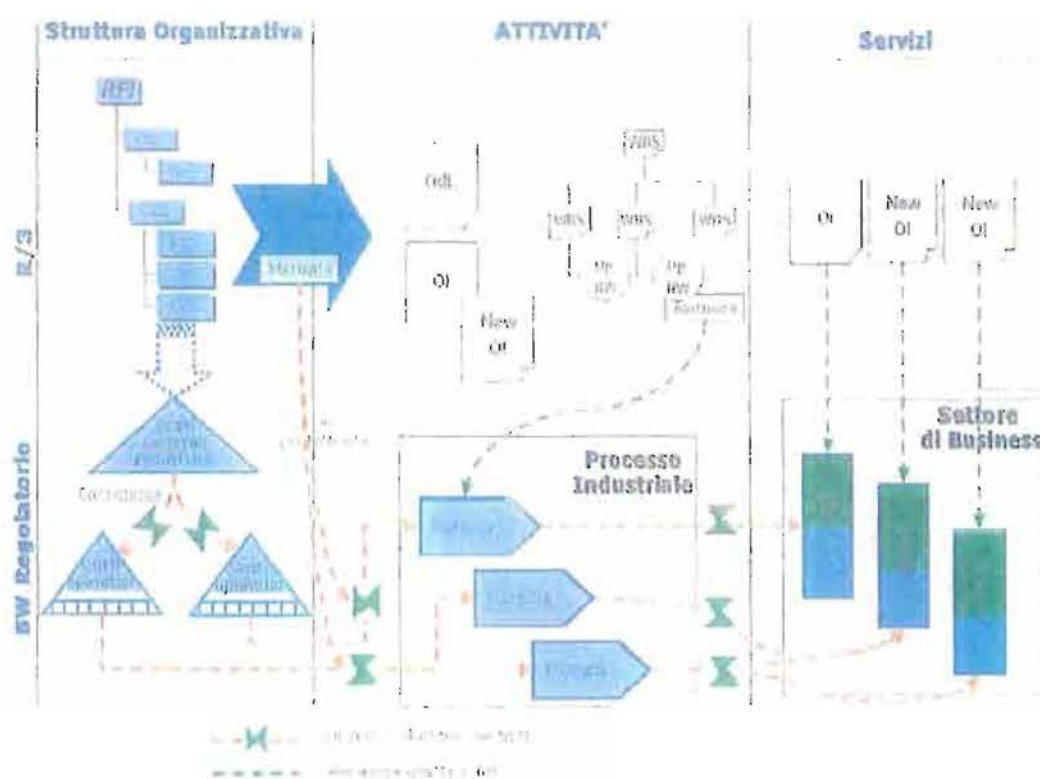


*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

Flusso



*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

6. Le logiche di funzionamento e applicazione del Modello

Il Processo di valorizzazione delle dimensioni regolatorie si articola in tre fasi logiche:

▫ Valorizzazione del costo pieno di funzionamento delle Piramidi Industriali Operative

Sulle Piramidi Industriali Operative vengono allocati i costi della Piramide Industriale Generale attraverso il driver delle "consistenze". Si evidenzia che tutti i costi di funzionamento delle Piramidi sono al netto dei costi capitalizzati relativi agli investimenti.

▫ Valorizzazione delle Macroattività erogate

Le Macroattività sono valorizzate in base ai costi di funzionamento delle Piramidi Industriali Operative nonché ai costi di produzione ad esse direttamente imputabili.

L'attribuzione dei costi di funzionamento di Piramide a Macroattività viene effettuata mediante i seguenti driver:

- Time Sheet (strumento di rilevazione delle ore dedicate alle attività);
- Percentuali in base alle ore lavorate e attribuite alle macroattività, per quelle Strutture Organizzative non ancora in procedura (percentuali fornite dalle strutture organizzative sulla base della relazione tra il codice identificativo del dipendente, la mansione da questo svolta e la relativa macroattività).

▫ Valorizzazione dei Servizi

I Servizi sono valorizzati mediante:

- 1) Imputazione dei ricavi diretti a Servizio;
- 2) Imputazione dei costi sia in maniera diretta sia mediante il caricamento dei costi attribuiti alle macroattività di pertinenza dei servizi.

