

a) **Relazione generale che illustri le modalità con cui sono stati determinati i canoni e i corrispettivi richiesti nell'ambito del periodo tariffario, anche in versione ostensibile, comprensiva di:**

**i) informazioni di sintesi sulla rendicontazione dei costi e dei ricavi risultante dalla contabilità regolatoria dell'Anno base inviata all'Autorità ai sensi delle Misure 60 e 63, ed in particolare: indicazione delle principali voci di costo (costi operativi, ammortamenti, remunerazione del capitale investito) e dei ricavi complessivi per ciascun servizio, impianto o raggruppamento di impianti oggetto di separazione contabile;**

Per l'annualità 2024 il corrispettivo regolato è stato determinato in "regime provvisorio" ai sensi della misura 42.3 della Delibera ART 95/2023, con applicazione dei corrispettivi già in vigore all'Anno ponte 2023, incrementati del tasso di inflazione programmato risultante dai documenti di programmazione economico finanziaria approvati e pubblicati dal Governo nazionale entro fine giugno dell'anno ponte (2023) (documento DEF Aprile 2023).

Ai fini del calcolo del corrispettivo regolato per l'anno  $T_i$  del periodo regolato, la Delibera prevede comunque la costruzione del sistema tariffario basato sulla somma di tre componenti identificate nel:

- Riconoscimento dei costi totali pertinenti ed efficienti;
- Riconoscimento degli ammortamenti totali del periodo;
- Remunerazione del capitale investito.

Di seguito si presenta la composizione delle singole componenti, come descritto nel Documento di contabilità regolatoria per l'anno 2022 già presentato all'Autorità.

## **.01 Individuazione dei Costi Direttamente allocabili relativi alle attività oggetto di regolamentazione**

**A. Canone di retrocessione (classificato nella voce "canone di concessione"):** si tratta del corrispettivo dovuto alla proprietà (RFI – FSI e FSSU) in forza delle Convenzioni 2016. Tale corrispettivo è pari al 40% dei ricavi derivanti dall'utilizzo delle porzioni immobiliari (con esclusione dei ricavi derivanti dal riaddebito dei costi di conduzione) per tutte le stazioni in concessione a GS Rail, ad eccezione della stazione di Roma Tiburtina per la quale, a seguito dell'applicazione del principio contabile IFRS 16 dall'anno 2019, il minimo garantito previsto da Convenzione, precedentemente classificato nei costi per godimento beni di terzi, è stato rilevato in parte negli ammortamenti a seguito dell'iscrizione nelle attività non correnti del "diritto d'uso" conformemente a quanto previsto dal suddetto principio contabile.

**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, le pulizie ed i servizi erogati sulle parti e gli impianti comuni, le utenze idriche ed elettriche, la gestione calore – sia come consumi che come impianti), la cui attribuzione è effettuata a carico di ciascuna porzione immobiliare che compone la stazione e che fruisce di tali servizi.

L'anno base 2022 (T-1) è stato caratterizzato da un andamento dei costi di conduzione, ricompresi principalmente nella voce "costi per servizi", derivante dall'aumento delle utenze di energia e gas imputabile all'aumento del costo delle materie prime, in relazione allo straordinario scenario



macroeconomico. Al riguardo, nel modello tariffario si è assunto sin dal primo anno T<sub>1</sub>, in coerenza con i dati registrati nel 2023, una normalizzazione di questi costi, seppur a livelli superiori a quelli degli esercizi precedenti, in previsione principalmente della riduzione in atto dei costi energetici.

Si evidenzia inoltre che, per quanto riguarda l'attribuzione diretta dei Costi da Conduzione (anche detti Costi di Facility), GS Rail provvede ad identificare, tramite il Modulo SAP Real Estate e SAP LCA, gli oneri relativi al perimetro degli *asset* regolati con puntuale allocazione tra quote imputabili a terzi, a IIFF e a società appartenenti al Gruppo FS.

Ai fini del calcolo degli oneri, il sistema SAP prevede l'utilizzo di un apposito modulo SAP LCA, dove i dati relativi ai rapporti contrattuali e relativi Oggetti Locativi vengono messi in relazione ai costi di stazione maturati sulle diverse linee di attività del *facility*, per determinare secondo *driver* millesimali stabiliti dal "Regolamento di ripartizione degli oneri condominiali" la quota di competenza di ciascun locale e del relativo occupante.

