

**CONSULTAZIONE
SU
MODELLO DI REGOLAZIONE
DEI DIRITTI AEROPORTUALI
PER AEROPORTI CON TRAFFICO INFERIORE
AI 3 MILIONI DI PASSEGGERI / ANNO**

PREMESSA	4
1. AMBITO DI APPLICAZIONE E FINALITÀ.....	4
2. DEFINIZIONI	4
3. PROCEDURA DI CONSULTAZIONE SULLA PROPOSTA DI REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALE	8
3.1. Finalità.....	8
3.2. Attivazione della Consultazione.....	8
3.3. Notifica all'Autorità della Proposta del Gestore di revisione dei diritti aeroportuali	9
3.4. Avvio della consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali	9
3.4.1. Comunicazione	9
3.4.2. Partecipazione alla Consultazione.....	10
3.4.3. Svolgimento della Audizione pubblica.....	10
4. INFORMATIVA DA PARTE DEL GESTORE E DEI VETTORI.....	11
4.1. Informativa da parte del Gestore -“Documento di Consultazione” -	11
4.1.1. Previsioni di traffico.....	12
4.1.2. Piano quadriennale degli interventi.....	12
4.1.3. Piano della Qualità e della tutela Ambientale.....	14
4.2. Documentazione informativa da parte del Vettore.....	14
5 NEGOZIAZIONE E CHIUSURA DELLA CONSULTAZIONE	15
5.1 Accordo tra le parti in esito alla consultazione	15
5.2 Convocazione annuale degli Utenti.....	16
6 PROCEDURE DI RICORSO IN CASO DI MANCATO ACCORDO	16
7 I PRODOTTI SOGGETTI A REGOLAZIONE TARIFFARIA	17
7.1 L'elenco dei centri di tariffazione	17
7.2 Basket di Tariffa	17
8 METODOLOGIA DI CALCOLO DEL LIVELLO DEI DIRITTI E DELLA LORO DINAMICA NEL PERIODO TARIFFARIO	18
8.1 Contabilità analitica regolatoria e ulteriore documentazione.....	18
8.2 Dinamica dei Corrispettivi	20
8.2.1 Impostazione generale.....	20
8.2.2 Dinamica nel Periodo dei costi operativi ammessi all'Anno base	20
8.3 Capitale investito netto all'Anno base ed evoluzione nel Periodo tariffario	21
8.4 Aliquote di ammortamento	24
8.5 Indice di rivalutazione	25

8.6	<i>Tasso di remunerazione sul capitale investito.....</i>	25
8.7	<i>WACC incrementale</i>	26
8.8	<i>Dinamica dei corrispettivi.....</i>	27
8.9	<i>Proposta definitiva della Dinamica tariffaria quadriennale</i>	28
8.10	<i>Obiettivi di qualità e di tutela ambientale: parametro ε.....</i>	29
8.11	<i>Indicatori di qualità.....</i>	30
8.12	<i>Indicatori di tutela ambientale</i>	30
8.13	<i>Impatto sui Corrispettivi</i>	31
	<i>ANNESSO 1- Format per la Notifica ad ART della Proposta di revisione dei diritti aeroportuali</i>	35
	<i>ANNESSO 2 - Contabilità analitica.....</i>	36
	<i>ANNESSO 3- Format per Istanza formale verso ART di esame della proposta di modifica dei diritti aeroportuali</i>	37
	<i>ALLEGATO 1- Indicatori di tutela ambientale.....</i>	38

PREMESSA

L' Autorità di Regolazione dei Trasporti (l'Autorità, o anche ART), tenuto conto dei principi comuni fissati dalla Direttiva 2009/12/CE, degli articoli 71 e seguenti del DL 1/2012 convertito con modificazioni dalla L. del 24 marzo 2012, n.27 e di quanto stabilito dall'articolo 37 comma 2 del D.L. del 6 dicembre 2011 n. 201, convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214 istitutivo dell'Autorità, ed in attesa dell'esito dell'analisi dell'intero mercato dell'accesso ai servizi aeroportuali ed utilizzo delle infrastrutture che provvederà ad avviare a breve, intende definire specifici Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali finalizzati alla determinazione negoziata degli stessi e delle loro modifiche durante il periodo tariffario fissato, in fase di primo avvio, in quattro anni.

Tali Modelli regolatori riguarderanno :

- a) I profili generali inerenti la consultazione tra il Gestore aeroportuale e gli Utenti dell'aeroporto, o i rappresentanti o le Associazioni degli Utenti dell'aeroporto, in merito al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all'ammontare di questi ed alla qualità dei servizi forniti;
- b) Il contenuto minimo della "Informativa" che deve essere resa dal Gestore all'Autorità e agli Utenti aeroportuali in merito agli elementi in base ai quali il Gestore predispone la proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali;
- c) I criteri di calcolo da utilizzarsi da parte del Gestore per l'aggiornamento dei diritti aeroportuali nel Periodo tariffario;
- d) Le modalità per la conclusione della procedura di determinazione negoziata dei diritti e la loro entrata in operatività ;
- e) Le Procedure e modalità di monitoraggio e gli obblighi informativi all'Autorità sul rispetto delle condizioni dell'accordo.

Nel seguito si pone in consultazione il Modello regolatorio di riferimento per gli Aeroporti caratterizzati da un traffico annuo inferiore ai 3 milioni di passeggeri.

1. AMBITO DI APPLICAZIONE E FINALITÀ

1. Il presente Modello di tariffazione è applicabile all' aeroporto che negli ultimi due anni, che includono l'Anno base del Periodo tariffario, abbia registrato una media del traffico consuntivo inferiore ai 3 milioni di passeggeri annui (a+p)¹.
2. Il presente Modello non si applica ai Gestori che in forza di quanto previsto dal D.L. 1 luglio 2009, n. 78 convertito con legge 3 agosto 2009, n. 102, siano titolari di "contratti di programma in deroga" già operativi.

2. DEFINIZIONI

Ai fini dell'applicazione del presente Modello si intendono per:

1. «Aeroporto»: qualsiasi terreno appositamente predisposto per l'atterraggio, il decollo e le manovre di aeromobili, inclusi gli impianti annessi che esso può comportare per le

¹ Ai fini della rilevazione della media del traffico consuntivo, si fa riferimento alle statistiche pubblicate sul sito istituzionale dell'ENAC e, ove non disponibili, a quelle pubblicate sul sito di Assaeroporti

esigenze del traffico e per il servizio degli aeromobili, nonché gli impianti necessari per fornire assistenza ai servizi aerei commerciali;

2. «*Anno base*»: l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, sulla cui base il gestore aeroportuale sia in grado di predisporre i dati della contabilità analitica certificata ;
3. «*Anno ponte*»: l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del Periodo tariffario, nel corso del quale il Gestore provvede agli adempimenti inerenti la elaborazione e presentazione alla utenza della documentazione che serve di base per la proposta determinazione del sistema o dell'ammontare di tutti i diritti riscossi dal gestore aeroportuale;
4. “*Autorità di regolazione*”, “*Autorità di vigilanza indipendente*”, “*Autorità di vigilanza*”, “*Autorità*”, “*ART*”: l'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita ai sensi dell'Articolo 37 del Decreto-legge del 6 dicembre 2011 n. 201, convertito con modificazioni dalla L. del 22 dicembre 2011, n. 214
5. “*Contabilità analitica regolatoria certificata*” : Contabilità analitica all'Anno base e relativa certificazione redatte, in sede di prima applicazione, secondo quanto previsto rispettivamente dalle Linee guida ENAC approvate con decreto interministeriale n. 231 del 17 novembre 2008 pubblicato sulla G.U. n 42 del 20/02/2009 e dallo schema di certificazione consultabile sul sito Enac, riferite a tutti i servizi soggetti a regolazione tariffaria ed ai servizi non regolamentati
6. «*Convenzione*»: l'atto stipulato tra l'ENAC ed il gestore aeroportuale, che disciplina diritti ed obblighi delle parti, derivante dalla Concessione di gestione aeroportuale ;
7. «*Costi regolatori ammessi*»: la somma, per ciascun prodotto regolamentato, di: a) costi operativi, b) quote di ammortamento delle immobilizzazioni materiali ed immateriali di pertinenza, calcolate sulla base di aliquote tecnico-economiche; c) equa remunerazione del capitale investito netto (d'ora in poi CIN);
8. «*Costo dell'opera*»: è l'insieme degli oneri connessi alla realizzazione di un intervento, comprensivi di:
 - a. oneri di progettazione;
 - b. oneri di affidamento lavori, direzione lavori, sicurezza e collaudo dell'opera;
 - c. oneri di realizzazione, quali risultanti dal progetto approvato dall'ENAC al netto dei ribassi conseguiti all'esito delle procedure di appalto;
 - d. maggiori/minori oneri derivanti da perizia di variante approvata da ENAC;
9. «*Direttiva*»: la Direttiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali;
10. «*Diritti aeroportuali*»: i prelievi, riscossi a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli utenti dell'aeroporto per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi che sono forniti esclusivamente dal gestore aeroportuale connessi all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione ed al parcheggio degli aeromobili, ed alle operazioni relative ai passeggeri ed alle merci (Direttiva 2009/12/CE art. 2.4) nonché all'utilizzo delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e di uso esclusivo (D.L. n. 1/2012, convertito con legge n.27/2012, art. 72, comma 1, lettera d) di seguito elencati²:
 - a. i diritti di approdo e di partenza, di sosta e di ricovero

² Il corrispettivo per l'assistenza a terra prestata al vettore aereo nonché il corrispettivo per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità, pur se esclusi dal campo di applicazione della Direttiva 2009/12, formeranno comunque oggetto dalla Consultazione, anche ai fini della vigilanza da parte ART

- b. il diritto di imbarco passeggeri
 - c. il diritto di imbarco e sbarco merci ;
 - d. i compensi per le operazioni di controllo di sicurezza ;
 - e. i corrispettivi per l'uso di infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e dei beni di uso esclusivo presenti sull'aeroporto .
11. «*Gestore aeroportuale*» il soggetto al quale è affidato da disposizioni legislative, regolamentari e convenzionali il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali o della rete aeroportuale e di coordinare e di controllare le attività dei vari operatori presenti negli aeroporti affidati o nelle rete aeroportuale
12. «*Master Plan*»: è lo strumento di pianificazione tecnico-urbanistica dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali definito sulla base delle previsioni di crescita del traffico aereo nel breve- medio periodo, al fine di garantire il costante mantenimento dei livelli di sicurezza operativa e di qualità di servizio reso agli utenti;
13. «*Periodo tariffario*»: periodo di applicazione del presente Modello ai fini della definizione della dinamica tariffaria, di durata non superiore a 4 anni;
14. «*Piano della qualità e della tutela ambientale*»: il piano degli indicatori di qualità e di tutela ambientale per i quali il Gestore si impegna, nel Periodo, a conseguire obiettivi di miglioramento;
15. «*Piano quadriennale degli interventi*»: il piano degli investimenti e relativo cronoprogramma, approvato in linea tecnica dall'ENAC, contenente gli interventi e la tempistica di realizzazione dei singoli interventi;
16. «*Prodotti non pertinenti*»: ogni attività svolta dal Gestore non attinente alla gestione caratteristica o erogata fuori del sedime aeroportuale; laddove, tuttavia, una o più di queste attività siano, in tutto o in parte, fornite all'interno del sedime, andranno equiparate ai prodotti non regolamentati, in proporzione alla quota delle vendite effettuate in tale ambito; sono viceversa partite di costo non pertinenti, quelle:
 - a) di carattere eccezionale, non ripetitive e riferibili a fatti straordinari;
 - b) non ascrivibili all'ordinario processo produttivo di servizi/attività erogate all'interno dello scalo a favore dell'utenza aeroportuale.
17. «*Prodotti non regolamentati*»: ogni prestazione fornita dal Gestore all'utenza dello scalo, non elencata tra i prodotti regolamentati, che rimane oggetto di separata contabilizzazione. Rientrano, di norma, in tale categoria, le attività di natura prettamente commerciale, nonché quelle strumentali al trasporto aereo svolte dal Gestore in concorrenza con operatori terzi indipendenti (es. handling); per servizi non regolamentati devono intendersi non solo i servizi “prodotti” sul sedime, ma anche quelli che, “ancorché prodotti al di fuori del sedime, sono erogati all'interno dello stesso”, indipendentemente dalle modalità di espletamento da parte del gestore
18. «*Prodotti regolamentati*»: le prestazioni erogate dal Gestore a fronte del pagamento dei diritti aeroportuali di cui al precedente punto 10;
19. «*Rete aeroportuale*»: un gruppo di aeroporti designato come tale dallo Stato, in conformità al Regolamento CE 1/2008 , e gestito dallo stesso Gestore aeroportuale;
20. «*Rischio di costruzione*»: l'eventuale maggior onere sostenuto per la realizzazione di un intervento previsto dal Piano quadriennale degli interventi rispetto al “Costo dell'opera” risultante dal progetto approvato dall'ENAC, al netto dei ribassi conseguiti in sede di gara rettificato dalle variazioni di costo risultanti da perizia di variante in corso d'opera per una delle cause previste dall'art. 132, punto 1, lett. a), b), c), d), del d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163;

21. «*Sedime aeroportuale*»: l'insieme delle aree “air side”³ e delle aree aperte al pubblico “land side”⁴, indipendentemente dal regime proprietario;
22. «*Unità di servizio*»: parametro unitario di tariffazione specifico di ciascun Corrispettivo regolamentato;
23. «*Utente aeroportuale*»: si intende qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e/o merci, da e per l'aeroporto considerato
24. «*Valori obiettivo degli indicatori di qualità e di tutela ambientale*»: valori che il Gestore si impegna a conseguire nelle singole annualità del Periodo tariffario, da cui discende l'applicazione del meccanismo di premio/penalizzazione disciplinato dal presente Modello;
25. «*WLU*»: Work Load Unit o unità di carico corrispondente ad un passeggero o ad un quintale di merce o posta.

