

Delibera n. 184/2023

Avvio di un procedimento individuale nei confronti di Grandi Stazioni Rail S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f), del decreto- legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché dell'articolo 6, comma 1, del regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, in relazione alla determinazione delle tariffe relative al periodo 2022 – 2023, degli spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.

L'Autorità, nella sua riunione del 23 novembre 2023

VISTO l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito dell'attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge del 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: "Autorità" o "ART") e, in particolare:

- il comma 2, lettere b) e c), secondo cui: "*L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede: [...] b) a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni dei pedaggi tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori"; c) a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b)*";
- il comma 3, lettera f), ai sensi del quale l'Autorità "*ordina la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo le misure opportune di ripristino; nei casi in cui intenda adottare una decisione volta a fare cessare un'infrazione e le imprese propongano impegni idonei a rimuovere le contestazioni da essa avanzate, può rendere obbligatori tali impegni per le imprese e chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione; può riaprire il procedimento se mutano le circostanze di fatto su cui sono stati assunti gli impegni o se le informazioni trasmesse dalle parti si rivelano incomplete, inesatte o fuorvianti; in circostanze straordinarie, ove ritenga che sussistano motivi di necessità e di urgenza, al fine di salvaguardare la concorrenza e di tutelare gli interessi degli utenti rispetto al rischio di un danno grave e irreparabile, può adottare provvedimenti temporanei di natura cautelare*";

VISTA la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che ha istituito uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione);

- VISTO** il Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;
- VISTE** il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante “Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)” e, segnatamente:
- l'articolo 3, comma 1, lettera aa), ai sensi del quale per “*profitto ragionevole*” s'intende: “*un tasso di rendimento del proprio capitale, che tiene conto del rischio, anche in termini di entrate, o della mancanza di siffatto rischio, assunto dall'operatore dell'impianto di servizio e che è in linea con il tasso medio per il settore interessato negli ultimi anni*”;
 - l'articolo 11-quater, comma 7, il quale dispone che “*I servizi prestati dalle altre entità giuridiche di un'impresa a integrazione verticale al gestore dell'infrastruttura si basano su contratti e sono remunerati ai prezzi di mercato o ai prezzi che rispecchiano il costo di produzione, aumentato di un ragionevole margine di profitto*”;
 - l'articolo 13, commi 2, 5 e 13, i quali dispongono che: “*Gli operatori degli impianti di servizio forniscono, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso (...) ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito: a) stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario*” (comma 2, lett. a); “*Per tutti gli impianti di servizio di cui al comma 2, l'operatore e la società di cui al comma 4 tengono una contabilità separata, anche mediante l'aggregazione per categorie di impianti gestiti dall'operatore medesimo, con evidenza nel conto economico e nella situazione patrimoniale finanziaria*” (comma 5); “*Le procedure ed i criteri relativi all'accesso ai servizi di cui a[!] comm[a] 2 (...) sono definiti dall'Autorità di regolazione dei trasporti sulla base delle misure di cui all'articolo 13, paragrafo 9, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio*” (comma 13);
 - l'articolo 17, comma 10, secondo cui: “*Il canone richiesto per l'accesso agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2 e per la prestazione dei servizi in tali impianti non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole*”;
 - l'articolo 37, comma 6, ai sensi del quale “*L'organismo di regolazione garantisce che i canoni per l'accesso all'infrastruttura ed i corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 13, fissati dall'operatore di impianto, siano conformi a quanto previsto dal presente decreto e non siano discriminatori*”;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 96/2015, del 13 novembre 2015, recante: “*Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria*” e, in particolare:

- la misura n. 3 (“Periodo tariffario”) la quale dispone che: “*La determinazione, in conformità al modello regolatorio indicato dall’Autorità, (i) da parte del GI, ai sensi dell’art. 17, comma 2, del D.Lgs. 112/2015, dei canoni del PMdA (e per l’accesso all’infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio), (ii) da parte dell’operatore di impianto di Tipologia A (come successivamente definito alla Misura 38), ai sensi dell’art. 17, commi 10 e 11, del D.Lgs. 112/2015, dei corrispettivi per i servizi diversi dal PMdA: a) deve essere correlata ai costi, pertinenti ed efficienti, del Periodo tariffario considerato, in conformità ai criteri definiti dall’Autorità; b) deve essere effettuata a partire dai costi relativi al c.d. Anno base, ovvero dell’esercizio contabile di cui si assumono i dati del bilancio, approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, e sulla cui base il GI o (laddove richiesto) l’operatore di impianto abbia, in coerenza, predisposto la contabilità regolatoria certificata secondo i criteri definiti dall’Autorità; c) deve avvenire durante il c.d. Anno ponte, ovvero durante l’esercizio che si interpone tra l’Anno base ed il primo anno del Periodo tariffario, nel corso del quale il GI o l’operatore di impianto provvede agli adempimenti inerenti alla elaborazione e, per quanto riguarda il GI, alla presentazione all’Autorità della documentazione relativa alla determinazione dei suddetti canoni, nonché alla pubblicazione degli stessi sul Prospetto informativo della rete”;*
- la misura n. 20 [“Costi di capitale (capex): il WACC per la remunerazione del Capitale Investito netto”] e, segnatamente, i parametri premio al debito, *Equity Risk Premium* ed *equity beta*;
- la misura n. 33 (“Profit sharing”) ai sensi della quale: “*A partire dal periodo tariffario successivo al primo: a) nel caso in cui la variazione del traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia positiva e superiore ad un valore soglia +2% predeterminato, una percentuale pari al 50% del montante dei margini attribuibile alle percorrenze eccedenti la soglia dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi per il periodo regolatorio successivo; b) nel caso in cui la variazione del traffico a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia negativa ed inferiore ad un valore soglia -2% predeterminato, una percentuale 50% del montante dei mancati margini attribuibile alle percorrenze inferiori alla soglia potrà essere registrata quale posta figurativa ad incremento dei costi ammessi per il periodo regolatorio successivo. Detto margine sarà calcolato come differenza tra: - i ricavi scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata al traffico effettivo consuntivo; - i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata al traffico previsto ex ante maggiorato/ridotto del ±2% (ricavi soglia)”;*
- la misura n. 40 (“Periodo tariffario”) la quale dispone, tra l’altro, che: “[...] Nel caso di periodo tariffario pluriennale, l’operatore di impianto deve preventivamente comunicare all’Autorità, oltreché sul proprio sito web, la descrizione delle regole che determinano l’andamento delle tariffe per il periodo in questione”;