**C. Costi del personale relativi alla funzione di Locazione direzionale e Sviluppo Infrastrutture:** si tratta di costi direttamente imputabili tramite *timesheet* relativi all'*effort* delle risorse della sede centrale impiegate nell'attività di assegnazione e gestione contrattuale di spazi regolati rispetto al totale degli spazi gestiti.

## .02 Criteri di allocazione pro quota dei costi

### 1) Driver di allocazione pro quota relativo ai costi operativi

In considerazione della natura trasversale dei costi operativi (processi e personale di sede centrale, organizzazione multidisciplinare dei presidi territoriali, costi di sede, ecc.), GS Rail, al fine di allocare pro quota i costi operativi che afferiscono al perimetro regolato, si è avvalsa dell'utilizzo di un *driver* costruito su criteri immobiliari, ritenuti i più idonei a cogliere la trasversalità delle specifiche attività nel contesto dell'attività aziendale di valorizzazione e gestione degli *asset*. Il *driver* è calcolato come rapporto tra i mq riferibili alle aree oggetto del servizio ed il totale dei mq della stazione, ponderati secondo coefficienti specifici, mantenuti invariati rispetto ai precedenti modelli di *pricing* e di contabilità regolatoria.

La Tabella seguente riporta i pesi, attribuiti a ciascuna tipologia di spazio sulla base dei diversi assetti societari e regimi contrattuali del 2022, invariati rispetto a quelli del 2021.



<b>Tipologia spazi</b>	<b>Peso 2022</b>
Alloggi	0,1
Commerciali	0,1
Commerciali - semi pertinenze	0,02
Locali di servizio	0,1
Uffici	0,5
Uffici semi pertinenze	0,2
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	0,5
Spazi funzionali esercizio ferroviario - uffici - pertinenze	0,2
Aree sfitte	0,2
Marciapiedi e sottopassi	0,02

Nei costi operativi pro quota rientrano i costi di pertinenza non esclusiva delle Porzioni Immobiliari del perimetro regolato, ad esempio: i costi del personale (comprensivi anche dei costi per personale distaccato, corsi professionali, buoni pasto), i costi per consulenze, per servizi informatici, i costi generali di sede (le utenze, le cariche sociali, le assicurazioni, le manutenzioni, i canoni di noleggio vetture, ecc.).

I costi operativi di GS Rail, iscritti in bilancio nell'anno base, sono stati estratti dai sistemi di contabilità generale e industriale attualmente utilizzati dalla Società. I costi pro quota sono stati oggetto di separazione tra costi imputabili ai servizi regolati relativi all'infrastruttura ferroviaria nazionale e costi relativi a partite non pertinenti, attraverso l'analisi del conto economico generato dall'attuale sistema di contabilità analitica adottato dalla Società.



## 2) Ammortamenti

Per l'allocazione degli ammortamenti relativi all'anno base, si è tenuto conto del valore degli interventi che li hanno originati, ovvero gli interventi capitalizzati: gli interventi relativi a manutenzioni straordinarie e adeguamenti a norma, valorizzazioni, interventi su spazi regolati e di natura trasportistica, escludendo interventi riguardanti porzioni immobiliari in ambiti esclusivamente non ferroviari ed i parcheggi.

Gli ammortamenti relativi ad interventi riguardanti manutenzioni straordinarie, una quota residuale delle valorizzazioni, spazi regolati assegnati alle IIFF, spazi di natura trasportistica, esclusiva o mista, e aree di servizio comune, sono stati attribuiti al perimetro regolato mediante l'insieme dei *driver* specifici dei cespiti. In particolare, rispetto all'andamento previsionale 2024-2028 dei costi complessivi delle suddette tipologie di investimento, la quota di ammortamenti attribuita al perimetro regolato è stata determinata in base all'incidenza media nell'anno base 2022 degli investimenti regolati rispetto agli investimenti complessivi. Diversamente, gli ammortamenti relativi alle "Altre Immobilizzazioni" sono stati attribuiti al perimetro regolato tramite il medesimo *driver* utilizzato per i costi pro-quota.

