

CONSULTAZIONE

su

MODELLO DI REGOLAZIONE

DEI DIRITTI AEROPORTUALI

PER AEROPORTI CON TRAFFICO SUPERIORE

AI 5 MILIONI DI PASSEGGERI / ANNO

Sommario

PREMESSA	4
1. AMBITO DI APPLICAZIONE E FINALITÀ.....	4
2. DEFINIZIONI	5
3. PROCEDURA DI CONSULTAZIONE SULLA PROPOSTA DI REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI.....	8
3.1. Finalità.....	8
3.2. Attivazione della Procedura di 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	11
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.....	13
4.1.3. Piano della Qualità e della tutela Ambientale.	14
4.2. Documentazione informativa da parte del Vettore.....	15
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	17
7 I PRODOTTI SOGGETTI A REGOLAZIONE TARIFFARIA	18
7.1 L'elenco dei centri di tariffazione	18
7.2 Basket di Tariffa	18
8 METODOLOGIA DI CALCOLO DEL LIVELLO DEI DIRITTI E DELLA LORO DINAMICA NEL PERIODO TARIFFARIO	19
8.1 Contabilità analitica regolatoria e ulteriore documentazione.....	19
8.2 Dinamica dei Corrispettivi	21
8.2.1 Impostazione generale.....	21
8.2.2 Dinamica nel Periodo dei costi operativi ammessi all'Anno base	22

8.2.3	<i>Elasticità (η) delle singole voci di costo operativo al variare del traffico</i>	
(WLU)	23	
8.2.4	<i>Obiettivo di efficientamento</i>	24
8.3	<i>Capitale investito netto all'Anno base ed evoluzione nel Periodo tariffario</i>	25
8.4	<i>Aliquote di ammortamento</i>	28
8.5	<i>Indice di rivalutazione</i>	29
8.6	<i>Tasso di remunerazione sul capitale investito.....</i>	29
8.6.1	<i>Tax rate.....</i>	33
8.7	<i>WACC incrementale.....</i>	33
8.8	<i>Stima delle discontinuità di costo</i>	34
8.9	<i>Trattamento del margine commerciale</i>	35
8.10	<i>Proposta definitiva della Dinamica tariffaria quadriennale</i>	37
8.11	<i>Qualità e di tutela ambientale: parametro ε</i>	39
8.12	<i>Indicatori di qualità.....</i>	40
8.13	<i>Indicatori di tutela ambientale</i>	40
8.14	<i>Impatto sui Corrispettivi</i>	42
	<i>ANNESSO 1- Format per la Notifica ad ART della Proposta di revisione dei diritti aeroportuali</i>	46
	<i>ANNESSO 2 - Contabilità analitica</i>	47
	<i>ANNESSO 3- Format per Istanza formale verso ART di esame della proposta di modifica dei diritti aeroportuali</i>	48
	<i>ALLEGATO 1- Indicatori di tutela ambientale.....</i>	49

PREMESSA

L' Autorità di Regolazione dei Trasporti (l'Autorità, o anche ART) intende definire, 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, 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 di oltre 5 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 nuovo Periodo tariffario, abbia registrato una media del traffico consuntivo superiore ai 5 milioni di passeggeri annui (a+p)¹, nonché agli scali, anche di traffico inferiore, che risultino ad esso collegati in quanto appartenenti al medesimo "sistema aeroportuale", intendendosi per tale quello affidato ad un unico soggetto Gestore con unico atto concessorio.
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

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

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 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. «*Autorità di regolazione*» o «*Autorità*» o «*ART*»: l'Autorità istituita ai sensi dell'Articolo 37 del Decreto-legge del 6 dicembre 2011 n. 201 (come modificato in sede di conversione con Legge 27/2012) e che, tra l'altro, svolge le attribuzioni assegnate alla Autorità di vigilanza indipendente dalla Direttiva 2009/12/CE ;
6. «*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
7. «*Convenzione*»: l'atto stipulato tra l'ENAC ed il Gestore aeroportuale, che disciplina diritti ed obblighi delle parti, derivante dalla Concessione di gestione aeroportuale ;
8. «*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);
9. «*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;
10. «*Direttiva*»: la Direttiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali;
11. «*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
 - 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 .
12. «*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
13. «*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;
14. «*Periodo tariffario*»: periodo di applicazione del presente Modello ai fini della definizione della dinamica tariffaria, di durata non superiore a 4 anni;
15. «*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;
16. «*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

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 della Consultazione, anche ai fini della vigilanza da parte ART

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 ed in particolare su

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.

quelle che delimitano il mercato regolato

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

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 dalla 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 Procedura di 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 2009/12/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 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. 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 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 2 delle Linee Guida applicative della Delibera CIPE n. 38/2007 (Annesso 2);
 - e) Previsioni riguardanti 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) Meccanismi ed obiettivi di efficientamento annuale proposti per il Periodo tariffario, e relativo impatto sul contenimento dei costi (in accordo a quanto riportato nei par. 8.2.2 ed 8.2.4)
 - h) Dinamica dei Diritti proposta per il Periodo tariffario
 - i) Proposte eventuali di semplificazione e/o accorpamento per basket di servizi prestati alla generalità degli utenti od alla medesima categoria di utenti
 - j) Proposta di sotto articolazioni dei diritti anche per fasce (di tonnellaggio, orarie, stagionali, ecc.) o altre declinazioni
 - k) Piano della qualità e della tutela ambientale, con dettaglio degli indicatori individuati e dei valori obiettivo degli indicatori medesimi da conseguire nel periodo tariffario
 - l) 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 innovazioni tecnologiche introdotte dal Piano, con riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto e sugli standard di servizio reso alla utenza
 - m) 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
 - n) Investimenti per i quali sono prospettati meccanismi di incentivazione
 - o) Oneri incrementali attesi nel periodo in applicazione di disposizioni normative.
 - p) 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 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 alla luce delle informazioni che saranno comunicate dai Vettori, v. par. **4.2**) le previsioni di traffico relative alle annualità di Periodo tariffario, coerenti con i dati di traffico considerati ai fini della pianificazione dello sviluppo aeroportuale.
- 2. Il Gestore elaborerà inoltre una relazione illustrativa delle stime effettuate, delle fonti statistiche/previsionali utilizzate e degli eventuali modelli impiegati per la costruzione delle previsioni.
- 3. Le stime saranno disaggregate per categorie omogenee di traffico (p.e. di linea, e non

di linea, *low cost*, aviazione generale, ecc.) e riporteranno le motivazioni dell'eventuale disallineamento rispetto alle tendenze espresse da Organismi di riferimento del settore (Eurocontrol, IATA, ecc.).

