

Delibera n. 89/2025

**Procedimento avviato con delibera n. 184/2023, del 23 novembre 2023. Adozione del provvedimento conclusivo 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.**

L'Autorità, nella sua riunione del 29 maggio 2025

- VISTO** l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: Legge istitutiva), che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) 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”*;
  - il comma 3, lettera i), ai sensi del quale l'Autorità *“ferme restando le sanzioni previste dalla legge, da atti amministrativi e da clausole convenzionali, irroga una sanzione amministrativa pecuniaria fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata nei casi di inosservanza dei criteri per la formazione e l'aggiornamento di tariffe canoni, pedaggi, diritti e prezzi sottoposti a controllo*

*amministrativo, comunque denominati, di inosservanza dei criteri per la separazione contabile e per la disaggregazione dei costi e dei ricavi pertinenti alle attività di servizio pubblico e di violazione della disciplina all’accesso alle reti e alle infrastrutture o delle condizioni imposte dalla stessa Autorità, nonché di inottemperanza agli ordini e alle misure disposti”;*

- 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;
- VISTO** 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, in particolare, l’articolo 3, comma 1, lettera aa), l’articolo 11-quater, comma 7, l’articolo 13, commi 2, 5 e 13, l’articolo 17, comma 10, e l’articolo 37, comma 6;
- 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 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”), la misura n. 40 (“Periodo tariffario”), la misura n. 41 (Obblighi di trasparenza e termini di preavviso per variazioni corrispettivi), la misura n. 43 (“Costo di fornitura e profitto ragionevole”), la misura n. 47 (“Correlazione ai costi”) e la misura n. 55 (“Obblighi per gli Operatori di Impianto relativi agli Impianti di cui alla Tipologia A: Fornitura di Documentazione all’Autorità”);
- 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, in particolare, i relativi punti nn. 5, 7 e 8;
- VISTA** la delibera n. 130/2019, del 1° ottobre 2019, recante: “*Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari*”, e in particolare, le misure nn. 2.c), 4.1 e 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);

**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" o "Regolamento di procedura"), approvato con la delibera n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, ed in particolare l'articolo 6;

**VISTA**

la delibera n. 184/2023, del 23 novembre 2023 - notificata in pari data a Grandi Stazioni Rail S.p.A. (di seguito anche: "GS Rail") con prot. ART n. 70177/2023, del 23 novembre 2023, nonché comunicata a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (di seguito: "FSI") con nota prot. ART n. 70178/2023, del 23 novembre 2023, FS Sistemi Urbani S.r.l. (di seguito: "FSSU") con nota prot. ART n. 70179/2023, del 23 novembre 2023, e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito "RFI") con nota prot. ART n. 70180/2023, del 23 novembre 2023 - con la quale l'Autorità ha avviato, nei confronti di GS Rail, un procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f) della Legge istitutiva, nonché dell'articolo 6, comma 1, del Regolamento di procedura, finalizzato all'eventuale adozione di un provvedimento volto a prescrivere a GS Rail di applicare, con riferimento agli spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 ricadenti all'interno delle stazioni dalla stessa gestite ed in relazione agli anni 2022 e 2023, tariffe non superiori al costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole, in conformità ai criteri e alle modalità di cui alla delibera ART n. 96/2015, del 13 novembre 2015; nello specifico, con la citata delibera n. 184/2023 è stato contestato a GS Rail che:

- con riferimento alla manutenzione straordinaria, la Società 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 (di seguito anche: "**Contestazione n. 1**");
- la quantificazione del costo relativo al corrispettivo versato da GS Rail a FSI, RFI e FSSU a fronte dell'utilizzo degli spazi ad essa affidati ed incluso in tariffa (di seguito: "Canone di retrocessione"), 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 (di seguito anche: "**Contestazione n. 2**");
- 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 (di seguito anche: "**Contestazione n. 3**");
- con riferimento ai costi delle immobilizzazioni 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 di cui all’allegato M (di seguito: “Regolamento”) della convenzione stipulata il 4 luglio 2016 tra GS Rail da un lato, e FSI, RFI e FSSU, dall’altro, senza fornire alcuna giustificazione di tale diversità (di seguito anche: “**Contestazione n. 4**”);

- 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 (di seguito anche: “**Contestazione n. 5**”);
- 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 (di seguito anche: “**Contestazione n. 6**”);

**VISTA**

la nota acquisita con prot. ART n. 81077/2023, del 19 dicembre 2023, con la quale GS Rail ha chiesto di essere convocata in audizione “al fine di illustrare e chiarire la metodologia adottata per determinare, a partire dalla contabilità regolatoria dell’anno 2020, i corrispettivi dei servizi regolati offerti per il periodo 2022- 2026” e, con medesima nota, la Società ha esposto alcune considerazioni preliminari in merito alle contestazioni di cui alla citata delibera n. 184/2023;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 82534/2023, del 22 dicembre 2023, con la quale l’Ufficio Vigilanza e sanzioni (di seguito anche “Ufficio VIS”) ha convocato in audizione la Società;

**VISTA**

la nota acquisita al prot. ART n. 83573/2023, del 27 dicembre 2023 e perfezionata con nota acquisita al prot. ART n. 84045/2023, del 28 dicembre 2023, con la quale Italo ha presentato istanza di accesso agli atti del procedimento di cui alla delibera n. 184/2023; il suddetto sub-procedimento è stato istruito e concluso con nota prot. ART n. 11062/2024, del 25 gennaio 2024, note prott. ART nn. 14078/2024, 14086/204, 12110/204, 14122/204, 14142/2024, 14159/2024, 14195/2024, 14196/2024, 14203/2024, del 5 febbraio 2024 nonché nota prot. ART n. 18130/2024, del 15 febbraio 2024;

**VISTO**

il verbale dell’audizione di GS Rail tenutasi in data 16 gennaio 2024, assunto al protocollo dell’Autorità in data 18 gennaio 2024 (prot. ART n. 8170/2024), al termine della quale la Società ha chiesto *“congruo termine per presentare le integrazioni come rappresentate nel corso dell’audizione, con riferimento ai singoli punti oggetto della contestazione”*;

**VISTA**

la nota del 18 gennaio 2024 prot. ART n. 8170/2024 con la quale, oltre a trasmettere il citato verbale di audizione, GS Rail ha trasmesso la documentazione richiesta nel corso della suddetta audizione, ossia: Allegato G della Convenzione tra RFI, FSSU, FSSI e GS Rail (13 stazioni) e relativi sub allegati, Allegato G della Convenzione tra RFI e GS Rail (stazione Roma Tiburtina) e relativi

sub allegati, Allegato E della Convenzione tra RFI e GS Rail (stazione Roma Tiburtina) nonché Allegato F della Convenzione tra RFI, FSSU, FSSI e GS Rail (13 stazioni);

**VISTA** la nota prot. ART n. 9355/2024, del 22 gennaio 2024, con la quale, riservandosi di produrre le proprie deduzioni ad avvenuta completa conoscenza degli atti del procedimento, Italo ha presentato memorie;

**VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 11872/2024, del 29 gennaio 2024, perfezionata con la nota acquisita al prot. ART n. 16807/2024, del 12 febbraio 2024, con la quale Trenitalia S.p.A. ha presentato istanza di accesso agli atti del procedimento di cui alla delibera n. 184/2023; il suddetto subprocedimento è stato istruito e concluso con nota prot. ART n. 27130/2024, del 13 marzo 2024 e note prott. ART nn. 37695/2024 e 37700/2024 del 9 aprile 2024;

**VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 15948/2024, dell'8 febbraio 2024, con la quale Italo ha presentato una seconda istanza di accesso agli atti del procedimento di cui alla delibera n. 184/2023; il suddetto subprocedimento è stato istruito e concluso con nota prot. ART n. 21942/2024, del 28 febbraio 2024 e nota prot. ART n. 23686/2024, del 4 marzo 2024;

**VISTA** la memoria di GS Rail acquisita con prot. ART n. 21053/2024, del 26 febbraio 2024 ed i relativi allegati (All. "A" – Tabella di sintesi e relazione esplicativa dell'allocazione dei costi di manutenzione straordinaria secondo criteri millesimali All. "B" – sintesi analisi benchmark trattamento costi per utilizzo spazi in concessione (retrocessione) All. "C" – tabelle di sintesi criteri di ponderazione per allocazione OPEX e del risultato dell'applicazione dei criteri di ponderazione – All. "C1", "C2" e "C3" costi facility 2020, 2021 e 2022 All. "D" – sintesi analisi benchmark allocazione OPEX);

**VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 23680/2024, del 4 marzo 2024 con la quale Italo ha presentato una terza istanza di accesso agli atti del procedimento di cui alla delibera n. 184/2023, ed è stata altresì richiesta la *"proroga del termine per il deposito della propria memoria [...]"* stante l'evidente rilevanza della citata documentazione ai fini del procedimento in oggetto e della conseguente necessità, per Italo, di poter compiutamente presentare le proprie controdeduzioni"; con note prot. ART n. 32278/2024, del 29 marzo 2024 e prot. ART n. 33820/2024, del 4 aprile 2024 è stato istruito e concluso il citato subprocedimento di accesso agli atti mentre, con riferimento alla citata richiesta di Italo di *"proroga del termine per il deposito della propria memoria [...]"*, gli Uffici dell'Autorità hanno assegnato, a Italo, 7 giorni decorrenti dal giorno successivo alla data di trasmissione della documentazione richiesta avvenuta in data 4 aprile 2024 (cfr. nota prot. ART n. 33820/2024);

**VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 29037/2024, del 20 marzo 2024, con la quale Trenitalia ha presentato una seconda istanza di accesso agli atti del

procedimento di cui alla delibera n. 184/2023; il suddetto subprocedimento è stato istruito e concluso con nota prot. ART n. 33963/2024, del 5 aprile 2024 e nota prot. ART n. 42626/2024, del 24 aprile 2024;

**VISTA** la nota dell'11 aprile 2024, acquisita con prot. ART n. 38698/2024, del 12 aprile 2024, con la quale Italo ha presentato memorie;

**VISTA** la nota prot. ART n. 39836/2024, del 16 aprile 2024, con la quale sono state richieste a GS Rail informazioni e documentazione con riferimento *"all'allocazione agli Spazi regolati di costi di immobilizzazioni non pertinenti"*, *"all'allocazione dei Costi operativi indiretti"* e con riferimento alla *"determinazione del WACC"*;

**VISTA** la nota prot. ART n. 40726/2024, del 18 aprile 2024, con la quale RFI è stata convocata in audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni per il giorno 13 maggio 2024, in modalità videoconferenza, al fine di rendere informazioni utili al procedimento e, in particolar modo, relativamente al Canone di retrocessione di cui al punto 2 di pag. 11 della suddetta delibera di avvio n. 184/2023;

**VISTA** la delibera n. 59/2024, del 9 maggio 2024 - notificata a GS Rail con prot. ART n. 48173/2024, del 9 maggio 2024, nonché comunicata, in pari data, a FS con nota prot. ART n. 48174/2024, a FSSU, con nota prot. ART n. 48175/2024, a Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (di seguito anche: "Italo") con nota prot. ART n. 48176/2024, a RFI, con nota prot. ART n. 48177/2024, e Trenitalia S.p.A. (di seguito anche: "Trenitalia") con nota prot. ART n. 48179/2024 - con la quale l'Autorità ha prorogato di 180 giorni il termine di cui al punto 6 della delibera n. 184/2023, del 23 novembre 2023, per la conclusione del procedimento;

**VISTE** le note acquisite ai prott. ART n. 49300-3/2024, del 14 maggio 2024, ed i relativi allegati, con le quali GS Rail ha dato riscontro alla citata richiesta informazioni e documentazione prot. ART n. 39836/2024;

**VISTA** la nota prot. ART n. 50150/2024, del 17 maggio 2024 con la quale è stato acquisito il verbale dell'audizione di RFI, programmata con la citata nota prot. ART n. 40726/2024, del 18 aprile 2024, tenutasi in data 13 maggio 2024; nel corso dell'audizione è stato chiesto a RFI di fornire, entro il 10 giugno 2024, ulteriori informazioni e documentazione;

**VISTA** la nota prot. ART n. 54327/2024, del 31 maggio 2024, con la quale sono state richieste a GS Rail informazioni e documentazione con riferimento *"all'allocazione dei Costi operativi indiretti"* e *"alla determinazione del WACC"*;

**VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 54780/2024, del 3 giugno 2024, con la quale Italo ha presentato una quarta istanza di accesso agli atti del procedimento di cui alla delibera n. 184/2023; il suddetto subprocedimento è stato istruito e concluso con nota prot. ART n. 57686/2024, del 13 giugno 2024 e nota prot. ART n. 60655/2024, del 21 giugno 2024;

- VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 56890/2024, dell'11 giugno 2024, ed i relativi allegati, con la quale RFI ha dato riscontro alla citata richiesta informazioni e documentazione formulata nel corso dell'audizione tenutasi in data 13 maggio 2024 (cfr. il citato verbale audizione prot. ART n. 50150/2024);
- VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 56892/2024, dell'11 giugno 2024, ed i relativi allegati, con la quale GS Rail ha dato riscontro alla citata richiesta informazioni e documentazione prot. ART n. 54327/2024, del 31 maggio 2024;
- VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 59789/2024, del 19 giugno 2024, con la quale Italo ha presentato una quinta istanza di accesso agli atti al procedimento di cui alla delibera n. 184/2023; il suddetto subprocedimento è stato istruito e concluso con nota prot. ART n. 68252/2024, del 17 luglio 2024 e note prott. ART nn. 70257/2024, 70260/2024 e 70265/2024, del 24 luglio 2024;
- VISTA** la nota prot. ART n. 67195/2024, del 15 luglio 2024, con la quale sono state chieste a RFI informazioni e documentazione con riferimento alla nota della suddetta società, acquisita con prot. ART n. 56890/2024, dell'11 giugno 2024;
- VISTA** la nota prot. ART n. 73685/2024, del 6 agosto 2024, con la quale è stato acquisito il riscontro di RFI alla citata richiesta informazioni prot. ART n. 67195/2024;
- VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 92314/2024, del 1° ottobre 2024, ed i relativi allegati, con la quale RFI, facendo seguito alla citata nota acquisita con prot. ART n. 73685/2024, ha fornito *"gli ulteriori elementi informativi utili a riscontrare la richiesta di chiarimenti formulata"* dall'Autorità con la citata nota prot. ART n. 67195/2024;
- VISTA** la nota prot. ART n. 99596/2024, del 14 ottobre 2024, con la quale sono state richieste a GS Rail informazioni e documentazione con riferimento all'allocazione dei costi di manutenzione straordinaria, all'allocazione dei costi operativi indiretti e al tasso di remunerazione del capitale investito;
- VISTA** la nota prot. ART n. 102076/2024, del 17 ottobre 2024, con la quale l'Ufficio Vigilanza e sanzioni ha convocato in audizione congiunta per il giorno 26 novembre 2024 GS Rail, FSI, RFI e FSSU;
- VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 110350/2024, del 4 novembre 2024, ed i relativi allegati, con la quale GS Rail ha dato riscontro alla citata richiesta informazioni e documentazione prot. ART n. 99596/2024, del 14 ottobre 2024; con medesima nota di riscontro prot. ART n. 110350/2024, del 4 novembre 2024, GS Rail ha richiesto di essere convocata *"per apposita audizione, ove possibile in presenza, al fine di poter ulteriormente illustrare le tematiche oggetto della presente e fornire ogni chiarimento eventualmente utile"*;
- VISTA** la nota acquisita con prot. ART n. 111517/2024, del 5 novembre 2024, con la quale GS Rail ha integrato i contenuti della citata nota prot. ART n. 110350/2024;

- VISTA** la delibera n. 152/2024, del 7 novembre 2024 - notificata a GS Rail con prot. ART n. 112698/2024, del 7 novembre 2024, nonché comunicata, in pari data, a FS con nota prot. ART n. 112699/2024, a FSSU, con nota prot. ART n. 112700/2024, a Italo con nota prot. ART n. 112701/2024, a RFI, con nota prot. ART n. 112702/2024, e Trenitalia S.p.A. con nota prot. ART n. 112703/2024 - con la quale l'Autorità ha prorogato di 120 giorni il termine di conclusione del procedimento, di cui al punto 6 della delibera n. 184/2023, come prorogato dal punto 1 della citata delibera n. 59/2024;
- VISTA** la nota prot. ART n. 115357/2024, del 12 novembre 2024, con la quale l'Ufficio Vigilanza e sanzioni ha dato riscontro alla richiesta di audizione di cui alla nota prot. ART n. 110350/2024, convocando GS Rail per il giorno 12 dicembre 2024, presso la sede dell'Autorità in Torino; con note prott. ART nn. 125119/2024, del 4 dicembre 2024 e 126334/2024, del 6 dicembre 2024, la suddetta audizione è stata successivamente riprogrammata per il 20 dicembre 2024 ore 10:30, da remoto, mediante l'applicazione "*Microsoft Teams*";
- VISTO** il verbale dell'audizione di GS Rail, RFI, FSI e FSSU, programmata con nota prot. ART n. 102076/2024 e tenutasi in data 26 novembre 2024, assunto con prot. ART n. 123692/2024, del 2 dicembre 2024, e trasmesso alle suddette società con prot. ART n. 123787/2024, di pari data;
- VISTA** la nota acquista con prot. ART n. 133730/2024, del 18 dicembre 2024, ed i relativi allegati, con la quale RFI, FSI e FSSU hanno dato riscontro alle richieste informazioni formulate nel corso dell'audizione del 26 novembre 2024;
- VISTA** la nota acquista con prot. ART n. 133806/2024, del 19 dicembre 2024, ed i relativi allegati acquisiti con prot. ART n. 133809/2024 di pari data, con la quale RFI ha dato riscontro alle ulteriori richieste formulate nel corso della citata audizione del 26 novembre 2024;
- VISTO** il verbale dell'audizione di GS Rail tenutasi in data 20 dicembre 2024 e programmata con note prott. ART nn. 115357/2024, 125119/2024 e 126334/2024, assunto con prot. ART n. 135446/2024, del 23 dicembre 2024;
- VISTA** la nota acquista con prot. ART n. 5005/2025, del 15 gennaio 2025, ed i relativi allegati, con la quale GS Rail ha dato riscontro alle richieste formulate, sia nel corso dell'audizione del 26 novembre 2024 (cfr. citato verbale prot. ART n. 123692/2024), sia nel corso dell'audizione del 20 dicembre 2024 (cfr. citato verbale prot. ART n. 135446/2024);
- VISTE** le note prott. ART nn. 17486/2025, 17488/2025, 17489/2025, 17492/2025, 17493/2025 e 17495/2025, del 19 febbraio 2025, con le quali, previa deliberazione del Consiglio di pari data, sono state comunicate rispettivamente a GS Rail, FSI, FSSU, Italo, RFI e Trenitalia, le risultanze istruttorie (di seguito anche: "Risultanze istruttorie") relative al presente procedimento ai sensi dell'articolo 6, comma 4, del Regolamento di procedura, ed è stato assegnato termine fino all'11 marzo 2025 per

la presentazione di memorie difensive e per la richiesta di audizione finale dinanzi al Consiglio dell'Autorità;

**VISTA** la nota acquisita con prot. ART n. 18433/2025, del 21 febbraio 2025, con la quale, in considerazione della *"complessità del documento ricevuto e delle tematiche affrontate, nonché al fine di poter svolgere e coordinare le necessarie interlocuzioni con i soggetti interessati e fornire delle risultanze verificate"*, GS Rail ha chiesto il differimento del termine dell'11 marzo 2025 al 18 marzo 2025; con medesima nota GS Rail ha chiesto audizione innanzi al Consiglio dell'Autorità;

**VISTA** la nota prot. ART n. 19097/2025, del 24 febbraio 2025, con la quale è stata accolta la citata istanza di GS Rail prot. ART n. 18433/2025 e prorogato il termine per presentare memorie difensive al 18 marzo 2025;

**VISTE** le note prott. ART nn. 19750/2025, 19754/2025, 19756/2025/, 19761/2025 e 19762/2025, del 26 febbraio 2025, con le quali è stato comunicato a FSI, FSSU, Italo, RFI e Trenitalia che, al fine di garantire la parità di trattamento nell'esercizio dei diritti di partecipazione e difesa, il termine dell'11 marzo 2025 per presentare memorie difensive e richiedere l'audizione innanzi al Consiglio dell'Autorità, indicato nelle citate note prott. ART n. 17488/2025, 17489/2025, 17492/2025, 17493/2025 e 17495/2025, è prorogato al 18 marzo 2025;

**VISTE** le note acquisite ai prott. ART nn. 20928/2025 e 20929/2025, del 28 febbraio 2025, e 26313/2025, del 17 marzo 2025, con le quali Trenitalia ha presentato una terza istanza di accesso agli atti al procedimento; il suddetto sub-procedimento è stato istruito con nota prot. ART n. 23287/2025, del 7 marzo 2025 e concluso con nota prot. ART n. 37868/2025, del 15 aprile 2025, e nota prot. ART n. 49280/2025, del 22 maggio 2025;

**VISTA** la delibera n. 42/2025 del 6 marzo 2025, con la quale l'Autorità ha prorogato di 90 giorni il termine di conclusione del procedimento di cui al punto 6 della delibera n. 184/2023 del 23 novembre 2023, come prorogato dal punto 1 della delibera n. 59/2024, del 9 maggio 2024, e dal punto 1 della delibera n. 152/2024, del 7 novembre 2024; la delibera n. 42/2025 è stata notificata a GS Rail con nota prot. ART n. 23122/2025, del 6 marzo 2025 e, in pari data, comunicata a FSI, FSSU, Italo, RFI e Trenitalia, rispettivamente con note prot. ART nn. 23123/2025, 23124/2025, 23125/2025, 23127/2025 e 23128/2025;

**VISTA** la memoria di replica di GS Rail alle Risultanze istruttorie acquisita con prot. ART n. 26639/2025, del 18 marzo 2025, ed i relativi allegati (*"All. A. Valutazioni Impatto Metodologie Calcolo Opex Indiretti"* e *"IMPATTO ISTRUTTORIA ART febbraio 2025 SU TARIFFE 2022-2023"*);

**VISTA** la memoria di replica di FSSU alle Risultanze istruttorie riferita, in particolare, alle Contestazioni n. 1 e n. 2 della delibera 184/2023, acquisita con prot. ART n. 26732/2025, del 18 marzo 2025;

**VISTA** la memoria di replica di RFI alle Risultanze istruttorie acquisita con prot. ART n. 26756/2025, del 18 marzo 2025;

**VISTO** il verbale dell'audizione di GS Rail innanzi al Consiglio dell'Autorità tenutasi in data 2 aprile 2025 e programmata con nota prot. ART n. 27645/2025, del 21 marzo 2025, assunto con prot. ART n. 31894/2025, del 3 aprile 2025;

**VISTA** la relazione istruttoria predisposta dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

**CONSIDERATO** quanto rappresentato nella citata relazione istruttoria ed in particolare che:

1. dalla documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria sono emersi elementi che inducono a ritenere, da un lato superata una delle contestazioni contenute nella delibera ART n. 184/2023 di avvio del procedimento (cfr. *infra* punto n. 3) e, dall'altro lato, sussistente la non conformità al quadro normativo e regolatorio che, al fine 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 agli spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, "*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) (cfr. *infra* punti n. 4 e ss.);
2. in dettaglio, quanto alla contestazione per la quale risultano venuti meno i presupposti per l'adozione di un provvedimento prescrittivo ai sensi dell'art. 37, comma 3, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, si evidenzia quanto di seguito indicato al punto 3;
3. con la **Contestazione n. 5** della delibera n. 184/2023, è stato censurato, con riferimento alla determinazione del WACC, il calcolo delle variabili premio al debito, *Equity Risk Premium (ERP)* ed *equity beta* non coerente con le misure di regolazione di cui alla delibera n. 96/2015. In particolare: il premio al debito e l'ERP risultano essere stati determinati sulla base di metodologie differenti rispetto a quanto previsto dalla Misura 20 dell'allegato 1 alla delibera n. 96/2015; con riferimento all'*equity beta*, mentre detta Misura 20 prevede un valore nozionale pari a 0,70, GS Rail ne ha proposto un aggiornamento, modificando il *panel* di società comparabili, e ottenendo un valore pari a 0,95;

- sintesi dell'istruttoria relativa alla **Contestazione n. 5**:

- i) nel corso dell'istruttoria, con riferimento ai tre parametri del WACC oggetto della indicata Contestazione n. 5, GS Rail ha confermato che essi sono stati determinati con metodologie alternative rispetto a quanto previsto dalla Misura 20 dell'allegato 1 alla delibera n. 96/2015; nell'audizione del 16 gennaio 2024, GS Rail ha affermato che avrebbe

