

# **MODELLO 1 DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI**

**PER AEROPORTI CON TRAFFICO  
SUPERIORE A 5 MILIONI  
DI PASSEGGERI ANNUI**

## SOMMARIO

---

<b>SOMMARIO .....</b>	<b>2</b>
<b>Capitolo 1. AMBITO DI APPLICAZIONE .....</b>	<b>5</b>
<b>Capitolo 2. DEFINIZIONI .....</b>	<b>5</b>
<b>Capitolo 3. PROCEDURA DI REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI .....</b>	<b>9</b>
3.1. Finalità .....	9
3.2. Attivazione della Procedura di consultazione .....	9
3.3. Notifica all'Autorità della Proposta di revisione dei diritti aeroportuali .....	10
3.4. Consultazione sulla Proposta di revisione dei diritti aeroportuali .....	10
3.4.1. <i>Apertura e comunicazioni</i> .....	10
3.4.2. <i>Audizioni pubbliche</i> .....	11
3.4.3. <i>Eventuale sospensione della Procedura di consultazione</i> .....	12
<b>Capitolo 4. INFORMATIVA DA PARTE DEL GESTORE E DEI VETTORI .....</b>	<b>13</b>
4.1. Informativa da parte del Gestore agli Utenti .....	13
4.1.1. <i>Documento di Consultazione</i> .....	13
4.1.2. <i>Previsioni di traffico</i> .....	15
4.1.3. <i>Piano quadriennale degli interventi</i> .....	15
4.1.4. <i>Piano della Qualità e della tutela Ambientale</i> .....	17
4.2. Documentazione informativa da parte del Gestore all'Autorità .....	17
4.3. Documentazione informativa da parte del Vettore .....	19
<b>Capitolo 5. ESITO DELLA CONSULTAZIONE .....</b>	<b>20</b>
5.1. Conclusione della Procedura e successivi adempimenti .....	20
5.1.1. <i>Conclusione della procedura</i> .....	20
5.1.2. <i>Intesa raggiunta</i> .....	20
5.1.3. <i>Mancata Intesa</i> .....	20
5.1.4. <i>Verifica dell'Autorità</i> .....	21
5.2. Consultazione annuale degli Utenti.....	22
5.2.1. <i>Documento informativo annuale</i> .....	22
5.2.2. <i>Audizione annuale degli Utenti dell'aeroporto</i> .....	22
<b>Capitolo 6. ATTIVITÀ DI VIGILANZA .....</b>	<b>24</b>
6.1. Riferimenti normativi.....	24

6.2. Attività dell'Autorità .....	24
6.2.1. <i>Principi generali</i> .....	24
6.2.2. <i>Consultazione fra Gestore aeroportuale e Utenti dell'aeroporto</i> .....	25
6.3. Definizione delle controversie per mancato accordo sui diritti aeroportuali .....	26
6.3.1. <i>Istanza di definizione della controversia</i> .....	26
6.3.2. <i>Avvio del Procedimento di risoluzione della controversia</i> .....	27
6.3.3. <i>Accesso agli atti</i> .....	27
6.3.4. <i>Decisione provvisoria</i> .....	28
6.3.5. <i>Decisione sulla controversia</i> .....	28
6.3.6. <i>Adempimenti del Gestore</i> .....	28
<b>Capitolo 7. I PRODOTTI SOGGETTI A REGOLAZIONE TARIFFARIA.....</b>	<b>30</b>
7.1. Elenco dei centri di tariffazione .....	30
7.2. Struttura tariffaria .....	31
7.2.1. <i>Accorpamento di prodotti regolati</i> .....	31
7.2.2. <i>Basket e rimodulazione tariffaria</i> .....	31
7.2.3. <i>Sub-articolazioni di tariffa</i> .....	32
7.3. Struttura tariffaria per aeroporti che servono la stessa città od agglomerato urbano.....	32
7.4. Struttura tariffaria per Reti aeroportuali.....	32
<b>Capitolo 8. METODOLOGIA DI CALCOLO DEI DIRITTI NEL PERIODO TARIFFARIO .....</b>	<b>33</b>
8.1. Contabilità analitica regolatoria e ulteriore documentazione .....	33
8.1.1. <i>Aspetti generali</i> .....	33
8.2. Ammissibilità e criteri di allocazione dei costi operativi (OpEx) all'Anno base .....	34
8.2.1. <i>Aspetti generali</i> .....	34
8.3. Ammissibilità e allocazione dei costi di capitale (CapEx) all'Anno base .....	34
8.3.1. <i>Aspetti generali</i> .....	34
8.4. Dinamica dei corrispettivi .....	35
8.4.1. <i>Impostazione generale</i> .....	35
8.4.2. <i>Dinamica nel periodo dei costi operativi ammessi all'Anno base</i> .....	36
8.4.3. <i>Elasticità (<math>\eta</math>) delle singole voci di costo operativo al variare del traffico (WLU)</i> .....	37
8.4.4. <i>Obiettivo di efficientamento</i> .....	37
8.4.5. <i>Profit Sharing</i> .....	37
8.5. Capitale investito netto all'Anno base ed evoluzione nel Periodo tariffario.....	38
8.6. Aliquote di ammortamento .....	41
8.7. Indice di rivalutazione.....	42
8.8. Tasso di remunerazione del capitale investito .....	42
8.8.1. <i>Formula generale</i> .....	42
8.8.2. <i>Variabili esogene</i> .....	43
8.8.3. <i>Struttura finanziaria (gearing)</i> .....	43

8.8.4. <i>Costo del debito</i> .....	44
8.8.5. <i>Costo dell'equity</i> .....	44
8.8.6. <i>Tabella riepilogativa</i> .....	46
8.9. WACC incrementale.....	46
8.10. Stima delle discontinuità di costo.....	46
8.10.1. <i>Parametro k</i> .....	46
8.10.2. <i>Parametro v</i> .....	47
8.10.3. <i>Poste figurative</i> .....	47
8.11. Trattamento del margine commerciale.....	48
8.12. Proposta definitiva della Dinamica tariffaria e monitoraggio annuale .....	48
8.13. Sostenibilità del rischio traffico .....	50
8.14. Qualità e tutela ambientale ai fini della dinamica tariffaria: parametro $\epsilon$ .....	50
8.14.1. <i>Aspetti generali</i> .....	50
8.14.2. <i>Indicatori di qualità</i> .....	51
8.14.3. <i>Indicatori di tutela ambientale</i> .....	51
8.14.4. <i>Impatto sui Corrispettivi</i> .....	52
8.14.5. <i>Monitoraggio</i> .....	54
<b>Capitolo 9. Service Level Agreements (SLA) .....</b>	<b>55</b>
9.1. Principi e criteri di definizione .....	55
<b>Annessi .....</b>	<b>56</b>
<b>Annesso 1</b>	<b>56</b>
<b>Annesso 2</b>	<b>57</b>
<b>Annesso 3</b>	<b>58</b>
<b>Annesso 4</b>	<b>59</b>
<b>Annesso 5</b>	<b>60</b>

**Capitolo 1. AMBITO DI APPLICAZIONE**

1. In attuazione delle disposizioni di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. n. 1/2012 di recepimento della direttiva 2009/12/CE, il presente Modello di regolazione dei diritti aeroportuali (di seguito: Modello) è applicabile agli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, che abbiano registrato un traffico superiore a 5 milioni di passeggeri annui, valutato sulla base della media dei passeggeri annui trasportati, a consuntivo, registrati negli ultimi due anni, per i quali il dato sia disponibile<sup>1</sup>.
2. Ai fini della classificazione di cui al precedente punto 1, tutti gli aeroporti oggetto di un unico atto concessorio di affidamento in gestione, assumono la categoria dell'aeroporto avente il maggiore volume di traffico.
3. Il presente Modello è predisposto al fine di assicurare che i diritti applicati agli Utenti dei suddetti aeroporti rispondano ai principi di cui all'art. 80, comma 1, del d.l. n. 1/2012.
4. Le misure di cui al presente Modello non si applicano:
  - a) ai diritti riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta e di terminale, di cui al regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006;
  - b) ai diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato (A) al decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, di attuazione della direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 2006, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità<sup>2</sup>;
  - c) ai diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta (PRM) di cui al regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006<sup>3</sup>.
5. Le misure di cui al presente Modello sono applicabili alle procedure di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali avviate a partire dalla data di pubblicazione sul sito web dell'Autorità della delibera di approvazione del Modello stesso.

**Capitolo 2. DEFINIZIONI**

Ai fini dell'applicazione del presente Modello di regolazione dei diritti aeroportuali (di seguito: 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;

<sup>1</sup> Ai fini della rilevazione della media del traffico consuntivo, in arrivo e partenza, si fa riferimento alle statistiche pubblicate sul sito istituzionale di ENAC e, ove non disponibili, a quelle pubblicate sul sito **web** di Assaeroprti.

<sup>2</sup> Ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 18/1999, "Nel caso in cui i servizi aeroportuali di assistenza a terra vengano forniti da un unico prestatore, le relative tariffe sono approvate dal Ministero dei trasporti e della navigazione, su proposta dell'E.N.A.C.".

<sup>3</sup> ENAC è l'Organismo responsabile dell'applicazione del regolamento (CE) n. 1107/2006 sui diritti riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta (PRM), ai sensi di quanto previsto dal Decreto Ministeriale 24 luglio 2007 n. 107/T.

3. **Anno ponte:** l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del Periodo tariffario, nel corso del quale il Gestore provvede agli adempimenti inerenti l'elaborazione e la presentazione all'utenza della proposta di revisione 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 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 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. **Aviazione commerciale:** qualsiasi operazione di un aeromobile che comporti il trasporto di passeggeri, merci e posta effettuata dietro compenso. Rientrano in questa categoria i voli aerei di linea e *charter*.
7. **Aviazione generale:** traffico diverso dal trasporto aereo commerciale. Rientra in questa categoria, tra l'altro, l'attività degli aeroclub, delle scuole di volo, dei piccoli aerei privati ed i servizi di lavoro aereo pubblicitari, aerofotografici e di rilevazione, spargimenti di sostanze, trasporti di carichi esterni al mezzo. Rientra in tale categoria, al fine dell'applicazione delle misure del presente Modello, anche l'attività di aerotaxi<sup>4</sup>.
8. **Comitato Utenti:** il Comitato istituito dall'Ente di gestione ai sensi dell'art. 8 del d.lgs. n. 18/1999 cui ha diritto di partecipare ogni vettore che utilizza i servizi dell'aeroporto, direttamente o tramite organizzazioni rappresentative;
9. **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 regolati;
10. **Convenzione:** l'atto stipulato tra ENAC ed il Gestore aeroportuale, che disciplina diritti ed obblighi delle parti, derivante dalla concessione di gestione aeroportuale;
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 e che sono connessi all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione ed al parcheggio degli aeromobili, ed alle operazioni relative ai passeggeri ed alle merci (Direttiva

<sup>4</sup> Al riguardo si richiama il chiarimento intervenuto con:

- la nota informativa NI-2014-003, emanata da ENAC il 25 giugno 2014, che recita: *"L'attività aerotaxi, pur essendo espressione di trasporto commerciale nel rapporto transattivo tra operatore aereo e cliente, ai fini del rapporto con le funzioni aeronautiche e con le infrastrutture di terra interagisce con le stesse modalità di un volo della c.d. Aviazione Generale"*;
- il Regolamento per l'affidamento degli aeroporti demaniali per l'aviazione generale, emanato da ENAC in data 22 dicembre 2016, che afferma *"A tal proposito si precisa che, ai fini del presente Regolamento, l'attività effettuabile su detti aeroporti comprende voli privati, di scuola, di lavoro aereo e business aviation, inclusi i voli di aerotaxi, escludendo quindi ogni attività di trasporto commerciale di linea o charter"*.

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);

13. **ENAC:** Ente Nazionale per l'Aviazione Civile istituito con d.lgs. 250/1997 e che, sotto l'indirizzo, la vigilanza ed il controllo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, esercita le attività di regolamentazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile.
14. **Gestore aeroportuale:** il soggetto al quale le disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali affidano, insieme con altre attività o in via esclusiva, 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 e nella rete aeroportuale di interesse;
15. **Movimento:** decollo o atterraggio di un aeromobile su un aeroporto. Nella rilevazione del traffico aeroportuale l'arrivo e la partenza di uno stesso aeromobile danno luogo a due movimenti.
16. **Passeggeri:** passeggeri in partenza o in arrivo da uno scalo. Un passeggero che usufruisce di un collegamento nazionale dà luogo ad una unità-passeggero in partenza nello scalo di origine e di una unità-passeggero in arrivo in quello di destinazione, mentre in un collegamento internazionale dà luogo ad una sola unità di traffico nello scalo nazionale.
17. **Periodo tariffario:** periodo di applicazione delle misure previste dal presente Modello ai fini della definizione della dinamica tariffaria, di durata non superiore a 4 anni;
18. **Piano di sviluppo aeroportuale o 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;
19. **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;
20. **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;
21. **Prodotti regolati:** 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 paragrafo 7.1, punto 1;
22. **Prodotti non regolati:** ogni prestazione fornita dal Gestore all'utenza dello scalo, non elencata tra i prodotti regolati, 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 regolati 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;
23. **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, esse andranno equiparate ai prodotti non regolati, 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.

24. **Rete aeroportuale:** un gruppo di aeroporti, designato come tale dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in base alle Linee Guida di cui al D.M. 401/2016, affidato ad un unico Gestore aeroportuale, che può essere autorizzato ad introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare alla intera rete.
25. **Sedime aeroportuale:** l'insieme delle aree *air side*<sup>5</sup> e delle aree aperte al pubblico *land side*<sup>6</sup>, indipendentemente dal regime proprietario;
26. **Service Level Agreement (SLA):** accordo che individua il livello di servizio che deve essere fornito dal Gestore aeroportuale a fronte dei corrispettivi riscossi, ai sensi dell'art. 78 del d.l. 1/2012.
27. **Stagione IATA:** periodo di riferimento per la programmazione del traffico aereo. Ogni anno la stagione estiva (*summer season*) inizia con l'introduzione dell'ora legale nei paesi dell'Unione europea (ultima domenica di marzo), la stagione invernale (*winter season*) con il ripristino dell'ora solare (ultima domenica di ottobre).
28. **Unità di servizio:** parametro unitario di tariffazione specifico di ciascun corrispettivo regolato;
29. **Utente dell'aeroporto:** qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e merci, da e per l'aeroporto;
30. **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;
31. **WLU:** *Work Load Unit* o unità di carico corrispondente ad un passeggero ovvero a cento chilogrammi di merce o posta;

---

<sup>5</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>6</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.

