

GRANDI STAZIONI RAIL S.P.A.

Documento metodologico, ai sensi della misura 41 della Delibera dell’Autorità di regolazione dei Trasporti n. 96/2015, concernente le modalità con cui sono stati determinati i corrispettivi richiesti nell’ambito del periodo tariffario, sia con riferimento all’evoluzione prevista dei costi, dell’inflazione e del livello di utilizzo dell’impianto, sia alle scelte di articolazione delle tariffe effettuate con rendicontazione dei costi e dei ricavi dell’anno precedente (2021) e dei volumi di servizi erogati nonché il listino dei corrispettivi per il successivo orario di servizio ed il livello di utilizzo previsto per l’impianto

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”)**.

Si illustra di seguito la metodologia adottata da GS Rail in qualità di Operatore d’Impianto, come definito dal D. Lgs. n. 112/2015, per determinare i corrispettivi richiesti nell’ambito del periodo tariffario (2022-2026), per l’anno 2023, con riferimento all’evoluzione prevista dei costi, dell’inflazione e del livello di utilizzo degli impianti e alle scelte di articolazione delle tariffe applicate nella rendicontazione dei costi e dei ricavi dell’anno 2021 (anno di riferimento del periodo tariffario), nonché dei volumi di servizi erogati.

Ciò 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 2021, 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 anche per la predisposizione del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 redatto sul presupposto della continuità aziendale ed approvato dall'assemblea degli azionisti in data 5 aprile 2022.

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", includendo emettitrici automatiche *self service*, indicate per brevità con BSS), *desk* informativi, obliteratedrici, 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"), con esclusione dei servizi di assistenza/accoglienza offerti da altri Operatori di stazione.

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;
- aree destinate a *desk* informativi;
- aree per l'installazione di obliterate 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 e ricevere 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 e *desk* informativo, nell'ipotesi del mantenimento degli attuali tipologici e relativi ingombri di massima, omogenei tra le diverse Imprese Ferroviarie, che presentano un'occupazione fisica indicativa dell'area entro un metro quadro.

Per le aree destinate all'uso di “obliterate” 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

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 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 negli ammortamenti a seguito dell’iscrizione nelle attività non correnti del “diritto d’uso” conformemente a quanto previsto dall’IFRS16. Tale ammortamento è stato incluso nella colonna dell’attività regolata applicando il medesimo criterio di allocazione previsto per le immobilizzazioni nette. Si rileva che, il costo relativo al canone di retrocessione 2021 diminuisce, in quanto nell’ambito dei ricavi cresce la quota dei costi di conduzione, esclusi dalla base di calcolo della detta retrocessione.
- 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”. Si rileva che nel 2021 si è registrato un sensibile incremento dei costi di conduzione, ricompresi nella voce “costi per servizi”, in ragione principalmente dell’aumento delle utenze e delle materie prime.

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.).

Si rileva che nel 2021 si è registrata una sostanziale stabilità dei costi operativi indiretti, la cui voce prevalente è riferita al personale condizionata dal perdurare degli effetti pandemici (mantenimento smartworking, riduzione trasferte, straordinari, 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. I costi relativi alla funzione locazioni direzionali -consistente nello sfruttamento economico in esclusiva di unità ad uso direzionale, quali uffici, recettivo e logistica- sono invece attribuiti in maniera puntuale, previa specifica analisi e ponderazione delle attività riferite agli ambiti regolati, considerata la centralizzazione della gestione contrattuale, negoziale e dei rapporti con le Imprese Ferroviarie, che si presta ad una specifica rendicontazione.

La Tabella seguente riporta i pesi, attribuiti a ciascuna tipologia di spazio sulla base dei diversi assetti societari e regimi contrattuali del 2021, invariati rispetto a quelli del 2020

Tipologia spazi	Peso 2021
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

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 non ferroviari, estranei ai fabbricati civili ove le aree biglietteria e gli spazi funzionali all'esercizio ferroviario utilizzati dalle Imprese Ferroviarie sono collocate (ambiti ferroviari costituiti prevalentemente da fabbricati viaggiatori, atri, marciapiedi e sottopassi).

Si evidenzia che con la descritta operazione di scissione societaria si è proceduto alla sottoscrizione delle Convenzioni 2016, di cui alla premessa, che hanno confermato le previsioni economiche e di manutenzione straordinaria originariamente previste dalla Convenzione del 2000, ridefinendone gli ambiti di competenza tra Grandi Stazioni Rail SpA e Grandi Stazioni Retail SpA.