- prospettato la ridefinizione del WACC per il periodo oggetto del procedimento utilizzando i criteri della Misura in argomento;
- ii) con nota acquisita al prot. ART n. 21053/2024, del 26 febbraio 2024, GS Rail ha trasmesso un nuovo prospetto di calcolo affermando di aver utilizzato i criteri della delibera n. 96/2015; in realtà nello schema trasmesso, solamente i valori dei parametri equity beta ed ERP risultavano conformi a tale previsione, ovverosia pari rispettivamente al 5% e a 0,7, mentre non appariva evidente se fossero stati rispettati i dettami della Misura 20 per il parametro “premio al debito”. Per tale variabile, la Misura 20 prevede che generalmente sia determinato sulla base della differenza tra il costo medio del debito finanziario specifico del gestore dell’infrastruttura, riferito all’anno base, ed il risk free rate (RFR), con valore massimo ammissibile pari al 2%. Inoltre, viene chiarito che il costo del debito specifico del gestore sarà determinato con riferimento ai valori medi, di inizio e fine esercizio, rilevabili dal bilancio dell’esercizio coincidente con l’Anno base, che nel caso in questione è il 2020. Inoltre *“nella costruzione del premio al debito potrà tenersi conto di condizioni specifiche ed oggettive di accesso al credito del GI espresse dal rating ad esso assegnato o, in caso di GI sprovvisto di rating, da quello assegnato alla Capogruppo (valore medio ultimi 12 mesi) e dallo spread medio applicato - con riferimento a debito/emissione obbligazionaria per durata comparabile - a categorie similari di rating (nel medesimo periodo)”*. GS Rail, nella prima determinazione del premio al debito – oggetto della Contestazione n. 5 – aveva proposto una metodologia differente, effettuando un’analisi *benchmark* delle obbligazioni da alcuni *comparable*, ottenendo un valore pari all’1,70%, mentre nella tabella “compliance” alla delibera n. 96/2015 aveva *sic et simpliciter* inserito il *cap* del 2% senza introdurre evidenze di bilancio a riguardo; per il *tax rate* la Misura 20 prevede che l’aliquota fiscale equivalente sia determinata come somma dell’aliquota IRES e dell’aliquota IRAP. All’epoca dell’emanazione della delibera n. 96/2015, le aliquote di riferimento erano, per l’IRES, il 27,5% e per l’IRAP il 4,2%, corrispondente ad un’aliquota complessiva pari al 31,7%. La società GS Rail ha aggiornato il dato coerentemente con la metodologia di calcolo, utilizzando l’aliquota IRES vigente nel 2020 (24%), ottenendo come aliquota complessiva un valore inferiore pari al 28,2%, a vantaggio delle imprese ferroviarie;
  - iii) appariva pertanto necessario richiedere una ulteriore integrazione per comprendere la corretta determinazione della variabile *“premio al debito”*; GS Rail con le note prot. ART nn. 49300-3/2024, del 14 maggio 2024, prot. ART n. 56892/2024, dell’11 giugno 2024 e prot. ART n. 111517/2024, del 5 novembre 2024, ha proceduto ad illustrare le

modalità di calcolo del premio al debito, il cui valore veniva rideterminato in 1,20%. Nell'audizione del 20 dicembre 2024, GS Rail ha confermato che nella determinazione del tasso di remunerazione saranno utilizzati i parametri richiesti dagli Uffici in merito alle richieste di informazioni sui valori dei parametri espressi al punto 5 del considerato della delibera n. 184/2023 e precisamente il premio al debito pari a 1,20%, ERP pari a 5 % e equity beta pari a 0,7;

- sulla base della documentazione agli atti si ritengono superate le criticità oggetto della **Contestazione n. 5**, in quanto:

- iv) la regolazione prevista dalla Misura 20 dell'allegato 1 alla delibera 96/2015 prevede l'utilizzo di alcuni parametri nozionali, come *l'equity beta* e *l'Equity Risk Premium*, rispettivamente definiti pari a 0,7 e 5%; al contrario per il premio al debito il gestore deve operare autonomamente il calcolo utilizzando i dati di bilancio od in alternativa determinando lo *spread* tra il proprio tasso di accesso al credito e quello di società comparabili;
- v) GS Rail, nella nota acquisita al prot. ART n. 111517/2024, del 5 novembre 2024, ha chiarito le modalità di applicazione della seconda possibilità, fornendo il prospetto finale che risulta coerente con la previsione della delibera n. 96/2015: GS Rail applicherà il valore rideterminato del WACC pari a 4,11% pretax nominale in luogo del tasso utilizzato nella prima proposta tariffaria pari a 6,08% e, pertanto, si ritengono superate le criticità oggetto della Contestazione n. 5;

4. Se sono venuti meno i presupposti per l'adozione di un provvedimento prescrittivo con riferimento al parametro richiamato al precedente punto 3, non altrettanto è avvenuto per quelle inerenti ai restanti profili oggetto di contestazione con la delibera ART n. 184/2023, ovvero:

- 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 (**Contestazione n. 1**);
- 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 (**Contestazione n. 2**);
- con riferimento ai Costi operativi indiretti, è stato applicato un *driver* il cui valore non risulterebbe coerente con il metodo asseritamente 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 (**Contestazione n. 3**);
- con riferimento ai costi delle immobilizzazioni, analogamente a quanto rappresentato con riferimento all’allocazione dei costi di manutenzione straordinaria (di seguito: “MST”), 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 (**Contestazione n. 4**);
  - 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 (**Contestazione n. 6**).
5. segnatamente, relativamente alle suddette **Contestazioni nn. 1, 2, 3, 4 e 6**, le argomentazioni difensive della Società prodotte, sia a seguito della notificazione della delibera n. 184/2023, sia nel corso delle audizioni innanzi all’Ufficio VIS, nonché successivamente alla comunicazione delle Risultanze istruttorie, non appaiono idonee a superare le contestazioni avanzate con la suddetta delibera n. 184/2023, per le motivazioni di seguito indicate;
6. con riferimento alla **Contestazione n. 1** della delibera n. 184/2023, è stato contestato a GS Rail, in particolare, di avere attribuito agli “*Spazi regolati di cui all’articolo 13, comma 2, lettera a) d.lgs. 112/2015*”, ovvero gli spazi di biglietteria, desk informativi, e altri spazi funzionali e necessari all’esercizio ferroviario diversi da quelli inclusi nel PMdA (di seguito “*Spazi extra-PMdA*”), descritti ai paragrafi 1 e 2 del documento metodologico trasmesso da GS Rail con nota prot. ART n. 11744/2021, del 29 luglio 2021, in cui è descritta la metodologia adottata per determinare i corrispettivi dei servizi regolati da essa offerti per il periodo 2022-2026 (di seguito: “*Metod\_tariffe\_22-26*”), ai fini della determinazione delle relative tariffe, il 52,4% dei costi di MST relativa agli “*Spazi del Gestore Infrastruttura*” e agli spazi comuni, costi che dovrebbero invece essere inclusi nella determinazione dei canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l’accesso all’infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio, di cui all’articolo 17, comma 4, del d.lgs. 112/2015 (di seguito: “*Pedaggio*”), salvo eventualmente, con riferimento agli spazi comuni, nella misura in cui siano funzionali ad attività diverse da quella (facente parte del PMdA) di consentire ai viaggiatori l’accesso ai treni; inoltre, nella **Contestazione n. 4** della delibera n. 184/2023 è stato contestato a GS Rail, tra l’altro, di aver applicato, con riferimento ai cespiti relativi alla MST capitalizzati prima del 2019, il *driver* di ripartizione del 52,4% “*anche su interventi che sarebbe stato necessario escludere preventivamente, con conseguente imputazione alle attività regolate di costi non pertinenti*”;

- sintesi dell'istruttoria con riferimento alla **Contestazione n. 1** e con riferimento alla **Contestazione n. 4**, relativamente ai costi dei lavori di MST;
- 7. nel corso dell'istruttoria GS Rail ha trattato congiuntamente le Contestazioni nn. 1 e 4, al punto 1) della nota prot. ART n. 21053/2024, del 26 febbraio 2024, e nell'allegato A alla nota stessa, proponendo una nuova “*metodologia di ripartizione dei costi mediante tabelle millesimali dedotte dal Regolamento*”. In tale metodologia, gli interventi di MST sono stati suddivisi in otto classi tipologiche o *cluster* di interventi. Ad ogni *cluster* di interventi corrisponde un criterio di ripartizione dei costi tra le cinque tipologie di destinazioni d'uso, o *cluster* di occupazioni, individuate. Due *cluster* di occupazioni sono riconducibili al PMdA (“*Regolatorio PMdA uffici Gestore Infrastrutture*” e “*Regolatorio PMdA Marciapiedi e Sottopassi*”), e uno ai servizi aventi ad oggetto la messa a disposizione delle imprese ferroviarie, da parte di GS Rail, degli Spazi extra-PMdA, ovvero nella terminologia di GS Rail il “*Regolatorio extra PMdA*” (di seguito “*Servizi extra-PMdA*”). Per quanto riguarda i due *cluster* di occupazioni riconducibili al PMdA, GS Rail “*prevede pertanto di richiedere annualmente al Gestore dell'Infrastruttura i rimborsi relativi alle quote di ammortamento e di remunerazione del capitale, derivante dall'applicazione del WACC*”;
- 8. la metodologia proposta da GS Rail è stata elaborata “*mutuando le regole adottate dal Regolamento*”. I criteri di ripartizione impiegati possono essere raggruppati in tre famiglie: attribuzione diretta, per gli interventi attribuibili ad uno specifico *cluster* di occupazioni; ripartizione sulla base della “*tabella millesimale del singolo edificio*”, per gli “*interventi relativi ad uno specifico edificio*”; ripartizione sulla base delle “*tabelle millesimali di stazione*” desunte dal Regolamento, ovverosia sulla base della superficie ponderata con i coefficienti previsti dal Regolamento (coefficienti di attività/destinazione d'uso e di zona), per gli interventi restanti;
- 9. GS Rail ha specificato due aspetti su cui la metodologia proposta si discosta rispetto a quanto previsto dal Regolamento: i) le tabelle millesimali normalmente utilizzate per il “*facility ordinario*” sono state modificate escludendo le aree commerciali, i cui costi di MST “*sono sostenuti direttamente da GS Retail e calcolati a monte, secondo analoghi criteri (...)*”; ii) nel Regolamento è previsto che i costi siano ripartiti “*al livello di intera stazione*” e non per singolo edificio/fabbricato, ma GS Rail ritiene che “*la natura e la rilevanza dei singoli interventi di manutenzione straordinaria (rifacimento facciate, coperture, ecc) è tale da richiedere l'introduzione di tabelle millesimali per edificio, costruite secondo i medesimi criteri*”;
- 10. con riferimento al primo scostamento (esclusione dalla ripartizione delle aree commerciali e della relativa quota di costi, in quanto già calcolata “a monte” secondo “*analoghi criteri*”), con nota prot. ART n. 39836/2024, del 16 aprile 2024, l’Ufficio VIS ha chiesto di fornire ulteriori elementi a sostegno della correttezza di

tale esclusione, atteso che nella Convenzione stipulata il 4 luglio 2016 tra GS Rail da un lato, e FSI, RFI, FSSU dall'altro (di seguito: "Convenzione 13 stazioni del 2016") e nella convenzione stipulata il 4 luglio 2016 tra GS Rail e RFI, relativa alla stazione di Roma Tiburtina, la determinazione della suddetta quota risulta basata solo in parte sui criteri stabiliti dal Regolamento, dovendo tenere conto anche dei criteri indicati nel sub-allegato G all'allegato G (nel seguito: "Sub-allegato GG") della Convenzione 13 stazioni del 2016, delle stime effettuate prima della stipula delle Convenzioni e riportate nel Sub-allegato GG, e degli esiti del complesso processo di negoziazione tra GS Rail e GS Retail (articolo 8.4 e 8.5 dell'indicato allegato G);

11. nella nota prot. ART nn. 49300-3/2024, del 14 maggio 2024, GS Rail ha ribadito che la modalità di determinazione della quota attribuita a GS Retail avviene secondo *"criteri omogenei"* a quelli adottati nella metodologia proposta, evidenziando in particolare che i criteri di cui al Sub-allegato GG prevedono *"un'attribuzione diretta degli interventi (laddove imputabili ad un determinato asset/utilizzatore)"*;
12. per quanto riguarda il secondo scostamento (attribuzione dei costi degli interventi relativi ad uno specifico edificio tra i soli utilizzatori di quell'edificio, e non tra tutti gli utilizzatori della stazione), nella nota prot. ART n. 39836/2024, del 16 aprile 2024 l'Ufficio VIS ha prospettato il rischio che tale scostamento conduca a sovrastimare i costi relativi agli edifici di stazione ove transitano i viaggiatori (di seguito: "Fabbricati viaggiatori") che, essendo normalmente quelli di dimensione e complessità maggiore, richiedono interventi di MST più costosi e tali quindi da giustificare la realizzazione di interventi specifici, a differenza degli altri fabbricati rispetto ai quali è più probabile che, al fine di raggiungere una dimensione efficiente del relativo appalto, gli interventi di MST vengano svolti congiuntamente;
13. l'Ufficio VIS ha anche osservato che l'impiego del criterio di attribuzione diretta per gli interventi attribuibili ad uno specifico *cluster* di occupazioni sembra costituire un ulteriore scostamento rispetto a quanto previsto dal Regolamento, con il possibile effetto, in questo caso, di sovrastimare i costi relativi ai due *cluster* occupazionali riconducibili al PMdA, che sono quelli più ampi e distribuiti in modo meno frammentato;
14. in risposta a tali osservazioni, GS Rail ha replicato rimandando *"alla considerazione che fabbricati e aree di stazione ben individuabili e a maggior intensità di utilizzo, che necessitano quindi di più rilevanti e frequenti interventi di manutenzione straordinaria, per questa attività siano destinatari dei maggiori costi applicando i driver di contabilità regolatoria"* e osservando che *"Per l'affidamento dei relativi interventi GS Rail utilizza strumenti contrattuali omogenei (accordi quadro) che garantiscono l'applicazione di costi altrettanto omogenei per gli interventi sui diversi fabbricati"*;

15. negli allegati alla nota prot. ART nn. 49300-3/2024, del 14 maggio 2024, GS Rail ha posto a confronto – con riferimento agli anni 2020 e 2021 - gli esiti della metodologia sopra descritta con quelli della metodologia applicata nella Contabilità regolatoria (di seguito “Co.reg.”) dei rispettivi anni trasmessa da GS Rail, in attuazione della Misura 55 dell’Allegato 1 alla delibera n. 96/2015. Successivamente, GS Rail ha inviato analogo confronto con riferimento al 2019 ed ha rettificato quello relativo al 2020 (prot. ART n. 110350/2024, del 4 novembre 2024). Da tale confronto risulta che i costi di MST attribuiti ai Servizi extra-PMdA sulla base della nuova metodologia risultano enormemente più bassi rispetto a quelli indicati nella Co.reg. (ad esempio, per gli interventi capitalizzati nel 2020, 347 k€ invece di 4.913 k€); tuttavia, se si considerano anche i costi attribuiti al PMdA, i costi complessivi risultano più alti (6.340 k€);
16. GS Rail ha precisato che la metodologia proposta può essere adottata dall’anno 2019 in quanto da tale anno è stata attivata la raccolta di dati di dettaglio dei singoli interventi di MST, mentre per gli esercizi precedenti al 2019 ritiene corretto *“utilizzare la media delle incidenze registrate per MST dal 2019 al 2023”*, tenuto conto che *“le incidenze di MST dal 2019 al 2023 per ambito presentano, con la parziale eccezione del primo anno 2019, scostamenti contenuti rispetto alla media calcolata su detto periodo, con una sostanziale stabilità delle percentuali, che si ritengono applicabili quindi retroattivamente alla MST degli anni precedenti”* (nota GS Rail prot. ART 110350/2024, del 4 novembre 2024);
17. con nota prot. ART n. 5005/2025, del 15 gennaio 2025, GS Rail ha inviato il calcolo dei costi di capitale che possono essere inclusi nella determinazione delle tariffe 2022 e 2023, basato sulla metodologia proposta, precisando che gli importi utilizzati *“derivano dai dati della COREG 2020 e dall’evoluzione degli stessi nel modello tariffario 2022-2026 elaborato ai sensi della Delibera 96/2015, secondo le informazioni disponibili nell’anno ponte 2021”* e che, rispetto ai calcoli precedentemente trasmessi, alla quota relativa agli Spazi extra-PMdA è stata aggiunta *“una quota parte dell’importo “Uffici Gestore Stazione GS Rail”, ottenuta applicando a quest’ultimo importo il driver utilizzato per gli opex indiretti”*. Essa inoltre ha formulato diversi scenari, prospettando la possibilità di utilizzare la metodologia proposta soltanto per suddividere tra Servizi extra-PMdA e PMdA il *“valore di CIN e ammortamenti della COREG 2020 e precedenti”* (scenario 1), oppure anche per rideterminare tali valori con conseguente *“incremento degli importi complessivamente riferiti al perimetro regolato”* (scenario 2);
18. al punto 43 delle Risultanze istruttorie, a conclusione della istruttoria sopra descritta, gli Uffici hanno ritenuto *“superate le criticità oggetto della Contestazione n. 1 e della parte della Contestazione n. 4 relativa alla MST, in quanto: - in disparte ogni valutazione sulla possibilità per RFI di ribaltare sulle imprese ferroviarie i costi di MST attribuiti agli spazi presenti nelle stazioni passeggeri gestite da GS Rail, rientranti nella definizione di infrastruttura ferroviaria di cui all’allegato 1 del d.lgs. 112/2015, ed in particolare gli “edifici*

*adibiti al servizio delle infrastrutture” e le “vie d’accesso per i viaggiatori” (di seguito: “Spazi PMdA”), e sulla congruità di tali costi, si osserva che l’impiego della metodologia proposta nello scenario 2 implica la riduzione della quota dei costi di MST attribuita agli Spazi extra-PMdA dal 43% al 3% circa, e dunque a valori comparabili con la quota dei Costi da conduzione stazioni di cui al paragrafo 4 di Metod\_tariffe\_22-26 attribuita agli Spazi extra-PMdA sulla base del Regolamento; - la metodologia proposta nello scenario 2 (e a maggior ragione nello scenario 1, che implica una riduzione dei costi per le IF rispetto allo scenario 2) consente dunque di ritenere superate le criticità oggetto della **Contestazione n. 1** e della parte della **Contestazione n. 4** relativa alla MST”;*

19. con memoria prot. ART n. 26639/2025 GS Rail ha richiamato quanto già richiesto nel corso dell’audizione del 26 novembre 2024 (ovverosia di *“valutare la decorrenza dell’effettiva applicazione di questa nuova soluzione, anche al fine di non generare effetti significativi derivanti dall’applicazione di poste figurative”*), e ha chiesto *“di voler confermare che la nuova soluzione [...] avrà effettiva decorrenza, finanziariamente, dall’anno 2026 e con un respiro temporale adeguato, da riferire quantomeno alle residue annualità del periodo regolatorio 2024/2028 se non, preferibilmente, anche al successivo periodo; ciò ad evitare complesse attività amministrative di restituzione e riaddebito di importi già corrisposti dalle IIFF a seguito della rideterminazione delle tariffe 2022 e 2023; per gli anni pregressi, a partire dal 2022, tale soluzione potrà essere in ogni caso riportata nell’ambito delle rispettive relazioni metodologiche e prospetti, definendo specifiche partite di natura regolatoria”*. Tali partite sarebbero funzionali a *“regolare le differenze tariffarie derivanti dalla complessiva nuova impostazione della contabilità regolatoria per gli anni oggetto del procedimento”*. Nel corso dell’audizione dinanzi al Consiglio, del 2 aprile 2025, GS Rail ha chiarito di ritenere che *“per quanto il procedimento abbia ad oggetto due annualità [2022-2023] (...) è inevitabile che vi saranno delle poste regolatorie che, necessariamente, dovranno essere considerate [negli anni successivi], questo per evitare effetti a livello tariffario di discontinuità eccessiva”* ed ha proposto di prevedere un periodo di *“sei anni di spalmatura di queste poste, periodo di tempo più consono per avere la gradualità necessaria per garantire l’assorbimento da parte delle imprese ferroviarie”* (cfr. Verbale audizione prot. ART n. 31894/2025);
20. inoltre, nella suddetta memoria GS Rail ha segnalato che *“fermo si tratti di ambito formalmente estraneo al presente procedimento, sarà necessario che la Scrivente proceda alla complessiva revisione della metodologia definita e delle tariffe sino ad oggi applicate per il periodo 2024/2028 in coerenza con quanto sarà definito all’esito dello stesso e che l’equilibrio economico di questo Operatore di Impianto – come garantito dall’attuale quadro normativo – è sostanzialmente condizionato dalla soluzione di riaddebito dei costi per il tramite del cd “pedaggio” che costituisce un elemento imprescindibile per ogni*

- valutazione concernente il nuovo assetto derivante dalle determinazioni che potranno essere assunte da Codesta Autorità” e ha quindi chiesto “che già in questa sede la soluzione venga confermata anche negli aspetti operativi”, definendo “le regole che indichino le modalità, i contenuti e le tempistiche con le quali GS Rail dovrà fornire al Gestore dell’Infrastruttura le informazioni ai fini dell’addebito in ambito PMDA del valore della MST al 31 dicembre di ciascun anno e del recupero dell’importo da parte di GS Rail”;*
21. con memoria prot. ART n. 26756/2025 RFI ha comunicato, per quanto concerne gli aspetti di proprio interesse, che *“qualora la delibera di conclusione del procedimento dovesse confermare quanto prospettato nelle CRI, dato il trasferimento della quota parte dei costi al I Pillar, il Gestore provvederà all’aggiornamento dei livelli tariffari alla prima occasione utile nell’ambito della procedura di aggiornamento ordinario del PIR, ai sensi della Misura 10.5 dell’Allegato A alla Delibera 95/2023, dovendosi ritenere la richiamata delibera di conclusione del procedimento una intervenuta sopravvenienza regolatoria”.* RFI ha quindi evidenziato la necessità che *“il provvedimento conclusivo individui altresì i criteri e le modalità attraverso le quali il GI potrà ribaltare sulle imprese ferroviarie i costi di manutenzione straordinaria attribuiti agli spazi presenti nelle stazioni passeggeri gestite da GS Rail, rientranti nella definizione di infrastruttura ferroviaria di cui all’allegato 1 del d.lgs. 112/2015 (segnatamente “edifici adibiti al servizio delle infrastrutture” e “vie d’accesso per i viaggiatori”), tanto al fine di assicurare il rispetto dell’equilibrio economico di cui all’articolo 16 del medesimo decreto”;*
22. nella memoria prot. ART n. 26732/2025, FSSU, con riferimento trattazione della Contestazione n. 1, *“ritiene in ogni caso opportuno evidenziare che, (...) risulterebbe necessario specificare, nel provvedimento conclusivo del procedimento, le modalità attraverso le quali remunerare il capitale investito di proprietà di FSSU ed i suoi costi di gestione, oltre ai costi ammortizzabili relativi agli interventi di manutenzione straordinaria sugli spazi comuni di stazione eseguiti da parte di GS Rail che, secondo l’allegato 1 al d.lgs. 112/2015, fanno parte dell’infrastruttura ferroviaria, e dunque del PMdA. Il meccanismo, infine, attraverso il quale per il tramite di GS Rail tali voci vengono addebitate al Gestore dell’infrastruttura che li include nella determinazione della tariffa del pedaggio a prescindere dall’assetto proprietario degli spazi stessi”;*

- valutazioni dell’Autorità con riferimento alla **Contestazione n. 1** e con riferimento alla **Contestazione n. 4**, relativamente ai costi dei lavori di MST;
23. la richiesta, nella memoria di GS Rail prot. ART n. 26639/2025, di *“confermare che la nuova soluzione [...] avrà effettiva decorrenza, finanziariamente, dall’anno 2026 e con un respiro temporale adeguato, da riferire quantomeno alle residue*