**Capitolo 3. PROCEDURA DI REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI****3.1. Finalità**

1. In attuazione di quanto disposto dalla Direttiva 2009/12/CE ed in coerenza con quanto stabilito dall'articolo 37 del Decreto-legge del 6 dicembre 2011 n. 201, risulta necessario definire alcuni aspetti fondamentali delle relazioni tra Gestore ed Utenti, in particolare per quanto riferibile al corretto funzionamento dei diritti aeroportuali ed alle condizioni di loro fissazione.
2. La complessità del sistema aeroportuale e del trasporto aereo richiede infatti che tra i vari operatori del settore, ed in particolare tra Gestore e compagnie aeree, si svolgano periodiche consultazioni volte ad individuare possibili convergenze nella programmazione delle rispettive attività, nell'interesse comune e dei passeggeri.
3. Come indicato dalla 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.
6. Ai sensi dell'art. 6.1 della Direttiva, nonché dell'art. 76 del d.l. 1/2012, ciascun Gestore aeroportuale è tenuto a garantire lo svolgimento di una consultazione periodica degli Utenti dell'aeroporto, in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, all'ammontare di tali diritti aeroportuali ed alla qualità del servizio fornito. Tale consultazione va tenuta almeno una volta l'anno, dandone comunicazione all'Autorità.
7. In coerenza con quanto previsto dalla Direttiva all'art. 6.2, qualsiasi proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti, fatti salvi casi eccezionali da giustificare con gli stessi Utenti, è sottoposta all'obbligo di consultazione degli Utenti dell'aeroporto, e pertanto secondo il procedimento definito dalle misure del presente Modello.

**3.2. Attivazione della Procedura di consultazione.**

1. Fermo restando quanto previsto al successivo punto 4, la procedura di consultazione in via ordinaria per la revisione dei diritti aeroportuali (di seguito: Procedura) è avviata dal Gestore aeroportuale nel corso dell'ultimo anno del periodo tariffario, assunto quale Anno ponte per il periodo tariffario successivo, e in ogni caso al più tardi 4 mesi prima della data prevista di applicazione del nuovo livello dei diritti.
2. La consultazione è svolta nel rispetto dei termini temporali fissati dal presente Modello, coerenti con quanto al riguardo stabilito dalla Direttiva 2009/12/CE, e delle procedure di seguito indicate.
3. L'Autorità provvede a vigilare sul rispetto delle misure contenute nel presente Modello e, se del caso, a adottare i provvedimenti ritenuti adeguati 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 può essere promosso anche nel corso della vigenza del periodo tariffario:
  - a) dal Gestore aeroportuale;

- b) da una maggioranza qualificata di Utenti dell'aeroporto, intendendosi per tale una rappresentanza dei vettori – adempienti rispetto agli obblighi informativi di cui all'art. 7, comma 2 della Direttiva 12/2009/CE, come specificati al paragrafo 4.3 – che includa almeno i 2/3 delle WLU consuntivate nell'ultima annualità di cui siano disponibili i dati<sup>7</sup>. In tal caso, la richiesta di avvio della consultazione, adeguatamente motivata e documentata, è previamente inoltrata all'Autorità.

---

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

1. Il Gestore aeroportuale che intenda sottoporre a consultazione una proposta di revisione dei diritti aeroportuali deve darne notifica all'Autorità, secondo il Format di cui all'Annesso 1, almeno quattordici giorni prima della data – indicata nella stessa notifica – programmata per l'avvio della procedura di consultazione degli Utenti.
2. Alla notifica, inviata all'indirizzo di posta elettronica certificata dell'Autorità, deve essere allegata copia integrale della documentazione predisposta dal Gestore, a supporto della citata proposta, in ottemperanza a quanto previsto al capitolo 4.
3. L'Autorità, provvederà a dare pubblicità sul proprio sito web della notifica ricevuta, ufficializzando in tal modo l'avvio della Procedura inerente l'aggiornamento dei Diritti aeroportuali.
4. L'accordo eventualmente raggiunto tra Gestore ed Utenti in merito alla revisione di diritti aeroportuali è inefficace in caso di mancata notifica.

---

### 3.4. Consultazione sulla Proposta di revisione dei diritti aeroportuali

#### 3.4.1. *Apertura e comunicazioni*

1. A pubblicazione intervenuta della notifica sul sito web dell'Autorità, il Gestore provvede, 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'Autorità, abbiano già formalizzato attività volativa sull'aeroporto a partire dal primo anno del periodo tariffario oggetto di consultazione.
2. Il Gestore provvede pertanto a dare formale comunicazione, a mezzo posta elettronica certificata, all'Autorità, agli Utenti dell'aeroporto ed alle loro associazioni:
  - a) dell'apertura della consultazione sulla proposta di revisione dei diritti aeroportuali;
  - b) delle modalità di accesso alla documentazione informativa che il Gestore è tenuto a presentare a supporto della citata proposta, come dettagliato al successivo capitolo 4; tale documentazione, alla data di apertura della consultazione, deve essere accessibile agli Utenti in una sezione dedicata del sito web del Gestore, ad accesso riservato previa registrazione del singolo Utente;
  - c) delle modalità con le quali gli Utenti possono chiedere chiarimenti e precisazioni nel periodo temporale intercorrente tra l'apertura della Consultazione e lo svolgimento della prima audizione pubblica di cui al paragrafo 3.4.2;
  - d) della data di svolgimento e degli orari programmati di inizio e conclusione della prima audizione degli Utenti;

---

<sup>7</sup> Vedi nota 1.

- e) delle motivazioni afferenti alla revisione proposta;
  - f) del carattere annuale o pluriennale della revisione dei diritti aeroportuali. In fase di prima applicazione del presente Modello, la proposta di revisione tariffaria potrà comunque riguardare al massimo un quadriennio.
3. La documentazione resa disponibile dal Gestore riveste carattere di riservatezza, e non può essere oggetto di divulgazione da parte degli Utenti dell'aeroporto.
4. Al fine di ottimizzare lo svolgimento delle audizioni di cui al successivo paragrafo 3.4.2, gli Utenti, sulla base della documentazione pubblicata dal Gestore e con almeno 5 giorni di anticipo rispetto alla data dell'audizione, possono presentare al Gestore – e, per conoscenza, all'Autorità – osservazioni scritte e/o richieste di approfondimento su specifici temi.

#### **3.4.2. *Audizioni pubbliche***

- 1. La prima audizione pubblica degli Utenti è convocata dal Gestore contestualmente all'apertura della consultazione, e non potrà avvenire prima di 30 giorni dalla data di messa a disposizione della documentazione informativa che il Gestore è tenuto a presentare a supporto della proposta di revisione dei diritti aeroportuali.
- 2. Gli Utenti possono partecipare alle audizioni, con diritto di voto, in forma singola o associata. La partecipazione in forma associata deve essere comunicata a mezzo PEC al Gestore nei termini dallo stesso indicati nella comunicazione di cui al paragrafo 3.4.1.
- 3. Al fine di ricercare un'intesa sostanziale, il Gestore può convocare audizioni pubbliche supplementari. La data di ciascuna delle audizioni supplementari è definita, comunicata e verbalizzata nell'audizione che la precede.
- 4. Fatti salvi diversi accordi fra le parti, l'eventuale audizione supplementare che comporti la rielaborazione della proposta tariffaria ovvero la presentazione di nuova documentazione non dovrebbe tenersi prima di 10 giorni dalla precedente; conseguentemente tale documentazione, ivi compresa l'eventuale proposta tariffaria rielaborata, dovrebbe pervenire alle parti interessate almeno 5 giorni prima dell'audizione medesima.
- 5. Per facilitare lo svolgimento della consultazione e la vigilanza dell'Autorità, le audizioni devono essere strutturate per la trattazione di tutte le tematiche, singolarmente considerate, affinché su ciascuna di esse gli Utenti siano sollecitati ad esprimere in modo chiaro ed analitico le proprie eventuali e motivate osservazioni rispetto alle singole tematiche. Tra le tematiche da trattare nel corso delle audizioni, il Gestore tiene conto delle osservazioni pervenute in applicazione di quanto previsto al precedente paragrafo 3.4.1, punto 4.
- 6. Le audizioni sono aperte agli Utenti dell'aeroporto ed alle relative associazioni, nonché ad altri soggetti portatori di specifici interessi in materia di gestione aeroportuale, tuttavia il diritto di voto è riservato ai soli soggetti provvisti di delega scritta da parte del legale rappresentante dell'Utente aeroportuale. Detta delega deve pervenire al Gestore aeroportuale entro l'orario programmato di inizio dell'audizione, fatti salvi diversi accordi fra le parti.
- 7. Al fine di garantire la più ampia partecipazione e nell'ottica di considerare gli interessi di tutta l'utenza aeroportuale, nell'ambito della consultazione, il Gestore deve assicurare l'adeguata partecipazione degli operatori dell'aviazione generale.
- 8. Ai fini del conseguimento dell'intesa sulla proposta del Gestore, la rappresentatività di ciascun Utente è definita in base ai volumi di traffico registrati nelle ultime due stagioni IATA precedenti alla consultazione, escludendo dal computo gli Utenti per i quali risulti, con evidenza documentale, per le stagioni IATA successive a quelle citate, la conclusione dell'operatività sullo scalo; la definizione è effettuata come quota percentuale delle WLU trasportate.

9. La quota necessaria e sufficiente di consensi per dichiarare che sia stata raggiunta un'intesa sostanziale corrisponde, di norma, al superamento del 50% dei valori di rappresentatività di cui al precedente punto 8. Nel caso in cui un unico Utente dell'aeroporto detenga una quota degli stessi superiore al 50%, l'intesa si considera raggiunta con una quota pari a quella dell'Utente maggiormente rappresentato, incrementata del 10% della quota residua degli Utenti per assicurare un consenso significativo.
10. La mancata partecipazione o la mancata espressione di voto è considerata come manifestazione di assenso dell'Utente alla proposta di modifica dei diritti aeroportuali.
11. Il Gestore provvede, nel corso dell'audizione, alla verbalizzazione delle posizioni espresse dagli Utenti, nonché alla registrazione e conservazione della documentazione eventualmente da questi presentata a supporto delle posizioni espresse. I verbali riportano i nominativi degli Utenti intervenuti e le loro firme, nonché le deleghe esercitate dai delegati in nome e per conto di singoli Utenti.
12. I verbali di ciascuna audizione pubblica sono sottoscritti da tutti i partecipanti, ove possibile, entro la conclusione della seduta stessa, all'orario preventivamente comunicato dal Gestore. In caso di motivata impossibilità, la sottoscrizione deve avvenire entro i successivi due giorni lavorativi. La mancata sottoscrizione entro tale termine dei verbali, da parte di un soggetto partecipante, è considerata implicita approvazione della posizione da questi espressa in audizione. In caso di disaccordo sui contenuti dei verbali, fa fede l'eventuale registrazione audio della seduta, effettuata a cura del Gestore.
13. L'Utente che non ha partecipato, od avendo partecipato non ha formulato osservazioni od espresso il proprio voto contrario, non può presentare istanza per la definizione della controversia avverso la proposta definitiva dal Gestore adottata nel rispetto della procedura prevista dal presente Modello.

#### **3.4.3. *Eventuale sospensione della Procedura di consultazione***

1. Ferma restando la necessità di garantire la tempestiva conclusione della Procedura, il Gestore aeroportuale può rivolgere all'Autorità istanza di sospensione della stessa per una durata non superiore a 60 giorni, in casi particolari e per straordinarie e motivate esigenze.
2. L'Autorità valuta tali fattispecie, nel rispetto dei principi di economicità ed efficacia dell'azione amministrativa.
3. L'Autorità si riserva di disporre la chiusura della Procedura di consultazione, ove, in caso di sospensione, il Gestore non provveda alla sua riapertura entro il termine di cui al punto 1, ovvero nel caso in cui, nel corso del periodo di sospensione, il Gestore provveda alla trasmissione all'Autorità della Contabilità Regolatoria certificata di cui al paragrafo 8.1 relativa all'Anno Ponte.

**Capitolo 4. INFORMATIVA DA PARTE DEL GESTORE E DEI VETTORI****4.1. Informativa da parte del Gestore agli Utenti****4.1.1. Documento di Consultazione**

1. Il Gestore aeroportuale provvede a predisporre il *“Documento di Consultazione”* (di seguito: Documento), redatto anche in lingua inglese, con il quale illustra la proposta di revisione dei diritti aeroportuali e degli altri corrispettivi regolati, nonché le tematiche di maggiore interesse per gli Utenti ed utili a favorire il raggiungimento di un’intesa sulla proposta di modifica del sistema dei diritti o del loro ammontare.
2. Il Documento contiene almeno le seguenti informazioni:
  - a) durata del Periodo tariffario e data presunta di sua entrata in vigore, tenendo conto della necessità di rendere pubblici i diritti ed i corrispettivi almeno due mesi prima della loro entrata in vigore, ai sensi dell’art. 6.2 della direttiva;
  - b) illustrazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali, delle sue motivazioni e dei suoi principali impatti rispetto ai corrispettivi vigenti;
  - c) listino dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi vigenti alla data di apertura della consultazione;
  - d) dinamica dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi proposta per il Periodo tariffario, con evidenziazione in separata tabella dei diritti di cui al successivo paragrafo 7.1, lettere i) e j);
  - e) descrizione dell’applicazione data alla metodologia per il calcolo dei diritti aeroportuali prevista dal presente Modello, con evidenza dei principali parametri utilizzati;
  - f) illustrazione di meccanismi ed obiettivi di efficientamento annuale proposti per il Periodo tariffario, e relativo impatto sui costi operativi, in accordo a quanto riportato dal presente Modello al paragrafo 8.4.4;
  - g) illustrazione delle proposte di *soglia di sostenibilità del rischio traffico*, con esplicitazione dei parametri *Y*, *W* (espressi 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 paragrafo 8.13;
  - h) esplicitazione del parametro *Z* (espresso in punti percentuali), ai fini dell’applicazione del meccanismo di *profit sharing* di cui al paragrafo 8.4.5;
  - i) criteri e le modalità di allocazione del costo, per singolo prodotto regolato e per l’insieme dei prodotti non regolati, degli interventi inseriti nel piano quadriennale di cui al paragrafo 4.1.3;
  - j) illustrazione delle eventuali proposte di semplificazione e accorpamento dei prodotti regolati, operate sulla base di quanto indicato dal Modello al paragrafo 7.2.1;
  - k) illustrazione delle eventuali proposte di *basket* tariffari, operate sulla base di quanto indicato dal Modello al paragrafo 7.2.2, con evidenza: (i) delle motivazioni dei *basket*; (ii) dei criteri di rimodulazione delle tariffe dei singoli prodotti; (iii) dei corrispettivi unitari derivanti dall’applicazione del *basket*, così come risultanti prima e dopo la rimodulazione tariffaria;
  - l) illustrazione delle eventuali proposte di sotto-articolazioni dei diritti, operate sulla base di quanto indicato dal Modello al paragrafo 7.2.3;
  - m) illustrazione degli oneri incrementali attesi nel periodo tariffario, in applicazione di disposizioni normative e regolamentari;

