

Comunicazione via PEC pec@pec.autorita-trasporti.it

Mittente: AEROPORTI DI PUGLIA S.p.A.

**Documento di consultazione sui Modelli di regolazione dei diritti
aeroportuali di cui alla Delibera n. 31/2014.**

ALLEGATO B2 –
MODELLO DI REGOLAZIONE
DEI DIRITTI AEROPORTUALI PER AEROPORTI CON
TRAFFICO COMPRESO TRA 3 E 5 MILIONI DI PASSEGGERI / ANNO

Reti aeroportuali

Allegato A - NOTA METODOLOGICA – paragrafo 2, pag. 2

Allegato B2, paragrafo 7.2.3, pag 18 - paragrafo 1.1, pag. 4

La normativa di riferimento in materia di tariffe aeroportuali, dopo l’emanazione della Legge 248/05 e della Direttiva CIPE n. 38/07-51/08, si è ulteriormente sviluppata con l’emanazione della Direttiva UE 2009/12 “Airport Charges” ed in considerazione del recepimento della stessa con il D.L. n. 1 del 24.1.2012.

Per quanto riguarda Aeroporti di Puglia S.p.A., l’art.2 punto 5 della Direttiva UE 2009/12 individua la “Rete Aeroportuale”, intesa come *“un gruppo di aeroporti , debitamente designato come tale dallo Stato membro, gestiti dallo stesso gestore aeroportuale”*, prevedendo all’art. 4 che *“Gli Stati membri possono autorizzare il gestore aeroportuale di una rete aeroportuale a introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all’intera rete”*.

In tal senso, l’art. 74 del D.L. n. 1/2012 prevede che con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze, previo parere della Conferenza Unificata Stato-Regioni, sono designate le reti aeroportuali sul territorio italiano. L’Autorità di vigilanza può autorizzare il gestore aeroportuale di una rete aeroportuale ad introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all’intera rete.

In tal senso, tra le direttive dell’emanando Piano Nazionale degli Aeroporti viene citata *“l’incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi”*

In merito alle Reti Aeroportuali, l'Allegato A- Nota Metodologica risulta essere poco chiaro . In particolare, a pag. 2, viene riportato come segue:

“Per quanto riguarda, poi, i *sistemi aeroportuali esistenti* nei quali sia presente un unico Gestore titolare della concessione, si è ritenuto che, a regime, tutti gli aeroporti appartenenti al sistema applichino il modello regolatorio di quello principale per volumi di traffico. In via transitoria, tuttavia, per un periodo non superiore quattro anni, e con l’obiettivo di favorire eventuali operazioni di aggregazione societaria, è prevista la possibilità che ciascun aeroporto appartenente al sistema utilizzi il modello regolatorio corrispondente al suo volume di traffico”

Si fa riferimento, quindi, a Sistemi aeroportuali ESISTENTI, mentre la corretta indicazione dovrebbe essere riferita alle **RETI AEROPORTUALI** di cui all’art.2, punto 5, all’art. 4 della Direttiva UE 2009/12 ed all’art. 74, comma 1 e 2, del D.L. n. 1/2012, oltre che ai **SISTEMI COMUNI DI TARIFFAZIONE** di cui all’art. 5 della Direttiva UE 2009/12 ed all’art. 74, comma 3, DA DESIGNARE, così come correttamente riportato nel Modello Allegato B2, paragrafo 7.2.3 pag 18.

Stessa situazione si verifica al paragrafo 1.1 (pag. 4) del Modello Allegato B2 dove si cita il “sistema aeroportuale”.

Soggetti partecipanti alla consultazione

ALLEGATO B2 - paragrafo 3.1 pag. 8

I nuovi modelli tariffari descrivono la procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il Gestore e gli Utenti dell'Aeroporto o i loro rappresentanti ed associazioni.

La definizione di “utente dell'aeroporto” ai sensi dell'art.2 punto 3 della Direttiva UE 2009/12 è la seguente “*Qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e/o merci, da e per l'aeroporto considerato*”.

Ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. 18/999 al Comitato degli Utenti dell'aeroporto “*ha diritto di partecipare ogni vettore che utilizza i servizi dell'aeroporto, direttamente o tramite organizzazioni rappresentative*”.

Quindi per Utente si intende un Vettore (o le organizzazioni rappresentative).

Non rientrano nella definizione di Utente aeroportuale i Prestatori di servizi di assistenza a terra ed i soggetti sub-concessionari di aree aeroportuali che, quindi, non saranno coinvolti nella Consultazione.

La peculiarità di alcune attività svolte presso alcuni Aeroporti da escludere dalla regolazione tariffaria (NON PERTINENTI)

Allegato A – Nota metodologica , paragrafo 2, pag. 2

Allegato B2 – paragrafo 8.2.2.5 – pag. 22

L’Allegato A – Nota Metodologica dei Modelli tariffari, in merito ai criteri di determinazione dei diritti aeroportuali prevede, tra gli altri, l’orientamento a:

prevedere che detti criteri possano essere differenziati tenendo conto, sulla base della Direttiva 2009/12/UE, dei volumi di traffico, nonché, sulla base delle informazioni rese disponibili, della caratterizzazione degli aeroporti che potrebbe ispirare il Piano Nazionale degli Aeroporti;

In particolare, alcuni aeroporti saranno dedicati al supporto dello sviluppo delle produzioni aeronautiche anche attraverso attività di ricerca sperimentazione e sviluppo.

Ad esempio, nei seguenti campi applicativi:

- Aeroporto come base per prove di sviluppo e certificazione per velivoli dell’aviazione generale;
- Aeroporto Test Bed per lo sviluppo e la sperimentazione di soluzioni infrastrutturali ed intermodali legate allo sviluppo di un progetto per futuri aeroporti cargo;
- Aeroporto come base di supporto per le attività di volo, per prove e certificazioni di integrazione nello stesso spazio aereo, di velivoli con pilota a bordo e velivoli senza pilota a bordo (pilotaggio remoto od autonomo).

Si ritiene che tali attività debbano essere escluse dalla regolamentazione in quanto non pertinenti alla gestione caratteristica dell'Aeroporto.

La stessa Delibera CIPE n. 38/07-51/08, al paragrafo 1.2 “Proventi da servizi non regolamentati svolti sul sedime” prevede quanto segue:

“Nell’ambito di tale criterio, e per non apportare pregiudizio alla concorrenza, sono da escludere le attività svolte in regime di piena concorrenza con terzi, per le quali il gestore può dimostrare l’insussistenza di rendite di localizzazione e di forme di limitazione dell’accesso alle infrastrutture.

Tali attività escluse vengono individuate in base al contesto di mercato specifico dei diversi aeroporti, sussistente all’atto della stipula dei contratti di programma”