- annualità del periodo regolatorio 2024/2028 se non, preferibilmente, anche al successivo periodo” e di prevedere a tal fine la definizione, con riferimento “[agli anni pregressi, a partire dal 2022”, di “specifiche partite di natura regolatoria” da riportare “nell’ambito delle rispettive relazioni metodologiche e prospetti”, sembra volta a consentire a GS Rail di riprodurre un meccanismo analogo a quello delle poste figurative previsto dall’atto di regolazione approvato con delibera n. 96/2015. Si osserva, tuttavia, che detto meccanismo è previsto, in detto atto di regolazione, per il solo PMdA e al solo fine di conciliare le tempistiche di pubblicazione del sistema tariffario con le esigenze di programmazione delle imprese ferroviarie nella fase di passaggio da un periodo tariffario al successivo e con il principio di equilibrio economico del gestore dell’infrastruttura (Misura 4, punto 2), lettere B e C);*
24. quanto all’esigenza, rappresentata nel corso dell’audizione dinnanzi al Consiglio, del 2 aprile 2025, di *“evitare effetti a livello tariffario di discontinuità eccessiva”*, e in particolare di prevedere la *“gradualità necessaria per garantire l’assorbimento da parte delle imprese ferroviarie”*, non si vede quali difficoltà di *“assorbimento”* possano derivare, alle imprese ferroviarie, da una riduzione dei corrispettivi;
25. non si ritiene che spetti all’Autorità, come vorrebbe GS Rail, definire gli *“aspetti operativi”* relativi alle *“modalità, i contenuti e le tempistiche con le quali GS Rail dovrà fornire al Gestore dell’Infrastruttura le informazioni ai fini dell’addebito in ambito PMDA del valore della MST [...] e del recupero dell’importo da parte di GS Rail”*. Con le Convenzioni del 2016, RFI ha trasferito a GS Rail l’obbligo di *“assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri”* (art. 11, comma 3, del d.lgs. 112/2015) per le 14 stazioni oggetto delle Convenzioni stesse. Il corrispettivo di tali servizi, che GS Rail presta a favore di RFI, deve rispettare il principio secondo cui *“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”* (art. 11-quater, comma 7, del d.lgs. 112/2015), nonché dei principi di pertinenza e efficienza dei costi. Nel rispetto di tali principi, spetterà a RFI e GS Rail concordare modalità e tempistiche per la comunicazione delle informazioni necessarie, come del resto già avviene per quanto riguarda i costi del Servizio di conduzione stazioni prestati da GS Rail a favore di RFI, e da questa inclusi nel calcolo del Pedaggio;
26. quanto all’intenzione, anticipata da RFI nella propria citata memoria prot. ART n. 26756/2025, di recuperare i costi di MST attribuiti agli Spazi PMdA tramite *“aggiornamento dei livelli tariffari alla prima occasione utile nell’ambito della procedura di aggiornamento ordinario del PIR, ai sensi della Misura 10.5 dell’Allegato A alla Delibera 95/2023, dovendosi ritenere la richiamata delibera di conclusione del procedimento una intervenuta sopravvenienza regolatoria”*, e alla

connessa richiesta di RFI che l'Autorità individui “*i criteri e le modalità attraverso le quali il GI potrà ribaltare sulle imprese ferroviarie*” i suddetti costi, si rileva che spetta a RFI e GS Rail individuare ed eventualmente proporre modalità di ribaltamento dei costi in questione coerenti con i principi e criteri stabiliti dal quadro normativo e regolatorio, e si conferma che – come indicato al punto 43, sub i), delle Risultanze istruttorie - non si ritiene che nel procedimento in corso l'Autorità debba esprimersi sulla possibilità di tale ribaltamento, essendo necessario garantire la partecipazione al procedimento, nel cui ambito effettuare questo genere di valutazioni, di tutti i soggetti interessati;

27. tuttavia, al fine di assegnare un termine congruo nella formulazione di proposte che consentano il ribaltamento dei suddetti costi sulle imprese ferroviarie e - nel caso in cui tali proposte risultassero accoglibili - al fine di evitare o limitare, anche nell'interesse delle imprese ferroviarie, “*complesse attività amministrative di restituzione e riaddebito di importi già corrisposti dalle IIFF a seguito della rideterminazione delle tariffe 2022 e 2023*”, è opportuno prevedere un termine ulteriore, rispetto a quello di 90 giorni previsto per la rideterminazione delle tariffe al punto 140 delle Risultanze istruttorie, entro cui GS Rail dovrà comunicare, in accordo con le imprese ferroviarie interessate, le modalità e i tempi con le quali saranno effettuati i conguagli conseguenti alla suddetta rideterminazione. Tenuto conto dell'esigenza di concludere le valutazioni relative alla congruità dei costi di MST attribuiti al PMdA, si ritiene che detto termine ulteriore possa ragionevolmente essere individuato nel 31 dicembre 2025;
28. le repliche alle Risultanze istruttorie pervenute non hanno posto in discussione la valutazione espressa dagli Uffici, in tali Risultanze, secondo cui “*la metodologia proposta nello scenario 2 [...] consente dunque di ritenere superate le criticità oggetto della Contestazione n. 1 e della parte della Contestazione n. 4 relativa alla MST*”; tuttavia GS Rail ha formulato una richiesta di differimento della decorrenza dell'applicazione di tale metodologia, richiesta che risulta non accoglibile per i motivi sopra illustrati; inoltre, GS Rail ha evidenziato che “*fermo si tratti di ambito formalmente estraneo al presente procedimento, [...] l'equilibrio economico di questo Operatore di Impianto – come garantito dall'attuale quadro normativo – è sostanzialmente condizionato dalla soluzione di riaddebito dei costi per il tramite del cd “pedaggio” che costituisce un elemento imprescindibile per ogni valutazione concernente il nuovo assetto derivante dalle determinazioni che potranno essere assunte da Codesta Autorità*”, condizionando dunque le proprie future valutazioni e decisioni alla percorribilità della “*soluzione di riaddebito dei costi per il tramite del cd “pedaggio”*”;
29. la posizione di GS Rail sopra illustrata non è accettabile, in quanto la metodologia di allocazione dei costi di MST è stata proposta dalla stessa GS Rail allo scopo di assicurare che i corrispettivi coprano i costi pertinenti, aumentati di un profitto ragionevole. Essa, pertanto, è idonea a garantire, per quanto di pertinenza,

l'equilibrio economico di GS Rail. Inoltre, qualora non fosse possibile recuperare tramite il Pedaggio la quota di costi di MST attribuita al PMdA, ciò non legittimerebbe GS Rail a imporre corrispettivi più elevati, e a derogare al principio di orientamento al costo la cui violazione è stata contestata nella delibera di avvio del procedimento;

30. pertanto, in considerazione di quanto emerso successivamente alla comunicazione delle risultanze istruttorie, non si ritengono superate le criticità oggetto della **Contestazione n. 1** e della parte della **Contestazione n. 4** relativa alla MST, e si ritiene invece sussistano i presupposti per prescrivere a GS Rail di adottare, ai fini della rideterminazione delle tariffe relative agli anni 2022 e 2023, la metodologia di allocazione dei costi di MST da essa descritta nello scenario 2 della nota prot. ART n. 5005/2025, del 15 gennaio 2025;
31. con riferimento alle osservazioni di FSSU acquisite con prot. ART n. 26732/2025, volte a chiedere che siano individuate le opportune modalità attraverso le quali consentire a FSSU di remunerare il proprio capitale investito e i propri costi attribuibili agli spazi comuni che l'Autorità ritiene riconducibili al PMdA, si rileva che le stesse non sono accoglibili in quanto esulano dall'oggetto del presente procedimento e rientrano nell'ambito dei rapporti fra le imprese interessate dagli effetti dell'applicazione della metodologia di allocazione applicazione dei costi di MST;
32. con la **Contestazione n. 2** si è censurata l'inclusione tra i costi presi in considerazione nella determinazione dei corrispettivi dei Servizi extra-PMdA 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"*, e ciò in quanto, nella nota prot. ART n. 17614/2022, del 5 agosto 2022, RFI e FSI hanno rappresentato che, nel calcolare sia il Capitale Investito Netto (CIN) che i costi operativi, hanno tenuto conto degli spazi comuni riconducibili principalmente all'infrastruttura ferroviaria, e dunque al PMdA. I costi relativi al PMdA, con riferimento quanto meno alle porzioni di proprietà di RFI, risultano tuttavia essere già stati presi in considerazione nella determinazione del Pedaggio; ma anche se non fossero inclusi nel Pedaggio, ciò non ne giustifica l'inclusione nelle tariffe degli Spazi extra-PMdA;
  - sintesi dell'istruttoria con riferimento alla **Contestazione n. 2**;
33. GS Rail, nella nota prot. ART n. 21053/2024, del 26 febbraio 2024, ha osservato che *"l'inclusione [tra i costi ammissibili] di un importo legato al Canone di retrocessione appare coerente con la prassi adottata anche in altri settori"*. Ha fatto presente, inoltre, *"che, come prescritto al punto vii) della delibera ART n. 187/2023 (cfr. pag. 7), il Gestore dell'Infrastruttura deve "procedere alla corretta*

*perimetrazione delle eccedenze da altre attività commerciali di cui alla Misura 6 della delibera ART n. 95/2023, computando, tra quelle ancillari, le eccedenze riferibili agli spazi e agli impianti di stazione afferenti all'esercizio dell'attività ferroviaria". Il Canone di retrocessione percepito dal Gestore dell'Infrastruttura (GI), pertanto, in qualità di eccedenza da attività di carattere commerciale, va, per la quota di pertinenza, a riduzione dei costi ammessi e, di conseguenza, dei pedaggi per il PMdA";*

34. nella nota prot. ART n. 38698/2024, del 12 aprile 2024, Italo ha osservato in particolare che *"RFI e FSI nella nota congiunta [...] del 14/01/2022 hanno illustrato che il contratto del 14 aprile 2000 di durata quarantennale, con il quale è stata affidata all'allora Grandi Stazioni S.p.A. la gestione, riqualificazione e valorizzazione dei "Complessi Immobiliari" delle principali stazioni italiane, prevedeva che fossero a carico di RFI, fino alla concorrenza di un importo predeterminato di 197 milioni di euro (allora 380 miliardi di lire), gli investimenti relativi alla manutenzione straordinaria e alla messa a norma delle stazioni. E' chiaro che una procedura di rientro di questi investimenti che preveda in capo al concessionario un canone slegato dal valore residuo dei cespiti, bensì legato ai ricavi generati dalle attività date in concessione, maschera in realtà il rimborso del finanziamento di detto investimento con i relativi interessi, oltre che la retrocessione di parte dell'utile generato dallo sfruttamento commerciale degli asset. Questa struttura del rapporto patrimoniale fra concedente e concessionario non consente, di conseguenza, di identificare nel canone di retrocessione un costo pertinente ed efficiente, quindi rilevante nel sistema regolatorio applicabile alle aree destinate alle attività regolate che, come noto, è basato sul meccanismo del cost-plus.";*
35. con riferimento poi all'argomentazione di GS Rail sopra richiamata, secondo cui il canone di retrocessione percepito dal GI sarebbe qualificabile come eccedenza da attività di carattere commerciale che il Gestore dell'infrastruttura utilizzerebbe per ridurre il Pedaggio, Italo ha osservato, in particolare, che *"le attività di cui trattasi sono attività regolate e non commerciali, per cui si arriverebbe al paradosso di far pagare un surplus ad attività regolate (spazi gestiti da GS Rail), per favorire altre attività regolate (PMdA)"*;
36. nell'audizione del 13 maggio 2024 RFI, interpellata dagli Uffici su *"quale sia stato il criterio per la quantificazione del canone di retrocessione nella misura del 40% dei ricavi che GS Rail fattura annualmente per l'utilizzo o sfruttamento economico degli spazi ad essa affidati"*, ha ribadito considerazioni già formulate nella corrispondenza antecedente alla delibera n. 184/2023, e in particolare che detto canone è stato previsto *"al fine di garantire l'equilibrio economico finanziario della concessione"*, e che tale equilibrio e l'individuazione del Canone di retrocessione pari al 40% devono essere "letti" anche tenendo conto del *"fondo di euro 197 milioni da destinare alla manutenzione dei beni affidati in concessione [...]"*. Ha tuttavia rappresentato che *"al momento la Società non è in possesso delle*

evidenze che hanno portato alla determinazione del canone di retrocessione e alla congruità dello stesso”, e la conseguente “necessità di svolgere ricerche ed approfondimenti”, al fine di reperire la documentazione e le informazioni richieste;

37. nella nota prot. ART n. 56890/2024, dell’11 giugno 2024 RFI, “pur precisando che in ambito contrattuale le parti possono agire in piena autonomia, concordando gli accordi relativi ad aspetti economici, tra cui rientra il canone in oggetto”, ha fornito elementi informativi da essa ritenuti utili a valutare la congruità del Canone di retrocessione, articolati in tre punti;
38. in particolare, al punto 1 di tale nota, ha sostenuto che nel valutare i costi di capitale dei Concedenti occorre considerare “sia il valore netto contabile degli asset oggetto della concessione [...] per la quota di pertinenza non remunerata nell’ambito dei servizi del PMdA [...] sia l’impegno assunto dai concedenti di finanziare gli investimenti relativi alla manutenzione straordinaria dei complessi immobiliari delle stazioni fino ad un importo complessivo predeterminato pari a circa 197 milioni di euro”, e ha fornito una simulazione dell’ “evoluzione dei costi di capitale a carico dei concedenti, per tutta la durata della concessione, secondo la logica RAB-based definita dall’attuale assetto regolatorio”. Per il calcolo della remunerazione del capitale, RFI ha utilizzato “un WACC medio per tutta la durata della concessione pari a 8,0%, risultato della ponderazione tra: • un WACC regolato, assunto mediamente pari al 5,00% [...]; • un WACC di mercato, assunto mediamente pari al 9,00% [...]. I due tassi sono stati ponderati “secondo le quote di canone di retrocessione corrisposto da GS Rail (anno 2022), rispettivamente riferibili a spazi regolati (per il 26%) e non regolati (per il 74%)”. Da tale simulazione risulterebbe che il corrispettivo necessario a compensare detti costi di capitale sarebbe “sostanzialmente in linea con l’importo effettivamente corrisposto da GS Rail a fronte della convenzione”;
39. con riferimento all’investimento in MST di circa 197 milioni di euro, RFI ha specificato, in una nota a piè di pagina della citata nota prot. ART n. 56890/2024, che le relative risorse sono state finanziate “tramite il Secondo Addendum al CdP [Contratto di Programma] 2001-2005 [...]” e che quindi detto investimento “deve essere considerato come un autofinanziamento operato da RFI, in quanto - come noto – fino al 2006 le risorse conferite alla Società Ferrovie dello Stato S.p.a. (ed indirettamente alle sue controllate) con CdP venivano attribuite per il tramite di aumento di capitale sociale [...]”;
40. al punto 2, RFI ha osservato che il Canone di retrocessione può essere equiparato ad un canone di locazione che GS Rail versa ai Concedenti, la cui congruità può essere valutata attraverso “una comparazione rispetto ai valori di mercato di locazioni a destinazione commerciale equiparabili”. RFI ha quindi presentato la comparazione effettuata, e ha mostrato che l’importo medio del Canone di retrocessione degli Spazi extra-PMdA rientranti nelle porzioni di sua proprietà risulta inferiore al valore di mercato delle locazioni, desumibile sulla base dei dati

dell'Osservatorio del Mercato Immobiliare (OMI) dell'Agenzia delle Entrate, per immobili a destinazione commerciale con (stato di conservazione) e ubicazione ritenute da RFI equiparabili;

41. al punto 3, RFI ha fornito riscontro ad alcune specifiche richieste di chiarimenti e informazioni integrative che le sono state rivolte dagli Uffici nel corso dell'audizione del 13 maggio 2024. In particolare, con riferimento alla determinazione del valore del CIN riportato nella tabella n. 2 della nota RFI-FSI prot. ART n. 17614/2022, del 5 agosto 2022, RFI ha illustrato, mediante apposita tabella a pagina 9, "*il calcolo mediante il quale, tramite driver, viene enucleata la quota parte di asset imputabile ai soli spazi regolati e comuni, oggetto di convenzione con GS Rail*". In tale calcolo, RFI sottrae dal "Costo storico Asset oggetto di convenzione" (riga A) dapprima il "Valore Residuo" (riga B) e poi, tramite l'applicazione di un primo *driver* (87%), la quota di valore degli asset imputabile alle superfici relative a GS Retail e infine, tramite applicazione di un secondo *driver* (62%), la quota di valore degli asset imputabile alle restanti superfici diverse dagli "*spazi regolati e comuni*". RFI ha fornito anche l'analogo calcolo relativo alla determinazione del valore degli ammortamenti, riportato nella medesima tabella n. 2 della nota RFI-FSI prot. ART 17614/2022, del 5 agosto 2022;
42. con riferimento alla voce "(D) Imposte figurative (IRES+IRAP)", anch'essa contenuta nella indicata tabella n. 2, RFI ha chiarito che "*Il valore delle imposte figurative è rappresentato [dalle] principali voci relative all'imposizione fiscale sugli utili generati dall'attività di impresa, in particolare IRES (Imposta sui Redditi delle Società) e IRAP (Imposta Regionale sulle Attività Produttive)*", precisando che per il relativo calcolo "*sono state prese a riferimento le aliquote del 24% per l'IRES e del 5,57% per l'IRAP che, applicate al montante del canone di retrocessione al netto degli ammortamenti, danno luogo ad un valore di 0,7 milioni di euro*". Rispetto ai dubbi sollevati dagli Uffici riguardo l'ammissibilità di tali costi ai sensi della Misura 15 dell'allegato 1 alla delibera n. 96/2015, RFI ha dichiarato di aver "*inteso rappresentare unicamente le imposte figurative riconducibili ai complessi immobiliari oggetto delle convenzioni, non rinvenendo dunque una correlazione con il dettato della Misura 15 della Delibera n. 96/2015*";
43. nella nota acquisita al prot. ART n. 73685/2024, del 6 agosto 2024, RFI ha chiarito, con riferimento alla simulazione descritta al punto 1 della indicata nota prot. ART n. 56890/2024, dell'11 giugno 2024, che essendo stata riscontrata l' "*impossibilità [...] di recuperare le specifiche evidenze documentali e di analisi che hanno condotto, all'epoca [della stipula della Convenzione del 14 aprile 2000], alla determinazione*" del Canone di retrocessione nella misura del 40% dei ricavi derivanti dall'utilizzo degli spazi, RFI ha elaborato detta simulazione "*per fornire in ogni caso un riscontro allo specifico quesito posto dall'Autorità nell'audizione del 13 maggio u.s. ("...di riferire quale sia stato il criterio per la quantificazione de*

- canone nella misura del 40% dei ricavi...”) verificando “ora per allora” la confrontabilità tra il livello del Canone di retrocessione effettivamente corrisposto dal concessionario e “i risultati della simulazione che stima un ipotetico corrispettivo [...] in grado di remunerare i costi del capitale investito da RFI [...]”;*
44. RFI ha inoltre precisato che gli investimenti in MST fino all’importo predeterminato di circa 197 milioni di euro sono iscritti tra le immobilizzazioni nell’attivo del proprio stato patrimoniale, e che “[d]al punto di vista regolatorio [...] rientrano nel CIN afferente al Pacchetto Minimo di Accesso con un impatto, in termini di CIN remunerabile, tuttavia, pari a zero in quanto completamente contribuiti”. A seguito della richiesta degli Uffici di chiarire per quale motivo tali investimenti abbiano un impatto sul CIN remunerabile pari a zero, nonostante RFI avesse precedentemente dichiarato che essi sono stati finanziati dallo Stato “per il tramite di aumento di capitale sociale”, con nota prot. ART 133806/2024, del 19 dicembre 2024, RFI ha chiarito che “[a] valle degli approfondimenti richiesti dall’Autorità [...] è emerso [...] che il contributo sia stato trattato con la metodologia del “contributo in conto impianti” con un effetto nullo a Capitale Investito Netto”;
45. in risposta alla richiesta degli Uffici di “motivare la mancata applicazione delle previsioni della delibera 96/2015 durante la [...] fase di riorganizzazione di “Grandi Stazioni” nel 2016” e in particolare di giustificare “[l’]utilizzo di un WACC ponderato pari al 8% in luogo di quello stabilito in sede regolatoria pari a 4,52% per il periodo di vigenza”, con nota prot. ART 73685/2024, del 6 agosto 2024 RFI ha precisato che il contratto sottoscritto tra RFI e GS Rail per la gestione dei complessi immobiliari delle stazioni “non rientra nel perimetro di applicazione della Delibera”. Detto contratto infatti “non ha ad oggetto attività regolate, ma la messa a disposizione di un compendio di asset per il relativo sfruttamento commerciale”, non essendo sufficiente a determinarne l’inclusione nell’ambito di applicazione della delibera indicata la circostanza che “[s]fruttando commercialmente una parte degli asset acquisiti per mezzo della Convenzione, GS Rail eroga servizi regolati alle imprese ferroviarie”. Ciò nonostante, “[a]i soli fini di elaborare la simulazione con le finalità di cui in premessa [vedi paragrafo 57, supra], si è tuttavia tenuto conto del fatto che una parte dei compendi immobiliari oggetto della concessione sono utilizzati dal concessionario per erogare servizi che, nel tempo, sono stati qualificati come regolati”, ed è stato di conseguenza applicato un WACC che tiene conto, in parte, del “valore regolato desunto da quelli stabiliti dall’ART nei confronti di RFI relativamente ai servizi extra-PMdA”;
46. RFI ha anche chiarito che: le aree di stazione da essa attribuite, in sede di Co.reg. 2014, al PMdA e i cui costi sono stati dunque presi in considerazione nel calcolo del Pedaggio relativo al periodo 2016-2021, si riferiscono soltanto alle porzioni immobiliari rimaste di sua proprietà, e non a quelle trasferite a FSI e a FSSU;

- l'importo riportato nella riga A della tabella a pagina 9 della nota prot. ART n. 56890/2024, dell'11 giugno 2024, e ivi qualificato come “*Costo storico Asset oggetto di convenzione*”, è in realtà riferibile alla sola “*quota attribuita da RFI al III Pillar*”; la quota percentuale del 40,24% riportata a pagina 49 della contabilità regolatoria 2014 relativa al PMdA “*rappresenta la quota percentuale che il GI ha applicato in fase di Contabilità Regolatoria 2014 a tutti gli asset oggetto di accordo concessorio verso GS Rail*” (nota prot. ART n. 73685/2024, del 6 agosto 2024, punto vii. e punto viii., lettera f));
47. inoltre, RFI, interpellata sul motivo per cui, al fine di valutare la coerenza del Canone di retrocessione versato da GS Rail per gli Spazi extra-PMdA con il principio in base al quale le tariffe devono essere orientate al costo di fornitura del servizio, aumentato di un profitto ragionevole, abbia posto a confronto l'importo complessivamente corrisposto a tale titolo da Grandi Stazioni S.p.A. e successivamente da GS Rail e GS Retail, con i costi complessivamente sostenuti dai Concedenti e non abbia invece, seguendo la metodologia prospettata nella nota prot. ART n. 17614/2022, del 5 agosto 2022, posto a confronto il Canone di retrocessione imputabile agli Spazi extra-PMdA con i relativi costi stimati sulla base di opportuni *driver*, ha affermato di ritenere che “*l'applicazione del driver utilizzato in occasione del riscontro fornito in data 5 agosto 2022 non sia conferente con l'analisi richiesta [...] e in linea generale che il confronto tra il Canone di retrocessione relativo agli spazi regolati e i costi sostenuti dai Concedenti per i medesimi spazi non possa essere utilmente condotto con l'impiego di driver*” (nota prot. ART n. 92341/2024, del 1° ottobre 2024);
48. nel corso dell'audizione del 20 dicembre 2024 GS Rail ha osservato, con riferimento agli interventi di adeguamento a norma e manutenzione straordinaria delle 13 grandi stazioni (pari a circa 197 milioni di euro), che “*in situazioni similari (ad es. nell'ambito della realizzazione delle cd. "infrastrutture Strategiche" inserite nella disciplina di Legge Obiettivo n. 443/2001) proprio le relative disposizioni normative prevedono espressamente la remunerazione ordinaria per lo sfruttamento delle stesse*”. Inoltre, ha osservato che “*qualora detto importo non fosse utilizzato per definire i canoni tariffari, le imprese interessate, dovendo ancora sostenere tali costi per obblighi contrattuali nei confronti dei concedenti, rischiano uno squilibrio finanziario, che per GS Rail si potrebbe ipotizzare sulla base della struttura delle attuali contabilità regolatorie in un onere di 4/5 milioni aggiuntivi all'anno*”;
49. al punto 71 delle Risultanze istruttorie, a conclusione della istruttoria sopra descritta gli Uffici, tenendo conto anche delle interlocuzioni avvenute nella fase preliminare all'adozione della delibera di avvio del presente procedimento, e richiamate in tale delibera, hanno valutato sussistenti “*i presupposti per prescrivere a GS Rail di: - applicare, ai fini del calcolo dell'importo del Canone di retrocessione che può essere preso in considerazione - come costo operativo o ammortamento (cfr. Metod\_tariffe\_22-26, paragrafo 4 lettera a.) - nella*

