

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

1. AMBITO DI APPLICAZIONE.....	5
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.	9
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	10
3.4.1. Comunicazione.....	10
3.4.2. Partecipazione alla Consultazione.....	10
3.4.3. Svolgimento della Audizione pubblica.....	11
4. INFORMATIVA DA PARTE DEL GESTORE E DEI VETTORI.....	12
4.1. Informativa da parte del Gestore - “Documento di Consultazione”.....	12
4.1.1. Previsioni di traffico.	13
4.1.2. Piano quadriennale degli interventi.....	14
4.1.3. Piano della Qualità e della tutela Ambientale.	15
4.2. Documentazione informativa da parte del Vettore.....	15
5 ESITO DELLA CONSULTAZIONE	16
5.1 Accordo tra le parti in esito alla consultazione.....	16
5.1.1 Intesa raggiunta.....	17
5.1.2 Mancata Intesa.....	17
5.2 Convocazione annuale degli Utenti.....	18
6 PROCEDURE DI RICORSO IN CASO DI MANCATO ACCORDO ED ATTIVITÀ DI VIGILANZA DELLA AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI	19
6.1 Vigilanza.....	19
6.1.1 Riferimenti normativi.....	19
6.1.2 Vigilanza -Attività della Autorità.....	19
6.2 Definizione della controversie per mancato accordo sui diritti aeroportuali	21
6.2.1 Istanza di definizione della controversia	21
6.2.2 Avvio del Procedimento.....	22
6.2.3 Accesso agli atti	22
6.2.4 Decisioni provvisorie	23

6.2.5	<i>Decisione della controversia</i>	23
6.2.6	<i>Adempimenti del Gestore</i>	23
7	I PRODOTTI SOGGETTI A REGOLAZIONE TARIFFARIA	24
7.1	<i>L'elenco dei centri di tariffazione</i>	24
7.2	<i>Basket di Tariffa</i>	24
8	METODOLOGIA DI CALCOLO DEL LIVELLO DEI DIRITTI E DELLA LORO DINAMICA NEL PERIODO TARIFFARIO	25
8.1	<i>Contabilità analitica regolatoria e ulteriore documentazione</i>	25
8.2	<i>Dinamica dei Corrispettivi</i>	27
8.2.1	<i>Impostazione generale</i>	27
8.2.2	<i>Dinamica nel Periodo dei costi operativi ammessi all'Anno base</i>	28
8.2.3	<i>Elasticità (η) delle singole voci di costo operativo al variare del traffico (WLU)</i> 29	
8.2.4	<i>Obiettivo di efficientamento</i>	30
8.2.5	<i>Profit Sharing</i>	31
8.3	<i>Capitale investito netto all'Anno base ed evoluzione nel Periodo tariffario</i> 32	
8.4	<i>Aliquote di ammortamento</i>	35
8.5	<i>Indice di rivalutazione</i>	35
8.6	<i>Tasso di remunerazione sul capitale investito</i>	36
8.6.1	<i>Tax rate</i>	40
8.7	<i>WACC incrementale</i>	40
8.8	<i>Stima delle discontinuità di costo</i>	41
8.9	<i>Trattamento del margine commerciale</i>	42
8.10	<i>Proposta definitiva della Dinamica tariffaria quadriennale</i>	42
8.11	<i>Qualità e di tutela ambientale: parametro ε</i>	45
8.12	<i>Indicatori di qualità</i>	46
8.13	<i>Indicatori di tutela ambientale</i>	46
8.14	<i>Impatto sui Corrispettivi</i>	47
	ANNESSO 1	51
	<i>Format per la Notifica ad ART della Proposta di revisione dei diritti aeroportuali</i>	51
	ANNESSO 2	52
	<i>Contabilità analitica</i>	52
	ANNESSO 3	53
	<i>Format per Istanza formale verso ART di esame della proposta di modifica dei diritti aeroportuali</i>	53

ANNESSO 4	54
<i>Format per istanza di ricorso all'Autorità</i>	54
<i>Annesso 5.....</i>	58
<i>Elenco dei servizi e delle infrastrutture fornite a fronte dei diritti e degli altri corrispettivi soggetti a regolazione (esemplificativo).....</i>	58
ALLEGATO 1.....	64
<i>Indicatori di tutela ambientale</i>	64

1. AMBITO DI APPLICAZIONE

1. Il presente Modello di regolazione dei diritti aeroportuali 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 compreso tra 3 e 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 si applica a decorrere dalla data di pubblicazione dello stesso sul sito dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
3. Possono accedere al Modello tariffario della fascia superiore, gli aeroporti di cui al punto 1 quotati sul mercato azionario da almeno due anni nonché gli aeroporti che abbiano registrato negli ultimi due anni volumi di traffico prossimi alla soglia dei cinque milioni di passeggeri, e comunque con un divario non superiore al 10%.

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 nuovo 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*», «*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 Legge n. 27 del 22 dicembre 2011, n. 214;
5. «*Autorità di vigilanza indipendente*»: l'Autorità che ai sensi dell'art. 11 della Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali deve essere istituita o designata dagli Stati Membri per assicurare la

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

corretta applicazione della Direttiva. In Italia tali funzioni sono state attribuite all'Autorità di cui al punto 4 in base al comma 2 lettera h) della legge istitutiva (Articolo 37 del Decreto-legge del 6 dicembre 2011 n. 201);

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. *“Comitato utenti”*: il Comitato istituito dall'Ente di gestione ai sensi dell'art. 8 del d.lgs. 18/99 cui ha diritto di partecipare ogni vettore che utilizza i servizi dell'aeroporto, direttamente o tramite organizzazioni rappresentative;
8. *«Convenzione»*: l'atto stipulato tra l'ENAC ed il Gestore aeroportuale, che disciplina diritti ed obblighi delle parti, derivante dalla Concessione di gestione aeroportuale;
9. *«Costi regolatori ammessi»*: la somma, per ciascun prodotto regolamentato, dei costi di seguito elencati, di stretta pertinenza dei soli prodotti regolamentati: 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);
10. *«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;
11. *«Direttiva»*: la Direttiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali;
12. *«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

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

- c. il diritto di imbarco e sbarco merci ;
 - d. i compensi per le operazioni di controllo di sicurezza ;
 - e. i corrispettivi fatturati direttamente dal gestore aeroportuale all'utente, come sopra definito, per la messa a disposizione di infrastrutture centralizzate, di beni di uso comune, nonché di beni assegnati in uso esclusivo, aventi carattere di oggettiva necessità e strumentalità rispetto alle attività del trasporto aereo.
13. «*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 reti aeroportuali;
14. «*Infrastruttura centralizzata*», ogni infrastruttura aeroportuale avente le caratteristiche indicate dal d.lgs.18/99 ed individuate a titolo esemplificativo e non esaustivo dall' allegato B allo stesso decreto;
15. «*Master Plan*»: è lo strumento di pianificazione tecnico-urbanistica dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali di norma definito su un arco temporale di 10-15 anni, sulla base delle previsioni di crescita del traffico aereo, al fine di garantire il costante mantenimento dei livelli di sicurezza operativa e di qualità di servizio reso agli utenti”
16. «*Periodo tariffario*»: periodo di applicazione del presente Modello ai fini della definizione della dinamica tariffaria, di durata non superiore a 4 anni;
17. «*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;
18. «*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;
19. «*Prodotti non pertinenti*»: ogni attività svolta dal Gestore non attinente alla gestione caratteristica o erogata fuori del sedime aeroportuale; laddove, tuttavia, una o più di queste attività siano, in tutto o in parte, fornite all'interno del sedime, andranno equiparate ai prodotti non regolamentati, in proporzione alla quota delle vendite effettuate in tale ambito; sono viceversa partite di costo non pertinenti, quelle:
- a) di carattere eccezionale, non ripetitive e riferibili a fatti straordinari;
 - b) non ascrivibili all'ordinario processo produttivo di servizi/attività erogate all'interno dello scalo a favore dell'utenza aeroportuale.
20. «*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

21. *“Prodotti regolamentati”*: le prestazioni erogate dal Gestore a fronte del pagamento dei diritti aeroportuali come precedentemente definiti, e dei corrispettivi soggetti a regolazione tariffaria per disposizione normativa o regolamentare, elencati al capitolo 7, par. 7.1, punto1.”
22. *“Rete aeroportuale”*: un gruppo di aeroporti, designato come tale dallo Stato, gestito dallo stesso gestore aeroportuale che può essere autorizzato ad introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare alla intera rete.
23. *«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;
24. *«Sedime aeroportuale»*: l'insieme delle aree *“air side”³* e delle aree aperte al pubblico *“land side”⁴*, indipendentemente dal regime proprietario;
25. *«Unità di servizio»*: parametro unitario di tariffazione specifico di ciascun Corrispettivo regolamentato;
26. *«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
27. *«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;
28. *«WLU»*: Work Load Unit o unità di carico corrispondente ad un passeggero o ad un quintale di merce o posta.

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.

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.

