

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

<b>1. AMBITO DI APPLICAZIONE.....</b>	<b>4</b>
<b>2. DEFINIZIONI .....</b>	<b>4</b>
<b>3. PROCEDURA DI CONSULTAZIONE SULLA PROPOSTA DI REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALE .....</b>	<b>7</b>
3.1. Finalità.....	7
3.2. Attivazione della Consultazione.....	8
3.3. Notifica all'Autorità della Proposta del Gestore di revisione dei diritti aeroportuali .....	8
3.4. Avvio della consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali	9
3.4.1. Comunicazione .....	9
3.4.2. Partecipazione alla Consultazione.....	10
3.4.3. Svolgimento della Audizione pubblica.....	10
<b>4. INFORMATIVA DA PARTE DEL GESTORE E DEI VETTORI.....</b>	<b>10</b>
4.1. Informativa da parte del Gestore -“Documento di Consultazione” - .....	10
4.1.1. Previsioni di traffico. ....	12
4.1.2. Piano quadriennale degli interventi.....	12
4.1.3. Piano della Qualità e della tutela Ambientale.....	13
4.2. Documentazione informativa da parte del Vettore.....	14
5.1. Accordo tra le parti in esito alla consultazione.....	14
5.1.1. Intesa raggiunta.....	15
5.1.2. Mancata Intesa.....	15
5.2. Convocazione annuale degli Utenti.....	16
7.1. Basket di Tariffa .....	22
<b>8. METODOLOGIA DI CALCOLO DEL LIVELLO DEI DIRITTI E DELLA LORO DINAMICA NEL PERIODO TARIFFARIO .....</b>	<b>23</b>
8.1. Contabilità analitica regolatoria e ulteriore documentazione.....	23
8.2. Dinamica dei Corrispettivi .....	25
8.2.1. Impostazione generale.....	25
8.2.2. Dinamica nel Periodo dei costi operativi ammessi all'Anno base .....	25
8.3. Capitale investito netto all'Anno base ed evoluzione nel Periodo tariffario	26
8.4. Aliquote di ammortamento .....	30
8.5. Indice di rivalutazione .....	31
8.6. Tasso di remunerazione sul capitale investito.....	31
8.6.1 Tax rate.....	33

<b>8.7</b>	<b><i>WACC incrementale .....</i></b>	<b>33</b>
<b>8.8</b>	<b><i>Calcolo dei corrispettivi.....</i></b>	<b>33</b>
<b>8.9</b>	<b><i>Proposta definitiva della Dinamica tariffaria quadriennale .....</i></b>	<b>34</b>
<b>8.10</b>	<b><i>Obiettivi di qualità e di tutela ambientale: parametro <math>\varepsilon</math>.....</i></b>	<b>36</b>
<b>8.11</b>	<b><i>Indicatori di qualità.....</i></b>	<b>37</b>
<b>8.12</b>	<b><i>Indicatori di tutela ambientale .....</i></b>	<b>37</b>
<b>8.13</b>	<b><i>Impatto sui Corrispettivi .....</i></b>	<b>38</b>
<b>ANNESSO 1 .....</b>		<b>42</b>
<b><i>Format per la Notifica ad ART della Proposta di revisione dei diritti aeroportuali .....</i></b>		<b>42</b>
<b>ANNESSO 2 .....</b>		<b>43</b>
<b><i>Contabilità analitica.....</i></b>		<b>43</b>
<b>ANNESSO 3 .....</b>		<b>44</b>
<b><i>Format per Istanza formale verso ART di esame della proposta di modifica dei diritti aeroportuali .....</i></b>		<b>44</b>
<b>ANNESSO 4 .....</b>		<b>45</b>
<b><i>Format per istanza di ricorso all'Autorità .....</i></b>		<b>45</b>
<b>Annesso 5.....</b>		<b>49</b>
<b><i>Elenco dei servizi e delle infrastrutture fornite a fronte dei diritti e degli altri corrispettivi soggetti a regolazione (esemplificativo).....</i></b>		<b>49</b>
<b>ALLEGATO 1.....</b>		<b>55</b>
<b><i>Indicatori di tutela ambientale .....</i></b>		<b>55</b>

## 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 Periodo tariffario, abbia registrato una media del traffico consuntivo inferiore ai 3 milioni di passeggeri annui (a+p)<sup>1</sup>. nonché agli scali 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. 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%.
3. Il presente Modello si applica a decorrere dalla data di pubblicazione dello stesso sul sito dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

## 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 corretta applicazione della Direttiva. In Italia tali funzioni sono state attribuite all'Autorità di

---

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

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 elencati<sup>2</sup>:
  - a. i diritti di approdo e di partenza, di sosta e di ricovero
  - b. il diritto di imbarco passeggeri

---

<sup>2</sup> 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, anche annuale, convenuta tra Gestore ed utenti, e comunque 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”<sup>3</sup>* e delle aree aperte al pubblico *“land side”<sup>4</sup>*, 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 AEROPORTUALE**

#### **3.1. Finalità**

1. In attuazione di quanto disposto dalla Direttiva 2009/12/CE ed in coerenza con quanto stabilito dall'articolo 37 del Decreto-legge del 6 dicembre 2011 n. 201, risulta necessario

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.

definire alcuni aspetti fondamentali delle relazioni tra gestore ed utenti, in particolare per quanto riferibile al corretto funzionamento dei diritti aeroportuali ed alle condizioni di loro fissazione.