- rideterminazione delle tariffe 2022 e 2023, l'approccio metodologico inizialmente proposto da RFI e FSI nella nota prot. ART n. 17614/2022, del 5 agosto 2022, consistente nell'individuare le componenti economiche e il Capitale investito netto relativi ai complessi immobiliari delle stazioni gestite da GS Rail e nel calcolare la quota imputabile ai servizi regolati utilizzando, per ciascun Concedente, il driver delle superfici, ma modificando il valore del driver in modo da tenere conto, al numeratore, dei soli Spazi extra-PMdA, ed escludendo i costi relativi alle "imposte figurative"; - determinare il valore del profitto ragionevole da riconoscere ai Concedenti applicando, al Capitale investito netto come sopra determinato, lo stesso tasso di remunerazione del capitale previsto per GS Rail; - fornire all'Autorità una relazione illustrativa del suddetto calcolo da cui risulti, in particolare, la coerenza tra le superfici considerate al denominatore di ciascun driver e le componenti economiche o patrimoniali cui esso viene applicato, [...]"*;
50. con memoria prot. ART n. 26639/2025 GS Rail ha rappresentato che "*in considerazione dell'onere posto dalla Convenzione in capo a GS Rail di corrispondere ai Concedenti il Canone di retrocessione complessivo per gli spazi gestiti – pertanto sia per gli ambiti extra PMdA, sia per quelli PMdA - e del rilevante impatto sul conto economico della Scrivente, si ritiene altresì necessario che già in sede di delibera vengano specificamente definite le regole che [...] indichino le modalità e le tempistiche con le quali annualmente, in coerenza con le scadenze previste per la redazione, approvazione e pubblicazione della contabilità regolatoria di GS Rail, entrambi i Concedenti forniscano alla stessa i dati necessari sui valori di VNC, ammortamenti e costi operativi attribuiti rispettivamente agli ambiti extra PMdA e PMdA"*";
  51. con la suddetta memoria GS Rail ha precisato che a detti valori essa applicherà poi i driver e la metodologia indicata in esito all'istruttoria "*per entrambi gli ambiti*", ovverosia sia per gli Spazi extra PMdA che per gli Spazi PMdA. In particolare, per questi ultimi applicherà il "*driver pari al rapporto tra superfici degli spazi comuni*" e il totale delle superfici di stazione, al netto degli "*spazi GS Retail e dei Parcheggi*";
  52. con riferimento alla relazione "*dei Concedenti [...] da effettuare annualmente, come da punto 71 secondo comma dell'istruttoria*", GS Rail ha osservato che detta relazione necessita di informazioni e dati dei quali GS Rail "*non è, in autonomia, in possesso e che, pertanto, dovranno essere fornite dai Concedenti – per i rispettivi ambiti di competenza - a GS Rail stessa, nelle tempistiche necessarie ad ottemperare alle prescrizioni che verranno adottate*";
  53. con memoria prot. ART n. 26756/2025, con riferimento all'approccio metodologico indicato nella proposta di prescrizione formulata al punto 71, primo trattino, delle Risultanze istruttorie, RFI ha osservato che "*dall'applicazione di tale approccio metodologico consegue, per RFI, una riperimetrazione in Contabilità Regolatoria, delle componenti economiche e patrimoniali relative ai complessi immobiliari oggetto di concessione (per quanto*

- attiene la quota riferibile ai costi degli spazi comuni). In particolare, rispetto al valore del CIN di cui alla citata nota del 5 agosto, individuato in 17,8 mln €, la nuova modalità di calcolo della retrocessione determinerebbe un delta che resterebbe privo di remunerazione e ne comporterebbe pertanto, alla prima occasione utile, una riclassificazione in I Pillar. Si ricorda infatti, che come già più volte specificato da questo Gestore (rif. ns. note dell'11 giugno 2024 prot. ART n. 56890 e del 6 agosto 2024 prot. ART n. 73685), al fine di evitare qualsiasi rischio di double counting nelle tariffe applicate dalle due società, il CIN cui si fa riferimento è stato fino ad ora trattato come III Pillar”;*
54. con la suddetta memoria RFI ha inoltre rilevato che “*agli esiti del procedimento in oggetto, il canone di retrocessione non potrà che essere ricondotto ad una piena conformità regolatoria ex art. 17 comma 10 del D.lgs. 112/2015 e dunque configurarsi come un “profitto ragionevole” per RFI in qualità di concedente*”, e ha conseguentemente chiesto “*un chiarimento circa l'applicazione della misura 1.7 della Delibera 187/2023, dal momento che risulterebbe oramai inconferente assimilare il richiamato “profitto ragionevole” ad un'eccedenza “da altre attività commerciali”*”;
55. infine, RFI ha evidenziato che “*la ricostruzione offerta dagli Uffici al punto 69 delle CRI, sembra non tenere conto della circostanza per cui il rischio che il proprietario/concedente possa realizzare un qualsiasi extra profitto a svantaggio dell'utilizzatore finale del servizio è sterilizzato nel momento in cui le tariffe vengono ricondotte ad una piena conformità regolatoria. Pertanto, pur non condividendo l'affermazione secondo cui l'ART possa andare ad indagare in merito alla natura del rapporto privatistico che intercorre tra concedente e concessionario, si coglie con favore l'assenza di proposta di misure regolatorie in tal senso*”;
56. nella citata memoria acquisita agli atti con prot. ART n. 26732/2025, FSSU, anche in relazione alla Contestazione n. 2, ha ribadito quanto già espresso in relazione alla Contestazione 1, circa “*la necessità di individuare, nel provvedimento conclusivo, (...) le opportune modalità attraverso le quali consentire a FSSU di remunerare il proprio capitale investito e i propri costi attribuibili agli spazi comuni che l'Autorità ritiene riconducibili al PMdA, e di conseguenza individuare il meccanismo attraverso il quale, per il tramite del Concessionario GS Rail, tali voci sono addebitate al Gestore dell'Infrastruttura che, infine, li recupera attraverso la tariffa del pedaggio, dal momento che la Scrivente Società, come detto, non intrattiene alcun rapporto con gli operatori dei servizi regolati*”;
- valutazioni dell'Autorità con riferimento alla **Contestazione n. 2**;
57. rispetto all'argomentazione di GS Rail secondo cui “*Il Canone di retrocessione percepito dal Gestore dell'Infrastruttura (GI) [...] in qualità di eccedenza da attività di carattere commerciale, va, per la quota di pertinenza, a riduzione dei costi ammessi e, di conseguenza, dei pedaggi per il PMdA*”, si osserva che, come richiamato nella **Contestazione n. 2**, il quadro normativo-regolatorio vigente

- prevede regole diverse di determinazione delle tariffe per il PMdA da un lato e per i Servizi extra-PMdA dall'altro, con effetti anche distributivi diversi. Non sarebbe coerente con tale quadro normativo, dunque, limitarsi a valutare la congruità complessiva dei corrispettivi rispetto al totale dei costi. Si rileva, inoltre, che quanto osservato da GS Rail vale con riferimento al Canone di retrocessione corrisposto da GS Rail a RFI, ma non per quello corrisposto agli altri Concedenti (FSI e FSSU);
58. con riferimento alla simulazione descritta al punto 1 della nota di RFI prot. ART n. 56890/2024, dell'11 giugno 2024, si osserva che in essa vengono posti a confronto, da un lato, i costi di capitale complessivamente sostenuti da RFI per gli *"asset oggetto della concessione"*, comprensivi dei circa 197 milioni di euro finanziati – come chiarito nel corso dell'istruttoria – con contributi in conto impianti, e, dall'altro, l'importo complessivamente corrisposto da GS Rail alle altre Società del gruppo a titolo di Canone di retrocessione. Senza entrare nel merito degli aspetti di maggior dettaglio di tale simulazione, si ritiene sufficiente rilevare che, ai sensi della Misura 16, lettera a) e della Misura 45, terzo capoverso, dell'allegato 1 alla delibera n. 96/2015, gli investimenti realizzati con contributi pubblici in conto impianti non possono essere presi in considerazione ai fini del calcolo né degli ammortamenti né della remunerazione del capitale. La simulazione proposta, considerando come parte del *"costo di fornitura del servizio"* e del *"profitto ragionevole"* componenti economiche (rispettivamente ammortamenti e remunerazione del capitale relativi a investimenti realizzati con contributi in conto impianti) che le indicate Misure escludono possano farne parte, non può essere di alcuna utilità nel controdedurre la censura oggetto della **Contestazione n. 2** (tariffe non coerenti con *"il principio in base al quale le tariffe [...] devono essere orientate al costo di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole"*). Né si ritiene possibile derogare a quanto specificamente disposto dalle Misure citate adducendo che *"in situazioni similari"* delle disposizioni normative prevederebbero diversamente;
59. inoltre, RFI ha trascurato di considerare che il quadro normativo e regolatorio vigente richiede di verificare il principio di correlazione ai costi (Misure 6, 47 e 49 e ss. dell'allegato 1 alla delibera n. 96/2015) distintamente per il PMdA e per i Servizi extra-PMdA, con conseguente necessità di separare i costi degli uni e degli altri servizi. Con riferimento specifico ai costi di capitale, la Misura 45, ultimo capoverso, dell'allegato 1 alla delibera n. 96/2015 precisa che *"L'individuazione delle immobilizzazioni associate alla produzione del servizio richiede, nel caso di operatori di impianto che svolgano anche altre attività (come ad es. nel caso del GI RFI), l'implementazione da parte dell'operatore di impianto di una contabilità regolatoria separata non solo dei costi operativi, ma anche delle voci patrimoniali, che consenta di imputare gli asset ai diversi servizi prodotti, e a suddividere eventuali asset comuni secondo appropriati criteri di imputazione"* [sottolineatura aggiunta];

60. l'affermazione di RFI secondo cui *"il confronto tra il Canone di retrocessione relativo agli spazi regolati e i costi sostenuti dai Concedenti per i medesimi spazi non possa essere utilmente condotto con l'impiego di driver"* è in contrasto con la disposizione testé citata, o ne afferma l'impossibilità di applicazione, senza tuttavia dare una motivazione. Gli spazi di stazione vengono infatti considerati dalla stessa RFI come asset comuni, ovverosia asset che normalmente non è possibile attribuire in modo esclusivo e univoco ai singoli servizi oggetto di separazione contabile, ed i criteri di imputazione degli asset comuni consistono normalmente appunto in dei driver (cfr. anche Misura 18, ultimo periodo, dell'allegato 1 alla delibera n. 96/2015). L'affermazione citata, in ogni caso, è in contrasto con quanto proposto da RFI stessa a pagina 48-49 della contabilità regolatoria 2014 relativa al PMdA (sulla cui base RFI ha adottato il sistema tariffario 2016-2021) e, più recentemente, nella nota congiunta RFI-FSI prot. ART n. 17614/2022, del 5 agosto 2022;
61. con riferimento a quanto rappresentato da RFI al punto 2 della nota di RFI prot. ART n. 56890/2024, dell'11 giugno 2024, secondo cui la congruità del Canone di retrocessione può essere valutata attraverso *"una comparazione rispetto ai valori di mercato di locazioni a destinazione commerciale equiparabili"*, appare sufficiente osservare che gli Spazi extra-PMdA sono soggetti al principio di cui all' articolo 17, comma 10 del d.lgs. 112/2015, secondo cui i corrispettivi non possono superare il costo di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole. Senza entrare nel merito dell'attendibilità della comparazione svolta da RFI, si osserva che anche qualora essa risulti corretta e dunque il Canone di retrocessione risulti mediamente inferiore ai valori di mercato, ciò non assicura il rispetto del principio indicato;
62. con riferimento alla voce *"Imposte figurative (IRES+IRAP)"*, di cui alla tabella n. 2 della nota RFI-FSI prot. ART n. 17614/2022, del 5 agosto 2022, si rileva che, trattandosi di costi *"figurativi"* e dunque non effettivamente sostenuti da RFI, essi non possono essere inclusi nel calcolo del *"costo di fornitura"* di cui al richiamato articolo 17, comma 10 del d.lgs. 112/2015. Inoltre, anche qualora fossero costi effettivamente sostenuti, essi rientrerebbero tra gli *"oneri fiscali"* che la Misura 15 dell'allegato 1 alla delibera n. 96/2015 espressamente qualifica come costi non ammissibili. Al riguardo si osserva che detta Misura 15, benché riferita al PMdA, è ritenuta da RFI stessa applicabile *"in analogia"* anche ai servizi extra-PMdA (cfr. Metodologia di Rendicontazione e Contabilità Regolatoria 2014 relativa ai servizi extra-PMdA di RFI, pag. 11);
63. con riferimento all'affermazione di RFI secondo cui il contratto sottoscritto tra RFI e GS Rail per la gestione dei complessi immobiliari delle stazioni *"non rientra nel perimetro di applicazione della Delibera [96/2015]"* in quanto *"non ha ad oggetto attività regolate, ma la messa a disposizione di un compendio di asset per il relativo sfruttamento commerciale"*, a nulla rilevando la circostanza che *"[s]fruttando commercialmente una parte degli asset acquisiti per mezzo della*

*Convenzione, GS Rail eroga servizi regolati alle imprese ferroviarie*", si rileva quanto segue. GS Rail stessa ha individuato gli spazi, i cui corrispettivi sono oggetto del procedimento, come spazi rientranti nell'ambito di applicazione definito dall'articolo 13, comma 2, lettera a) del d.lgs. 112/2015, e pertanto soggetti al principio di cui all'articolo 17, come 10, del medesimo decreto ("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"). In una *network industry* come quella del trasporto ferroviario, in cui sono presenti infrastrutture non replicabili, come le stazioni passeggeri (cfr. Consiglio di Stato, sentenza n. 5534/2019 del 5 agosto 2019, punto 3.1), i proprietari di dette infrastrutture dispongono – se non assoggettati a regolazione - di un significativo potere di mercato, e cioè del potere di aumentare i corrispettivi di accesso al di sopra del livello necessario a coprire i costi incrementati di un profitto ragionevole, senza per questo perdere la propria clientela. Per garantire il rispetto di detto principio, in presenza di contratti quali quello in esame con cui il proprietario affida la gestione dell'impianto di servizio a un altro soggetto, l'organismo di regolazione è tenuto a verificare la congruità non soltanto dei corrispettivi praticati dal gestore nei confronti delle imprese ferroviarie, ma anche di quelli richiesti dal proprietario al gestore, nella misura in cui essi si riflettono sui primi. Se così non fosse, del resto, detto proprietario avrebbe convenienza ad affidare la gestione a terzi, a un corrispettivo più elevato di quello sufficiente a coprire i costi di investimento da esso sostenuti per la realizzazione o acquisto dell'impianto (incluso un livello "normale" di remunerazione del capitale investito), anche soltanto al fine di sottrarsi all'applicazione del principio indicato. In questo modo, gli extra-profitti che il suddetto principio mira ad evitare, si sposterebbero "a monte" nella filiera produttiva, grazie alla separazione tra proprietà e gestione, sfuggendo così alla regolazione;

64. occorre inoltre tenere conto che, nella fase preliminare all'adozione della delibera di avvio del presente procedimento, con nota del 5 agosto 2022 (prot. ART n. 17614/2022) RFI e FSI, rispondendo alla richiesta degli Uffici di fornire dati di dettaglio su costi e poste patrimoniali "al fine di verificare se l'importo riconducibile ai servizi regolati offerti da GS Rail [...] giustificano il livello del canone di retrocessione richiesto dai concedenti per gli spazi regolati concessi a GS Rail", hanno fornito nella tabella 2 a pagina 4 il "[d]ettaglio costi relativi agli spazi regolati e relative poste patrimoniali" con riferimento all'anno base (2020), e hanno spiegato di aver calcolato i valori ivi indicati includendo negli "spazi regolati" presi in considerazione gli spazi comuni (atrii, gallerie, ecc.), e applicando un driver "costruito come rapporto tra totale delle superfici ad esclusiva destinazione d'uso trasportistica/regolatoria [...] e il totale delle superfici di stazione esclusi spazi GS Retail e Parcheggi". Nella **Contestazione n. 2** l'Autorità ha censurato la scelta di includere nel calcolo dei costi pertinenti i costi

degli spazi comuni, riconducibili principalmente al PMdA, mentre non ha censurato l'approccio metodologico consistente nell'applicare un *driver*, basato sui mq, al totale dei costi e delle componenti patrimoniali relativi alle stazioni in questione. Nelle successive interlocuzioni, nondimeno, RFI ha abbandonato tale approccio e proposto degli approcci metodologici alternativi, che presentano le carenze sopra discusse;

65. per quanto riguarda la presunta difficoltà derivante dalla circostanza secondo cui GS Rail, per predisporre la relazione di cui al punto 71 delle Risultanze istruttorie, necessita di informazioni di cui essa “*non è, in autonomia, in possesso e che, pertanto, dovranno essere fornite dai Concedenti – per i rispettivi ambiti di competenza - a GS Rail stessa*”, non può non rilevarsi che le informazioni necessarie devono essere fornite da società appartenenti al medesimo gruppo di GS Rail e già coinvolte, nella loro qualità di soggetti interessati, nel presente procedimento e che le stesse, peraltro, devono ritenersi vincolate anche alla luce del rispetto del principio di leale collaborazione;
66. risultano irrilevanti ai fini del presente procedimento, in quanto non incidono sulla determinazione delle tariffe oggetto dello stesso, le osservazioni: i) di GS Rail sulla presunta necessità di corrispondere ai Concedenti, ai sensi delle Convenzioni del 2016, il Canone di retrocessione anche per gli Spazi PMdA; ii) di RFI secondo cui, in esito alla conclusione del procedimento, sarà necessario riconsiderare come è stata applicata la misura 1.7 della Delibera 187/2023 (con cui l'Autorità ha prescritto a RFI di “*procedere alla corretta perimetrazione delle eccedenze da altre attività commerciali di cui alla Misura 6 [della delibera n. 95/2023], computando, tra quelle ancillari, le eccedenze riferibili agli spazi e agli impianti di stazione afferenti all'esercizio dell'attività ferroviaria*”). Con riferimento a tale seconda osservazione, si ritiene che il termine del 31 dicembre 2025 per la definizione di modalità e tempi di effettuazione dei conguagli (cfr. paragrafo relativo ai costi di MST, *supra*) risulti congruo anche rispetto all'asserita necessità di riconsiderare come è stata applicata la misura 1.7 della Delibera 187/2023, consentendo a RFI di formulare eventuali proposte in tal senso in tempo utile affinché se ne possa tener conto, se del caso, nella determinazione di detti conguagli;
67. quanto all'osservazione di RFI secondo cui “*dall'applicazione di tale approccio metodologico consegue, per RFI, una riperimetrazione in Contabilità Regolatoria, delle componenti economiche e patrimoniali relative ai complessi immobiliari oggetto di concessione (per quanto attiene la quota riferibile ai costi degli spazi comuni)*” e ne determinerebbe la parziale riclassificazione in I Pillar, sembrerebbe che RFI intenda rivendicare la necessità – in conseguenza delle prescrizioni prospettate – di incrementare la quota della superficie degli spazi di stazione imputati al I Pillar (ovverosia al PMdA) a partire dalla contabilità regolatoria relativa al 2014, cui si fa riferimento a pag. 12 della delibera 184/2023 (cfr. in particolare la Co.reg. RFI relativa al PMdA per l'anno 2014, pag. 48-49), al

- fine di includervi anche gli *"spazi comuni"* di cui alla nota FSI-RFI prot. ART n. 17614/2022, del 5 agosto 2022, anche per la quota che era stata all'epoca attribuita al III Pillar (ovverosia le attività non regolate, che – dal punto di vista di RFI – includevano anche gli Spazi extra-PMdA). Una tale pretesa potrebbe risultare in parte giustificata dal tenore delle stesse, nella misura in cui esse non consentono di ricondurre quota parte di detti *"spazi comuni"* agli Spazi extra-PMdA. Al fine quindi di semplificare lo svolgimento delle attività conseguenti all'attuazione delle prescrizioni e di tenere conto del contenuto della **Contestazione n. 2**, laddove è espressamente ammesso che venga attribuito ai Servizi extra-PMdA il costo degli spazi comuni, *"nella misura in cui gli stessi siano considerabili funzionali alle attività svolte in suddetti spazi"*, si ritiene necessario modificare il contenuto della prescrizione prospettata al punto 71, primo trattino, delle Risultanze istruttorie, prevedendo che il valore del driver tenga conto, al numeratore, anche di una quota di spazi comuni, calcolata come pari al rapporto tra, al numeratore, gli Spazi extra-PMdA e, al denominatore, il totale degli spazi di stazione diversi dagli spazi comuni;
68. per quanto riguarda l'osservazione critica di RFI, secondo cui *"la ricostruzione offerta dagli Uffici al punto 69 delle CRI, sembra non tenere conto della circostanza per cui il rischio che il proprietario/concedente possa realizzare un qualsiasi extra profitto a svantaggio dell'utilizzatore finale del servizio è sterilizzato nel momento in cui le tariffe vengono ricondotte ad una piena conformità regolatoria"*, si rileva che le argomentazioni contenute nel punto in questione, sono da intendere come motivazione della decisione dell'Autorità di effettuare, con riferimento al prezzo di uno specifico fattore produttivo (il diritto di godimento degli spazi riconosciuto a GS Rail dai proprietari o Concedenti), lo stesso tipo di verifica di correlazione al costo che, normalmente, viene svolta soltanto con riferimento al corrispettivo del servizio regolato. Si è voluto, cioè, spiegare per quale motivo, in questo caso, l'Autorità ha ritenuto necessario estendere *"a ritroso"*, nella filiera produttiva, le verifiche che normalmente si concentrano sul solo valore aggiunto del soggetto che vende il servizio alle imprese ferroviarie (in questo caso, GS Rail);
69. alla luce di quanto sopra esposto relativamente alla **Contestazione n. 2**, si ritiene di dover confermare il contenuto delle prescrizioni prospettate al punto 71 delle Risultanze istruttorie, con la modifica di cui al punto 67; inoltre, considerato che la relazione di cui al punto 71 indicato costituisce un adempimento preliminare rispetto alla rideterminazione delle tariffe, si ritiene ragionevole stabilire – per l'invio della stessa da parte di GS Rail – il termine di 45 giorni dall'adozione della presente delibera;
70. con riferimento alle osservazioni di FSSU acquisite con prot. ART n. 26732/2025 volte a chiedere - anche in relazione alla Contestazione n. 2 - l'individuazione, nel provvedimento conclusivo, delle opportune modalità attraverso le quali consentire a FSSU di remunerare il proprio capitale investito e i propri costi

attribuibili agli spazi comuni che l'Autorità ritiene riconducibili al PMdA, si conferma quanto già rilevato in relazione alla Contestazione n. 1 circa la non accoglitività delle stesse in quanto esulano dall'oggetto del presente procedimento e rientrano nell'ambito rapporti fra le imprese interessate dagli effetti delle suddette prescrizioni;

71. alla **Contestazione n. 3** si è censurata l'imputazione ai Servizi extra-PMdA di una quota dei costi operativi indiretti del Processo/Business Condominio determinata in base a un *driver* il cui valore non risulta coerente con l'affermazione di GS Rail stessa secondo cui detto *driver* sarebbe stato calcolato ponderando le superfici con dei coefficienti che *"tengono conto della prassi consolidata ai fini del ribaltamento degli oneri accessori"*. Tale quota risulta infatti molto più alta (circa il quintuplo) del rapporto tra i Costi (diretti) da conduzione stazioni imputati ai Servizi extra-PMdA in base a detta prassi consolidata (per come incorporata nei criteri stabiliti dal Regolamento), e quelli complessivamente sostenuti da GS Rail;
  72. inoltre, si è censurato l'aver basato la costruzione del suddetto *driver*, in particolare, sul valore di un coefficiente di ponderazione degli spazi commerciali (ridotto da 1 a 0,2 e poi a 0,1 successivamente alla scissione di Grandi Stazioni S.p.A.) non fondato su analisi oggettive e documentate;
  73. infine, si è contestata l'allocazione dei costi del Processo/Business Staff mediante il medesimo *driver*, in quanto l'applicazione dello stesso implica che viene attribuita in quota parte ai Servizi extra-PMdA anche la parte di tali costi riconducibile al coordinamento delle attività dei Processi/Business Sviluppo infrastrutture e Parcheggi;
- sintesi dell'istruttoria con riferimento alla **Contestazione n. 3**;
74. GS Rail, nelle note acquisite al prot. ART n. 81077/2023, del 19 dicembre 2023, e al prot. ART n. 21053/2024, del 26 febbraio 2024, ha spiegato che il *driver* utilizzato è stato calcolato applicando alle superfici degli spazi gestiti, distinti per destinazione d'uso, coefficienti di ponderazione (pesi) basati su *"criteri di gestione immobiliare"*, e dunque diversi da quelli previsti dal Regolamento, che si riferiscono *"esclusivamente all'area del facility management"*, ovverosia l'attività di gestione dei servizi connessi al funzionamento delle parti comuni, dei servizi centralizzati (ad esclusione della manutenzione straordinaria) e della fornitura di utenze centralizzate (di seguito: "Servizio di conduzione stazioni"). Ciò in quanto *"[i]l Processo Condominio viene utilizzato per la gestione di diverse attività della società, oltre quelle di facility in senso stretto"*, ovverosia: addebito e gestione degli oneri condominiali; *"verifiche di sicurezza flussi aree pubbliche e gestione emergenze"*; *"tutela del patrimonio"*; progettazione e controllo degli interventi di MST; *"energy management e gestione della sostenibilità"*; supporto alla locazione immobiliare;