4. 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.

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 e di cui al precedente par. **4.1.1**, il Piano quadriennale 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 di 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 favorire innovazioni tecnologiche volte anche 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

⁵ Direttiva 12/2009/CE : 14° Considerando

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 descritta.
9. Il Piano darà evidenza degli interventi, tra quelli programmati, per i quali vengono prospettati 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;
- e) benchmark relativo agli standard qualitativi relativi ad aeroporti europei di corrispondente livello.

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 dell'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 di aggiornamento 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/CE il Gestore ed i vettori operanti sullo scalo possono, nell'ambito della Procedura di consultazione, concludere accordi sui livelli 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.
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 connessi obiettivi 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 è tenuto a fornire annualmente all'Utenza aeroportuale adeguate informazioni in ordine agli elementi che hanno concorso alla definizione della dinamica dei diritti aeroportuali del Periodo tariffario in corso.
2. Tali informazioni riguarderanno in particolare:
 - a) stato di avanzamento degli investimenti previsti dal Piano quadriennale e dal relativo cronoprogramma,

- b) costi operativi/gestionali incrementali che concorrono a tariffa,
- c) eventuale aggiornamento del crono programma degli investimenti per le annualità residue del Periodo tariffario,
- d) eventuali interventi di carattere urgente che, non previsti nel Piano quadriennale, dovranno essere realizzati nelle residue annualità del Periodo tariffario
- e) preconsuntivo di WLU e Unità di servizio,
- f) livello degli indicatori di qualità e tutela ambientale consuntivato nell'annualità precedente rispetto ai Valori obiettivo inseriti nel "Piano della qualità e della tutela ambientale" per la medesima annualità,
- g) rispetto/mancato rispetto dei Valori obiettivo inseriti nel "Piano della qualità e della tutela ambientale" per la medesima annualità
- h) attività svolte per il raggiungimento degli obiettivi annuali inseriti nel Piano della qualità e della tutela ambientale.

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.

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* soggetti a regolazione tariffaria sono di seguito riportati:
 - a) Diritti di approdo e di partenza, di sosta e ricovero di aeromobili
 - b) Le tasse di imbarco passeggeri
 - c) Tasse di imbarco e sbarco merci
 - d) I corrispettivi per l'uso di 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 rivolti alla generalità degli Utenti, e quindi non prestati su domanda, 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, fermi 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 certificata da società di revisione contabile⁶ e che, riclassificata sulla base, in prima attuazione, dei format allegati 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 la predisposizione annuale del sistema di contabilità analitica e per l'allocazione e 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.
3. 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
5. 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

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

⁷ Format allegato 2 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/linee_guida/index.html

riconciliare questi ultimi con i prospetti di contabilità redatti sulla base dei format sopra indicati;

6. 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:
- oneri di natura straordinaria;
 - oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni;
 - accantonamenti di qualsiasi natura;
 - oneri finanziari;
 - oneri fiscali (ad eccezione dell'IRAP calcolata sul costo del lavoro);
 - 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

7. 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.
8. Il Gestore dovrà inoltre fornire evidenza in merito alla entità - e relative fonti - degli eventuali contributi od incentivi erogati, sotto varie forme, a favore dello start up di nuovi collegamenti o di frequenze aggiuntive, a condizione comunque che detti contributi od incentivi 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.
9. Il Gestore è tenuto a dare evidenza, in sede della Consultazione degli Utenti, 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 soggetti comunque a vigilanza, che dei costi e dei ricavi delle attività non regolamentate, con evidenza dell'ammontare del margine commerciale⁹ conseguito all'Anno base dall'esercizio delle attività - tra quelle non regolamentate - per le quali sia configurabile una qualche rendita di localizzazione o di monopolio derivante dalla possibilità esclusiva del Gestore di utilizzare i sedimi aeroportuali anche per fini commerciali e dalla possibilità di limitare l'accesso di terzi concorrenti ai sedimi stessi.
10. 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

⁸ COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (2014/C 99/03)"

⁹ Come definito al punto 4 della Delibera Cipe 38/2207...

riscossi.

11. 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.
1. 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. Individuati i costi ammessi all'Anno base (opex e capex) per singolo prodotto regolamentato e per i prodotti non regolamentati esistenti all'Anno base, la loro evoluzione nel Periodo tariffario è determinata:
 - dal trascinarsi nel Periodo dei costi storici operativi ammessi all'Anno base per il singolo prodotto regolamentato (costi pertinenti), in relazione alla variazione del traffico, all'elasticità di ciascuna voce di costo al variare del traffico e ad un obiettivo di efficientamento, calcolati ex ante per ciascuna voce di costo e per singolo prodotto (v. par. 8.2.2 ed 8.2.4);
 - dai costi annuali di capitale per quote di ammortamento, definite ex ante in relazione immobilizzazioni ammesse all'Anno base ed al loro periodo di ammortamento, e per remunerazione sul capitale residuo netto risultante al termine dell'annualità immediatamente precedente;
 - dalle discontinuità di costo che andranno a maturare nel corso del Periodo tariffario per il singolo prodotto, non rapportabili in via diretta ed immediata alla crescita del traffico, e che, stimati all'Anno base, saranno caricati a tariffa in corso di Periodo (tramite i parametri k, v, ε di cui ai successivi par 8.8, punti 1 e 2);
2. Definito il corrispettivo unitario all'Anno base del singolo prodotto j-esimo (costi totali ammessi/unità di servizio), e definita l'evoluzione nel Periodo dei costi operativi e di capitale ammessi (v. punto precedente), la dinamica dei corrispettivi sarà definita nel Periodo tariffario, di durata massima di anni quattro, con l'applicazione della seguente formula:

$$c_{t,j} = c_{0,j} \cdot \prod_{z=1}^t (1 + P_z - x_j + k_{z,j} + v_{z,j}) * (1 \pm \varepsilon_{t,j})$$

dove :