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 Direttiva 2009/12/CE tali incontri dovrebbero tenersi almeno una volta all'anno, salvo diversamente convenuto negli accordi pluriennali in essere fra il Gestore e gli Utenti .
4. Le Consultazioni saranno tanto più efficaci quanto il loro svolgimento risulterà proceduralizzato in termini di cadenza temporale nonché di modalità di svolgimento e di ufficializzazione.
5. In particolare sussiste l'esigenza di predefinire procedure aventi connotazioni di garanzia quanto a trasparenza ed a certezza della corretta rappresentazione e rilevazione delle differenti posizioni espresse, durante la consultazione, dal Gestore e dagli Utenti aeroportuali.

3.2. Attivazione della Procedura di Consultazione.

1. Fermo restando quanto previsto al successivo comma 4, la procedura di Consultazione in via ordinaria dovrà essere avviata dal Gestore nel corso dell' anno ponte successivo al Periodo tariffario
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, intendendosi per tale la maggioranza assoluta dei vettori – adempienti rispetto all'obbligo di cui all'art. 7, comma 2 della Direttiva 12/2009/CE - che rappresentano almeno i 2/3 del traffico consuntivato nella ultima annualità, espresso in WLU. La proposta dovrà essere adeguatamente motivata e documentata e notificata previamente all'ART.

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 sette giorni 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.

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.

3.4.2. Partecipazione alla Consultazione

1. Il Gestore provvederà alla verbalizzazione delle posizioni espresse dagli Utenti (intervenuati 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. La rappresentatività di ciascun vettore sarà definita in base alle WLU trasportate da/per l'aeroporto all'anno base con traffico di linea".
4. La mancata partecipazione o la mancata espressione di voto sarà considerata come manifestazione di assenso dell'utente alla proposta di modifica dei Diritti aeroportuali. L'utente che non ha partecipato od avendo partecipato non ha formulato osservazioni od espresso il proprio voto non può ricorrere avverso la proposta definitiva dal Gestore adottata nel rispetto della procedura prevista dal presente Modello.

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 gli utenti in pubblica audizione programmata per la prima giornata utile successiva al termine dei 30gg di cui al punto che precede, provvedendovi contestualmente all'invio del Documento di Consultazione.
3. Pubbliche audizioni supplementari potranno essere accordate dal Gestore, al fine di ricercare una intesa sostanziale, da tenersi entro i 30gg. successivi alla data della prima audizione pubblica. La data di ciascuna delle audizioni supplementari sarà definita, comunicata e verbalizzata nella audizione che la precede. L'audizione supplementare che comporti la elaborazione/presentazione di nuova documentazione non dovrebbe tenersi prima di 10 gg dalla precedente. In tal caso la documentazione dovrà pervenire alle parti interessate almeno 5 gg prima della audizione.
4. I verbali delle pubbliche audizioni 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.

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 Relazione, redatta anche in lingua inglese, illustrativa della proposta di aggiornamento dei diritti e degli altri corrispettivi soggetti a regolazione nonché delle tematiche di maggiore interesse per gli utenti ed utili a favorire il raggiungimento di una intesa sostanziale sulla proposta di modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare. Il Documento conterrà inoltre 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 e dei corrispettivi riscossi, soggetti a regolazione (v. riferimento in Annesso 5);
 - 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, eventualmente secondo l'aggregazione, o secondo il/i basket che, già condivisi in precedente consultazione degli Utenti, abbiano trovato concreta applicazione nel Periodo tariffario appena trascorso, con evidenza dei costi e ricavi delle attività non regolamentate unitariamente considerate.

Il gestore è tenuto comunque a fornire alla Autorità il dettaglio disaggregato di costi e ricavi per singolo centro di fatturazione esistente all'Anno base;
 - 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, relativo impatto sui costi operativi (in accordo a quanto riportato nei par. 8.2.2, 8.2.4 e 8.2.5)
 - 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 a) della natura delle fonti di finanziamento (pubblico/privato), b) dei risultati attesi dai progetti di investimento più significativi

- e dalle eventuali innovazioni tecnologiche introdotte dal Piano, avendo riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto e sugli standard di servizio reso alla utenza; c) dell'impatto del traffico atteso sull'utilizzo delle principali infrastrutture e relativi sottosistemi (es. stand, gates, pontili, controlli di sicurezza ecc)"
- 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 e relative motivazioni
 - 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
 - q) Documento di rendicontazione di fine periodo di cui al par. 8.10, punto 2
2. Tutta la documentazione sopra elencata sarà resa disponibile dal Gestore agli Utenti aeroportuali ed all'ART con eccezione della documentazione di cui ai punti d) e p) e di quella di cui all'ultimo periodo del punto c), che è viceversa riservata ad uso esclusivo dell' ART.

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, oltre ai dati pre consuntivabili per l'Anno ponte, 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 (es. totale pax intra Ue ed extra UE) coerenti con i parametri rilevanti ai fini della determinazione del livello unitario dei diritti 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.
- 5. Il Gestore presenterà altresì agli Utenti la propria proposta di "soglia di sostenibilità del rischio traffico" (espressa in punti percentuali riferiti alle WLU maturate rispetto a quelle stimate *ex-ante*), ai fini dell'applicazione del meccanismo di "mitigazione del rischio traffico" di cui al par. 8.10, punto 14.

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 ed efficiente 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, in forma disaggregata per opere complesse, nonché dello stato capacitativo attuale e futuro delle infrastrutture aeroportuali; separatamente dovranno esser individuati gli interventi di manutenzione straordinaria;
 - b) il Crono-programma delle opere la cui realizzazione ricade in detto Periodo tariffario, riportante la scansione temporale delle diverse fasi riguardanti la progettazione, l'appalto, le lavorazioni, il collaudo e la data presunta di entrata in esercizio dell'opera finita;
 - c) Informative su qualsiasi finanziamento in conto esercizio o in conto capitale erogato direttamente o indirettamente da autorità pubbliche in relazione alle infrastrutture ed ai servizi ai quali i Diritti si riferiscono;
 - d) I risultati attesi dagli investimenti proposti, riguardo ai loro effetti sulla qualità dei servizi prestati all'utenza e sulla tutela dell'ambiente.
4. La *Relazione Generale* nel dare evidenza del livello di utilizzo delle infrastrutture già raggiunto e dell'impatto degli interventi programmati sulla capacità futura dello scalo, terrà conto delle proiezioni di traffico e della relativa articolazione e sviluppo per tipologia e direttrici.
5. Sugli interventi pianificati il Gestore promuoverà il confronto periodico con gli Utenti e gli altri operatori presenti sullo scalo che svolgono attività a favore del trasporto aereo, su base almeno annuale, verbalizzando le relative posizioni, nonché prima che sia finalizzata la pianificazione generale dello sviluppo aeroportuale di medio periodo, affinché i Piani quadriennali presentati in Consultazione risultino per quanto possibile

⁵ Direttiva 12/2009/CE : 14° Considerando

coerenti con le aspettative già espresse dagli Utenti , anche in ordine alla funzionalità operativa e di servizio delle infrastrutture da realizzare o 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.
7. 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.
8. Il Piano darà evidenza degli interventi, tra quelli programmati, per i quali vengono prospettati dal Gestore incentivi alla realizzazione o forme di prefinanziamento.

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 (Carta dei servizi), si impegna a rispettare, contenente gli indicatori di qualità e tutela ambientale ed i relativi pesi , in merito al quale gli Utenti aeroportuali potranno esprimere proprie osservazioni e/o controproposte.
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.

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.

5 ESITO 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 per quanto possibile 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 e gli Utenti operanti sullo scalo ricercano, nell'ambito della Procedura di consultazione, accordi sui livelli di servizio (*Service Level Agreement*), con specifico riferimento alla qualità dei servizi prestati. Tali accordi individuano il livello di servizio che deve essere fornito dal Gestore aeroportuale a fronte dei Corrispettivi riscossi.
3. A fine Consultazione Il gestore, tenuto conto delle posizioni espresse dagli utenti nel corso della consultazione sulle singole questioni, dibattute e verbalizzate, elabora tempestivamente la proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali e sugli impegni correlati, e la pubblica sul proprio sito web, dandone contestuale comunicazione all'ART e agli Utenti e dichiarando ufficialmente conclusa la consultazione.
4. Contestualmente il Gestore trasmetterà all'ART (v. Annesso 3) la proposta definitiva e copia integrale della documentazione relativa allo svolgimento della Consultazione appena conclusasi, riportante le verbalizzazioni delle posizioni espresse e maturate tra le parti nonché la documentazione prodotta da Gestore ed utenti, durante la Consultazione, aggiuntiva rispetto al Documento di Consultazione.

5. Laddove in sede di consultazione non sia stata raggiunta la soglia minima di consenso, il gestore è tenuto a motivare la propria proposta, argomentando le ragioni per cui ha ritenuto di non poter accogliere le posizioni espresse dagli Utenti.