Nello specifico, esaurito l'importo per manutenzione straordinaria e adeguamenti a norma inizialmente stanziato da Rete Ferroviaria Italiana SpA, le Convenzioni pongono in carico a Grandi Stazioni Rail SpA, per il proprio perimetro gestionale, la realizzazione di questa tipologia di interventi (ad eccezione della stazione di Roma Tiburtina, dove il proprietario è stabilito ne sostenga l'onere). Per tali ragioni, gli ammortamenti hanno registrato nel primo periodo regolato e vedranno anche per il secondo un progressivo incremento nel tempo, di cui si è tenuto conto nella tariffa 2022-2026, fino alla stabilizzazione di flussi tra nuove cespitazioni e cessazione di quelle in essere per raggiungimento della fine vita utile delle opere nel frattempo realizzate.

Si riportano quindi di seguito tabelle che precisano il peso delle tipologie di spazi attribuito sulla base dei diversi assetti societari e regimi contrattuali, invariati rispetto a quelli del 2020

Tipologia spazi	Peso 2021
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
Emettitrici	6
Regola code	1

Obliteratrici	1
Biglietterie - locali di servizio	0,15
Spazi funzionali esercizio ferroviario - locali di servizio	0,1
Spazi funzionali esercizio ferroviario - uffici	0,5
Spazi funzionali esercizio ferroviario - uffici - pertinenze	0,1
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 90 giorni e pagamento dei fornitori a 120 giorni. I termini di incasso e pagamento non hanno subito variazioni rispetto al 2020 a seguito del perdurare dei ritardi legati all'emergenza COVID-19.

La somma algebrica rappresenta il CCN.

- b) **Immobilizzazioni nette:** tale valore è stato determinato sulla base dei valori di bilancio, inclusi 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 (*i.e.* 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, ove si prevede un utilizzo dell'aliquota fiscale effettiva, sia applicabile 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.

Si è ritenuto, in assenza di diverse determinazioni di codesta On.le Autorità, di mantenere, per il secondo quinquennio regolato, la medesima impostazione.

GS Rail ha proceduto alla determinazione, sulla base delle risultanze delle analisi condotte, di tariffe aggiornate per il primo anno del secondo periodo regolatorio.

La determinazione dei corrispettivi per i servizi per l'anno 2023

Si è addivenuti alla determinazione, in conformità al modello regolatorio indicato dall'Autorità, ai sensi dell'art. 17, commi 10 e 11, del D.Lgs. 112/2015, dei corrispettivi per i servizi diversi dal PMdA:

- a) garantendo la correlazione ai costi, pertinenti ed efficienti, del Periodo tariffario considerato, in conformità ai criteri definiti dall'Autorità;
- b) a partire dai costi relativi all'esercizio contabile dell'anno 2021 di cui si assumono i dati del bilancio, approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, e sulla cui base l'operatore di impianto ha, in coerenza, predisposto la contabilità regolatoria certificata secondo i criteri definiti dall'Autorità;
- c) durante l'esercizio che si interpone tra l'Anno di riferimento ed il relativo anno del Periodo tariffario, nel corso del quale Grandi Stazioni Rail provvede agli adempimenti inerenti alla elaborazione.

In merito alla dinamica dei costi, valutata in termini evolutivi secondo i principi ed i criteri dettati dall'Autorità, a partire dall'anno base e fino al compimento del periodo tariffario quinquennale, si rappresenta che l'ambito delle stazioni ferroviarie vede un progressivo incremento di servizi, legato ad esigenze di sicurezza e *compliance* normativa (*safety* e *security*) per i quali non appare ipotizzabile, nemmeno nel lungo periodo, una riduzione dei costi complessivi.

Inoltre, sulla base di quanto previsto dalle misure 10 e 42 della delibera 96/2015 e dal punto 6 della delibera 84/2016, l'efficientamento tariffario ivi indicato si ritiene sia previsto per il solo primo periodo regolato, in considerazione della natura immobiliare e a bassa intensità tecnologica dei servizi di stazione, che non appare possa essere indefinitamente suscettibile di efficientamento.

