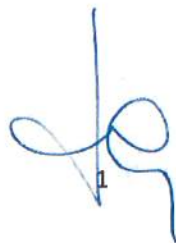


GRANDI STAZIONI RAIL S.P.A.

Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regolatoria – ex Delibera ART n.96/15

Anno 2018



me

PREMESSE

Con atto di scissione in data 28 giugno 2016 a rogito del notaio Dott. Paolo Castellini di Roma rep. N. 81683, Grandi Stazioni S.p.A. ha ceduto i propri rami di azienda Retail e Real Estate, rispettivamente, a favore di Grandi Stazioni Retail S.p.A. e Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A., modificando anche la propria denominazione in Grandi Stazioni Rail S.p.A. **(di seguito "GS Rail")**.

In data 4 luglio 2016 GS Rail ha sottoscritto con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e FS Sistemi Urbani S.r.l., un contratto per la realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria, e per la gestione, l'utilizzazione e lo sfruttamento degli Spazi Rail, la gestione degli appalti nonché la conduzione e la manutenzione ordinaria dei Complessi Immobiliari delle stazioni di Bari Centrale, Bologna Centrale, Firenze S. Maria Novella, Genova Brignole, Genova Piazza Principe, Milano Centrale, Napoli Centrale, Napoli Piazza Garibaldi, Palermo Centrale, Roma Termini, Torino Porta Nuova, Venezia Mestre, Venezia S. Lucia, Verona Porta Nuova.

In pari data, GS Rail ha sottoscritto con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. un contratto per la gestione, l'utilizzazione e lo sfruttamento degli Spazi Rail, nonché la gestione funzionale, la conduzione e la manutenzione ordinaria del Complesso Immobiliare della stazione di Roma Tiburtina **(di seguito entrambi i contratti "Convenzioni 2016")**.

Con nota prot. n. 15346 del 28.10.2016 GS Rail ha trasmesso all'Autorità i documenti riportanti la metodologia e la rendicontazione di Contabilità Regolatoria riferiti agli anni 2014 e 2015 e relativi prospetti. Con nota prot. n. 5831 del 26 giugno 2017 GS Rail ha trasmesso all'Autorità i documenti riportanti la metodologia e la rendicontazione di Contabilità Regolatoria riferiti all'anno 2016 e relativi prospetti. Con nota prot. n. 5256 del 25 maggio 2018 GS Rail ha trasmesso all'Autorità i documenti riportanti la metodologia e la rendicontazione di Contabilità Regolatoria riferiti all'anno 2017 e relativi prospetti.

Si illustra di seguito la metodologia adottata per la predisposizione della Contabilità Regolatoria relativa ai servizi che GS Rail, in qualità di Operatore d'Impianto, come definito dal D.Lgs. n. 112/2015, offre alle imprese ferroviarie in applicazione di quanto previsto al Titolo III "Regolazione economica ed altri servizi" il cui ambito di applicazione previsto dalla Misura 36 comma 1 è "Impianti e servizi a diritto di accesso garantito".

Il presente documento fa riferimento all'esercizio 2018, con evidenza dei criteri utilizzati per l'individuazione dei costi e per la loro allocazione.

Per la valutazione di congruità delle tariffe dei Servizi offerti, infatti, la Delibera ART 96/2015 richiede la correlazione diretta tra i costi funzionali dell'Impianto ed il costo dei Servizi, che tengano conto anche del capitale investito negli asset industriali, funzionali ai Servizi d'Impianto offerti, come poi precisato nella Delibera 84/2016.

Criteri per la redazione della situazione economica, patrimoniale e finanziaria

In forza delle Convenzioni 2016 GS Rail è titolare del diritto di utilizzazione in esclusiva dei Complessi Immobiliari delle 14 grandi stazioni ferroviarie italiane, per le attività ad essa affidate. La ricostruzione di seguito operata fa riferimento alle disposizioni di cui alle Convenzioni 2016.

In attuazione di quanto disposto dalla Delibera ART n. 96 del 13 novembre 2015 come integrata dalla Delibera n. 84/2016, il presente documento evidenzia le modalità di attribuzione dei costi, registrando le dinamiche societarie intervenute in seguito alla scissione del 28 giugno 2016.