5.1.1 Intesa raggiunta

1. L'intesa sostanziale sulla proposta di aggiornamento dei Diritti ove raggiunta tra il Gestore aeroportuale e gli Utenti o l'assenza di ricorso di una delle parti ai sensi di quanto previsto al par. 6.2 comporta l'entrata in vigore del livello dei diritti pubblicato dal Gestore, e degli accordi correlati, alla data prevista quale dichiarata in sede di apertura della consultazione, e comunque non prima di 60gg dalla pubblicazione della intesa sul sito web del Gestore, assolti gli obblighi di informativa alla rete delle biglietterie IATA.
2. L'Autorità vigilerà sul percorso di consultazione attraverso il quale le parti sono giunte all'accordo (espresso o tacito), oltre che sulle condizioni poste per l'accesso alle infrastrutture ed ai servizi aeroportuali e procederà alle verifiche sulla corretta applicazione dei criteri posti alla base del Modello tariffario per la determinazione del livello dei diritti aeroportuali, accertando altresì che gli accordi raggiunti tra le parti non siano ostativi ad un ottimale utilizzo della infrastruttura e della sua capacità, consentano una adeguata tutela dei diritti dei passeggeri e non siano discriminatori o restrittivi della concorrenza.
3. Entro 40 giorni dal ricevimento della comunicazione di cui al par. 5.1 punti 3 e 5, l'Autorità (fatto salvo quanto previsto al cap. 6 in caso di ricorso all'Autorità effettuato da una delle parti) formalizzerà e pubblicherà sul proprio sito web gli esiti della verifica effettuata sulla conformità della intesa ai principi e criteri posti alla base dei Modelli e previsti dalle normative nazionali ed europee a difesa della concorrenza e del mercato.
4. All'esito delle verifiche di competenza, l'Autorità potrà imporre, a protezione della intesa raggiunta tra le parti, gli eventuali correttivi ritenuti opportuni nell'interesse generale, pubblicando sul proprio sito le motivazioni del proprio intervento.
5. Ove tali correttivi incidano sul livello dei diritti scaturito dalla intesa raggiunta tra Gestore ed utenti, il Gestore dovrà provvedere alle necessarie modifiche ed ai conseguenti eventuali recuperi (+/-) con le modalità definite dalla stessa Autorità o da questa rimesse alla determinazione delle parti.

5.1.2 Mancata Intesa

1. In caso di mancato accordo, ciascuna delle parti in Consultazione può rivolgersi alla Autorità di regolazione dei Trasporti, secondo tempi e modalità definiti al successivo capitolo 6. L'Autorità esaminerà le motivazioni che corredano la proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali.
2. Ove, entro 20 giorni dalla pubblicazione della proposta definitiva sul sito del Gestore, non sia pervenuta all'ART alcuna istanza di riesame, si intenderà raggiunta, di fatto, una intesa tacita su tale proposta definitiva. I diritti saranno esigibili alla data prevista, quale

comunicata in sede di Consultazione, e comunque non prima di 60gg decorrenti dalla data di pubblicazione da parte del Gestore della proposta definitiva, assolti comunque gli obblighi di informativa che deve essere resa alla rete delle biglietterie IATA.

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 all'anno ponte della dinamica dei diritti e corrispettivi aeroportuali del Periodo tariffario in corso.
2. A partire dal primo anno del Periodo tariffario il Gestore provvederà a pubblicare sul proprio sito al più tardi 90 gg dalla data prevista di entrata in vigore dei diritti e corrispettivi aeroportuali per l'anno seguente (e quindi di norma entro il primo di ottobre di ciascuna annualità del Periodo tariffario), il *Documento informativo annuale*, contenente le seguenti informazioni:
 - a) stato di avanzamento degli investimenti previsti dal Piano quadriennale e dal relativo cronoprogramma;
 - b) variazioni (positiva o negativa) dei costi operativi/gestionali che concorrono alla determinazione dei diritti e dei corrispettivi;
 - c) l'aggiornamento/conferma dei parametri tariffari annuali k,v, rispetto ai valori definiti in via previsionale all'Anno ponte del Periodo tariffario;
 - d) 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;
 - e) preconsuntivo di WLU e Unità di servizio;
 - f) il livello dei diritti calcolato per la successiva annualità;
 - g) eventuale aggiornamento del crono programma degli investimenti per le annualità residue del Periodo tariffario;
 - h) eventuali interventi di carattere urgente che, non previsti nel Piano quadriennale, dovranno essere realizzati nelle residue annualità del Periodo tariffario;
 - i) data di convocazione degli utenti in Audizione.

Il medesimo Documento sarà contestualmente trasmesso all'ART, mentre ad ENAC sarà contemporaneamente trasmessa, per le validazioni di competenza, la documentazione, tra quella elencata al presente punto 2, necessaria allo stesso Ente per il monitoraggio sullo stato degli adempimenti del Gestore rispetto agli obblighi dallo stesso assunti all'anno base con il Piano quadriennale degli investimenti ed il piano della qualità, aventi impatto sui parametri k, v ed ε. La documentazione sarà presentata ad ENAC secondo i Format da questo definiti con le specifiche circolari inerenti la rendicontazione annuale sui Piani quadriennali degli Interventi e della Qualità.

3. La pubblica audizione dovrà tenersi non prima di 20gg dalla data della intervenuta pubblicazione del Documento informativo e di norma entro il 30 ottobre.

4. Nel corso di tale audizione il Gestore provvederà a dare informativa agli Utenti degli esiti delle validazioni effettuate dall'ENAC, confermativa o rettificativa dei parametri k, v ed ϵ già presenti nel documento informativo annuale.
5. A chiusura della audizione il Gestore provvederà tempestivamente a pubblicare sul proprio sito il livello dei diritti applicabili nella nuova annualità provvedendo alle azioni necessarie per la informativa che deve essere resa alla biglietteria IATA; provvederà inoltre a trasmettere alla Autorità: i verbali della audizione, gli esiti delle validazioni dell'ENAC sui parametri k,v, ϵ dando evidenza degli eventuali correttivi apportati ai livelli tariffari pubblicati in apertura di Consultazione,.

6 PROCEDURE DI RICORSO IN CASO DI MANCATO ACCORDO ED ATTIVITÀ DI VIGILANZA DELLA AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

6.1 Vigilanza

6.1.1 Riferimenti normativi

1. In base a quanto previsto all'art. 71 del D.L. n.1/2012 come convertito con modificazione dalla legge n.27/2012, spetta all'Autorità di Regolazione dei Trasporti l'esercizio delle funzioni di vigilanza indicate dalla Direttiva 2009/12/CE all'art. 11, punti 6 e 7. L'Autorità di Regolazione dei Trasporti assolve inoltre ai compiti di regolazione e di vigilanza che le sono attribuiti dall'art. 37 della propria legge istitutiva n. 214/2011 come modificato dall'art. 36 del D.L. n.1 del 24.1.2012 convertito con legge n.27 del 24 marzo 2012.

6.1.2 Vigilanza -Attività della Autorità

1. L'Autorità vigila affinché ciascun soggetto gestore adotti le misure necessarie alla corretta erogazione dei servizi pubblici nel rispetto dei principi fissati dalla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 1994, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 43 del 22 febbraio 1994, anche per quanto riferibile alla adozione della Carta dei servizi ed alla tutela degli interessi dei passeggeri a ridotta mobilità⁶.
2. L'Autorità provvederà altresì alla vigilanza sulle condizioni e modalità, comunque stabilite, poste all'accesso alle infrastrutture affinché siano attuate nel rispetto dei principi generali di trasparenza, equità, proporzionalità, non discriminazione, oltre che di orientamento al costo efficiente, ed in modo che tutte le esigenze degli utenti siano tenute in considerazione per il relativo soddisfacimento⁷.
3. A tal fine, l'Autorità sostiene l'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese ed i consumatori finali, promuove consultazioni dirette e periodiche con le Associazioni rappresentative di tali interessi, ed in particolare con l'Associazione dei consumatori, sia in ordine a questioni di carattere generale che su

⁶ Legge 481, art. 2, comma 12, lettera p.

⁷ Legge 481/95, art.2, comma 12 lettera c

tematiche specifiche, in modo che tutte le esigenze degli utenti possano essere adeguatamente considerate⁸.