Gli ammortamenti hanno registrato, nel primo periodo regolato, un progressivo incremento nel tempo, poiché a partire dal 2016 le Convenzioni hanno posto in carico a Grandi Stazioni Rail, entro il proprio perimetro gestionale, la realizzazione di interventi di manutenzione straordinaria e adeguamenti a norma (ad eccezione della stazione di Roma Tiburtina, per la quale è stabilito che il proprietario ne sostenga l'onere), essendo stato esaurito l'importo per tale tipologia di interventi inizialmente stanziato da RFI. Per le ragioni sopra esposte, si prevede che l'aumento degli ammortamenti possa interessare anche il secondo periodo regolato, fino alla stabilizzazione di flussi tra nuove capitalizzazioni e cessazione di quelle in essere, per raggiungimento della fine vita utile delle opere nel frattempo realizzate.

### .03 Determinazione e remunerazione del Capitale Investito Netto

Il CIN è stato determinato in accordo con quanto previsto dalla Misura 18 della Delibera 95/2023 e risulta essere costituito dalle seguenti componenti:

- a) (+) Immobilizzazioni nette rappresentate da immobilizzazioni materiali e immateriali esistenti;
- b) (+) Lavori in Corso (*Lic*) - Immobilizzazioni in corso e acconti;
- c) ( $\pm$ ) Capitale Circolante Netto;
- d) (-) Poste rettificative rappresentate dal TFR o altri fondi.

La somma algebrica di tali componenti dà luogo al CIN relativo all'anno base 2022.

Le singole componenti per l'anno base 2022 ammontano rispettivamente a:

- a) Immobilizzazioni nette pari a circa 27.275 Eur/'000;
- b) Immobilizzazioni in corso e acconti pari a circa 7.873 Eur/'000;
- c) Capitale Circolante Netto pari a 758 Eur/'000;
- d) Poste rettificative rappresentate dal TFR o altri fondi pari a 93 Eur/'000.

Il Capitale Investito Netto per l'anno base risulta essere pari a 35.813 Eur/'000.

La remunerazione del capitale investito netto (CIN) è stata determinata con l'utilizzo del nuovo WACC definito da parte dell'Autorità ad un valore pari a 8,37% come da nota protocollo n.0028499/2023 pervenuta a mezzo PEC del 13/07/2023.



La remunerazione del capitale investito netto (CIN) per l'anno 2022, applicando un WACC del 8,37%, risulta essere pari a 2.998 Eur/'000.

#### **.04 Determinazione dei ricavi regolati per l'anno 2022 e poste figurative**

Come definito dalla Delibera ART 95/2023 (Misura 42.3.2), nel modello tariffario 2024-2028 è stato previsto l'inserimento di una componente tariffaria aggiuntiva, a partire dall'anno 2025 (in conseguenza di quanto previsto dalla Misura 42.3.1), correlata alla posta figurativa, di segno positivo, dovuta alla differenza fra:

- A. il montante dei corrispettivi ottenuti applicando il regime provvisorio previsto per l'anno T<sub>1</sub> (2024), che richiede per il calcolo della tariffa l'applicazione dell'inflazione attesa alla tariffa 2023;
- B. il montante dei corrispettivi per l'anno 2024, come risultano dalla puntuale applicazione della Delibera ART 95/2023 per il calcolo dei corrispettivi prevista dalla Delibera ART.

Nello specifico, per costruire i corrispettivi di cui al precedente punto B, è stato sviluppato il calcolo del corrispettivo 2024 a partire dai costi effettivi consuntivati nell'anno base 2022, costituiti da:

- a. costi operativi fissi (costo del personale) e variabili (altri costi aziendali) direttamente e indirettamente (tramite driver) allocabili al perimetro regolato;
- b. costi di conduzione;
- c. canone di retrocessione;
- d. ammortamenti;

incrementati del margine ragionevole rappresentato dal WACC sul CIN regolato e facendoli evolvere poi per gli anni successivi secondo i seguenti criteri:

- a.1 costi operativi fissi (costo del personale): evoluzione secondo previsione del tasso di inflazione atteso desunto dal DEF Aprile 2023;
- a.2 costi operativi variabili: evoluzione secondo previsione del tasso di inflazione atteso desunto dal DEF Aprile 2023 e lieve aggiornamento dei volumi, atteso lo stato di sostanziale *full occupancy* di spazi regolati nel *network* di stazione;
- b. costi di conduzione: ridotti nel 2023 a seguito della diminuzione delle tariffe energetiche rispetto al 2022, con successiva evoluzione dal 2024 evoluzione secondo previsione del tasso di inflazione atteso desunto dal DEF Aprile 2023, ciò nonostante detti costi non siano soggetti solamente alle dinamiche inflattive, ma anche a fattori esterni ed esogeni non controllabili a priori da politiche gestionali e interne della Società, come il contesto normativo e le dinamiche degli appalti di servizi;
- c. canone di retrocessione: evoluzione secondo quanto riportato nel successivo punto vii);
- d. ammortamenti: evoluzione secondo previsione investimenti programmati, principalmente di manutenzione straordinaria nelle stazioni.