2. La complessità del sistema aeroportuale e del trasporto aereo richiede infatti che tra i vari operatori del settore, ed in particolare tra gestore e compagnie aeree, si svolgano periodiche consultazioni volte ad individuare possibili convergenze nella programmazione delle rispettive attività, nell'interesse comune e dei passeggeri.
3. Come indicato sia dalla Direttiva 96/67/CE che dalla più recente Direttiva 2009/12/CE tali incontri dovrebbero tenersi almeno una volta all'anno, salvo diversamente convenuto negli accordi pluriennali in essere fra il gestore e gli utenti .
4. Le Consultazioni saranno tanto più efficaci quanto il loro svolgimento risulterà proceduralizzato in termini di cadenza temporale nonché di modalità di svolgimento e di ufficializzazione.
5. In particolare sussiste l'esigenza di predefinire procedure aventi connotazioni di garanzia quanto a trasparenza ed a certezza della corretta rappresentazione e rilevazione delle differenti posizioni espresse, durante la consultazione, dal Gestore e dagli Utenti aeroportuali.

### **3.2. Attivazione della Consultazione.**

1. In via ordinaria la procedura di Consultazione ha luogo almeno una volta all'anno salvo non sia diversamente stabilito tra gestore ed utenti nell'ultima consultazione. Laddove esista un accordo pluriennale tra gestore ed utenti le consultazioni si svolgono secondo le modalità previste.
2. La Consultazione avente ad oggetto la proposta di modifica del sistema o del livello dei diritti aeroportuali dovrà avvenire con modalità 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 dal Gestore aeroportuale o da rappresentanza qualificata di Utenti aeroportuali. 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. 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 3 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 dall'anno immediatamente successivo a quello di svolgimento della 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. Ove la revisione dei Diritti aeroportuali abbia carattere annuale le informazioni rese alla utenza con il Documento di Consultazione di cui al successivo par. 4, punto 4.1 saranno elaborate con riferimento a tale più limitato arco temporale.
5. La documentazione resa disponibile dal Gestore riveste carattere di riservatezza, e non potrà essere oggetto di divulgazione da parte degli utenti aeroportuali.

### **3.4.2. Partecipazione alla Consultazione**

1. Il Gestore provvederà alla verbalizzazione delle posizioni espresse dagli intervenuti (direttamente o per delega formalizzata) nella pubblica audizione nonché alla registrazione e conservazione della documentazione eventualmente da questi presentata a supporto delle posizioni espresse. I verbali riporteranno i nominativi degli Utenti intervenuti e le loro firme, nonché le deleghe esercitate dai delegati in nome e per conto di singoli Utenti,.
2. Per facilitare il percorso di Consultazione, e la vigilanza dell'ART, la Consultazione dovrà essere strutturata verso la trattazione di tutte le tematiche, singolarmente considerate, affinché l'utenza sia sollecitata ad esprimere in modo chiaro ed analitico eventuali e motivate osservazioni rispetto alle singole tematiche.
3. Il Gestore provvederà a definire, d'intesa con gli Utenti, i criteri di equilibrata, ragionevole e pesata rappresentatività di ciascun Utente a valere nell'ambito delle Consultazioni nonché la quota necessaria e sufficiente di consensi per dichiarare che sia stata raggiunto un accordo sostanziale. 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, con almeno una settimana di anticipo, gli utenti in pubblica audizione programmata per la prima giornata utile successiva al termine dei 30gg di cui al punto che precede, con comunicazione estesa all'ART. Quest'ultima si riserva il diritto di partecipare con proprio rappresentante alla pubblica audizione.
3. I verbali delle pubbliche audizioni 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, e le seguenti informazioni/documentazioni rispetto a:
  - a) Durata annuale o pluriennale della proposta di modifica del livello dei diritti
  - 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) Contabilità analitica all'Anno base e relativa Certificazione redatta in conformità al FORMAT di cui all'Allegato 1 delle Linee Guida applicative della Delibera CIPE n. 38/2007 (Annesso 2) con evidenza del CIN all'Anno base distinto per fonti di finanziamento pubblico privato e con riconcilio dei dati con le risultanze del Bilancio dell'esercizio coincidente con l'Anno base
  - d) Previsioni riguardanti l'evoluzione del traffico nel periodo annuale o pluriennale di riferimento della proposta tariffari secondo quanto previsto al par. 4.1.1;
  - e) Applicazione data alla Metodologia per il calcolo dei Diritti aeroportuali prevista dal presente Modello (v. Cap. 8)
  - f) Dinamica dei Diritti proposta per la/le annualità del Periodo tariffario e obiettivi di efficientamento
  - g) Proposte eventuali di semplificazione e/o accorpamento tariffario anche per basket di servizi prestati alla generalità degli utenti od alla medesima categoria di utenti
  - h) Proposte di sotto articolazioni dei diritti anche per fasce (di tonnellaggio, orarie, stagionali, ecc.) o altre declinazioni
  - i) Obiettivi di 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 o, avendo riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto e sugli standard di servizio reso alla utenza;
  - m) Grado di utilizzo della capacità attuale dell'impianto aeroportuale e limiti di utilizzazione delle principali infrastrutture ed 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.