4. Per le medesime finalità, e ferme restando le competenze tecniche dell'ENAC in materia di pianificazione dello sviluppo aeroportuale, così come le Linee programmatiche generali definite del Ministro dei Trasporti, l'Autorità si riserva di formulare pareri e segnalazioni con la finalità di promuovere un uso efficiente delle risorse disponibili per lo sviluppo infrastrutturale e per favorire l' economicità, la qualità e l'efficienza dei servizi resi agli Utenti.
5. In relazione a necessità segnalate dagli Utenti e/o dalle Associazioni di settore, o comunque emerse da rilevazioni dirette effettuate dalla stessa Autorità in campo nazionale o da *benchmark* europei, l'Autorità potrà imporre obblighi in merito al raggiungimento di specifici obiettivi di miglioramento degli standard di servizio offerto negli aeroporti e degli obiettivi di incremento della produttività.
6. L'Autorità individua nella Consultazione diretta tra Gestore ed Utenti e nelle audizioni da parte dell' Autorità di Gestori ed Utenti, gli strumenti cardine ai fini di una appropriata definizione del sistema dei diritti aeroportuali e del livello di servizio reso, in coerenza con la programmazione dello sviluppo delle attività aeroportuali. Pertanto, l'Autorità promuove la periodica consultazione tra Gestore ed Utenti e vigila affinché questa avvenga almeno una volta all'anno oltre che in coincidenza con la revisione dei diritti aeroportuali, attivando essa stessa la procedura della Consultazione ove non vi provveda il Gestore alla scadenze previste dal Modello od allorché non dia seguito ad istanze ulteriori formulate da Utenti aeroportuali per esigenze diverse e sopraggiunte rispetto alle fattispecie considerate dal Modello in via ordinaria.
7. La vigilanza potrà essere esercitata dalla Autorità anche attraverso la partecipazione diretta alla Consultazione o promuovendo la discussione su specifiche tematiche.
8. La procedura di consultazione potrà essere invalidata dall'Autorità ove nell'esercizio della sua vigilanza emergano significative trasgressioni alla Procedura definita dal presente Modello o la grave non veridicità delle informazioni rese agli Utenti/dagli Utenti rispetto ad evidenze documentali o informative esistenti, in particolare per quanto riferibile alla rendicontazione contabile presentata dal Gestore e riferita all'Anno base del Periodo tariffario. In particolare l' Autorità verificherà che da parte dei soggetti gestori sia data corretta applicazione ai principi e criteri fissati dal presente Modello per quanto riferito:
 - a) alla elaborazione dei prospetti di contabilità analitica e della relativa certificazione,
 - b) al calcolo del livello iniziale dei Diritti aeroportuali e degli altri corrispettivi regolamentati e della loro dinamica nel corso del Periodo tariffario,
 - d) alle modalità e tempi di svolgimento della Consultazione degli utenti, periodica ed annuale.
9. L'Autorità vigila affinché l'intesa raggiunta tra Gestore ed Utenti all'esito della Consultazione, sul livello dei diritti o sul sistema dei diritti e/o sulle condizioni di accesso

⁸ Legge 481/95 , art. 2 comma 23

alle infrastrutture ed ai servizi aeroportuali, sia rispettata dalle parti nel corso del Periodo regolatorio. Tale vigilanza sarà espletata anche attraverso le azioni di monitoraggio annuale sui parametri tariffari k,v,e previste e disciplinate dai Modelli al cap 8, par. 8.8

10. Altresì l'ART vigilerà affinché nel corso del Periodo tariffario sia data puntuale applicazione alle indicazioni e condizioni poste dalla Autorità con la propria decisione definitiva all'esito del ricorso per mancata intesa e di cui al successivo par. 6.2.5 del Presente Modello nonché ai correttivi di cui al par. 5.1.1, punto 4.
11. Nello svolgimento dei compiti di vigilanza, l'Autorità:
 - a. ordina la cessazione delle condotte che risultino in contrasto con i Modelli di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione
 - b. richiede a chi ne è in possesso le informazioni e l'esibizione dei documenti necessari per l'esercizio delle proprie funzioni;
 - c. adotta i provvedimenti necessari, anche sanzionatori, previsti dalla legge 481/1995, art. 2, comma 20 e dalla legge n. 214/2011, art. 37, comma 2, lettera i), nei casi di inosservanza di propri provvedimenti o di mancata ottemperanza alle richieste di informazioni o connesse alla effettuazione dei controlli, ovvero nel caso di informazioni rese e documenti prodotti da gestori ed utenti non veritieri.

Nel caso in cui ART accerti un inadempimento rispetto agli obblighi previsti dal presente Modello, provvederà alla formale contestazione e messa in mora del soggetto inadempiente.

Trascorso il termine fissato senza che l'inadempienza sia stata risolta, l'ART adotterà i provvedimenti necessari, anche sanzionatori, previsti al precedente punto c).

6.2 Definizione della controversie per mancato accordo sui diritti aeroportuali

6.2.1 Istanza di definizione della controversia

1. In caso di mancato accordo su una decisione inerente i diritti aeroportuali presa dal Gestore, ciascuna delle due parti in consultazione può rivolgersi all'Autorità, entro il termine di 20 giorni dalla pubblicazione della proposta definitiva sul sito web del Gestore, presentando motivata e documentata istanza secondo il Format in Annesso 4.
2. Nel caso di presentazione dell'istanza di cui al comma 1, il sistema od il livello dei diritti oggetto della proposta definitiva non ha efficacia fino a pronuncia dell'Autorità; laddove la decisione definitiva da parte dell'ART venga formalizzata dopo la data prevista per l'applicazione dei nuovi diritti, nelle more della medesima i diritti esigibili dal Gestore resteranno quelli in vigore nel corso della consultazione, adeguati al tasso di inflazione a partire dalla suddetta data di applicazione dei nuovi diritti, ove non diversamente stabilito con la decisione provvisoria.

3. A pena di inammissibilità, l'istanza:
 - a) deve contenere le informazioni e i documenti richiesti nel Format in Annesso 4;
 - b) deve essere presentata da soggetto che abbia preso parte alla Consultazione e che, in tale sede, abbia espresso e fatto verbalizzare i propri rilievi in merito alla proposta presentata dal Gestore aeroportuale;
 - c) deve contenere le specifiche ragioni del dissenso all'accordo per le quali viene richiesto l'intervento della Autorità.
4. L'Autorità dispone l'archiviazione delle istanze irricevibili e inammissibili ai sensi dei commi che precedono, nonché di quelle manifestamente infondate in quanto prive dei presupposti di fatto e di diritto, o palesemente strumentali al rinvio della entrata in vigore del sistema o del livello dei diritti.

6.2.2 Avvio del Procedimento

1. L'Autorità, verificata l'ammissibilità dell'istanza, entro dieci giorni dal ricevimento della stessa comunica alle parti l'avvio del procedimento.
2. In tale avviso sono specificamente indicati:
 - a. la data di deposito dell'istanza;
 - b. l'oggetto della procedura;
 - c. l'ufficio in cui si può prendere visione degli atti;
 - d. il responsabile del procedimento;
 - e. i termini entro cui produrre memorie e documentazione ed il termine di conclusione del procedimento in accordo a quanto previsto dalla Direttiva 2009/12/CE.
3. Unitamente all'avviso di cui ai commi precedenti l'Autorità trasmette alla parte convenuta copia dell'istanza depositata, nonché degli allegati che non siano già nella sua disponibilità.
4. Se ne ravvisa la necessità, l'Autorità può chiedere alle parti di integrare le informazioni mediante relazioni scritte su punti specifici ovvero ulteriori documenti, con esplicita avvertenza delle sanzioni previste in caso di mancata risposta o di comunicazioni non rispondenti al vero.

6.2.3 Accesso agli atti

1. I documenti depositati ovvero acquisiti nel corso del procedimento sono, di regola, accessibili dalle parti del procedimento.
2. La parte interessata, con apposita istanza, in cui devono essere esplicitate le specifiche ragioni di segretezza ovvero di riservatezza attinenti alla tutela della propria sfera giuridica, ha l'onere di chiedere, al momento del loro deposito ovvero, per quelli acquisiti d'ufficio, entro cinque giorni dalla comunicazione dell'avviso del relativo provvedimento istruttorio, che alcuni documenti, in tutto o in parte, siano sottratti all'accesso.
3. L'Autorità, con provvedimento motivato, contempera le esigenze di trasparenza con quelle di

segretezza e riservatezza.

6.2.4 Decisioni provvisorie

1. Entro quattro settimane dalla data di ricevimento dell'istanza, l'Autorità adotta una decisione provvisoria circa l'entrata in vigore dei diritti aeroportuali, a meno entro lo stesso termine non possa essere adottata la decisione definitiva
2. Nelle more dell'adozione della decisione provvisoria da parte dell'Autorità (e comunque fino alla data fissata per l'entrata in vigore dei nuovi diritti) i diritti esigibili dal Gestore saranno quelli in vigore nel corso della consultazione.

6.2.5 Decisione della controversia

1. Il procedimento deve essere definito entro il termine ordinario di quattro mesi decorrenti dalla data di ricevimento dell'istanza. Per motivate esigenze istruttorie, il termine può essere prorogato di ulteriori due mesi.
2. La decisione dell'Autorità deve essere motivata e persegue gli obiettivi di cui all'art. 37 del Decreto Legge n. 201/2011 e successive modifiche e integrazioni.
3. Le decisioni adottate dalla Autorità e relative motivazioni vengono notificate alle parti interessate e pubblicate sul sito web dell'Autorità.
4. Il provvedimento che definisce la controversia è impugnabile dinanzi al Tribunale Amministrativo Regionale.

6.2.6 Adempimenti del Gestore

1. Il gestore provvederà tempestivamente ad adeguare il livello dei diritti od il sistema dei diritti tenendo conto di quanto deciso dalla Autorità per il ripristino del loro allineamento ai principi e criteri che sono alla base dei Modelli tariffari e/o per la rimozione di condizioni all'accesso ritenute dalla Autorità limitative o di ostacolo alla concorrenza o discriminatorie per l'utenza.
2. La rideterminazione del livello dei diritti terrà conto del saldo (+/-) eventuale che, a valere sulle annualità del Periodo tariffario, deve essere dal Gestore recuperato/restituito per l'allineamento dei ricavi ai costi ammessi;
3. il saldo sarà determinato quale differenza tra i ricavi già maturati nel periodo transitorio in applicazione, al traffico effettivo, del livello provvisorio dei diritti, ed i ricavi effettivamente spettanti in applicazione al medesimo traffico del livello definitivo dei diritti, fatti salvi differenti orientamenti espressi dall'ART all'esito delle attività di vigilanza svolte sulla "proposta definitiva";
4. il saldo così definito sarà maggiorato di un interesse (+/-), coerente con quanto dall'Autorità determinato ai fini della remunerazione del costo del capitale di debito per il settore dei prodotti regolati, a fronte del ritardato incasso delle somme spettanti e non percepite (+) o dei tempi di giacenza di somme percepite e non dovute (-)
5. Il Gestore pubblica sul proprio sito il nuovo livello dei diritti definito in coerenza con la

decisione della Autorità, provvedendo ad attivare le azioni necessarie alla informativa che deve essere resa all'ART, all'ENAC ed alla rete delle biglietterie IATA.

