

GRANDI STAZIONI RETAIL S.p.A.

**Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regulatoria
predisposta in accordo con la delibera ART n. 96 del 13 novembre
2015**

Anno 2023

Indice

1. Introduzione	3
2. Criteri per la determinazione della Tariffa	5
3. Definizione del perimetro delle attività regolate e degli spazi fisici oggetto dei servizi erogati	6
4. Identificazione dei costi rilevanti ai fini della determinazione della Tariffa	6
<i>i) Costi operativi diretti e indiretti</i>	7
<i>ii) Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali</i>	7
<i>iii) Remunerazione del capitale investito netto</i>	8
5. Identificazione del driver per l'allocazione dei costi rilevanti identificati ai fini della determinazione della Tariffa	10
6. Costi condominiali – precisazioni	10
7. Valore massimo tariffario	10
ALLEGATO 1	11

1. Introduzione

Lo scopo del presente documento, redatto in ottemperanza all'atto di regolazione adottato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con delibera n. 96 del 13 novembre 2015 (di seguito "**Delibera ART 96/2015**"), è illustrare le modalità con cui sono determinati i corrispettivi richiesti da Grandi Stazioni Retail S.p.A. (di seguito "**GS Retail**" o la "**Società**") con riferimento ai servizi resi alle imprese ferroviarie nell'ambito del periodo tariffario come definito dalla Misura 3 della Delibera ART 96/2015 (di seguito "**Tariffa**"), determinato con riferimento all'esercizio contabile del 2021 quale "Anno base".

La Società ha determinato la Tariffa, come di seguito illustrato, in accordo con i requisiti previsti dall'atto di regolazione della Delibera ART 96/2015. In particolare, il presente documento illustra la metodologia adottata dalla Società per la predisposizione della contabilità regolatoria relativa ai servizi che GS Retail offre alle imprese ferroviarie in applicazione di quanto previsto al Titolo III "Regolazione economica - altri servizi".

Inoltre, al fine di superare alcune contestazioni sollevate nell'ambito del procedimento avviato con Delibera ART 97/2021 del 1° luglio 2021, sono state apportate talune modifiche al calcolo della tariffa, come comunicate dalla Società all'ART con propria nota in data 20 giugno 2022 (di seguito anche semplicemente "comunicazione") a seguito dell'audizione svolta in data 8 giugno 2022.

In particolare, la Società ha convenuto di: (i) espungere dal computo del Capitale Investito Netto le partecipazioni detenute in Retail Group S.p.A. e GS Ceska; (ii) eliminare le voci "Altre attività non correnti" e "Investimenti immobiliari" in quanto riferite rispettivamente alla Galleria Ipogea Metronapoli e all'immobile di proprietà in Venezia S.Lucia, entrambe aree in cui non sono presenti lounge; ; inoltre; (iii) suddividere gli investimenti immobiliari e i relativi ammortamenti nel seguente modo:

- a. Gli investimenti già presenti all'atto di scissione parziale del 28 giugno 2016: tali elementi e relativi ammortamenti sono stati allocati alla Unit Leasing in base al peso relativo del fair value della Unit Leasing stessa sul totale fair value della Società, sulla base della perizia di un esperto;
- b. Gli investimenti realizzati dalla Società e relativi ammortamenti sono stati allocati direttamente alla Unit Leasing qualora interamente riferibili a quest'ultima sulla base del centro di costo;

Infine, con riferimento alle contestazioni emerse in relazione ad alcune voci che concorrono alla definizione del WACC, la Società ha fatto propria la metodologia definita dalla Società Brattle, che appare coerente con le indicazioni dell'Autorità.

L'ambito di applicazione dei servizi offerti da GS Retail, di cui alla Misura 36 comma 1 dell'atto di regolazione allegato alla Delibera 96/2015, è rappresentato dagli "impianti e servizi a diritto di accesso garantito" e, in particolare, sub i) "*alle stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario*". Ciò in quanto con la Misura 11.4 della Delibera 130/2019 – "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari", l'ART ha stabilito che gli spazi richiesti dalle

imprese ferroviarie per poter prestare servizi di accoglienza e assistenza alla propria clientela rientrano tra le “strutture funzionali e necessarie per l’esercizio ferroviario” di cui all’art. 13, comma 2, lett. a) del D.Lgs. 112/2015, imponendo conseguentemente ai gestori di stazione di provvedere ad “apportare le necessarie integrazioni ai sistemi tariffari elaborati ai sensi della Delibera dell’Autorità n. 96/2015 (...)”.