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)) che sono riservata ad uso esclusivo dell' ART.

#### **4.1.1. Previsioni di traffico.**

1. Il Gestore presenterà agli Utenti ( anche in considerazione delle informazioni che saranno comunicate dai Vettori, v. par. 4.2) i dati di preconsuntivo dell'annualità in corso e le previsioni di traffico relative alla/e annualità di applicazione della proposta tariffaria, disaggregate per categorie omogenee di traffico (p.e. di linea, e non di linea, *low cost*, aviazione generale, ecc.).
2. Annualmente, il Gestore presenterà alla utenza, all'ENAC ed all'ART l'aggiornamento eventuale delle previsioni di traffico relative alle annualità successive , anche alla luce delle informazioni che saranno comunicate dai Vettori, e di cui al successivo par. 4.2.
3. 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. 8.9, punto 13.

#### **4.1.2. Piano quadriennale degli interventi**

1. Il Gestore che intende rivedere i livelli dei Diritti aeroportuali è tenuto a predisporre in coerenza con la crescita del traffico attesa di cui al precedente par. **4.1.1**, il Piano degli interventi in merito al quale gli Utenti aeroportuali potranno esprimere proprie osservazioni e/o controproposte.  
  
La comunicazione delle informazioni contenute nel Piano è anche finalizzata a rendere possibile il monitoraggio dei costi delle infrastrutture e del processo di adeguamento delle installazioni nell'aeroporto anche in termini del rapporto costi-benefici<sup>5</sup>.
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 velocizzare le attività di servizio.
3. Il Piano degli interventi quadriennale, conforme agli strumenti di pianificazione aeroportuale approvati dall'ENAC, conterrà in particolare:
  - a) la *Relazione* descrittiva delle singole opere programmate e dei relativi costi, nonché dello stato capacitivo attuale e futuro delle infrastrutture aeroportuali; separatamente dovranno esser individuati gli interventi di manutenzione straordinaria;

---

<sup>5</sup> Direttiva 12/2009/CE : 14° Considerando

- 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. 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 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.
5. Saranno 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.
6. I costi sostenuti dal gestore nella/e annualità del Periodo tariffario per la realizzazione degli interventi programmati, saranno riconosciuti in tariffa con le modalità previste dalla *Metodologia di calcolo del livello dei diritti e della loro dinamica di periodo tariffario* più avanti riportata e secondo la rendicontazione annualmente resa agli Utenti secondo quanto previsto al successivo par 5.2.
7. Il Piano darà evidenza degli interventi, tra quelli programmati, per i quali vengono richiesti 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 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.

## **4.2 Documentazione informativa da parte del Vettore**

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

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

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

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

## **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 mobilità.
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 soddisfacimento .
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 tematiche specifiche, in modo che tutte le esigenze degli utenti possano essere adeguatamente considerate.
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 dal 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
  - c) 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 alle infrastrutture ed ai servizi aeroportuali, sia rispettata dalle parti nel corso del Periodo regolatorio.
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. 6.3 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 sta 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, anche a mezzo fax o per via telematica, 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, 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 del Lazio ai sensi del Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

#### 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. Per quanto stabilito dal vigente quadro normativo nazionale, i prodotti *aviation* di seguito elencati sono soggetti a regolazione tariffaria:
  - a) Diritti di approdo e di partenza, di sosta e ricovero
  - b) tasse di imbarco passeggeri
  - c) asse 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) corrispettivi per i 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.