- n) illustrazione delle modalità di utilizzo di eventuali poste figurative, in applicazione delle misure di cui al paragrafo 8.10.3.
3. Il Gestore mette a disposizione degli Utenti, unitamente al Documento, la seguente documentazione di supporto:
- a) 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);
  - b) quadro di sintesi della contabilità regolatoria all'Anno base, da cui si possa desumere la struttura globale dei costi ammessi e dei ricavi di ogni singolo prodotto regolato – prima dell'applicazione delle eventuali proposte di accorpamento, basket e/o disaggregazione di servizi –, nonché dei prodotti non regolati unitariamente considerati, con separazione dei costi ammissibili e dei ricavi relativi all'aviazione generale, nel caso in cui siano presenti servizi o infrastrutture ad essa dedicati ovvero differenziazione tariffaria;
  - c) relazione illustrativa sulla gestione aeroportuale dei 5 anni precedenti l'Anno base, con evidenza delle eventuali variazioni intercorse nel perimetro delle attività, nonché dei seguenti dati:
    - evoluzione del traffico, basata su una classificazione coerente con i parametri assunti ai fini della determinazione del livello unitario dei diritti nella proposta tariffaria;
    - evoluzione dei costi (operativi e di capitale) afferenti ai prodotti regolati;
    - evoluzione della consistenza dell'organico del Gestore;
  - d) relazione illustrativa delle previsioni riguardanti l'evoluzione del traffico nel periodo tariffario, redatta secondo quanto previsto al successivo paragrafo 4.1.2, corredata di tabella riassuntiva delle unità di servizio previste per ciascun anno del periodo tariffario e per ciascuno dei prodotti regolati;
  - e) *Piano quadriennale degli interventi* che il Gestore intende realizzare negli anni del periodo tariffario, redatto secondo quanto previsto al successivo paragrafo 4.1.3, con indicazione (i) della natura delle fonti di finanziamento (pubblico/privato), (ii) dei risultati attesi dai progetti di investimento più significativi e dalle eventuali innovazioni tecnologiche introdotte dal Piano, avendo riguardo ai loro effetti sulla capacità dell'aeroporto e sugli standard di servizio reso alla utenza; (iii) dell'impatto del traffico atteso sull'utilizzo delle principali infrastrutture e dei relativi sottosistemi (es. stand, gates, pontili, controlli di sicurezza, ecc.); (iv) con riferimento agli importi relativi a ciascun intervento, dell'allocazione ai singoli prodotti regolati e all'insieme dei prodotti non regolati;
  - f) *Piano della qualità e della tutela ambientale*, redatto secondo quanto previsto al successivo paragrafo 4.1.4, con dettaglio degli indicatori individuati e dei valori obiettivo degli indicatori medesimi, da conseguire nel periodo tariffario;
  - g) relazione sulla capacità dell'impianto aeroportuale, nonché dei livelli operativi di servizio (LoS) delle principali infrastrutture ed installazioni aeroportuali, esistenti all'Anno base e previsti per il Periodo tariffario, valutati secondo la metodologia elaborata da IATA, in collaborazione con ACI, e pubblicata nella 10° edizione dell'"*Airport Development Reference Manual*";
  - h) *policy* relativa all'erogazione di contributi all'attività volativa che il Gestore, sotto qualsiasi forma, prevede di attivare nel corso del periodo tariffario, nel rispetto dei principi e criteri in materia stabiliti dalle vigenti normative nazionali ed europee, con specificazione:
    - della tipologia di ciascuna incentivazione;
    - della durata complessiva di ciascuna incentivazione (annuale, infrannuale o pluriennale);

- dei contributi, sussidi o qualsiasi altra forma di emolumento o vantaggio economico connessi a ciascuna incentivazione;
  - della tipologia dei destinatari di tali contributi;
- i) per i periodi tariffari successivi al primo, documento di rendicontazione di fine periodo di cui al paragrafo 8.4.5;
  - j) dettaglio delle unità di traffico utili per la valutazione della rappresentatività in consultazione, trasportate nelle ultime due stagioni IATA precedenti alla stessa, disaggregate per singolo Utente dell'aeroporto;
  - k) la proposta di accordo (*Service Level Agreement*) di cui al paragrafo 5.1.1, punto 2.
4. Nel caso di *rete aeroportuale*, ovvero di aeroporti che servono la stessa città od agglomerato urbano, le informazioni contenute nel Documento, nonché la documentazione di supporto di cui al punto 3, devono essere esplicitate per ogni singolo scalo aeroportuale, al fine di garantire il rispetto del principio di trasparenza di cui all'art. 77 del d.l. 1/2012.
  5. Le informazioni quantitative di cui al punto 2, lettere c), d), nonché di cui al punto 3, lettere b), d), e), f), j), devono essere fornite agli Utenti su supporto informatico elaborabile.

#### **4.1.2. *Previsioni di traffico.***

1. Il Gestore presenta agli Utenti le previsioni di traffico elaborate per ciascuna annualità del periodo tariffario, oltre ai dati di pre-consuntivo per l'Anno ponte, in forma disaggregata per categorie omogenee di traffico, coerentemente con i parametri assunti ai fini della determinazione del livello unitario dei diritti.
2. Le citate previsioni di traffico devono essere elaborate:
  - a) in coerenza con i dati di traffico considerati ai fini della pianificazione dello sviluppo aeroportuale;
  - b) tenendo conto delle tendenze evolutive espresse da Organismi di riferimento del settore (Eurocontrol, IATA, ecc.);
  - c) tenendo conto delle comunicazioni ricevute dagli Utenti in applicazione di quanto previsto al paragrafo 4.3.
3. A supporto delle previsioni di traffico, il Gestore produce una relazione illustrativa:
  - a) delle stime effettuate;
  - b) delle fonti statistico/previsionali utilizzate;
  - c) degli eventuali modelli impiegati per l'elaborazione delle previsioni;
  - d) delle motivazioni che giustifichino l'eventuale disallineamento rispetto alle tendenze evolutive di cui al precedente punto 2.b;
  - e) se esistenti, degli eventi di carattere eccezionale e non ripetitivo che determinino discontinuità della normale evoluzione del traffico aeroportuale.
4. Annualmente, il Gestore presenta all'utenza, ad ENAC ed all'Autorità l'aggiornamento eventuale delle previsioni di traffico relative alle annualità residue del Periodo tariffario, redatte secondo i medesimi principi di cui ai precedenti punti.

#### **4.1.3. *Piano quadriennale degli interventi***

1. Il Gestore che intende rivedere i livelli dei Diritti aeroportuali è tenuto a predisporre, con riferimento al periodo tariffario ed in coerenza con l'evoluzione attesa del traffico e di cui al precedente paragrafo 4.1.2, il *Piano quadriennale degli interventi*, al fine di consentire agli Utenti aeroportuali, nel corso della consultazione, di esprimere le proprie osservazioni e controproposte, in applicazione di quanto previsto dall'art. 76, comma 4, del d.l. 1/2012.

2. La comunicazione delle informazioni contenute nel Piano è finalizzata altresì a rendere possibile il monitoraggio dei costi delle infrastrutture e del processo di adeguamento delle installazioni nell'aeroporto, anche in termini di rapporto costi-benefici<sup>8</sup>.
3. Il Piano è orientato a promuovere, nell'interesse generale ed ai fini di un uso corretto delle risorse impegnate, un dimensionamento ottimale ed efficiente della capacità aeroportuale, nonché a facilitare l'accesso alle infrastrutture ed a favorire innovazioni tecnologiche volte anche ad ottimizzare le attività di servizio.
4. Il Piano quadriennale, conforme agli strumenti di pianificazione aeroportuale approvati da ENAC, contiene in particolare:
  - a) la Relazione generale, descrittiva delle singole opere programmate e dei relativi costi, in forma disaggregata per opere complesse, nonché dello stato capacitivo attuale e futuro delle infrastrutture aeroportuali; gli interventi di manutenzione straordinaria sono separatamente individuati;
  - 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) le indicazioni su qualsiasi finanziamento in conto esercizio o in conto capitale, erogato direttamente o indirettamente da autorità pubbliche, in relazione agli interventi contenuti nel Piano;
  - d) i risultati attesi dagli interventi proposti, riguardo ai loro effetti sulla qualità dei servizi prestati all'utenza e sulla tutela dell'ambiente.
5. La Relazione generale di cui al precedente punto 4.a, nel dare evidenza del livello di utilizzo delle infrastrutture già raggiunto e dell'impatto degli interventi programmati sulla capacità futura dello scalo, tiene conto delle previsioni di traffico e della relativa articolazione e sviluppo per tipologia e direttori.
6. Affinché il Piano quadriennale presentato in consultazione risulti, per quanto possibile, coerente con le aspettative espresse dagli Utenti, anche in ordine alla funzionalità operativa e di servizio delle infrastrutture da realizzare o già in esercizio, sugli interventi pianificati, il Gestore promuove il confronto periodico con gli Utenti medesimi e con 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.
7. Nel rispetto di quanto previsto dal vigente quadro normativo, oltre che dei principi generali di trasparenza e non discriminazione, nell'elaborazione del Piano sono inoltre esaminate le possibili diversificazioni e personalizzazioni richieste e/o funzionalmente necessarie per specifici settori di traffico.
8. I costi sostenuti dal Gestore al netto di qualsiasi finanziamento erogato da autorità pubbliche, nelle annualità del Periodo tariffario, per la realizzazione degli interventi contenuti nel Piano quadriennale, sono riconosciuti in tariffa con le modalità previste dal presente Modello al capitolo 8.
9. Il Piano darà evidenza degli interventi, tra quelli programmati, per i quali vengono prospettati dal Gestore incentivi alla realizzazione o forme di prefinanziamento.

---

<sup>8</sup> Direttiva 12/2009/CE : 14° Considerando

**4.1.4. Piano della Qualità e della tutela Ambientale.**

1. Il Gestore è tenuto a presentare, ai fini della Procedura di consultazione, il *Piano della qualità e della tutela ambientale*, in merito al quale gli Utenti dell'aeroporto possono esprimere le proprie osservazioni e controposte.
2. Il Piano di cui al punto 1, conforme ai criteri stabiliti da ENAC, con particolare riferimento alla Carta dei servizi, contiene:
  - a) gli indicatori di qualità e tutela ambientale, i relativi pesi, nonché gli obiettivi di miglioramento proposti dal Gestore per il periodo tariffario, che lo stesso si impegna a rispettare;
  - b) gli aspetti qualitativi ed ambientali che hanno determinato la scelta dei singoli obiettivi;
  - c) la descrizione delle misure e delle risorse da impiegare per raggiungere gli obiettivi, anche con riferimento alle scadenze annuali previste;
  - d) 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;
  - e) l'incidenza incrementale di quanto al punto d) sull'efficienza produttiva e sulla tutela ambientale;
  - f) informazioni di *benchmark* con riferimento agli standard qualitativi relativi ad aeroporti europei con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso.

**4.2. Documentazione informativa da parte del Gestore all'Autorità**

1. Al fine di consentire l'effettuazione delle verifiche sulla corretta applicazione del Modello, il Gestore, contestualmente all'invio della documentazione da sottoporre agli Utenti, è tenuto ad inviare all'Autorità, su supporto informatico elaborabile, i dati e le informazioni di seguito elencati:
  - a) contabilità regolatoria all'Anno Base, redatta in conformità alle misure di cui al successivo paragrafo 8.1, comprensiva di tutti i fogli di lavoro ivi previsti e di eventuali ulteriori fogli ad essi collegati, attivi nelle formule e con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo;
  - b) relazione accompagnatoria alla contabilità di cui alla lettera a), che fornisca adeguata descrizione, oltre che della riconciliazione con il bilancio di esercizio, dei criteri fondamentali per la costruzione della contabilità regolatoria, con le relative modalità di allocazione dei costi per i prodotti regolati e non regolati;
  - c) fogli di lavoro inerenti al processo di costruzione e valorizzazione del Capitale Investito Netto (di seguito: CIN) all'Anno base, attivi nelle formule e con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo, con separata evidenza dei seguenti elementi:
    - elenco dei cespiti utilizzati nel processo produttivo, attivi all'Anno base, con indicazione del costo storico, al netto dei contributi pubblici, nonché del rispettivo valore netto contabile;
    - serie storica del Deflatore eventualmente utilizzato per la rivalutazione dei cespiti ammortizzabili attivi all'Anno base, come previsto dal presente Modello al paragrafo 8.7;
    - aliquote impiegate per l'ammortamento delle varie categorie di cespiti, in conformità a quanto previsto dal presente Modello al paragrafo 8.6, e valorizzazione del relativo fondo;
    - evoluzione, nel quadriennio di riferimento, del CIN, come sopra individuato, e degli ammortamenti relativi alle immobilizzazioni materiali e immateriali;

- lavorazioni in corso ammesse all'Anno Base, con indicazione del rispettivo valore contabile e dell'evoluzione nel quadriennio di riferimento;
  - saldo crediti/debiti all'Anno base, con evoluzione nel quadriennio di riferimento;
  - percentuali e criteri di allocazione del CIN ai singoli prodotti, regolati e non regolati, ovvero non pertinenti;
- d) fogli di lavoro inerenti al processo di calcolo della remunerazione del capitale, con specifico riferimento alla valorizzazione del WACC e dei singoli parametri utilizzati nella procedura per la relativa determinazione, attivi nelle formule e con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo;
- e) stime degli *equity beta* relativi alle singole società aeroportuali europee quotate, appartenenti al campione eventualmente utilizzato per il calcolo del WACC, fornite da primarie società finanziarie internazionali (ad esempio Bloomberg, Datastream, ecc.) comprensive delle schermate delle rilevazioni effettuate nel periodo osservato;
- f) dati di input relativi ai costi stimati per gli interventi contenuti nel Piano quadriennale degli interventi (ammortamento e remunerazione del capitale investito), relativi alle opere che si prevede entrino in esercizio nel periodo tariffario, e/o a lavorazioni in corso nel medesimo periodo, completi di tabelle di riepilogo dei costi da considerare per la determinazione del parametro *k* come descritto al paragrafo 8.10.1, con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo;
- g) dati di input relativi ai costi incrementali derivanti da disposizioni di legge o regolamentari emergenti nel periodo tariffario e tabelle di riepilogo per il calcolo del parametro *v* come descritto al paragrafo 8.10.2, con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo;
- h) fogli di lavoro con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo, per singolo prodotto regolato e per il totale dei prodotti regolati, inerenti alla dinamica nel periodo tariffario di riferimento, rispetto all'Anno base, in conformità a quanto previsto dal presente Modello al paragrafo 8.4:
  - dei costi operativi;
  - dei costi di capitale;
  - dei parametri *x*, *k* e *v*;
- i) fogli di lavoro relativi al calcolo delle sub-articolazioni dei singoli diritti/corrispettivi rispetto al valore unitario medio, in conformità a quanto previsto dal presente Modello al paragrafo 7.2.3, con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo;
- j) in caso di applicazione di *basket* tariffari, in conformità a quanto previsto dal presente Modello al paragrafo 7.2.2, tutte le informazioni necessarie a consentire le verifiche di impatto ivi previste, con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo e simulazione;
- k) ogni altro elemento che concorra alla definizione del livello dei diritti e dei corrispettivi regolati (es. poste figurative, se proposte), con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo.
- l) consistenza dell'organico all'Anno base, in termini di FTE (*full-time equivalent*), evidenziando il numero di unità impiegate a tempo determinato e quelle a tempo indeterminato, nonché adeguate informazioni su eventuali variazioni straordinarie della pianta organica previste nel periodo tariffario.