L’avvio delle attività della Società deriva dall’atto di scissione parziale del 28 giugno 2016 (efficace a decorrere dal 1° luglio 2016) a rogito del notaio Dott. Paolo Castellini di Roma rep. N. 81683 con il quale Grandi Stazioni S.p.A. ha scisso i propri rami di azienda “*retail*” e “*real estate*”, rispettivamente, in favore di GS Retail e Grandi Stazioni Immobiliare S.p.A., mutando altresì la propria denominazione sociale da Grandi Stazioni S.p.A. in Grandi Stazioni Rail S.p.A..

Il perimetro delle competenze afferenti al ramo *retail*, di cui la Società è stata beneficiaria, è rappresentato da: (i) lo sfruttamento economico in esclusiva dei complessi immobiliari delle “Grandi Stazioni Italiane”, relativamente (a) le aree e ai locali a destinazione commerciale (di seguito “**Unit Leasing**”), (b) l’attività di sfruttamento pubblicitario (di seguito “**Unit Media e Marketing**”), (c) la gestione dei depositi bagagli e dei servizi igienici (di seguito “**Unit Toilette**”), e (ii) la gestione degli interventi di investimento aventi la finalità di ottimizzare la fruibilità per il pubblico e lo sfruttamento economico nei complessi immobiliari delle Grandi Stazioni Italiane.

La Società ha, pertanto, il diritto di sfruttamento commerciale esclusivo, regolato con due convenzioni stipulate con le società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e FS Sistemi Urbani S.r.l. (di seguito, congiuntamente, i “**Concedenti**”), dei seguenti principali scali ferroviari italiani: Roma Termini, Roma Tiburtina, Milano Centrale, Torino Porta Nuova, Firenze Santa Maria Novella, Bologna Centrale, Napoli Centrale, Venezia Mestre e Venezia Santa Lucia, Verona Porta Nuova, Genova Piazza Principe, Genova Brignole, Palermo Centrale e Bari Centrale (di seguito congiuntamente le “**Stazioni**”). Tale diritto di sfruttamento scade nel 2040, fatta eccezione per la stazione di Roma Tiburtina, la cui scadenza cade nell’anno 2046; inoltre la Società è titolare del contratto stipulato il 19 dicembre 2014 tra Grandi Stazioni S.p.A. e Metropolitana di Napoli S.p.A. (MN) per lo sfruttamento e gestione dell’Asse Attrezzato di collegamento della Linea Metropolitana 1 con la Stazione FS di Napoli Centrale – Piazza Garibaldi (c.d. Galleria Ipogea “Metronapoli”), che terminerà nel 2050.

2. Criteri per la determinazione della Tariffa

Ai fini della determinazione della Tariffa, la Delibera ART 96/2015, come integrata successivamente dalla delibera n. 84/2016, richiede la correlazione diretta tra i costi funzionali dell'impianto, inclusa la remunerazione del capitale investito negli *asset* industriali funzionali ai servizi offerti dall'operatore, ed il costo dei servizi stessi.

Il presente paragrafo riepiloga le fasi di analisi definite per l'identificazione ed allocazione dei costi ai fini della determinazione della Tariffa, avendo a riferimento l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

Il processo di determinazione della Tariffa, in accordo con i requisiti previsti dalla Misura 11.4 della Delibera ART 130/2019 e dalla Delibera ART 96/2015, comprende le seguenti attività:

- b. definizione del perimetro delle attività regolate e degli spazi fisici oggetto dei servizi erogati dalla Unit Leasing;
- c. identificazione dei costi rilevanti ai fini della determinazione della Tariffa sostenuti dalla Unit Leasing (mediante ponderazione degli stessi in virtù del rapporto Ricavi da Lease su Totale Ricavi dell'anno), includendo come disciplinato dalla Delibera ART 96/2015:
 - i) costi operativi diretti ed indiretti;
 - ii) ammortamenti di attività materiali ed immateriali (integrati di una componente *figurativa* relativa all'Avviamento, così come maggiormente approfondito nel par. 4);
 - iii) remunerazione del capitale investito netto, come definito dalla Misura 18 (di seguito "**Capitale Investito Netto**")¹;
- d. identificazione dei criteri per l'allocazione dei costi rilevanti identificati ai fini della determinazione della Tariffa.