In particolare, detta scissione ha ridefinito il perimetro delle competenze del precedente soggetto societario Grandi Stazioni S.p.A., collocando le attività regolate dell'Operatore d'Impianto nell'ambito del "Ramo di Azienda Rail", ai fini della individuazione degli spazi utilizzati dalle Imprese Ferroviarie e trasferendo alla Società Grandi Stazioni Retail il cd. Ramo di Azienda Retail, dedicato prevalentemente a: (A) lo sfruttamento economico in esclusiva dei complessi immobiliari delle Grandi Stazioni Italiane, relativamente (i) alle aree e ai locali a destinazione commerciale, (ii) all'attività di sfruttamento pubblicitario (media & advertising), (iii) alla gestione dei depositi bagagli e dei servizi igienici; (B) la gestione degli interventi di investimento per gli immobili gestiti, oltre alla partecipazione alle spese ad essi connesse nonché a quelle per manutenzione e servizi comuni, il tutto per la quota parte di spettanza del Ramo di Azienda Retail.

I dati economico-patrimoniali sono stati estratti dai sistemi di contabilità generale e industriale attualmente utilizzati da GS Rail. Si evidenzia che a seguito della scissione societaria di cui sopra il modello di contabilità industriale è stato rivisto ed allineato alla nuova struttura societaria.

Nel fare ciò si è proceduto a:

1. individuare il perimetro delle attività regolate
2. individuare gli spazi fisici (superfici in metri quadrati) oggetto dei servizi erogati
3. individuare i ricavi diretti derivanti dalle attività oggetto di regolamentazione
4. individuare i costi diretti relativi alle attività oggetto di regolamentazione
5. individuare ed esporre i criteri di:
 - a. allocazione dei costi operativi indiretti
 - b. allocazione degli ammortamenti
 - c. determinazione e remunerazione del capitale investito netto

1. Individuazione del perimetro delle attività regolate

Rientrano nel perimetro dei servizi offerti da GS Rail, in qualità di Operatore d'Impianto – di cui al comma 2 dell'art. 13 del D. Lgs. n. 112/2015, denominati "Impianti e servizi a diritto di accesso garantito" – le stazioni passeggeri, relativamente all'accesso alle strutture funzionali agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria (di seguito anche "Biglietteria", con esclusione dei servizi di assistenza alla clientela e includendo apparecchiature automatiche "self" ed obliteratrici) ed alle altre strutture funzionali necessarie per l'esercizio ferroviario (ad esempio spogliatoi, sale sosta per il personale di treno, ecc., nonché le relative pertinenze quali, a titolo meramente esemplificativo, corridoi e servizi, - di seguito "Altre pertinenze").

L'analisi è stata condotta sulla base dei costi dell'intero network, attualmente presenti nella contabilità di Grandi Stazioni Rail S.p.A..

2. Individuazione degli spazi fisici (superfici in metri quadrati) oggetto dei servizi erogati

Gli spazi fisici che rientrano nel perimetro di accesso per lo svolgimento del servizio di biglietteria e per strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario, attesa la comune – pur differenziata - fruizione dei servizi e delle attività che concorrono alla formazione dei relativi costi, sono stati individuati in:

- aree ad uso biglietteria;
- aree destinate all'uso di emettitrici automatiche di biglietteria ferroviaria (*ticketing machine – BSS*);
- aree per l'installazione di obliteratrici per biglietti di trasporto ferroviario.
- uffici di back office
- spogliatoi
- servizi igienici
- atrio (spazi "coda" e "isole")
- magazzini
- locali tecnici
- ripostigli
- archivi
- depositi e depositi carrelli per materiale delle Imprese Ferroviarie
- corridoi e scale
- sala sosta personale "treno" (riposo, manovratori, sosta, ecc.)
- gruppi di continuità ed elettrogeni a servizio esclusivo delle aree destinate all'Impresa Ferroviaria.

Per individuare puntualmente gli spazi fisici complessivamente ricompresi nell'ambito dell'attività regolata, sono state utilizzate le superfici risultanti nel sistema interno gestionale degli spazi SAP Modulo Real Estate.

Per le aree destinate all'uso di "emettitrici" automatiche e desk sono stati utilizzati, oltre allo spazio fisico relativo alla singola installazione, anche uno spazio limitrofo (c.d. isola) nel quale normalmente si pone il pubblico in attesa di poter acquistare un biglietto/assistenza che, nelle Grandi Stazioni più che nelle altre, comporta situazioni di reale e significativo addensamento di persone con esigenze di regolazione dei flussi dei passeggeri che tengano conto di tali ingombri, come per gli spazi di coda delle biglietterie tradizionali. Nella determinazione della c.d. isola è stato applicato un numero di metri quadri pari a 6 per ogni emettitrice.