7 I PRODOTTI SOGGETTI A REGOLAZIONE TARIFFARIA

7.1 L'elenco dei centri di tariffazione

1. Si provvede di seguito ad elencare i prodotti *aviation* che, per quanto stabilito dal vigente quadro normativo nazionale, sono soggetti a regolazione tariffaria:
 - a) Diritti di approdo e di partenza, di sosta e ricovero
 - b) tasse di imbarco passeggeri
 - c) tasse di imbarco e sbarco merci
 - d) 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) 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) corrispettivi per i controlli di sicurezza sul passeggero e sul bagaglio da stiva,
 - g) servizi di assistenza a terra se svolti in monopolio,
 - h) 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, 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 razionalizzazione tariffaria il Gestore potrà proporre in Consultazione modifiche della struttura tariffaria esistente all'Anno base, secondo criteri di semplificazione ed aggregazione laddove i servizi accorpati tariffariamente siano rivolti alla generalità degli Utenti, e quindi non prestati su domanda, e comunque a favore di categorie omogenee di utenti serviti.

2. Potranno essere inoltre adottate dal Gestore, previa consultazione degli Utenti all'Anno base del Periodo tariffario, 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. Al fine di favorire una semplificazione dell'applicazione del meccanismo di calcolo del *price cap*, il Gestore potrà proporre in Consultazione Basket di più servizi da assoggettare unitariamente al suddetto meccanismo.
4. Il Gestore di un "sistema aeroportuale" di più aeroporti serventi la stessa città od agglomerato urbano, può richiedere, per motivi di distribuzione del traffico, di essere autorizzato dall'Autorità ad introdurre sistemi di tariffazione comuni e trasparenti da applicare all'intero sistema, fermo restando quanto previsto dalla Direttiva 2009/12/CE all'art. 5, nonché la salvaguardia dei principi di trasparenza e di consultazione dell'utenza. A tal fine il gestore dovrà presentare proposta motivata agli Utenti in consultazione.
5. 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.

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 contabile⁹ e che, riclassificata sulla base, in prima attuazione, dei format allegati al presente Modello¹⁰, 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

⁹ Per la certificazione v. modello Assirevi pubblicato sul sito Enac

¹⁰ 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

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
4. I Gestori che redigono il bilancio sulla base dei principi IAS/IFRS sono tenuti a riclassificare i prospetti di bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani e successivamente a riconciliare questi ultimi con i prospetti di contabilità redatti sulla base dei format sopra indicati;
5. Le tipologie di costo di seguito indicate rappresentano oneri non pertinenti, che pertanto non possono essere allocati nel foglio di contabilità analitica né ai Prodotti regolamentati, né a quelli non regolamentati:
 - a. oneri di natura straordinaria;
 - b. oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni;
 - c. accantonamenti di qualsiasi natura;
 - d. oneri finanziari;
 - e. oneri fiscali (ad eccezione dell'IRAP calcolata sul costo del lavoro);
 - f. oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo di servizi/attività erogati sullo scalo in favore dell'Utenza aeroportuale.Dell'ammontare di tali voci di costo dovrà essere data evidenza nel prospetto di riconciliazione con le risultanze del bilancio dell'esercizio coincidente con l'Anno base
6. 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.
7. 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, e della loro coerenza con quanto previsto dalla vigente normativa nazionale ed europea, in particolare dalla disciplina europea in materia di concorrenza e aiuti di stato; tali contributi potranno essere finanziati esclusivamente dai ricavi 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 aeree¹¹.
8. Il Gestore è tenuto a dare evidenza, in sede della Consultazione degli Utenti, della struttura globale dei costi ammessi (operativi e di capitale) e dei ricavi all'Anno base di pertinenza dei servizi ed infrastrutture offerti, a fronte dei Diritti e degli altri corrispettivi soggetti comunque

¹¹ COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (2014/C 99/03)"

a vigilanza, eventualmente secondo l' aggregazione, o secondo il/i basket che, già condivisi in precedente consultazione degli utenti, abbiano trovato concreta applicazione nel Periodo tariffario appena trascorso, con evidenza del margine conseguito all'Anno base dall'esercizio delle attività non regolamentate unitariamente considerate.

9. Il Gestore è tenuto comunque a fornire alla Autorità il dettaglio disaggregato di costi e ricavi per centro di fatturazione esistente all'Anno base, nonché evidenza dell'ammontare del margine commerciale 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 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.
12. 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.

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, aggiornati all'Anno ponte in base alla variazione della sola inflazione programmata come di seguito meglio specificato, 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 (v. par. 8.3);

- 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 (v. par 8.8);
2. Definito dunque il corrispettivo unitario all'Anno base del singolo prodotto j-esimo (pari ai costi totali ammessi/unità di servizio), e definita l'evoluzione nel Periodo dei costi operativi e di capitale ammessi (v. paragrafi richiamati al 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);
- $c_{0,j}$ rappresenta il costo riconosciuto per unità di traffico per il servizio j nell'Anno ponte, comprensivo del costo di remunerazione del capitale;
- $c_{t,j}$ rappresenta il costo riconosciuto per unità di traffico per il servizio j nell'anno t;
- 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;
- $\varepsilon_{t,j}$ 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.

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 tariffario la variazione delle singole voci dei costi operativi relative al singolo servizio regolamentato, definita, sulla base di costi ammessi all'Anno base, aggiornati in termini di inflazione all'Anno ponte¹², 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 operativi ammessi, come sopra definita, 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.

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

¹² L'aggiornamento all'Anno ponte dei costi operativi ammessi all'Anno base, è calcolato come segue :
 $\text{Opex Anno Ponte} = \text{Opex Anno Base} * (1 + P)$, dove P è il tasso di inflazione programmato per l'Anno Ponte risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) pubblicato.

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:

Tab. 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.

8.2.4 Obiettivo di efficientamento

1. L'obiettivo di efficientamento si basa sul metodo di aggiornamento dei costi operativi ammessi sotto riportato, che consiste nell'aggiornare i costi anno dopo anno (a partire dall'anno ponte) 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 consistente in un correttivo all'andamento del tasso di inflazione programmato (γ).

Il meccanismo di aggiornamento della dinamica dei costi operativi di cui al par.8.2.2 e seguenti avrà dunque il seguente profilo:

$$C_{t+1} = C_t (1 + \Delta t \eta) (1 + P \cdot \gamma)$$

dove P è pari al tasso medio d'inflazione programmato per le annualità del Periodo tariffario, dall'ultimo Documento di Economia e Finanza pubblicato all'Anno ponte ed il fattore γ è posto, in fase di prima applicazione, pari al valore 0,7 .

Il meccanismo appena descritto non si applica per l'aggiornamento all'Anno ponte dei costi operativi certificati all'Anno base, ai cui fini il Gestore dovrà – come sopra indicato- fare ricorso al tasso di inflazione programmato per tale annualità ponte quale rilevabile dall'ultimo DEF - Documento di Economia e Finanza approvato.

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.

8.2.5 Profit Sharing

1. A partire dal secondo Periodo tariffario, il Gestore potrà prevedere che i costi operativi ammessi pertinenti le attività regolamentate relativi all'Anno Base del periodo tariffario appena conclusosi possano essere incrementati, ai fini della proposta di aggiornamento dei diritti, nel limite massimo dello $Z\%$ -concordato con gli Utenti nella Consultazione relativa al Periodo tariffario precedente- della eventuale eccedenza di produttività conseguita dal Gestore rispetto agli obiettivi che erano stati fissati *ex ante* a fine Periodo tariffario. Tale eccedenza di produttività è determinata dalla differenza tra:
 - le spese operative previste *ex ante* nell'ultimo anno del periodo tariffario appena conclusosi, eventualmente rideterminate nel corso del periodo per tener conto delle variazioni del traffico intervenute rispetto alle previsioni, a parità di elasticità, e
 - le spese operative consuntivate per la stessa annualità di cui sopra, come risultanti dalla contabilità analitica per i prodotti regolamentati.
2. L'eccedenza di produttività come sopra calcolata, sarà contabilizzata -nella misura massima dello $Z\%$ convenuto in Consultazione- separatamente rispetto ai costi emergenti dalla contabilità analitica dell'Anno Base di riferimento del nuovo periodo tariffario in quanto non assoggettata -nel nuovo periodo tariffario- alla variazione $\Delta\tau\eta$ di cui al par. 8.2.4.
3. Nel l'ambito della Consultazione che si tiene all'Anno ponte il Gestore comunicherà i dati di consuntivo relativi all'ultimo anno del Periodo tariffario , appena conclusosi, per il calcolo del "*profit sharing*" da accordare nel successivo "periodo tariffario".
4. Il "*profit sharing*" viene riconosciuto a condizione che, nel corso del Periodo tariffario precedente

i valori annuali dei singoli indicatori di qualità definiti nel Piano della Qualità di cui al par. 8.11 abbiano assunto valore maggiore o uguale a zero, e che il raggiungimento degli obiettivi di qualità non sia maturato in concomitanza di flessioni del traffico.