¹ Ai sensi della Misura 18 della Delibera ART 96/2016, il Capitale Investito Netto è definito come sommatoria di i) Immobilizzazioni nette, rappresentate da materiali, immateriali e finanziarie, ii) lavori in corso, comprensivi di acconti/anticipi verso fornitori, iii) capitale circolante netto, rappresentato dalla sommatoria di rimanenze, crediti verso clienti, altri crediti al netto di debiti commerciali o altre passività nette, iv) al netto di TFR e altri fondi.

3. Definizione del perimetro delle attività regolate e degli spazi fisici oggetto dei servizi erogati

I servizi offerti da GS Retail rientranti nel perimetro delle attività regolate rilevanti ai fini della determinazione della Tariffa includono le attività afferenti alla Unit Leasing erogate nei confronti delle imprese ferroviarie.

Gli spazi fisici oggetto dei servizi erogati sono relativi alle sale *lounge* dedicate ai passeggeri delle imprese ferroviarie. Le attuali dimensioni di tali sale *lounge* sono riepilogate nella tabella seguente:

Stazione	Metri quadrati sale <i>lounge</i>
BARI CENTRALE	125
BOLOGNA CENTRALE	491
FIRENZE SANTA MARIA NOVELLA	535
GENOVA BRIGNOLE	
GENOVA PIAZZA PRINCIPE	
MILANO CENTRALE	561
NAPOLI CENTRALE	884
PALERMO CENTRALE	
ROMA TERMINI	902
ROMA TIBURTINA	1.129
TORINO PORTA NUOVA	142
VENEZIA MESTRE	122
VENEZIA SANTA LUCIA	337
VERONA PORTA NUOVA	158
TOTALE SPAZI FISICI	5.385

4. Identificazione dei costi rilevanti ai fini della determinazione della Tariffa

I dati economico-patrimoniali utilizzati ai fini della determinazione della Tariffa sono estratti dal bilancio d'esercizio della Società e, ove necessario, dai sistemi di contabilità generale e industriale attualmente utilizzati da GS Retail.

A tal fine si rileva che la Società predispone il proprio bilancio d'esercizio in accordo con gli International Financial Reporting Standards emessi dall'International Accounting Standards Board e omologati dall'Unione Europea (definiti come "IFRS").

I costi della Società non sono riferibili in maniera diretta al perimetro delle attività regolate rilevanti ai fini della determinazione della Tariffa. Pertanto, la Società ha identificato il perimetro dei costi rilevanti ai fini della determinazione della Tariffa, individuando i) i costi direttamente attribuibili alla Unit Leasing nonché ii) i *driver* che permettessero allocazione dei costi non univocamente riferibili a tale *unit*, ritenuta corretta nelle circostanze.

I costi rilevanti ai fini della determinazione della Tariffa ammessi dalla Delibera ART 96/2015, come sopra riportato, includono le seguenti tipologie di costo: i) costi operativi diretti e indiretti, ii) ammortamenti delle attività materiali e immateriali e iii) remunerazione del Capitale Investito Netto.

Nei successivi paragrafi sono illustrati i criteri utilizzati ai fini dell'identificazione dei costi rilevanti attribuibili alla Unit Leasing.

i) Costi operativi diretti e indiretti

I costi operativi diretti e indiretti relativi e/o allocabili alla Unit Leasing includono le seguenti tipologie di costo:

- **canone di retrocessione**, che rappresenta il corrispettivo dovuto ai Concedenti in forza delle convenzioni vigenti. Il corrispettivo è pari al 40% dei canoni per l'utilizzo e/o sfruttamento economico percepiti dalla Società in relazione alle aree e ai locali a destinazione commerciale delle Stazioni locati/affittati/concessi in godimento a soggetti terzi;
- **costi diretti** associati alla *Unit Leasing*, che includono costi di *facility e mall management*, costi per *leasing*, le assicurazioni sugli immobili, nonché le imposte associate ai contratti di locazione/affitto/concessione in godimento, al netto della quota eventualmente ribaltata agli utilizzatori finali degli spazi;
- **costi di struttura** della Società non direttamente attribuibili alla Unit Leasing, che sono allocati a tale unit aziendale in funzione del peso relativo dei ricavi derivanti dai contratti di locazione/affitto/concessione in godimento attivi sul totale dei ricavi della Società riconosciuti nell'esercizio. Tali costi comprendono differenti tipologie di costo quali costi del personale di funzioni di staff aziendali, costi per servizi, altri costi operativi etc..

ii) Ammortamenti delle attività materiali ed immateriali

Gli ammortamenti delle attività materiali includono l'ammortamento delle voci "*Immobili, impianti e macchinari*" e degli "*Investimenti immobiliari*" e sono stati allocati in relazione all'identificazione delle attività materiali specifiche impiegate a supporto della Unit Leasing.