Questione 2.A

Si richiedono osservazioni motivate sulle definizioni sopra esposte e in particolare su quelle che delimitano il mercato regolato

³ La zona air side è rappresentata dall'area aeroportuale (piste e piazzali aeromobili, viabilità, parti di aerostazioni, edifici vari) interna ai varchi doganali e/o alle postazioni di controllo di sicurezza.

⁴ La zona land side è rappresentata dall'area aeroportuale (viabilità, parti di aerostazioni) esterna ai varchi doganali e/o alle postazioni di controllo di sicurezza.

3. PROCEDURA DI CONSULTAZIONE SULLA PROPOSTA DI REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALE

3.1. Finalità

1. In attuazione di quanto disposto dalla Direttiva 2009/12/CE ed in coerenza con quanto stabilito dall'articolo 37 del Decreto-legge del 6 dicembre 2011 n. 201, risulta necessario definire alcuni aspetti fondamentali delle relazioni tra gestore ed utenti, in particolare per quanto riferibile al corretto funzionamento dei diritti aeroportuali ed alle condizioni di loro fissazione.
2. La complessità del sistema aeroportuale e del trasporto aereo richiede infatti che tra i vari operatori del settore, ed in particolare tra gestore e compagnie aeree, si svolgano periodiche consultazioni volte ad individuare possibili convergenze nella programmazione delle rispettive attività, nell'interesse comune e dei passeggeri.
3. Come indicato sia dalla Direttiva 96/67/CE che dalla più recente Direttiva 2009/12/CE tali incontri dovrebbero tenersi almeno una volta all'anno, salvo diversamente convenuto negli accordi pluriennali in essere fra il gestore e gli utenti.
4. Le Consultazioni saranno tanto più efficaci quanto il loro svolgimento risulterà proceduralizzato in termini di cadenza temporale nonché di modalità di svolgimento e di ufficializzazione.
5. In particolare sussiste l'esigenza di predefinire procedure aventi connotazioni di garanzia quanto a trasparenza ed a certezza della corretta rappresentazione e rilevazione delle differenti posizioni espresse, durante la consultazione, dal Gestore e dagli Utenti aeroportuali.

3.2. Attivazione della Consultazione.

1. In via ordinaria la procedura di Consultazione dovrà essere avviata dal Gestore nel corso dell'ultima annualità del Periodo tariffario e comunque non oltre il quarto anno dalla data di ultima revisione del livello dei diritti.
2. La Consultazione dovrà avvenire nel rispetto dei termini temporali di seguito fissati dal presente Modello, coerenti con quanto al riguardo stabilito dalla Direttiva 2009/12/CE, e delle procedure di seguito indicate.
3. L'Autorità di Regolazione dei Trasporti provvederà a vigilare sul rispetto di quanto previsto ai punti precedenti ed a adottare le azioni ritenute adeguate al ripristino delle relazioni che devono intercorrere tra Gestore ed Utenti.
4. L'avvio della Consultazione per la revisione del sistema dei diritti o del loro ammontare potrà essere comunque promosso nel corso del periodo tariffario dal Gestore aeroportuale o da rappresentanza qualificata di Utenti aeroportuali. La proposta dovrà essere adeguatamente motivata e documentata e notificata previamente all'ART.

Questione 3.2.A-Si richiedono osservazioni motivate in merito alle procedure di attivazione della Consultazione sopra delineate ed in particolare sui criteri e modalità di definizione della rappresentanza qualificata

3.3. Notifica all'Autorità della Proposta del Gestore di revisione dei diritti aeroportuali

1. In coerenza con quanto previsto dalla Direttiva 12/2009/CE art.6, comma 2 il Gestore deve inviare agli Utenti dell'aeroporto qualsiasi proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti, fatti salvi casi eccezionali da giustificare con gli stessi Utenti, al più tardi 4 mesi prima della data prevista di applicazione del nuovo livello dei diritti.
2. Il Gestore aeroportuale che intenda sottoporre a Consultazione una proposta di revisione dei diritti aeroportuali deve darne Notifica all' ART secondo il Format di cui all'Annesso 1 almeno 30 gg prima della data - indicata nella stessa Notifica - programmata dal Gestore per l'avvio della Procedura di Consultazione degli Utenti.
3. Alla notifica inviata all'ART dovrà essere allegata copia integrale della documentazione predisposta dal Gestore ad uso della stessa ART.
4. L'ART provvederà a dare pubblicità sul proprio sito della Notifica ricevuta, ufficializzando in tal modo l'avvio della Procedura inerente l'aggiornamento dei Diritti aeroportuali
5. La mancata notifica rende nullo l'accordo eventualmente raggiunto tra Gestore ed Utenti in merito alla revisione di diritti aeroportuali.

Questione 3.3.A- Si richiedono osservazioni motivate in merito alla procedura sopra indicata

3.4. Avvio della consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali

3.4.1. Comunicazione

1. A pubblicazione intervenuta della Notifica sul sito dell' ART, il Gestore provvederà, alla data programmata, ad aprire sulla proposta di revisione dei Diritti aeroportuali la Procedura di Consultazione degli Utenti interessati, intendendosi per tali sia quelli già operativi sullo scalo sia quelli che alla data di pubblicazione della Notifica da parte dell'ART, abbiano già formalizzato attività volativa sull'aeroporto a partire dal primo anno del Periodo tariffario oggetto di Consultazione.
2. Il Gestore provvederà pertanto a dare formale comunicazione all'ART, agli stessi Utenti ed alle loro Associazioni dell'apertura della Consultazione, delle modalità di accesso alla documentazione informativa che il gestore è tenuto a presentare a supporto della proposta di revisione dei diritti aeroportuali nonché delle modalità con le quali gli Utenti potranno chiedere chiarimenti e precisazioni nel periodo temporale intercorrente tra l'apertura della Consultazione e lo svolgimento dell'audizione pubblica di cui al par. 3.4.3.
3. Nella comunicazione il gestore motiverà la propria proposta di revisione dei Diritti specificando inoltre se questa abbia carattere annuale o pluriennale. In fase di prima applicazione del presente modello, la proposta di revisione tariffaria potrà comunque riguardare al massimo un quadriennio.
4. Ove la revisione dei Diritti aeroportuali abbia carattere annuale le informazioni rese alla utenza con il Documento di Consultazione di cui al successivo par. 4, punto 4.1

- saranno elaborate con riferimento a tale più limitato arco temporale.
5. La documentazione resa disponibile dal Gestore riveste carattere di riservatezza, e non potrà essere oggetto di divulgazione da parte degli utenti aeroportuali.

Questione 3.4.A- Si richiedono osservazioni motivate in merito alle modalità di comunicazione sopra indicate

3.4.2. Partecipazione alla Consultazione

1. Il Gestore provvederà alla verbalizzazione delle posizioni espresse dagli intervenuti (direttamente o per delega formalizzata) nella pubblica audizione nonché alla registrazione e conservazione della documentazione eventualmente da questi presentata a supporto delle posizioni espresse. I verbali riporteranno i nominativi degli Utenti intervenuti e le loro firme, nonché le deleghe esercitate dai delegati in nome e per conto di singoli Utenti,.
2. Per facilitare il percorso di Consultazione, e la vigilanza dell'ART, la Consultazione dovrà essere strutturata verso la trattazione di tutte le tematiche, singolarmente considerate, affinché l'utenza sia sollecitata ad esprimere in modo chiaro ed analitico eventuali e motivate osservazioni rispetto alle singole tematiche.
3. Il Gestore provvederà a definire, d'intesa con gli Utenti, i criteri di equilibrata, ragionevole e pesata rappresentatività di ciascun Utente a valere nell'ambito delle Consultazioni nonché la quota necessaria e sufficiente di consensi per dichiarare che sia stata raggiunto un accordo sostanziale. L'ART si riserva di esprimersi al riguardo, anticipando fin d'ora che la soglia minima di consenso dovrebbe essere non inferiore al congiunto rispetto dei seguenti due parametri: almeno la maggioranza assoluta dei vettori che rappresentano almeno i 2/3 del traffico passeggeri o del traffico merci.

La mancata partecipazione o la mancata espressione di voto sarà considerata come manifestazione di assenso dell'utente alla proposta di modifica dei Diritti aeroportuali

Questione 3.4.B- Si richiedono osservazioni motivate in merito alla modalità di definizione dei criteri di rappresentatività di voto di cui al punto 3

3.4.3. Svolgimento della Audizione pubblica

1. La audizione pubblica degli Utenti non potrà avvenire prima di 30 gg dalla messa a disposizione del *Documento di Consultazione*.
2. Il Gestore convocherà formalmente, con almeno una settimana di anticipo, gli utenti in pubblica audizione programmata per la prima giornata utile successiva al termine dei

30gg di cui al punto che precede, con comunicazione estesa all'ART. Quest'ultima si riserva il diritto di partecipare con proprio rappresentante alla pubblica audizione.

- 3 I verbali delle pubbliche audizioni e saranno dal Gestore trasmessi formalmente agli Utenti che hanno manifestato proprie osservazioni per la condivisione, e sottoscrizione, della corretta verbalizzazione dei rispettivi interventi e saranno altresì trasmessi all'Autorità unitamente ai documenti prodotti dal Gestore e dagli Utenti durante lo svolgimento della stessa audizione.