- la misura n. 41 (Obblighi di trasparenza e termini di preavviso per variazione corrispettivi) la quale prevede tra l'altro che: *“Al fine di garantire i principi di trasparenza e non discriminazione: in occasione di ciascuna variazione del proprio listino, tutti gli operatori di impianto devono pubblicare sul proprio sito internet, con un termine di almeno 4 mesi di anticipo rispetto alla scadenza del termine per la presentazione delle richieste di assegnazione di capacità d’infrastruttura, una relazione contenente: - una rendicontazione dei costi e dei ricavi dell’anno precedente, nonché dei volumi di servizi erogati; - il listino dei corrispettivi per il successivo orario di servizio e il livello di utilizzo previsto per l’impianto; - un documento metodologico che illustri le modalità con cui sono stati determinati i corrispettivi richiesti nell’ambito del periodo tariffario, sia con riferimento all’evoluzione prevista dei costi, dell’inflazione e del livello di utilizzo dell’impianto, sia alle scelte di articolazione delle tariffe effettuate”;*
- la misura n. 43 (“Costo di fornitura e profitto ragionevole”) la quale prevede che: *“Il “costo di fornitura” del servizio comprende i costi operativi afferenti alla produzione del servizio stesso e gli ammortamenti calcolati sulle immobilizzazioni associate alla produzione medesima. Al fine anche di assicurare il “profitto ragionevole” previsto dall’art. 3 lettera aa) del D.Lgs. 112/2015, detto costo comprende inoltre, per il primo periodo regolatorio, l’importo emergente dall’applicazione al Capitale investito netto, come definito nella Misura 18, del tasso di rendimento (WACC), così come definito dalla Misura 20”;*
- la misura n. 47 (“Correlazione ai costi”) ai sensi della quale: *“L’operatore di impianto, sulla base dei pertinenti costi sottostanti i Servizi diversi da quelli ricompresi nel PMdA e per l’accesso all’infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio (artt. 17 e 18 del D.Lgs. 112/2015), determinerà i relativi corrispettivi. Per l’operatore di impianto RFI, la determinazione dei corrispettivi dovrà essere effettuata adottando la stessa metodologia definita alla Misura 6”;*
- la misura n. 55 (“Obblighi per gli Operatori di Impianto relativi agli Impianti di cui alla Tipologia A: Fornitura di Documentazione all’Autorità”) ai sensi della quale: *“Relativamente a quanto sopra riportato nelle Misure 53 e 54, l’Operatore di impianto deve predisporre e fornire annualmente all’Autorità entro 60 giorni dall’approvazione del Bilancio di esercizio un Documento di “Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria” contenente almeno i seguenti aspetti: a) la descrizione del modello logico del sistema di contabilità regolatoria e dell’ambiente/architettura di sistema utilizzato ai fini della contabilità regolatoria, dei principi per l’attribuzione delle partite economiche e per la produzione dei prospetti economico/patrimoniali, delle logiche di funzionamento (inclusive delle modalità di valorizzazione delle attività e dei Servizi e dei drivers impiegati) nonché delle logiche di attribuzione degli eventuali Contributi Pubblici; b) I criteri di separazione contabile adottati ed i Rendiconti di Separazione Contabile di cui alla Misura 54, con note di commento esplicative e descrizioni dei servizi inclusi, delle*

attività sottese, delle eventuali variazioni metodologiche o di perimetro rispetto all’anno precedente; c) la dettagliata indicazione delle metodologie di contabilità dei costi adottate, dei criteri di valorizzazione, dei criteri di allocazione, dei criteri e driver di attribuzione utilizzati, in relazione almeno a ciascuno degli aspetti specificati all’ Allegato B - Tabella 1 - Sezione B: “Metodologie di Contabilità Regolatoria e Informazioni”, ed in accordo ai prospetti eventualmente indicati negli Annessi ivi richiamati. L’Autorità considererà tale documentazione come riservata. Per la contabilità regolatoria relativa all’anno 2014, il termine di presentazione all’Autorità della relativa documentazione è fissato, in analogia a quanto previsto alla misura 58, al 12 marzo 2016. In sede di prima applicazione, l’Autorità valuterà l’accogliibilità dell’impiego, ai fini dell’allocazione dei costi ai servizi, di metodi parametrici/estimativi, in luogo del puntuale utilizzo di sistemi di contabilità analitica”;

VISTA

la delibera n. 84/2016, del 21 luglio 2016 recante: “Attuazione delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015 e successive modifiche e integrazioni. Modalità applicative per gli operatori di impianto che esercitano i servizi di cui all’art. 13, comma 2, lettera a) del D.Lgs. 112/2015” e, segnatamente, i relativi punti nn. 5, 7 e 8 i quali stabiliscono che, “in caso di svolgimento di ulteriori servizi, diversi da quelli di cui all’art. 13, comma 2, lettera a), del D.Lgs. 112/2015, per l’allocazione dei costi operativi (...), degli ammortamenti (...), del CIN alle attività regolate è ammesso l’utilizzo di driver costruiti sulla base dell’incidenza delle superfici calpestabili ed utilizzabili afferenti alle attività regolate medesime, calcolata rispetto al totale complessivo di tutte le superfici calpestabili gestite dall’operatore di impianto”;

VISTA

la delibera n. 130/2019, del 1° ottobre 2019, recante: “Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”, la quale ha stabilito, *inter alia*, che:

- per “gestore di stazione passeggeri”, s’intende: l’“operatore responsabile della gestione delle strutture e degli spazi di una stazione passeggeri funzionali e/o necessari per l’esercizio ferroviario, ai sensi dell’articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015, o di porzione di questi” (misura n. 2);
- “L’accesso agli impianti di servizio è garantito ai richiedenti a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, sulla base di un sistema tariffario improntato all’efficienza produttiva delle gestioni ed al contenimento dei costi per gli utenti. I servizi forniti ai richiedenti negli impianti di servizio sono organizzati ed eserciti nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando, con criteri misurabili, la massimizzazione dell’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti (...)" (misura n. 4.1);
- “Ogni contratto siglato tra impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari e gestore della stazione, riconducibile ai servizi di cui all’articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015, deve rispettare i seguenti criteri: (...) b) canoni orientati ai costi, più un utile ragionevole” (misura n. 11.3);

VISTA

la delibera dell’Autorità n. 95/2023, del 31 maggio 2023, recante “*Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 11/2023. Approvazione dell’atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse*” e, in particolare, la misura n. 42 (“Procedura e metodologia di determinazione della dinamica dei corrispettivi”), paragrafo 1 (Aspetti generali), la quale dispone che: “*1. La presente Misura si applica agli operatori di impianto di tipologia A. Detti operatori di impianto adeguano i propri sistemi tariffari con decorrenza dal primo gennaio 2024, ed ottemperano ai relativi obblighi informativi assumendo come Anno ponte (70) il 2023. 2. La dinamica dei corrispettivi nel corso del periodo tariffario prefissato deve essere determinata, da un lato, in correlazione all’andamento dei costi, e dall’altro in correlazione al livello di utilizzo degli impianti e dei volumi di produzione dei servizi, applicando la procedura e la metodologia di seguito descritte*”;