**4.3. Documentazione informativa da parte del Vettore**

1. Oltre alle informazioni già fornite in occasione degli incontri relativi alla programmazione delle stagioni IATA *summer* e *winter*, gli Utenti dell'aeroporto sono tenuti a comunicare al Gestore aeroportuale, su sua richiesta scritta prima dell'avvio della procedura di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali, adeguate informazioni riguardanti:
  - a) le previsioni di traffico nel periodo tariffario;
  - b) le previsioni relative alla composizione e all'utilizzo previsto della flotta aerea;
  - c) la pianificazione della propria attività nell'aeroporto nel periodo tariffario, in termini di esigenze e di sviluppo;
  - d) la segnalazione di eventuali carenze registrate relative alla capacità, funzionalità e dotazione degli impianti aeroportuali esistenti, ritenute incidenti in misura significativa sulla funzionalità complessiva dello scalo, sulla sicurezza operativa e sugli standard dei servizi erogati ai passeggeri, ai bagagli, agli aeromobili e alle merci;
  - e) eventuali proposte di differenziazione/articolazione dei corrispettivi regolamentati.
2. Le informazioni comunicate ai sensi del presente paragrafo sono, a norma della legislazione di riferimento, da trattare come informazioni riservate ed economicamente sensibili.

**Capitolo 5. ESITO DELLA CONSULTAZIONE****5.1. Conclusione della Procedura e successivi adempimenti****5.1.1. *Conclusione della procedura***

1. In relazione agli impegni proposti dal Gestore nel *Documento di consultazione* e nei suoi allegati, attraverso il confronto durante la Procedura di consultazione, il Gestore e gli Utenti ricercano un accordo sulla revisione dei diritti aeroportuali e sui correlati livelli di qualità e tutela ambientale. È facoltà del Gestore ricercare un accordo con gli Utenti anche sulla posticipazione della data di entrata in vigore del nuovo livello dei diritti aeroportuali.
2. In ottemperanza a quanto previsto dall'art. 78, comma 3, del d.l. 1/2012, durante la stessa Procedura di consultazione, il Gestore e gli Utenti ricercano un accordo (*Service Level Agreement*), che, sulla base della proposta di cui al paragrafo 4.1.1, punto 3, lettera k), in linea con i principi di cui al successivo capitolo 9, individui il livello di servizio che deve essere fornito dal Gestore aeroportuale a fronte dei corrispettivi riscossi, ai sensi dell'art. 78 del d.l. 1/2012.
3. Entro il termine massimo di 80 giorni dall'avvio della Procedura di consultazione, come stabilito dall'art. 1, comma 11-bis, del d.l. 133/2014, tenuto conto delle posizioni espresse dagli Utenti sulle singole questioni, dibattute e verbalizzate, il Gestore elabora la proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali e sugli impegni correlati – con evidenziazione in separata tabella dei diritti di cui al successivo paragrafo 7.1, lettere i) e j) –, e la pubblica sul proprio sito web, dichiarando ufficialmente conclusa la Procedura e dandone contestuale comunicazione:
  - a) agli Utenti dell'aeroporto;
  - b) per informativa, alle Associazioni italiane di categoria dei vettori e dei Gestori aeroportuali.
4. Contestualmente, utilizzando il format di cui all'Annesso 3, il Gestore trasmette all'Autorità la citata proposta definitiva, completa di:
  - a) copia integrale dei verbali delle audizioni svolte e dei relativi allegati;
  - b) copia integrale della ulteriore documentazione prodotta da Gestore ed Utenti nel corso della procedura;
  - c) eventuale aggiornamento, rispetto a quelle originariamente presentate, delle informazioni su supporto informatico di cui al precedente punto 4.2.
5. Qualora in sede di consultazione non sia stata raggiunta la soglia di consensi necessaria per dichiarare il raggiungimento di un'intesa, il Gestore è tenuto ad allegare alla citata proposta definitiva una relazione in cui sia motivata la proposta ed argomentate le ragioni per cui ha ritenuto di non poter accogliere le posizioni espresse dagli Utenti.

**5.1.2. *Intesa raggiunta***

1. In caso di intesa tra il Gestore aeroportuale e gli Utenti dell'aeroporto sulla proposta di aggiornamento dei diritti, contestualmente alle comunicazioni di cui al precedente paragrafo 5.1.1, il Gestore provvede alla trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali, nonché della relativa data di entrata in vigore, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, fermo restando quanto previsto dall'art. 6.2 della Direttiva 2009/12/CE.

**5.1.3. *Mancata Intesa***

1. In caso di mancato raggiungimento di un'intesa:

- a) ciascuna delle parti in consultazione può rivolgersi alla Autorità presentando istanza di definizione della controversia, secondo tempi e modalità definiti al successivo capitolo 6;
- b) il Gestore, al fine di provvedere alla trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali, nonché della relativa data di entrata in vigore, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio – fermo restando quanto previsto dall'art. 6.2 della Direttiva 2009/12/CE – deve attendere:
  - 20 giorni dalla data di pubblicazione della proposta definitiva sul sito web del Gestore, ove non sia pervenuta all'Autorità (e, per conoscenza, al Gestore stesso) alcuna istanza di definizione della controversia;
  - 30 giorni dalla data di pubblicazione della proposta definitiva sul sito web del Gestore, ove entro 20 giorni da tale data siano pervenute all'Autorità (e, per conoscenza, al Gestore stesso) istanze di definizione della controversia, ma entro i successivi 10 giorni l'Autorità ne abbia dichiarato l'inammissibilità.

#### **5.1.4. *Verifica dell'Autorità***

1. Entro 40 giorni dal ricevimento della proposta definitiva di cui al paragrafo 5.1.1, punto 4, l'Autorità:
  - a) istruisce il procedimento di verifica sulla corretta applicazione delle misure di cui al presente Modello, accertando altresì che la nuova formulazione tariffaria non sia ostativa ad un ottimale utilizzo della infrastruttura e della sua capacità, consenta un'adeguata tutela dei diritti dei passeggeri e non sia discriminatoria o restrittiva della concorrenza;
  - b) pubblica sul proprio sito web e comunica al Gestore gli esiti della suddetta verifica.
2. L'esito positivo della verifica di cui al punto 1 può essere condizionato all'applicazione da parte del Gestore di eventuali correttivi, adeguatamente motivati, imposti dall'Autorità nell'interesse generale.
3. In relazione al potenziale impatto tariffario, a giudizio dell'Autorità, l'imposizione dei correttivi di cui al punto precedente può essere associata ad un obbligo di riapertura della consultazione tra Gestore ed Utenti, al fine di verificare l'intesa sulla proposta tariffaria conseguentemente emendata.
4. In attuazione dei correttivi eventualmente imposti dall'Autorità, il Gestore, entro il termine stabilito dall'Autorità medesima, elabora e trasmette una proposta tariffaria emendata, corredata, se del caso, dalla documentazione comprovante l'avvenuta riapertura della consultazione di cui al punto precedente.
5. Successivamente alla ricezione della proposta tariffaria emendata di cui al punto precedente, l'Autorità procede alla verifica dell'applicazione dei correttivi, pubblicandone l'esito sul proprio sito web.
6. Ove l'applicazione di detti correttivi incida sul livello dei diritti previsti per il periodo tariffario, il Gestore dovrà provvedere alle necessarie modifiche ed ai conseguenti eventuali recuperi (di segno positivo o negativo) con le modalità definite dalla stessa Autorità o da questa rimesse alla determinazione delle parti.

## 5.2. Consultazione annuale degli Utenti

### 5.2.1. *Documento informativo annuale*

1. Salvo differenti intese raggiunte in sede di consultazione, il Gestore è tenuto a fornire annualmente agli Utenti dell'aeroporto ed alle loro associazioni adeguate informazioni in ordine agli elementi che hanno concorso alla definizione della dinamica dei diritti e dei corrispettivi aeroportuali del periodo tariffario in corso.
2. A partire dal primo anno del periodo tariffario, il Gestore provvede a pubblicare sul proprio sito web, al più tardi 90 giorni prima della data prevista di entrata in vigore dei diritti e dei corrispettivi aeroportuali per l'anno seguente (e quindi di norma entro il 1° ottobre di ciascuna annualità del periodo tariffario), il *Documento informativo annuale*, contenente le seguenti informazioni:
  - a) stato di avanzamento degli investimenti previsti dal Piano quadriennale e dal relativo cronoprogramma;
  - b) variazioni (positive o negative) dei costi operativi e gestionali che concorrono alla determinazione dei diritti e dei corrispettivi;
  - c) aggiornamento o conferma dei parametri tariffari annuali  $k$ ,  $v$ , rispetto ai valori definiti in via previsionale per il periodo tariffario;
  - d) livello degli indicatori di qualità e tutela ambientale consuntivato nell'annualità precedente, rispetto ai valori obiettivo inseriti nel *Piano della qualità e della tutela ambientale* per la medesima annualità;
  - e) preconsuntivo di WLU e unità di servizio, coerentemente con i parametri assunti ai fini della determinazione del livello unitario dei diritti;
  - f) livello dei diritti calcolato per la successiva annualità;
  - g) eventuale aggiornamento del cronoprogramma degli investimenti contenuti nel *Piano quadriennale degli interventi*, per le annualità residue del Periodo tariffario;
  - h) eventuali interventi di carattere urgente che, non previsti nel Piano quadriennale, dovranno essere realizzati nelle residue annualità del Periodo tariffario;
  - i) data di convocazione degli Utenti in Audizione.

3. Il medesimo documento sarà contestualmente trasmesso all'Autorità, mentre ad ENAC sarà contemporaneamente trasmessa, per le validazioni di competenza, la documentazione, tra quella elencata al precedente punto 2, necessaria allo stesso Ente per il monitoraggio sullo stato degli adempimenti del Gestore rispetto agli obblighi dallo stesso assunti con il *Piano quadriennale degli investimenti* ed il *Piano della qualità e della tutela ambientale*, aventi impatto sui parametri  $k$ ,  $v$  ed  $\epsilon$ . La documentazione è presentata ad ENAC secondo i Format da questo definiti con le specifiche circolari inerenti la rendicontazione annuale sui Piani quadriennali degli Interventi, della Qualità e della Tutela ambientale.

### 5.2.2. *Audizione annuale degli Utenti dell'aeroporto*

1. Il Gestore convoca una pubblica audizione degli Utenti dell'aeroporto e delle loro associazioni, da tenersi non prima di 20 giorni dalla data della intervenuta pubblicazione del Documento informativo annuale, e di norma entro il 30 ottobre.
2. Nel corso di tale audizione, il Gestore provvede a dare informativa agli Utenti degli esisti delle validazioni effettuate da ENAC, confermative o rettificative dei parametri  $k$ ,  $v$  ed  $\epsilon$  già presenti nel documento informativo annuale.

3. Dell'audizione di cui al punto 1 è redatto, a cura del Gestore, apposito verbale, che contiene altresì le valutazioni dello stesso in merito alle eventuali osservazioni scritte che ciascun Utente aeroportuale può formulare entro i 5 giorni precedenti la data prevista per la seduta.
4. A chiusura dell'audizione, il Gestore provvede tempestivamente a pubblicare sul proprio sito web il livello dei diritti applicabili nella nuova annualità, provvedendo inoltre alla trasmissione degli stessi, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, fermo restando quanto previsto dall'art. 6.2 della Direttiva 2009/12/CE.
5. Il Gestore provvede inoltre a trasmettere all'Autorità, nonché agli Utenti o associazioni che abbiano partecipato all'audizione o che abbiano fornito osservazioni scritte al *Documento informativo annuale*, i verbali dell'audizione medesima, gli esiti delle validazioni di ENAC sui parametri  $k$ ,  $v$ ,  $\varepsilon$ , dando evidenza degli eventuali correttivi apportati ai livelli tariffari precedentemente pubblicati.

**Capitolo 6. ATTIVITÀ DI VIGILANZA****6.1. 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, in particolare, all'art. 11, paragrafi 6 e 7.
2. Specificamente, in applicazione dell'art. 80 del citato d.l. 1/2012, l'Autorità controlla che nella determinazione della misura dei diritti aeroportuali, richiesti agli Utenti aeroportuali per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi forniti dal Gestore in regime di esclusiva negli aeroporti, siano applicati i principi di:
  - a) correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza;
  - b) consultazione degli Utenti aeroportuali;
  - c) non discriminazione;
  - d) orientamento, nel rispetto dei principi di cui alla lettera a), alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso.
3. L'Autorità di Regolazione dei Trasporti espletta inoltre i compiti di regolazione e di vigilanza che le sono attribuiti dall'art. 37 del d.l. 201/2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214/2011, come modificato dall'art. 36 del d.l. n. 1/2012 convertito con legge n. 27/2012.
4. In particolare, in applicazione del comma 2 del citato art. 37, l'Autorità provvede a:
  - a) garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli Utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture aeroportuali;
  - b) definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli Utenti, le imprese, i consumatori;
  - c) verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b).

**6.2. Attività dell'Autorità****6.2.1. Principi generali**

1. L'Autorità vigila affinché ciascun Gestore aeroportuale 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<sup>9</sup> ed alla tutela degli interessi dei passeggeri a ridotta mobilità.
2. L'Autorità provvede altresì alla vigilanza sulle condizioni e modalità, comunque stabilite, poste all'accesso alle infrastrutture affinché siano attuate nel rispetto dei principi generali di trasparenza,

<sup>9</sup> Legge 481/95, art. 2, comma 12, lettera p.

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<sup>10</sup>.

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 le associazioni 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<sup>11</sup>.
4. Per le medesime finalità, e ferme restando le competenze tecniche di ENAC in materia di pianificazione dello sviluppo aeroportuale, così come le linee programmatiche generali definite del Ministro delle infrastrutture e 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 può 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. Nello svolgimento dei compiti di vigilanza, l'Autorità:
  - a) applica le disposizioni di cui ai commi 2, 3, 4, 5, 6 dell'art. 80 del d.l. 1/2012;
  - b) verifica la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b) del precedente paragrafo 6.1, punto 4;
  - c) ordina la cessazione delle condotte che risultino in contrasto con i Modelli di regolazione adottati;
  - d) richiede a chi ne è in possesso le informazioni e l'esibizione dei documenti necessari per l'esercizio delle proprie funzioni;
  - e) adotta i provvedimenti necessari, anche sanzionatori, previsti dalla legge 481/1995, art. 2, comma 20 e dal d.l. 201/2011, convertito con la legge 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 l'Autorità accerti un inadempimento rispetto agli obblighi previsti dal presente Modello, provvederà alla formale contestazione e messa in mora del soggetto inadempiente.

