ed è fruibile una volta l'anno, a seguito della chiusura del bilancio di RFI.

Le logiche e la struttura del modello sono esplicitate nel documento di Certificazione già trasmesso nella nota in precedenza richiamata.