Da ciò deriva una posta figurativa per il 2024 positiva pari a circa 2.038 Eur/'000, che sarà recuperata, come da previsioni contenute nella Delibera, assicurandone la neutralità finanziaria, nel corso dei rimanenti anni di periodo regolato 2025-2028.



Inoltre, anche per le annualità 2022 e 2023 si è proceduto con l'inserimento delle poste figurative a copertura dei disavanzi registrati (2022) e attesi in base ai dati di *pre closing* (2023), come di seguito meglio specificato.

## **2022**

L'ammontare dei ricavi tariffari da servizi extra-PMdA erogati alle imprese ferroviarie per l'anno base 2022 ammonta a circa 13.729 Eur/'000. Questo ammontare è il risultante dell'applicazione, alle tipologie di spazi regolati, di una tariffa costruita nel rispetto delle previsioni ART precedenti alla pubblicazione della Delibera 95/2023 e, perciò, diversa nelle sue disposizioni, per esempio, per gli elementi a riferimento per la remunerazione del Capitale Investito Netto (CIN), oltre che per l'imprevedibile evoluzione dei costi operativi e di Conduzione a causa dell'aumento dei prezzi dei materiali e dell'energia. Al riguardo, la remunerazione del CIN, quale componente per la costruzione della tariffa, fa riferimento ad un WACC di 6,08% sottostimandone il risultato rispetto quello che ne deriva dall'applicazione dell'impianto dispositivo della Delibera a condizioni vigenti.

Già solo la considerazione di questo fattore comporta l'inserimento di una posta figurativa pari alla differenza tra l'EBIT consuntivato per l'anno 2022 e la remunerazione del CIN calcolato con il WACC corrente pari a 8,37%.

Il differenziale tra i due valori, cioè 2.998 Eur/'000 (Remunerazione CIN) e 1.657 Eur/'000 (EBIT consuntivato), porta all'identificazione di una posta pari a circa 1.340 Eur/'000 che si prevede venga recuperata, insieme alla posta figurativa prevista espressamente nella Delibera 95/2023 per l'esercizio provvisorio 2024, nel corso del periodo 2025-2028, in questo caso senza l'applicazione di alcuna rivalutazione finanziaria.

## **2023**

Nel rispetto dell'applicazione delle misure contenute nella Delibera, la costruzione della tariffa per l'Anno Ponte 2023 (T<sub>0</sub> di periodo regolato) è necessaria per l'evoluzione dei successivi anni di periodo tariffario e si basa a sua volta sui dati contabili dell'anno base 2022. Il rispetto di queste previsioni conduce all'identificazione nel modello tariffario di un ammontare di ricavi regolati per l'anno 2023 che dovrebbe essere sensibilmente maggiore rispetto a quelli in corso di consuntivazione per lo stesso anno. Allo stesso modo del precedente esercizio 2022, queste condizioni portano all'identificazione di una ulteriore posta figurativa, calcolata come differenza tra i ricavi di prossima consuntivazione per l'anno 2023 (dato previsionale di *pre closing*) derivanti dall'applicazione delle tariffe regolate 2023 e quelli che sarebbero stati dovuti dalle IIFF grazie all'applicazione e al nuovo tasso di remunerazione dei corrispettivi riconosciuto dalla Delibera ART 95/2023.

L'ammontare di questa posta ammonta a circa 2.410 Eur/'000 e allo stesso modo del caso precedente, si prevede che venga recuperata nel corso del periodo 2025-2028, in questo caso senza l'applicazione di alcuna rivalutazione finanziaria.