## 7.1 Basket di Tariffa

1. Nell'ottica di favorire una semplificazione tariffaria il Gestore potrà proporre in Consultazione modifiche della struttura tariffaria presente all'Anno base, secondo criteri di semplificazione ed aggregazione di servizi (Basket), per servizi a domanda necessariamente congiunta.e per categorie omogenee di utenti serviti.
2. Potranno essere inoltre adottate dal Gestore 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 semplificata e certificata da società di revisione contabile<sup>6</sup> e che, riclassificata sulla base, in prima attuazione, del format allegato al presente Modello<sup>7</sup>, consenta l'individuazione dei ricavi e dei costi di pertinenza dei singoli Prodotti regolamentati, e del complesso dei Prodotti non regolamentati, offerti dal Gestore agli Utenti aeroportuali, nonché la riconciliazione con le risultanze del bilancio dell'esercizio coincidente con l'Anno base.
2. Per le società di Gestione che hanno in affidamento aeroporti con traffico inferiore alla soglia annua del milione di passeggeri, l'asseveramento della contabilità analitica potrà essere effettuato dall'organo di revisione contabile (collegio sindacale), considerato che tale organo, a presidio dell'interesse generale alla corretta gestione di beni pubblici, è di norma composto da membri/membro di nomina del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.  
La certificazione/asseverazione darà conto separatamente dei costi sostenuti per pubblicizzazione e/o promozione del traffico, delle relative forme e fonti di finanziamento.
3. Per la predisposizione annuale del sistema di contabilità analitica e per l'allocazione e l'ammissibilità a fini regolatori dei costi operativi (art 2425 c.c. voci B 6), B 7), B 8), B 9), B 11) e B 14), il gestore farà riferimento, in sede di prima attuazione, ai criteri e principi previsti dalle Linee guida dell'ENAC al par. 5.2.1.1. e dal presente Modello. I costi operativi includono il valore dell'IRAP applicata al costo del lavoro.
4. Per l'allocazione e l'ammissibilità a fini regolatori dei costi di capitale (art. 2425 c.c. voce B 10, sottovoci a) e b) e art. 2424 c.c. voci B I), sottovoci 2, 3 e 6, e B II), si applica, in sede di prima attuazione, quanto previsto dalle Linee guida dell'ENAC al par. 5.2.1.1 e dal presente Modello.
5. I Gestori che redigono il bilancio sulla base dei principi IAS/IFRS sono tenuti a riclassificare i prospetti di bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani e successivamente a riconciliare questi ultimi con i prospetti di contabilità redatti sulla base dei format sopra

<sup>6</sup> Per la certificazione semplificata si fa riferimento modello Assirevi pubblicato sul sito Enac

<sup>7</sup> Format semplificato di contabilità analitica di cui all' allegato 1 alle Linee guida applicative della Delibera CIPE n. 38/2007  
[http://www.enac.gov.it/la\\_regolazione\\_economica/aeroporti/contratti\\_di\\_programma/normativa\\_di\\_riferimento/linee\\_guida/index.html](http://www.enac.gov.it/la_regolazione_economica/aeroporti/contratti_di_programma/normativa_di_riferimento/linee_guida/index.html)



indicati.

6. Le tipologie di costo di seguito indicate rappresentano oneri non pertinenti, che pertanto non possono essere allocati nel foglio di contabilità analitica né ai Prodotti regolamentati, né a quelli non regolamentati:
- oneri di natura straordinaria;
  - oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni;
  - accantonamenti di qualsiasi natura;
  - oneri finanziari;
  - oneri fiscali (ad eccezione dell'IRAP calcolata sul costo del lavoro);
  - oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo di servizi/attività erogati sullo scalo in favore dell'Utenza aeroportuale.

Dell'ammontare di tali voci di costo dovrà essere data evidenza nel prospetto di riconciliazione con le risultanze del bilancio dell'esercizio coincidente con l'Anno base

7. E' facoltà dell'ART richiedere elementi informativi aggiuntivi in ordine sia ai Prodotti regolamentati che al complesso dei Prodotti non regolamentati, con obbligo per il Gestore di fornire i dati richiesti entro il termine indicato dall'ART.
8. Il Gestore dovrà inoltre fornire evidenza in merito alla entità, alle condizioni ed alle relative fonti degli eventuali contributi od incentivi erogati, sotto varie forme, a favore dello start up di nuovi collegamenti o di frequenze aggiuntive, e della loro coerenza con la vigente normativa nazionale ed europea; tali contributi potranno essere finanziati esclusivamente dai ricavi dei prodotti non regolamentati ed in coerenza con il principio dell'operatore economico privato (MEO test) o comunque in conformità alla Comunicazione della Commissione europea sugli Aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (2014/C 99/03)
9. 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 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.
10. 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.