VISTO

il regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell’Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse (di seguito: “Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell’Autorità”), approvato con la delibera n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, ed in particolare l’articolo 6;

VISTA

la nota prot. ART n. 11744/2021, del 29 luglio 2021, con la quale Grandi Stazioni Rail (di seguito anche “GS Rail” o “Società”) ha trasmesso il documento in cui è descritta la metodologia adottata per determinare, a partire dalla contabilità regolatoria dell’anno 2020, i corrispettivi dei servizi regolati da essa offerti per il periodo 2022-2026 (di seguito: Metod_tariffe 22-26) per la messa a disposizione delle Imprese Ferroviarie (di seguito anche “IIFF”) degli spazi fisici individuati ai paragrafi 1 e 2 della citata nota prot. ART n. 11744/2021 quali “[...] aree ad uso biglietteria, aree destinate all’uso di emettitrici automatiche di biglietteria ferroviaria, aree destinate a desk informativi, aree per l’installazione di oblitteratrici per biglietti di trasporto ferroviario, uffici di back office, spogliatoi, servizi igienici, atrio (spazi “coda e “isole”), magazzini, locali tecnici, ripostigli, archivi, depositi e depositi carrelli per materiale delle Imprese ferroviarie, corridoi e scale, sala sosta personale “treno” (riposo, manovratori, sosta, ecc.), gruppi di continuità ed elettrogeni a servizio esclusivo delle aree destinate all’Impresa Ferroviaria” (di seguito “Spazi regolati di cui all’articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015”); in allegato alla citata nota prot. ART n. 11744/2021 GS Rail ha inoltre riportato “[...] le tariffe per l’utilizzo degli spazi regolati per l’anno 2022”;

VISTA

la richiesta istruttoria prot. ART n. 19216/2021, del 2 dicembre 2021, con la quale gli Uffici dell’Autorità hanno chiesto a GS Rail, a giustificazione delle tariffe pubblicate, alcuni chiarimenti e informazioni su detta metodologia; medesima nota è stata indirizzata anche a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (di seguito: FSI) e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A (di seguito: RFI), ai quali sono state chieste le rispettive

considerazioni in merito alla congruità del canone di retrocessione previsto dalle convenzioni stipulate con GS Rail, già Grandi Stazioni S.p.A., il 4 luglio 2016;

VISTA

la nota di riscontro a firma congiunta di FSI e RFI, acquisita con prot. ART n. 545/2022, del 14 gennaio 2022, con la quale le RFI e FSI hanno affermato, tra l'altro, che: “[...] *In sintesi, a fronte di tali impegni economici, che come detto, riproducono le previsioni del Contratto 2000, e nell'ottica di mantenere l'equilibrio economico – finanziario della concessione per la sua durata complessiva quarantennale, nelle Nuove Convenzioni è stato confermato che i ricavi generati dalle locazioni direzionali (Grandi Stazioni Rail) e commerciali (Grandi Stazioni Retail) degli spazi affidati in Convenzione vengono ripartiti per il 60% a favore delle due Società affidatarie e per il 40% a favore dei proprietari Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., RFI S.p.A. e FS Sistemi Urbani S.r.l.*” ; FSI e RFI, con la medesima nota prot. ART n. 545/2022 hanno trasmesso il contratto, del 14 aprile 2000, stipulato con Grandi Stazioni S.p.A., oggi GS Rail, avente ad oggetto “[...] *l'utilizzazione e la riqualificazione dei complessi immobiliari delle stazioni di: Roma Termini, Milano Centrale, Torino P.N., Venezia S. Lucia, Venezia Mestre, Verona P.N., Genova Brignole, Genova Porta Principe, Bologna Centrale, Firenze S.M. Novella, Napoli Centrale, Napoli P.zza Garibaldi, Bari Centrale, Palermo Centrale*”;

VISTA

la nota di riscontro di GS Rail, acquisita con prot. ART n. 1266/2022, del 26 gennaio 2022, con la quale quest'ultima ha affermato, tra l'altro, che: “[...] *[s]i ritiene infatti che il principio enunciato da Codesta Autorità alla Misura 33 della delibera 96/2015 per il PMdA (c.d. loss/profit sharing), si possa considerare applicabile anche nel caso in oggetto. In tal senso si evidenzia che il valore posto a recupero è coerente con il dettato della Misura 33, poiché pari a circa il 50% del disavanzo effettivamente registrato da GS Rail. In caso contrario, la mancata applicazione di tale misura esporrebbe l'operatore regolato a perdite economiche e condurrebbe alla determinazione di corrispettivi non commisurati ai costi effettivi del servizio. Si ritiene di precisare che la soluzione adottata da questa Società è stata determinata dalla valutazione di non intervenire, anno per anno, modificando le tariffe sulla base delle variazioni intervenute, anche al fine da assicurare maggiore stabilità tariffaria alle Imprese Ferroviarie per l'intero periodo regolato, recuperando i complessivi disavanzi nel secondo periodo di regolazione. Si precisa altresì che tale differenza di costi non ha attinenza con la situazione determinatasi nel periodo pandemico*” ; GS Rail, con la citata nota prot. ART n. 1266/2022 ha trasmesso le due convenzioni sottoscritte dalla stessa in data 4 luglio 2016, nello specifico la convenzione stipulata con i concedenti RFI, FSI, FS Sistemi Urbani S.r.l. (di seguito “FSSU”), avente ad oggetto “[...] *la realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria, e per la gestione, l'utilizzazione e lo sfruttamento degli Spazi Rail, la gestione degli appalti nonché la conduzione e la manutenzione ordinaria dei Complessi Immobiliari di: Bari Centrale, Bologna Centrale, Firenze S. Maria Novella, Genova Brignole, Genova Piazza Principe, Milano Centrale, Napoli Piazza Garibaldi, Palermo Centrale, Roma Termini, Torino*

Porta Nuova, Venezia Mestre, Venezia S. Lucia; Verona P.N.” (di seguito: “Convenzione 13 Stazioni”), nonché la convenzione stipulata con la concedente RFI avente ad oggetto “[...] la gestione, l'utilizzazione e lo sfruttamento degli Spazi Rail, nonché la gestione funzionale, la conduzione e la manutenzione ordinaria del Complesso immobiliare della stazione di Roma Tiburtina” (di seguito: “Convenzione Roma Tiburtina”);