75. GS Rail ha osservato che “[i]l personale della Società che si occupa del processo “Condominio”, con particolare riguardo al personale sul territorio, che ne costituisce la quota maggiore, svolge continuativamente e in modo sinergico le attività sopra elencate, il che non rende individuabile una specifica suddivisione dell’effort”. Inoltre, GS Rail ha evidenziato che alcune di tali attività, non rientranti nel Servizio di conduzione stazioni, “impattano notevolmente” in termini di impegno di risorse aziendali (effort), e sono svolte principalmente o esclusivamente proprio nei confronti dei conduttori degli Spazi extra-PMdA;
76. con particolare riferimento all’Attività di supporto alla locazione immobiliare (“service immobiliare: supporto alle strutture di sede per il controllo di conformità e verifica degli spazi destinati ad uso ufficio, nuove assegnazioni, corrette modalità di utilizzo degli immobili contrattualizzati”), GS Rail ha evidenziato che il “personale territoriale” che si occupa del “Processo Condominio” rappresenta “la prima interfaccia verso gli utilizzatori degli spazi [...] che hanno un rapporto contrattuale diretto con GS Rail”, e pertanto svolge importanti attività sia in fase precontrattuale (ad esempio “verifica e supporto alle richieste di installazione” di BSS e desk informativi, individuazione di nuove aree richieste dalle IF e relative “analisi di impatto sulla sicurezza”) che di esecuzione del contratto di locazione (verifica della conformità dell’uso effettivo degli spazi alla destinazione d’uso contrattuale, supporto in caso di interruzioni/anomalie di servizi “anche non erogati da GS Rail”, supporto alla gestione dei reclami ecc.);
77. in generale, l’Attività di supporto alla locazione immobiliare è svolta solamente per gli spazi “gestiti contrattualmente da GS Rail”. Essa non riguarda invece, ad esempio, i locali commerciali, che sono gestiti contrattualmente da GS Retail;
78. inoltre, l’Attività di supporto alla locazione immobiliare risulta particolarmente onerosa proprio con riferimento agli Spazi extra-PMdA a causa: i) della “specificità delle Imprese Ferroviarie, caratterizzate da frequenti aggiornamenti delle rispettive offerte commerciali ed elevato grado di concorrenza, con necessità di elevata dinamicità, presidio, monitoraggio, controllo, tempi di riscontro ecc. rispetto alle locazioni ordinarie gestite da GS Rail”; ii) della maggiore complessità e variabilità nel tempo dei rapporti contrattuali, essendo la durata “ancorata all’accesso all’infrastruttura ferroviaria e non determinata in applicazione della normativa ordinaria sulle locazioni”; iii) degli oneri derivanti dalla regolazione, sia in termini di “criteri di assegnazione più complessi rispetto a quelli del mercato immobiliare”, che di regolazione economica (contabilità regolatoria, regole per la determinazione dei corrispettivi);
79. gli Uffici hanno chiesto a GS Rail di spiegare per quale motivo, nell’elaborare la propria contabilità analitica, non abbia individuato dei driver per allocare ai Processo Locazione direzionale (vedi delibera n. 184/2023, pagina 13) i costi dell’Attività di supporto alla locazione immobiliare (punto 2), romanino i., lettera a) della nota prot. ART n. 39836/2024, del 16 aprile 2024), nonostante l’asserita rilevanza di tali costi, e nonostante che a pagina 5 della Metodologia di

rendicontazione e contabilità regolatoria relativa al 2022 trasmessa con nota prot. ART n. 48954/2023, del 29 settembre 2023, la Società abbia affermato che, nel sistema di contabilità analitica di cui si è dotata, i costi aventi *natura indiretta rispetto al processo* sono *imputati tramite driver di allocazione*. GS Rail ha risposto che *determinare la quota che ogni processo, come Condominio e Staff, riserva all'attività di gestione immobiliare – processo Locazione* sarebbe complesso e costoso in quanto *richiederebbe, ad esempio, una rendicontazione su autodichiarazione per ciascuna risorsa del tempo giornaliero dedicato a detto processo*, e che i costi di una tale attività non sarebbero giustificati dai benefici che GS Rail ne potrebbe ricavare in termini di miglioramento del *controlling interno* (nota prot. ART nn. 49300-3/2024, del 14 maggio 2024, pagina 4);

80. in risposta alla richiesta di fornire *maggiori dettagli sul sistema di contabilità analitica [...] con riferimento all'anno 2020, comprensivi di [...] descrizione e valore dei driver di allocazione utilizzati per l'imputazione dei costi aventi natura indiretta rispetto al processo* (punto 2), romanino i., lettera b) della nota prot. ART n. 39836/2024, del 16 aprile 2024), GS Rail ha trasmesso l'allegato I intitolato *"Modello di controllo"* e contenente *i dettagli sul sistema di contabilità analitica della Società, per quanto riferibile all'oggetto del Procedimento*;
81. con nota prot. ART n. 54327/2024, del 31 maggio 2024, al romanino ii. lettera b), l'Ufficio VIS ha chiesto a GS Rail di chiarire il motivo per cui in detto allegato I non si fa alcun riferimento all'impiego di criteri o *driver* di allocazione per l'imputazione di costi indiretti. GS Rail ha risposto che *il modello di controllo, la cui natura resta esclusivamente di strumento di monitoraggio interno, è stato costruito nella sua interezza a seguito della scissione del 2016; trattandosi di un modello completo, è stato disegnato ed implementato comprendendo anche i vari livelli di ribaltamento, per l'eventuale adozione. Nel corso degli anni è stato possibile implementare il sistema informatico e la prassi amministrativa prevedendo l'allocazione diretta delle poste economiche sulle varie Funzioni/Processi, rendendo così non necessario il ribaltamento indiretto tramite driver all'interno della singola Funzione/Processo, pur non escludendo la possibilità di introdurlo successivamente* (nota prot. ART n. 56892/2024, del 11 giugno 2024). Come si vede, nelle dichiarazioni di GS Rail i termini *Funzione* e *Processo* si sovrappongono, nonostante nella descrizione della contabilità analitica fornita (allegato I alla nota prot. ART nn. 49300-3/2024, del 14 maggio 2024) essi indichino due *dimensioni* nettamente distinte: le Funzioni sono le strutture organizzative in cui l'azienda è articolata, e i Processi indicano i *business* o linee di attività strumentali al raggiungimento degli obiettivi aziendali. In particolare, nelle interlocuzioni con l'Autorità GS Rail ha utilizzato l'espressione *Processo Condominio* per indicare la somma di due Funzioni (la Funzione Operations e la Funzione Asset Management, cfr. allegato I alla nota prot. ART nn. 49300-3/2024, del 14 maggio 2023, e pag. 1-2 alla nota prot. ART n. 56892/2024, dell'11 giugno 2024) che si occupano principalmente del Processo

Condominio (ovverosia del business o linea di attività consistente nella fornitura del Servizio di conduzione stazioni: cfr. nota prot. ART nn. 49300-3/2024, del 14 maggio 2024, allegato I, paragrafo 1.1.2). Quando utilizzata in tale accezione, nel seguito delle presenti risultanze detta espressione viene riportata tra virgolette e in corsivo (*"Processo Condominio"*);

82. GS Rail ha inoltre precisato che *"il cosiddetto conto economico "Full Costing", dove i costi delle strutture di Staff vengono ribaltati sui processi di line determinando così il conto economico per processo completo, è stato adottato in via sperimentale negli ultimi mesi del 2023 in ragione della prevista riorganizzazione di GS Rail, che è stata attuata a far data da gennaio 2024; allo stato attuale, trattandosi appunto di una prima applicazione, sono in fase di analisi e affinamento i driver di ripartizione più appropriati, con l'obiettivo di allocare nel modo più rappresentativo possibile i costi delle strutture di Staff sulle Line"*. A seguito di apposita richiesta degli Uffici, GS Rail ha fornito una descrizione di detto conto economico *"Full Costing"*, adottato nel corso del 2023, comprensivo dei criteri e utilizzati per il ribaltamento dei costi di Staff sui processi di Line. Tali criteri consistono in appositi *driver*, specifici per Funzione o Centro di costo di Staff e per natura di costo, che consentono di ripartire i costi di Staff tra le strutture di Line. Interpellata sulla possibilità di adattare i criteri del suddetto conto economico *"Full costing"* per individuare la quota dei costi di staff da attribuire agli Spazi extra-PMdA, GS Rail ha chiarito di ritenere che esso sia ancora a un livello troppo sperimentale per poter essere utilizzato ai fini indicati, e si è dichiarata disponibile, qualora l'Autorità non ritenga *"sufficientemente idoneo"* il *driver* immobiliare attualmente utilizzato, ad *"applicare un timesheet sulle strutture di staff maggiormente coinvolte sui processi regolatori (legale e amministrativo) e allocare i costi dei rimanenti processi di staff sulla base dell'incidenza dei costi precedentemente attribuiti al perimetro regolato rispetto al totale dei relativi costi sostenuti"*, precisando tuttavia che *"tale sistema sarebbe impossibile da realizzare per le annualità trascorse ed eventualmente potrà essere realizzato a partire dal 2025"* (audizione del 20 dicembre 2024);
83. dall'esame della contabilità analitica di GS Rail, è emerso inoltre che il *"Processo Condominio"* si occupa anche dell'attività di coordinamento e confronto con GS Retail, svolta a supporto o per conto dei Concedenti ai sensi del paragrafo 23.3 della Convenzione 13 stazioni del 2016. Detto coordinamento e confronto con GS Retail ha ad oggetto principalmente la programmazione e monitoraggio del Servizio di conduzione stazioni, l'autorizzazione degli spazi pubblicitari di GS Retail nelle aree pubbliche e la programmazione e monitoraggio della MST. Trattandosi di *"prestazioni a costo rimborsato"*, GS Rail deve effettuare una stima dei costi sostenuti. Per l'anno 2020, essi sono stati stimati in 1.347 k€, di cui: 1.202 k€ per costi di personale del *"Processo Condominio"*, quantificati *"suddividendo il service prestato [...] in singole linee di attività (ad esempio programmazione budget riunioni periodiche di previsione, autorizzazioni strutture pubblicitarie in*

- aree pubbliche, trasmissione consuntivi e reporting del facility, ecc.) ed attribuendo a ciascuna di esse una stima puntuale delle ore richieste e del tipo di figure coinvolte”, e applicando “tariffe forfettarie onnicomprensive differenziate per inquadramento delle stesse”; la parte restante calcolata come maggiorazione del 12% per “spese generali e utili”, in analogia alla maggiorazione applicata per il Servizio di conduzione stazioni. GS Rail tuttavia non ha utilizzato tale stima ai fini dell’elaborazione della contabilità regolatoria, ritenendo di avere già ricompreso la voce di costo in questione “nei coefficienti di ponderazione degli spazi non regolati”, ed evidenziando che l’attività in questione può essere considerata “complementare” o “aggiuntiv[a]” rispetto “alle attività core (determinazione dei piani di lavoro delle aree pubbliche, pianificazione di budget, reporting, ecc.)”, e che la “sinergia” esistente tra l’una e le altre è tale, da un lato, che “[i] relativi costi non sono di precisa determinabilità” e, dall’altro, che il costo dell’attività in esame è “funzionale anche alle attività del Processo Condominio imputate pro quota all’ambito regolato” (nota prot. ART n. 110350/2024, del 4 novembre 2024, punto 2, lettere a) e b); audizione del 20 dicembre 2024);*
84. dall’esame della contabilità analitica di GS Rail è emerso, infine, che GS Rail eroga il Servizio di conduzione stazioni anche per gli “immobili di proprietà della Società GS Immobiliare, per l’asset di Bologna AV di RFI e per il c.d. Asse Attrezzato di GS Retail su Piazza Garibaldi a Napoli, erogate in base a specifici service dedicati di facility” (nota prot. ART 56892/2024, dell’11 giugno 2024, pag. 4). Interpellata su come vengono trattati i costi di tali attività nell’ambito della Co.reg. 2020, GS Rail ha dichiarato che tali costi “non rientrano nei costi regolati”. Interpellata, inoltre, riguardo l’incidenza delle superfici di tali asset sul calcolo dei costi qui in esame, ha precisato che “le superfici dei suddetti asset non sono presenti tra le superfici alla base del driver di attribuzione dei costi regolati, in quanto si tratta di consistenze immobiliari [...] esterne al perimetro immobiliare della Convenzione GS Rail [...]” (nota prot. ART n. 110350/2024, del 4 novembre 2024, punto 2, lettera c));
85. per quanto riguarda l’attività di “verifiche di sicurezza flussi aree pubbliche e gestione emergenze”, GS Rail ha evidenziato la “collocazione degli spazi regolati di biglietteria tradizionale e self service, desk, ecc. in aree centrali e nevralgiche di stazione, particolarmente sensibili a temi di sicurezza e decoro, che rappresentano di fatto gli unici spazi gestiti contrattualmente da GS Rail nelle aree principali di stazione” (nota prot. ART 21053/2024, del 26 febbraio 2024);
86. GS Rail ha osservato, inoltre, che l’Attività di addebito degli oneri condominiali (che si articola in: “gestione delle tabelle millesimali, specifica attribuzione dei costi agli spazi, comunicazione degli addebiti agli utilizzatori, chiarimenti sugli addebiti, gestione delle contestazioni”) “riguarda una elevata numerosità di contratti regolati con le IIFF, con un’incidenza di oltre il 30% rispetto al totale dei contratti attivi gestiti, parametro questo che avrebbe potuto essere preso a riferimento come driver alternativo e che avrebbe quindi diversamente e

*maggiormente rappresentato l'effort richiesto nel processo condominio dagli spazi regolati [...] che, per la numerosità di rapporti puntuali appunto, presentano una ulteriore complessità gestionale contrattuale rispetto a contratti riferiti a grandi e più omogenee superfici*" (nota prot. ART n. 81077/2023, del 19 dicembre 2023). Nella nota prot. ART n. 21053/2024, del 26 febbraio 2024, GS Rail sviluppa ulteriormente questa linea argomentativa calcolando, nella tabella a pagina 5, il valore di "driver alternativi a quelli riferiti alle superfici degli spazi", che porterebbero a "incidenze alquanto superiori dei costi aziendali indiretti associati al perimetro regolato". Uno di questi possibili driver è dato appunto dal rapporto tra "Numero Contratti Spazi Regolati vs Numero Contratti Totale Spazi Direzionale", di valore pari a 37% circa;

87. tutte queste considerazioni giustificherebbero, a parere di GS Rail, la scelta di calcolare il *driver* di attribuzione dei costi operativi indiretti del "Processo Condominio" moltiplicando le superfici per coefficienti di ponderazione costruiti in base a "criteri di gestione immobiliare" e finalizzati a pesare l'*effort* richiesto a seconda della destinazione d'uso e del carattere regolato o non regolato degli spazi;
88. nella nota prot. ART n. 81077/2023, del 19 dicembre 2023, GS Rail ha fornito una tabella contenente una breve motivazione per ciascuno dei coefficienti di ponderazione ai quali attribuisce - in Metod\_tariffe\_22-26 - un valore maggiore di zero. In particolare, considerando come termine di riferimento il valore del coefficiente (0,5) delle aree non regolate date in locazione ad uso uffici, GS Rail ha motivato l'attribuzione: alle biglietterie di un coefficiente pari a 1, e dunque di un'incidenza doppia sull'*effort*, in ragione dell' "*affaccio diretto e accodamenti su aree pubbliche*"; agli spazi commerciali di un coefficiente pari a 0,1 "*in quanto business con richiesta effort limitato per GS Rail (ramo GS Retail)*"; a "*Marciapiedi e sottopassi*" di un coefficiente pari a 0,02 sulla base del "*Rif. Val Imm. Tecnoborsa: superficie riferimento aree scoperte-lastrico 5% della superficie di riferimento uffici: notevole estensione di aree non chiuse e sempiscoperte, che non richiedono quindi un effort puntuale e con economie di scala*". Interpellata su come in concreto si determinino tali economie di scala, GS Rail ha spiegato di ritenere che le aree relative a "*Marciapiedi e sottopassi*" sono soggette a economie di scala "*nel senso che sono caratterizzate da grandi superfici ma molto uniformi e con bassa complessità gestionale (si tratta di aree [...] con modeste problematiche di gestione di rapporti di locazione [...] e a basso contenuto tecnologico rispetto ad altre aree (assenza climatizzazione, impianti elettrici speciali e reti dati, telefonia, bassa densità impiantistica, ecc.).*" (nota prot. ART 49300-3/2024, del 14 maggio 2024, pag. 9);
89. nella nota acquisita al prot. ART n. 21053/2024, del 26 febbraio 2024, GS Rail ha prospettato un insieme alternativo di coefficienti di ponderazione ("nuove pesature"), asseritamente derivante dall'aver ulteriormente approfondito e affinato i "*principi immobiliari sottostanti alla determinazione dei driver*". Il valore

di tali coefficienti è stato motivato, questa volta, in base al valore di alcuni parametri tratti dalle norme in materia di prevenzione incendi e dalle *"Linee guida per la valutazione degli immobili in garanzia delle esposizioni creditizie"* (di seguito: LGVI);

90. in particolare, il riferimento alle norme di prevenzione incendi condurrebbe a determinare: per le biglietterie, un livello di affollamento pari a 0,3 persone/mq, calcolato come valore intermedio tra quello massimo previsto per gli *"uffici aperti al pubblico"* (0,4) e quello riguardante i locali commerciali (0,2); per gli *"uffici standard"*, un livello di affollamento pari a quello massimo indicato dalle norme antincendio per le aree *"destinate alle attività lavorative"* in cui non è previsto l'accesso del pubblico (0,1 persone/mq). Ne risulterebbe un incremento del coefficiente di ponderazione delle biglietterie da 1 (valore attribuito in Metod\_tariffe\_22-26) a 1,5, con conseguente incremento da 13,1% a 14,7% del valore del *driver* di attribuzione agli Spazi extra-PMdA dei costi operativi indiretti;
91. risulterebbe invece confermato il valore del coefficiente di ponderazione impiegato in Metod-tariffe\_22-26: i) pari a 0,1 per gli spazi commerciali, motivato stavolta dalla stima di GS Rail di un abbattimento del proprio *"effort contrattuale"* dell'80 % rispetto agli uffici, analogo all'abbattimento di valore immobiliare derivante, secondo le LGVI, dalla classificazione di un determinato locale nella tipologia *"locali di servizio"* invece che *"uffici"*; ii) pari a 0,02 per *"Marciapiedi e sottopassi"*, a giustificazione del quale GS Rail dichiara che, *"in assenza di un benchmark immobiliare specifico"*, si è basata sui criteri indicati a pag. 60 delle LGVI con particolare riferimento al *"lastrico solare di copertura [...] accessibile dalla scala condominiale"*;
92. interpellata sulla possibilità di fare riferimento alle percentuali del 6% e 12% a carico rispettivamente dei Concedenti e di GS Retail, spettanti a GS Rail a titolo di compensi per l'attività da essa svolta in relazione al Servizio di conduzione stazioni ai sensi del paragrafo 25.1 della Convenzione 13 stazioni del 2016, GS Rail ha risposto che *"le maggiorazioni del 6% e 12% hanno un'origine contrattuale e sono legate esclusivamente al processo di facility management e non al più ampio processo immobiliare di GS Rail; per questo motivo, oltre al fatto che i due valori presentano tra loro una "forbice" molto ampia, non si ritengono idonei a rappresentare l'effort dei costi indiretti di GS Rail del Condominio in ambito regolatorio"* (nota prot. ART 49300-3/2024, del 14 maggio 2024, pag. 5). GS Rail ha inoltre affermato di ritenere che le maggiorazioni in questione coprono i soli costi operativi indiretti del *"Processo Condominio"* e non *"quelli indiretti degli staff, ammortamenti, interessi passivi, svalutazioni e remunerazione delle attività"*, che sono invece coperti solo grazie al *"canone di locazione di mercato"* applicato da GS Rail agli spazi ad uso ufficio da essa gestiti (nota prot. ART 56892/2024, dell'11 giugno 2024, pagina 4). Nell'audizione del 20 dicembre 2024 GS Rail, a fronte della richiesta degli Uffici di chiarire per quale motivo non ritenga che le predette percentuali possano essere utilizzate in prima battuta per stimare

- i costi relativi al Servizio di conduzione stazioni, e in seconda battuta per stimare, in via residuale, i restanti costi del “*Processo Condominio*”, ha precisato – stavolta con particolare riferimento alla percentuale del 6% applicata ai Concedenti - che essa trova “*bilanciamento nella complessiva disciplina contrattuale, pur essendo chiaro che non remunerò adeguatamente le prestazioni che la Società eroga rispetto allo specifico ambito. Per tale ragione detta maggiorazione è stata rivista, avvicinandola a quella di mercato, nei rapporti con altri soggetti aventi ad oggetto specificamente le attività di facility. Peraltro, la stessa convenzione di Roma Tiburtina, successiva a quella delle altre stazioni, aveva introdotto una maggiorazione del 10% verso il concedente, anziché del 6%*”;
93. GS Rail, inoltre, ha riportato la sintesi di un’analisi di *benchmark* dei criteri di allocazione dei costi operativi, in cui ha esaminato alcuni esempi di prassi adottate in altri Paesi europei, sia nel settore ferroviario (infrastruttura ferroviaria gestita da High speed 1 in Gran Bretagna; stazioni ferroviarie gestite da SNCF Gares & Connexions in Francia; aeroporto di Amsterdam Schipol) e ha osservato che in tali casi “*i criteri di allocazione si basano, come principio generale, sulle superfici destinate alle diverse attività, a cui sono applicati meccanismi di aggiustamento in base a logiche che per loro stessa natura mantengono margini di soggettività o di convenzionalità, in quanto basati sulle specificità delle aree e delle attività che vi si svolgono. È il caso, ad esempio, della ripartizione in zone delle stazioni sulla base della loro destinazione d’uso ed accessibilità al pubblico per l’allocazione dei costi comuni o dell’individuazione di una dimensione standard per il calcolo dell’utilizzo delle aree di biglietteria automatica adottato dal gestore delle stazioni francesi, o, ancora, dei dettagliati criteri di aggiustamento a seconda della destinazione d’uso delle specifiche aree adottati dal sistema di allocazione dell’aeroporto di Schiphol.*” (nota prot. ART 21053/2024, del 26 febbraio 2024, pagina 5 e allegato D);
94. in particolare, il gestore delle stazioni francesi: ripartisce i costi indiretti anche tenendo conto della localizzazione e destinazione d’uso degli spazi gestiti distinguendo tra il *Coeur de Gare*, costituito dall’insieme degli spazi maggiormente accessibili, e altri spazi meno accessibili; applica superfici “*convenzionali*” per alcune tipologie di locazioni quali quelle relative alle aree per installazioni mobili di vendita dei biglietti (1 metro quadro se automatiche, 2 metri quadri se in presenza di un addetto). Il gestore dell’aeroporto di Amsterdam Schiphol applica alle superfici, ai fini dell’allocazione dei costi relativi ad asset non univocamente destinati a servizi aeronautici o non aeronautici, degli “*aggiustamenti a seconda del tipo di area*”, ad esempio “*per le vetrine dei negozi, distributori automatici, banchi etc. viene aggiunto un metro lineare nel calcolo delle superfici*”;
95. con riferimento alla censura relativa alla non corretta allocazione dei costi del Processo/Business Staff, GS Rail ha replicato facendo riferimento, da un lato, ad esigenze di “*semplificazione [...] del processo di raccolta dati e rendicontazione in*