### **Primo periodo regolato**

Infine, e per analogia con le poste figurative precedentemente esposte, si prevede il parziale recupero dei disavanzi registrati durante il precedente periodo regolato 2017-2021, come evidenziato nel Documento Metodologico ex Misura 57 della Delibera 96/2015 relativo all'anno 2020 (periodo 2022/2026). Più nello specifico, la particolare situazione economica del Paese, derivata dai gravi eventi pandemici che lo hanno interessato negli anni 2020 e 2021, aveva indotto la Società ad escludere dal disavanzo complessivo del primo



periodo regolato quello registrato negli anni 2020 e 2021, limitando così a circa 766 Eur/’000 l’importo del disavanzo registrato nel primo periodo per il quale si intende prevedere apposita posta figurativa del secondo periodo regolato, a decorrere dall’anno 2025. Anche in questo caso, come per il 2022 e 2023, l’Operatore di impianto non prevede l’applicazione di alcuna rivalutazione finanziaria.

**ii) nel caso in cui l’operatore fornisca l’accesso ad impianti di servizio e risulti eccessivamente oneroso redigere una contabilità separata per singolo impianto di servizio o per categorie di impianti individuate secondo quanto previsto dalle disposizioni di cui alla Misura 58 e alla Misura 62: relazione in cui si illustri, sulla base dell’analisi del processo produttivo e delle correlazioni esistenti tra i costi e parametri agevolmente misurabili (quali ad esempio la superficie delle aree utilizzate o il numero di addetti), oltreché della distribuzione della domanda, se sia possibile stimare differenze sensibili dei costi unitari tra un impianto di servizio e l’altro, ed in tal caso si quantifichino tali differenze;**

La Società si configura come Operatore di impianto che eroga servizi di gestione nelle principali 14 stazioni ferroviarie italiane aventi tutte caratteristiche fisiche assimilabili e gestite attraverso contratti di appalto per lotti che includono più stazioni.

Pertanto, il corrispettivo regolato, come anche la contabilità regolatoria, è stata redatta a livello di “*network*”, proprio perché configurabile come unica categoria di impianto caratterizzata da un livello simile dei costi unitari, oltre che per la difficoltà oggettiva ad associare in maniera puntuale le componenti economiche e patrimoniali ai singoli impianti.

**iii) informazioni di sintesi sul livello di utilizzo degli impianti e sui volumi di produzione consuntivati per l’Anno base e previsti per ogni anno del periodo tariffario, nonché sulle metodologie di stima adottate;**

Al fine della costruzione dei ricavi da tariffa per il periodo regolato 2024-2028 sono stati utilizzati dei livelli di utilizzo medi equivalenti degli spazi regolati e delle relative destinazioni d’uso stabili per tutta la durata del periodo, a causa della sostanziale *full occupancy* degli spazi regolati richiesti, pubblicati per tipologia e per singola stazione all’interno dei singoli Piani di Utilizzo di Stazione (PUDS).

L’invarianza dei volumi attesi è inoltre confermata dalla variazione percentuale trascurabile registrata negli esercizi precedenti, mediamente pari a circa lo 0,1% annuo. Eventuali modifiche dei livelli di occupazione risultano, pertanto, al momento non prevedibili, e nel caso comunque marginali e trascurabili.

Più nello specifico, considerando il livello complessivo degli spazi regolati afferenti alle 14 stazione in gestione, si riporta il livello di utilizzo previsto per gli spazi, in termini di superfici calpestabili in metri quadri:

Tipologia	Spazi Regolati mq						
	Medi Equivalenti						
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Biglietterie	5.915	5.915	5.915	5.915	5.915	5.915	5.915
Uffici	9.939	9.962	9.962	9.962	9.962	9.962	9.962
Locali di servizio	1.570	1.570	1.570	1.570	1.570	1.570	1.570
Desk	48	49	49	49	49	49	49
Emettitori	463	464	475	475	475	475	475
Regola Code	603	603	603	603	603	603	603
Obliteratrici	336	336	336	336	336	336	336
<b>TOTALI</b>	<b>18.874</b>	<b>18.899</b>	<b>18.910</b>	<b>18.910</b>	<b>18.910</b>	<b>18.910</b>	<b>18.910</b>



**iv) illustrazione delle valutazioni compiute, ai sensi del paragrafo 42.5 della Delibera, sul carattere fisso o variabile dei costi operativi;**

Al fine di identificare quali voci tra i costi operativi sostenuti dalla Società possano essere distinti tra fissi e variabili, è stata svolta un'analisi di tipo funzionale e qualitativo sulle caratteristiche delle singole classi di costo. Il risultato ha condotto all'identificazione di un'unica voce di costo a carattere fisso, preponderante in termini di peso sul totale rispetto alle altre voci. Questa risulta essere quella del costo del personale, con un peso pari a circa il 65% del totale. Infatti, il costo del personale non è influenzato dai volumi di produzione e dalla percentuale di spazi regolati dati in locazione.