- VISTO** il documento, trasmesso da GS Rail con nota prot. ART n. 13432/2022, del 25 maggio 2022, nel quale è descritta la metodologia e la rendicontazione della contabilità regolatoria riferita all'anno 2021;
- VISTA** la richiesta informazioni degli Uffici dell'Autorità, prot. ART n. 16089/2022, del 7 luglio 2022, diretta a GS Rail, RFI e FSI avente ad oggetto *“documento metodologico concernente la determinazione dei corrispettivi richiesti da Grandi Stazioni Rail S.p.a. per i servizi offerti nell'ambito del periodo tariffario 2022 – 2026”*;
- VISTA** la nota di riscontro a firma congiunta di FSI e RFI, alla citata richiesta informazioni prot. ART n. 16089/2022, acquisita con prot. ART n. 17614/2022, del 5 agosto 2022, con la quale le suddette società, oltre a rappresentare, tra l'altro, che “[...], a fronte di impegni economici sostenuti sul totale degli spazi oggetto delle convenzioni, il canone di retrocessione – che rappresenta il corrispettivo dovuto da GS Rail alla proprietà (RFI – FSI – e FSSU) – trova applicazione sui ricavi generati solo dagli spazi locati a terzi, dai quali sono esclusi per definizione gli spazi comuni”, hanno fornito, altresì, una tabella con indicati il Capitale Investito Netto (CIN) ed i costi da esse sostenuti, riferibili agli Spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015; in allegato alla citata nota prot. ART n. 17614/2022, RFI e FSI hanno trasmesso copia del documento citato al punto 10.11 della Convenzione 13 Stazioni, denominato “Allegato M” relativo alla ripartizione degli oneri di manutenzione straordinaria;
- VISTA** la nota di riscontro di GS Rail, alla citata richiesta di informazioni prot. ART n. 16089/2022, acquisita con prot. ART n. 17634/2022, del 5 agosto 2022, con la quale GS Rail, oltre a fornire l'articolazione dei costi operativi per natura e in base alle principali categorie (Canone di retrocessione, Costi da conduzione stazioni, Costi operativi indiretti), ha chiarito che nella Convenzione 13 stazioni del 2016 l'obbligo di eseguire la manutenzione straordinaria e gli interventi di messa a norma, e l'onere di finanziarli per la parte eccedente detto importo residuo, è stato riferito alle due Società, GS Rail e Grandi Stazioni Retail S.p.A., *“in base ai rispettivi rami di attività di competenza”*;
- VISTI** gli allegati alla nota di riscontro di GS Rail, prot. ART n. 17634/2022, acquisiti con prot. ART n. 19528/2022, del 16 settembre 2022 (cartelle denominate “Perimetrazioni”, “Planimetrie dettaglio locali” ed “Elenco Locali GS Rail”) e prot. ART n. 19529/2022, del 16 settembre 2022 (cartelle denominate “Allegato B (Aree Rosa)”,

“Allegato D (Aree Gialle)”, “Allegato M (regolamento condominiale)” - di seguito “Regolamento per la ripartizione degli oneri condominiali” –, file Excel denominato “GS Rail_prospetti di cui al punto 5-6-7”, nonché i files pdf denominati “prospetto di cui al punto 5”, “prospetto di cui al punto 6” e “prospetto di cui al punto 7”);

- VISTA** la nota prot. ART n. 26478/2022, del 16 dicembre 2022, avente ad oggetto: *“Determinazione delle tariffe per i servizi regolati per il periodo 2022-2026 – Richiesta informazioni e documentazione”*, con la quale gli Uffici dell’Autorità hanno richiesto, a GS Rail, ulteriori informazioni e documenti integrativi;
- VISTA** la nota acquisita con prot. ART n. 26498/2022, del 16 dicembre 2022, con la quale GS Rail ha richiesto all’Autorità il differimento del termine per il riscontro indicato nella citata richiesta di informazioni prot. ART. n. 26478/2022;
- VISTA** la nota di riscontro degli Uffici dell’Autorità, prot. ART n. 26644/2022, del 20 dicembre 2022, alla suddetta richiesta di GS Rail (prot. ART n. 26498/2022), con la quale il termine per il riscontro è stato posticipato al 31 gennaio 2023;
- VISTA** la nota di riscontro alla citata richiesta informazioni prot. ART n. 26478/2022, acquisita in data 31 gennaio 2023, con prot. ART n. 1549/2023, recante *“Determinazione delle tariffe per i servizi regolati per il periodo 2022-2026 – Richiesta di informazioni e documentazione. Rif. Nota ART prot. n. 26478 del 16 dicembre 2022”* con la quale la GS Rail ha inteso “[...] fornire i chiarimenti richiesti e gli elementi di riscontro utili relativamente alla determinazione delle tariffe regolate del periodo 2022-2026” ed ha trasmesso, in allegato, la tabella relativa al dettaglio dei costi operativi della stessa;
- VISTE** le note acquisite in data 31 gennaio 2023, con prott. ART nn. 1550/2023, 1551/2023, 1552/2023 e 1553/2023, con le quali GS Rail ha trasmesso gli ulteriori documenti indicati, in allegato, nella citata nota di riscontro prot. ART n. 1549/2023 (tabella dettaglio driver costi operativi e ammortamenti GS Rail, tabella dettaglio ammortamenti GS Rail, tabella dettaglio determinazione del CIN, prospetto concernente la dinamica delle immobilizzazioni e degli ammortamenti previsti per il periodo 2022-2026, copia accordi transattivi IIFF, tabella evoluzione corrispettivi 2023);
- VISTA** la relazione istruttoria dell’Ufficio Vigilanza e sanzioni;
- CONSIDERATO** quanto rappresentato nella suddetta relazione istruttoria, nella quale, in merito alla metodologia e ai criteri adottati da GS Rail per determinare i corrispettivi stabiliti per il periodo 2022-2023 per la messa a disposizione delle IIFF degli Spazi regolati di cui all’articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015, è evidenziato che, sulla base degli elementi acquisiti nel corso della preistruttoria (cfr. note e relativi allegati nn. 11744/2021, 545/2022, 1266/2022, 13432/2022, 17614/2022, 1549/2023, 1550/2023, 1551/2023, 1552/2023 e 1553/2023), sembra emergere una diffidenza

rispetto al quadro normativo e regolatorio che, al fine di assicurare “*l’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori*”, prevede che le tariffe applicabili ai predetti spazi “*non [possano] superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole*” (cfr. articolo 17, comma 10, del d.lgs. n. 112/2015 e misure n. 43, della delibera n. 96/2015 e n. 11.3, della delibera n. 130/2019). E ciò per aver GS Rail adottato tariffe per determinare i corrispettivi stabiliti per il periodo 2022-2023 per la messa a disposizione delle IIFF degli Spazi regolati di cui all’articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015, ubicati presso le stazioni dalla stessa gestite, che prevedono:

- 1) con riferimento alla manutenzione straordinaria, l’allocazione di costi che non hanno attinenza con gli Spazi regolati di cui all’articolo 13, comma 2, lettera a), d.lgs. 112/2015 e, quindi, non pertinenti, in quanto:
 - al paragrafo 5 di Metod_tariffe_2022-26, GS Rail rappresenta che ha allocato alle attività regolate una percentuale dei costi di capitale (*ammortamenti e remunerazione del capitale investito*) relativi agli interventi di “*valorizzazione e manutenzione straordinaria*” dei “*fabbricati civili ove le aree biglietteria e gli spazi funzionali all’esercizio ferroviario utilizzati dalle Imprese ferroviarie sono collocate*”, comprensivi di “*atrii, marciapiedi e sottopassi*”. Per determinare tale percentuale ha considerato le superfici degli spazi oggetto degli interventi. Con nota prot. ART n. 1549/2023 del 31 gennaio 2023, GS Rail ha illustrato i calcoli effettuati; da suddetta nota emerge che i costi degli ammortamenti e della remunerazione del capitale investito allocati ai servizi regolati sono in gran parte relativi a interventi di manutenzione straordinaria “[...] che interessano spazi di natura trasportistica, esclusiva o mista (Pensiline binari, sottopassaggi ferroviari, aree pubbliche, spazi comuni, atrii, fabbricati viaggiatori, immobili con presenza mista imprese ferroviarie e Terzi, ecc.), aree a servizio comune di stazione (aree gestione rifiuti di stazione, aree di transito, cunicoli di servizio, ecc.) e impianti comuni (scale mobili, tappeti mobili, ascensori di stazione, centrali termiche, gruppi frigoriferi, impianti centralizzati climatizzazione, cabine e dorsali elettriche principali, impianti antincendio, sicurezza, reti idriche e di scarico; suddetti interventi “vengono imputati al perimetro regolato applicando il driver degli ammortamenti – pari al 52,4% per l’anno di riferimento 2020 – all’importo maturato per ciascun intervento” (cfr. punto ii., lettera b) sub ii.-iv. della citata nota prot. ART n. 1549/2023);
 - GS Rail trasferisce sulle tariffe degli Spazi regolati di cui all’articolo 13, comma 2, lettera a), d.lgs. 112/2015, il 52,4% dei costi della manutenzione straordinaria da essa sostenuti per gli “Spazi del Gestore Infrastruttura” (allegato 2 alla nota prot. ART n. 1549-1553/2023) e per gli spazi comuni. Gli “Spazi del Gestore Infrastruttura” afferiscono al PMdA e, in ogni caso, non hanno alcuna attinenza con gli Spazi regolati di cui all’articolo 13, comma 2, lettera a), d.lgs. 112/2015. Per quanto riguarda gli spazi comuni, può ritenersi ragionevole allocarne i costi – come stabilito nel Regolamento per la

ripartizione degli oneri condominiali – ai conduttori/occupanti degli altri spazi di stazione in proporzione al relativo grado di utilizzo da parte degli stessi conduttori/occupanti e dei fruitori dei servizi da essi offerti. Non è tuttavia corretto escludere dalla ripartizione RFI, che risulta essere il principale conduttore, sia in termini di spazi direttamente utilizzati, sia in termini di numero dei fruitori dei servizi da esso offerti. Si rileva dunque che GS Rail ha preso in considerazione costi di manutenzione straordinaria non pertinenti nel determinare le tariffe degli Spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), d.lgs. 112/2015 e, pertanto, in contrasto con i principi di cui all'art. 17, comma 10, del medesimo d.lgs. 112/2015, ed alle Misure 3, 43 e 47 della delibera n. 96/2015. Invero gli “Spazi del Gestore Infrastruttura” e gli spazi comuni di stazione possono essere ricondotti rispettivamente alle voci *“edifici adibiti al servizio delle infrastrutture”* e *“vie d’accesso per i viaggiatori”*, che, secondo l’allegato 1 al d.lgs. 112/2015, fanno parte dell’infrastruttura ferroviaria, e dunque del PMdA. I relativi costi, dunque, dovrebbero essere inclusi nella determinazione del pedaggio (ovverosia nel canone del PMdA), salvo eventualmente, con riferimento agli spazi comuni, nella misura in cui gli stessi siano utilizzati per il transito delle persone dirette agli Spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), d.lgs. 112/2015, situati nei complessi di stazione, e dunque considerabili funzionali alle attività svolte in suddetti spazi;

- 2) l’inclusione di un importo relativo alla quantificazione del costo relativo al Canone di retrocessione versato da GS Rail a FSI SpA, RFI SpA e FSSU, che non appare coerente con il principio in base al quale le tariffe, con riferimento agli Spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), d.lgs. 112/2015, devono essere orientate al costo di fornitura del servizio, aumentato di un profitto ragionevole:
 - in seguito alla richiesta di chiarimenti prot. ART n. 16089/2022, del 7 luglio 2022, inviata a RFI e FSI, in qualità di concedenti dei complessi immobiliari di stazione gestiti da GS Rail, con nota congiunta di riscontro prot. ART n. 17614/2022, le suddette società hanno rappresentato che, nel calcolare sia il CIN che i costi operativi, hanno tenuto conto non soltanto degli spazi *“direttamente riferibili ai servizi di stazione di cui al comma 2 dell’art. 13 del D.lgs. n. 112/2015”*, ma anche di *“tutti quegli spazi comuni che si caratterizzano per una destinazione d’uso prevalentemente trasportistica/regolatoria (atri, gallerie, forum, marciapiedi esterni accesso stazione, sottopassi, marciapiedi e pensiline binari, ecc.), indispensabili all’esercizio dell’attività ferroviaria”*. Ciò in quanto *“a fronte di impegni economici sostenuti sul totale degli spazi oggetto delle convenzioni, il canone di retrocessione – che rappresenta il corrispettivo dovuto da GS Rail alla proprietà (RFI – FSI e FSSU) – trova applicazione sui ricavi generati solo dagli spazi locati a terzi, dai quali sono esclusi per definizione gli spazi comuni”*. Ed

invero le Convenzioni del 2016 prevedono che il canone di retrocessione venga calcolato come pari al 40% dei ricavi che GS Rail fattura annualmente per l'utilizzo o sfruttamento economico degli spazi ad essa affidati;