*sede di contabilità regolatoria"; dall'altro alla "prevalenza della natura immobiliare dei servizi rispetto alle altre attività aziendali", tale che per i principali processi di staff di Legale (che comprende il settore regolatorio e contratti) e Amministrazione" GS Rail potrebbe applicare il "driver alternativo riferito alla [...] numerosità dei contratti regolati rispetto al totale dei contratti attivi" (nota prot. ART n. 81077/2023, del 19 dicembre 2023);*

96. nell'audizione del 20 dicembre 2024, interpellata sulla possibilità di individuare la quota dei costi di staff da attribuire agli Spazi extra-PMdA adattando a tal fine i criteri del conto economico "Full costing" elaborato nel corso del 2023, GS Rail ha dichiarato di ritenere che detto conto economico ed il relativo modello di allocazione sia "*ancora ad un livello troppo sperimentale per poter essere utilizzato ai fini indicati*", e si è dichiarata invece "*disponibile ad applicare un timesheet sulle strutture di staff maggiormente coinvolte sui processi regolatori (legale e amministrativo) e allocare i costi dei rimanenti processi di staff sulla base dei costi precedentemente attribuiti al perimetro regolato rispetto al totale dei relativi costi sostenuti*", precisando che "*tale sistema sarebbe impossibile da realizzare per le annualità trascorse ed eventualmente potrà essere realizzato a partire dal 2025*";
97. al punto 118 delle Risultanze istruttorie, a conclusione della istruttoria sopra descritta gli Uffici, con riferimento alla parte della **Contestazione n. 3** riguardante i costi operativi indiretti del "*Processo Condominio*", hanno ritenuto sussistenti "*i presupposti per prescrivere a GS Rail di elaborare dei criteri di allocazione di detti costi che tengano conto delle informazioni desumibili sia dalla documentazione contrattuale che disciplina i rapporti tra GS Rail e i Concedenti, sia dal sistema di contabilità analitica predisposto da GS Rail a fini gestionali*". In particolare, gli Uffici hanno ritenuto che "- GS Rail debba allocare direttamente alle attività non regolate il costo dell'attività di coordinamento e confronto con GS Retail, svolta a supporto o per conto dei Concedenti ai sensi del paragrafo 23.3 della Convenzione 13 stazioni del 2016, stimato come sopra indicato; - GS Rail debba imputare al Servizio di conduzione stazioni i costi operativi indiretti del "*Processo Condominio*", depurati del suddetto costo dell'attività di coordinamento e confronto con GS Retail, fino alla concorrenza – come minimo - del 6% dei costi direttamente allocabili al Servizio di conduzione stazioni, di cui al paragrafo 4 di Metod\_tariffe\_22-26 (di seguito: "Costi diretti da conduzione stazioni"), comprensivi – questi ultimi – dei Costi diretti da conduzione stazioni relativi agli immobili non rientranti nell'ambito di applicazione delle Convenzioni per i quali, nondimeno, GS Rail eroga detto Servizio; - i costi imputati al Servizio di conduzione stazioni saranno quindi allocati da GS Rail agli Spazi extra- PMdA sulla base del rapporto tra i Costi diretti da conduzione stazioni imputati a detti Spazi in base al Regolamento e il totale dei Costi diretti da conduzione stazioni, comprensivi di quelli relativi agli immobili non rientranti nell'ambito di applicazione delle Convenzioni; - gli eventuali costi

- operativi indiretti del “*Processo Condominio*” eccedenti rispetto all’importo imputato al Servizio di conduzione stazioni, saranno imputati da GS Rail all’Attività di supporto alla locazione immobiliare, e ripartiti sulla base dei coefficienti indicati in Metod\_tariffe\_22-23, ma prendendo in considerazione le sole tipologie relative a spazi da essa “*gestiti contrattualmente*”, ivi compresi gli “*Spazi del Gestore dell’infrastruttura – uffici*”;
98. inoltre, al punto 123 delle Risultanze istruttorie gli Uffici, con riferimento alla parte della **Contestazione n. 3** relativa ai costi operativi indiretti delle strutture di Staff, hanno ritenuto sussistenti i presupposti per “prescrivere a GS Rail di allocare detti costi ai Servizi extra-PMDA sulla base del *driver* indicato alla Misura 62, punto 9, dell’Allegato A alla delibera n. 95/2023”;
99. con riferimento ai costi operativi indiretti del “*Processo Condominio*”, con memoria prot. ART n. 26639/2025 GS Rail, dopo aver premesso di non essere sicura di aver compreso correttamente “*la prescrizione al punto 118 primo comma* [ovverosia secondo trattino]” delle Risultanze istruttorie, ha proposto una riformulazione di tale prescrizione, secondo cui essa sarebbe volte a “*quantificare*” detti costi, prevedendo in particolare che, nell’ipotesi riportata alla lettera a. di pagina 3 della suddetta memoria di GS Rail, “*se la maggiorazione del 6% applicata ai Costi Diretti da Conduzione Stazioni è maggiore dei costi indiretti attribuiti al Processo Condominio in base al sistema di contabilità analitica e al netto dei costi delle attività di coordinamento e confronto con GS Retail, allora si assumono come costi operativi indiretti del “Processo Condominio” [...] il valore del 6% dei Costi Diretti da Conduzione Stazioni*” (cfr. nota prot. ART n. 26639/2025 pag. 3);
100. GS Rail ha quindi evidenziato che per l’anno di 2020 si verifica l’ipotesi sopra indicata, in quanto la maggiorazione del 6% dei Costi diretti da conduzione stazioni ammonta a 5.441 k€, mentre i costi indiretti del “*Processo Condominio*” risultanti dalla contabilità analitica e al netto dei costi delle attività di coordinamento e confronto con GS Retail, ammontano a 4.275 k€. GS Rail ha quindi osservato che, sulla base della riformulazione da essa proposta, il valore dei costi operativi indiretti del “*Processo Condominio*”, su cui applicare il driver di cui al terzo trattino del punto 118 delle Risultanze istruttorie, dovrebbe essere rideterminato in 5.441 k€;
101. rispetto alla prescrizione in parola, riformulata come sopra riportato, GS Rail ha obiettato che “*secondo questa modalità di calcolo, si prenderebbe a riferimento per determinare i costi operativi indiretti regolati solamente l’effort relativo ai costi di facility e gestione utenze (rappresentata dalla maggiorazione del 6% sui costi vivi di conduzione delle stazioni), senza invece alcuna valorizzazione dell’effort espletato dal personale territoriale sull’attività di gestione immobiliare a supporto del Processo Locazioni*” (cfr. nota prot. ART n. 26639/2024 pag. 4);

102. inoltre, GS Rail ha rilevato che le maggiorazioni del 6% e del 12% previste dalla Convenzione 13 stazioni del 2016 “rappresentano unicamente una voce forfettaria di ricavo, senza correlazione diretta ai costi riferibili all’effort di gestione sottostante”, e non costituiscono quindi un “parametro oggettivo per la determinazione e l’allocazione” di tali costi (cfr. nota prot. ART n. 26639/2025 pag. 4);
103. conseguentemente GS Rail, “al fine di superare le criticità di determinazione dei costi operativi indiretti sul Processo Condominio sollevate dall’Autorità” (cfr. nota prot. ART n. 26639/2024 pag. 4), ha proposto due ulteriori possibili metodologie. La prima consiste in una riproposizione di quella descritta nella nota prot. ART 21053/2024, del 26 febbraio 2024, con le seguenti modifiche: riduzione da 1 a 0,5 del coefficiente delle biglietterie; incremento da 0,1 a 0,5 del coefficiente dei locali commerciali. Tali modifiche implicherebbero una riduzione del driver del “Processo Condominio” dal 13% al 7%. Sul piano metodologico, tali modifiche implicherebbero una maggiore oggettività in quanto “ogni spazio viene ricondotto a un parametro fisico di superficie, con adozione dei pesi solo per pertinenze e altri locali accessori derivati dalla prassi di valutazione immobiliare, non oggetto di possibili valutazioni soggettive; al riguardo, si precisa altresì che anche per l’area dei marciapiedi binari, oggetto di specifica osservazione di Codesta Autorità, si prescinderebbe così da valutazioni di affollamento”. GS Rail ha evidenziato che detta metodologia “considera in maniera omogenea le aree biglietteria, i locali commerciali e gli uffici, e relative pertinenze, in coerenza con la natura delle attività di facility, che prescindono dagli effort contrattuali”, e che “in questo modo GS Rail rinuncerebbe di fatto a vedersi riconosciuta la quota parte di effort di gestione immobiliare, che Codesta Autorità ha ritenuto essere accessoria” (cfr. nota prot. ART n. 26639/2025 pag. 4);
104. la seconda metodologia proposta consiste nell’adottare un “meccanismo ispirato alle previsioni della Convenzione sul facility [...] utilizzando come indicato dall’Autorità il criterio di maggiorazione dei Costi Diretti da Conduzione Stazioni riferiti agli spazi regolati extra PMdA (per il 2020 pari a circa k€ 2.200), applicando tuttavia l’aliquota del 12%”. GS Rail ha evidenziato che “[a]nche in questo caso GS Rail rinuncerebbe di fatto a vedersi riconosciuta la quota parte di effort di gestione immobiliare” (cfr. nota prot. ART n. 26639/2025 pp. 4-5).
105. con riferimento ai costi operativi indiretti di Staff, con medesima memoria prot. ART n.26639/2025 GS Rail ha richiamato quanto già sostenuto nel corso dell’istruttoria sul particolare coinvolgimento nelle attività regolate delle strutture Amministrazione e Legale, e ha precisato che, nonostante che “per cogliere sinergie organizzative” essa non abbia ritenuto di costituire un’unità organizzativa specifica per le attività regolate, e abbia quindi suddiviso “tra il Processo Locazioni, la struttura Amministrazione e la struttura Legale il presidio centrale del processo regolatorio”, ciò nonostante tali strutture “non

- costituiscono delle strutture ordinarie di staff [...] bensì costituiscono un presidio dedicato e specifico sull'attività regolatoria". GS Rail ha quindi evidenziato la necessità di "trattare queste due strutture diversamente dagli staff in senso stretto, senza per questo ritenere di aver alterato o sovrastimato l'effort delle restanti strutture di staff". In particolare, "in mancanza di un sistema più specifico di timesheet che potrà essere introdotto nel corso del 2025", ha stimato per dette strutture, basandosi sulla conoscenza specifica della quantità di tempo concretamente dedicato alle attività assegnate dalle singole unità di personale o unità organizzative, un costo di personale "direttamente riferibil[e]" al perimetro regolato pari a 230 k€ su un totale di 1.780 k€, con un'incidenza del 13% circa cfr. nota prot. ART n. 26639/2025 pp. 5-6;
106. GS Rail ha quindi proposto, nell'Allegato A alla memoria prot. ART n. 26639/2025, di calcolare i costi operativi indiretti imputabili ai Servizi extra-PMdA in due fasi: nella prima fase, sarebbero allocati tramite "*driver specifici*" gli "*Opex ad imputazione diretta perimetro ART*", comprensivi dei costi di personale delle strutture di staff Legale e Amministrazione, stimati come sopra indicato nella seconda fase, i restanti costi operativi indiretti (da GS Rail definita "*Opex ad imputazione indiretta*", o "*costi generali*") sarebbero allocati ai Servizi extra-PMdA in proporzione ai costi allocati nella prima fase;
- valutazioni dell'Autorità con riferimento alla **Contestazione n. 3**;

107. GS Rail non ha replicato al rilievo, contenuto nella Contestazione qui in esame, di incoerenza tra il criterio di allocazione che essa asserisce di aver utilizzato nel paragrafo 5 di Metod\_tariffe\_22-26 ("Il criterio di allocazione prevede l'utilizzo di *driver calcolati come rapporto tra i mq riferibili alle aree oggetto del servizio ed il totale dei mq della stazione, ponderati secondo i coefficienti di seguito riportati, che tengono conto della prassi consolidata ai fini del ribaltamento degli oneri accessori [...]*") e il valore del *driver* effettivamente utilizzato. Anzi, nelle proprie memorie GS Rail ha preso le mosse proprio dalla spiegazione delle ragioni per cui essa ritiene che tale "*prassi consolidata*" (il Regolamento) non sia un riferimento adeguato all'allocazione dei costi operativi indiretti del "*Processo Condominio*", e dunque non si attiene a detta prassi;
108. in particolare, GS Rail ha spiegato che il "*Processo Condominio*" si occupa non soltanto del Servizio di conduzione stazioni, ma anche di molteplici altre attività, alcune delle quali rivolte in modo precipuo proprio alla gestione degli Spazi extra-PMdA. In merito al peso relativo di tali attività, GS Rail da un lato ha affermato che lo svolgimento di esse da parte del personale (in particolare di quello delle sedi territoriali) "*in modo sinergico [...] non rende individuabile una specifica suddivisione dell'effort*", e dall'altro ha addotto numerose considerazioni volte a evidenziare la rilevanza di alcune attività non rientranti nel Servizio di conduzione

- stazioni, quali l'Attività di supporto alla locazione immobiliare e le “*verifiche di sicurezza flussi aree pubbliche e gestione emergenze*”;
109. si rileva tuttavia che questa rappresentazione dell'attività del “*Processo Condominio*” non è coerente né con quella fornita nelle interlocuzioni antecedenti l'avvio del procedimento, nelle quali GS Rail affermava che il “*Processo Condominio*” comporta “- *la gestione di appalti di global service per facility management; - la gestione delle utenze; - il riaddebito di tali oneri ai conduttori*”, descrizione sostanzialmente coincidente con quella del Servizio di conduzione stazioni (cfr. commento alla cella F6 dell'allegato 1 alla nota prot. ART nn. 1549-1553, del 31 gennaio 2023); né con quella riportata nella contabilità analitica che, per quanto riguarda la Funzione Operations – comprensiva di tutte le articolazioni territoriali del “*Processo Condominio*” - si limita a menzionare la gestione degli “*interventi di manutenzione, pulizia gestione utenze e servizi*”, e la definizione e pianificazione di “*interventi di manutenzione straordinaria*” (allegato I alla nota prot. ART 49300-3/2024, del 14 maggio 2024);
110. inoltre, non si comprende come GS Rail possa da un lato evidenziare la rilevanza dell'Attività di supporto alla locazione immobiliare svolta dal “*Processo Condominio*”, e dall'altro sostenere che “*Nel corso degli anni è stato possibile implementare il sistema informatico e la prassi amministrativa prevedendo l'allocazione diretta delle poste economiche sulle varie Funzioni/Processi, rendendo così non necessario il ribaltamento indiretto tramite driver all'interno della singola Funzione/Processo*” (sottolineatura aggiunta). La locazione immobiliare è oggetto di un distinto Processo di GS Rail, il Processo Locazione direzionale. Se una parte rilevante delle attività del Processo Locazione direzionale viene svolta dal “*Processo Condominio*”, ne consegue la necessità di un “*ribaltamento indiretto tramite driver*” dal secondo al primo;
111. sul piano metodologico si osserva, inoltre, che sebbene GS Rail sostenga che la suddivisione dell'effort tra le varie attività intermedie (quali il Servizio di conduzione stazioni e l'Attività di supporto alla locazione immobiliare) non sia individuabile, in una situazione quale quella da essa rappresentata la stima di detta suddivisione, e la successiva applicazione di criteri di ripartizione appropriati per ciascuna di dette attività intermedie, sono passaggi necessari per mettere a fuoco il nesso di causalità tra attività finali (Servizi extra-PMdA e attività non regolate) e consumo di risorse. Avendo GS Rail deciso di non seguire questa strada, essa non ha potuto poi motivare la scelta dei coefficienti di ponderazione degli spazi, se non adducendo considerazioni generiche o valutazioni di tipo puramente qualitativo, con amplissimi margini di soggettività nella traduzione delle stesse in termini quantitativi;
112. la prospettazione - nella nota acquisita al prot. ART n. 21053/2024, del 26 febbraio 2024 - di un insieme alternativo di coefficienti con cui pesare le superfici, asseritamente derivati dalla normativa antincendio e dalla prassi in materia di

- valutazione degli immobili, sembrerebbe consentire di ancorare le scelte allocative a parametri caratterizzati da maggiore oggettività;
113. senonché, dall'esame delle specifiche motivazioni dei valori dei singoli coefficienti individuati, si rileva che la maggiore oggettività risulta spesso soltanto apparente. Ad esempio, nel motivare l'assunzione secondo cui le aree commerciali sarebbero assimilabili ai locali di servizio, con conseguente attribuzione del coefficiente di ponderazione 0,1, GS Rail ha spiegato di avere stimato che l' "effort contrattuale" da essa impiegato per tali aree si riduce, a parità di superficie considerata, dell'80% rispetto a quello dedicato agli uffici non regolati, riduzione che risulta della stessa entità dell'abbattimento di valore immobiliare derivante, secondo le LGVI, dalla classificazione di un determinato locale nella tipologia "*locali di servizio*" invece che "*uffici*": come si vede l'oggettività derivante del riferimento alla suddetta prassi è solo apparente, dato che l'assimilabilità tra aree commerciali e locali di servizio non trova alcun fondamento in tale prassi, ma in una stima di GS Rail, la cui metodologia o modalità di elaborazione non è stata esplicitata;
114. più in generale, si rileva che, non avendo GS Rail spiegato come le caratteristiche degli spazi prese in considerazione (livello di affollamento e valore immobiliare) incidano sull'effort di ciascuna attività, né esplicitato il peso relativo di tali attività all'interno del "*Processo Condominio*", risulta carente il nesso di correlazione tra detti coefficienti e l'assorbimento di risorse del "Processo Condominio". Nel giustificare, ad esempio, il peso pari a 0,02 attribuito a "*Marciapiedi e sottopassi*", GS Rail ha fatto riferimento al minor valore attribuito, nella prassi degli operatori che si occupano di valutazione di immobili, al "*lastrico solare di copertura [...] accessibile dalla scala condominiale*" (tipologia da essa individuata come assimilabile a "*Marciapiedi e sottopassi*"), rispetto ai locali di maggiore importanza componenti l'immobile. Rimane tuttavia non chiaro perché l'*effort* dedicato dal "*Processo Condominio*" a tale tipologia di spazi sia correlato al loro valore immobiliare, né per quale motivo GS Rail trascuri in questo caso di considerare il livello di affollamento (criterio utilizzato, invece, per graduare l'*effort* imputato alle biglietterie rispetto agli uffici) o altre caratteristiche di questa tipologia di spazi che ne giustificano, nel Regolamento, la pesatura con coefficienti talvolta più elevati rispetto ad altre tipologie (cfr. tabelle a pagina 9 e ss. del Regolamento);
115. dalla disamina sopra esposta, si può concludere che né i coefficienti di ponderazione (e conseguentemente il *driver*) utilizzati in Metod\_tariffe\_22-26, né l'insieme alternativo di coefficienti illustrati nella nota di GS Rail prot. ART n. 21053/2024, del 26 febbraio 2024, risultano rispondenti ai requisiti di adeguata oggettività e correlazione ai costi necessari per garantire che i costi allocati alle attività regolate siano costi pertinenti. Come rilevato da Italo (nota prot. ART 38698, del 12 aprile 2024, pagina 5), la carenza di un adeguato nesso di correlazione tra le grandezze misurate dai parametri proposti e l'*effort* del

*“Processo Condominio”* è riscontrabile anche per i *driver* alternativi a quelli basati sulle superfici, prospettati da GS Rail nella tabella a pagina 5 della nota prot. ART n. 21053/2024, del 26 febbraio 2024;

116. inoltre, nel corso dell’istruttoria è emerso che GS Rail eroga il Servizio di conduzione stazioni anche per alcuni immobili non rientranti nell’ambito di applicazione delle Convenzioni, e le cui superfici non sono state prese in considerazione nella ripartizione dei costi operativi indiretti del *“Processo Condominio”* qui in esame (cfr. nota prot. ART n. 56892/2024, dell’11 giugno 2024 e nota prot. ART n. 110350/2024, del 4 novembre 2024). Benché GS Rail abbia dichiarato che tali costi *“non rientrano nei costi regolati”*, dall’esame dell’allegato 1 alla nota prot. ART nn. 1549-53/2023, del 31 gennaio 2023, si rileva che GS Rail non ha provveduto a individuare ed escludere dall’applicazione del *driver* di ripartizione dei costi operativi indiretti i costi in questione. Ne consegue che i costi relativi a tali superfici sono stati attribuiti, in quota parte (13%), alle attività regolate, in contrasto con il principio di pertinenza dei costi;
117. quanto all’analisi di *benchmark* presentata da GS Rail da cui risulterebbe, sulla scorta in particolare della prassi adottata dal gestore delle stazioni francesi e dal gestore dell’aeroporto di Amsterdam Schiphol, che *“i criteri di allocazione si basano, come principio generale, sulle superfici destinate alle diverse attività, a cui sono applicati meccanismi di aggiustamento in base a logiche che per loro stessa natura mantengono margini di soggettività o di convenzionalità”* (cfr. nota prot. ART n. 21053/2024, del 26 febbraio 2024) si rileva che la prassi regolatoria è costante, al contrario, nell’indicare tra i principi cardine della regolazione dell’accesso alle infrastrutture quello dell’oggettività della metodologia di allocazione utilizzata. Naturalmente, tale oggettività può incontrare un limite nel costo di misurare in modo oggettivo il consumo di risorse, o parametri che siano correlati ad esso. Tuttavia, questo tipo di difficoltà può essere preso in considerazione nella misura in cui il soggetto regolato abbia dimostrato di aver utilizzato in modo coerente e accurato le informazioni già nella propria disponibilità, o quelle acquisibili a un costo ragionevole;
118. nel caso in esame, la documentazione contrattuale che regola i rapporti con i Concedenti e la contabilità analitica contengono informazioni sull’allocazione dei costi operativi che non sono state utilizzate per elaborare la contabilità regolatoria;
119. in particolare, le disposizioni delle Convenzioni e la prassi ad esse conseguente consentono di stimare il costo dell’attività di coordinamento e confronto con GS Retail, svolta a supporto o per conto dei Concedenti ai sensi del paragrafo 23.3 della Convenzione 13 stazioni del 2016. Detta attività – diversamente da quanto sostenuto da GS Rail – è interamente riconducibile agli spazi affidati a GS Retail. Essa consiste, infatti, in apposite procedure di coordinamento e confronto, e relative attività istruttorie, con la sola GS Retail, non con altri utilizzatori delle stazioni, procedure funzionali a garantire che nella programmazione del Servizio

- di conduzione stazioni e della MST, e nell'esame delle richieste di GS Retail di utilizzazione delle aree pubbliche si tenga debitamente conto dei diritti a quest'ultima riconosciuti dalle Convenzioni (cfr. allegato G alla Convenzione 13 stazioni del 2016; paragrafi 2.5 e 2.6 e capo III alla convenzione tra GS Retail e i Concedenti del 4 luglio 2016 relativa a 13 stazioni, allegato 10 alla nota di GS Retail prot. ART n. 8485/2021, del 26 maggio 2021). La Convenzione 13 stazioni del 2016 prevede per detta attività un corrispettivo distinto rispetto a quello previsto per il Servizio di conduzione stazioni, posto a carico di soggetti diversi e oggetto di specifica determinazione correlata al costo. GS Rail stessa, del resto, riconosce trattarsi di attività *"aggiuntiva"* rispetto al Servizio di conduzione stazioni. L'esistenza di una *"sinergia"* con tale Servizio o con altre attività del *"Processo Condominio"* è il motivo per cui GS Rail ha dovuto adottare una specifica contabilità analitica per separare la quota di costi imputabile all'una e agli altri. Una volta operata tale separazione, il costo attribuito all'attività in esame non può più essere considerato *"funzionale"* alle altre;
120. detta attività assorbe, secondo la stima di GS Rail, costi di personale per un importo di 1.202 k€, pari a oltre il 20% dei costi di personale del *"Processo Condominio"*, i quali costituiscono circa l'87% dei costi operativi del *"Processo Condominio"*. Invece l'attribuzione a tali aree del coefficiente 0,1 implica che ad esse venga imputata una percentuale dei costi del *"Processo Condominio"* di circa il 10% (cfr. allegato 2 alla nota prot. ART nn. 1549-53/2023, del 31 gennaio 2023, celle E6 ed E42). Risulta quindi infondata l'affermazione di GS Rail secondo cui il costo di detta attività sarebbe "già ricompres[o] nei coefficienti di ponderazione degli spazi non regolati";
121. sul piano metodologico, inoltre, si osserva che la disponibilità della stima in questione, salvo vi siano motivi per dubitare dell'attendibilità della stessa, consente di trattare il costo in questione come un costo direttamente imputabile alle attività non regolate, che deve quindi essere decurtato dai costi operativi prima dell'applicazione, agli stessi, di *driver*;
122. ancor più rilevante, ai fini della allocazione dei costi in esame, è la disposizione al paragrafo 25.1 della Convenzione 13 stazioni del 2016, che quantifica il corrispettivo spettante a GS Rail per il Servizio di conduzione stazioni da essa erogato, in misura pari al 6% e 12% a carico rispettivamente dei Concedenti e di GS Retail. Nel corso dell'istruttoria, GS Rail ha dichiarato di ritenere che tali percentuali coprono i soli costi operativi indiretti del *"Processo Condominio"* e non *"quelli indiretti degli staff, ammortamenti, interessi passivi, svalutazioni e remunerazione delle attività"*, e che l'importo calcolato sulla base del 6%, in particolare, non remunerava adeguatamente le prestazioni che la Società eroga nell'ambito del Servizio di conduzione stazioni (cfr. nota prot. ART n. 56892/2024 dell'11 giugno 2024 e verbale audizione del 20 dicembre 2024). Tuttavia, come illustrato dalla seguente tabella relativa all'anno 2020, i coefficienti individuati da GS Rail per quantificare i costi operativi indiretti relativi agli spazi utilizzati da RFI,

- comprensivi dei *“Marciapiedi e sottopassi”*, e alle aree commerciali di competenza di GS Retail, implicano che a tali spazi sia stato imputato un costo sensibilmente inferiore a detto importo, e conseguentemente che una parte del costo di tali spazi e aree sia stato impropriamente imputato agli Spazi extra-PMdA;
123. di seguito il confronto dei costi operativi indiretti del *“Processo Condominio”* imputati agli Spazi utilizzati da RFI e alle Aree commerciali, con i corrispettivi minimi previsti nelle Convenzioni per il Servizio di conduzione stazioni:

	RFI (spazi GI + Marciapiedi e sottopassi)	Aree commerciali	Totale RFI + Aree commerciali
Superfici lorde pesate (mq) *	41.097	11.583	52.680
Superfici nette pesate (mq) *	34.932	9.846	44.778
Incidenza su totale superfici nette pesate (101.941 mq) *	34%	10%	44%
Costi operativi indiretti del <i>“Processo Condominio”</i> imputati in Metod_tariffe_22-23 (k€) **	1.877	529	<b>2.406</b>
6% dei Costi diretti da conduzione stazioni (k€) ***	3.083	999	<b>4.082</b>

\*Cfr. allegato 2 alla nota prot. ART 1549-53 del 31 dicembre 2023, righe da 24 a 27 per RFI, righe 6 e 7 per le Aree commerciali, riga 42 per il totale superfici nette pesate.