- t è compreso tra 1 e il numero di anni di durata del Periodo tariffario (max 4);
- $c_{t,j}$ rappresenta il costo riconosciuto per unità di traffico per il servizio j nell'anno base ($c_{0,j}$), adeguato annualmente in ragione dei parametri ($1+P-x+k+v$);
- $c_{0,j}$ rappresenta il costo riconosciuto per unità di traffico per il servizio j nell'Anno base, comprensivo del costo di remunerazione del capitale;
- P_z è il tasso medio di inflazione programmata risultante per le annualità di Periodo dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF), pubblicato all'Anno ponte;
- x_j è un parametro determinato in modo che, per le attività presenti all'Anno base, il valore attualizzato dei costi ammessi in ciascuna annualità sia pari, nel corso del Periodo tariffario, al valore attualizzato dei ricavi previsti in ciascuna annualità, scontando gli importi al tasso di remunerazione nominale di cui al par. 8.6;
- $k_{t,j}$ è il parametro per remunerare i nuovi investimenti, determinato ogni anno in base agli investimenti realizzati nell'anno immediatamente precedente, in modo tale che la variazione del valore attualizzato dei costi riconosciuti per i nuovi investimenti sia pari alla variazione del valore attualizzato dei ricavi aggiuntivi previsti, scontando gli importi al tasso di remunerazione nominale di cui al par. 8.6;
- v_{zj} è il parametro di incremento tariffario del prodotto j definito per ciascun anno del Periodo tariffario in ragione del preconsuntivo degli oneri incrementali legati alla entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari e calcolato in modo che la variazione del valore attualizzato dei costi aggiuntivi stimati sia pari alla variazione del valore attualizzato dei ricavi aggiuntivi previsti scontando gli importi al tasso di remunerazione nominale al lordo delle imposte;
- $e_{t,j}$ è il parametro che tiene conto del superamento/mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale relativi al servizio t , come stabiliti per ciascuna annualità di Periodo.

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 operativi ammessi all'Anno Base del Periodo tariffario, in applicazione dei principi e dei criteri fissati dal presente Modello, il Gestore provvederà a calcolare ex ante per ciascuna annualità del Periodo la variazione percentuale delle singole voci di costo operativo relative al singolo servizio regolamentato, definita in ragione:
 - della variazione del traffico attesa nelle annualità del Periodo considerato;
 - dell'elasticità (η) delle singole voci di costo operativo al variare del traffico (WLU) ;
 - dell'obiettivo di incremento della produttività da efficientamento proposto in consultazione dal Gestore (v. par. 4.1) per le annualità del nuovo Periodo tariffario (v. anche par. 8.2.4).
2. Alla variazione annuale dei costi ammessi dovrà poi essere sommato l'incremento derivante

dalla applicazione del tasso medio di inflazione programmato (P) risultante - per le annualità corrispondenti a quelle del Periodo tariffario - dall'ultimo Documento di Economia e Finanza pubblicato. Qualora i dati pubblicati non coprissero l'intera durata del Periodo tariffario, il Gestore potrà far riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima del dato per le annualità residue del Periodo.

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, in base alle metodologie di calcolo previste rispettivamente 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 Documento di Consultazione
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 format di contabilità analitica allegati al Modello, in quanto non concorrenti alla definizione dei costi ascrivibili ai prodotti regolamentati.

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

8.2.3 Elasticità (η) delle singole voci di costo operativo al variare del traffico (WLU)

1. In sede di prima applicazione del presente modello, l'elasticità ai volumi di traffico per singola voce di costo assume di norma valori costanti nel Periodo tariffario considerato e pari a quelli riportati nella tabella seguente (già presente nelle Linee guida ENAC):

Tabella elasticità dei costi

Costi	Elasticità η
Costo del lavoro	0,35
Materiali di consumo	0,30
Manutenzioni	0,20
Pulizie	0,25
Utenze	0,15
Prestazioni di terzi	0,25
Spese generali	0,20

Godimento beni di terzi	0,25
-------------------------	------

2. A regime, i valori di elasticità potranno essere ridefiniti tramite un più aggiornato benchmarking e potranno altresì subire variazioni all'interno del Periodo tariffario.
3. Ove all'Anno Base sia in atto o prevedibile un trend negativo del traffico, a livello di sistema o di singolo scalo, riassorbibile nel breve periodo, l'elasticità definita ex ante in via programmatica sarà posta eguale a zero, in considerazione della temporanea rigidità dei costi operativi contrattualizzati. Ne deriva che per tali annualità, i costi operativi ammessi saranno quelli dell'annualità precedente con applicazione della sola 'inflazione programmata.

Questione 8.2.C- Si richiedono osservazioni motivate in merito ai criteri sopra esposti ai fini della determinazione dei parametri della elasticità dei costi

8.2.4 Obiettivo di efficientamento

1. L'obiettivo di efficientamento può in linea generale essere determinato seguendo differenti percorsi, come anche rilevabile nei provvedimenti di regolazione intervenuti nel settore delle gestioni aeroportuali.

L'Autorità intende privilegiare metodologie di definizione degli obiettivi di efficientamento che contemperino l'esigenza di oggettività ed evidenza documentale con quella di semplificazione.