Per le aree destinate all'uso di "obliteratrici" è stato convenzionalmente utilizzato, in termini di spazio fisico occupato dalla persona che fruisce della singola macchina, un metro quadrato senza alcuno spazio limitrofo in considerazione dei tempi di attesa/sosta non rilevanti.

Inoltre a tutte le aree è stato applicato un coefficiente di "correzione" dei metri quadrati occupati pari al 15% allo scopo di individuare il c.d. "metro quadro calpestabile".

3. Individuazione dei Ricavi Diretti derivanti dalle attività oggetto di regolamentazione

- a) **Ricavi regolati:** in relazione all'accesso agli spazi per il servizio di Biglietteria e alle altre strutture funzionali, necessarie per l'esercizio ferroviario, si sono utilizzati i valori previsti dalle tariffe in vigore per l'utilizzo degli spazi regolati.

4. Individuazione dei Costi Diretti relativi alle attività oggetto di regolamentazione

- a) **Canone di retrocessione:** si tratta del corrispettivo dovuto alla proprietà (RFI – FSI e FSSU) in forza delle Convenzioni; tale corrispettivo è pari al 40% dei ricavi derivanti dall'utilizzo delle porzioni immobiliari per tutte le stazioni ad eccezione della stazione di Roma Tiburtina dove anche per l'anno 2018 è stato considerato il minimo garantito previsto dalla Convenzione;
- b) **Costi da Conduzione Stazioni:** si tratta dei costi afferenti ai servizi di conduzione (o anche "oneri accessori" secondo la normativa specialistica in materia di locazione, quali le manutenzioni e le pulizie delle parti e degli impianti comuni, le utenze idriche ed elettriche, la gestione calore – sia come consumi che come impianti) la cui attribuzione viene effettuata a carico di ciascuna porzione immobiliare che compone la stazione e che fruisce di tali servizi. I costi sono ripartiti tra le porzioni immobiliari interessate, secondo quote calcolate in base alle tabelle millesimali definite per l'esercizio di competenza.
Tali importi non comprendono i servizi erogati direttamente a favore degli utilizzatori delle porzioni immobiliari per specifici contratti di appalto di servizi, non rientranti quindi nei cd "oneri accessori".

5. Criteri di allocazione

a) Costi Operativi indiretti

Nei Costi Operativi indiretti rientrano i costi non attribuibili direttamente alle Porzioni Immobiliari rientranti nel perimetro individuato: ad esempio i costi del personale (comprensivi anche dei costi per personale distaccato, corsi professionali, buoni pasto), per le consulenze, per i servizi informatici, i costi generali di Sede (le utenze, le cariche sociali, le assicurazioni, le manutenzioni, i canoni di noleggio vetture, ecc.).

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 della utilizzazione di aree circostanti per la fruizione dei servizi erogati dalle Imprese Ferroviarie (ad eccezione dei costi relativi alla funzione locazioni direzionali per la quale l'attribuzione è stata operata previa specifica analisi e ponderazione delle attività riferite agli ambiti regolati).

Si sottolinea come la disciplina contrattuale dettata dalle convenzioni 2016, che ridefiniscono gli spazi fisici e il perimetro delle attività la cui gestione è in capo a GS Rail, aveva comportato, già nel documento relativo alla metodologia e rendicontazione della contabilità regolatoria riferito all'anno 2016, un aggiornamento (per il secondo semestre 2016, successivo alla scissione) dei driver di allocazione. L'aggiornamento dei driver si era reso necessario al fine di tenere in considerazione gli spazi commerciali trasferiti a GS Retail per effetto della scissione.

A seguito del consolidamento del detto perimetro di scissione societaria e della più puntuale ricognizione dei costi con impatto sul perimetro regolato, consolidati dopo il primo anno a regime post scissione, nel 2017 sono stati altresì precisati i coefficienti di ponderazione utilizzati per l'attribuzione degli opex indiretti, confermati per il 2018.