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

## **8.2 Dinamica dei Corrispettivi**

### **8.2.1 Impostazione generale**

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

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

1. Tenuto conto dei Costi ammessi all'Anno Base del Periodo tariffario in applicazione dei principi e dei criteri fissati dal presente Modello, il Gestore provvederà a definire l'evoluzione dei costi operativi e di capitale relativi al singolo servizio regolamentato, secondo quanto di seguito indicato:
  - I costi operativi ammessi all'anno base, saranno incrementati annualmente del tasso di inflazione programmato previsto per ciascun anno del Periodo tariffario quale risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza pubblicato all'Anno ponte, applicando la formula di seguito descritta:

$$\text{Opex}_{t+n} = \text{Opex}_{t+n-1} * (1+P_{t+n})$$

- I costi di capitale ammessi all'Anno base, saranno definiti secondo quanto previsto al par 8.3,
  - Il tasso di remunerazione sul capitale investito dal Gestore in ciascun anno del Periodo tariffario, definito secondo quanto previsto al successivo par.8.6
2. Il Gestore nel definire la dinamica annuale dei costi terrà conto delle azioni di recupero di produttività che intende porre in essere nel breve periodo, prospettate e quantificate in Consultazione degli Utenti, e le voci di costo sulle quali intende conseguire tali obbiettivi.
  3. Le variazioni annue del canone di concessione aeroportuale e del canone di concessione dei servizi di sicurezza saranno definite, per ciascuna annualità del Periodo tariffario, rispettivamente in base alle metodologie di calcolo previste dal decreto inter-dirigenziale 30 giugno 2003 e ss.mm.ii. e dal decreto del Ministero dei Trasporti del 13 luglio 2005. Il Gestore provvederà tuttavia a sostituire nel calcolo ai volumi di traffico (WLU) consuntivati, cui fanno riferimento i suddetti decreti, i volumi di traffico (WLU) previsti per ciascuna annualità del Periodo tariffario dal Piano delle previsioni di traffico
  4. I Corrispettivi regolamentati definiti in base al presente Modello includono tra i costi ammessi il 100% del canone di concessione aeroportuale anziché ridotto ex art.11 decies della legge 248/2005.
  5. Gli oneri sostenuti dal Gestore aeroportuale per prestazioni e servizi resi a soggetti terzi e oggetto di riaddebito diretto nei confronti dei medesimi, saranno registrati nella sezione "non pertinenti" dei format di contabilità analitica allegati al Modello, in quanto non concorrenti alla definizione dei costi ascrivibili ai prodotti regolamentati.

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

1. In merito alla valorizzazione dei beni da imputare a capitale investito netto (CIN) all'Anno base, il Gestore potrà optare per il valore "corrente" dei cespiti, espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al par. 8.5 o, in alternativa, per il valore contabile di tali asset, in entrambi i casi rettificato sulla base delle aliquote tecnico economiche di cui alla successiva tabella e considerato al netto delle rivalutazioni *ex lege* eventualmente effettuate nel corso degli anni. La scelta tra le due opzioni (rivalutazione o valore contabile netto) effettuata dal Gestore per il primo Periodo regolatorio sarà vincolante anche per i successivi Periodi regolatori. Si precisa che all'opzione del CIN rivalutato è associato un tasso di remunerazione del capitale reale; viceversa, all'opzione del CIN espresso a valore contabile netto è associato un tasso di remunerazione del capitale

nominale (come indicato dalla Delibera CIPE 38/2007).

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

I crediti verso clienti iscritti a bilancio, incrementati del valore del fondo svalutazione crediti, 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% <sup>8</sup> 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 negli schemi di contabilità analitica, al netto dei costi per il personale.

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

Nel caso in cui il saldo tra crediti verso clienti e debiti verso fornitori dovesse risultare

---

<sup>8</sup> come previsto dalla Delibera CIPE n. 38 /2007, punto 3.2 lettera e), pag. 5 ,

negativo, questo sarà posto eguale a zero.

- c) Lavorazioni in corso (LIC) all'Anno base, nei limiti del loro valore contabile risultante dal bilancio di tale annualità. Dal valore delle lavorazioni in corso all'Anno base il Gestore dovrà scomputare l'ammontare delle progettazioni iscritte a LIC, che verranno riconosciute in tariffa attraverso il parametro k di cui al par. 8.8, previa entrata in esercizio dell'opera cui afferisce la progettazione medesima
- d) Immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici ammissibili a fini tariffari nei casi, limiti e condizioni previsti dalla Delibera CIPE 38/2007 e ss.mm.ii. ed alla sez. 4 delle Linee guida ENAC per privatizzazioni avvenute rispettivamente prima della Delibera CIPE n.86/2000 e dopo la delibera CIPE n. 38/2007.

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, con le modalità di seguito riportate e sarà applicata al valore del CIN di inizio anno.
4. Lo sviluppo, per ciascun anno t del Periodo tariffario, delle immobilizzazioni materiali ed immateriali esistenti all'Anno base (sia autofinanziate che, nei casi e nei limiti ammessi dalla delibera CIPE 38/2007 al par. 3.2.1, finanziate con risorse pubbliche) è effettuato ex ante, portando annualmente in detrazione la quota di ammortamento di competenza ed aggiornando il valore residuo da remunerare secondo la seguente formula:

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

dove:

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

con:

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

Fatto salvo quanto previsto per l'indice di rivalutazione di cui al successivo par. 8.5, ai fini

del calcolo del valore del CIN da ammettere all'Anno base e del relativo sviluppo per ciascuna annualità del Periodo tariffario si applica, per quanto non disciplinato dal presente Modello, la metodologia prevista alla sez. 3 delle Linee guida ENAC.