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) 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 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 crediti¹³ 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%¹⁴ dei costi regolatori ammessi per singolo centro di tariffazione all'Anno base, questi ultimi inclusivi del costo del capitale. Nel primo periodo applicativo del Modello il limite del 25% dei costi regolatori ammessi, come sopra definito, viene fissato al 30%.

L'eventuale eccedenza dei crediti verso clienti del settore regolamentato rispetto al limite di cui sopra 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

¹³ 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)

¹⁴ Come previsto dalla Delibera CIPE n. 38 /2007, punto 3.2 lettera e), pag. 5 ,

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.

Il valore determinato all'Anno base del CIN sarà aggiornato all' Anno ponte in ragione della inflazione programmata prevista per tale annualità, seguendo la medesima metodologia sviluppata al seguente punto 4 per l'aggiornamento annuale nel corso del Periodo tariffario

- 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:

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

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

con:

- P è il tasso di inflazione programmato 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 di inflazione programmato definito in ragione della media aritmetica del tasso 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 della 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 :
 - a) 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, nei limiti della quota di stretta pertinenza dei prodotti *aviation* soggetti a regolazione tariffaria per i quali tali aree sono strumentali, ed ammortizzati secondo i criteri di cui al Par. 8.4.2.
 - b) 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.

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%
Baggage Handling System (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%

Il gestore può optare per l'ammortamento finanziario se più favorevole all'utente e comunque se dichiarato e convenuto in sede di consultazione avente ad oggetto la nuova opera da ammortizzare.

2. Per gli oneri di cui al precedente par. 8.3 punto 7. a), 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 destinata ad attività aviation. A partire da tale data, il valore residuo del terreno verrà ammortizzato con la medesima aliquota del cespite insistente sull'area.

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. La remunerazione spettante al Gestore sul Capitale investito netto riconosciuto viene determinata secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento, capitale di rischio e di indebitamento, (WACC/CAPM), già utilizzato nei precedenti periodi di regolazione e applicato comunemente anche in altri settori dei servizi pubblici essenziali (es. Autorità per l'energia elettrica ed il gas), in base 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 del Gestore ;
- $(1-g)$ è la quota di capitale proprio del Gestore;
- t_{ires} rappresenta lo scudo fiscale;
- t_e è l'aliquota fiscale sul reddito del Gestore, (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 tassi di inflazione programmati per ciascun anno del Periodo tariffario risultanti dall'ultimo Documento di Economia e Finanza pubblicato all'Anno ponte della dinamica tariffaria.

PROSPETTO DI CALCOLO DEL WACC		
1)	g	$D/(D+E)$
2)	$1-g$	$E/(D+E)$
3)	r_f	risk free rate
4)	p_d	premio al debito
5)	$r_d = r_f + p_d$	costo ammesso del capitale di debito
6)	erp	equity risk premium
7)	β_a	asset beta
8)	β_e	equity beta
9)	$r_e = r_f + \beta_e \cdot erp$	costo del capitale di rischio
10)	t_{ires}	aliquota Ires
11)	t_e	tax rate complessivo
12)	$r(nom., lordo) = (r_d \cdot (1 - t_{ires}) \cdot g) + r_e \cdot (1 - g)$	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)	$r(\text{reale, netto}) = ((1 + r(\text{nom., netto})) / (1 - P)) - 1$	wacc pre-tax reale

Le ponderazioni del WACC - quota di indebitamento finanziario $g (=D/(D+E))$, e di capitale proprio $(1-g)$ - sono derivate dai valori di libro. D è la somma dei debiti finanziari a breve (sotto i 12 mesi) e medio-lungo termine (sopra i 12 mesi), calcolata come media dell'ultimo anno solare, mentre E (Equity) è il valore del patrimonio netto.

Per le imprese quotate in borsa, è possibile fare riferimento, per il valore dell' *Equity*, ai valori di mercato (*Market Capitalisation*).

Il valore dell'indebitamento finanziario viene calcolato, in coerenza con quanto previsto dalle altre autorità di regolazione nazionali e seguendo la prassi internazionale, sulla base dell'indebitamento lordo.

I parametri per il calcolo del WACC verranno aggiornati all'inizio di ogni Periodo tariffario.

2. Il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito - rd - è pari alla somma del tasso di rendimento associato ad attività prive di rischio - risk free rate (rfr) - e del premio al debito (pd).

Il rendimento di attività prive di rischio rfr di norma viene ricavato come media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale *benchmark* rilevato dalla Banca d'Italia con riferimento ai 12 mesi coincidenti con l'Anno base di ciascun periodo tariffario.

In sede di applicazione del Modello per il primo periodo tariffario si fa riferimento alla media annuale dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale *benchmark* rilevato dalla Banca d'Italia, relativa ai 12 mesi luglio 2013- giugno 2014, cui corrisponde un valore pari al 3,9% .

L'Autorità ritiene di confermare, nella fase transitoria, il premio sul debito pd nel limite massimo di 2 punti percentuali, riservandosi comunque di avviare verifiche sulle condizioni di accesso al credito di società concessionarie di infrastrutture pubbliche aeroportuali, consolidate sul mercato specifico e con volumi di traffico significativi.

Nei limiti di cui sopra il premio 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 rfr .

Nella costruzione del premio al debito potrà tenersi conto di condizioni specifiche ed oggettive di accesso al credito del singolo gestore espresse dal rating ad esso assegnato (valore medio ultimi 12 mesi) e dallo spread medio applicato per categorie similari di rating (nel medesimo periodo).

Saranno considerati inoltre:

- gli oneri accessori connessi alla copertura assicurativa sul rischio di oscillazione dei tassi (*interest rate swap*)
- gli oneri accessori legati direttamente alla accensione del debito/emissione obbligazioni (spese bancarie, legali, amministrative, ecc).

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:

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

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

Il parametro rfr è determinato secondo quanto indicato al precedente punto 2.

4. Il coefficiente β_e (*equity beta*) è generalmente misurato dalla covarianza dei rendimenti dell'investimento specifico con i rendimenti di un portafoglio di mercato. Ne segue che il β_e 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 valori derivati da un campione di società quotate paragonabili (*comparables*), motivandone la scelta.
5. Pertanto per le società aeroportuali italiane si procederà secondo le metodologie di seguito riportate:
- a. Il β_e (*equity*) di riferimento per società aeroportuali italiane non quotate o quotate da meno di due anni sarà ricavato dal gestore indirettamente, tramite il ricorso ai singoli β_e del campione di cui al punto 4 e derivati da serie storiche di osservazioni settimanali su di un periodo di 3 anni che si conclude con l'Anno base. Le stime degli equity 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 le società di gestione italiane quotate nella borsa valori da più di due anni 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.

L'ART si riserva di confrontare i valori di beta determinati ai punti precedenti con quelli derivabili dai *benchmarking* internazionali per aeroporti paragonabili.

6. I coefficienti *equity beta* come sopra individuati ("raw beta") saranno corretti secondo la metodologia di seguito proposta da Bloomberg e di seguito indicata per ricavare l'*adjusted equity beta* (β_{adj}):

$$\beta_{adjusted} = \beta_{raw} \cdot \frac{2}{3} + 1 * \frac{1}{3}$$

7. Una volta Individuati gli *adjusted equity beta* essi dovranno essere depurati della leva finanziaria specifica (“*delevering*”) a favore di una leva nozionale finalizzata a tener conto di una struttura finanziaria efficiente.

A tal fine, si procederà a derivare gli *asset beta* (β_a) di ciascuna società considerata, utilizzando la metodologia standard di *delevering* di cui alla formula seguente:

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

con

β_a = asset beta

β_{adj} = adjusted equity beta

t_c = aliquota di imposta sul reddito della società considerata (scudo fiscale)

D/E = leva finanziaria

laddove per E, essendo le società qui considerate quotate, andrà considerato il valore di mercato (*market capitalisation*)

8. Per le società italiane non quotate, l'*asset beta* sarà determinato come media degli *asset beta adjusted* delle singole società del campione di riferimento, come sopra ricavati.
9. Al fine di applicare la leva nozionale si procederà al *relevering* degli *asset beta* sopra individuati, così da ricavare l'*equity beta* da attribuire alla società aeroportuale italiana considerata.

Il *relevering* verrà effettuato, con il rapporto D/E attribuito, secondo la formula di cui al seguente punto 10.