\*\*Importi ottenuti moltiplicando i costi operativi indiretti del *“Processo Condominio”*, pari a 5.477 k€ (elaborazione degli Uffici sui dati riportati in allegato 1 alla nota prot. ART 1549-53 del 31 dicembre 2023), per le percentuali di incidenza di cui alla riga superiore.

\*\*\*Elaborazione degli Uffici sui dati relativi al 2020 riportati in allegato B alla nota prot. ART n. 56892/2024, dell'11 giugno 2024.

124. l'incongruenza tra i risultati dell'allocazione calcolata da GS Rail e i dati risultanti dalla documentazione disponibile, risultante dalla tabella sopra riportata, costituisce un'ulteriore criticità che si aggiunge alle incongruenze e alle criticità di ordine metodologico sopra rilevate. La soluzione a tali incongruenze e criticità consiste nell'allocare i costi in esame in due fasi: nella prima fase allocandoli al Servizio di conduzione stazioni fino – come minimo - alla concorrenza della suddetta maggiorazione del 6% e, per la quota eventualmente residua, a altre attività del *“Processo Condominio”* ritenute significative in termini di assorbimento di risorse; nella seconda fase, applicando a ciascuna attività criteri di ripartizione adeguati;
125. con riferimento al 2020, anno base per la determinazione delle tariffe oggetto del procedimento, nella memoria di replica alla Risultanze istruttorie prot. ART n. 26639/2025 GS Rail ha fornito dei dati da cui risulta che l'ammontare dei costi operativi indiretti del *“Processo Condominio”* risultanti dalla propria contabilità analitica, depurati del costo di coordinamento e controllo con GS Rail, ammonta a 4.275 k€, e risulta inferiore all'importo (5.441 k€) della suddetta maggiorazione, con la conseguenza che – applicando i criteri di allocazione sopra descritti, e prospettati agli interessati al punto 118 delle Risultanze istruttorie - l'intero ammontare di 4.275 k€ deve essere allocato al Servizio di conduzione

- stazioni, e che non residua alcuna quota attribuibile ad altre attività del “*Processo Condominio*”;
126. al riguardo, si rileva che nella memoria di replica alle Risultanze istruttorie prot. ART n. 26639/2025, GS Rail ha proposto una interpretazione o riformulazione errata della prescrizione prospettata al secondo trattino del punto 118 delle Risultanze istruttorie. In particolare, nell’ipotesi riportata alla lettera a. di pagina 3 della citata memoria prot. ART n. 26639/2025, GS Rail attribuisce agli Uffici l’intenzione di “*quantificare*” detti costi in misura diversa dall’importo, pari, come si è detto, a 4.275 k€, risultante dalla contabilità analitica. Al punto 118 delle Risultanze istruttorie, le prescrizioni proposte fanno invece riferimento soltanto ai “*criteri di allocazione*” tra attività regolate e non regolate dei costi in questione, senza nessuna indicazione circa una quantificazione del loro importo complessivo diversa da quella risultante dalla contabilità analitica;
127. per quanto riguarda l’obiezione di GS Rail, nella suddetta memoria prot. ART n. 26639/2025, concernente la mancata valorizzazione dell’effort espletato dal personale territoriale nell’Attività di supporto alla locazione immobiliare, si osserva che la asserita rilevanza di tale effort non trova riscontro né nella descrizione analitica dei propri costi fornita nelle interlocuzioni antecedenti l’avvio del procedimento, né nella contabilità analitica di GS Rail, né, infine, nelle considerazioni svolte da GS Rail su tale contabilità analitica nel corso del procedimento (Risultanze istruttorie, punti 100-101);
128. per quanto riguarda l’altra obiezione di GS Rail, secondo cui le maggiorazioni del 6% e del 12%, previste dalla Convenzione 13 stazioni del 2016 a carico rispettivamente dei Concedenti e di GS Retail, non avrebbero “*correlazione diretta ai costi riferibili all’effort di gestione sottostante*”, si rileva che dette percentuali sono individuate nella Convenzione 13 stazioni del 2016 come compensi per l’attività svolta da GS Rail per la prestazione del Servizio di conduzione stazioni. Inoltre, considerato che detta Convenzione, e la precedente Convenzione del 14 aprile 2000 (in cui era presente la sola maggiorazione del 6% a carico di RFI, all’epoca unica Concedente) sono state stipulate al fine di regolare i rapporti economici tra i contraenti per un periodo molto lungo (24 anni la Convenzione del 2016, 40 anni quella del 2000), è ragionevole ritenere che dette maggiorazioni siano state individuate in modo da garantire la copertura quanto meno dei costi variabili, per preservare l’equilibrio economico del soggetto che sostiene detti costi (GS prima, GS Rail poi) anche a fronte di incrementi rilevanti nella quantità di servizio prodotta, quali possono facilmente verificarsi su un periodo così ampio;
129. con riferimento alla prima metodologia proposta nella indicata memoria prot. ART n. 26639/2025 di GS Rail “*al fine di superare le criticità di determinazione dei costi operativi indiretti sul Processo Condominio sollevate dall’Autorità*”, si rileva che essa consiste soltanto in una modifica del valore di alcuni coefficienti di ponderazione delle superfici, che consente di superare alcune incongruenze

emerse dalla analisi, ma non quella più rilevante in termini quantitativi, relativa alla sottostima dei costi operativi indiretti imputati agli spazi utilizzati da RFI (cfr. punto 113 delle Risultanze istruttorie). Essa, inoltre, lascia irrisolta la principale criticità di ordine metodologico rilevata nel corso dell'istruttoria, consistente nella mancanza di una esplicita suddivisione dell'effort del "Processo Condominio" tra le attività intermedie (cfr. punti 102 e 114 delle Risultanze istruttorie);

130. con riferimento alla seconda metodologia proposta, consistente nell'adottare un "*meccanismo ispirato alle previsioni della Convenzione sul facility [...] utilizzando come indicato dall'Autorità il criterio di maggiorazione dei Costi Diretti da Conduzione Stazioni riferiti agli spazi regolati extra PMdA (per il 2020 pari a circa k€ 2.200), applicando tuttavia l'aliquota del 12%*", si osserva che essa non consente di garantire la necessaria coerenza con la contabilità regolatoria di GS Rail, e con la contabilità analitica cui essa attinge. Infatti, applicando l'aliquota del 12% al totale dei Costi diretti da conduzione stazione si determina un importo di 10.882 k€, oltre il doppio dei costi operativi indiretti risultanti da detta contabilità, pari a 4.275 k€. Anche differenziando l'aliquota e dunque applicando a RFI - coerentemente con quanto previsto dalla Convenzione 13 stazioni del 2016 e con la prassi di GS Rail - un'aliquota del 6%, l'importo risultante (stimabile in 7.799 k€) è maggiore di quello risultante dalla contabilità;
131. la seconda metodologia proposta è pertanto accoglibile non nella versione proposta da GS Rail, ma in una versione modificata, che preveda di riproporzionare l'importo, attribuito ai Servizi extra-PMdA in base all'aliquota del 12%, al rapporto tra i costi operativi indiretti risultanti dalla contabilità analitica di GS Rail, pari a 4.275 k€, e l'importo complessivamente spettante a GS Rail - nell'ipotesi in cui venga applicata a RFI l'aliquota del 6% e a tutti gli altri utilizzatori degli spazi l'aliquota del 12% - a titolo di maggiorazione sui Costi diretti da conduzione stazioni, stimabile in 7.799 k€. In conclusione, si ritiene parzialmente accoglibile, nei termini e per le motivazioni indicate, la seconda metodologia proposta da GS Rail;
132. premesso quanto sopra, e considerati i dati forniti da GS Rail nella propria Memoria con riferimento alla parte della **Contestazione n. 3** riguardante i costi operativi indiretti del "Processo Condominio", si ritiene necessario modificare la prescrizione prospettata al punto 118 delle Risultanze istruttorie, prevedendo in particolare che GS Rail debba calcolare il 12% dei Costi diretti da conduzione stazioni imputati agli Spazi extra-PMdA; - moltiplicare l'importo così ottenuto per il rapporto tra, al numeratore, i costi operativi indiretti del "Processo Condominio", depurati del costo dell'attività di coordinamento e confronto con GS Retail, e, al denominatore, l'importo determinato come somma del 6% dei Costi diretti da conduzione stazioni imputati a RFI e del 12% dei Costi diretti da conduzione stazioni imputati a tutti gli altri utilizzatori degli spazi gestiti da GS

Rail, comprensivi – questi ultimi - degli spazi relativi a immobili non rientranti nell'ambito di applicazione delle Convenzioni;

133. con riguardo all'ultima parte della **Contestazione n. 3** avente a oggetto i costi di Staff, e in particolare l'allocazione dei costi operativi indiretti delle strutture di Staff mediante il medesimo *driver* utilizzato per i costi operativi indiretti del “*Processo Condominio*”, si osserva innanzi tutto che GS Rail non formula alcuna controdeduzione rispetto a quanto specificamente contestato nella delibera di avvio (ovverosia che l'allocazione dei costi operativi indiretti riconducibili al Processo/Business Staff mediante il medesimo *driver* utilizzato per l'allocazione dei costi operativi indiretti riconducibili al “*Processo Condominio*” implica che viene attribuita in quota parte ai Servizi extra-PMdA anche la parte di tali costi riconducibile al coordinamento delle attività dei Processi Sviluppo infrastrutture e Parcheggi);
134. quanto all'argomentazione secondo cui per i “*principali processi di staff di Legale (che comprende il settore regolatorio e contratti) e Amministrazione*” GS Rail potrebbe applicare il “*driver alternativo riferito alla sopra richiamata numerosità dei contratti regolati rispetto al totale dei contratti attivi*”, con conseguente attribuzione ai Servizi extra-PMdA di una quota dei costi operativi delle strutture di Staff maggiore di quella applicata, si osserva che: i) come già rilevato, la numerosità dei contratti è un indicatore palesemente inadeguato della complessità della relativa attività gestionale; ii) sia lo staff di Legale che di Amministrazione non si occupano soltanto di gestione contrattuale, e anzi nella descrizione delle attività svolte dalla Funzione Amministrazione (più precisamente “*Amministrazione e Sistemi Informativi*”) l’attività di gestione contrattuale non compare (cfr. nota prot. ART 49300-3/2024, del 14 maggio 2024, allegato I, pag. 2-3); iii) le strutture in questione rappresentano soltanto la metà circa, in termini di costi operativi, delle funzioni di staff (allegato A sub 1 alla nota prot. ART n. 56892/2024, dell’11 giugno 2024). Ne consegue che il *driver* del numero di contratti prospettato non appare rispondente ai requisiti minimi di correlazione ai costi. Ciò appare confermato dal fatto che GS Rail stessa, nell’elaborare per esigenze gestionali, nel corso del 2023, il “*cosiddetto conto economico “Full Costing”, dove i costi delle strutture di Staff vengono ribaltati sui processi di line determinando così il conto economico di processo completo*” (punto i., lettera c), di pagina 2 della nota prot. ART 56892/2024, dell’11 giugno 2024), ha adottato una combinazione di *driver*, tra cui non compare il *driver* del numero di contratti (cfr. allegato D2 alla nota prot. ART n. 110350/2024, del 4 novembre 2024);
135. per quanto riguarda le esigenze di “*semplificazione [...] del processo di raccolta dati e rendicontazione in sede di contabilità regolatoria*”, si rileva che di esse è possibile tenere conto adottando, in assenza di criteri più precisi, *driver* “*aggregati*” quale quello di cui alla Misura 62, punto 9, dell’Allegato A alla delibera n. 95/2023, ovverosia ripartendo i costi operativi delle strutture di Staff

in proporzione ai costi complessivi allocati direttamente o tramite driver specifici. Tale disposizione, benché non presente nell'atto di regolazione approvato con delibera n. 96/2015, riprende un principio consolidato della prassi regolatoria e dunque costituisce un riferimento utile anche per il presente procedimento;

136. al *driver* indicato, inoltre, ha fatto riferimento la stessa GS Rail nel corso dell'audizione del 20 dicembre 2024, anche se essa ha contestualmente precisato che ritiene necessario scorporare preventivamente le *"strutture di staff maggiormente coinvolte sui processi regolatori (legale e amministrativo)"* e allocare i relativi costi tramite *timesheet*, operazione impossibile da realizzare per le annualità trascorse. Al riguardo, si rileva che anche qualora tale operazione risultasse possibile, e l'allocazione dei costi tramite *timesheet* risultasse attendibile, la scelta di introdurre strumenti di contabilità analitica per le strutture di Staff non dovrebbe essere guidata dall'obiettivo di allocare direttamente i costi delle *"strutture maggiormente coinvolte sui processi regolatori"*, perché in tal caso l'applicazione del citato *driver* alle strutture di Staff residue (che, se ne deduce, sono quelle meno coinvolte sui processi regolatori) condurrebbe inevitabilmente a sovrastimare i costi delle attività regolate;
137. per quanto riguarda la proposta di GS Rail, nella memoria di replica alle Risultanze istruttorie prot. ART n. 26639/2025, di quantificare il costo di personale delle strutture Amministrazione e Legale, con riferimento agli anni oggetto del procedimento, basandosi sulla conoscenza specifica di cui essa dispone della quantità di tempo concretamente dedicato alle attività assegnate dalle singole unità di personale o unità organizzative, si osserva che la misurazione della quota di risorse delle strutture di Staff che sono effettivamente impiegate per i Servizi extra-PMdA non può essere rimessa alla sola valutazione di GS Rail, la quale ha evidentemente un incentivo a sovrastimarla. Si osserva, inoltre, che nella suddetta memoria di replica GS Rail non ha controdedotto rispetto all'obiezione sollevata dagli Uffici al punto 122, ultimo periodo, delle Risultanze istruttorie, e sopra ripresa al punto 136, nei confronti dell'ipotesi di introduzione di una procedura di *timesheet* per misurare la distribuzione dell'impegno del personale di dette strutture, obiezione riferibile anche alla proposta qui in esame. Entrambe le osservazioni conducono a ritenere che la proposta di GS Rail non presenta il requisito di adeguata oggettività necessario a garantire il rispetto del principio di pertinenza;
138. in conclusione, si ritiene, con riferimento alla parte della **Contestazione n. 3** relativa ai costi operativi indiretti delle strutture di Staff, di dover confermare il contenuto della prescrizione prospettata al punto 123 delle Risultanze istruttorie;
139. con la **Contestazione n. 4** è stata censurata non solo l'allocazione dei costi di MST (cfr. punti 6 e ss.), ma anche l'allocazione dei costi delle immobilizzazioni tra

Servizi extra-PMdA e attività non regolate sulla base di coefficienti diversi da quelli individuati dal Regolamento, senza giustificare tale diversità;

- sintesi dell'istruttoria con riferimento alla **Contestazione n. 4** per la parte non riguardante i costi di MST;

140.i costi in questione sono costituiti da ammortamenti e remunerazione del capitale investito di: a) alcuni investimenti ("atrio principale/coperture Stazione TO" e "Contatori e Cablaggi") per i quali GS Rail ha applicato, in Metod\_tariffe\_22-23, lo stesso *driver* del 52,4% applicato alla MST; b) alcune "valorizzazioni" consistenti in "*Interventi riferiti ad aree pubbliche, spazi e impianti comuni che vengono imputati al perimetro regolato applicando il driver degli ammortamenti - pari al 52,4% per l'anno di riferimento 2020 – all'importo maturato per l'intervento*"; c) "*Altre Immobilizzazioni*" che si riferiscono a "*investimenti materiali e immateriali di natura residuale a cui viene applicato il medesimo driver utilizzato per i costi operativi trattandosi di investimenti di tipo indiretto*", ovverosia il *driver* del 13% oggetto della **Contestazione n. 3** (cfr. nota prot. ART 1549-53/2023, del 31 gennaio 2023, allegato 3 e allegato 4);

141.al punto 127 delle Risultanze istruttorie, a conclusione della istruttoria, gli Uffici hanno ritenuto sussistenti i presupposti per prescrivere a GS Rail di ricalcolare, per le **immobilizzazioni di cui alla lettera a) e b)**, "la quota da imputare ai Servizi extra-PMdA sulla base di detta nuova metodologia, descritta nella nota prot. ART n. 21053/2024, del 26 febbraio 2024";

142.inoltre, al punto 128 delle Risultanze istruttorie, gli Uffici hanno ritenuto sussistenti i presupposti per prescrivere a GS Rail di rideterminare i costi delle **immobilizzazioni di cui alla lettera c)**, tenendo conto delle prescrizioni impartite dall'Autorità, a conclusione del procedimento, con riferimento al *driver* oggetto della **Contestazione n. 3**, e dunque ripartendo i costi di dette immobilizzazioni in proporzione alla quota di costi operativi indiretti del "*Processo Condominio*" imputati ai Servizi extra-PMdA in attuazione di dette prescrizioni;

143.nella memoria di replica alla Risultanze istruttorie prot. ART n. 26639/2025, GS Rail non ha controdedotto rispetto a quanto sopra indicato affermando che "[...] verrà recepita l'indicazione di Codesta Autorità in merito all'applicazione del criterio individuato per la manutenzione straordinaria anche alle altre immobilizzazioni";

- valutazioni dell'Autorità con riferimento alla **Contestazione n. 4**;

144.si ritiene di dover confermare il contenuto delle prescrizioni di cui ai punti 127 e 128 delle Risultanze istruttorie, precisando tuttavia, con riferimento alle immobilizzazioni di cui alla lettera a) e b), che la nuova metodologia sulla cui

base determinare la quota da imputare ai Servizi extra-PMdA, è quella descritta nello scenario 2 della nota prot. ART n. 5005/2025, del 15 gennaio 2025, che recepisce gli affinamenti e le integrazioni apportate nel corso dell'istruttoria a quanto illustrato nella nota prot. ART n. 21053/2024, del 26 febbraio 2024;

145. con la **Contestazione n. 6**, è stata censurata l'introduzione, nel calcolo delle tariffe 2022-2023, di importi volti a compensare GS Rail, in tutto o in parte, per il disavanzo registrato nel primo periodo regolatorio (2017-2021). L'atto di regolazione approvato con delibera n. 96/2015 non prevede, per i servizi extra-PMdA, un meccanismo di *loss/profit sharing* come quello previsto, per il solo PMdA, dalla Misura 33 della delibera stessa. Inoltre, detto meccanismo si applica solo nel caso di variazioni sensibili (oltre il 2%) della domanda rispetto alle previsioni, circostanza non verificatasi nel caso in esame;

- sintesi dell'istruttoria con riferimento alla **Contestazione n. 6**;

146. nella nota prot. ART n. 81077/2023, del 19 dicembre 2023, GS Rail ha ribadito la posizione già espressa in sede di istruttoria preliminare, osservando inoltre che la Misura 33 “*appariva quella analogicamente applicabile al caso di specie*” ed evidenziando la necessità di consentire – in generale – “*al Gestore dell’Impianto di allineare agli effettivi costi sostenuti nel corso della singola annualità o nel precedente periodo regolatorio, il corrispettivo richiesto alle IIFF per l’utilizzo degli spazi regolati*”. Ritiene che, anche qualora la Misura 33 non risulti applicabile al caso in esame, occorra in ogni caso individuare una soluzione per consentire tale allineamento;

147. nel corso dell'audizione del 16 gennaio 2024, GS Rail ha dichiarato che gli importi in questione “*derivano dalla scelta di GS Rail di approcciare al secondo periodo tariffario senza gravare le imprese ferroviarie che uscivano dalla pandemia, di quelli che sarebbero stati gli incrementi tariffari reali*”, e che il recupero di tali importi non può che avvenire tramite l'utilizzo di poste figurative. Ha aggiunto che “*un diverso approccio della Società non avrebbe consentito l’equilibrio economico della gestione che, tra l’altro, rientra negli obiettivi della regolazione*”;

148. nel corso dell'audizione del 20 dicembre 2024, GS Rail ha evidenziato che l'esigenza di recuperare il disavanzo registrato negli anni trascorsi “*si presenterà anche per gli anni prossimi in relazione al procedimento che ci occupa e agli interventi sul periodo 2024 – 2028*”;

149. al punto 138 delle Risultanze istruttorie gli Uffici, a conclusione dell'istruttoria svolta, hanno ritenuto sussistenti “i presupposti per prescrivere a GS Rail di rideterminare le tariffe relative al 2023 decurtando dai costi presi in

considerazione l'importo inteso a recuperare parzialmente il disavanzo registrato nel primo periodo regolato (Metod\_tariffe\_22-26, pagina 9)";

150. nella memoria di replica alla Risultanze istruttorie prot. ART n. 26639/2025, GS Rail ha fatto *"rinvio alle argomentazioni espresse nella corrispondenza pregressa, tornando a segnalare come le dinamiche intervenute nel periodo regolatorio 2017/2021 - antecedente il biennio interessato dal procedimento - siano state fortemente condizionate anche dalla eccezionale situazione verificatasi in dipendenza della pandemia COVID, comportando la sostanziale imprevedibilità degli sviluppi dei costi e conseguenti partite da recuperare nel successivo periodo regolatorio 2022/2026"*;

- valutazioni dell'Autorità con riferimento alla **Contestazione n. 6**;

151. la regolazione dettata dalla delibera n. 96/2015 per gli operatori di impianto di tipologia A, applicabile ai corrispettivi in vigore tra il 2017 e il 2023, stabilisce che la determinazione dei corrispettivi avvenga prima dell'inizio del periodo tariffario e dunque, nel caso in esame, prima del 1° gennaio 2017 (Misura 3, lettera c) dell'allegato 1; cfr. anche Misura 40, lettera a));

152. inoltre, con la delibera n. 84/2016 l'Autorità ha dettato specifiche 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, diversi da RFI. In particolare, l'Autorità ha fissato per il primo periodo regolatorio (2017-2021) un tasso di efficientamento annuo pari al tasso di inflazione programmato (punto 7);