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

#### **6.2.2. Consultazione fra Gestore aeroportuale e Utenti dell'aeroporto**

1. L'Autorità individua nella consultazione diretta tra Gestore aeroportuale ed Utenti dell'aeroporto, nonché 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 di miglioramento del livello di servizio reso, in coerenza con la programmazione dello sviluppo delle attività aeroportuali. In tale ambito, l'Autorità:

---

<sup>10</sup> Legge 481/95, art.2, comma 12 lettera c

<sup>11</sup> Legge 481/95, art. 2 comma 23

- a) promuove la periodica consultazione tra Gestore ed Utenti, vigilando affinché questa avvenga almeno una volta all'anno, oltre che in coincidenza con la revisione dei diritti aeroportuali;
  - b) attiva la procedura della consultazione, ove il Gestore non vi provveda alle scadenze previste dal Modello, od allorché esso non dia seguito ad istanze ulteriori, formulate dagli Utenti dell'aeroporto per esigenze diverse e soprattutte, rispetto alle fattispecie considerate dal Modello in via ordinaria.
2. La vigilanza può essere esercitata dall'Autorità anche attraverso la partecipazione diretta alla consultazione ovvero promuovendo la discussione su specifiche tematiche.
3. In particolare, l'Autorità verifica che, da parte dei Gestori, sia data corretta applicazione ai principi e criteri fissati dal presente Modello, con riferimento:
- a) all'elaborazione dei prospetti di contabilità analitica ed alla relativa certificazione;
  - b) al calcolo del livello iniziale dei diritti aeroportuali e degli altri corrispettivi regolati, nonché alla loro dinamica nel corso del periodo tariffario;
  - c) a modalità e tempi di svolgimento della consultazione degli Utenti, periodica ed annuale.
4. La procedura di consultazione può essere annullata dall'Autorità, ove nell'esercizio della sua vigilanza emergano:
- a) significative trasgressioni alla procedura definita dal presente Modello;
  - b) grave non veridicità delle informazioni rese agli Utenti e/o 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.
5. L'Autorità vigila affinché l'intesa raggiunta tra Gestore ed Utenti all'esito della consultazione, sia per quanto attiene al livello dei diritti che con riguardo alle condizioni di accesso alle infrastrutture ed ai servizi aeroportuali, sia rispettata dalle parti nel corso del periodo tariffario. Tale vigilanza è espletata anche attraverso le azioni di monitoraggio annuale, previste e disciplinate dal presente Modello.
6. L'Autorità vigila altresì affinché nel corso del periodo tariffario sia data puntuale applicazione alle indicazioni e condizioni imposte dall'Autorità medesima con la propria decisione in esito alla procedura di risoluzione della controversia di cui al successivo paragrafo 6.3 del presente Modello, nonché ai correttivi di cui al paragrafo 5.1.4, punto 2.

---

### **6.3. Definizione delle controversie per mancato accordo sui diritti aeroportuali**

#### **6.3.1. 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, di cui al paragrafo 5.1.1 punto 3, presentando motivata e documentata istanza di definizione della controversia, a mezzo PEC, indirizzata per conoscenza anche alle controparti, 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.
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, entro 10 giorni dal ricevimento, l'archiviazione delle istanze inammissibili ai sensi dei punti che precedono, nonché di quelle manifestamente infondate in quanto prive dei presupposti di fatto e di diritto, o palesemente strumentali al rinvio dell'entrata in vigore del sistema o del livello dei diritti. Dell'eventuale archiviazione è data comunicazione al Gestore ed alle parti ricorrenti.

#### **6.3.2. *Avvio del Procedimento di risoluzione della controversia***

1. L'Autorità, verificata l'ammissibilità dell'istanza, entro 10 giorni dal ricevimento della stessa comunica alle parti, via PEC, l'avvio del procedimento di risoluzione della controversia.
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 le parti interessate possono produrre memorie e documentazione;
  - f) il termine di conclusione del procedimento, in accordo a quanto previsto all'art. 11.7 della Direttiva 2009/12/CE.
3. Unitamente alla comunicazione di cui ai punti 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:
  - a) può richiedere 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;
  - b) può convocare in audizione le parti, al fine di acquisire le rispettive posizioni ovvero ulteriori elementi utili per l'istruttoria del procedimento.

#### **6.3.3. *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, nel rispetto dell'esercizio del diritto di difesa.

**6.3.4. *Decisione provvisoria***

1. Entro quattro settimane dalla data di ricevimento dell'istanza, l'Autorità adotta una decisione provvisoria circa l'entrata in vigore dei diritti aeroportuali, a meno che entro lo stesso termine non possa essere adottata la decisione definitiva sulla controversia.
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.

**6.3.5. *Decisione sulla controversia***

1. Il procedimento di risoluzione della controversia deve essere definito con la decisione dell'Autorità entro il termine 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:
  - a) è motivata;
  - b) persegue gli obiettivi di cui all'art. 37 del Decreto Legge n. 201/2011 e successive modifiche e integrazioni;
  - c) è orientata al ripristino dell'allineamento del livello dei diritti o del sistema dei diritti ai principi e ai criteri alla base del Modello e/o alla rimozione di condizioni all'accesso ritenute dall'Autorità limitative o di ostacolo alla concorrenza ovvero discriminatorie per l'utenza.
3. Le decisioni adottate dall'Autorità e le relative motivazioni vengono notificate alle parti interessate e pubblicate sul sito web dell'Autorità stessa.
4. Il provvedimento che definisce la controversia è impugnabile dinanzi al Tribunale Amministrativo Regionale.

**6.3.6. *Adempimenti del Gestore***

1. Il Gestore provvede, con data di entrata in vigore stabilita dall'Autorità, ad adeguare il livello dei diritti od il sistema dei diritti, tenendo conto della decisione di cui al precedente paragrafo 6.3.5.
2. Il Gestore pubblica sul proprio sito web il nuovo livello dei diritti, definito in coerenza con la decisione della Autorità, provvedendo ad attivare le azioni necessarie all'informativa che deve essere resa all'Autorità medesima, ad ENAC, nonché alla trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali e della relativa data di entrata in vigore, a mezzo PEC, ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA presso le agenzie di vendita dei titoli di viaggio, fermo restando quanto previsto dall'art. 6.2 della Direttiva 2009/12/CE.
3. La rideterminazione del livello dei diritti tiene conto dell'eventuale saldo (positivo o negativo) che, a partire dalla data di entrata in vigore di cui al precedente punto 1 ed a valere sulla restante parte del Periodo tariffario, deve essere recuperato o restituito dal Gestore per l'allineamento dei ricavi ai costi ammessi.
4. Il citato saldo è determinato dalla differenza tra:
  - a) i ricavi già maturati, come risultanti dall'applicazione, al traffico effettivo, del livello provvisorio dei diritti nel periodo intercorrente fra: (i) la data individuata dal Gestore per l'entrata in vigore del nuovo livello dei diritti in esito all'originaria consultazione con gli Utenti, e (ii) la data di cui al precedente punto 1;
  - b) i ricavi effettivamente spettanti, come risultanti dall'applicazione, al medesimo traffico ed al medesimo periodo, del livello dei diritti conseguenti alla decisione dell'Autorità di cui al precedente paragrafo 6.3.5.

5. Il saldo così definito è maggiorato di un tasso di interesse coerente con quanto determinato dall'Autorità 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 (a favore del Gestore aeroportuale) o dei tempi di giacenza di somme percepite e non dovute (a favore degli Utenti dell'aeroporto).
6. Il Gestore fornisce agli Utenti dell'aeroporto, in occasione della prima audizione annuale condotta ai sensi del capitolo 5, e nell'ambito del Documento informativo annuale, un'ampia e documentata informazione riguardo alle modalità di recupero o restituzione del saldo come sopra definito.

**Capitolo 7. I PRODOTTI SOGGETTI A REGOLAZIONE TARIFFARIA****7.1. Elenco dei centri di tariffazione**

1. Per quanto stabilito dal vigente quadro normativo nazionale, i prodotti *aviation* soggetti a regolazione tariffaria sono di seguito riportati:
  - a) diritti di approdo e di partenza;
  - b) diritti di sosta e ricovero di aeromobili;
  - c) diritti di imbarco passeggeri;
  - d) tasse di imbarco e sbarco merci;
  - e) corrispettivi per i servizi di sicurezza:
    - controllo dei passeggeri in partenza ed in transito;
    - controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature del bagaglio al seguito dei passeggeri;
    - controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature dei bagagli da stiva, della merce e dei plichi dei corrieri espresso;
  - f) eventuali corrispettivi per l'utilizzo di infrastrutture centralizzate, aventi le caratteristiche indicate dal d.lgs.18/99 ed individuate a titolo esemplificativo e non esaustivo dall' allegato B allo stesso decreto:
    - gestione sistema di smistamento e riconsegna bagagli (BHS),
    - gestione tecnica pontili di imbarco e sbarco passeggeri o altri sistemi non frazionabili di trasporto dei passeggeri,
    - gestione impianti centralizzati di alimentazione, condizionamento e riscaldamento aeromobili,
    - gestione sistemi centralizzati di sghiacciamento aeromobili (*de-icing*),
    - gestione sistemi informatici centralizzati (informativa al pubblico, sala annunci, sistema di scalo CUTE, ecc.),
    - gestione impianti statici centralizzati di distribuzione carburanti,
    - gestione impianti centralizzati di stoccaggio e lavaggio materiali catering;
  - g) eventuali corrispettivi per l'utilizzo di beni di uso comune, tra cui, ad esempio:
    - piazzali air-side,
    - viabilità di piazzale,
    - aree di sosta breve aeromobili,
    - hall, aree disimpegno e movimentazione passeggeri;
  - h) eventuali corrispettivi per l'utilizzo di beni di uso esclusivo, tra cui, ad esempio:
    - aree scoperte;
    - aree coperte;
    - locali operativi,
    - uffici, magazzini, spogliatoi
    - banchi check-in;
  - i) servizi di assistenza a terra, se svolti in regime di monopolio<sup>12</sup>;
  - j) corrispettivo per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità<sup>13</sup>;

<sup>12</sup> Vedi capitolo 1, punto 4, lettera b).

<sup>13</sup> Vedi capitolo 1, punto 4, lettera c).

2. I centri di tariffazione relativi ai suddetti prodotti regolati devono essere opportunamente disaggregati in funzione della determinazione di tariffe applicabili agli eventuali passeggeri in transito, da correlare ai costi sottostanti.
3. Rientrano tra i prodotti non regolati:
  - a) ogni attività fornita dal Gestore aeroportuale agli Utenti dell'aeroporto, non elencata tra i servizi regolati, quali – di norma – tutte le attività di natura prettamente commerciale;
  - b) le attività strumentali al trasporto aereo svolte dal Gestore aeroportuale in concorrenza con terzi.

---

## 7.2. Struttura tariffaria

### 7.2.1. Accorpamento di prodotti regolati

1. Nell'ottica di favorire una razionalizzazione tariffaria, il Gestore può proporre in consultazione l'accorpamento di prodotti regolati, laddove tali prodotti siano rivolti a categorie omogenee di Utenti serviti.
2. I prodotti accorpati secondo quanto previsto al precedente punto 1 sono sottoposti unitariamente ai meccanismi di costruzione tariffaria previsti dal presente Modello al capitolo 8.

### 7.2.2. Basket e rimodulazione tariffaria

1. Il Gestore, nell'elaborazione della proposta tariffaria, può avvalersi del meccanismo del *basket* tariffario, attraverso:
  - a) l'aggregazione di una pluralità di prodotti regolati, da sottoporre unitariamente ai meccanismi di costruzione tariffaria previsti dal presente Modello al capitolo 8;
  - b) la successiva rimodulazione delle tariffe unitarie afferenti ai singoli prodotti accorpati, da effettuarsi avendo cura di:
    - c) garantire il rispetto dei principi sanciti dall'art. 80, comma 1, del d.l. 1/2012;
    - d) assicurare annualmente il rispetto del principio di neutralità economica;
    - e) perseguire un ragionevole riequilibrio delle tariffe dei prodotti del *basket*, adottando un sistema di prezzi efficiente, in grado di riflettere le diverse elasticità delle domande sottostanti, anche in ottica di allineamento alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali.
2. L'adozione del *basket* può essere finalizzata a:
  - a) incentivare lo sviluppo del traffico, ovvero salvaguardarne i volumi esistenti,
  - b) ottimizzare la gestione della capacità aeroportuale,
  - c) assicurare gradualità nelle variazioni dei corrispettivi unitari previsti per il periodo tariffario,
  - d) garantire l'efficienza degli investimenti,
  - e) incentivare la concorrenza tra gli aeroporti.
3. Nel caso intenda adottare meccanismi di *basket*, il Gestore, in sede di consultazione, deve:
  - a) dare puntuale evidenza dei corrispettivi unitari derivanti dall'applicazione del *basket*, così come risultanti prima e dopo la rimodulazione tariffaria;
  - b) fornire, a ciascun Utente che ne faccia richiesta, tutte le informazioni necessarie a valutare l'impatto della rimodulazione tariffaria sui propri volumi di traffico;
  - c) fornire all'Autorità tutti gli elementi necessari per effettuare un'analisi dell'impatto dell'adozione dei basket di tariffa. In particolare, verranno verificati:

- il rispetto dei principi sanciti dall'art. 80, comma 1, del d.l. 1/2012;
- d) il rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo temporale complessivamente considerato;
- e) gli impatti sui segmenti di mercato, basati su *benchmark* per aeromobile-tipo. A titolo esemplificativo e non esaustivo verranno valutati gli impatti sul segmento passeggeri (*low cost, full service*) e *cargo*;
- f) gli impatti sull'uso ottimale delle infrastrutture e sull'efficienza operativa del Gestore;
- g) gli impatti ambientali e qualitativi.

#### **7.2.3. Sub-articolazioni di tariffa**

1. Previa consultazione degli Utenti, il Gestore può adottare sub-articolazioni tariffarie che consentano un migliore utilizzo della capacità aeroportuale, ovvero per finalità di tutela ambientale, tra le quali, ad esempio:
  - a) tariffe peak / off peak,
  - b) tariffe summer / winter,
  - c) tariffe distinte per classi di tonnellaggio dell'aeromobile,
  - d) tariffe distinte per tipologie o classi di beni ad uso esclusivo;
  - e) tariffe distinte per classi di inquinamento acustico o atmosferico degli aeromobili.
2. Il Gestore adotta inoltre le sub-articolazioni e le esenzioni tariffarie previste dalla normativa vigente.

---

#### **7.3. Struttura tariffaria per aeroporti che servono la stessa città od agglomerato urbano**

1. In caso di aeroporti che servono la stessa città od agglomerato urbano, ai sensi dell'art. 74, comma 3, del d.l. 1/2012, il Gestore può richiedere, per motivi di distribuzione del traffico, di essere autorizzato dall'Autorità ad introdurre sistemi di tariffazione comuni e trasparenti da applicare a tali aeroporti, fermo restando quanto previsto dalla Direttiva 2009/12/CE all'art. 5, nonché la salvaguardia dei principi di trasparenza e di consultazione degli Utenti. A tal fine il Gestore dovrà presentare proposta motivata agli Utenti in consultazione.