Questione 3.4.C- Si richiedono osservazioni motivate in merito alla modalità di svolgimento dell'audizione pubblica

4. INFORMATIVA DA PARTE DEL GESTORE E DEI VETTORI

4.1. Informativa da parte del Gestore -“Documento di Consultazione” -

1. Il Gestore aeroportuale provvederà a predisporre il “Documento di Consultazione” contenente la proposta di modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare, e le seguenti informazioni/documentazioni rispetto a:
 - a) Durata del Periodo tariffario
 - b) Elenco dei servizi e delle infrastrutture forniti all'Anno base a fronte dei Diritti riscossi
 - c) Struttura globale dei costi ammessi e dei ricavi del singolo diritto applicato all'Anno base relativamente alle infrastrutture ed ai servizi aviation ai quali detti Diritti aeroportuali sono connessi, con evidenza dei costi e dei ricavi delle attività non regolamentate unitariamente considerate
 - d) Contabilità analitica all'Anno base e relativa Certificazione redatta in conformità di al FORMAT di cui all'Allegato 1 delle Linee Guida applicative della Delibera CIPE n. 38/2007 (Annesso 2) con evidenza del CIN all'Anno base distinto per fonti di finanziamento pubblico privato e con riconcilio dei dati con le risultanze del Bilancio dell'esercizio coincidente con l'Anno base
 - e) Piano delle previsioni di traffico, contenente il preconsuntivo all'Anno Ponte e l'evoluzione del traffico nel Periodo tariffario secondo quanto previsto al par. 4.1.1;
 - f) Applicazione data alla Metodologia per il calcolo dei Diritti aeroportuali prevista dal presente Modello (v. Cap. 8)
 - g) Dinamica dei Diritti proposta per il Periodo tariffario e obiettivi di efficientamento
 - h) Proposte eventuali di semplificazione e/o accorpamento per basket di servizi prestati alla generalità degli utenti od alla medesima categoria di utenti
 - i) Proposta di sotto articolazioni dei diritti anche per fasce (di tonnellaggio, orarie, stagionali, ecc.) o altre declinazioni
 - j) Piano della qualità e della tutela ambientale, con dettaglio degli indicatori individuati e dei valori obiettivo degli indicatori medesimi da conseguire nel periodo tariffario
 - k) Piano quadriennale degli interventi che il Gestore intende realizzare negli anni del Periodo tariffario, con indicazione della natura delle fonti di finanziamento (pubblico/privato), dei risultati attesi dagli investimenti più significativi e dalle eventuali

innovazione tecnologiche introdotte dal Piano, con riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto e sugli standard di servizio reso alla utenza

- l) Capacità attuale dell'impianto aeroportuale e limiti di utilizzazione delle principali infrastrutture ed e installazioni aeroportuali esistenti all'Anno base e previsti per il Periodo tariffario
 - m) Investimenti per i quali sono prospettati meccanismi specifici di incentivazione
 - n) Policy relativa all'erogazione di contributi all'attività volativa che il Gestore prevede di attivare nel corso del periodo tariffario, nel rispetto dei principi e criteri in materia stabiliti dalle vigenti normative nazionali ed europee.
2. Tutta la documentazione sopra elencata sarà resa disponibile dal Gestore agli Utenti aeroportuali ed all'ART 1 con eccezione della documentazione di cui al punto d) che è viceversa riservata ad uso esclusivo dell' ART.

Questione 4.1.A- Si richiedono osservazioni motivate in merito ai contenuti del Documento di Consultazione

4.1.1. Previsioni di traffico.

1. Il Gestore presenterà agli Utenti (anche in considerazione delle informazioni che saranno comunicate dai Vettori, v. par. 4.2) i dati di preconsuntivo dell'annualità in corso e le previsioni di traffico relative alle annualità di Periodo tariffario, coerenti con i dati di traffico considerati ai fini della pianificazione dello sviluppo aeroportuale, disaggregate per categorie omogenee di traffico (p.e. di linea, e non di linea, low cost, aviazione generale, ecc.).
2. In considerazione della volatilità del traffico che caratterizza gli aeroporti oggetto della presente procedura semplificata, il Gestore è tenuto alla presentazione agli Utenti in consultazione del Piano delle previsioni di traffico, contenente il preconsuntivo dell'annualità in corso, nonché la previsione per le successive annualità del periodo tariffario.
3. Annualmente, il Gestore presenterà alla utenza, all'ENAC ed all'ART l'aggiornamento eventuale delle previsioni di traffico relative alle annualità residue del Periodo tariffario, redatte secondo i medesimi principi di cui ai precedenti commi, anche alla luce delle informazioni che saranno comunicate dai Vettori, e di cui al successivo par. 4.2.

Questione 4.1.B- Si richiedono osservazioni motivate circa la modalità di rappresentazione delle previsioni di traffico

4.1.2. Piano quadriennale degli interventi

1. Il Gestore che intende rivedere i livelli dei Diritti aeroportuali è tenuto a predisporre, con riferimento al Periodo tariffario ed in coerenza con la crescita del traffico attesa, di cui al precedente par. 4.1.1, il Piano degli interventi in merito al quale gli Utenti aeroportuali

potranno esprimere proprie osservazioni e/o controproposte. La comunicazione delle informazioni contenute nel Piano è anche finalizzata a rendere possibile il monitoraggio dei costi delle infrastrutture e del processo di adeguamento delle installazioni nell'aeroporto anche in termini del rapporto costi-benefici⁵.

2. Il Piano sarà orientato a promuovere, nell'interesse generale ed ai fini di un uso corretto delle risorse impegnate, un dimensionamento ottimale della capacità aeroportuale, nonché a facilitare l'accesso alle infrastrutture ed a velocizzare le attività di servizio.
3. Il Piano quadriennale, conforme agli strumenti di pianificazione aeroportuale approvati dall'ENAC, conterrà in particolare:
 - a) la *Relazione generale* descrittiva delle singole opere programmate e dei relativi costi, nonché dello stato capacitivo attuale e futuro delle infrastrutture aeroportuali; separatamente dovranno esser individuati gli interventi di manutenzione straordinaria;
 - b) il Crono-programma delle opere la cui realizzazione ricade in detto Periodo tariffario, riportante la scansione temporale delle diverse fasi riguardanti la progettazione, l'appalto, le lavorazioni, il collaudo e la data presunta di entrata in esercizio dell'opera finita;
 - c) informative su qualsiasi finanziamento in conto esercizio o in conto capitale erogato direttamente o indirettamente da autorità pubbliche in relazione alle infrastrutture ed ai servizi ai quali i Diritti si riferiscono;
 - d) i risultati attesi dagli investimenti proposti, riguardo ai loro effetti sulla qualità dei servizi prestati all'utenza e sulla tutela dell'ambiente.
4. La *Relazione Generale* nel dare evidenza del livello di utilizzo delle infrastrutture già raggiunto e dell'impatto degli interventi programmati sulla capacità futura dello scalo, terrà conto delle proiezioni di traffico e della relativa articolazione e sviluppo per tipologia e direttrici.
5. Sulla pianificazione dello sviluppo aeroportuale Il Gestore promuoverà il costante confronto, su base almeno annuale, con gli Utenti e gli altri operatori presenti sullo scalo che svolgono attività a favore del trasporto aereo, affinché il Piano quadriennale risponda alle aspettative degli Utenti, anche in ordine alla funzionalità operativa e di servizio delle infrastrutture già in esercizio.
6. Saranno inoltre esaminate le possibili diversificazioni e personalizzazioni richieste e/o funzionalmente necessarie per specifici settori di traffico, nel rispetto di quanto previsto dal vigente quadro normativo oltre che dei principi generali di trasparenza e non discriminazione.
8. I costi sostenuti dal gestore nelle annualità del Periodo tariffario per la realizzazione degli interventi programmati, saranno riconosciuti in tariffa con le modalità previste dalla *Metodologia di calcolo del livello dei diritti e della loro dinamica di periodo tariffario* più avanti riportata e secondo la rendicontazione annualmente resa agli Utenti secondo quanto previsto al successivo par **5.2**.
9. Il Piano darà evidenza degli interventi, tra quelli programmati, per i quali vengono

⁵ Direttiva 12/2009/CE : 14° Considerando

richiesti dal Gestore incentivi alla realizzazione o forme di prefinanziamento.

Questione 4.1.C- Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica del Piano Quadriennale degli interventi

4.1.3. Piano della Qualità e della tutela Ambientale.

1. Il Gestore è tenuto a presentare ai fini della Consultazione di Periodo, svolta all'Anno base, il Piano della qualità e della tutela ambientale che, in coerenza con quanto approvato dall'ENAC per le stesse annualità del Periodo tariffario, si impegna a rispettare, contenente gli indicatori di qualità e tutela ambientale ed i relativi pesi .
2. Il programma di miglioramento della qualità dei servizi e della tutela ambientale da sottoporre a Consultazione degli Utenti aeroportuali, dovrà contenere almeno le seguenti informazioni:
 - a) gli aspetti qualitativi ed ambientali che hanno determinato la scelta dei singoli obiettivi;
 - b) la descrizione delle misure e delle risorse da impiegare per raggiungere gli obiettivi, anche con riferimento alle scadenze annuali previste;
 - c) l'indicazione di eventuali investimenti in infrastrutture, installazioni in genere e tecnologie, previsti nel *Piano quadriennale degli interventi*, strumentali al raggiungimento degli obiettivi di qualità e tutela ambientale illustrati nel Piano;
 - d) incidenza incrementale di quanto al punto c) sulla efficienza produttiva e sulla tutela ambientale.

Questione 4.1.D- Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica del Piano della Qualità e della Tutela ambientale, con particolare riferimento agli indicatori di qualità principali, obiettivi, miglioramenti tecnologici, pesi degli indicatori.

4.2. Documentazione informativa da parte del Vettore

1. Oltre alle informazioni già fornite in occasione degli incontri relativi alla programmazione delle stagioni *summer* e *winter*, i vettori aerei utilizzatori dello scalo sono tenuti a comunicare al Gestore aeroportuale in via ordinaria entro il 31 dicembre di ciascuna annualità, nonché entro i 20 gg successivi alla comunicazione del Gestore di avvio della Procedura di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali, adeguate informazioni in ordine a:
 - a. pianificazione della propria attività nell'aeroporto nel periodo tariffario;
 - b. Modifiche / conferme di impiego flotta
 - c. eventuali proposte di differenziazione /articolazione dei Corrispettivi regolamentati
 - d. previsioni di traffico nel periodo tariffario .
2. Le informazioni comunicate ai sensi del presente paragrafo sono, a norma della legislazione di riferimento, da trattare come informazioni riservate ed economicamente

sensibili.

Questione 4.2.A- Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica della Documentazione informativa da fornirsi da parte del Vettore

5 NEGOZIAZIONE E CHIUSURA DELLA CONSULTAZIONE

5.1 Accordo tra le parti in esito alla consultazione

1. Il Gestore e gli Utenti ricercheranno, attraverso il confronto durante la fase di consultazione, il raggiungimento di un accordo a fronte della proposta del livello dei Diritti e dei correlati livelli di qualità, in relazione agli impegni proposti dal Gestore nel documento di Consultazione.
2. Ai sensi dell'art. 78 del DL 24.01.2012, n. 1, ed in linea con quanto previsto dall'art. 9 (Norme di qualità) e dall'art. 10 (differenziazione dei servizi) della Direttiva 2009/12 il Gestore ed i vettori operanti sullo scalo possono, nell'ambito della procedura di consultazione di cui al presente paragrafo, concludere accordi sul livello di servizio (Service Level Agreement), con specifico riferimento alla qualità dei servizi prestati, nel rispetto delle disposizioni previste dal Regolamento di Scalo dell'aeroporto, nonché degli impegni assunti dal gestore con la stipula della Convenzione. Tali accordi stabiliscono il livello di servizio che deve essere fornito dal gestore aeroportuale a fronte del Corrispettivo regolamentato
3. A fine Consultazione il Gestore, tenuto conto delle posizioni raggiunte sulle singole questioni dibattute e verbalizzate nel corso della Consultazione, svilupperà la proposta definitiva del livello dei Diritti e dei correlati livelli di qualità, e dei correlati impegni tra le Parti.
4. Della chiusura della Consultazione a seguito di accordo intercorso tra le parti dovrà essere data, dal Gestore, tempestiva comunicazione all'ART. Contestualmente il Gestore trasmetterà all'ART, secondo le modalità da essa prescritte, la proposta definitiva e copia integrale della documentazione relativa allo svolgimento della Consultazione conclusasi. L'ART, entro 40 giorni dal ricevimento, verificherà la corretta applicazione dei criteri da essa definiti e posti alla base del Modello tariffario di specie e del livello dei diritti aeroportuali determinati in via negoziata fra le parti.
5. L'Autorità verificherà altresì che gli accordi sottoscritti tra le parti non siano ostativi ad un ottimale utilizzo dell'infrastruttura e della sua capacità o non consentano una adeguata tutela dei diritti dei passeggeri, o siano restrittivi della concorrenza, o non siano coerenti con gli obblighi di concessione.
6. In caso di mancato accordo l'Autorità determinerà il livello dei diritti per via autoritativa.