Tenuto conto di ciò l'Autorità intende sottoporre a consultazione il metodo di aggiornamento dei costi operativi ammessi, sotto riportato, che consiste nell'aggiornare i costi anno dopo anno (a partire dall'anno base) in funzione delle seguenti componenti:

- l'aumento del traffico atteso pesato per l'effetto che esso genera su ciascuna voce di costo, ossia il fattore $\Delta t \eta$;
- una riduzione dei costi legata al parametro di efficientamento (π_e);

Il meccanismo di aggiornamento della dinamica dei costi avrà pertanto il seguente profilo:

$$C_{t+1} = C_t (1 + \Delta t \eta) (1 - \pi_e)$$

2. Per quanto riguarda l'elasticità, in sede di prima applicazione si utilizzeranno -come si è già evidenziato- i valori dell'elasticità di costo (η) come definiti al par. 8.2.3. Tali valori potranno

poi essere aggiornati dall'ART sia utilizzando i dati storici dei Gestori appartenenti alla fascia di traffico in esame sia dati derivanti da eventuali analisi di benchmark internazionali su aeroporti di analoga dimensione. L'indagine storica è finalizzata dunque a rilevare se, e quanto, la variazione dei costi storici del Gestore risulti allineata ai valori benchmark o se viceversa siano necessarie per il futuro azioni di recupero di capacità produttiva inutilizzata, volte al contenimento dei costi.

Per quanto riguarda la riduzione legata all'efficientamento (πe) il relativo valore sarà fissato da ART, a regime, in base a valutazioni quantitative (parametriche e non) basate sui dati storici dei gestori così da definire un incremento di produttività annuo di un Gestore aeroportuale rappresentativo, e, in via transitoria, utilizzando sia indicazioni oggettive che verranno fornite dai gestori in fase di consultazione pubblica (oltreché i dati di contabilità regolatoria che comunque il Gestore è tenuto a presentare annualmente all'ART), sia eventuali benchmark internazionali.

Questione 8.2.D- Si richiedono osservazioni motivate in merito al modello di adeguamento dei costi operativi sopra prospettato nonché proposte motivate in merito a criteri oggettivi per la quantificazione del parametro di efficientamento annuo.

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" netto dei cespiti, espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al par. **8.5** o, in alternativa, per il valore contabile netto di tali asset, in entrambi i casi 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 (così come indicato anche 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

crediti¹⁰, 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%¹¹ 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

- 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 entrata in esercizio dell'opera cui afferisce la progettazione medesima
- d) Immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici ammissibili a fini tariffari nei casi, nei limiti ed alle condizioni ammessi 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, applicando il WACC reale pre-tax, definito secondo le modalità di cui al par. **8.6.1**, 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, limiti e condizioni 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:

¹⁰ 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)

¹¹ Come previsto dalla Delibera CIPE n. 38 /2007, punto 3.2 lettera e), pag. 5 ,

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

con:

- P è il tasso di inflazione programmato medio, per ciascun anno del Periodo regolatorio, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza pubblicata all'Anno ponte per le annualità del Periodo;
 - 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 medio di inflazione programmato, per le annualità del Periodo tariffario, 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 alla media aritmetica del tasso di inflazione programmato per le annualità del Periodo tariffario 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 sul Piano di sviluppo aeroportuale o sul singolo progetto 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, 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.

Questione 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	
CATEGORIA	ALIQUOTA
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 **7.1**, 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 cespite 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. **8.3.1**, 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 intende dare continuità ai criteri adottati nei precedenti periodi di regolazione per la determinazione della remunerazione spettante al Gestore sul Capitale investito netto riconosciuto, secondo il metodo, descritto dalla Delibera CIPE n. 38/2007, par.3.2, basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento, capitale di rischio e di indebitamento, (WACC/CAPM), applicato comunemente anche in altri settori dei servizi pubblici essenziali (es. Autorità per l'energia elettrica ed il gas) e di cui alla seguente formula :

$$r = g \cdot \frac{r_d \cdot (1 - t_{ires})}{1 - t_e} + (1 - g) \cdot \frac{r_e}{1 - t_e}$$

dove:

- r_d è il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;
- r_e è il tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio;
- g è la quota di indebitamento finanziario netto;
- $(1-g)$ è la quota di capitale proprio;
- t_{ires} è l'aliquota di imposta sul reddito delle società;
- t_e è l'aliquota fiscale equivalente sul reddito del Gestore, che tiene conto delle diverse basi imponibili dell'imposta sui redditi e dell'imposta regionale sulle attività produttive;
- (r) è il tasso di remunerazione del capitale definito in termini nominali che viene convertito in termini reali attraverso la seguente formula:

$$r_{reale} = \frac{1+r}{1+P} - 1$$

con P eguale alla media aritmetica dei di inflazione programmato per le annualità del Periodo tariffario risultanti dall'ultimo Documento di Economia e Finanza pubblicato all'Anno ponte della dinamica tariffaria.

1)	g	$D/(D+E)$
2)	$1-g$	$E/(D+E)$
3)	r_f	risk free rate
4)	pd	premio al debito
5)	$r_d = r_f + pd$	costo ammesso del capitale di debito
6)	erp	equity risk premium
7)	β_a	asset beta
8)	β_e	equity beta
9)	$r_e = r_f + \beta_e * erp$	costo del capitale di rischio
10)	t_{ires}	aliquota Ires
11)	t_e	tax rate complessivo
12)	$r(nom., lordo) = (r_d * (1 - t_{ires}) * g) + r_e * (1 - g)$	wacc post-tax nominale
13)	$r(nom., netto) = r(nom., lordo) / (1 - t_e)$	wacc pre-tax nominale
14)	P	tasso di inflazione programmata
15)	$r(reale, netto) = ((1 + r(nom., netto)) / (1 - P)) - 1$	wacc pre-tax reale

2. Per quanto concerne il costo del debito **rd**, fermo restando che il rendimento di attività prive di rischio **rf** definito dalla delibera CIPE n. 38/2007 sarà ricavato come media aritmetica delle osservazioni giornaliere del rendimento lordo del BTP decennale benchmark pubblicate sul sito del Ministero dell'Economia e delle Finanze, con riferimento ai 12 mesi coincidenti con l'Anno base di ciascun periodo tariffario, l'Autorità ritiene di confermare, nella fase transitoria, il premio al debito **pd** nel limite dei 2 punti percentuali, riservandosi comunque di avviare verifiche sulle condizioni di accesso al credito di società concessionarie di infrastrutture pubbliche aeroportuali, consolidatesi sul mercato specifico e con volumi di traffico significativi.