Nello specifico, diverse voci comprese nella tariffa, quali i costi delle attività di *facility* effettuate da appaltatori affidatari dei servizi, le utenze centralizzate, i costi del personale interno di GS Rail, ecc. risentono sia delle dinamiche di aumento dei prezzi al consumo e della materia prima/vettori energetici, sia della variabilità dei ribassi conseguibili in sede di aggiudicazione per l'*outsourcing* delle attività mediante gare ad evidenza pubblica –ribassi particolarmente elevati per i contratti vigenti nel primo periodo regolato, che potrebbero non essere confermati dal mercato in ragione del quadro generale determinato dall'emergenza COVID-19 e dai relativi maggior oneri.

Ai fini della definizione della tariffa per il periodo regolatorio si è, inoltre, tenuto conto delle dinamiche relative agli ammortamenti che vedono un naturale e progressivo incremento negli anni in conseguenza degli assetti contrattuali della società, che ha assunto a proprio carico - successivamente alla scissione societaria del 2016 (con effetto al 1 luglio 2016) - gli oneri concernenti la manutenzione straordinaria delle stazioni gestite.

Per quanto attiene i costi relativi al primo periodo regolato (2017/2021) si è proceduto all'inserimento di un importo di circa € 1.276.000 complessivi, determinato dal recupero di una parte del differenziale tra quanto derivante dal mantenimento della tariffa costante per l'intero primo periodo regolato e la consuntivazione dei costi sostenuti, limitando il recupero stesso -sottoposto alla retrocessione prevista dalla Convenzione- agli esercizi pre-pandemia. Tale differenziale di importo, ove contabilizzato nella tariffa dell'esercizio di riferimento, avrebbe comportato infatti un aumento della tariffa, che si è ritenuto di riportare al successivo periodo regolatorio, a seguito della stabilizzazione della contabilità regolatoria dei primi anni.

Per quanto attiene i criteri di allocazione dei costi nel secondo periodo regolatorio si fa rinvio a quanto precisato sopra ai punti 5 a) e 5 b).

In considerazione di quanto sopra esposto, si riportano di seguito le *assumptions* con cui sono stati determinati i corrispettivi per i servizi per l'anno 2023:

- previsione mantenimento *stock* 2021 degli spazi regolati e relative destinazioni d'uso;
- mantenimento medesimi pesi, attribuiti a ciascuna tipologia di spazio, di cui alle tabelle 5 a) e 5 b);
- determinazione del perimetro dei costi regolati secondo i medesimi criteri seguiti nel primo periodo regolato, aggiornati a seguito delle dinamiche di aumento dei prezzi al consumo e della materia prima/vettori energetici (rif. indice ISTAT utilizzato per il 2023: dicembre 2021 vs dicembre 2020 pari all'1,9%), con esclusione dell'efficiamento;
- mantenimento criteri di determinazione dei costi regolati di cui al punto precedente, in continuità con il primo periodo regolato, con integrazione dei costi di ammortamento crescenti nel periodo, in ragione di quanto sopra precisato, e del recupero di parte del differenziale, in quote annue di eguale importo, risultante al termine del primo periodo regolato, in conseguenza dell'applicazione di una tariffa costante e della consuntivazione dei maggiori costi sostenuti;
- aggiornamento del WACC considerando le variazioni dei parametri Risk Free Rate, Beta Equity, Equity risk premium, e Premio sul debito. Pertanto in conseguenza dell'applicazione dei parametri aggiornati si applica una riduzione dell'indice di remunerazione del capitale investito tra primo e secondo periodo regolato.

Con riferimento a quanto previsto dalla misura 41 della Delibera 96/2015 ed al fine di assicurare una adeguata trasparenza sulle condizioni di offerta si precisano di seguito:

a) i costi e i ricavi dell'anno precedente (2021), determinati sulla base delle *assumptions* precedentemente descritte, con i volumi dei servizi erogati;

- Ricavi regolati pari ad Euro 12.862.385
- Costi operativi pari ad Euro 8.575.441;
- Ammortamenti pari ad Euro 2.508.783;
- Remunerazione del capitale investito netto pari ad Euro 2.348.705;
- Volumi dei servizi erogati pari a mq 19.454.

b) il listino dei corrispettivi per il periodo regolatorio e il livello di utilizzo previsto gli spazi (superfici).

Tariffe per l'utilizzo e quantità degli spazi regolati 2023

Tipologia	Valore €/mq	Spazi Regolati mq
Biglietterie	1.133	6.275
Uffici	355	10.456
Locali di servizio	226	1.329
Desk	6.803	53
Emettitrici	6.803	488
Regola code	340	489
Obliteratrici	170	364
		19.454