La Tabella seguente riporta i pesi, attribuiti a ciascuna tipologia di spazio sulla base dei diversi assetti societari e regimi contrattuali del 2018, invariati rispetto a quelli del 2017:

Tipologia spazi	Peso 2018
Alloggi	0,1
Commerciali	0,1
Commerciali - semi pertinenze	0,02
Locali di servizio	0,1
Uffici	0,5
Uffici semi pertinenze	0,1
Biglietterie ART	1
Biglietterie - Uffici occupati a reddito	1
Biglietterie - semi-pertinenze	0,2
Desk	6
Emettitrici	6
Regola code	1
Obliteratrici	1
Biglietterie - locali di servizio	0,1
Spazi funzionali esercizio ferroviario - locali di servizio	0,1
Spazi funzionali esercizio ferroviario - uffici	1
Spazi funzionali esercizio ferroviario - uffici - pertinenze	0,2
Aree sfitte	0,05
Marciaipiedi e sottopassi	0,02

b) Ammortamenti

Per l'allocazione degli ammortamenti si è tenuto conto del valore degli interventi che li hanno originati, individuando le effettive aree di intervento (valorizzazione e manutenzione straordinaria) ed escludendo, all'esito, quanto riferito ad ambiti estranei ai fabbricati civili ove le aree biglietteria e gli spazi funzionali all'esercizio ferroviario utilizzati dalle Imprese Ferroviarie sono collocate.

Si riportano quindi di seguito tabelle che precisano il peso delle tipologie di spazi attribuito sulla base dei diversi assetti societari e regimi contrattuali:

Tipologia spazi	Peso 2018
Alloggi	0
Commerciali	0
Commerciali - semi pertinenze	0
Locali di servizio	0,1
Uffici	0,1
Uffici semi pertinenze	0,1
Biglietterie ART	1
Biglietterie - Uffici occupati a reddito	1
Biglietterie - semi-pertinenze	0,15
Desk	6
Emettitori	6
Regola code	1
Obliteratrici	1
Biglietterie - locali di servizio	0,15
Spazi funzionali esercizio ferroviario - locali di servizio	0,15
Spazi funzionali esercizio ferroviario - uffici	1
Spazi funzionali esercizio ferroviario - uffici - pertinenze	0,2
Aree sfitte	0,05

c) Determinazione e remunerazione del Capitale Investito Netto

Il CIN è stato determinato sulla base delle seguenti ipotesi afferenti il Capitale Circolante Netto, le immobilizzazioni nette e le poste rettificative rappresentate dal TFR e dagli altri fondi:

- a) **Capitale Circolante Netto (CCN):** Non essendo disponibile in contabilità generale un CCN afferente i servizi precedentemente individuati, lo stesso è stato determinato effettuando le seguenti assunzioni:
- Ricavi operativi e costi operativi, escludendo il costo del personale, così come riportati nel prospetto RC1 per tipologia di servizio;
 - Incasso dei crediti a 60 giorni e pagamento dei fornitori a 90 giorni.
- Il valore residuo rappresenta il CCN.
- b) **Immobilizzazioni nette:** tale valore è stato determinato sulla base dei valori di bilancio, inclusivi delle immobilizzazioni in corso, individuando gli interventi che hanno interessato i fabbricati civili ove sono posti gli spazi regolati e applicando un peso pari a quello definito per gli ammortamenti riferibili alle attività regolate.
- c) **TFR e altri fondi:** stimato applicando ai mq relativi al perimetro regolato il valore ottenuto dal rapporto tra il valore complessivo del TFR ed i mq totali.

La remunerazione del capitale investito netto (CIN) è stata determinata con l'utilizzo di un WACC nominale pre-tax (6,68%), nel rispetto della metodologia prevista dalla Delibera ART 96/2015 (Misura 20), che include

l'aliquota fiscale legale (così come modificato a partire dal 2017 dalla Legge 208/2015) in luogo di quella effettiva, in quanto si è ritenuto che quanto disposto dalla delibera ART n.28 dell'8 marzo 2016, che prevede un utilizzo dell'aliquota fiscale effettiva, si applicasse esclusivamente al Gestore dell'Infrastruttura e non anche agli Operatori di Impianto.

Inoltre, si fa presente che la Delibera, ai fini della determinazione della remunerazione del Capitale Investito Netto, prevede l'utilizzo di un WACC reale. Tuttavia, la Grandi Stazioni Rail S.p.A. ha utilizzato un WACC nominale in considerazione del fatto che la Delibera prevede la determinazione del Capitale Investito Netto basato su valori di costo su base storica e non su valori correnti.