Il premio massimo da attribuirsi al singolo Gestore sarà calcolato come differenza tra il costo medio del debito finanziario specifico del Gestore (rilevato con riferimento ai valori medi, di inizio e fine d'anno, tratti dal bilancio di esercizio coincidente con l'Anno base) ed il **rf**.

Nel caso in cui il valore medio del *risk free rate* rilevato per l'Anno base si discosti, verso l'alto o verso il basso, di oltre venti *basis points*, rispetto al dato medio annuale ricavabile da rilevazioni condotte nell'Anno ponte e fino al sessantesimo giorno antecedente l'avvio della Procedura di Consultazione, quest'ultimo verrà assunto a riferimento per il calcolo del WACC.

Questione 8.6.A. Quali analisi possono sostenere nel breve-medio periodo differenti valori del premio al debito ?

3. Per il costo del capitale di rischio determinato secondo la seguente relazione, viene confermato il percorso standard di definizione dei vari elementi di calcolo

$$r_e = r_f + \beta_e * erp$$

con

- r_e : costo del capitale di rischio;
- rfr : risk free rate
- β_e : equity beta (misura il rischio sistematico non diversificabile di un titolo azionario)
- erp : (equity risk premium): premio sul capitale di rischio

4. Il coefficiente β_e (equity) è generalmente misurato dalla covarianza dei rendimenti dell'investimento specifico con i rendimenti di un portafoglio di mercato. Ne segue che il β_e (equity beta) può essere derivato direttamente dal mercato azionario per le società quotate in borsa, mentre per le società non quotate deve essere ricavato indirettamente tramite il ricorso a *comparables* di altre società quotate. Pertanto per le società aeroportuali italiane si procederà secondo la metodologia di seguito riportata:

a) Il β_e (equity) di riferimento per società aeroportuali italiane non quotate sarà ricavato dal gestore indirettamente tramite il ricorso a *comparables* di altre società aeroportuali europee quotate e dovrà derivare da serie storiche di osservazioni settimanali su di un periodo di 3 anni che si conclude con l'Anno base; le stime dei beta relative alle singole società aeroportuali europee quotate dovranno essere quelle fornite da primarie società finanziarie internazionali (ad es, Bloomberg, Datastream, ecc.) e saranno presentate dal gestore all'Autorità su richiesta, producendo le schermate delle rilevazioni effettuate nel periodo osservato.

b) Il β_e (equity) di riferimento per società di gestione italiane quotate nella borsa valori, sarà quello specifico della società e pari alla media aritmetica delle rilevazioni settimanali registrate nel triennio che si conclude con l'Anno base.

Per le società di recente quotazione, potrà farsi ricorso a un periodo di osservazioni comunque non inferiore a due anni.

5. L'ART si riserva di confrontare i valori di rischiosità determinati ai punti precedenti con quelli derivabili dai benchmarking internazionali per aeroporti di dimensioni simili.
6. Individuati gli equity beta di ciascuna società come definito nei punti precedenti, si procederà, pertanto, a derivare gli asset beta di ciascun aeroporto del campione, utilizzando la metodologia standard di *delevering* in ragione del rapporto tra indebitamento netto e capitale proprio (D/E) di seguito definito:

$$\beta_a = \frac{\beta_e}{\left(1 + (1 - t_c) \cdot \frac{D}{E} \right)}$$

con

β_a = asset beta

β_e = equity beta

t_c = aliquota di imposta sul reddito delle società

$\frac{D}{E}$ = leva finanziaria

E

9. Infine dovrà procedersi alla operazione di relevering dell'asset beta come sopra definito così da ricavare l'equity beta della società aeroportuale mediante l'applicazione della aliquota di imposta sul reddito vigente in Italia nell'Anno base e del rapporto D/E attribuito.
10. A tal ultimo riguardo, la leva finanziaria delle imprese del campione è calcolata con riferimento alla posizione finanziaria netta di bilancio (D) ed al valore del patrimonio netto contabile da bilancio (E) di ciascuna società quotata.
11. L' Autorità ritiene opportuno nella fase transitoria, di sterilizzare il rapporto di leva (D/E) su valori **nozionali** anziché contabili, in attesa degli esiti di analisi specifiche di settore che possano eventualmente differentemente orientare le proprie decisioni in materia. Pertanto, nel procedere alla operazione di *relevering* dell'asset beta come sopra determinato, si da ricavare l'equity beta della società aeroportuale italiana, si utilizzeranno i valori di leva finanziaria **media** di settore definita in ragione del rapporto di leva delle società aeroportualeuropee del campione , prendendo a riferimento la posizione finanziaria netta di bilancio (D) ed il valore del patrimonio netto contabile da bilancio (E) di ciascuna delle società comparabili considerate.

$$\beta_e = \beta_a * [1 + (1 - tc) * \left(\frac{D}{E} \right)]$$

Questione 8.6.B. Si richiedono indicazioni motivate in merito ai livelli del rapporto tra capitale di debito e capitale di rischio (D/E) e di indebitamento finanziario netto (g) sopraindicati

12. Fattori correttivi dell'asset beta potranno essere valutati dall'Autorità in ragione di specifiche condizioni di maggiore rischio che possono caratterizzare una realtà aeroportuale, quali:
 - a) Il minore grado di negoziabilità delle azioni degli aeroporti non quotati rispetto alle società aeroportuali considerate nel campione, in quanto il rischio non diversificabile del portafoglio di un investitore è maggiore se è azionista di una società non quotata;
 - b) Le dimensioni minori della borsa italiana per transazioni medie giornaliere, sicché il rischio non diversificabile di un investitore è maggiore anche nel caso si società aeroportuale italiana quotata in borsa, rispetto alle società del campione;
 - c) la concorrenza tra i vari aeroporti e dunque la volatilità del traffico (rischio traffico)
 - d) la solidità o meno delle compagnie che operano su un aeroporto
13. L' Autorità ritiene altresì di mantenere per l'ERP (equity risk premium), dato dalla differenza

tra il rendimento complessivo del mercato azionario ed il rendimento delle attività finanziarie prive di rischio, il valore già individuato per il settore aeroportuale dal CIPE con la Delibera n. 38/2007 (par. 3.2 pag. 4) nella misura del 4%, confermata anche in altri settori dei servizi pubblici essenziali.