Questione 5.1.A- Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica della Negoziazione e chiusura della Consultazione

5.2 Convocazione annuale degli Utenti

1. Salvo differenti intese raggiunte in sede di negoziazione, il Gestore in ciascuna annualità del periodo tariffario è tenuto a fornire agli Utenti aeroportuali adeguate informazioni in ordine agli elementi determinanti ai fini dell'aggiornamento tariffario ed in particolare:
 - a) dato preconsuntivo relativo al traffico dell'annualità in corso, nonché la previsione per le annualità residue del periodo tariffario
 - b) preconsuntivo dei costi incrementali per : i) nuovi investimenti inseriti nel Piano di cui al precedente **par. 4.1.2** e definiti secondo quanto previsto al successivo **par. 8.8 punto 2**; ii) l' entrate in vigore, nell'annualità in corso di nuove disposizioni normative/regolamentari;
 - c) indicatori della qualità e della tutela ambientale, e dei valori obiettivo degli indicatori medesimi da conseguire nel successivo anno del Periodo tariffario, nonché il dato consuntivo relativo alla annualità precedente;
 - d) eventuali contributi all'attività volativa che il gestore prevede di attivare e relative modalità di erogazione.

La Consultazione annuale dovrà rispettare le medesime tempistiche della Consultazione di Periodo indetta all'Anno ponte, salvo differenti accordi raggiunti tra gestore ed Utenti all'Anno ponte.

2. Le informazioni comunicate ai sensi del presente paragrafo sono a norma della legislazione di riferimento, da trattare come informazioni riservate ed economicamente sensibili.

Questione 5.2.A- Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica della Consultazione annuale degli Utenti

6 PROCEDURE DI RICORSO IN CASO DI MANCATO ACCORDO

Questa sezione sarà dedicata alle previsioni da adottare per dare attuazione alla Direttiva 2009/12/CE nella parte in cui, all'art. 6 commi 3 e 4 e nel quadro della procedura di consultazione, essa prevede la possibilità di ricorrere alla Autorità di vigilanza in caso di mancato accordo su una decisione inerente i diritti aeroportuali presa dal gestore.

Al riguardo è di interesse dell'Autorità definire i dettagli di tali previsioni tenendo conto delle problematiche che gli operatori ritengono di poter anticipare in considerazione della modalità "negoziata" di determinazione dei diritti prevista dalla direttiva medesima.

Questione 6.A- Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica delle procedure di ricorso sopra indicate

7 I PRODOTTI SOGGETTI A REGOLAZIONE TARIFFARIA

7.1 L'elenco dei centri di tariffazione

1. Per quanto stabilito dal vigente quadro normativo nazionale, i prodotti *aviation* di seguito elencati sono soggetti a regolazione tariffaria:
 - a) Diritti di approdo e di partenza, di sosta e ricovero
 - b) Le tasse di imbarco passeggeri
 - c) Tasse di imbarco e sbarco merci
 - d) I corrispettivi per l'uso i infrastrutture centralizzate:
 - Sistema di smistamento e riconsegna bagagli,
 - Gestione tecnica pontili di imbarco e sbarco passeggeri
 - Gestione impianti centralizzati di alimentazione, condizionamento e riscaldamento aeromobili,
 - Gestione sistemi centralizzati di sghiacciamento aeromobili
 - Gestione sistemi informatici centralizzati (informativa al pubblico, sala annunci, sistema di scalo CUTE, ecc),
 - Gestione impianti statici centralizzati di distribuzione carburante
 - Gestione impianti centralizzati di stoccaggio e lavaggio materiali catering
 - e) I corrispettivi dei beni di uso comune, e dei beni di uso esclusivo :
 - piazzali di air side
 - aree scoperte, aree coperte, locali, uffici, magazzini, banchi accettazione, ecc.
 - f) I corrispettivi per i controlli di sicurezza sul passeggero e sul bagaglio da stiva
 - g) I servizi di assistenza a terra se svolti in monopolio
 - h) il corrispettivo per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità
2. Rientra tra i Prodotti non regolamentati ogni attività fornita dal gestore aeroportuale agli Utenti dell'aeroporto gestito, non elencata tra i servizi regolamentati, quali -di norma -tutte le attività di natura prettamente commerciale, nonché quelle strumentali al trasporto aereo svolte dalla Concessionaria in concorrenza con terzi.

7.2 Basket di Tariffa

1. Nell'ottica di favorire una semplificazione tariffaria il Gestore potrà proporre in Consultazione modifiche della struttura tariffaria presente all'Anno base, secondo criteri di semplificazione ed aggregazione di servizi (Basket), per servizi a domanda necessariamente congiunta.e per categorie omogenee di utenti serviti.
2. Potranno essere inoltre adottate articolazioni tariffarie che consentano un miglior utilizzo della capacità aeroportuale (ad es. tariffe peak/off peak, tariffe summer/winter, o tariffe distinte per classi di tonnellaggio dell'aeromobile ecc...).
3. Il Gestore di una Rete aeroportuale, debitamente designato, ai sensi dell'art. 74, comma 1,

del DL 1/2012 convertito con modificazioni dalla L.14 marzo 2012, n.27, può essere autorizzato dall'Autorità ad introdurre sistemi di tariffazione comuni e trasparenti da applicare all'intera rete, ferme restando i principi di cui all'articolo 80, comma 1 dello stesso Decreto-Legge.

Questione 7.A- Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica dei Servizi e dei Basket di servizi ed in particolare si chiede quali possibili basket di servizi appaiono più plausibili

8 METODOLOGIA DI CALCOLO DEL LIVELLO DEI DIRITTI E DELLA LORO DINAMICA NEL PERIODO TARIFFARIO

8.1 Contabilità analitica regolatoria e ulteriore documentazione

1. Il Gestore è tenuto alla predisposizione e presentazione annuale all'ART, entro 60 giorni dalla data di approvazione del bilancio, della contabilità analitica semplificata e certificata da società di revisione contabile⁶ e che, riclassificata sulla base, in prima attuazione, del format allegato al presente Modello⁷, consenta l'individuazione dei ricavi e dei costi di pertinenza dei singoli Prodotti regolamentati, e del complesso dei Prodotti non regolamentati, offerti dal Gestore agli Utenti aeroportuali, nonché la riconciliazione con le risultanze del bilancio dell'esercizio coincidente con l'Anno base.
2. Per le società di Gestione che hanno in affidamento aeroporti con traffico inferiore alla soglia annua del milione di passeggeri, l'asseveramento della contabilità analitica potrà essere effettuato dall'organo di revisione contabile (collegio sindacale), considerato che tale organo, a presidio dell'interesse generale alla corretta gestione di beni pubblici, è di norma composto da membri/membro di nomina del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La certificazione/asseverazione darà conto separatamente dei costi sostenuti per pubblicizzazione e/o promozione del traffico, delle relative forme e fonti di finanziamento.

3. Rientra tra i Prodotti non regolamentati ogni attività fornita dal Gestore all' utenza aeroportuale, non compresa tra i servizi regolamentati, quali - di norma- tutte le attività di natura prettamente commerciale, nonché quelle strumentali al trasporto aereo svolte dalla Concessionaria in concorrenza con terzi.
4. Per la predisposizione annuale del sistema di contabilità analitica e per l'allocazione e

⁶ Per la certificazione v. modello Assirevi pubblicato sul sito Enac

⁷ Format semplificato di contabilità analitica di cui all' allegato 1 alle Linee guida applicative della Delibera CIPE n. 38/2007 http://www.enac.gov.it/la_regolazione_economica/aeroporti/contratti_di_programma/normativa_di_riferimento_o/linee_guida/index.html

l'ammissibilità a fini regolatori dei costi operativi (art 2425 c.c. voci B 6), B 7), B 8), B 9), B 11) e B 14), il gestore farà riferimento, in sede di prima attuazione, ai criteri e principi previsti dalle Linee guida dell'ENAC al par. 5.2.1.1. e dal presente Modello. I costi operativi includono il valore dell'IRAP applicata al costo del lavoro.

5. Per l'allocazione e l'ammissibilità a fini regolatori dei costi di capitale (art. 2425 c.c. voce B 10, sottovoci a) e b) e art. 2424 c.c. voci B I), sottovoci 2, 3 e 6, e B II), si applica , in sede di prima attuazione, quanto previsto dalle Linee guida dell'ENAC al par. 5.2.1.1 e dal presente Modello
6. I Gestori che redigono il bilancio sulla base dei principi IAS/IFRS sono tenuti a riclassificare i prospetti di bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani e successivamente a riconciliare questi ultimi con i prospetti di contabilità redatti sulla base dei format sopra indicati;
7. Le tipologie di costo di seguito indicate rappresentano oneri non pertinenti, che pertanto non possono essere allocati nel foglio di contabilità analitica né ai Prodotti regolamentati, né a quelli non regolamentati:
 - a. oneri di natura straordinaria;
 - b. oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni;
 - c. accantonamenti di qualsiasi natura;
 - d. oneri finanziari;
 - e. oneri fiscali (ad eccezione dell'IRAP calcolata sul costo del lavoro);
 - f. oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo di servizi/attività erogati sullo scalo in favore dell'Utenza aeroportuale. Dell'ammontare di tali voci di costo dovrà essere data evidenza nel prospetto di riconciliazione con le risultanze del bilancio dell'esercizio coincidente con l'Anno base
8. E' facoltà dell'ART richiedere elementi informativi aggiuntivi in ordine sia ai Prodotti regolamentati che al complesso dei Prodotti non regolamentati, con obbligo per il Gestore di fornire i dati richiesti entro il termine indicato dall'ART.
9. Il Gestore dovrà inoltre fornire evidenza in merito alla entità, alle condizioni ed alle relative fonti degli eventuali contributi od incentivi erogati, sotto varie forme, a favore dello start up di nuovi collegamenti o di frequenze aggiuntive, dimostrando che siano stati accordati nel rispetto della vigente normativa nazionale ed europea, in particolare degli artt. 101-102 e 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea; tali contributi potranno essere finanziati esclusivamente dai prodotti non regolamentati ed in coerenza con il principio dell'operatore economico privato (MEO test) o comunque in conformità alla Comunicazione della Commissione europea sugli Aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree⁸.
10. In sede della Consultazione degli Utenti, il Gestore è tenuto a dare evidenza della struttura globale dei costi (operativi e di capitale) e dei ricavi all'Anno base di pertinenza dei servizi ed infrastrutture offerti, a fronte sia dei Diritti aeroportuali e degli altri prodotti

⁸ Comunicazione della Commissione "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti ed alle compagnie aeree (2014/c99/03).....

soggetti comunque a vigilanza, nonché dei costi e dei ricavi delle attività non regolamentate unitariamente considerate. Dette attività non concorrono alla determinazione del livello dei Diritti aeroportuali.

11. A corredo della struttura globale dei costi (operativi e di capitale) Il Gestore presenterà l'Elenco dei servizi e delle infrastrutture forniti nell'anno base a fronte dei diritti e corrispettivi riscossi.
12. Ove la proposta di aggiornamento del sistema dei Diritti o del loro livello, presentata dal Gestore agli Utenti in consultazione, includa politiche di aggregazione/accorpamenti di prodotti regolamentati e quindi dei relativi centri di tariffazione, il gestore sarà tenuto a presentare anche l'aggiornamento del Prospetto di cui al punto che precede.
13. L'Autorità si riserva, alla fine del periodo iniziale di quattro anni di prima applicazione del Modello, di verificare l'adeguatezza della Contabilità analitica e delle modalità di riclassificazione come sopra esposte, e di proporre eventuali modifiche.