---

#### **7.4. Struttura tariffaria per Reti aeroportuali**

1. Il Gestore di una Rete aeroportuale, debitamente designato, ai sensi dell'art. 74, comma 1, del d.l. 1/2012, 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 d.l. 1/2012.

**Capitolo 8. METODOLOGIA DI CALCOLO DEI DIRITTI NEL PERIODO TARIFFARIO****8.1. Contabilità analitica regolatoria e ulteriore documentazione****8.1.1. Aspetti generali**

1. Ciascun Gestore aeroportuale è tenuto annualmente a predisporre e presentare all'Autorità, entro 60 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio, la contabilità analitica certificata da società di revisione contabile che, riclassificata sulla base dei format allegati al presente Modello<sup>14</sup>, consenta:
  - a) l'individuazione dei ricavi e dei costi di pertinenza dei singoli prodotti regolati e non regolati, offerti dal Gestore agli Utenti aeroportuali, nonché dei ricavi e dei costi non pertinenti;
  - b) l'evidenza dei criteri di allocazione dei costi operativi e di capitale ai singoli prodotti regolati;
  - c) l'evidenza della riconciliazione con le risultanze del bilancio dell'esercizio coincidente con l'Anno base.
2. Contestualmente, ciascun Gestore fornisce all'Autorità comunicazione annuale a consuntivo del dettaglio delle incentivazioni erogate ai vettori aerei, sotto forma di contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento, con specificazione:
  - a) della tipologia di ciascuna incentivazione;
  - b) dei contributi, sussidi o qualsiasi altra forma di emolumento o vantaggio economico connessi a ciascuna incentivazione, delle relative fonti, della loro coerenza con quanto previsto dalla vigente normativa nazionale ed europea, ed in particolare dalla disciplina europea in materia di concorrenza e aiuti di stato;
  - c) della disaggregazione per destinatario di tali incentivazioni;
  - d) della documentazione istruttoria comprovante le risultanze, sia favorevoli che non favorevoli, del principio dell'operatore economico privato (test MEO) in conformità alla Comunicazione 2014/C 99/03 della Commissione europea sugli Aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree;
  - e) nel rispetto dell'obbligo di trasparenza e di pari accessibilità valido per tutti gli schemi di incentivi in capo ai vettori aerei, della documentazione inherente le procedure di concessione di un'incentivazione, sotto forma di contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento ai vettori aerei, in funzione dell'avviamento e sviluppo di rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza.
3. Il Gestore che redige il bilancio di esercizio sulla base dei principi IAS/IFRS è tenuto a riclassificare i prospetti di bilancio secondo gli schemi dei principi contabili italiani e, successivamente, a riconciliare questi ultimi con i prospetti di contabilità redatti sulla base dei format sopra indicati.
4. E' facoltà dell'Autorità richiedere elementi informativi aggiuntivi in ordine sia ai prodotti regolati che ai prodotti non regolati, con obbligo per il Gestore di fornire i dati richiesti entro il termine indicato dall'Autorità medesima.
5. Il Gestore è tenuto a fornire all'Autorità, oltre al dettaglio disaggregato di costi e ricavi per centro di fatturazione esistente all'Anno base, l'evidenza dell'ammontare del margine commerciale conseguito all'Anno base dall'esercizio delle attività – tra quelle non regolate – per le quali sia

<sup>14</sup> Format allegato 2 alle Linee guida applicative della Delibera CIPE n. 38/2007[http://www.enac.gov.it/la\\_regolazione\\_economica/aeroporti/contratti\\_di\\_programma/normativa\\_di\\_riferimento/linee\\_guida/index.html](http://www.enac.gov.it/la_regolazione_economica/aeroporti/contratti_di_programma/normativa_di_riferimento/linee_guida/index.html)

configurabile una 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.

6. L'Autorità si riserva di verificare periodicamente l'adeguatezza della contabilità analitica e delle modalità di riclassificazione come sopra esposte, e di proporre eventuali modifiche.

---

## **8.2. Ammissibilità e criteri di allocazione dei costi operativi (OpEx) all'Anno base**

### **8.2.1. Aspetti generali**

1. 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 fa riferimento, in sede di prima attuazione, ai criteri e principi previsti dalle Linee guida ENAC al paragrafo 5.2.1.1. e dal presente Modello. I costi operativi includono il valore dell'IRAP applicata al costo del lavoro.
2. 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 regolati, né a quelli non regolati:
  - a) oneri di natura straordinaria;
  - b) oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni;
  - c) accantonamenti di qualsiasi natura;
  - d) oneri finanziari;
  - e) oneri fiscali (ad eccezione dell'IRAP calcolata sul costo del lavoro);
  - f) oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo di servizi/attività erogati sullo scalo in favore dell'Utenza aeroportuale.

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

3. Gli oneri sostenuti dal Gestore aeroportuale per prestazioni e servizi resi a soggetti terzi e oggetto di riaddebito diretto nei confronti dei medesimi, sono registrati nella sezione "non pertinenti" dei formati di contabilità analitica allegato al Modello, in quanto non concorrenti alla definizione dei costi ascrivibili ai prodotti regolati.

---

## **8.3. Ammissibilità e allocazione dei costi di capitale (CapEx) all'Anno base**

### **8.3.1. Aspetti generali**

1. Per l'allocazione e l'ammissibilità a fini regolatori dei costi di capitale (art. 2425 c.c. voci B10.a, B10.b e art. 2424 c.c. voci B.I.2, B.I.3, B.I.6, e B.II), si applica, in sede di prima attuazione, quanto previsto dalle Linee guida dell'ENAC al paragrafo 5.2.1.1 e dal presente Modello.

## 8.4. Dinamica dei corrispettivi

### 8.4.1. *Impostazione generale*

1. Individuati i costi ammessi all'Anno base (OpEx e CapEx), per singolo prodotto regolato e per l'insieme dei prodotti non regolati esistenti all'Anno base, aggiornati all'Anno ponte in base alla variazione della sola inflazione programmata come di seguito meglio specificato, la loro evoluzione nel Periodo tariffario è determinata:
  - a) per quanto riguarda gli OpEx, dal trascinamento, nel periodo tariffario, dei costi ammessi all'Anno base, aggiornati all'anno ponte, per singolo prodotto regolato, in relazione (i) all'inflazione programmata, (ii) alla variazione dei volumi di traffico, (iii) ai coefficienti di elasticità di ciascuna voce di costo al variare del traffico, (iv) all'obiettivo di efficientamento, tutti calcolati *ex ante* per ciascuna voce di costo e per singolo prodotto, secondo i criteri esplicitati ai successivi paragrafi;
  - b) per quanto attiene ai CapEx:
    - dai costi annuali per quote di ammortamento, definite *ex ante* in relazione all'evoluzione, nel periodo tariffario, delle immobilizzazioni ammesse all'Anno base in relazione al loro periodo di ammortamento, secondo i criteri esplicitati ai successivi paragrafi;
    - dalla remunerazione annua determinata con l'applicazione del relativo tasso (WACC) sul capitale investito netto residuo, risultante al termine dell'annualità immediatamente precedente, secondo i criteri esplicitati ai successivi paragrafi;
  - c) dalle discontinuità di costo che maturano nel corso del periodo tariffario per il singolo prodotto, non rapportabili in via diretta ed immediata alla crescita del traffico, e che, stimate all'Anno base, sono attribuite ai prodotti regolati in corso di periodo, secondo i criteri esplicitati ai successivi paragrafi;
2. Definito dunque il corrispettivo unitario all'Anno base del singolo prodotto *j-esimo* (pari al rapporto fra i costi totali ammessi e le rispettive unità di servizio), e definita l'evoluzione nel Periodo dei costi operativi e di capitale ammessi, la dinamica dei corrispettivi è definita nel periodo tariffario, di durata massima di quattro anni, con l'applicazione della seguente formula:

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

dove:

- $t$  è il numero di anni di durata del periodo tariffario;
- $c_{0,j}$  rappresenta il corrispettivo unitario riconosciuto per unità di traffico per il servizio  $j$  nell'Anno ponte, comprensivo del costo di remunerazione del capitale;
- $c_{t,j}$  rappresenta il corrispettivo unitario riconosciuto per unità di traffico per il servizio  $j$  nell'anno  $t$ ;
- $P_z$  è il tasso di inflazione programmata risultante per le annualità di periodo dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile;
- $x_j$  è un parametro determinato in modo che, per il prodotto  $j$ , il valore attualizzato dei costi ammessi in ciascuna annualità (valutati in base allo sviluppo dei costi all'anno base) sia pari, nel corso del Periodo tariffario, al valore attualizzato dei corrispondenti ricavi previsti in ciascuna annualità, scontando gli importi al tasso di remunerazione nominale di cui al paragrafo 8.8;

- $k_{t,j}$  è il parametro di incremento tariffario del prodotto  $j$  per remunerare i nuovi investimenti, determinato per ogni anno  $z$  in base agli investimenti realizzati nell'anno immediatamente precedente, in modo tale che la variazione del valore attualizzato dei costi riconosciuti per i nuovi investimenti sia pari alla variazione del valore attualizzato dei ricavi aggiuntivi previsti, scontando gli importi al tasso di remunerazione nominale di cui al paragrafo 8.8;
- $v_{z,j}$  è il parametro di incremento tariffario del prodotto  $j$  definito per ciascun anno  $z$  del periodo tariffario in ragione del preconsuntivo degli oneri incrementalii legati all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari e calcolato in modo che la variazione del valore attualizzato dei costi aggiuntivi stimati sia pari alla variazione del valore attualizzato dei ricavi aggiuntivi previsti, scontando gli importi al tasso di remunerazione nominale di cui al paragrafo 8.8, al lordo delle imposte;
- $\varepsilon_{z,j}$  è il parametro che tiene conto del superamento o del mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale relativi al prodotto  $j$ , come stabiliti per ciascuna annualità  $z$  del periodo.

#### **8.4.2. *Dinamica nel periodo dei costi operativi ammessi all'Anno base***

1. In applicazione dei principi e dei criteri fissati dal presente Modello, il Gestore provvede a calcolare *ex ante*, per ciascuna annualità del periodo tariffario, la variazione delle singole voci dei costi operativi relative al singolo prodotto regolato, definita, sulla base dei costi ammessi all'Anno base, aggiornati in termini di inflazione all'Anno ponte<sup>15</sup>, in ragione:

- della variazione del traffico ( $\Delta t$ ) attesa nelle annualità del Periodo considerato;
- dell'elasticità ( $\eta$ ) delle singole voci di costo operativo al variare del traffico (WLU);
- dell'obiettivo di incremento della produttività da efficientamento ( $\pi_e$ ) proposto in consultazione dal Gestore per le annualità del periodo tariffario (v. anche paragrafo 8.4.4);
- del tasso di inflazione programmata ( $P$ ) risultante – per le annualità corrispondenti a quelle del periodo tariffario – dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile. Qualora i dati disponibili non coprissero l'intera durata del periodo tariffario, il Gestore può far riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima del dato per le annualità residue del periodo.

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

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

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

2. Le variazioni annue del canone di concessione aeroportuale e del canone di concessione dei servizi di sicurezza sono definite, per ciascuna annualità del Periodo tariffario, in base alle metodologie di calcolo previste, rispettivamente, dal Decreto inter-dirigenziale 30 giugno 2003 e ss.mm.ii. e dal Decreto del Ministero dei Trasporti del 13 luglio 2005. Il Gestore provvede tuttavia a sostituire nel calcolo ai volumi di traffico (WLU) consuntivati, cui fanno riferimento i suddetti decreti, i volumi di traffico (WLU) previsti per ciascuna annualità del periodo tariffario dal Documento di Consultazione.

<sup>15</sup> L'aggiornamento all'Anno ponte ( $C_{AP}$ ) dei costi operativi ammessi all'Anno base ( $C_{AB}$ ), è calcolato come segue:

$$C_{AP} = C_{AB} * (1 + P_{AP})$$

dove  $P_{AP}$  è il tasso di inflazione programmato per l'Anno Ponte risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile.

3. I corrispettivi regolati definiti in base al presente Modello includono tra i costi ammessi il 100% del canone di concessione aeroportuale, anziché la quota ridotta ex art.11 *decies* della legge 248/2005.

#### **8.4.3. *Elasticità ( $\eta$ ) delle singole voci di costo operativo al variare del traffico (WLU)***

1. Nelle more dell'analisi che verrà effettuata dall'Autorità, previa richiesta di dati ai Gestori aeroportuali, in merito ai coefficienti di elasticità ai volumi di traffico per singola voce di costo, tali coefficienti assumono valori costanti nel periodo tariffario e pari a quelli riportati nella tabella seguente, già presente nelle Linee guida ENAC:

Costi	Elasticità $\eta$
Costo del lavoro	<b>0,35</b>
Materiali di consumo	<b>0,30</b>
Manutenzioni	<b>0,20</b>
Pulizie	<b>0,25</b>
Utenze	<b>0,15</b>
Prestazioni di terzi	<b>0,25</b>
Spese generali	<b>0,20</b>
Godimento beni di terzi	<b>0,25</b>

2. A seguito delle analisi di cui al punto 1 del presente paragrafo, i suddetti valori di elasticità potranno essere ridefiniti.
3. L'aggiornamento terrà conto, fra l'altro, dei dati storici dei Gestori, nonché dei dati derivanti da analisi di *benchmark* internazionali su aeroporti di analoga dimensione. L'indagine storica è finalizzata dunque a rilevare se, e quanto, la variazione dei costi storici del Gestore risulti allineata ai valori *benchmark* o se viceversa siano necessarie per il futuro azioni di recupero di capacità produttiva inutilizzata, volte al contenimento dei costi.
4. Ove all'Anno base sia in atto o prevedibile un *trend* negativo del traffico, a livello di sistema o di singolo scalo, riassorbibile nel breve periodo, l'elasticità definita *ex ante* in via programmatica sarà posta uguale a zero, in considerazione della temporanea rigidità dei costi operativi contrattualizzati. Ne deriva che per tali annualità, i costi operativi ammessi saranno quelli dell'annualità precedente, aggiornati tramite l'applicazione dell'inflazione programmata e del coefficiente di efficientamento.

#### **8.4.4. *Obiettivo di efficientamento***

1. Per quanto riguarda il coefficiente di riduzione legato all'efficientamento ( $\pi_e$ ), il relativo valore sarà fissato dall'Autorità in base a valutazioni quantitative (parametriche e non) basate sui dati storici dei Gestori, così da definire un incremento di produttività annuo di un Gestore aeroportuale rappresentativo.
2. Nelle more di tali valutazioni quantitative, il Gestore utilizza l'obiettivo di efficientamento definito, sulla base di quanto indicato al punto 2.f del paragrafo 4.1.1, in esito alla consultazione con gli Utenti.
3. Tale valore, tuttavia, non potrà essere inferiore ad un valore di soglia ( $0,3 \cdot \bar{P}$ ), dove  $\bar{P}$  è pari al tasso medio di inflazione programmata per le annualità del periodo tariffario, sulla base dell'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile.