Le Macroattività possono essere "esclusive" o "comuni" a più Servizi: nel primo caso sono attribuite al 100% al Servizio, nel secondo caso i



Rete Ferroviaria
Italiana SpA

costi sono allocati mediante gli "Activity Driver" (grandezze fisiche ed economiche utilizzate per la ripartizione dei costi dalle macroattività ai servizi).

I Servizi vengono altresì valorizzati:

- dalle partite economiche rilevate sulle piramidi di pertinenza degli Staff Centrali;
- dalle partite economiche cosiddette "trasversali", (organizzate in Piramidi). Tali partite sono gestite centralmente dalle strutture organizzative di RFI ma sono di specifica pertinenza di ciascun Business.

La sommatoria dei conti economici dei servizi attribuiti a ciascun Business, determina il conto economico di Business.

I criteri di allocazione sono esplicitati di seguito nella sezione "I Driver di allocazione".

I Driver di allocazione

I Driver di allocazione sono utilizzati per il ribaltamento delle partite economiche come driver di allocazione di costi e ricavi di macroattività.

- **Consistenze "QAFTE"** (Addetti Full Time Equivalent) e **"Q3FTE"** (Quadri Full Time Equivalent).
Rilevabili dal Sistema Informativo: RUN
Utilizzo: Allocazione delle partite economiche da Piramide Industriale Generale a Piramide Industriale Operativa.
- **Ore di Time Sheet** (relativamente alle strutture organizzative della Direzione Produzione).
Rilevabili dal Sistema Informativo: In.Rete 2000
Utilizzo: Allocazione delle partite economiche dalle Piramidi Industriali Operative alle Macroattività.
- **Percentuali di ore lavorate e attribuite alle macroattività** (relativamente alle Direzioni che non utilizzano ancora il Time Sheet).
Criterio Logico: associazione CID (Codice Identificativo Dipendente) – Mansioni del dipendente – Macroattività.
- **Activity Driver:** Treni programmati (treniKM), Valore di Budget e del fatturato per il Pedaggio e i Servizi Accessori alla circolazione, Capacità (Kwatt) erogata di corrente di trazione e treni km diagnostici per la Macroattività "Diagnostica". Inoltre, nell'ottica di una più puntuale definizione dei criteri di allocazione, a partire dall'esercizio 2014 è stato utilizzato un ulteriore driver, costituito dal km binario per la Macroattività "Supporto manutenzione".
Rilevabili dal Sistemi Informativi: Roman, Riace, Sistema di Budget societario, Comunicazione delle Direzioni.

*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

Utilizzo: Allocazione delle partite economiche da Macroattività a Servizio/Business.

I Criteri di Distribuzione dei Costi di Staff Centrale e dei Costi "Trasversali"

□ Distribuzione Costi Piramidi di Staff Centrale

Piramide della Direzione Personale: Sulla base del costo del lavoro rilevato in tutti i servizi di RFI.

Restanti Piramidi di Staff: Sulla base dei costi totali rilevati in tutti i servizi di RFI.

□ Distribuzione Costi Piramide "Trasversale"

Le Piramidi "Trasversali" sono organizzate per Business. Raccolgono i costi gestiti centralmente ma afferenti a tutti i Business di RFI quali: oneri per polizze assicurative, Paghe e Contributi, Amministrazione e Contabilità, Spazi Serviti, Servizi di Outsourcing, ecc.

L'allocazione di tali costi sui CdC che costituiscono la Piramide Trasversale è effettuata con driver pertinenti al business (ad esempio l'allocazione delle Assicurazioni viene effettuata in base alla tipologia delle polizze assicurative proprie del business).

L'assorbimento successivo di tali partite economiche sui servizi avviene in base al costo del lavoro rilevato sugli stessi.

Gli elementi del Processo Regolatorio

Vengono di seguito indicati gli elementi fondamentali e gli step procedurali finalizzati all'alimentazione dei Servizi/ Business nell'ambito del BW COREG.

□ Dimensione Organizzativa:

- definizione delle piramidi organizzative;
- definizione e rilevazione del costo pieno di funzionamento delle Piramidi Industriali Operative.