Questione 8.1.A- Si richiedono osservazioni motivate in merito alla tematica della documentazione contabile da presentarsi da parte del Gestore

8.2 Dinamica dei Corrispettivi

8.2.1 Impostazione generale

1. Il Gestore provvederà in ciascun anno t del Periodo tariffario, a calcolare il corrispettivo medio per singolo prodotto regolamentato da applicare nell'annualità $t+1$, sulla base :
 - dei costi operativi e di capitale risultanti dalla dinamica, di cui al par 8.2.2, per l'anno $t+1$;
 - del preconsuntivo dei costi incrementali riferiti agli investimenti autofinanziati previsti all'anno t ,
 - del preconsuntivo degli oneri legati alla entrata in vigore, nell'anno t , di nuove disposizioni normative o regolamentari, e
 - del traffico preconsuntivo dell'anno t ;

Questione 8.2.A- Si richiedono osservazioni motivate in merito alla impostazione generale attinente la determinazione della dinamica dei corrispettivi

8.2.2 Dinamica nel Periodo dei costi operativi ammessi all'Anno base

1. Tenuto conto dei Costi ammessi all'Anno Base del Periodo tariffario in applicazione dei principi e dei criteri fissati dal presente Modello, il Gestore provvederà a definire l'evoluzione dei costi operativi e di capitale relativi al singolo servizio regolamentato, secondo quanto di seguito indicato:

- I costi operativi ammessi all'anno base, saranno incrementati annualmente del tasso di inflazione programmato previsto per ciascun anno del Periodo tariffario quale risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza pubblicato all'Anno ponte, applicando la formula di seguito descritta:
$$\text{Opex}_{t+n} = \text{Opex}_{t+n-1} * (1+P_{t+n})$$
 - I costi di capitale ammessi all'Anno base, saranno definiti secondo quanto previsto al par **8.3**,
 - Il tasso di remunerazione sul capitale investito dal gestore in ciascun anno del Periodo tariffario, definito secondo quanto previsto al successivo **par.8.6**
2. Il Gestore nel definire la dinamica annuale dei costi terrà conto delle azioni di recupero di produttività che intende porre in essere nel breve periodo, prospettate e quantificate in Consultazione degli Utenti, e le voci di costo sulle quali intende conseguire tali obbiettivi.
 3. Le variazioni annue del canone di concessione aeroportuale e del canone di concessione dei servizi di sicurezza saranno definite, per ciascuna annualità del Periodo tariffario, rispettivamente in base alle metodologie di calcolo previste dal decreto inter-dirigenziale 30 giugno 2003 e ss.mm.ii. e dal decreto del Ministero dei Trasporti del 13 luglio 2005. Il Gestore provvederà tuttavia a sostituire nel calcolo ai volumi di traffico (WLU) consuntivati, cui fanno riferimento i suddetti decreti, i volumi di traffico (WLU) previsti per ciascuna annualità del Periodo tariffario dal Piano delle previsioni di traffico
 4. I Corrispettivi regolamentati definiti in base al presente Modello includono tra i costi ammessi il 100% del canone di concessione aeroportuale anziché ridotto ex art.11 decies della legge 248/2005.
 5. Gli oneri sostenuti dal Gestore aeroportuale per prestazioni e servizi resi a soggetti terzi e oggetto di riaddebito diretto nei confronti dei medesimi, saranno registrati nella sezione "non pertinenti" dei formati di contabilità analitica allegati al Modello, in quanto non concorrenti alla definizione dei costi ascrivibili ai prodotti regolamentati.

Quesione 8.2.B- Si richiedono osservazioni motivate in merito ai criteri sopra esposti ai fini della determinazione della dinamica dei costi

8.3 Capitale investito netto all'Anno base ed evoluzione nel Periodo tariffario

1. In merito alla valorizzazione dei beni da imputare a capitale investito netto (CIN) all'Anno base, il Gestore potrà optare per il valore "corrente" dei cespiti, espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al par. **8.5** o, in alternativa, per il valore contabile di tali asset, in entrambi i casi rettificato sulla base delle aliquote tecnico economiche di cui

alla successiva tabella e considerato al netto delle rivalutazioni *ex lege* eventualmente effettuate nel corso degli anni. La scelta tra le due opzioni (rivalutazione o valore contabile netto) effettuata dal Gestore per il primo Periodo regolatorio sarà vincolante anche per i successivi Periodi regolatori. Si precisa che all'opzione del CIN rivalutato è associato un tasso di remunerazione del capitale reale; viceversa, all'opzione del CIN espresso a valore contabile netto è associato un tasso di remunerazione del capitale nominale (come indicato dalla Delibera CIPE 38/2007).

2. Nel caso in cui il gestore si avvalga dell'opzione della rivalutazione, il CIN individuato all'Anno base di ciascun Periodo tariffario per i corrispettivi regolamentati, è costituito dalle voci che seguono (nel caso contrario valgono le precisazioni di cui al successivo **punto 8** del presente paragrafo) :
 - a) Immobilizzazioni materiali ed immateriali realizzate dal Gestore in autofinanziamento (al netto dei contributi pubblici), espresse al loro valore corrente all'Anno base di ciascun Periodo tariffario, e considerate al lordo del fondo di ammortamento civilistico ed al netto del Fondo di ammortamento tecnico economico anch'esso espresso a valore corrente.
 - b) Saldo tra i crediti verso clienti ed i debiti verso fornitori risultante dal bilancio dell'Anno base, calcolato come di seguito indicato.

I crediti verso clienti iscritti a bilancio, incrementati del valore del fondo svalutazione crediti ⁹, dovranno essere allocati al singolo centro di tariffazione (regolamentato, non regolamentato, non pertinente) secondo il criterio di pertinenza, o, in alternativa, in base al driver del fatturato. I crediti così allocati saranno considerati nel limite del 25% ¹⁰ dei costi regolatori ammessi per singolo centro di tariffazione all'Anno base, questi ultimi inclusivi del costo del capitale.

L'eventuale eccedenza dei crediti verso clienti del settore regolamentato rispetto al 25% dei costi regolatori ammessi verrà ribaltata sui centri di tariffazione non regolamentati e non pertinenti, in base al driver "fatturato".

I debiti verso fornitori iscritti a bilancio dovranno essere allocati al singolo centro di tariffazione (regolamentato, non regolamentato, non pertinente) secondo il criterio di pertinenza, o, in alternativa, in base al driver dei costi diretti esterni, quali desumibili dall'insieme dei costi operativi, e degli ammortamenti allocati in via diretta negli schemi di contabilità analitica, al netto dei costi per il personale.

Ai fini del calcolo del saldo in argomento i crediti verso clienti ed i debiti verso fornitori non potranno essere allocati ai servizi regolamentati afferenti il passeggero (Imbarco Pax, Sicurezza Pax e stiva, PRM), allo scopo di non far gravare su detti utenti l'onere di dilazioni imputabili ad altri. Una volta allocati i crediti ed i debiti come sopra illustrato, si procederà al calcolo del relativo saldo per singolo centro di tariffazione.

Nel caso in cui il saldo tra crediti verso clienti e debiti verso fornitori dovesse risultare negativo, questo sarà posto eguale a zero
 - c) Lavorazioni in corso (LIC) all'Anno base, nei limiti del loro valore contabile risultante dal bilancio di tale annualità. Dal valore delle lavorazioni in corso all'Anno base il Gestore dovrà scomputare l'ammontare delle progettazioni iscritte a LIC, che verranno riconosciute in tariffa attraverso il parametro k di cui al **par. 8.8**, previa

⁹ come previsto dalla Delibera CIPE n. 38 /2007, punto 3.2 pag. 5 , e dalle Linee Guida applicative ENAC, pag. 8 punto 23 lettera c)

¹⁰ come previsto dalla Delibera CIPE n. 38 /2007, punto 3.2 lettera e), pag. 5 ,

entrata in esercizio dell'opera cui afferisce la progettazione medesima

- d) Immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici ammissibili a fini tariffari nei casi, limiti e condizioni previsti dalla Delibera CIPE 38/2007 e ss.mm.ii. ed alla sez. 4 delle Linee guida ENAC per privatizzazioni avvenute rispettivamente prima della Delibera CIPE n.86/2000 e dopo la delibera CIPE n. 38/2007.
3. La remunerazione relativa all'Anno base ed a ciascun anno del Periodo tariffario è calcolata ex ante, con le modalità di seguito riportate e sarà applicata al valore del CIN di inizio anno.
4. Lo sviluppo, per ciascun anno t del Periodo tariffario, delle immobilizzazioni materiali ed immateriali esistenti all'Anno base (sia autofinanziate che, nei casi e nei limiti ammessi dalla delibera CIPE 38/2007 al par. 3.2.1, finanziate con risorse pubbliche) è effettuato ex ante, portando annualmente in detrazione la quota di ammortamento di competenza ed aggiornando il valore residuo da remunerare secondo la seguente formula:

$$(VNR)_{1^{\circ} \text{ gennaio anno } t} = (VNR)_{31 \text{ dicembre anno } t-1} * (1+P),$$

dove:

$$(VNR)_{31 \text{ dicembre anno } t-1} = [(VNR)_{1^{\circ} \text{ gennaio anno } t-1} - (AMM) \text{ anno } t-1]$$

con:

- P è il tasso di inflazione programmato, per ciascun anno del Periodo regolatorio, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza pubblicata all'Anno ponte;
- VNR è il valore netto residuo delle immobilizzazioni materiali ed immateriali;
- (AMM) rappresenta l'ammortamento delle immobilizzazioni materiali ed immateriali.

Fatto salvo quanto previsto per l'indice di rivalutazione di cui al successivo par. **8.5**, ai fini del calcolo del valore del CIN da ammettere all'Anno base e del relativo sviluppo per ciascuna annualità del Periodo tariffario si applica, per quanto non disciplinato dal presente Modello, la metodologia prevista alla sez. 3 delle Linee guida ENAC.

5. Lo sviluppo, per ciascun anno t del Periodo tariffario, del saldo crediti/debiti allocato al singolo centro di tariffazione si ottiene moltiplicando il valore dell'anno precedente per il tasso di inflazione programmato, per ciascun anno del Periodo tariffario, risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza pubblicato all'Anno ponte.
6. Per quanto attiene invece alla dinamica nel Periodo delle lavorazioni in corso all'Anno base, il valore ammesso all'Anno base sarà tenuto costante, fino ad eventuale entrata in esercizio dell'opera nel Periodo, ed aggiornato annualmente, in ragione del tasso di inflazione programmato per ciascun anno del Periodo tariffario, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza pubblicato all'Anno ponte;
7. Rientrano altresì nel CIN dell'anno base :

1. gli oneri sostenuti dai Gestori per l'espropriazione, operata in forza di previsioni di legge o convenzionali, di aree strumentali al servizio del trasporto aereo, inserite nel Master Plan aeroportuale già approvato in linea tecnica dall'ENAC e dalle Autorità preposte alle valutazioni ambientali ed urbanistiche, all'esito delle procedure di legge a tal fine previste, nonché previa gratuita devoluzione al Demanio delle aree in questione. Tali oneri verranno riconosciuti nei limiti del valore di congruità definito attraverso formale procedura valutativa prevista dalla normativa vigente;
 2. Eventuali misure di mitigazione dell'impatto ambientale e prescrizioni di ottemperanza fissate dal provvedimento di valutazione di compatibilità ambientale emesso dai Ministeri competenti, portate a costo dell'opera dal momento di inizio di realizzazione dell'opera progettata ed assoggettata a valutazione ambientale ed urbanistica.
8. Nel caso in cui il Gestore non si avvalga dell'opzione della rivalutazione dei cespiti, il CIN individuato all'Anno base di ciascun Periodo tariffario è costituito dalle stesse voci illustrate al precedente punto **2** del presente paragrafo, con la precisazione che:
- a) le immobilizzazioni materiali ed immateriali autofinanziate dovranno essere
 - i. espresse al loro valore contabile netto all'Anno base di ciascun Periodo tariffario;
 - ii. considerate al lordo del fondo di ammortamento civilistico ed al netto del fondo di ammortamento tecnico economico, anch'esso espresso a valore contabile;
 - b) tutte le componenti del CIN non andranno annualmente aggiornate in ragione del tasso di inflazione programmato.