Questione 8.6.C Con riferimento a corrispondenti realtà europee, quali motivazioni ed analisi di mercato possono sostenere differenti valori dell'ERP?

8.6.1 Tax rate

1. I parametri illustrati finora consentono di determinare il WACC post-tax. Al fine di definire il WACC pre tax, verrà considerata l'aliquota fiscale equivalente – che tiene conto delle aliquote IRES ed IRAP e delle differenti basi imponibili che caratterizzano le due imposte – data dal rapporto tra il prelievo fiscale teorico complessivo di IRES ed IRAP (quest'ultima al netto dell'ammontare dell'IRAP sul costo del lavoro) all'Anno base e il risultato di esercizio ante imposte, sempre all'Anno base, rettificato delle eventuali partite straordinarie non legate alla gestione caratteristica.
2. L'IRAP sul costo del lavoro sarà desunta direttamente dalla contabilità regolatoria certificata riferita all'Anno base di ciascun Periodo tariffario, mentre la base imponibile dell'IRAP sarà quella da Bilancio, riferito anche quest'ultimo all'Anno base.

Questione 8.6.D- Si chiede di fornire osservazioni motivate in merito alla applicazione del Tax rate

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.

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

8.8 Stima delle discontinuità di costo

1. Parametro k.

Ai fini della Consultazione di cui al Cap. 5, il Gestore fornirà evidenza programmatica del parametro **k** di cui alla formula tariffaria del par. **8.2.1**, determinando i costi regolatori stimati per i nuovi investimenti, per ciascun annuo 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 stimato del saldo della movimentazione delle lavorazioni in corso, risultante dalla somma delle lavorazioni incrementalì e delle lavorazioni cessanti per effetto dell'entrata in esercizio del cespìte;
- 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) stimabili all'Anno ponte;
- 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 cespìte 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**.

Ai fini di quanto sopra, il Gestore provvederà alla stima del parametro k **per singola annualità** del Periodo considerato tenendo conto degli investimenti di cui al precedente punto che prevede saranno realizzati nell'annualità immediatamente precedente.

Per quanto attiene, nello specifico, agli oneri di progettazione, il Gestore dovrà scomputare dal valore delle lavorazioni in corso stimate per ciascuna annualità del Periodo tariffario l'ammontare delle progettazioni che, al pari di quelle già iscritte a LIC all'Anno base, saranno computate in tariffa attraverso il parametro k nell'anno successivo a quello di prevedibile entrata in esercizio dell'opera cui afferisce la progettazione medesima.

2. Parametro v.

In occasione della Consultazione di cui ai **cap. 3 e ss.**, al fine di fornire all'Utenza aeroportuale un'adeguata informativa in ordine all'andamento del livello dei singoli Diritti aeroportuali nel corso di ciascuna annualità del Periodo tariffario, il Gestore provvederà alla definizione in via programmatica del parametro **v**, determinando i costi regolatori stimati per oneri incrementali legati all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari la cui manifestazione sia già prevedibile all'Anno ponte di ciascun Periodo tariffario.

3. Soggiacciono alle previsioni di cui al presente paragrafo, anche gli oneri sostenuti dal Gestore per la contribuzione al fondo istituito dall'art. 1, comma 1328 della Legge n. 296/2006 (Legge Finanziaria 2007) per il finanziamento del servizio antincendio negli aeroporti. L'onere di contribuzione viene definito sulla base del dato di traffico preconsuntivato, in relazione a ciascun anno del Periodo e computato tariffariamente attraverso il parametro v.

Questione 8.8.A- Si chiede di fornire osservazioni motivate in merito alle modalità di stima delle discontinuità di costo

8.9 Trattamento del margine commerciale

1. La Direttiva europea 12/2009 nel fissare principi comuni per la definizione dei diritti aeroportuali per aeroporti situati nella Comunità di dimensioni superiori ai 5 milioni di passeggeri, lascia impregiudicata¹² la possibilità per gli Stati membri di determinare se e in quale misura si possa tener conto, nel fissare i diritti aeroportuali, delle entrate risultanti dalle attività commerciali.
2. Al riguardo, l'Autorità rileva che per gli scali dei grandi Sistemi aeroportuali italiani - interessati da consistenti piani di adeguamento delle infrastrutture da realizzarsi da parte del Gestore tramite il ricorso a capitali di mercato, senza quindi contributi di risorse pubbliche - la misura iniziale dei diritti aeroportuali è stata di recente definita, con riferimento alle disposizioni della legge 102/2009 art. 17, comma 34 bis tramite applicazione di un sistema regolatorio di tipo *dual till* "modificato", che prevede che il 50% del margine delle attività commerciali sia destinato ad alimentare l'autofinanziamento degli ingenti lavori

¹² Direttiva 12/2009/CE secondo Considerando: "(2) È necessario istituire un quadro comune che disciplini gli aspetti fondamentali dei diritti aeroportuali e le modalità della loro fissazione poiché, in mancanza di tale quadro, alcuni requisiti fondamentali delle relazioni tra i gestori aeroportuali e gli utenti dell'aeroporto rischiano di non essere rispettati. Tale quadro non dovrebbe pregiudicare la possibilità per gli Stati membri di determinare se e in quale misura si può tenere conto, nel fissare i diritti aeroportuali, delle entrate risultanti dalle attività commerciali di un aeroporto."

programmati¹³.