□ Dimensione produttiva:

- identificazione, definizione e perimetrazione delle Macroattività/Processo Industriale;
- definizione delle logiche di allocazione Costi di Funzionamento (Piramidi) a Macroattività mediante il time sheet, o percentuali sostitutive del time sheet; rilevazione dei costi industriali diretti di macroattività.

□ Dimensione Mercato

- identificazione, definizione e perimetrazione dei Servizi/Business;
- definizione delle regole e delle logiche di allocazione costi da Macroattività a Servizio;

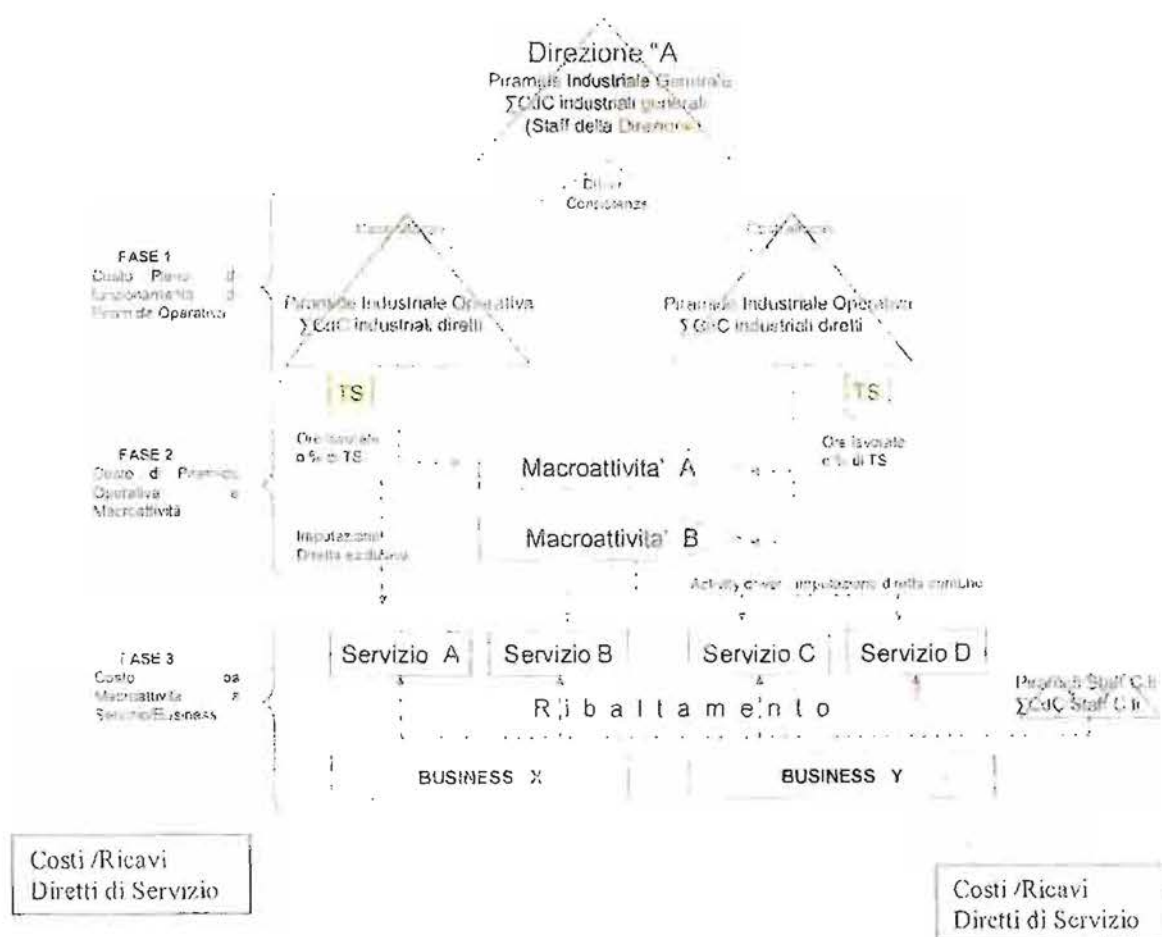


*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

- rilevazione costi e ricavi diretti di servizio;
- rilevazione degli activity driver dove necessario

Le voci di costo e di ricavo utilizzate nell'ambito del BW COREG sono le Voci del Piano dei Conti di Budget 2014 a livello BICU – Base Informativa Contabile Unica – (aggregazione di VdC e VdR elementari).