10. Nella fase transitoria, ed in attesa degli esiti di analisi specifiche di settore che possano eventualmente differentemente orientare le proprie decisioni in materia, l'Autorità ritiene opportuno adottare per il rapporto di leva un valore nozionale (D^*/E^*)= 30% -70% avendo fatto riferimento alla media dei valori di indebitamento delle società aeroportuali italiane appartenenti alla medesima fascia di traffico, prendendo a riferimento la posizione finanziaria netta di bilancio (D) ed il valore del patrimonio netto contabile da bilancio (E) di ciascuna delle società considerate, procedendo al *relevering* secondo la seguente formula:

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

11. L' Autorità ritiene inoltre di fissare 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, un valore pari al 5%, in attesa di ulteriori approfondimenti in merito; detto valore risulta in media coerente con il *range* dato dai valori calcolati come media aritmetica e media geometrica riportato dallo studio di Dimson, Marsh, Staunton e Wilmot (Credit Suisse Yearbook 2014), basato sull'approccio delle serie storiche, nonché coerente con il valore dell' *erp* stimato per l'Italia dallo studio di Fernandez, Aguierramalloa e Corres ("Market Risk Premium used in 82 countries in 2012: a survey with 7,192 answers", Nov. 2013), sulla base di un approccio metodologico alternativo, basato sulle valutazioni degli analisti.
12. L'Autorità potrà valutare se sussistano condizioni straordinarie di rischio, divergenti rispetto a quelle espresse dal campione di società quotate, che -a fronte del livello di *erp* sopra definito- non possano essere adeguatamente fronteggiate ricorrendo a quanto previsto al par. 8.7, e che possano oggettivamente giustificare limitati e transitori correttivi al fattore beta per il periodo tariffario posto in consultazione.

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, in fase di prima applicazione e in attesa di valutazioni specifiche dell'incidenza fiscale sui gestori aeroportuali italiani volta a individuare un'aliquota di riferimento idonea a riflettere l'impatto effettivo della tassazione (*effective tax rate*), si farà riferimento all'aliquota legale pari a 31, 3%, ottenuta come somma delle aliquote delle imposte che gravano sulle imprese, ovvero IRES (l'imposta sul reddito delle società), pari al 27,5% e IRAP (l'imposta regionale sulle attività produttive), che, per le imprese titolari di concessioni per la gestione di servizi e opere pubbliche è passata dal 4,2% al 3,8% dal 2014 per effetto dell'art. 2 del D.L. 66 del 2014.
2. Per quanto concerne il livello dello scudo fiscale portato in deduzione dal costo del debito, l'Autorità intende fare riferimento, in continuità con la prassi fino ad oggi seguita, ad un livello pari a quello dell'aliquota dell'IRES.

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.

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 incrementali e delle lavorazioni cessanti per effetto dell'entrata in esercizio del cespite;
- 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 cespite 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, secondo quanto previsto dal piano quadriennale degli investimenti contenuto nel "Documento di consultazione".

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 preconsuntivo, in relazione a ciascun anno del Periodo e computato tariffariamente attraverso il parametro v . Nel corso del monitoraggio annuale gli oneri non prevedibili all'anno ponte e sopraggiunti per disposizione di legge o regolamentare, connessi al settore regolamentato, saranno ammessi a tariffa con il parametro tariffario v , con informativa resa alla utenza nel corso della consultazione annuale.
4. Al fine di assicurare gradualità all'evoluzione tariffaria, è consentita l'inclusione di poste figurative (+/-) tra i costi ammessi di un prodotto regolamentato al fine di anticipare o posticipare la loro contabilizzazione rispetto all'anno di effettiva competenza.

L'inserimento di poste rettificative tra i costi ammessi è consentita a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo temporale complessivamente considerato.

Le poste figurative a debito/a credito del gestore, definite ex ante e capitalizzate con l'applicazione del tasso di remunerazione nominale definito per il periodo tariffario, saranno evidenziate in sede di consultazione per singola annualità e per singolo prodotto regolamentato.

In tal caso il calcolo dei parametri tariffari x , K , e v relativi ad un prodotto regolamentato dovrà tenere conto della inclusione di poste figurative.

In conformità al principio di neutralità economico-finanziaria, il saldo delle poste figurative deve annullarsi entro il periodo convenuto, salvo differente intesa raggiunta tra gestore ed Utenti.

8.9 Trattamento del margine commerciale

1. In attesa di specifiche ed approfondite indagini conoscitive finalizzate ad accertare il grado di concorrenzialità e di gestione efficiente di ciascun aeroporto, al fine di più correttamente valutare – a fronte di posizioni diversificate in letteratura economica - costi e benefici dei possibili interventi di regolazione delle attività di natura commerciale, ed a fronte dell'obbligo per il Gestore di fornire all'Autorità specifici dati di contabilità regolatoria relativamente al margine commerciale secondo quanto stabilito al par. 8.1, punto 9, in fase di prima applicazione del modello di regolazione è consentita l'applicazione del regime tariffario di tipo dual till nel quale il Gestore provvederà a determinare in quale misura e con quali modalità tener conto delle entrate commerciali. L'Autorità si riserva tuttavia di applicare i correttivi ritenuti necessari a i) garantire la promozione della concorrenza secondo condizioni di economicità e redditività, ii) garantire adeguato accesso alle infrastrutture, iii) incentivare l'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese ed i consumatori, laddove le politiche imprenditoriali dei gestori risultino non orientate in tal senso e in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti.

8.10 Proposta definitiva della Dinamica tariffaria quadriennale

1. Tenuto conto degli esiti della Consultazione e degli impegni assunti con gli Utenti nel Periodo, il Gestore provvederà a trasmettere all'ART, almeno 40 giorni prima di procedere alla relativa pubblicazione sul proprio sito, secondo quanto previsto al cap 5, par. 5.1, punti 3 e 4, 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 secondo quanto previsto al par. 4.1 lettera r)).
3. Per i costi annuali effettivi relativi al parametro tariffario K, il Gestore provvede a presentare all'ART, entro il 1 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 31 agosto 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 1 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 agosto dello stesso anno. La dichiarazione del Gestore è preventivamente validata dall' Enac.

7. Il Documento informativo annuale di cui al par. 5.2 punto 2 dovrà essere corredato da una attestazione del Gestore di avvenuta trasmissione all'ENAC della dichiarazione di cui ai punti 3 e 6, per le verifiche e le validazioni annuali di competenza dell' 'Ente.
8. Il Gestore provvede a presentare all'ART entro il 30 di ottobre dell'anno tariffario le validazioni rilasciate da ENAC relativamente ai precedenti punti 3 e 6, unitamente all'eventuale aggiornamento del livello dei diritti e dei corrispettivi regolamentati da applicare per l'annualità successiva, definito in coerenza con dette validazioni dell'ENAC.
9. Nei casi eccezionali di ritardi motivati che non consentano agli Utenti di ricevere le informative ad essi dovute entro il limite dei 60gg dalla entrata in vigore dei diritti, il Gestore provvederà comunque a pubblicare il livello "provvisorio" dei diritti, con l'obbligo di nuova informativa entro i successivi 15 gg in ragione delle validazioni ricevute.
10. Entro il termine previsto per la presentazione della contabilità analitica certificata, il Gestore dovrà 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.
11. 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 applicata 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.
12. Qualora, emerga la non veridicità dei dati forniti dal gestore l'Autorità potrà disporre le modalità del recupero delle somme indebitamente percepite dal Gestore, con restituzione alla Utenza di dette somme nonché dei relativi interessi calcolati in applicazione del tasso di remunerazione del capitale di debito di cui al par. 8.6 .
13. 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, od al loro valore contabile netto).
16. partire dal periodo tariffario successivo al primo, nel caso in cui la variazione delle WLU

consuntivate , risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso, calcolata raffrontando il totale delle WLU consuntivate nel periodo tariffario con il totale delle WLU previste dal Piano del traffico per il medesimo periodo tariffario, venga a risultare:

- a) positiva e superiore al +X% della variazione delle WLU previste per tale annualità , il 50% del montante ricavi attribuibile alle WLU eccedenti la soglia del X% viene contabilizzato ed accantonato in un Fondo finalizzato alla realizzazione di Interventi infrastrutturali a costo zero per gli utenti, a valere sul nuovo "periodo tariffario";
- b) negativa ed inferiore al - X% della variazione delle WLU previste per tale annualità, il 50% del montante dei mancati ricavi attribuibile alle WLU eccedenti la soglia del X%, sarà recuperato in tariffa a valere sul nuovo "periodo tariffario".

Il margine eccedente sarà calcolato come differenza tra i ricavi scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, moltiplicata per il traffico effettivo consuntivato ed i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata al traffico previsto ex ante, maggiorato/ridotto del +/- X% (ricavi soglia). Riguardo all'ultimo anno di ciascun "periodo tariffario", si considerano i dati di traffico consuntivati al 30 settembre ed i dati di traffico previsionali al 31 dicembre basati sulle migliori stime disponibili.

Ove nel corso del Periodo gli scostamenti annui delle WLU consuntivate risultino superiori al +/- X%, le parti hanno facoltà di chiedere, sulla base delle nuove stime di traffico, la immediata rimodulazione dei parametri tariffari (X, K, V), per le annualità residue del Periodo in corso.