#### **8.4.5. *Profit Sharing***

1. A partire dal secondo periodo tariffario, il Gestore predisporrà la proposta di revisione tariffaria in modo che i costi operativi del nuovo Anno base (che corrisponde al penultimo anno del periodo tariffario in fase di conclusione) possano essere incrementati, nel limite massimo dello 7%

concordato nella consultazione relativa al periodo tariffario precedente, per tenere conto, in quota parte, dell'eventuale eccedenza di produttività conseguita dal Gestore rispetto agli obiettivi che erano stati fissati *ex ante* per il periodo tariffario precedente.

2. Tale eccedenza di produttività è determinata dalla differenza tra:
  - i costi operativi previsti *ex ante* per il penultimo anno del periodo tariffario in fase di conclusione, eventualmente rideterminati nel corso del periodo tariffario stesso per tenere conto delle variazioni del traffico intervenute rispetto alle previsioni, a parità di elasticità, e
  - i costi operativi consuntivati per la stessa annualità di cui sopra, come risultanti dalla contabilità analitica per i prodotti regolati.
3. L'eccedenza di produttività come sopra calcolata, sarà contabilizzata – nella misura massima dello  $Z\%$  convenuto in consultazione – separatamente rispetto ai costi emergenti dalla contabilità analitica dell'Anno Base di riferimento del nuovo periodo tariffario, in quanto non assoggettabile, nel nuovo periodo tariffario, alla variazione ( $\Delta r \cdot \eta$ ) di cui al paragrafo 8.4.2.
4. Nel documento di rendicontazione di fine periodo, presentato nell'ambito della nuova consultazione che si tiene all'Anno ponte (che corrisponde all'ultimo anno del periodo tariffario in fase di conclusione), il Gestore comunica i dati di consuntivo come sopra determinati.
5. Il *"profit sharing"* è riconosciuto a condizione che, per gli anni fra il primo ed il penultimo del Periodo tariffario precedente, i valori annuali dell'indice sintetico  $q$  di qualità definito nel *Piano della Qualità*, di cui al paragrafo 8.14.4, punto 10, lettera c), abbiano assunto valore maggiore o uguale a zero, e che il raggiungimento degli obiettivi di qualità non sia maturato in concomitanza di flessioni del traffico.

#### **8.5. 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, in alternativa:
  - a) per il valore corrente netto, espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al paragrafo 8.7 (CIN rivalutato);
  - b) per il valore contabile netto (CIN contabile).In entrambi i casi, il valore deve essere assunto al netto delle rivalutazioni *ex lege* eventualmente effettuate nel corso degli anni.
2. La scelta tra le due opzioni effettuata dal Gestore per il primo periodo regolatorio sarà vincolante anche per i successivi periodi regolatori.
3. All'opzione del CIN rivalutato è associato un tasso di remunerazione reale del capitale; viceversa, all'opzione del CIN contabile è associato un tasso di remunerazione nominale del capitale, così come indicato anche dalla Delibera CIPE 38/2007.
4. Nel caso in cui il Gestore si avvalga dell'opzione del CIN rivalutato, il Capitale Investito Netto, individuato all'Anno base di ciascun periodo tariffario per i corrispettivi regolati, è costituito dalle voci che seguono (nel caso contrario valgono le precisazioni di cui al successivo punto 10 del presente paragrafo):
  - a) Immobilizzazioni materiali ed immateriali, realizzate dal Gestore in autofinanziamento (e pertanto al netto dei contributi pubblici), espresse al loro valore corrente, 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 di esercizio all'Anno base, calcolato come di seguito indicato.

I crediti verso clienti, iscritti a bilancio, incrementati del valore del fondo svalutazione crediti<sup>16</sup>, sono allocati al singolo prodotto (regolato, non regolato, non pertinente) secondo il criterio di pertinenza, o, in alternativa, in base al *driver* del fatturato. I crediti così allocati sono considerati nel limite del 25%<sup>17</sup> dei costi regolatori ammessi per singolo prodotto 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 regolato rispetto al limite di cui sopra, deve essere ribaltata sui prodotti non regolati e non pertinenti, in base al *driver* del fatturato.

I debiti verso fornitori, iscritti a bilancio, sono allocati al singolo prodotto (regolato, non regolato, 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 possono essere allocati ai prodotti regolati afferenti al passeggero (Imbarco Pax, Sicurezza Pax e stiva, PRM), allo scopo di non far gravare su di esso l'onere di dilazioni imputabili ad altri.

Una volta allocati, i crediti ed i debiti come sopra illustrato, si procede al calcolo del relativo saldo per singolo prodotto.

- 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 deve scomputare l'ammontare delle progettazioni iscritte a LIC, che verranno riconosciute in tariffa attraverso il parametro *k* di cui al paragrafo 8.10.1, previa entrata in esercizio dell'opera cui afferisce la progettazione medesima;
- d) Immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici, ammissibili a fini tariffari nei casi, nei limiti ed alle condizioni ammessi dalla Delibera CIPE 38/2007 e ss.mm.ii. ed alla sez. 4 delle Linee guida ENAC, per privatizzazioni avvenute rispettivamente prima della Delibera CIPE n. 86/2000 e dopo la delibera CIPE n. 38/2007.

Il valore del CIN all'Anno base è aggiornato all'Anno ponte in ragione dell'inflazione programmata prevista per tale annualità, seguendo la medesima metodologia sviluppata al seguente punto 6 per l'aggiornamento annuale nel corso del Periodo tariffario.

5. Nel caso di CIN rivalutato, la remunerazione relativa all'Anno base ed a ciascun anno del Periodo tariffario è calcolata *ex ante*, applicando il WACC reale *pre-tax*, definito secondo le modalità di cui al paragrafo 8.8, al valore del CIN di inizio anno.
6. Lo sviluppo, per ciascun anno *t* del Periodo tariffario, delle immobilizzazioni materiali ed immateriali esistenti all'Anno base (sia autofinanziate che, nei casi, limiti e condizioni ammessi dalla delibera CIPE 38/2007 al paragrafo 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:

<sup>16</sup> Come previsto dalla Delibera CIPE n. 38 /2007, punto 3.2 pag. 5 , e dalle Linee Guida applicative ENAC, pag. 8 punto 23 lettera c)

<sup>17</sup> Come previsto dalla Delibera CIPE n. 38 /2007, punto 3.2 lettera e), pag. 5

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

dove:

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

con:

- P* tasso di inflazione programmata, per ciascun anno del Periodo regolatorio, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile;
- (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 paragrafo 8.7, 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.

7. Lo sviluppo, per ciascun anno *t* del Periodo tariffario, del saldo crediti/debiti allocato al singolo prodotto si ottiene moltiplicando il valore dell'anno precedente per il tasso di inflazione programmata, per le annualità del Periodo tariffario, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile;
8. Per quanto attiene invece alla dinamica nel periodo delle lavorazioni in corso, il valore ammesso all'Anno base sarà tenuto costante, fino ad eventuale entrata in esercizio dell'opera nel periodo, e aggiornato annualmente, in ragione della media aritmetica del tasso di inflazione programmata, per le annualità del Periodo tariffario, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile;
9. 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 paragrafo 8.6.
  - b) eventuali misure di mitigazione dell'impatto ambientale e prescrizioni di ottemperanza fissate dal provvedimento di valutazione di compatibilità ambientale emesso sul Piano di sviluppo aeroportuale o sul singolo progetto dai Ministeri competenti, portate a costo dell'opera dal momento di inizio di realizzazione dell'opera progettata ed assoggettata a valutazione ambientale ed urbanistica.
10. Nel caso in cui il Gestore non si avvalga dell'opzione della rivalutazione dei cespiti (CIN contabile), il CIN individuato all'Anno base di ciascun Periodo tariffario è costituito dalle stesse voci illustrate al precedente punto 4, 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 devono essere annualmente aggiornate in ragione del tasso di inflazione programmato.

#### 8.6. Aliquote di ammortamento

1. Per l'ammortamento tecnico-economico delle immobilizzazioni materiali, la vita utile e le conseguenti aliquote tecnico-economiche di ammortamento sono 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"* .
2. Per immobilizzazioni le cui tempistiche di aggiornamento e/o sostituzione sono stabilite da apposita normativa, le aliquote di ammortamento tecnico-economiche sono coerenti con dette tempistiche. Al riguardo, il Gestore fornisce informativa agli Utenti in sede di consultazione.
3. 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	VITA UTILE (anni)	ALIQUOTA
<b>IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI</b>		
Piste, Piazzali	<b>30</b>	<b>3.33%</b>
Impianti pista	<b>10</b>	<b>10%</b>
Aerostazioni passeggeri e merci	<b>25</b>	<b>4%</b>
Costruzioni leggere	<b>10</b>	<b>10%</b>
Baggage Handling System (BHS)	<b>10</b>	<b>10%</b>
Mezzi di piazzale carico e scarico	<b>10</b>	<b>10%</b>
Autovetture	<b>5</b>	<b>20%</b>
Attrezzature varia e minuta	<b>10</b>	<b>10%</b>
Mobili e Arredi	<b>10</b>	<b>10%</b>
Hardware	<b>5</b>	<b>20%</b>
Terreni oggetto di espropriazioni	<b>Vedi successivo punto 2</b>	
<b>IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI</b>		
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	<b>5</b>	<b>20%</b>
Programmi software	<b>3</b>	<b>33.33%</b>
Altre immobilizzazioni immateriali	<b>5</b>	<b>20%</b>

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.

4. Per gli oneri di cui al precedente paragrafo 8.5, punto 9, lettera a), è applicata, previa acquisizione al demanio del terreno, un'aliquota di ammortamento commisurata al valore di esproprio definito dalle normative vigenti ed alla durata residua della concessione (ammortamento finanziario), dalla data di acquisizione al demanio e sino all'entrata in esercizio dell'intervento alla cui realizzazione è strumentalmente destinato il terreno medesimo, nel limite comunque della quota di esso destinato alla realizzazione dell'opera. A partire da tale data, il valore residuo del terreno è ammortizzato con la medesima aliquota del cespite insidente sull'area.

## 8.7. Indice di rivalutazione

- Il Gestore, nel caso in cui si avvalga dell'opzione della rivalutazione dei cespiti di cui al paragrafo 8.5, punto 4, provvede all'Anno base di ogni periodo tariffario all'aggiornamento del valore residuo dei cespiti autofinanziati, sulla base dell'indice degli Investimenti Fissi Lordi che è annualmente pubblicato sul sito dell'Autorità.

## 8.8. Tasso di remunerazione del capitale investito

### 8.8.1. Formula generale

- La remunerazione spettante al Gestore sul capitale investito netto riconosciuto è determinata secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento, capitale di rischio e di indebitamento, comunemente stimato utilizzando la metodologia del Capital Asset Pricing Model (CAPM), già utilizzato nei precedenti periodi di regolazione e applicato comunemente anche in altri settori regolati (es. AGCOM, AEEGSI), in base alla seguente formula:

$$R = g \cdot \frac{R_d (1 - t)}{1 - T} + (1 - g) \cdot \frac{R_e}{1 - T}$$

dove:

$R_d$  è il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;

$R_e$  è il tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio;

$g$  è la quota di indebitamento finanziario del Gestore (*gearing*);

$(1-g)$  è la quota di capitale proprio del Gestore;

$t$  rappresenta lo "scudo fiscale";

$T$  è l'aliquota fiscale sul reddito del Gestore;

$R$  è il tasso medio ponderato del costo di capitale (**WACC**) netto, ossia il tasso di remunerazione del capitale (al netto della tassazione) definito in termini nominali; tale tasso va convertito in termini reali attraverso la formula di Fisher:

$$R_{reale} = \frac{1 + R}{1 + \bar{P}} - 1$$

dove:

$\bar{P}$  è la media aritmetica dei tassi di inflazione programmati per le annualità del periodo tariffario risultanti dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile.

- Le variabili del WACC possono essere utilmente distinte in variabili endogene ed esogene all'impresa, vale a dire variabili che derivano in tutto o in parte dalle scelte economiche e finanziarie dell'impresa e variabili che non dipendono da tali scelte bensì dalle dinamiche dei mercati nazionali ed internazionali.
- Sono incluse nella prima categoria: la struttura finanziaria, il premio sul debito, il coefficiente beta.
- Nella seconda categoria sono incluse invece le variabili del tasso privo di rischio, del premio di mercato e dell'aliquota fiscale. Il tasso privo di rischio e l'aliquota fiscale derivano infatti dal costo di indebitamento pubblico e dalle politiche fiscali del governo nazionale, mentre il premio di mercato dal rendimento del mercato complessivo in cui l'impresa opera.
- La distinzione tra variabili esogene ed endogene è funzionale alla definizione del metodo di calcolo più appropriato per tener conto dell'efficienza del costo opportunità. Difatti, le variabili esogene,

non essendo influenzate da comportamenti aziendali possono riferirsi a fonti pubbliche che forniscono valori predeterminati su cui nessuna valutazione di efficienza sarebbe pertinente. Differentemente, le variabili endogene, essendo influenzate dalle caratteristiche e dalle scelte della singola azienda necessitano di tecniche di calcolo per la misurazione dell'efficienza.

#### **8.8.2. Variabili esogene**

1. Il *risk free rate (rfr)* è dato dalla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d'Italia con riferimento ai 12 mesi antecedenti la data di avvio della consultazione.
2. Il *premio per il rischio (erp)* rappresenta il premio, rispetto ad un investimento privo di rischio, di un investimento azionario che per sua natura tratta capitali di rischio ed è quindi valutato come differenza tra il rendimento complessivo del mercato azionario ed il rendimento delle attività finanziarie prive di rischio. L'Autorità ritiene di fissare per l'*erp (equity risk premium)* un valore pari al **5,5%**; detto valore risulta in media coerente con il *range* dato dai valori calcolati come media aritmetica e media geometrica riportati dallo studio di Dimson, Marsh, Staunton e Wilmot (Credit Suisse Yearbook 2017), basato sull'approccio delle serie storiche, nonché coerente con il valore dell'*erp* stimato dalle autorità di regolazione nazionali.
3. Con riferimento al *tax rate (T)* ed allo scudo fiscale (*t*), occorre precisare che le imposte societarie considerate sono le seguenti:
  - a) Imposta sul reddito delle società (IRES);
  - b) Imposta regionale sulle attività produttive (IRAP).

Stante la differente natura delle due imposte, riferita sia alla base imponibile che all'indeducibilità degli oneri finanziari sull'IRAP, la sola aliquota IRES è utilizzata per quanto riguarda lo scudo fiscale degli oneri finanziari, mentre la somma delle due imposte è assunta per il calcolo dell'aliquota incidente sul reddito societario. Si tratta di un'aliquota teorica, che approssima il fatto che le basi imponibili non sono coincidenti e che le regioni hanno facoltà di variare l'aliquota IRAP. Tale metodologia, la cui formula è riportata al precedente paragrafo 8.8.1, punto 1, garantisce la stabilità del calcolo durante il periodo regolatorio considerando le aliquote ordinarie vigenti all'anno base.