Gli ammortamenti delle attività immateriali includono anche l'ammortamento dell'avviamento allocato alla *Unit Leasing*, in relazione al peso relativo del *fair value* della *Unit Leasing* sul valore del *fair value* complessivo della Società determinato sulla base di perizie predisposte da esperto di settore indipendente.

L'avviamento nel bilancio d'esercizio della Società non è ammortizzato, ma assoggettato a test di *impairment*, almeno annuali, svolti al fine di verificarne la recuperabilità come disciplinato dagli IFRS. Qualora la Società avesse adottato per la redazione del proprio bilancio le norme del Codice Civile, così come interpretate dai principi contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità, l'avviamento sarebbe stato ammortizzato sulla base della relativa vita utile. Poiché il diritto di sfruttamento commerciale esclusivo conferito dalle convenzioni in essere con i Concedenti scade per la grande maggioranza delle Stazioni nel 2040, la recuperabilità del valore di carico dell'avviamento è destinata ad esaurirsi con il passare degli esercizi. La rilevazione a conto economico delle svalutazioni

negli esercizi futuri, pertanto, non sarà graduale ma soggetta a significativa volatilità e dipenderà dall'esito degli *impairment test* svolti annualmente.

L'ammortamento dell'avviamento è stato, pertanto, incluso nel novero dei costi rilevanti ai fini della determinazione della Tariffa quale posta figurativa inclusa al fine di assicurare linearità all'evoluzione della Tariffa nell'arco dell'intera concessione in relazione a quanto sopra riportato. Tale posta figurativa è neutrale nell'arco della durata dell'intera concessione e sostituisce l'impatto a conto economico che la Società dovrà rilevare in relazione alla svalutazione dell'avviamento che sarà rilevato negli esercizi futuri ad esito dei test di *impairment*.

iii) Remunerazione del capitale investito netto

La Delibera ART 96/2015 prevede tra le voci di costo ammesse ai fini della determinazione della Tariffa la remunerazione del Capitale Investito Netto.

Poiché non è possibile una ripartizione analitica del Capitale Investito Netto, si è provveduto, *in primis*, a identificare le singole voci unitariamente riferibili alla Unit Leasing e, in secondo luogo, per le altre voci rilevanti ai fini del calcolo, a identificare un criterio di allocazione oggettivo.

La tabella seguente riepiloga i criteri di allocazione per ogni singola voce del Capitale Investito Netto:

Voce del Capitale Investito Netto	Criterio di allocazione a Unit Leasing
(+) Immobili impianti e macchinari derivanti dalla scissione	Peso relativo del fair value della Unit Leasing sul totale fair value della Società, sulla base della perizia di un esperto
(+) Immobili impianti e macchinari realizzati dalla Società	Interamente riferibile alla Unit Leasing
(+) Attività da diritto d'uso (ROU assets)	Peso relativo del fair value della Unit Leasing sul totale fair value della Società, sulla base della perizia di un esperto
(+) Attività immateriali	Peso relativo del fair value della Unit Leasing sul totale fair value della Società, sulla base della perizia di un esperto
(+) Avviamento	Peso relativo del fair value della Unit Leasing sul totale fair value della Società, sulla base della perizia di un esperto
(+/-) Capitale Circolante Netto	Peso relativo del fair value della Unit Leasing sul totale fair value della Società, sulla base della perizia di un esperto
(-) TFR e Fondi	Peso relativo del fair value della Unit Leasing sul totale fair value della Società, sulla base della perizia di un esperto
Capitale Investito Netto	

La Misura 20 della Delibera ART 96/2015 definisce i parametri da considerare ai fini della determinazione del *weighted average cost of capital* (di seguito "WACC") per quantificare la remunerazione del Capitale Investito Netto.

La Società ha calcolato il WACC in accordo ai requisiti della Misura 20 della Delibera ART 96/2015, come di seguito riportato:

Descrizione	Valori
Risk free rate	0,75%
Asset beta	0,43
Leva per calcolo Equity Beta (D/E)	1,50
Equity Beta	0,92
ERP	6,01%
Costo del capitale rischio	6,28%
Premio al debito	3,54%
Costo del debito	4,3%
Costo del debito al netto del tax shield	3,26%
Gearing	60,00%
WACC nominale post-tax	4,47%
Aliquota IRES	24%
Aliquota IRAP	4,20%
WACC Nominale pre-tax	6,22%

La Misura 20 della Delibera ART 96/2015 fornisce indicazioni puntuali per la quantificazione dei parametri del WACC che la Società ha applicato in coerenza con la normativa.