Quesione 8.3.A- Si richiedono osservazioni motivate in merito ai criteri di calcolo del capitale investito

8.4 Aliquote di ammortamento

1. Per l'ammortamento tecnico economico delle immobilizzazioni materiali, la vita utile e le conseguenti aliquote tecnico economiche di ammortamento vanno definite sulla base delle best practices di settore, facendo a tal fine riferimento, in primo luogo, a quelle suggerite dall'ICAO nell' "Airport Economics Manual". Salvo documentate eccezioni che potranno di volta in volta essere argomentate dal Gestore, le aliquote da utilizzare a fini tariffari sono quelle riportate nella tabella che segue:

VITA UTILE DEI BENI ED IMPIANTI AEROPORTUALI		ALIQUOTA
CATEGORIA	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	
Piste, Piazzali		3,3%
Impianti pista		10%
Aerostazioni passeggeri e merci		4%
Costruzioni leggere		10%
BHS		7%
Mezzi di piazzale carico e scarico		10%
Autovetture		20%
Attrezzature varia e minuta		10%
Mobili e Arredi		10%
Hardware		20%
Terreni oggetto di espropriazioni		v.succ. punto 2

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	20%
Programmi software	33%
Altre immobilizzazioni immateriali	20%

2. Per gli oneri di cui al precedente par. **8.3** punto **7**, verrà applicata, previa acquisizione al demanio del terreno, un'aliquota di ammortamento commisurata al valore di esproprio definito dalle normative vigenti ed alla durata residua della concessione (ammortamento finanziario), dalla data di acquisizione al demanio e sino all'entrata in esercizio dell'intervento alla cui realizzazione è strumentalmente destinato il terreno medesimo, nel limite comunque della quota di esso destinato alla realizzazione dell'opera. . A partire da tale data, il valore residuo del terreno verrà ammortizzato con la medesima aliquota del cespote insistente sull'area.

Questione 8.4.A- Si richiedono osservazioni motivate in merito alle aliquote di ammortamento

8.5 Indice di rivalutazione

1. Il Gestore Nel caso in cui si avvalga dell'opzione della rivalutazione dei cespiti di cui al par. **8.4.**, provvederà all'Anno base di ogni Periodo tariffario all'aggiornamento del valore residuo dei cespiti autofinanziati, sulla base dell'indice degli Investimenti Fissi Lordi che sarà annualmente pubblicato sul sito dell'ART

8.6 Tasso di remunerazione sul capitale investito

1. L'Autorità valuta che i Gestori degli aeroporti con volumi di traffico inferiori ai 3 milioni di passeggeri dovrebbero poter proporre agli Utenti in sede di consultazione forme semplificate di calcolo del tasso di remunerazione e/o di equo ritorno sulla gestione, di facile comprensione e di immediata e comune valorizzazione.
2. Al riguardo l'Autorità intende definire il tasso di remunerazione μ da riconoscere (sul capitale investito dal Gestore in ciascun Anno del Periodo tariffario, espresso a valore corrente in base al deflatore degli Investimenti Fissi lordi (Wacc pre-tax reale) con μ pari alla media giornaliera del tasso di rendimento effettivo lordo dei BTP a scadenza ventennale riferita al periodo trimestrale che precede la notifica all'ART dell'avvio della Consultazione, unitamente ad un extra-margine fissato nella misura massima del 2%.
3. Nel caso in cui il CIN sia espresso a valore contabile netto, si applicherà un WACC pre tax nominale definito in base alla seguente formula, con P eguale alla media aritmetica dei tassi di inflazione programmati per ciascun anno del Periodo tariffario, risultanti dall'ultimo documento di Economia e Finanza pubblicato all'anno Ponte.

$$\text{Wacc pre tax nominale} = (\mu + 1) (1+P) - 1$$

4. La misura dell'eventuale extra margine proposta dal gestore agli Utenti sarà definita in ragione di specifiche condizioni di maggiore rischiosità che interessano l'aeroporto quali la volatilità del traffico che lo caratterizza e la solidità o meno delle compagnie che vi operano.

Questione 8.6.A Si richiedono osservazioni motivate in merito ad elementi oggettivi che possono sostenere nel breve-medio periodo differenti valori dell'extra margine

5. L'Autorità ha considerato inoltre che per la gran parte degli aeroporti rientranti nella fascia di traffico in esame, ed in particolare per quelli minori, i criteri di calcolo del ritorno sul capitale investito dovrebbero tener conto del fatto che il CIN ammesso all'Anno base possa risultare modesto e tale da generare né un giusto profitto né supporto all'autofinanziamento interno.
6. Inoltre, ha considerato che la legge n. 27/2012, istitutiva della Autorità di Vigilanza ha stabilito all'art. 76, comma 6 che per gli aeroporti minori debbono essere individuati modelli semplificati di aggiornamento anche annuale dei diritti aeroportuali con riferimento *"al criterio dell'effettivo valore dei beni fruiti dalla utenza"*.
7. Per quanto considerato ai punti 9 e 10, l'Autorità verificherà caso per caso forme di prefinanziamento tariffario degli investimenti futuri parametrata sul valore o quota del valore effettivo dei beni pubblici, presenti ed attivi nel processo produttivo, utilizzati dagli Utenti aeroportuali a titolo gratuito in quanto non valorizzati nel diritto pagato da questo al gestore.

Trattandosi di prefinanziamento, le opere realizzate con tali risorse non potranno generare effetti in termini tariffari per ammortamento, sebbene possa essere riconosciuto al Gestore un premio remunerativo delle attività di pianificazione, gestione, e realizzazione delle opere, commisurato al valore delle opere realizzate nei tempi previsti.

Tuttavia i nuovi investimenti saranno registrati nello stato patrimoniale alla stregua degli investimenti di ampliamento e miglioria dei beni di proprietà del concedente ed al tempo stesso saranno oggetto di ammortamento civilistico.

Le risorse introitate per quanto definito ai punti che precedono avranno vincolo di destinazione e saranno annotate in contabilità analitica per annuale rendicontazione delle risorse percepite e di quelle utilizzate.

Questione 8.6.B. Si richiedono osservazioni motivate in merito alle considerazioni sopra indicate

8.7 WACC incrementale

1. L'Autorità pur riconoscendo che maggiorazioni sul WACC possano essere apprezzabili strumenti di incentivazione degli investimenti, tra l'altro presenti anche in altri settori regolamentati, ritiene che il ricorso a tale misure debba avere carattere eccezionale.

2. L'Autorità valuta infatti che possano sussistere investimenti nello sviluppo ed ammodernamento di infrastrutture aeroportuali che possano comportare, per alcune società di gestione e per gli investitori privati, un rischio di costruzione e finanziario eccessivamente oneroso in particolare allorché imposto da disposizioni di legge per motivi di interesse generale, di pubblica sicurezza od ambientale. Su segnalazione dell'ENAC, l'Autorità potrà valutare l'applicazione temporanea di contenute misure incrementative del WACC.

Quesione 8.7.A Si richiedono osservazioni motivate su tale tematica con particolare riferimento a condizioni e limiti di applicabilità di misure incrementali sul WACC

8.8 Dinamica dei corrispettivi

1. Il Gestore provvederà, in ciascun anno t del Periodo tariffario a calcolare il corrispettivo medio per singolo Prodotto regolamentato da applicare all'annualità $t+1$, sulla base: i) dei costi operativi e di capitale risultanti dalla dinamica, di cui al precedente punto **8.2.2**, per l'anno $t+1$; ii) del preconsuntivo dei costi incrementali riferiti agli investimenti autofinanziati previsti all'anno t , iii) del preconsuntivo degli oneri legati all'entrata in vigore, nell'anno t , di nuove disposizioni normative o regolamentari, e iv) del traffico preconsuntivato dell'anno t .
2. Il Gestore provvederà alla definizione dei costi incrementali riferiti agli investimenti preconsuntivati, per ciascun anno t del periodo tariffario, in ragione :
 - a) *per le lavorazioni in corso*: della remunerazione, calcolata applicando il tasso di remunerazione di cui al **par.8.6** sul saldo della movimentazione delle lavorazioni in corso, risultante dalla somma delle lavorazioni incrementali e delle lavorazioni cessanti per effetto dell'entrata in esercizio del cespote;
 - b) *per le opere realizzate (entrate in esercizio)*: della remunerazione - calcolata applicando il tasso di remunerazione di cui al **par. 8.6** e delle pertinenti quote di ammortamento e di costi operativi gestionali (p.e. utenze, manutenzioni, pulizie, ecc) preconsuntivabili all'anno t ;
 - c) *per gli interventi di manutenzione straordinaria*: della remunerazione - calcolata applicando il tasso di remunerazione di cui al **par 8.6** - e della pertinente quota di ammortamento stimata di norma in ragione dell'aliquota di ammortamento applicabile al cespote oggetto degli interventi manutentivi;
 - d) *per le espropriazioni e le acquisizioni di aree*: della remunerazione - calcolata applicando il tasso di remunerazione di cui al **par. 8.6** - e della pertinente quota di ammortamento stimata secondo quanto previsto al **par. 8.4.2**.

Quesione 8.8.A Si chiede di fornire osservazioni motivate in merito alle modalità di calcolo della dinamica tariffaria

8.9 Proposta definitiva della Dinamica tariffaria quadriennale

1. Tenuto conto degli esiti della Consultazione e degli impegni con gli Utenti assunti nel Periodo il Gestore provvederà a trasmettere all'ART, almeno 40 giorni prima di procedere alla pubblicazione sul proprio sito, la proposta definitiva relativa al corrispettivo medio unitario applicabile nel primo anno del periodo tariffario definito in applicazione del presente Modello.
2. Il Gestore provvederà agli adempimenti successivi necessari per la comunicazione da parte delle Autorità competenti alle reti delle biglietterie IATA.
3. Per i costi relativi agli investimenti programmati, Il Gestore presenterà all'ART, entro il 31 ottobre di ciascun anno del Periodo tariffario, una dichiarazione a firma del rappresentante legale – resa ai sensi del DPR 28 dicembre 2000, n. 445 – attestante lo stato rilevato al 30 settembre degli adempimenti relativi a ciascuno degli investimenti previsti per l'annualità di riferimento nel Piano quadriennale degli interventi del Periodo tariffario e le spese operative ad essi associate. La dichiarazione del gestore è preventivamente validata dall'Enac.
4. Nella medesima dichiarazione dovrà essere documentato lo stato degli adempimenti e le spese operative ad essi associate che, sulla base di attendibili previsioni, saranno consuntivabili entro il 31 dicembre dello stesso anno.
5. Ai fini di quanto previsto ai punti 2 e 3 il gestore dovrà in particolare attestare, in relazione a ciascuno degli investimenti previsti per l'annualità in corso dal Piano quadriennale degli interventi, l'ammontare dei cespiti entrati in esercizio ed il saldo tra lavorazioni in corso incrementali e lavorazioni in corso cessanti per effetto della entrata in esercizio dei cespiti.
6. Inoltre, per i costi annuali incrementali da riconoscere per effetto di disposizioni normative o regolamentari, il Gestore provvede a presentare all'ART, entro il 31 ottobre di ciascun anno del Periodo tariffario, una dichiarazione a firma del rappresentante legale – resa ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 – attestante le discontinuità di costo già verificate alla data del 30 settembre e quelle che sulla base di attendibili previsioni, saranno consuntivabili entro il 31 dicembre dello stesso anno.
7. Entro il 31 dicembre di ciascuna annualità, il gestore dovrà altresì documentare il consuntivo degli investimenti previsti, per l'annualità appena conclusa, dal Piano degli interventi andato in consultazione, nonché il consuntivo delle discontinuità di costo effettivamente maturate nella medesima annualità
8. In esito alle consultazioni condotte in ciascun anno del Periodo tariffario l'ART si pronuncerà in relazione ad eventuali rilievi avanzati dalla utenza in merito al livello dei diritti scaturiti dagli adempimenti di monitoraggio annuale relativi ai parametri k e v, acquisendo le informazioni necessarie dall'ENAC per il monitoraggio da questo effettuato e disponendo, ove ritenuto

opportuno per le informazioni e segnalazioni prodotte dalla utenza, le verifiche a campione sullo stato effettivo di avanzamento delle opere previste dal Piano degli interventi e dal relativo cronoprogramma di cui al par. 4.1.2

9. Lo scostamento eventualmente rilevato, tra i dati di pre-consuntivo forniti dal Gestore e le dichiarazioni di consuntivo, comporterà la revisione dei parametri k e v dell'anno precedente e, contestualmente, darà luogo all'applicazione di un conguaglio scaturente dalla differenza tra la tariffa che incorpora i parametri k e v a valore consuntivo, e la tariffa che incorpora i parametri k e v a valore di preconsuntivo, moltiplicata (tale differenza) per le unità di servizio programmate per l'annualità considerata. Detto conguaglio sarà contabilizzato e recuperato a tariffa a valere sul parametro v dell'annualità successiva, maggiorato degli interessi calcolati in applicazione del tasso di remunerazione nominale di cui al precedente par. 8.7.
10. I dati forniti dal Gestore ai sensi dei precedenti punti potranno formare oggetto di specifiche verifiche effettuate dall'ENAC, anche a campione, attraverso le proprie strutture.
11. Qualora, a seguito delle verifiche condotte dall'ENAC o dall'ART ai sensi del precedente punto 7 emerge la non veridicità dei dati forniti dal Gestore ai sensi dei precedenti punti, verrà disposto il recupero, a valere sulla tariffa della prima annualità utile del Periodo, delle somme indebitamente percepite dal Gestore, con restituzione alla Utenza di dette somme nonché dei relativi interessi calcolati in applicazione del tasso di remunerazione nominale di cui al par. 5.4 maggiorato del tasso di interesse legale.