- tale giustificazione non appare accoglibile per diversi motivi: (i) nella contabilità regolatoria relativa al 2014, sulla cui base ha elaborato le proposte tariffarie per il PMdA 2016-2021 e per i servizi extra-PMdA 2017-2021, RFI ha illustrato di aver considerato come rientrante negli asset (e quindi nei costi di capitale) del PMdA, con riferimento quanto meno alle porzioni di sua proprietà, una parte consistente degli spazi delle stazioni affidate a GS Rail (inclusi gli atrii, i sottopassi, le aree di transito); se ne desume che i relativi costi sono già stati presi in considerazione nella determinazione del pedaggio; (ii) anche qualora risultasse che i costi degli spazi in questione non siano attualmente inclusi (o sono inclusi solo in parte) nel pedaggio, ciò non ne giustifica l'inclusione nelle tariffe degli Spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), d.lgs. 112/2015, salvo eventualmente, analogamente a quanto rappresentato al punto 1, nella misura in cui gli stessi siano considerabili funzionali alle attività svolte in suddetti spazi: il quadro normativo-regolatorio vigente prevede regole diverse per la determinazione del pedaggio, da un lato, e del canone dei servizi extra-PMdA dall'altro, con effetti anche distributivi diversi, e non rientra nelle prerogative dei soggetti regolati applicare ad una tipologia di servizi le regole previste per l'altra tipologia;

3) con riferimento ai Costi operativi indiretti, l'applicazione di un *driver* il cui valore non risulta coerente con il metodo assolutamente applicato da GS Rail, relativamente ai Costi pertinenti - Processo/Business Condominio, nonché, con riferimento ai "Costi pertinenti - Processo/Business Staff" la non corretta allocazione degli stessi, in quanto:

- nella nota prot. ART n. 17634/2022, GS Rail ha fornito l'articolazione dei costi operativi in base alle principali categorie (Canone di retrocessione, Costi da conduzione stazioni, Costi operativi indiretti) illustrate in Metod_tariffe_22-26. Per quanto riguarda i Costi da conduzione stazioni (quali a titolo esemplificativo "*le manutenzioni e le pulizie delle parti e degli impianti comuni, le utenze idriche ed elettriche, la gestione calore – sia come consumi che come impianti*"), in Metod_tariffe_22-26, GS Rail indica (*cfr.* pag. 5 prot. ART n. 11744/2021), di averli allocati alle attività regolate "*secondo quote calcolate in base alle tabelle millesimali*";

- la Convenzione 13 stazioni del 2016, al paragrafo 25.2, rimanda al "*Regolamento per la ripartizione degli oneri condominiali*" per la disciplina dei criteri di allocazione dei Costi da conduzione stazioni tra i concedenti, GS Retail, GS Rail e i conduttori di stazione. Nel Regolamento per la ripartizione degli oneri condominiali è specificato che, ai fini del ribaltamento ai

conduttori/occupanti di unità immobiliari dei suddetti oneri, GS Rail utilizza tabelle millesimali costruite a partire dalla superficie delle unità immobiliari, cui viene applicato un “*coefficiente attività*” volto a stimare, sulla base di “*dati statistici storici*”, in che misura ciascuna unità beneficia, in funzione della sua specifica destinazione d’uso, di ciascun specifico servizio centralizzato (ad es. manutenzione impianti di riscaldamento/climatizzazione, elettrici, idrici ecc.), ovvero a stimare, sulla base di “*parametri di consumo standard per tipologia di attività*”, il livello di consumo delle utenze centralizzate o promiscue. Inoltre, gli oneri relativi a “*Aree pubbliche/Spazi Comuni di Stazione*” (quali atrii, gallerie commerciali ecc.), derivanti sia da manutenzione e utenze, che dalla gestione di servizi di pulizia, gestione rifiuti e sicurezza, sono ripartiti tra i conduttori/occupanti sulla base di tabelle millesimali costruite pesando le superfici delle unità immobiliari con un “*coefficiente di zona*”, che tiene conto della distanza di ciascuno spazio dalle suddette Aree;

- per quanto riguarda invece i Costi operativi indiretti, in Metod_tariffe_22-26 GS Rail ha rappresentato (cfr. pag. 5 prot. ART n. 11744/2021) che vi rientrano “*i costi non attribuibili direttamente alle Porzioni Immobiliari (...) ad esempio i costi del personale (...) per le consulenze, per i servizi informatici, i costi generali di Sede*”;
- dall’allegato 1 alla nota di GS Rail 1549-1553/2023 e dal Bilancio di GS Rail, risulta che la Società è articolata ai fini della contabilità gestionale nei seguenti Processi/Business:
 - Condominio, avente ad oggetto la conduzione e manutenzione dei complessi immobiliari di stazione (che costituisce la principale mission di GS Rail);
 - Locazione direzionale, che identifica l’attività “di natura contrattuale, negoziale e di gestione dei rapporti (...)” relativa alla locazione dei locali ad uso ufficio o assimilabili, ivi inclusi gli Spazi regolati di cui all’articolo 13, comma 2, lettera a), d.lgs. 112/2015;
 - Sviluppo infrastrutture, che identifica le attività che nelle Note al Bilancio 2020 di GS Rail vengono qualificate in modo più preciso come “servizi di ingegneria” (attività di progettazione e direzione lavori, coordinamento sicurezza, responsabile dei lavori e attività di project management);
 - Parcheggi, che identifica i servizi forniti da GS Rail quali ad esempio la concessione in utilizzo di spazi alle compagnie di noleggio (Note al Bilancio 2020 di GS Rail);
 - Staff, che include attività di coordinamento generale dell’attività aziendale quale l’attività degli organi sociali e relativi uffici di supporto;
- i “Costi pertinenti – Processo/Business Condominio” sono stati determinati da GS Rail applicando un driver del 13,01% calcolato da GS Rail come rapporto tra i mq riferibili alle attività regolate ed “*il totale dei mq di stazione*”, ponderati secondo coefficienti che, asseritamente, “*tengono conto della prassi*

consolidata ai fini del ribaltamento degli oneri accessori” (cfr. pag. 5 prot. ART n. 11744/2021);