I rimanenti costi, invece, sono ritenuti dipendenti anche dai volumi di spazi regolati assegnati, seppur in uno scenario di sostanziale invarianza degli stessi, come rappresentato al punto precedente

**v) illustrazione delle scelte di determinazione delle tariffe adottate, e dei criteri a tal fine utilizzati, dando evidenza della coerenza con quanto previsto dalla Misura 48;**

La costruzione dei corrispettivi avviene sulla base della definizione degli spazi di utilizzo, distinguendo sostanzialmente tra attività aperte al pubblico, caratterizzate da elevati flussi di viaggiatori, elevati standard qualitativi e impegni in termini di modalità e tempi di intervento - quali biglietterie tradizionali e *self service*, desk, regola code, oblitteratrici - e attività non aperte al pubblico, situate generalmente in aree remote e di *back office* di stazione con intensità di utilizzo e modalità di intervento alquanto differenti - quali uffici, e relative pertinenze, locali di servizio.

Lo sfruttamento intensivo degli spazi situati presso le aree pubbliche comporta pertanto la determinazione di un corrispettivo unitario più elevato rispetto agli altri spazi di *back office* detenuti dalle Imprese Ferroviarie.

**vi) nel caso in cui l'operatore d'impianto fornisca sia l'accesso ad impianti di servizio, che dei servizi su tali impianti: informazioni sulla possibilità della prestazione in proprio di servizi e sulle condizioni economiche applicabili, con riferimento all'intero periodo tariffario;**

Il caso di specie non si applica al presente Operatore di impianto.

**vii) nel caso in cui, in ragione delle specifiche caratteristiche del processo produttivo, la formula di cui al paragrafo 42.5 non rifletta in modo adeguato la dinamica dei costi operativi: relazione che illustri nel dettaglio le modifiche introdotte alla formula e le motivazioni di tali modifiche;**

In relazione alla dinamica dei costi operativi, la Misura 42.5. della Delibera ART 95/2023 prescrive che suddetti costi dovrebbero evolvere lungo il periodo regolato in misura tale che essi non siano superiori anno su anno ai costi operativi stimati per l'anno precedente moltiplicati per il tasso di inflazione atteso e considerato l'obiettivo annuale di tasso di efficientamento sui costi operativi.

Alla luce di questa prescrizione è opportuno precisare che GS Rail offre una specificità dei servizi rientranti nel perimetro regolato che per la loro peculiarità implicano un'elevata intensità del fattore "umano", in quanto funzionale ad assicurare servizi efficienti all'interno delle stazioni di cui è concessionaria (come ad esempio presidi tramite personale impiegato nella sicurezza all'interno delle stazioni, servizi e presenza di macchinari relativi alle pulizie e alla raccolta rifiuti, ecc.). In particolare, i crescenti livelli di servizio attesi nelle stazioni in materia di sicurezza, qualità, decoro, ecc. e le relative attività di controllo sugli *outsourcer*



espletate dal personale di GS Rail, non consentono efficientamenti in valore assoluto dei costi operativi e di conduzione.

Inoltre, i costi degli *outsourcer* sono determinati dall'andamento decrescente dei ribassi economici offerti nell'ambito delle gare pubbliche anche in relazione al crescente peso della componente tecnica dell'offerta. Oltre a questo, la nuova normativa in materia di appalti pubblici, espressamente impone l'applicazione della revisione prezzi e di altri strumenti a tutela del mantenimento dell'equilibrio contrattuale.

In aggiunta, anche la natura prevalentemente immobiliare degli investimenti, in gran parte legati al mantenimento dei complessi di stazione monumentali e di interesse storico, non si presta ad efficientamenti dei relativi costi sostenuti, che risultano pertanto anch'essi crescenti nel tempo.