3. L'Autorità rileva altresì che nella fascia di traffico superiore ai 5 milioni di passeggeri, assieme ai grandi aeroporti di cui al punto che precede che operano in regime di sostanziale *dual till*, sono presenti anche aeroporti che, alla data di entrata in vigore della legge n.102/2009, avevano già trovato disciplina in base al regime tariffario di *single till*, quale previsto dalla legge n. 248 del 2 dicembre 2005, attraverso contratti di programma stipulati con l'ENAC (che peraltro risultano oggi già scaduti o di prossima scadenza).
4. Con riferimento al quadro sopra delineato l'Autorità non esclude che l'applicazione di due differenti regimi di trattamento del margine commerciale possa avere riflessi sulle relazioni tra aeroporti della medesima fascia, alterando le condizioni di reciproca e corretta concorrenzialità; tuttavia l'Autorità ritiene che su tale questione - in merito alla quale si riscontrano in letteratura economica posizioni diversificate¹⁴ - la definizione di una normativa di regime non possa prescindere da specifiche ed approfondite indagini conoscitive (che non risulta siano state ancora effettuate con riferimento alle realtà aeroportuali nazionali), finalizzate ad accertare il grado di concorrenzialità e di gestione efficiente di ciascun aeroporto, al fine di valutare costi e benefici dei possibili interventi di regolazione.
5. Tali analisi di comparazione tra aeroporti nazionali e tra questi e realtà europee comparabili, costituiranno pertanto compito primario della Autorità ai fini della definizione di principi di regolazione tariffaria in coerenza con le finalità stabilite dalla legge n. 481/95¹⁵. In tal senso appare fin d'ora necessario che la contabilità analitica che il Gestore è tenuto a presentare annualmente alla Autorità provveda a dare adeguata evidenza anche dell'ammontare totale del margine commerciale (nonché della quota di detto margine eccedente la remunerazione definita in applicazione del WACC riconosciuto sulle attività soggette a regolazione tariffaria) indicando altresì il margine generato da quelle attività commerciali che risultano svolte dal Gestore in regime di concorrenza con altri soggetti, e che pertanto risulta appropriato tenere distinte.
6. Premesso ciò l'Autorità ritiene opportuno, ai fini della fase transitoria di regolazione, consentire - anche per uniformità di trattamento degli aeroporti ricadenti nella fascia di traffico annuo superiore ai 5 milioni di passeggeri - l'applicazione del regime tariffario di tipo *dual till*, riservandosi tuttavia di applicare i correttivi ritenuti necessari i) a promuovere la concorrenza secondo condizioni di economicità e redditività, ii) a governare l'accesso al mercato, iii) ad

¹³ art. 17 comma 34 bis del D.L. 1.7. 2009, n. 78 , convertito con L. 3.8.2009 n. 102, come modificato dall'art. 47, comma 3 bis, del D.L. 31.5.2010, n.78, convertito, con modificazioni, dalla L.30.7. 2010, n. 122.

¹⁴ Con riferimento non solo all'applicazione dei regimi di Dual Till o Single Till, ma anche alla applicazione di correttivi al regime di Dual Till puro, si veda ad es, l'opzione di vincolare - in tutto o in parte - il margine commerciale destinandolo a "decremento del livello dei diritti aeroportuali" oppure "ad alimentazione dell'autofinanziamento".

¹⁵ Legge n. 481/95 : " Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità". Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità'. (GU n.270 del 18-11-1995 - Suppl. Ordinario n. 136) Entrata in vigore della legge: 19-11-1995

incentivare l'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese ed i consumatori, laddove le politiche industriali dei gestori risultino non orientate in tal senso.

Questione 8.9.A- Si chiede di fornire osservazioni motivate in merito alle modalità di trattamento del margine commerciale e su eventuali condizioni e limiti di applicazione di un regime “correttivo” del *dual till*

8.10 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 per singolo Prodotto regolamentato offerto e per ciascuna annualità del Periodo tariffario, in applicazione della formula di seguito richiamata:

$$c_{t,j} = c_{0,j} \cdot \prod_{z=1}^t (1 + P_z - x_j + k_{z,j} + v_{z,j})$$

unitamente alla Tabella dei parametri tariffari annui di singolo prodotto, relativi alla formula suindicata.

Per la prima annualità del Periodo tariffario i diritti saranno inclusivi dei parametri k e v relativi agli investimenti ed alle discontinuità di costo maturate nell'Anno ponte, secondo le modalità illustrate par. **8.8**.

Il Gestore provvederà agli adempimenti successivi necessari per la comunicazione da parte delle Autorità competenti alle rete delle biglietterie IATA.

2. Ove non sia stato diversamente convenuto tra le parti in esito alla Consultazione tenutasi nell'Anno Ponte, il Gestore provvederà ad attivare una nuova consultazione a fine periodo tariffario, anche in coincidenza con la Consultazione all'anno ponte del nuovo periodo tariffario, al fine di fornire una rendicontazione di fine periodo di cui tenere conto nella costruzione dell'aggiornamento tariffario. Tale rendicontazione costituirà comunque parte del Documento di Consultazione da trasmettere alla ART.
3. Per i costi annuali effettivi relativi al parametro tariffario K , il Gestore provvede a presentare

all'ART, entro il 31 ottobre dell'anno 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 in corso dal 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 **3** e **4** 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 effettivi da riconoscersi con il parametro tariffario v , 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 verificatesi alla data del 30 settembre e quelle che sulla base di attendibili previsioni, saranno consuntivabili entro il 31 dicembre dello stesso anno. La dichiarazione del Gestore è preventivamente validata dall' Enac.
7. Entro il 31 dicembre di ciascuna annualità, il gestore dovrà altresì documentare il consuntivo degli investimenti previsti, per l'annualità appena conclusasi, dal Piano degli interventi andato in consultazione, nonché il consuntivo delle discontinuità di costo effettivamente maturate nella medesima annualità
7. In esito alle consultazioni condotte in ciascun anno del Periodo tariffario l'ART si pronuncerà in relazione ad eventuali contenziosi 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 anche a campione sullo stato effettivo di avanzamento delle opere previste dal Piano degli interventi e dal relativo cronoprogramma .
8. 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 preconsuntivo, moltiplicata (tale differenza) per le unità di servizio programmate per l'annualità considerata. Detto conguaglio sarà contabilizzato e recuperato a tariffa a valore sul parametro v dell'annualità successiva, maggiorato degli interessi calcolati

in applicazione del tasso di remunerazione nominale di cui al precedente par. **8.6**.