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

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

dove:

- $\epsilon_{t,j}$ 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. 8.12, 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 "Si/No", cioè situazioni di presenza o assenza di una risorsa (es.: Sito Internet, *facilities* per PRM, ecc.). Gli indicatori di qualità possono essere distinti fra indicatori relativi al comfort degli utenti e indicatori relativi alla funzionalità complessiva dell'aeroporto (intesa come capacità di gestire efficientemente il traffico) che a loro volta si riflettono positivamente sui primi.
2. Gli indicatori selezionati ed i pesi opportunamente associati a ciascun di essi dovranno tener conto delle indicazioni 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 elaborato 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, anche con riferimento agli impegni assunti nei vari consessi internazionali. Gli indicatori selezionati ed i pesi opportunamente associati a ciascun di essi dovranno tener conto delle indicazioni emerse dalla Consultazione coerenti con le normative e politiche ambientali aventi ad oggetto la rete degli aeroporti nazionali.
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

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

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

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:

$$Q_0(t) = \sum_j Oq_j(t) \cdot Pq_j$$

$$A_0(t) = \sum_j Oa_j(t) \cdot Pa_j$$

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 $Q=Q_0$ allora $q=0$, e analogamente se $A=A_0$, 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.

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, comunica a codesta Autorità di avere programmato per il giorno .././.. 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 di regolazione dei diritti di riferimento, questa Società ha provveduto a predisporre il "Documento di Consultazione", contenente, tra l'altro, la proposta di modifica dei Diritti aeroportuali, che viene trasmesso su supporto informatico a codesta Autorità in allegato alla presente comunicazione, 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 .././...

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 notifica sul proprio sito della Notifica ricevuta.

Data.....

(almeno 30gg prima del giorno XX)

(Firma)

ANNESSO 2

Contabilità analitica

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

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

e relativa certificazione indirizzata all'ART e redatta in analogia a quanto a suo tempo previsto dal documento Assirevi

<http://www.enac.gov.it/repository/ContentManagement/node/P2115525432/Documentodiricercan.20162.pdf>

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)

ANNESSO 4

Format per istanza di ricorso all'Autorità

Nota: Il presente Formulario intende facilitare l'accesso alle procedure di ricorso alla Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'esperimento della vigilanza sulle condizioni poste all'accesso alle infrastrutture aeroportuali, al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all'ammontare di questi diritti ed alla qualità dei servizi prestati alla utenza, per quanto previsto dalla Direttiva 2009/12/CE, dalla legge n. 201/2011, nonché dai Modelli tariffari approvati dall'Autorità di regolazione dei trasporti con Delibera 64/2014.

IL FORMULARIO DEVE ESSERE COMPLETO IN TUTTE LE SUE PARTI

AII'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

I - ISTANZA PRESENTATA DA

- Denominazione sociale dell'impresa,
- Organo che ne ha la rappresentanza,
- Sede legale,
- Codice Fiscale
- Domicilio eletto,
- Fax e posta elettronica certificata

II - NEI CONFRONTI DI

- Denominazione sociale dell'impresa,
- Organo che ne ha la rappresentanza,
- Sede legale

III - ATTO/CONTRATTO OGGETTO DELLA CONTROVERSIA:

IV - OGGETTO DELLA CONTROVERSIA:

V - MOTIVAZIONI CHE SONO ALL'ORIGINE DELLA CONTROVERSIA:

- *Ragioni su cui si fonda l'istanza:*
tecniche,
economiche
giuridiche

VI - DESCRIZIONE DEI FATTI

VI - PRECEDENTI TENTATIVI DI RAGGIUNGERE UNA INTESA O DI COMPOSIZIONE DELLA CONTROVERSIA

VIII - ESITO DEI PRECEDENTI TENTATIVI DI RAGGIUNGERE UNA INTESA O DI COMPOSIZIONE DELLA CONTROVERSIA

IX - RICHIESTE RIVOLTE ALLA AUTORITA'

X - DOCUMENTI ALLEGATI A SOSTEGNO DELLA ISTANZA

- **ELENCO DOCUMENTI CHE VENGONO ALLEGATI A SOSTEGNO DELL'ISTANZA**
(Allegare esclusivamente copia dei documenti giustificativi, i documenti utili alla discussione potranno essere esibiti direttamente in udienza)

1

2

3

4

5

.....

XI - ALTRI DOCUMENTI DA DEPOSITARE

- **FOTOCOPIA DEL DOCUMENTO DI IDENTITÀ** (DELL'UTENTE INTERESSATO)
(OBBLIGATORIO)
- **DICHIARAZIONE E SOSTITUTIVA DI CERTIFICAZIONE** e/o di NOTORIETÀ'
(Il sottoscritto, ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000, consapevole delle conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci ai sensi dell'art. 76 del medesimo D.P.R., dichiara che quanto indicato nel presente modulo corrisponde al vero.
Luogo data
- **DELEGA DI RAPPRESENTANZA**
(Il sottoscritto delega a rappresentarlo alla/e udienza il/la sig./ra nato/a a

il all'uopo conferendogli/le tutti i poteri e facoltà di legge, ivi incluso quello di transigere e conciliare liti.

Luogo

Data

- **INFORMATIVA PER IL TRATTAMENTO DELLA DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA**

Luogo

Data

Firma

*(sottoscrizione rappresentante legale, ovvero da procuratore munito di procura speciale,

conferita con atto pubblico o con scrittura privata autenticata)

INFORMATIVA PER IL TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

I dati forniti con il presente FORMAT saranno trattati con modalità manuali, informatiche e/o telematiche ai fini della risoluzione della controversia. Le informazioni sul Titolare e sul responsabile del trattamento sono reperibili sul sito web dell'Autorità. L'interessato, in qualsiasi momento, potrà rivolgersi al titolare per verificare, correggere, aggiornare, cancellare i propri dati od opporsi al loro trattamento, se effettuato in violazione di legge.

Elenco dei servizi e delle infrastrutture fornite a fronte dei diritti e degli altri corrispettivi soggetti a regolazione (esemplificativo).

CORRISPETTIVO PER PRODOTTO REGOLATO		PARAMETRO	IMPIANTI / INFRASTRUTTURE	SERVIZI / PRESTAZIONI
Diritti di approdo e partenza (art. 2, L. 324/76 e s.m.i.)		Tonnellaggio massimo al decollo	Piste di atterraggio e decollo; Raccordi, vie di rullaggio, bretelle e <i>holding bay</i> ; Segnaletica orizzontale e verticale delle strutture di volo (piste e vie di rullaggio) e relativa segnaletica luminosa (di competenza); ;

CORRISPETTIVO PER PRODOTTO REGOLATO		PARAMETRO	IMPIANTI / INFRASTRUTTURE	SERVIZI / PRESTAZIONI
Diritti di sosta e ricovero (art. 2, L. 324/76 e s.m.i.)		Tonnellaggio massimo al decollo	
Diritti di imbarco passeggeri (art. 5, L. 324/76 e s.m.i.)		Numero di passeggeri paganti in partenza		

CORRISPETTIVO PER PRODOTTO REGOLATO		PARAMETRO	IMPIANTI / INFRASTRUTTURE	SERVIZI / PRESTAZIONI
Tasse di imbarco e sbarco merci (D.L. 47/74 convertito con L. 117/74)		Peso delle merci		
Corrispettivo per il controllo di sicurezza sul passeggero e sul suo bagaglio a mano (art. 5, comma 3, D.L. 9/92 convertito con L. 217/92 e D.M. 85/99)		Numero di passeggeri paganti in partenza		
Corrispettivo per il controllo di sicurezza sul bagaglio da stiva (inclusi i fuori misura)		Numero di passeggeri paganti in partenza		

CORRISPETTIVO PER PRODOTTO REGOLATO		PARAMETRO	IMPIANTI / INFRASTRUTTURE	SERVIZI / PRESTAZIONI
(art. 5, comma 3, D.L. 9/92 convertito con L. 217/92 e D.M. 85/99)				
Corrispettivi per l'uso di ■ banchi <i>check-in</i>: - con nastro, - senza nastro, - per transiti, - per info (art. 10, D. Lgs. 18/99)		Tempo di utilizzo e metro quadrato		
Corrispettivo per l'uso di: ■ uffici; ■ locali operativi per attività di assistenza a terra e di trasporto aereo; ■ aree operative per attività di assistenza a terra e di trasporto aereo		Metro quadrato, ubicazione, tipologia		

CORRISPETTIVO PER PRODOTTO REGOLATO		PARAMETRO	IMPIANTI / INFRASTRUTTURE	SERVIZI / PRESTAZIONI
(art. 10, D. Lgs. 18/99)				
Corrispettivi per aree strumentali all'erogazione del carburante (art. 10, D. Lgs. 18/99)	Messa a disposizione delle aree strumentali all'erogazione di carburante	Metro quadrato		
Corrispettivo per assistenza a passeggeri disabili od a mobilità ridotta		Numero di passeggeri paganti in partenza (PRM e non)		

CORRISPETTIVO PER PRODOTTO REGOLATO		PARAMETRO	IMPIANTI / INFRASTRUTTURE	SERVIZI / PRESTAZIONI
Corrispettivo per l'uso dei pontili di imbarco e sbarco passeggeri (art.10 D.lgs.18/99)		Pontile per tipologia e per tempo di sosta		
Corrispettivo per l'uso degli impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (art.10, D.Lgs. 18/99)		Peso delle merci		

(Firma)

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