- poiché la “*prassi consolidata ai fini del ribaltamento degli oneri accessori*” è proprio quella su cui si basa la ripartizione dei Costi da conduzione stazioni, apparrebbe coerente che il valore del suddetto *driver* coincida con il valore del rapporto tra “Costi da conduzione stazioni” imputati alle attività regolate e quelli complessivamente sostenuti dalla Società (cfr. allegato 1 alla nota prot. 1549-1553, cella F13); dall’esame dei dati inviati dalla Società, si rileva invece che il primo valore è circa il quintuplo del secondo, né GS Rail ha giustificato la relazione esistente tra i coefficienti utilizzati per ripartire le due categorie di costi, e per quale motivo essi portino a risultati tanto diversi;
 - dall’esame delle modifiche apportate da GS Rail ai coefficienti utilizzati per il calcolo del *driver* emerge una ulteriore incongruenza: in Metod_tariffe_2022-26, GS Rail richiama il fatto che a partire dalla Co.reg. 2016 essa ha modificato i coefficienti utilizzati “*al fine di tenere in considerazione gli spazi commerciali trasferiti a GS Retail per effetto della scissione*”. In effetti, se si pone a confronto la Co.reg. prodotta da GS Rail per gli anni dal 2014 in poi, si vede che il coefficiente attribuito agli spazi commerciali si è ridotto da 1 a 0,2 in coincidenza con la scissione, e poi si è ulteriormente ridotto a 0,1. Tuttavia a tal riguardo GS Rail per giustificare i coefficienti di ripartizione diversi da quelli risultanti dalla “*prassi consolidata ai fini del ribaltamento degli oneri accessori*” (che, come si è visto, sono basati su analisi di “dati statistici storici” e di “costi standard”) dovrebbe basarsi su analisi altrettanto oggettive e documentate, quali ad esempio un’analisi del peso economico delle diverse attività in cui la funzione di amministrazione condominiale si articola, mentre di tali analisi non vi è traccia nella documentazione fornita da GS Rail;
 - con riferimento ai “Costi pertinenti - Processo/Business Staff” dalla documentazione fornita da GS Rail con nota n. 1549-1553/2023, si rileva che essi sono stati allocati alle attività regolate sulla base dello stesso *driver* del 13,01% utilizzato per ripartire i costi del Processo/Business Condominio. Detto *driver* non è sufficientemente correlato alle attività del Processo/Business Staff, consistenti nel coordinamento complessivo dell’attività di GS Rail. Ciò appare evidente se si considera che tale coordinamento si esplica anche nei confronti delle attività dei Processi/Business Sviluppo infrastrutture e Parcheggi, attività a cui utilizzando il suddetto *driver* non viene allocato alcun costo;
- 4) con riferimento ai costi delle immobilizzazioni, analogamente a quanto rappresentato al punto 3) in merito costi operativi indiretti, la non corretta allocazione degli stessi, in quanto GS Rail - oltre ad avere in particolare escluso dalla ripartizione dei costi di manutenzione straordinaria gli “Spazi del gestore infrastruttura” e gli spazi comuni (cfr. punto 1) – ha più in generale allocato i costi

delle immobilizzazioni tra Spazi regolati, di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), d.lgs. 112/2015, e non regolati, sulla base di coefficienti diversi da quelli individuati, sulla base di *"dati statistici storici"*, dal Regolamento per la ripartizione degli oneri condominiali, senza fornire alcuna giustificazione di tale diversità, analogamente a quanto rappresentato al punto 3) in merito ai costi operativi indiretti. Infine, si rileva il seguente ulteriore profilo di non conformità dei criteri di determinazione dei costi delle immobilizzazioni presi in considerazione ai fini del calcolo delle tariffe di GS Rail. Negli allegati 3 e 4 alla nota prot. ART 1549-1553/2023, rispettivamente alle righe 48 e ss. e 62 e ss., GS Rail spiega che, a partire dal 2019, ha effettuato *"un'analisi di dettaglio"* dei *"cespiti relativi alla manutenzione straordinaria"* volta ad escludere gli interventi estranei ai fabbricati civili ove le aree di biglietteria e gli spazi funzionali all'esercizio ferroviario sono collocati, ed ha quindi decurtato tali interventi dai costi prima di applicare ad essi il driver di ripartizione tra spazi regolati e non regolati. Per i cespiti capitalizzati negli anni precedenti, invece, tale analisi non è stata svolta ed il driver è stato applicato anche su interventi che sarebbe stato necessario escludere preventivamente, con conseguente imputazione alle attività regolate di costi non pertinenti.

- 5) con riferimento alla determinazione del WACC, un calcolo delle variabili premio al debito, *Equity Risk Premium (ERP)* ed *equity beta* che disattende le misure di regolazione di cui alla delibera n. 96/2015, ottenendo valori disallineati rispetto a quelli previsti dalla misura 20 di cui alla suddetta delibera n. 96/2015; a tale riguardo:
 - nella nota prot. ART n. 1266/2022, GS Rail ha comunicato le modalità seguite per la determinazione dei parametri necessari per il calcolo del WACC, precisando che *"Il valore del WACC pre-tax utilizzato per la remunerazione del capitale investito netto è pari a 6,08%, e determinato attraverso l'aggiornamento dei parametri e della metodologia prevista dalla delibera di Codesta Autorità 96/2015 e l'applicazione dell'aliquota legale – come modificata a partire dal 2017 dalla Legge 208/2015 – invece di quella effettiva"*;
 - il premio al debito non risulta coerente con il costo medio del debito finanziario del Gestore, riferito all'anno base, come previsto dalla Misura 20, in quanto il gestore ha proposto una metodologia differente di determinazione del premio al debito, effettuando un'analisi benchmark delle obbligazioni da alcuni *comparable*, ottenendo un valore pari all'1,70%;
 - circa il parametro *Equity Risk Premium (ERP)*, la Misura 20 aveva previsto un tasso pari al 5%; la società GS Rail ha proposto una metodologia differente da quanto previsto dalla delibera n. 96/2015, ottenendo un valore pari al 6,85%;
 - con riferimento al parametro *beta equity*, la Misura 20 prevede un valore nozionale pari a 0,70; la società GS Rail ha proposto un aggiornamento del

valore, modificando il panel di società comparabili, ottenendo un valore *beta equity* pari a 0,95;

- pertanto, la società GS Rail, operando alcune modifiche a quanto previsto dalla regolazione vigente ART, ha proposto un valore di WACC pre-tax nominale pari a 6,08%;

6) nel calcolo dei costi delle tariffe per il periodo 2022-2023, importi volti a compensare GS Rail, in tutto o in parte, per il disavanzo registrato nel primo periodo regolatorio, in quanto:

- in Metod_tariffe_2022-26, GS Rail ha dichiarato di aver determinato l'incremento previsto dei corrispettivi del 3% annuo a decorrere dal 2023 fino al 2026, in modo tale da recuperare una parte del disavanzo registrato nel primo periodo regolato; nella nota prot. ART n. 1266/2022, GS Rail ha chiarito di ritenere applicabile al caso in esame il principio enunciato alla Misura 33 della delibera n. 96/2015 per il PMdA (c.d. *loss/profit sharing*), ed ha evidenziato che: (i) il valore posto a recupero è coerente con il dettato della Misura 33, poiché pari a circa il 50% del disavanzo effettivamente registrato da GS Rail; (ii) la mancata applicazione di tale Misura *"esporrebbe l'operatore regolato a perdite economiche e condurrebbe alla determinazione di corrispettivi non commisurati ai costi effettivi del servizio"*; (iii) la soluzione adottata *"è stata determinata dalla valutazione di non intervenire, anno per anno, modificando le tariffe sulla base delle variazioni intervenute, anche al fine di assicurare maggiore stabilità tariffaria alle Imprese Ferroviarie per l'intero periodo regolato, recuperando i complessivi disavanzi nel secondo periodo di regolazione"*; (iv) il disavanzo in questione non ha attinenza con la situazione determinatasi nel periodo pandemico;