5. Lo sviluppo, per ciascun anno  $t$  del Periodo tariffario, del saldo crediti/debiti allocato al singolo centro di tariffazione si ottiene moltiplicando il valore dell'anno precedente per il tasso di inflazione programmato, per ciascun anno del Periodo tariffario, risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza pubblicato all'Anno ponte.
6. Per quanto attiene invece alla dinamica nel Periodo delle lavorazioni in corso all'Anno base, il valore ammesso all'Anno base sarà tenuto costante, fino ad eventuale entrata in esercizio dell'opera nel Periodo, ed aggiornato annualmente, in ragione del tasso di inflazione programmato per ciascun anno del Periodo tariffario, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza pubblicato all'Anno ponte;
7. Rientrano altresì nel CIN dell'anno base :
  - 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 dai Ministeri competenti, portate a costo dell'opera dal momento di inizio di realizzazione dell'opera progettata ed assoggettata a valutazione ambientale ed urbanistica.
8. Nel caso in cui il Gestore non si avvalga dell'opzione della rivalutazione dei cespiti, il CIN individuato all'Anno base di ciascun Periodo tariffario è costituito dalle stesse voci illustrate al precedente punto 2 del presente paragrafo, con la precisazione che:
  - a. le immobilizzazioni materiali ed immateriali autofinanziate dovranno essere
    - i. espresse al loro valore contabile netto all'Anno base di ciascun Periodo tariffario;
    - ii. considerate al lordo del fondo di ammortamento civilistico ed al netto del fondo di ammortamento tecnico economico, anch'esso espresso a valore contabile;
  - b. tutte le componenti del CIN non andranno annualmente aggiornate in ragione del tasso di inflazione programmato.

## 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
<b>IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI</b>	
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
<b>IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI</b>	
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, punto 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. Il tasso di remunerazione  $\mu$  da riconoscere sul capitale investito dal Gestore in ciascun Anno del Periodo tariffario, espresso a valore corrente in base al deflatore degli Investimenti Fissi lordi (Wacc pre-tax reale) è fatto pari al valore derivante dalla applicazione del metodo standard 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, assegnando ai parametri presenti in detta formula i seguenti valori:

- $rd$  (tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito) =  $Rfr + pd$

con

$$rfr \text{ (Risk free rate)} = 3,9\%$$

$$Pd \text{ (Premio al debito)} = 2\%$$

- $re$  (tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio) =  $rf + \beta * erp$

con

$$\beta \text{ (Beta)} = 0.6, \text{ attribuito anche con riferimento al valore medio della rischiosità di società quotate italiane assimilabili per traffico;}$$

$$D/E = \text{leva finanziaria nozionale (D/E: 50\%-50\%) finalizzata a tragguardare una composizione efficiente del capitale di debito e proprio.}$$

$$ERP = 5\%$$

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 simili 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).

2. Nel caso in cui il CIN sia espresso a valore contabile netto, si applicherà un WACC pre tax nominale definito in base alla seguente formula, con P eguale alla media aritmetica dei tassi di inflazione programmati per ciascun anno del Periodo tariffario, risultanti dall'ultimo documento di Economia e Finanza pubblicato all'anno Ponte.

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

3. L'Autorità ha considerato inoltre che per la gran parte degli aeroporti rientranti nella fascia di traffico in esame, ed in particolare per quelli minori, i criteri di calcolo del ritorno sul capitale investito dovrebbero tener conto del fatto che il CIN ammesso all'Anno base possa risultare modesto e tale da generare né un giusto profitto né supporto all'autofinanziamento interno. Pertanto, considerato quanto previsto dalla legge n. 27/2012 all'art. 76, comma 6 che indica che per gli aeroporti minori il livello dei diritti deve essere commisurato all' "*effettivo valore dei beni fruiti dalla utenza*", l'Autorità verificherà caso per caso le eventuali proposte di capitale figurativo, parametrize sul valore o quota del valore residuo netto effettivo dei beni pubblici presenti nel ciclo produttivo all'anno base, da considerare a fini tariffari, in termini di ammortamento e di remunerazione, e da riguardare in termini di concorso al prefinanziamento di investimenti futuri.

Le risorse così definite avranno vincolo di destinazione e saranno annotate in contabilità analitica per annuale rendicontazione delle risorse percepite al netto della fiscalità e di quelle utilizzate.

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

I nuovi investimenti realizzati con tali risorse saranno registrati nello stato patrimoniale alla stregua degli investimenti di ampliamento e miglioria dei beni di proprietà del Gestore ed al tempo stesso saranno oggetto di ammortamento civilistico.