153. tale modello regolatorio contempla l'esigenza di salvaguardare l'equilibrio economico delle gestioni (ovverosia ricavi sufficienti a coprire i costi totali, comprensivi di ammortamenti e profitto ragionevole) con quello di assicurare il contenimento dei costi per gli utenti e, in particolare, di fornire incentivi all'efficienza alle imprese che operano in condizioni scarsamente concorrenziali (cfr. d.l. 201/2011 art. 37, comma 2, lettera b); direttiva 2012/34/UE, considerato 72). Ciò avviene garantendo l'equilibrio economico delle gestioni ex ante, ma non necessariamente anche ex post. Infatti, se si dovesse sempre assicurare a posteriori che i costi siano coperti dai ricavi, la determinazione dei corrispettivi equivrebbe a una copertura dei costi cd. a più di lista, e verrebbe meno l'incentivo all'efficienza;

154. si rileva preliminarmente che nel corso dell'istruttoria GS Rail non ha replicato in merito a quanto specificamente contestato nella delibera n. 184/2023 con riferimento alla non applicabilità al caso di specie della Misura 33, in quanto, in disparte ogni valutazione sulla sussistenza dei presupposti giuridici per l'applicazione analogica di tale misura, non si sono verificate le condizioni fattuali (riduzione significativa della domanda) previste dalla stessa. Si osserva, inoltre, che la Misura 41 dell'allegato 1 alla delibera n. 96/2015 prevede, al secondo

punto elenco, la possibilità per l'operatore di impianto di modificare il livello dei corrispettivi nel corso del periodo tariffario, *"in caso di variazione esogena o imprevedibile dei costi"*. Nel corso del periodo tariffario 2017-2021, GS Rail non ha fatto ricorso a tale disposizione, né avrebbe potuto farvi ricorso, in quanto i disavanzi che si sono generati, a partire dal 2018, non erano riconducibili ad una variazione *"esogena o imprevedibile dei costi"*, bensì – come si deduce dall'esame della contabilità regolatoria di GS Rail relativa al suddetto periodo – ad un aumento dei costi di capitale. Tale aumento, essendo dovuto (come illustrato da GS Rail) all'attribuzione a essa (salvo per una quota a carico di GS Retail) degli oneri di MST a seguito dell'esaurimento dell'importo di circa 197 mln€ a carico dei Concedenti previsto dalla Convenzione del 14 aprile 2000, era – a meno di possibili errori di approssimazione – facilmente prevedibile, posto che le esigenze di manutenzione straordinaria derivano dall'usura e dall'obsolescenza dei beni durevoli utilizzati nel processo produttivo;

155. non può quindi essere condivisa l'affermazione, resa nel corso dell'audizione del 16 gennaio 2024, secondo cui i disavanzi in questione *"derivano dalla scelta di GS Rail di approcciare al secondo periodo tariffario senza gravare le imprese ferroviarie che uscivano dalla pandemia, di quelli che sarebbero stati gli incrementi tariffari reali"*, essendo essa basata sul presupposto erroneo che GS Rail potesse incrementare le tariffe nel corso del primo periodo tariffario;
156. rispetto a quanto specificamente evidenziato da GS Rail nella memoria di replica alle Risultane istruttorie, secondo cui *"le dinamiche intervenute nel periodo regolatorio 2017/2021 - antecedente il biennio interessato dal procedimento - siano state fortemente condizionate anche dalla eccezionale situazione verificatasi in dipendenza della pandemia COVID, comportando la sostanziale imprevedibilità degli sviluppi dei costi e conseguenti partite da recuperare nel successivo periodo regolatorio 2022/2026"*, si richiama quanto già dichiarato dalla stessa GS Rail nella corrispondenza antecedente all'avvio del procedimento, secondo cui il disavanzo registrato nel primo periodo regolato, e che GS Rail ha in parte considerato come costo ammissibile al fine del calcolo delle tariffe per l'anno 2023, non ha attinenza con la situazione determinatasi nel periodo pandemico (delibera n. 184/2023, punto 6) a pagina 16, primo trattino, sub (iv));
157. in conclusione, con riferimento alla **Contestazione n. 6** si ritiene di dover confermare il contenuto delle prescrizioni di cui al punto 138 delle Risultanze istruttorie;
158. si rileva infine, per quanto riguarda la considerazione di GS Rail secondo cui l'esigenza di recuperare i disavanzi degli anni precedenti *"si presenterà anche per gli anni prossimi in relazione [...] agli interventi sul periodo 2024 – 2028"*, che la determinazione delle tariffe per tale periodo esula dall'oggetto del presente procedimento e che, in ogni caso, la presenza di eventuali disavanzi negli anni

precedenti a detto periodo potrà essere appurata soltanto dopo che GS Rail avrà rideterminato le tariffe 2022 e 2023;

**RITENUTI**

pertanto sussistenti, 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, i presupposti per:

- a) dare atto del superamento della **Contestazione n. 5**, in ragione delle motivazioni illustrate al punto 3 della presente delibera;
- b) di prescrivere a GS Rail di adottare, con riferimento agli spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 ricadenti all'interno delle stazioni dalla stessa gestite ed in relazione agli anni 2022 e 2023, tariffe non superiori al costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole, in conformità ai criteri e alle modalità di cui al quadro normativo e regolatorio indicato in premessa, provvedendo, pertanto a:
  - b.1) **entro 45 giorni dalla data di adozione della presente delibera**, con riferimento alla **Contestazione n. 2**, fornire all'Autorità una relazione illustrativa del calcolo dell'importo del Canone di retrocessione che può essere preso in considerazione - come costo operativo o ammortamento (cfr. Metod\_tariffe\_22-26, paragrafo 4 lettera a.) - nella rideterminazione delle tariffe 2022 e 2023, da cui risulti:
    - l'applicazione dell'approccio metodologico inizialmente proposto da RFI e FSI nella nota prot. ART n. 17614/2022, del 5 agosto 2022, consistente nell'individuare le componenti economiche e il Capitale investito netto relativi ai complessi immobiliari delle stazioni gestite da GS Rail e nel calcolare la quota imputabile ai servizi regolati utilizzando, per ciascun Concedente, il driver delle superfici, ma modificando il valore del *driver* in modo da tenere conto, al numeratore, dei soli Spazi extra-PMdA e di una quota di spazi comuni, ed escludendo i costi relativi alle *"imposte figurative"*; la suddetta quota di spazi comuni sarà a sua volta calcolata come pari al rapporto tra, al numeratore, gli Spazi extra-PMdA e, al denominatore, il totale degli spazi di stazione diversi dagli spazi comuni;
    - il valore del profitto ragionevole da riconoscere ai Concedenti sarà determinato applicando, al Capitale investito netto come sopra determinato, lo stesso tasso di remunerazione del capitale previsto per GS Rail;
    - la coerenza tra le superfici considerate al denominatore di ciascun driver e le componenti economiche o patrimoniali cui esso viene applicato, e che sono state pertanto superate le seguenti incongruenze emerse nel corso dell'istruttoria: al punto iii. della nota del prot. ART n. 133730/2024, del 18 dicembre 2024, le Concedenti hanno evidenziato la necessità di correggere

i valori indicati nella tabella 2 della nota prot. ART n. 17614/2022, del 5 agosto 2022, in quanto in essa FSI “ha fatto riferimento al perimetro complessivo dei propri asset, includendo dunque anche la quota parte “Retail” e “Parcheggi””, benché le superfici relative a tali destinazioni d’uso non siano state considerate nel calcolo del driver; con nota prot. ART n. 73685/2024, del 6 agosto 2024 RFI, nel fornire dettagli sulla determinazione delle componenti economiche e patrimoniali cui ha applicato i driver, ha chiarito di aver preso in considerazione la quota del “Costo storico Asset oggetto di convenzione” relativa soltanto al III Pillar (Altre attività commerciali), mentre le superfici considerate nel denominatore dei driver includono anche gli Spazi PMdA;

- b.2) **entro 90 giorni dalla data di adozione della presente delibera**, pubblicare una versione aggiornata di Metod\_tariffe\_22-26 ma relativa alle sole annualità 2022 e 2023, che dia evidenza, oltre che del superamento della contestazione di cui alla suddetta lettera a), del recepimento delle seguenti prescrizioni:
- i) con riferimento alle **Contestazioni nn. 1 e 4**, quest’ultima per la parte relativa alla MST:
    - adottare, ai fini del calcolo dei costi di manutenzione straordinaria che possono essere presi in considerazione nella determinazione delle tariffe relative agli anni 2022 e 2023, la metodologia di allocazione dei costi di manutenzione straordinaria descritta nello scenario 2 della nota prot. ART n. 5005/2025, del 15 gennaio 2025;
  - ii) con riferimento alla **Contestazione n. 2**:
    - applicare il calcolo dell’importo del Canone di retrocessione di cui al punto b.1);
  - iii) con riferimento alla **Contestazione n. 3**:
    - iii.1) relativamente alla parte riguardante i costi operativi indiretti del “Processo Condominio”, allocare predetti costi:
      - calcolando il 12% dei Costi diretti da conduzione stazioni imputati agli Spazi extra-PMdA;
      - moltiplicando l’importo così ottenuto per il rapporto tra, al numeratore, i costi operativi indiretti del “Processo Condominio”, depurati del costo dell’attività di coordinamento e confronto con GS Retail, e, al denominatore, l’importo determinato come somma del 6% dei Costi diretti da conduzione stazioni imputati a RFI e del 12% dei Costi diretti

da conduzione stazioni imputati a tutti gli altri utilizzatori degli spazi gestiti da GS Rail, comprensivi – questi ultimi - degli spazi relativi a immobili non rientranti nell'ambito di applicazione delle Convenzioni;

iii.2) relativamente alla parte riguardante i costi operativi indiretti delle strutture di Staff allocare i predetti costi ai Servizi extra-PMdA sulla base del driver indicato alla Misura 62, punto 9, dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023;

iv) con riferimento alla **Contestazione n. 4**, per i restanti profili:

- relativamente alle immobilizzazioni riguardanti alcuni investimenti (“*atrio principale/coperture Stazione TO*” e “*Contatori e Cablaggi*”) per i quali GS Rail ha applicato, in Metod\_tariffe\_22-23, lo stesso driver del 52,4% applicato alla MST, nonché alcune “valorizzazioni” consistenti in “*Interventi riferiti ad aree pubbliche, spazi e impianti comuni che vengono imputati al perimetro regolato applicando il driver degli ammortamenti - pari al 52,4% per l'anno di riferimento 2020 – all'importo maturato per l'intervento*”, ricalcolare la quota da imputare ai Servizi extra-PMdA sulla base della metodologia di allocazione dei costi di MST descritta nello scenario 2 della nota prot. ART n. 5005/2025, del 15 gennaio 2025;

- relativamente alle “*Altre Immobilizzazioni*” che si riferiscono a “*investimenti materiali e immateriali di natura residuale a cui viene applicato il medesimo driver utilizzato per i costi operativi trattandosi di investimenti di tipo indiretto*”, ovverosia il driver del 13% oggetto della **Contestazione n. 3** (cfr. nota prot. ART 1549-53/2023, del 31 gennaio 2023, allegato 3 e allegato 4), rideterminarne i costi tenendo conto delle prescrizioni indicate al romanino iii), ed in particolare ripartendo i costi di dette immobilizzazione in proporzione alla quota di costi operativi indiretti del “*Processo Condominio*” imputati ai Servizi extra-PMdA in attuazione di dette prescrizioni;

v) con riferimento alla **Contestazione n. 6**:

- rideterminare le tariffe relative al 2023 decurtando dai costi presi in considerazione l'importo inteso a recuperare parzialmente il disavanzo registrato nel primo periodo regolato (Metod\_tariffe\_22-26, pagina 9);

b.3) **entro 90 giorni dalla data di adozione della presente delibera**, fornire all'Autorità un documento, in formato editabile e dando evidenza delle formule utilizzate, recante lo sviluppo completo dei calcoli con cui sono

determinate, in attuazione delle prescrizioni di cui al punto b.2), le tariffe a partire dai dati di bilancio e di contabilità gestionale, con grado di dettaglio almeno pari a quello fornito con nota prot. ART nn. 1549-53/2023, e tale da consentire un confronto puntuale con gli importi ivi indicati;

- b.4) **entro 90 giorni dalla data di adozione della presente delibera**, per quanto riguarda l'allocazione dei costi di manutenzione straordinaria, fornire all'Autorità un documento, in formato editabile e dando evidenza delle formule utilizzate, recante lo sviluppo completo dei calcoli effettuati per gli anni 2019 e 2020 con grado di dettaglio almeno pari a quello fornito con gli allegati "A1\_new, A2\_new, A3\_new riepilogo per anno" e "A\_new dettaglio interventi" alla nota prot. ART 49300-3/2024 del 14 maggio 2024;
- b.5) **entro il 31 dicembre 2025**, fornire all'Autorità, in accordo con le imprese ferroviarie interessate, un documento recante le modalità e i tempi con le quali saranno effettuati i conguagli consequenti alla suddetta rideterminazione delle tariffe;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 41643/2025, del 30 aprile 2025 con la quale, atteso il “procedimento ancora in corso, avviato con la delibera n. 184 del 23 novembre 2023”, GS Rail ha rappresentato di “trova[rsi] nella sostanziale impossibilità di redigere nel [...] [termine del 19 maggio p.v.] la Contabilità regolatoria relativa all'esercizio 2024 e conseguire la Certificazione della [...], società di revisione di Grandi Stazioni Rail S.p.A.” ed ha richiesto, pertanto, “in via straordinaria, la sospensione del termine per l'adozione della contabilità regolatoria 2024 di Grandi Stazioni Rail S.p.A. sino alla definizione del Procedimento in questione e all'assolvimento degli obblighi che ne scaturiranno”;

**RILEVATO**

che la richiesta sopra riportata risulta funzionale alla condivisibile esigenza di recepire nella Co.reg. 2024 le prescrizioni oggetto del presente provvedimento, evitando la necessità di successive revisioni della stessa, e che successivamente alla rideterminazione delle tariffe 2022-2023 GS Rail dovrà procedere “alla complessiva revisione della metodologia definita e delle tariffe sino ad oggi applicate per il periodo 2024/2028 in coerenza con quanto sarà definito all'esito dello stesso” (memoria di GS Rail prot. ART n. 26639/2025), nonché delle contabilità regolatorie relative alle annualità comprese tra il 2020 (anno base per la determinazione delle tariffe oggetto del procedimento in corso) e il 2024;

**RITENUTI**

pertanto sussistenti i presupposti per accogliere la richiesta di GS Rail acquisita con prot. ART n. 41643/2025, del 30 aprile 2025, e, pertanto, con riferimento all'anno corrente, disporre che il termine di 60 giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio, previsto dalla Misura 63, dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, sia

differito alla scadenza dei 180 giorni decorrenti dalla data di notifica della presente delibera.

tutto ciò premesso e considerato

## DELIBERA

1. la conclusione del procedimento avviato con delibera n. 184/2023, del 23 novembre 2023 - ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f) della Legge istitutiva, nonché dell'articolo 6, comma 1, del Regolamento di procedura, finalizzato all'eventuale adozione di un provvedimento volto a prescrivere a GS Rail di applicare, con riferimento agli spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 ricadenti all'interno delle stazioni dalla stessa gestite ed in relazione agli anni 2022 e 2023, tariffe non superiori al costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole, in conformità ai criteri e alle modalità di cui alla delibera ART n. 96/2015, del 13 novembre 2015, e per i motivi illustrati in premessa da intendersi qui integralmente richiamati:
  - a) di dare atto del superamento della **Contestazione n. 5**;
  - b) di prescrivere a GS Rail di adottare, con riferimento agli spazi regolati di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 ricadenti all'interno delle stazioni dalla stessa gestite ed in relazione agli anni 2022 e 2023, tariffe non superiori al costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole, in conformità ai criteri e alle modalità di cui al quadro normativo e regolatorio indicato in premessa, provvedendo, pertanto a:
    - b.1) **entro 45 giorni dalla data di adozione della presente delibera**, con riferimento alla **Contestazione n. 2**, fornire all'Autorità una relazione illustrativa del calcolo dell'importo del Canone di retrocessione che può essere preso in considerazione - come costo operativo o ammortamento (cfr. Metod\_tariffe\_22-26, paragrafo 4 lettera a.) - nella rideterminazione delle tariffe 2022 e 2023, da cui risulti:
      - l'applicazione dell'approccio metodologico inizialmente proposto da RFI e FSI nella nota prot. ART n. 17614/2022, del 5 agosto 2022, consistente nell'individuare le componenti economiche e il Capitale investito netto relativi ai complessi immobiliari delle stazioni gestite da GS Rail e nel calcolare la quota imputabile ai servizi regolati utilizzando, per ciascun Concedente, il driver delle superfici, ma modificando il valore del *driver* in modo da tenere conto, al numeratore, dei soli Spazi extra-PMdA e di una quota di spazi comuni, ed escludendo i costi relativi alle *"imposte figurative"*; la suddetta quota di spazi comuni sarà a sua volta calcolata come pari al rapporto tra, al numeratore, gli Spazi extra-PMdA e, al denominatore, il totale degli spazi di stazione diversi dagli spazi comuni;
      - il valore del profitto ragionevole da riconoscere ai Concedenti sarà determinato applicando, al Capitale investito netto come sopra determinato, lo stesso tasso di remunerazione del capitale previsto per GS Rail;
      - la coerenza tra le superfici considerate al denominatore di ciascun driver e le componenti economiche o patrimoniali cui esso viene applicato, e che sono state pertanto superate le

seguenti incongruenze emerse nel corso dell'istruttoria: al punto iii. della nota del prot. ART n. 133730/2024, del 18 dicembre 2024, le Concedenti hanno evidenziato la necessità di correggere i valori indicati nella tabella 2 della nota prot. ART n. 17614/2022, del 5 agosto 2022, in quanto in essa FSI “ha fatto riferimento al perimetro complessivo dei propri asset, includendo dunque anche la quota parte “Retail” e “Parcheggi””, benché le superfici relative a tali destinazioni d’uso non siano state considerate nel calcolo del driver; con nota prot. ART n. 73685/2024, del 6 agosto 2024 RFI, nel fornire dettagli sulla determinazione delle componenti economiche e patrimoniali cui ha applicato i driver, ha chiarito di aver preso in considerazione la quota del “*Costo storico Asset oggetto di convenzione*” relativa soltanto al III Pillar (Altre attività commerciali), mentre le superfici considerate nel denominatore dei driver includono anche gli Spazi PMdA;

b.2) **entro 90 giorni dalla data di adozione della presente delibera**, pubblicare una versione aggiornata di Metod\_tariffe\_22-26 ma relativa alle sole annualità 2022 e 2023, che dia evidenza, oltre che del superamento della contestazione di cui alla suddetta lettera a), del recepimento delle seguenti prescrizioni:

i) con riferimento alle **Contestazioni nn. 1 e 4**, quest’ultima per la parte relativa alla MST, della delibera di avvio n. 184/2023:

- adottare, ai fini del calcolo dei costi di manutenzione straordinaria che possono essere presi in considerazione nella determinazione delle tariffe relative agli anni 2022 e 2023, la metodologia di allocazione dei costi di manutenzione straordinaria descritta nello scenario 2 della nota prot. ART n. 5005/2025, del 15 gennaio 2025;

ii) con riferimento alla **Contestazione n. 2** della delibera di avvio n. 184/2023:

- applicare il calcolo dell’importo del Canone di retrocessione di cui al punto b.1);

iii) con riferimento alla **Contestazione n. 3** della delibera di avvio n. 184/2023:

iii.1) relativamente alla parte riguardante i costi operativi indiretti del “*Processo Condominio*”, allocare predetti costi:

- calcolando il 12% dei Costi diretti da conduzione stazioni imputati agli Spazi extra-PMdA;  
- moltiplicando l’importo così ottenuto per il rapporto tra, al numeratore, i costi operativi indiretti del “*Processo Condominio*”, depurati del costo dell’attività di coordinamento e confronto con GS Retail, e, al denominatore, l’importo determinato come somma del 6% dei Costi diretti da conduzione stazioni imputati a RFI e del 12% dei Costi diretti da conduzione stazioni imputati a tutti gli altri utilizzatori degli spazi gestiti da GS Rail, comprensivi – questi ultimi - degli spazi relativi a immobili non rientranti nell’ambito di applicazione delle Convenzioni;

iii.2) relativamente alla parte riguardante i costi operativi indiretti delle strutture di Staff allocare i predetti costi ai Servizi extra-PMdA sulla base del driver indicato alla Misura 62, punto 9, dell’Allegato A alla delibera n. 95/2023;

iv) con riferimento alla **Contestazione n. 4**, per i restanti profili, della delibera di avvio n. 184/2023:

- relativamente alle immobilizzazioni riguardanti alcuni investimenti ("atrio principale/coperture Stazione TO" e "Contatori e Cablaggi") per i quali GS Rail ha applicato, in Metod\_tariffe\_22-23, lo stesso driver del 52,4% applicato alla MST, nonché alcune "valorizzazioni" consistenti in "*Interventi riferiti ad aree pubbliche, spazi e impianti comuni che vengono imputati al perimetro regolato applicando il driver degli ammortamenti - pari al 52,4% per l'anno di riferimento 2020 – all'importo maturato per l'intervento*", ricalcolare la quota da imputare ai Servizi extra-PMdA sulla base della metodologia di allocazione dei costi di MST descritta nello scenario 2 della nota prot. ART n. 5005/2025, del 15 gennaio 2025;
  - relativamente alle "Altre Immobilizzazioni" che si riferiscono a "*investimenti materiali e immateriali di natura residuale a cui viene applicato il medesimo driver utilizzato per i costi operativi trattandosi di investimenti di tipo indiretto*", ovverosia il driver del 13% oggetto della **Contestazione n. 3** (cfr. nota prot. ART 1549-53/2023, del 31 gennaio 2023, allegato 3 e allegato 4), rideterminarne i costi tenendo conto delle prescrizioni indicate al romanino iii), ed in particolare ripartendo i costi di dette immobilizzazione in proporzione alla quota di costi operativi indiretti del "*Processo Condominio*" imputati ai Servizi extra-PMdA in attuazione di dette prescrizioni;
- v) con riferimento alla **Contestazione n. 6** della delibera di avvio n. 184/2023:
- rideterminare le tariffe relative al 2023 decurtando dai costi presi in considerazione l'importo inteso a recuperare parzialmente il disavanzo registrato nel primo periodo regolato (Metod\_tariffe\_22-26, pagina 9);
- b.3) **entro 90 giorni dalla data di adozione della presente delibera**, fornire all'Autorità un documento, in formato editabile e dando evidenza delle formule utilizzate, recante lo sviluppo completo dei calcoli con cui sono determinate, in attuazione delle prescrizioni di cui al punto b.2), le tariffe a partire dai dati di bilancio e di contabilità gestionale, con grado di dettaglio almeno pari a quello fornito con nota prot. ART nn. 1549-53/2023, e tale da consentire un confronto puntuale con gli importi ivi indicati;
- b.4) **entro 90 giorni dalla data di adozione della presente delibera**, per quanto riguarda l'allocazione dei costi di manutenzione straordinaria, fornire all'Autorità un documento, in formato editabile e dando evidenza delle formule utilizzate, recante lo sviluppo completo dei calcoli effettuati per gli anni 2019 e 2020 con grado di dettaglio almeno pari a quello fornito con gli allegati "A1\_new, A2\_new, A3\_new riepilogo per anno" e "A\_new dettaglio interventi" alla nota prot. ART 49300-3/2024 del 14 maggio 2024;
- b.5) **entro il 31 dicembre 2025**, fornire all'Autorità, in accordo con le imprese ferroviarie interessate, un documento recante le modalità e i tempi con le quali saranno effettuati i conguagli conseguenti alla suddetta rideterminazione delle tariffe;
2. il termine di 60 giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio, previsto dalla Misura 63, dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, per la trasmissione della Co.reg. 2024, è differito, per il corrente anno, alla scadenza dei 180 giorni decorrenti dalla data di notifica della presente delibera;

3. l'inottemperanza alle prescrizioni di cui al punto 1, lettera b), è sanzionabile ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i) della Legge istitutiva;
4. 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 Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., FS Sistemi Urbani S.p.A., ITALO – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Trenitalia S.p.A.

Avverso il presente provvedimento può essere esperito, entro sessanta giorni, ricorso giurisdizionale innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte o, entro centoventi giorni, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Torino, 29 maggio 2025

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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