- la Misura 33 è collocata all'interno del Titolo II, intitolato "Regolazione economica - Pacchetto minimo d'accesso (PMdA)", dell'Allegato 1 alla delibera n. 96/2015, e non è mai richiamata né nel Titolo I, contenente principi generali applicabili sia al PMdA che ai servizi extra-PMdA, né nelle parti specifiche che riguardano i soli servizi extra-PMdA (Titolo III e Capo IX, che fa parte del Titolo IV). Dunque, essa si applica soltanto per il Pacchetto Minimo d'Accesso. Inoltre, il meccanismo di *loss/profit sharing* previsto dalla Misura 33 si applica nel caso in cui *"le variazioni del traffico [ovverosia della domanda] a consultivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia negativa ed inferiore ad un valore soglia -2% predeterminato"*, circostanza non verificatasi nel caso in esame, in cui anzi si è verificato un incremento degli Spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), d.lgs. 112/2015 richiesti dalle IIFF;

CONSIDERATO

inoltre, quanto riportato nella relazione istruttoria circa la permanenza delle criticità di cui ai punti 1-6 sopra indicati anche con riferimento al documento metodologico trasmesso da GS Rail in data 25 maggio 2022 ed acquisito con prot. ART n. 13432/2022 relativo alla contabilità regolatoria anno 2021;

CONSIDERATO

altresì che, relativamente al periodo regolatorio 2024-2026, la procedura e metodologia di determinazione della dinamica dei corrispettivi, prevista dalla citata Misura 42 di cui alla delibera n. 95/2023, dispone, tra l'altro, che l'operatore di impianto adegui il proprio sistema tariffario alle misure di cui alla suddetta delibera n. 95/2023, con decorrenza dal primo gennaio 2024, ottemperando ai relativi obblighi informativi previsti assumendo come Anno ponte il 2023;

RITENUTO

per tutto quanto sopra esposto, che sussistano i presupposti per l'avvio, nei confronti di Grandi Stazioni Rail S.p.A., di un procedimento individuale, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f) del decreto-legge 6 dicembre 2022, n. 201, convertito, con modificazioni dalla legge 22 dicembre, n. 214, nonché dell'articolo 6, comma 1, del Regolamento procedurale, finalizzato all'eventuale adozione di un provvedimento volto a prescrivere alla Società, con riferimento al periodo 2022-2023, l'applicazione di tariffe non superiori al costo di produzione del servizio, aumentate di un profitto ragionevole, atteso che per la determinazione delle tariffe adottate per il suddetto periodo:

- 1) con riferimento alla manutenzione straordinaria, GS Rail ha allocato costi che non hanno attinenza con gli Spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), d.lgs. 112/2015 e, quindi, non pertinenti;
- 2) la quantificazione del costo relativo al Canone di retrocessione versato da GS Rail a FSI SpA, RFI SpA e FSSU, incluso in tariffa, non appare coerente con il principio in base al quale le tariffe, con riferimento agli spazi regolati, devono essere orientate al costo di fornitura del servizio, aumentato di un profitto ragionevole;
- 3) con riferimento ai Costi operativi indiretti, è stato applicato un *driver* il cui valore non risulterebbe coerente con il metodo assolutamente applicato da GS Rail, relativamente ai Costi pertinenti - Processo/Business Condominio, nonché, con riferimento ai "Costi pertinenti - Processo/Business Staff", la non corretta allocazione degli stessi;
- 4) con riferimento ai costi delle immobilizzazioni, analogamente a quanto rappresentato al punto 3), risulta la non corretta allocazione degli stessi, in quanto GS Rail ha allocato i costi di capitale tra Spazi regolati, di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), d.lgs. 112/2015, e non regolati, con coefficienti diversi da quelli individuati, sulla base di "*dati statistici storici*", dal Regolamento per la ripartizione degli oneri condominiali, senza fornire alcuna giustificazione di tale diversità;
- 5) con riferimento alla determinazione del WACC, risulta un calcolo delle variabili premio al debito, *Equity Risk Premium* (ERP) ed *equity beta* che disattende le misure di regolazione di cui alla delibera n. 96/2015, ottenendo valori disallineati rispetto a quelli previsti dalla Misura 20 di cui alla suddetta delibera n. 96/2015;
- 6) nel calcolo dei costi delle tariffe, sono stati computati importi volti a compensare GS Rail, in tutto o in parte, per il disavanzo registrato nel primo periodo regolatorio;

tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. di avviare, nei confronti di Grandi Stazioni Rail S.p.A. per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, un procedimento individuale ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, finalizzato all'eventuale adozione di un provvedimento volto a prescrivere alla suddetta impresa di applicare, con riferimento al periodo 2022-2023, tariffe per la messa a disposizione delle imprese ferroviarie degli spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 non superiori al costo di produzione del servizio, aumentate di un profitto ragionevole, in conformità ai criteri e alle modalità di cui alla delibera ART n. 96/2015, del 13 novembre 2015;
2. il responsabile del procedimento è il direttore dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni, dott. Ernesto Pizzichetta, indirizzo posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it, tel. 011.19212.587;
3. è possibile avere accesso agli atti del procedimento presso l'Ufficio Vigilanza e sanzioni – Via Nizza n. 230, 10126 Torino;
4. il destinatario della presente delibera, entro il termine perentorio di trenta giorni dalla notifica della stessa, può inviare memorie scritte e documenti al responsabile del procedimento, tramite posta elettronica certificata (PEC) all'indirizzo pec@pec.autorita-trasporti.it, nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;
5. i soggetti che hanno un interesse a partecipare al procedimento possono presentare memorie scritte e documenti entro e non oltre sessanta giorni dalla pubblicazione della presente delibera, oltre a deduzioni e pareri, anche nel corso delle audizioni svolte innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;
6. il termine per la conclusione del procedimento è fissato in centottanta giorni decorrenti dalla data di notifica della presente delibera;
7. la presente delibera è notificata a mezzo Pec a Grandi Stazioni Rail S.p.A., pubblicata sul sito web istituzionale dell'Autorità e comunicata a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e FS Sistemi Urbani S.r.l.

Torino, 23 novembre 2023

Il Presidente
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)