### 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 Calcolo dei corrispettivi

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

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 saranno computate in tariffa nell'anno successivo a quello di prevedibile entrata in esercizio dell'opera cui afferisce la progettazione medesima.

### **8.9 Proposta definitiva della Dinamica tariffaria quadriennale**

1. Tenuto conto degli esiti della Consultazione e degli impegni con gli Utenti assunti nel Periodo il Gestore provvederà tempestivamente a trasmettere all'ART la proposta definitiva relativa al corrispettivo medio unitario applicabile per singolo Prodotto regolamentato offerto definito in applicazione del presente Modello.
2. Il Gestore provvederà agli adempimenti successivi necessari per la comunicazione da parte delle Autorità competenti alle rete delle biglietterie IATA.
3. Per i costi relativi agli investimenti programmati, Il Gestore presenterà all'ART, entro il 1 ottobre di ciascun anno del Periodo tariffario, una dichiarazione a firma del rappresentante legale – resa ai sensi del DPR 28 dicembre 2000, n. 445 – attestante lo stato rilevato al 30 agosto degli adempimenti relativi a ciascuno degli investimenti previsti per l'annualità di riferimento nel Piano quadriennale degli interventi 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 incrementali da riconoscersi per effetto di disposizioni normative o regolamentari, 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 31 agosto e quelle che sulla base di attendibili previsioni, saranno consuntivabili entro il 31 dicembre dello stesso anno.

7. Entro il 31 dicembre di ciascuna annualità, il gestore dovrà altresì documentare il consuntivo degli investimenti previsti, per l'annualità appena conclusasi, dal Piano degli interventi andato in consultazione, nonché il consuntivo delle discontinuità di costo effettivamente maturate nella medesima annualità
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 nel rilascio delle validazioni dell'ENAC 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 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 che incorpora i parametri  $k$  e  $v$  a valore di preconsuntivo, moltiplicata (tale differenza) per le unità di servizio programmate per l'annualità considerata. Detto conguaglio sarà contabilizzato e recuperato a tariffa a valere sul parametro  $v$  dell'annualità successiva, maggiorato degli interessi calcolati in applicazione del tasso di remunerazione nominale di cui al precedente par. 8.7.
12. Qualora emerga la non veridicità dei dati forniti dal Gestore l'Autorità potrà disporre le modalità di 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 definito dall'Autorità per i prodotti regolati.
13. Il Gestore potrà concordare con gli Utenti che, a 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.

## 8.10 Obiettivi di qualità e di tutela ambientale: parametro $\epsilon$

1. Il parametro rappresentativo della qualità e della tutela ambientale impatta sul livello dei diritti applicati 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 raggiungimento degli obiettivi annuali di qualità e di tutela ambientale all'anno t;
- $f$  è il peso da assegnare all'obiettivo di qualità cui viene attribuito il valore di 0,5;
- i parametri  $q$  e  $\alpha$  assumono un valore pari a zero se gli obiettivi sono raggiunti e un valore minore o maggiore a seconda che siano rispettivamente mancati o superati. Il valore assunto da detti parametri, in caso di scostamenti dagli obiettivi prefissati, è determinato tenendo conto dei risultati conseguiti all'Anno base, e comunque entro il limite complessivo del  $\pm 1\%$  annuo per ogni singolo corrispettivo, fatto salvo quanto previsto al successivo par. 8.13, punto 10.

2. Al fine di determinare i parametri tariffari  $\alpha$  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  $\alpha$ .

### **8.11 Indicatori di qualità**

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

### **8.12 Indicatori di tutela ambientale**

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

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

### **8.13      Impatto sui Corrispettivi**

1. E' previsto un sistema premiante o penalizzante in funzione dello scostamento dagli obiettivi prefissati, che si traduce in una variazione tariffaria di entità massima pari a +/- 1% fatto salvo quanto previsto al successivo punto 10. Nessun adeguamento tariffario, invece, è previsto in caso di raggiungimento degli obiettivi, tenuto conto che i costi 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 ( $Q_o$ ) e ambiente ( $A_o$ ), 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 futuri di Periodo. 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 ciascuno dei due set rispetto al valore rilevato all'Anno base
4. Nel caso di nuove opere o comunque di un valore all'Anno base pari a zero, il valore obiettivo fissato *ex ante* per il primo anno del Periodo tariffario, o il primo valore diverso da zero, viene assunto come valore rilevato all'Anno base. Inoltre, al fine di evitare che valori all'Anno base prossimi allo zero e scostamenti irrilevanti possano comportare un effetto leva, il calcolo della percentuale di scostamento verrà effettuato calcolando i valori dell'Anno base e i valori obiettivo utilizzando come unità di misura il complementare al valore di riferimento  $(1-x)$ .