Il costo riconducibile alla remunerazione del Capitale Investito Netto è calcolato applicando il WACC identificato alla quota di Capitale Investito Netto allocata alla Unit Leasing.

5. Identificazione del driver per l'allocazione dei costi rilevanti identificati ai fini della determinazione della Tariffa

La Società, come sopra riportato, ha identificato i costi rilevanti ai fini della determinazione della Tariffa, che includono le seguenti categorie: i) costi diretti ed indiretti relativi e/o allocabili alla Unit Leasing, ii) ammortamenti, nonché iii) remunerazione del Capitale Investito Netto (di seguito “**Costi Rilevanti**”).

La Società non ritiene rappresentativo considerare le mere dimensioni dello spazio fisico occupato delle sale *lounge* come *driver* attraverso cui allocare i Costi Rilevanti ai fini della determinazione della Tariffa, in quanto il valore degli spazi (prezzo Euro/mq) all'interno delle diverse Stazioni è soggetto a significative variazioni in funzione dell'ubicazione e, pertanto, questo parametro potrebbe fornire risultati fuorvianti.

Di conseguenza, la Società ha identificato il *fair value* dei canoni di locazione/affitto/godimento per le aree commerciali concesse in utilizzo a terzi, determinato di anno in anno da società terza indipendente ed esperta nel settore delle valutazioni nel mercato *real estate* (di seguito, “**ERV**”) quale miglior driver da utilizzare ai fini della determinazione della Tariffa (sale *lounge*).

Pertanto, la Tariffa è determinata mettendo in relazione il totale dei Costi Rilevanti all'ERV complessivo delle aree concesse in utilizzo a terzi nelle diverse Stazioni e applicando tale rapporto all'ERV di ogni singola *lounge*. A seguito dell'audizione e della relativa comunicazione del 20 giugno 2022 fanno eccezione a tale allocazione gli oneri relativi al canone di retrocessione che vengono determinati con metodo diretto basato sulla seguente formula:

$$Canone_t = \frac{Opex_t + D\&A_t + Rem_t}{(1 - 40\%)} \times 40\%$$

La Tariffa risultante dalla sopra descritta operazione di calcolo, diversificata per singola stazione, viene riportata nella Tabella di cui all'Allegato 1 (*Tariffe per l'utilizzo delle sale di accoglienza e assistenza*) al presente documento.

6. Costi condominiali – precisazioni

Nel calcolo della Tariffa non sono stati inclusi gli oneri condominiali, che vengono ripartiti dal gestore della stazione (Grandi Stazioni Rail S.p.A.) con metodo millesimale.

La ragione di tale esclusione risiede nella specificità di tali costi che dipendono, di anno in anno, dalle attività svolte su richiesta dei singoli operatori di stazione e dalle caratteristiche tecniche di ogni singolo locale.

I costi di condominio vengono pertanto ri-addebitati annualmente con separata fatturazione e con allegato report di dettaglio, per ogni singolo locale, sulla quantificazione degli oneri condominiali ribaltati all'utilizzatore di tale locale.

7. Valore massimo tariffario

Si precisa infine che la Società ha ritenuto opportuno fissare un valore massimo delle tariffe risultanti dal calcolo sopra descritto pari al valore dell'ERV medio di riferimento.

ALLEGATO 1

Tariffe per l'utilizzo delle sale di accoglienza e assistenza

Tabella tariffe € al mq delle sale lounge per stazione* **	
BARI	689
BOLOGNA	1.179
FIRENZE	1.400
GENOVA B	689
GENOVA P	415
MILANO	2.727
NAPOLI	1.370
PALERMO	515
ROMA	5.814
RTB	581
TORINO	1.214
VENEZIA M.	1.035
VENEZIA S.L.	1.461
VERONA	785

* Nel caso in cui la superficie di utilizzo della *lounge* fosse dislocata ad un piano sopraelevato rispetto al passaggio dei viaggiatori, si applicherà, su tale superficie, uno sconto del 30%

** Nel caso in cui la superficie di utilizzo della *lounge* fosse dislocata in un'area decentrata rispetto al passaggio dei viaggiatori, si applicherà, su tale superficie, uno sconto del 50%