9. I dati forniti dal Gestore ai sensi dei precedenti punti potranno formare oggetto di specifiche verifiche effettuate dall'ENAC o dall'ART, anche a campione, attraverso le proprie strutture.
10. Qualora, a seguito delle verifiche condotte dall'ENAC o dall'ART ai sensi del precedente punto 9 emerga la non veridicità dei dati forniti dal Gestore 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. **8.6** maggiorato del tasso di interesse legale.
11. All'anno base di ciascun Periodo tariffario, i costi degli investimenti previsti nel Piano quadriennale degli Interventi sostenuti nel corso del Periodo tariffario immediatamente precedente cessano di essere contabilizzati attraverso il parametro k , in quanto riassorbiti nel CIN dell'anno base del nuovo Periodo tariffario, al loro valore corrente netto, in tal caso definito con utilizzo dell'indice già stabilito al precedente par. **8.5**, o al loro valore contabile netto.

Questione 8.10.A- Si chiedono osservazioni motivate in merito alla procedura per la proposta definitiva della dinamica tariffaria

8.11 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

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

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 superamento 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. **8.14**, punto **11**.*

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 .

8.12 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 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 "Sì/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 emerse dalla Consultazione.

8.13 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 di norma individuati dal Gestore d' intesa con l'Ente nazionale per l'Aviazione Civile fra quelli riportati nel documento emesso dallo stesso Ente, 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 consessi internazionali.
3. A ciascun indicatore-obiettivo sarà assegnato un peso complessivo in funzione della rilevanza ambientale e sociale, dell'entità stimata dell'investimento necessario al raggiungimento dell'obiettivo, nonché della realtà aeroportuale interessata.
4. Gli indicatori-obiettivo sono scelti secondo i seguenti criteri :
 - 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'obiettivo stesso;
 - avranno preferibilmente attinenza con le richieste delle istituzioni e delle associazioni locali in tema ambientale.

Inoltre, gli obiettivi considerati da ENAC prioritari per il miglioramento e la standardizzazione del livello di protezione ambientale della rete aeroportuale nazionale potranno essere assunti come obiettivi di miglioramento ambientale comuni a tutti gli aeroporti e saranno inseriti a prescindere dalle proposte del Gestore.

Indicazioni potranno essere fornite dalla stessa ART anche in ragione, per il complesso degli indicatori, di benchmark europei di settore

5. Gli obiettivi devono comunque rappresentare un miglioramento rispetto alle soglie eventualmente previste dalla normativa nazionale, regionale o locale. Il rispetto di queste soglie deve essere dimostrato mediante esibizione di adeguata documentazione.

8.14 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 incrementali derivanti dal loro conseguimento sono anticipatamente computati nella dinamica dei Corrispettivi regolamentati.
2. Il meccanismo premiante/penalizzante è impostato sulla rilevazione e quantificazione dell'eventuale scostamento, registrato anno per anno, rispetto ad indicatori-obiettivi sintetici di qualità (Q_0) e ambiente (A_0), distintamente pre-fissati.
3. Preliminare alla determinazione degli indicatori-obiettivo sintetici è, la ricognizione dei singoli indicatori analitici di qualità e di tutela ambientale. La ricognizione 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. Gli obiettivi di miglioramento (O_q e O_a) sono fissati – *ex ante* e per ogni singolo anno – in termini di incremento del valore dei singoli indicatori analitici di ciascun set rispetto al valore rilevato all'Anno base, e tenendo conto dello "stato dell'arte" riscontrato nell'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).
5. 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

$$Q(t) = \sum_j I_{qj}(t) \cdot P_{qj}$$

$$A(t) = \sum_j I_{aj}(t) \cdot P_{aj}$$

dove:

- a) $Iq_j(t)$ = valore del j-esimo indicatore analitico di qualità raggiunto nell'anno t, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base;
- b) Pq_j = peso del j-esimo indicatore analitico di qualità;
- c) $Ia_j(t)$ = 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;
- d) 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:

- a) $Oq_j(t)$ = 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;
 - b) $Oa_j(t)$ = 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
6. Se dal confronto degli indicatori risulta che $Q=Q_o$ allora $q=0$, e analogamente se $A=A_o$, allora di ha $\alpha=0$. Gli obiettivi di qualità ed 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:

- a) 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);

- b) si assegna a ciascuno dei parametri q e α il loro valore massimo ($\pm 1\%$) al superamento dei valori estremi di detta fascia;
- c) nel caso, invece, si registrino valori intermedi, positivi o negativi, nell'ambito della fascia di scostamento, i parametri q e α verranno quantificati con proporzionalità diretta.
7. In particolare, il limite inferiore della fascia di scostamento è fissato anno per anno dall'indicatore-obiettivo sintetico dell'anno precedente ($Q_0(t-1)$, $A_0(t-1)$), 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 $Q_0(t+1)$ andrà rideterminato, per le annualità residue, sommando al valore $Q_0(t+1)$ 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 Q_0 programmato per tale annualità
9. Andrà considerato che il miglioramento dei livelli di qualità e di tutela dell'ambiente costituiscono un "bene" che si riflette su tutti i servizi aeroportuali. Pertanto 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 verificano 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 “sanzionatorio” che assegna al parametro q (ovvero α), già quantificato in -1% ($-0,7\%$), una componente aggiuntiva fino ad un massimo di -1% ($-0,7\%$).

12. L'impatto tariffario del parametro ε sulla dinamica del singolo Corrispettivo Regolamentato scaturirà dalla formula illustrata al precedente par. **8.2.1**.
13. In esito alle Consultazioni condotte in ciascun anno del Periodo tariffario, come disciplinate nello specifico capitolo, previa verifica della corretta applicazione del presente Modello, l'ART potrà procedere alla acquisizione di ogni elemento ulteriore ritenuto necessario per le verifiche richieste a seguito di eventuale mancato accordo o comunque dalla stessa ART ritenute opportune per la validazione o rettifica del valore del parametro ε applicabile per l'annualità immediatamente successiva.

Questione 8.14.A- Si chiede di fornire osservazioni motivate relativamente ai par. 8.11-8.12-8.13-8.14

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 1 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 consessi 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^2K 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^2K 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 fotocatalitici 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, posso 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