SCHEMA LOGICO DELLE FASI DI VALORIZZAZIONE DELLE DIMENSIONI REGOLATORIE



Rete Ferroviaria
Italiana SpA

7. Le partite Immobiliari

Dal mese di gennaio 2008 è operativo il Modulo SAP RE sul Sistema Informativo di Gruppo denominato FSH.

Il sistema supporta la gestione del Patrimonio Immobiliare in tutti i suoi aspetti compresa la gestione delle locazioni attive e passive.

Con il Modulo SAP RE le partite economiche di alcune tipologie di locazioni vengono registrate direttamente sui Centri di Profitto di RFI.

In analogia agli esercizi precedenti (a partire dal 2009) anche per l'esercizio 2014 in Contabilità Regolatoria le partite economiche Immobiliari, gestite nel modulo SAP RE all'interno del Sistema Informativo di Gruppo denominato FSH e residenti sui Centri di Profitto, sono state rilevate attraverso l'inserimento in BW Coreg di una tabella di corrispondenza tra gli elementi presenti sul Modulo SAP RE (Tipo Documento/Centri di Profitto) e gli elementi presenti in BW Coreg (Servizi/Business). Questa soluzione ha consentito la corretta allocazione delle partite contabili immobiliari sulle dimensioni regolatorie e sui Business di pertinenza. In particolare, i ricavi da canoni di locazione rilevati nel bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, pari a 97 mln € circa, sono stati allocati al Business Infrastruttura e al Business Gestione Patrimonio sulla base della funzionalità a tali Business dei beni oggetto di locazione.

8. Le partite economiche sotto il Margine Operativo Lordo

Le partite economiche sotto il Margine Operativo Lordo (MOL) sino al Risultato d'esercizio vengono ripartite sui Business di RFI extra sistema BW Coreg.

A seguito dell'applicazione dei Principi Contabili Internazionali, le partite economiche al di sotto del MOL si riferiscono agli ammortamenti (AVAC e Rete Tradizionale), agli accantonamenti, alle svalutazioni, alla Gestione Finanziaria e alle imposte sul Reddito.

Anche per l'esercizio 2014 la ripartizione delle partite economiche sotto il Margine Operativo Lordo del Sistema BW Coreg è stata effettuata tra i diversi Business in base all'incidenza del costo del personale a ruolo del singolo business rispetto al costo del personale a ruolo totale dopo aver preventivamente allocato:

- gli ammortamenti (86,07 mln €) relativi all'Alta Velocità/Alta Capacità e alla Rete Tradizionale sul Business Circolazione, in coerenza con i correlati Ricavi da Pedaggio, che tengono conto anche della copertura di tali ammortamenti;
- le svalutazioni, inerenti perdite da radiazione cespiti (9,12 mln €), sul Business Infrastruttura, in quanto ad essa riferite;



*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

- * il rilascio del fondo svalutazione crediti (5,57 mln €) sul Business Circolazione, sulla base della prevalente natura commerciale dei crediti;
- * gli oneri finanziari relativi ai finanziamenti per il completamento del progetto relativo al sistema AV/AC (28,68 mln €) sul Business Circolazione. Infatti con i provvedimenti normativi contenuti nella Legge Finanziaria 2006 e nella Legge Finanziaria 2007 è stata lasciata definitivamente a carico della Società la copertura sia del fabbisogno finanziario residuo del progetto, per una quota pari a circa 4 miliardi di euro, sia dei relativi oneri, da assicurare con i margini derivanti dallo sfruttamento economico delle linee realizzate. Ai fini di una più puntuale rappresentazione delle partite economiche afferenti il singolo Business, tale criterio di allocazione risulta variato rispetto ai precedenti esercizi in cui tali oneri finanziari venivano allocati in funzione dell'incidenza del costo del personale a ruolo del singolo business rispetto al costo del personale a ruolo totale.