Questione 8.9.A- Si chiedono osservazioni motivate in merito alla procedura per la proposta definitiva della dinamica tariffaria

8.10 Obiettivi di qualità e di tutela ambientale: parametro ε

1. Il parametro rappresentativo della qualità e della tutela ambientale agisce sulla dinamica tariffaria in base alla seguente equazione

$$\varepsilon_{t,j} = f \cdot q_{t,j} + (1 - f) * \alpha_{t,j}$$

dove:

- $\varepsilon_{t,j}$ è il parametro che tiene conto del superamento/mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale da applicare al prodotto j -esimo nell'anno t ;
- $q_{t,j}$ e $\alpha_{t,j}$ sono i parametri che misurano il raggiungimento degli obiettivi annuali di qualità e di tutela ambientale all'anno t ;
- f è il peso da assegnare all'obiettivo di qualità cui viene attribuito il valore di 0,5;
- i parametri q e α assumono un valore pari a zero se gli obiettivi sono raggiunti e un valore minore o maggiore a seconda che siano rispettivamente mancati o superati. Il valore assunto da detti parametri, in caso di scostamenti dagli obiettivi prefissati, è determinato tenendo conto dei risultati conseguiti all'Anno base, e comunque entro il limite complessivo del $\pm 1\%$ annuo per ogni singolo corrispettivo, fatto salvo quanto

previsto al successivo par. 8.13, punto 10.

2. Al fine di determinare i parametri tariffari α e q rappresentativi del raggiungimento degli obiettivi di qualità e tutela ambientale è necessario:
 - a) definire gli indicatori analitici di qualità e di tutela ambientale;
 - b) attribuire a ciascuno di essi un peso, tenendo conto che la somma dei pesi degli indicatori di ciascun gruppo dovrà essere pari a 1;
 - c) costruire gli indicatori sintetici della qualità (Q) e della tutela ambientale (A) al fine di determinare i valori da assegnare ai parametri q ed α .

8.11 Indicatori di qualità

1. Gli indicatori analitici di qualità devono essere selezionati dal Gestore d' intesa con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e comunque tra indicatori sulla cui evoluzione il Gestore possa esercitare un effettivo controllo. Gli indicatori vanno selezionati, anche sotto l'aspetto numerico, in relazione alle caratteristiche infrastrutturali e di traffico proprie delle singole realtà aeroportuali che ricadono nella fascia di traffico inferiore ai 3 milioni di passeggeri, preferibilmente tra quelli misurabili in termini fisici, dando priorità agli indicatori espressi in termini di "qualità erogata" rispetto a quelli espressi in termini di "qualità percepita" (rilevati mediante sondaggi), e tralasciando quelli la cui rilevazione comporti valutazioni "Si/No", cioè situazioni di presenza o assenza di una risorsa (es.: Sito Internet, facilities per PRM, ecc.). Gli indicatori di qualità possono essere distinti fra indicatori relativi al comfort degli utenti e indicatori relativi alla funzionalità complessiva dell'aeroporto (intesa come capacità di gestire efficientemente il traffico) che a loro volta si riflettono positivamente sui primi.
2. Gli indicatori selezionati ed i pesi opportunamente associati a ciascun di essi dovranno tener conto delle indicazioni formulate dagli Utenti nel corso della Consultazione.
3. L'ART si riserva di formulare al riguardo proprie indicazioni, anche con riferimento a valori benchmark di settore.

8.12 Indicatori di tutela ambientale

1. Al fine di incentivare il Gestore alla riduzione delle esternalità ambientali connesse all'attività aeroportuale, gli indicatori ambientali oggetto di monitoraggio rappresentano l'impegno del Gestore stesso a migliorare di anno in anno l'impatto sull'ambiente delle infrastrutture aeroportuali in concessione.
2. Gli indicatori ambientali saranno individuati dal gestore di intesa con l'ENAC fra quelli riportati nel documento emesso da ENAC, denominato "Indicatori di tutela ambientale" (Allegato 1). Tale documento individua gli obiettivi ambientali aeroportuali in ragione delle relative politiche nazionali, anche con riferimento agli impegni assunti nei vari consensi internazionali.

3. A ciascun indicatore-oggetto sarà assegnato un peso complessivo in funzione della rilevanza ambientale e sociale, dell'entità stimata dell'investimento necessario al raggiungimento dell'oggetto, nonché della realtà aeroportuale interessata.
4. Gli indicatori-oggetto:
 - corrisponderanno a effettive esigenze di miglioramento dell'aeroporto interessato ed essere riferiti prioritariamente ad aspetti che ne rappresentino le maggiori carenze ambientali, in modo tale che, negli anni, il meccanismo possa rappresentare anche uno strumento per uniformare il livello delle prestazioni ambientali della rete aeroportuale italiana;
 - saranno significativi rispetto alle prestazioni ambientali delle singole strutture aeroportuali, in modo da rappresentare una concreta possibilità di crescita del livello ecologico della realtà aeroportuale interessata;
 - risulteranno equilibrati rispetto alle dimensioni della realtà aeroportuale interessata e all'eventuale incremento tariffario riconosciuto a fronte del superamento dell'oggetto stesso;
 - terranno conto delle richieste delle istituzioni e delle associazioni locali in tema ambientale.

Indicazioni al riguardo potranno essere formulate anche dalla Autorità per singole realtà aeroportuali od in termini di orientamenti specifici di fascia.

8.13 Impatto sui Corrispettivi

1. E' previsto un sistema premiante o penalizzante in funzione dello scostamento dagli obiettivi prefissati, che si traduce in una variazione tariffaria di entità massima pari a +/- 1% fatto salvo quanto previsto al successivo punto 10. Nessun adeguamento tariffario, invece, è previsto in caso di raggiungimento degli obiettivi, tenuto conto che i costi incrementalii derivanti dal loro conseguimento sono anticipatamente computati nella dinamica dei Corrispettivi regolamentati.
2. Riaffermato che il raggiungimento degli obiettivi pre fissati non produce alcun premio, il meccanismo premiante/penalizzante è impostato sulla rilevazione e quantificazione dell'eventuale scostamento, registrato anno per anno, rispetto ad indicatori-oggetto sintetici di qualità (Q_o) e ambiente (A_o), distintamente pre-fissati.
3. Preliminare alla determinazione degli indicatori-oggetto sintetici è la cognizione dei singoli indicatori analitici di qualità e di tutela ambientale. La cognizione permette di valutare il livello raggiunto di qualità e di tutela ambientale in prossimità dell'inizio del Periodo tariffario, e di conseguenza di "tarare" gli obiettivi futuri di Periodo. Gli obiettivi di miglioramento (Oq e Oa) sono fissati – *ex ante* e per ogni singolo anno – in termini di incremento del valore dei singoli indicatori analitici di ciascuno dei due set rispetto al valore rilevato all'Anno base
4. Nel caso di nuove opere o comunque di un valore all'Anno base pari a zero, il valore

obiettivo fissato *ex ante* per il primo anno del Periodo tariffario, o il primo valore diverso da zero, viene assunto come valore rilevato all'Anno base. Inoltre, al fine di evitare che valori all'Anno base prossimi allo zero e scostamenti irrilevanti possano comportare un effetto leva, il calcolo della percentuale di scostamento verrà effettuato calcolando i valori dell'Anno base e i valori obiettivo utilizzando come unità di misura il complementare al valore di riferimento (1-x).

- Il conseguimento degli indicatori-obiettivo nel corso del Periodo tariffario va verificato annualmente sulla base degli indicatori sintetici di qualità e di tutela ambientale, Q ed A , determinati sulla base delle relazioni che seguono

$$Q(t) = \sum_j Iq_j(t) \cdot Pq_j$$

$$A(t) = \sum_j Ia_j(t) \cdot Pa_j$$

dove:

- $Iq_j(t)$ = valore dell' j-esimo indicatore analitico di qualità raggiunto nell'anno t , espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base;
- Pq_j = peso del j-esimo indicatore analitico di qualità;
- $Ia_j(t)$ = valore del j-esimo indicatore analitico di tutela ambientale raggiunto nell'anno t , espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base;
- Pa_j = peso del j-esimo indicatore di tutela ambientale.

Gli indici sintetici di cui al presente punto devono essere confrontati, al fine di assegnare i corrispondenti valori ai parametri q e α , con gli indicatori-obiettivo sintetici di qualità (Q_o) e di tutela ambientale (A_o) calcolati *ex ante* per ciascun anno del Periodo regolatorio mediante le seguenti formule:

$$Q_o(t) = \sum_j Oq_j(t) \cdot Pq_j$$

$$A_o(t) = \sum_j Oa_j(t) \cdot Pa_j$$

dove:

- $Oq_j(t)$ = obiettivo del j-esimo indicatore analitico di qualità (Iq) fissato per l'anno t , espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base;
 - $Oa_j(t)$ = obiettivo del j-esimo indicatore analitico di tutela ambientale (Ia) fissato per l'anno t , espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base
- Se dal confronto degli indicatori risulta che l'obiettivo raggiunto è eguale a quello fissato, cioè $Q=Q_o$ allora $q=0$, e analogamente se $A=A_o$ si avrà $\alpha=0$. Gli obiettivi di qualità e di ambiente si intendono raggiunti anche qualora si riscontrino risultati all'interno di una fascia di tolleranza di $\pm 1\%$,senza alcun riconoscimento di incremento/decremento tariffario come

sopra indicato.

Nel caso in cui i risultati cadano all'esterno di tale intervallo, il meccanismo premiante/penalizzante è impostato come segue:

- si individua una fascia percentuale di scostamento, anno per anno, dall'indicatore-obiettivo sintetico (di qualità e di tutela ambientale) assegnato per lo stesso anno (ovviamente più ampia di quella al punto precedente);
- si assegna a ciascuno dei parametri q e α il loro valore massimo ($\pm 1\%$) al superamento dei valori estremi di detta fascia;
- mentre i parametri q e α verranno quantificati con proporzionalità diretta laddove si registrino valori intermedi, positivi o negativi, nell'ambito della fascia di scostamento,.