Pertanto, le prescrizioni contenute nella Misura poc'anzi citata, nel rispetto delle previsioni della Delibera, sono state adattate al caso di specie eliminando le previsioni relative al tasso obiettivo di efficientamento e, perciò, la dinamica dei costi operativi - nel rispetto del mantenimento dei volumi per la *full occupancy* prevista per gli spazi regolati - è previsto che si evolva considerando unicamente il tasso di inflazione previsto anno su anno.

**viii) con riferimento alla dinamica dei costi operativi, nel caso di fattori produttivi per i cui prezzi sia possibile prevedere un andamento sensibilmente diverso da quello del tasso di inflazione, e per i quali l'operatore dell'impianto di servizio non ritenga conseguentemente applicabile la metodologia descritta nella presente Misura: descrizione delle modifiche apportate a detta metodologia e illustrazione delle relative motivazioni;**

A seguito dello svolgimento di un'analisi di tipo qualitativo-funzionale sulla dinamica dei costi operativi e sulla loro prevedibile evoluzione lungo il periodo regolatorio, sono state identificate due voci di costo che non rispettano una previsione di andamento afferente unicamente al tasso di inflazione, bensì dinamiche interne e contrattuali della Società.

La prima voce è rappresentata dal canone di concessione, cioè il corrispettivo dovuto alla proprietà (RFI – FSI e FSSU) in forza delle Convenzioni 2016. Tale corrispettivo, come precedentemente descritto, è pari al 40% dei ricavi derivanti dall'utilizzo delle porzioni immobiliari (con esclusione dei ricavi derivanti dal riaddebito dei costi di conduzione) per tutte le stazioni in concessione a GS Rail, ad eccezione della stazione di Roma Tiburtina (RTB). Poiché l'andamento evolutivo dei ricavi sui quali calcolare il 40% di corrispettivo dovuto segue le dinamiche sottostanti le tre componenti che lo compongono – Ammortamenti, Costi operativi e Remunerazione del capitale investito – il suo evolvere non può seguire unicamente il parametro dell'inflazione.

Più nello specifico, il canone di retrocessione subirà gli effetti dell'andamento delle poste patrimoniali che compongono il Capitale Investito Netto (CIN), delle sue dinamiche evolutive, e quelle degli ammortamenti, influenzate a loro volta dall'ammontare degli investimenti e interventi già sostenuti e da sostenere.

La seconda voce è rappresentata dall'ammontare dei costi per la stazione di Roma Tiburtina per la quale, a seguito dell'applicazione del principio contabile IFRS 16, il minimo garantito previsto da Convenzione, precedentemente classificato nei costi per godimento beni di terzi, è stato parzialmente rilevato negli ammortamenti a seguito dell'iscrizione nelle attività non correnti del “diritto d'uso” conformemente a quanto previsto dal suddetto principio contabile. Perciò, al fine di stimare il costo imputabile alla gestione della suddetta stazione, dapprima è stata scomputata la quota parte afferente agli ammortamenti dell'anno



del diritto d'uso dagli ammortamenti totali e, successivamente, allocata tra le voci dei costi variabili sotto la voce "Costi per la stazione di Roma Tiburtina". La voce di costo appena descritta, dunque, non segue dinamiche evolutive di carattere inflattivo ma l'andamento afferente agli ammortamenti a seguito dell'iscrizione parziale del minimo garantito previsto dalla Convenzione nelle attività non correnti tra i "diritti d'uso".

Rileva, inoltre, che per quanto attiene la voce di costo afferente ai servizi di conduzione, anche detti costi di *facility*, l'anno 2023 è stato caratterizzato da una significativa diminuzione dell'impatto di questa voce sui costi operativi totali rispetto l'esercizio precedente, grazie ad un primo assestamento dello scenario macroeconomico ed energetico che aveva caratterizzato l'anno 2022 a seguito dello scoppio del conflitto russo-ucraino. La *ratio* attiene, principalmente, alla diminuzione dei costi relativi alle sotto-voci "costi per servizi", categorie afferenti alle utenze di energia e gas. Alla luce del contesto di incertezza che ancora caratterizza lo scenario macroeconomico nazionale e sovranazionale, la voce dei costi per *facility* è stata fatta evolvere lungo il periodo di piano regolato considerando l'inflazione attesa, non essendovi lo spazio e la possibilità per considerare ulteriori ribassi delle materie prime