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 dell' 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  $\alpha$ , con gli indicatori-obiettivo sintetici di qualità ( $Q_o$ ) e di tutela ambientale ( $A_o$ ) calcolati ex ante per ciascun anno del Periodo regolatorio mediante le seguenti formule:

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

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

dove:

- a)  $Oq_j(t)$  = obiettivo del j-esimo indicatore analitico di qualità ( $Iq$ ) fissato per l'anno t, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base;
- b)  $Oa_j(t)$  = obiettivo del j-esimo indicatore analitico di tutela ambientale ( $Ia$ ) fissato per l'anno t, espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base



6. Se dal confronto degli indicatori risulta che l'obiettivo raggiunto è eguale a quello fissato, cioè  $Q=Q_0$  allora  $q=0$ , e analogamente se  $A=A_0$  si avrà  $\alpha=0$ . Gli obiettivi di qualità e di ambiente si intendono raggiunti anche qualora si riscontrino risultati all'interno di una fascia di tolleranza di  $\pm 1\%$ , senza alcun riconoscimento di incremento/decremento tariffario come sopra indicato.

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

- si individua una fascia percentuale di scostamento, anno per anno, dall'indicatore-obiettivo sintetico (di qualità e di tutela ambientale) assegnato per lo stesso anno (ovviamente più ampia di quella al punto precedente);
  - si assegna a ciascuno dei parametri  $q$  e  $\alpha$  il loro valore massimo ( $\pm 1\%$ ) al superamento dei valori estremi di detta fascia;
  - mentre i parametri  $q$  e  $\alpha$  verranno quantificati con proporzionalità diretta laddove si registrino valori intermedi, positivi o negativi, nell'ambito della fascia di scostamento,.
7. In particolare, il limite inferiore della fascia di scostamento è fissato anno per anno dall'indicatore-obiettivo sintetico dell'anno precedente ( $Q_0(t-1)$ ,  $A_0(t-1)$ ), 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. Gli effetti del meccanismo premiante/penalizzante – fissato in un massimo di  $\pm 1\%$  dei parametri  $q$  e  $\alpha$  – 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  $\alpha$  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  $\alpha$ ), già quantificato in  $-1\%$  ( $-0,7\%$ ), una componente aggiuntiva fino ad un massimo di  $-1\%$  ( $-0,7\%$ ).

**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 Società .....affidataria 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

*Format semplificato di contabilità analitica di cui all' allegato 1 alle Linee guida applicative della Delibera CIPE n. 38/2007*  
[http://www.enac.gov.it/la\\_regolazione\\_economica/aeroporti/contratti di programma/normativa di riferiment  
o/linee\\_guida/index.html](http://www.enac.gov.it/la_regolazione_economica/aeroporti/contratti_di_programma/normativa_di_riferimento/linee_guida/index.html)

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

Alla Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza 230

10126 Torino

Oggetto : Proposta di modifica dei Diritti aeroportuali - Trasmissione

Il sottoscritto.....in qualità di Presidente della Società .....affidataria 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

#### ALL'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
<b>Diritti di approdo e partenza</b>  (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
<b>Diritti di sosta e ricovero</b>  (art. 2, L. 324/76 e s.m.i.)		Tonnellaggio  massimo al decollo	.....  .....  .....	
<b>Diritti di imbarco passeggeri</b>  (art. 5, L. 324/76 e s.m.i.)		Numero di  passeggeri paganti  in partenza		

CORRISPETTIVO PER PRODOTTO REGOLATO		PARAMETRO	IMPIANTI / INFRASTRUTTURE	SERVIZI / PRESTAZIONI
<b>Tasse di imbarco e sbarco merci</b>  (D.L. 47/74 convertito con L. 117/74)		Peso delle merci		
<b>Corrispettivo per il controllo di sicurezza sul passeggero e sul suo bagaglio a mano</b>  (art. 5, comma 3, D.L. 9/92 convertito con L. 217/92 e D.M. 85/99)		Numero di passeggeri paganti in partenza		
<b>Corrispettivo per il controllo di sicurezza sul bagaglio da stiva (inclusi i fuori misura)</b>		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)				
<b>Corrispettivi per l'uso di</b>  ■ <b>banchi <i>check-in</i>:</b> - con nastro, - senza nastro, - per transiti, - per info (art. 10, D. Lgs. 18/99)		Tempo di utilizzo e metro quadrato		
<b>Corrispettivo per l'uso di:</b>  ■ 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)				
<b>Corrispettivi per aree strumentali all'erogazione del carburante</b>  (art. 10, D. Lgs. 18/99)	Messa a disposizione delle aree strumentali all'erogazione di carburante	Metro quadrato		
<b>Corrispettivo per assistenza a passeggeri disabili od a mobilità ridotta</b>		Numero di passeggeri paganti in partenza (PRM e non)		

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



**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

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