7. In particolare, il limite inferiore della fascia di scostamento è fissato anno per anno dall'indicatore-obiettivo sintetico dell'anno precedente ($Qo(t-1)$, $Ao(t-1)$), mentre il limite superiore è calcolato incrementando l'indicatore-obiettivo sintetico dell'anno di riferimento di un valore pari alla differenza fra tale obiettivo e quello assegnato per l'anno precedente. Ai fini di quanto sopra, nel primo anno del Periodo tariffario si assume l'Anno ponte come anno precedente.
8. In aggiunta alle casistiche riportate al par.11.2, punto 19, delle Linee guida ENAC, ove in un anno t del periodo/sottoperiodo tariffario si verifichi che $Q(t)$ è maggiore o uguale al limite superiore della fascia di scostamento previsto per l'anno $t+1$, l'indicatore obiettivo sintetico $Qo(t+1)$ andrà rideterminato, per le annualità residue, sommando al valore $Qo(t+1)$ programmato un valore pari alla metà della differenza tra l'indicatore sintetico di qualità $Q(t)$ ed il limite superiore della fascia di scostamento previsto per l'anno t . Fermo restando che il limite inferiore della fascia di scostamento è, di norma, rappresentato dall'indicatore-obiettivo sintetico dell'anno precedente, come previsto al punto 7, al verificarsi della fattispecie ora illustrata, per il primo anno, il limite inferiore della fascia di scostamento sarà rappresentato dall'indicatore obiettivo sintetico Qo programmato per tale annualità.
9. Gli effetti del meccanismo premiante/penalizzante – fissato in un massimo di $\pm 1\%$ dei parametri q e α – dovranno essere spalmati su tutti i servizi aeroportuali, regolamentati e non regolamentati – in relazione alla rispettiva quota di ricavi, misurata per ragioni di semplicità, sull'Anno base. Pertanto, laddove per ipotesi i servizi regolamentati contribuissero nell'Anno base al 70% dei ricavi complessivi della gestione aeroportuale, la variazione massima dei parametri q ed α sarebbe pari a $0,70 * \pm 1\%$.
10. Dato che gli eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi dell'anno $t-1$ hanno effetto sui corrispettivi dell'anno $t+1$, in occasione del monitoraggio annuale il Gestore dovrà dare evidenza alla utenza ed alle Autorità richiedenti – ENAC ed ART - dei risultati ottenuti nell'annualità precedente. In particolare il Gestore, entro il 31 ottobre di ciascun anno, dovrà fornire il dato consuntivo per l'annualità immediatamente precedente degli indicatori analitici di qualità e tutela ambientale.
11. L'impostazione che precede prevede un sistema di premi/penalizzazioni che agisce simmetricamente. Ad esso deve tuttavia accompagnarsi un elemento di asimmetria in

base al quale nelle situazioni in cui si verifichino in un determinato anno peggioramenti rispetto agli obiettivi assegnati ad anni precedenti o, addirittura, rispetto agli standard consuntivati nell'Anno base, le penalizzazioni devono eccedere i premi. Si tratta di situazioni particolarmente gravi che – ove non dovute a cause di forza maggiore o comunque non imputabili a responsabilità del Gestore – devono essere penalizzate con maggiore incisività. Si applicherà in tali casi un ulteriore sistema “sanzionario” che assegna al parametro q (ovvero α), già quantificato in -1% ($-0,7\%$), una componente aggiuntiva fino ad un massimo di -1% ($-0,7\%$).

Questione 8.13.A- Si chiedono osservazioni motivate in merito a quanto indicato ai par. 8.10-8.11-8.12-8.13

ANNESSO 1- Format per la Notifica ad ART della Proposta di revisione dei diritti aeroportuali

Alla Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino

Oggetto : Proposta di modifica dei Diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione degli utenti

Il sottoscritto.....in qualità di Presidente della Societàaffidataria della gestione dell'aeroporto di, notifica a codesta Autorità di avere programmato per il giorno **XX** l'avvio della consultazione degli utenti del proprio aeroporto sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali per il Periodo tariffario 201.. /201... .

A tal fine, ed in conformità a quanto previsto dal Modello tariffario di riferimento, questa Società ha provveduto a predisporre il “Documento di Consultazione”, contenente la proposta di modifica dei Diritti aeroportuali, che viene trasmesso su supporto informatico a codesta Autorità in allegato alla presente notifica, integrato, rispetto alla informativa che deve essere presentata agli Utenti aeroportuali, della contabilità analitica certificata relativa anno.....che costituisce Anno base di riferimento per il Periodo tariffario 201.. /201... .

Alla data sopra riportata, la scrivente società provvederà a comunicare agli Utenti l'avvio della Consultazione sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali e contestuale messa a disposizione, con accesso riservato *online*, del Documento di consultazione, dando preavviso di convocazione degli utenti in pubblica audizione fissata per il giorno **YY**.

Si chiede a codesta Autorità di voler provvedere ad ufficializzare per l'aeroporto di l'avvio della Procedura inerente l'aggiornamento dei Diritti aeroportuali , dando pubblicità sul proprio sito della Notifica ricevuta.

Data.....

.....
(almeno 30gg prima del giorno XX)

(Firma)

ANNESSO 2 - Contabilità analitica

Contabilità analitica all'Anno base e la relativa Certificazione redatta in conformità di al FORMAT di cui all'Allegato 2 delle Linee Guida applicative della Delibera CIPE n. 38/2007

http://www.enac.gov.it/la_regolazione_economica/aeroporti/contratti_di_programma/normativa_di_riferimento/linee_guida/index.html

**ANNESSO 3- Format per Istanza formale verso ART di esame della proposta di modifica
dei diritti aeroportuali**

Alla Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino

Oggetto : Proposta di modifica dei Diritti aeroportuali - Trasmissione

Il sottoscritto.....in qualità di Presidente della Societàaffidataria della gestione dell'aeroporto di, comunica a codesta Autorità di avere concluso la Procedura di Consultazione in data..... sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali per il Periodo tariffario 201.. /201... già inviata a codesta Autorità in data..... con la nota n. di notifica di apertura delle consultazioni degli Utenti .

A tal fine, ed in conformità a quanto previsto dal Modello tariffario di riferimento, lo scrivente provvede a trasmettere a codesta Autorità la proposta definitiva elaborata all'esito della Procedura, unitamente a copia integrale della documentazione relativa allo svolgimento della Consultazione, comprensiva delle verbalizzazioni della/e pubblica/che audizione/ii.

Al riguardo dichiara che sulla proposta definitiva è stata conseguita una intesa sostanziale con gli Utenti aeroportuali, come da relazione unita alla presente comunicazione nella quale vengono evidenziate le convergenze raggiunte. Pertanto la società, ove nulla osti da parte di codesta Autorità, provvederà alla pubblicazione della proposta definitiva in data

(Alternativa) Al riguardo dichiara che sulla proposta definitiva non è stata conseguita una intesa sostanziale con gli Utenti aeroportuali, come da relazione unita alla presente comunicazione nella quale vengono evidenziate le tematiche sulla quali residuano posizioni non convergenti, con esposizione delle motivazioni che sostengono le contrapposte posizioni emerse sulla singola tematica.

In relazione a quanto sopra comunicato e con riferimento alla documentazione trasmessa unitamente alla presente nota, si chiede a codesta Autorità di voler provvedere alle attività ad Essa spettanti per quanto previsto dal Modello di Regolazione dei Diritti aeroportuali .

Data.....
.....

(Firma)

ALLEGATO 1- Indicatori di tutela ambientale
ALLEGATO 1
INDICATORI DI TUTELA AMBIENTALE
GRUPPO 1 – TRAGUARDI PRIORITARI

Appartengono a questo gruppo i traguardi ambientali prioritari ai fini delle politiche ambientali nel settore aeronautico, anche in conformità di quanto deliberato nei pertinenti consensi internazionali, e che possono comportare un investimento economico importante nel corso del periodo regolatorio, inseriti nel piano degli investimenti approvato dalla Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti dell'ENAC.

1.A. Risparmio energetico

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Nuovi impianti di illuminazione in sostituzione di quelli esistenti con apparecchi a basso consumo (LED, fluorescenti, ecc.)	KWh utilizzati post interventi/KWh utilizzato pre intervento
Installazione dei componenti opachi di involucro al di sotto dei valori limite di trasmittanza indicati dalla normativa	% Risparmio di W/m ² K rispetto al limite normativo
Installazione dei componenti trasparenti di involucro al di sotto dei valori limite di trasmittanza indicati dalla normativa	% Risparmio di W/m ² K rispetto al limite normativo
Riduzione del consumo di energia mediante sistemi di gestione degli apparati di illuminazione (Building Management System (cellule fotosensibili, sensori di movimento, ecc.)	% risparmio di energia sul consumo storico
Riduzione del consumo di energia mediante impianti di condizionamento ad elevata efficienza	KWh installata/KWh preesistente

1.B. Produzione di energia alternativa da fonte rinnovabile

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Produzione di energia elettrica tramite installazione di impianti fotovoltaici sulle coperture dei parcheggi, integrati o in facciata e sulle pensiline di attesa dei passeggeri.	MWh prodotti/ MWh totale di consumo
Riduzione del consumo di energia per il riscaldamento passivo tramite accumulo termico e restituzione passiva, recupero del calore	KWh/m ² /anno
Riduzione del consumo di energia tramite lo sfruttamento passivo della ventilazione naturale per il raffrescamento degli ambienti	KWh/m ² /anno
Produzione di energia termica tramite impianti solari in copertura o in facciata	MWh prodotti/ MWh totali installati
Produzione di energia elettrica e termica tramite impianti alimentati da biomasse reperibili localmente	MWh Energia prodotta/ MWh totali installati
Produzione di energia elettrica, termica e frigorifera tramite impianti di cogenerazione e trigenerazione	MWh Energia prodotta/ MWh totali installati
Produzione di energia elettrica e termica tramite impianti geotermici a bassa entalpia	MWh Energia prodotta/ MWh totali installati

1.C. Abbattimento emissioni

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Sostituzione del parco veicoli esistente con veicoli alimentati con carburanti di minor impatto ambientale o a ridotte emissioni (gas naturale, biodiesel, trazione elettrica, idrogeno, ibridi)	% dei veicoli sostituiti su parco
Utilizzo di materiali photocatalitici nelle aree di viabilità e parcheggi	Mq/Mq totali

1.D. Abbattimento rumore

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Insonorizzazione e utilizzo di sistemi passivi per la diminuzione degli effetti di inquinamento acustico prodotti dagli interventi di riparazione e collaudo dei velivoli negli hangar e nel sedime	db prodotti dopo intervento/ db prodotti prima

1.E. Trattamento delle acque

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Captazione e riutilizzo delle acque meteoriche per usi aeroportuali	percentuale acque meteoriche riutilizzate rispetto agli ultimi 5 anni
Recupero delle acque di prima pioggia tramite la copertura degli edifici	Quantità acque recuperate

GRUPPO 2 – TRAGUARDI NON PRIORITARI

Appartengono a questo gruppo di indicatori obiettivo quegli interventi che ENAC non considera prioritari e/o che richiedono un investimento limitato.

2.A. Risparmio energetico

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Introduzione di impianti automatici di gestione dei parcheggi (colonnine ticket, ecc.) ad elevata efficienza energetica	percentuale impianti sostituiti/totale impianti
Realizzazione di spazi filtro nell'accesso dell'aerostazione per la diminuzione di dispersioni termiche	Numero di spazi filtro realizzati/totale ingressi

2.B. Fonti rinnovabili

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Produzione di energia elettrica tramite impianti microeolici	MWh Energia prodotta/ MWh totali installati

2.C. Gestione e trattamento rifiuti

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Raccolta differenziata dei rifiuti non pericolosi	% dei rifiuti separati/ totale rifiuti
Separazione dettagliata dei rifiuti non pericolosi al fine di una massimizzazione del riuso o riciclaggio	% dei rifiuti separati destinati al riuso o riciclaggio/totale rifiuti
Raccolta differenziata, compattazione, stoccaggio ed eventuali operazioni di recupero, riciclaggio o smaltimento in situ	Quantità rifiuti trattati/totale rifiuti

2.D. Trattamento delle acque

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Diminuzione significativa dei consumi idrici totali annui	Riduzione dei mc di acqua consumati rapportati al numero di passeggeri/mc di acqua totali consumati rapportati al numero passeggeri

2.E. Suolo

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Massimizzazione dell'uso di superfici permeabili o interrotte da vegetazione nelle aree di viabilità e parcheggio	% mq superfici permeabili/mq totali

GRUPPO 3 – TRAGUARDI SECONDARI

Sono inseriti in questo gruppo obiettivi che pur essendo rilevanti per il miglioramento ambientale, possono essere considerati complementari o secondari rispetto agli obiettivi previsti negli altri due gruppi.

3.A. Addestramento del personale

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Addestramento del personale il cui lavoro può avere effetti che gravano sull'ambiente	% di personale addestrato
Aggiornamento del personale addestrato	% di personale aggiornato

3.B. Attività indirette con effetti ambientali

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Inserimento nei contratti con appaltatori, subappaltatori e fornitori di clausole sulle prestazioni ambientali	Numero di contratti con specifiche clausole ambientali oltre le previsioni di legge/totale contratti

3.C. Efficienza dei materiali

INDICATORE	UNITA' DI MISURA
Uso di materiali di pavimentazione a ridotto assorbimento termico (cool roof system)	Mq di pavimentazione a ridotto assorbimento termico/ mq pavimenti

zione del dissenso per le quali è richiesto l'intervento dell'Autorità