Nel 2014 è incluso, all'interno delle Imposte sul Reddito imputate alla voce "Altre partite sotto MOL", un rilascio del credito d'imposta, pari a 169,05 mln €, per attività anticipate (crediti) non più esigibili e recuperabili nel breve-medio periodo, a causa dell'azzeramento "strutturale" del valore di produzione ai fini IRAP, legato alla deducibilità integrale del costo del lavoro dalla base imponibile IRAP previsto dalla legge di stabilità 2015.

Tale rilascio, in coerenza con la causa che l'ha generato, e analogamente al criterio adottato nei precedenti esercizi in presenza di rilasci annuali di tali imposte anticipate iscritte in bilancio, è stato ripartito sulla base del costo del personale, così come le altre partite sotto il MOL non preventivamente allocate puntualmente.

9. I Business destinatari delle Risorse Pubbliche

Esercizio 2014

Come per la precedente rendicontazione 2013, i ricavi da Stato sono stati allocati in coerenza con quanto previsto dal Contratto di Programma - parte Servizi, sul quale il CIPE aveva già espresso parere favorevole con deliberazione n. 22 del 18 Marzo 2013, e successivamente approvato con D.M. n. 203 del 14 Maggio 2014.

Il Contratto prevede per l'anno 2014 un totale di risorse in c/esercizio pari a 975,56 mln € di cui 890,56 mln € da riferire al Business Infrastruttura e 85 mln € da ripartire tra i Business Safety, Security e Navigazione.

In relazione a questi ultimi, nella Contabilità Regulatoria i contributi sono stati modulati in modo proporzionale al Risultato Netto di ciascun Business.



*Refe Ferroviaria
Italiana SpA*

■ Infrastruttura

La gestione del Business Infrastruttura è costituita dalle partite economiche relative alle seguenti attività:

manutenzione ordinaria ed eccezionale dell'infrastruttura svolta dalle strutture organizzative territoriali sulle linee tradizionali e AV/AC;
manutenzione ordinaria ed eccezionale svolta dalle strutture organizzative territoriali sui fabbricati e locali di stazione;
gestione terminalizzazione;
gestione degli Asset funzionali all'Infrastruttura ferroviaria
supporto delle direzioni Centrali dedicate alla gestione dell'infrastruttura;
costi operativi afferenti alla manutenzione ordinaria e gestiti centralmente (costi trasversali);
supporto delle strutture di Staff Centrale.

Nell'esercizio 2014 è attribuito a tale Business un rilascio del fondo manutenzione straordinaria (pari a 111 mln di euro), legato al venir meno dei presupposti che ne avevano determinato l'accantonamento (tale fondo era destinato a finanziare l'esecuzione di quella parte di interventi di manutenzione dell'infrastruttura, per i quali non era prevista la copertura nel bilancio previsionale dello Stato).

■ Navigazione

La gestione del Business Navigazione è costituita dalle partite economiche relative alle seguenti attività:

esercizio dei servizi di traghettamento dei carri e carrozze;
costi operativi afferenti alla navigazione e gestiti centralmente (costi trasversali);
supporto delle strutture di Staff Centrale.

■ Safety

Il Business Safety si compone delle partite economiche relative alle seguenti attività:

progettazione, omologazione e certificazione materiali e prodotti;
ricerca e sperimentazione;
indagini diagnostiche ed ambientali;
elaborazione - nel rispetto del quadro normativo emanato da ANSF - disposizioni e prescrizioni per la circolazione dei treni e per l'esercizio ferroviario;
attività di competenza dell'ANSF svolte con personale distaccato di RFI o per il tramite di RFI (service);
presidio sanitario;
costi operativi afferenti al safety e gestiti centralmente (costi trasversali);
supporto delle strutture di Staff Centrale.

*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

□ Security

Il Business Security è costituito dalle partite economiche generate dalle seguenti attività:

gestione Polfer;
sicurezza aziendale;
costi operativi afferenti al security e gestiti centralmente (costi trasversali);
supporto delle strutture di Staff Centrale.