#### **8.8.3. Struttura finanziaria (gearing)**

1. La struttura finanziaria fornisce informazioni sul *mix* delle fonti di finanziamento scelto dall'azienda. L'indicatore principale della struttura finanziaria, utilizzato ai fini del calcolo del *WACC*, è il cosiddetto *gearing (g)* che misura il rapporto tra il totale dei debiti finanziari a breve e medio-lungo termine (*D*) ed il totale delle fonti di finanziamento, rappresentate, oltre che dai citati debiti a breve e medio-lungo termine, dal valore dell'*Equity (E)*, per cui  $g = (D/(D+E))$ .
2. Il valore dell'indebitamento finanziario (*D*) è da assumersi, in coerenza con quanto previsto dalle altre autorità di regolazione nazionali e seguendo la prassi internazionale, sulla base dell'indebitamento lordo annuale, calcolato come media dell'anno solare coincidente con l'Anno base.
3. L'*Equity (E)*, di norma coincidente con il patrimonio netto, è derivato dall'ultimo valore disponibile della corrispondente voce di stato patrimoniale, come risultante dal bilancio di esercizio riferibile all'Anno base.
4. Per le imprese quotate in borsa, è possibile fare riferimento, per il valore dell'*Equity* di cui al punto precedente, ai valori di mercato (*Market Capitalisation*).

#### 8.8.4. **Costo del debito**

- Il costo medio del debito ( $R_d$ ) rappresenta quanto pagherebbe un'impresa secondo le condizioni di mercato per ottenere un finanziamento. Tale indicatore è costituito da due componenti, il *risk free rate* ( $rfr$ ) e il *premio sul debito* ( $pd$ ), secondo la seguente relazione:

$$R_d = rfr + pd$$

- Il premio sul debito ( $pd$ ) da attribuirsi al singolo Gestore, legato al rating della società, è calcolato come differenza tra il costo medio del debito finanziario specifico del Gestore ed il *risk free rate*.
- Il costo medio del debito finanziario specifico del Gestore è calcolato come rapporto tra oneri finanziari e debito finanziario, con riferimento all'Anno base; per *oneri finanziari* si considera la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari", mentre per *debito finanziario* si considera l'indebitamento medio lordo annuo, come definito al paragrafo precedente.
- Il premio sul debito ( $pd$ ) è ammesso nel limite massimo di 2 punti percentuali, riservandosi comunque l'Autorità di avviare verifiche sulle condizioni di accesso al credito di società concessionarie di infrastrutture pubbliche aeroportuali, consolidatesi sul mercato specifico e con volumi di traffico significativi.
- Nella costruzione del premio al debito potrà tenersi conto di condizioni specifiche ed oggettive di accesso al credito del singolo Gestore espresse dal *rating* ad esso assegnato (valore medio ultimi 12 mesi) e dallo spread medio applicato per categorie similari di rating (nel medesimo periodo).
- Sono 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).

#### 8.8.5. **Costo dell'equity**

- Il costo del capitale di rischio è determinato secondo la seguente relazione:

$$R_e = rfr + \beta_e \cdot erp$$

con

$R_e$  costo del capitale di rischio;

$rfr$  *risk free rate*

$\beta_e$  *equity beta* (misura il rischio sistematico non diversificabile di un titolo azionario)

$erp$  (*equity risk premium*): premio sul capitale di rischio

- I parametri  $rfr$  ed  $erp$  sono determinati secondo quanto indicato al paragrafo 8.8.2.
- Il coefficiente  $\beta_e$  (*equity beta*) è generalmente misurato dalla covarianza dei rendimenti dell'investimento specifico con i rendimenti di un portafoglio di mercato. Ne consegue che il  $\beta_e$  può essere derivato direttamente dal mercato azionario per le società quotate in borsa, mentre per le società non quotate deve essere ricavato indirettamente, tramite il ricorso a valori derivati da un campione di società quotate paragonabili (*comparables*), motivandone la scelta.
- Pertanto, per le società aeroportuali italiane, si procede secondo le metodologie di seguito riportate:
  - Il  $\beta_e$  (*equity*) di riferimento per società aeroportuali italiane non quotate (o quotate da meno di due anni) è ricavato dal Gestore indirettamente, con la metodologia di cui ai successivi punti 5, 6, 7, 8, 9, tramite il ricorso ai singoli  $\beta_e$  del campione di cui al punto 3,

derivati da serie storiche di osservazioni settimanali su di un periodo di 3 anni che si conclude con l'Anno base. Le stime degli *equity beta* relativi alle singole società aeroportuali europee quotate, appartenenti al campione, devono essere quelle fornite da primarie società finanziarie internazionali (ad esempio Bloomberg, Datastream, ecc.).

- b) Il  $\beta_e$  (*equity*) di riferimento per le società di gestione italiane quate nella borsa valori da più di due anni, ricavato con la metodologia di cui ai successivi punti 5, 6, 8, 9, è quello specifico della società, pari alla media aritmetica delle rilevazioni settimanali registrate nel triennio che si conclude con l'Anno base. Per le società di recente quotazione, può farsi ricorso a un periodo di osservazioni più breve, comunque non inferiore a due anni. L'Autorità si riserva di confrontare i valori di *beta* determinati ai punti precedenti con quelli derivabili dai *benchmarking* internazionali per aeroporti paragonabili.

5. Ciascuno dei coefficienti *equity beta* come sopra individuati ("raw beta") deve essere corretto secondo la metodologia proposta da Bloomberg e di seguito indicata per ricavare l'*adjusted equity beta* ( $\beta_{e,adj}$ ):

$$\beta_{e,adj} = \beta_{raw} \cdot \frac{2}{3} + 1 \cdot \frac{1}{3}$$

6. Una volta individuato ciascun *adjusted equity beta*, esso deve essere depurato della leva finanziaria specifica ("delevering"). A tal fine, si procede a derivare l'*asset beta* ( $\beta_a$ ) di ciascuna società considerata, utilizzando la metodologia standard di *delevering* di cui alla formula seguente:

$$\beta_a^i = \frac{\beta_{e,adj}^i}{\left(1 + (1 - t^i) D^i / E^i\right)}$$

dove:

$\beta_a^i$  *asset beta* della società *i-esima*

$\beta_{e,adj}^i$  *equity beta* della società *i-esima*

$t^i$  aliquota di imposta sul reddito della società *i-esima del campione* (scudo fiscale)

$D^i/E^i$  leva finanziaria, dove  $E^i$  e  $D^i$  si riferiscono alla società *i-esima del campione*, laddove per  $E$ , essendo le società qui considerate quotate, andrà considerato il valore di mercato (*market capitalisation*)

7. Per le società italiane non quotate, l'*asset beta* sarà determinato come media aritmetica degli *asset beta adjusted* delle singole società del campione di riferimento, come sopra ricavati.
8. Al fine di applicare la leva nozionale si procede al *relevering* degli *asset beta* sopra individuati, così da ricavare l'*equity beta* da attribuire alla società aeroportuale italiana considerata. Il *relevering* è effettuato secondo la seguente formula:

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

9. Ai fini del presente Modello, per il parametro  $(D^*/E^*)$  di cui al punto precedente deve essere assunto un valore nozionale pari a 1, corrispondente ad un *gearing* del 50%, in linea con il livello medio di leva espresso da un campione rappresentativo di aeroporti europei.
10. Fattori correttivi dell'*equity beta* non sono di norma ammessi. L'Autorità potrà valutare se sussistano condizioni straordinarie di rischiosità, divergenti rispetto a quelle espresse dal campione di società quotate, che – a fronte del livello di *erp* sopra definito – non possano essere adeguatamente fronteggiate ricorrendo a quanto previsto al paragrafo 8.9, e che possano

oggettivamente giustificare limitati e transitori correttivi al fattore *beta* per il periodo tariffario posto in consultazione.

#### **8.8.6. Tabella riepilogativa**

##### *Prospetto di calcolo del WACC*

1	$g=D/(D+E)$	<i>gearing</i>
2	$(1-g)=E/(D+E)$	quota di capitale proprio del Gestore
3	$rfr$	<i>risk free rate</i>
4	$pd$	premio sul debito
5	$Rd = rfr + pd$	costo ammesso del capitale di debito
6	$erp$	equity risk premium
7	$\beta_a$	asset beta
8	$\beta_e$	equity beta
9	$R_e = rfr + \beta_e \cdot erp$	costo del capitale di rischio
10	$t$	Scudo fiscale (aliquota Ires)
11	$T$	tax rate complessivo
12	$R_{(nom, lordo)} = R_d \cdot (1-t) \cdot g + R_e \cdot (1-g)$	WACC <i>post-tax</i> nominale
13	$R_{(nom, netto)} = R_{(nom, lordo)} / (1-T)$	WACC <i>pre-tax</i> nominale
14	$P$	tasso di inflazione programmata
15	$R_{(reale, netto)} = ((1+R_{(nom, netto)}) / (1-P)) - 1$	WACC <i>pre-tax</i> reale

#### **8.9. 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. 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.
2. Su segnalazione di ENAC, l'Autorità può valutare l'applicazione temporanea di contenute misure incrementative del WACC.

#### **8.10. Stima delle discontinuità di costo**

##### **8.10.1. Parametro *k***

1. Ai fini della consultazione di cui al capitolo 3, il Gestore fornisce evidenza programmatica, come stimabile all'Anno ponte, del parametro *k* di cui alla formula tariffaria del paragrafo 8.4.1, punto 2, determinando i costi regolatori stimati per i nuovi investimenti, per ciascun anno del periodo tariffario, in ragione:
  - a) per le *lavorazioni in corso*: della remunerazione, calcolata applicando il tasso di remunerazione di cui al paragrafo 8.8 sul valore stimato del saldo della movimentazione delle lavorazioni in corso, risultante dalla somma algebrica delle lavorazioni incrementali e delle lavorazioni cessanti per effetto dell'entrata in esercizio del rispettivo cespite;

- b) per le *opere realizzate* (entrate in esercizio):
- della remunerazione, calcolata applicando il tasso di remunerazione di cui al paragrafo 8.8 sul valore dell'opera;
  - delle pertinenti quote di ammortamento;
  - dei costi operativi gestionali (a titolo di esempio: utenze, manutenzioni, pulizie, ecc.) ad esse direttamente correlate;
- c) per gli interventi di manutenzione straordinaria:
- della remunerazione, calcolata applicando il tasso di remunerazione di cui al paragrafo 8.8 sul valore dell'intervento, capitalizzato;
  - della pertinente quota di ammortamento, stimata di norma in ragione dell'aliquota di ammortamento applicabile al cespote oggetto degli interventi manutentivi;
- d) per le espropriazioni e le acquisizioni di aree:
- della remunerazione, calcolata applicando il tasso di remunerazione di cui al paragrafo 8.8;
  - della pertinente quota di ammortamento, stimata secondo quanto previsto al paragrafo 8.6, punto 2.
2. Ai fini di quanto sopra, il Gestore provvede alla stima del parametro *k* per singola annualità del periodo considerato, tenendo conto delle voci di costo (di cui al precedente punto) afferenti agli investimenti che prevede saranno realizzati nell'annualità immediatamente precedente, come indicato nel Piano quadriennale degli interventi allegato al *Documento di consultazione*.
3. Per quanto attiene, nello specifico, agli oneri di progettazione, il Gestore scomputa, dal valore delle lavorazioni in corso stimate per ciascuna annualità del Periodo tariffario, l'ammontare delle progettazioni che, al pari di quelle già iscritte a LIC all'Anno base, saranno computate in tariffa attraverso il parametro *k* nell'anno successivo a quello di prevedibile entrata in esercizio dell'opera cui afferisce la progettazione medesima.

#### **8.10.2. *Parametro v***

1. In occasione della consultazione di cui al capitolo 3, al fine di fornire agli Utenti dell'aeroporto un'adeguata informativa in ordine all'andamento del livello dei singoli diritti aeroportuali nel corso di ciascuna annualità del periodo tariffario, il Gestore provvede alla definizione, in via programmatica, del parametro *v*, determinando i costi regolatori stimati per oneri incrementalii legati all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari, la cui manifestazione sia già prevedibile all'Anno ponte di ciascun Periodo tariffario.
2. Soggiacciono alle previsioni di cui al presente paragrafo anche gli oneri sostenuti dal Gestore per la contribuzione al fondo istituito dall'art. 1, comma 1328 della Legge n. 296/2006 (Legge Finanziaria 2007) per il finanziamento del servizio antincendio negli aeroporti, qualora non già considerati fra i costi operativi all'Anno base. In tal caso, detti oneri di contribuzione sono definiti sulla base del dato di traffico pre-consuntivato o previsto, in relazione a ciascun anno del periodo.
3. Nel corso del monitoraggio annuale, gli oneri non prevedibili all'Anno ponte e sopraggiunti per disposizioni di legge o regolamentari, connessi ai prodotti regolati, saranno ammessi a tariffa attraverso il parametro *v*, con obbligo di informativa agli Utenti nel corso della consultazione annuale di cui al capitolo 5.

#### **8.10.3. *Poste figurative***

1. Al fine di assicurare gradualità all'evoluzione tariffaria, è consentita l'inclusione di poste figurative (positive o negative) tra i costi ammessi di un prodotto regolato, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione di tali costi rispetto all'anno di effettiva competenza.

2. L'inserimento di poste figurative tra i costi ammessi è consentita a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo temporale complessivamente considerato.
3. Le poste figurative a debito o a credito del Gestore, definite *ex ante* e capitalizzate con l'applicazione del tasso di remunerazione nominale definito per il periodo tariffario, devono essere evidenziate in sede di consultazione per singola annualità e per singolo prodotto regolato.
4. Il calcolo dei parametri tariffari  $x$ ,  $k$ , e  $v$  relativi ad un prodotto regolato dovrà tenere conto dell'inclusione di tali poste figurative.
5. In conformità al principio di neutralità economico-finanziaria, il saldo delle poste figurative deve annullarsi entro il periodo tariffario, salvo differente intesa raggiunta tra Gestore ed Utenti.

---

#### **8.11. Trattamento del margine commerciale**

1. In attesa di specifiche ed approfondite indagini conoscitive, finalizzate ad accertare il grado di concorrenzialità e di gestione efficiente di ciascun aeroporto, al fine di più correttamente valutare – a fronte di posizioni diversificate in letteratura economica – costi e benefici dei possibili interventi di regolazione delle attività di natura commerciale, ed a fronte dell'obbligo per il Gestore di fornire all'Autorità specifici dati di contabilità regolatoria relativamente al margine commerciale secondo quanto stabilito al paragrafo 8.1.1, punto 5, in fase di prima applicazione del modello di regolazione è consentita l'applicazione del regime tariffario di tipo *duall till*, nel quale il Gestore provvede a determinare in quale misura e con quali modalità tener conto delle entrate commerciali. L'Autorità si riserva tuttavia di applicare i correttivi ritenuti necessari a: (i) garantire la promozione della concorrenza secondo condizioni di economicità e redditività, (ii) garantire adeguato accesso alle infrastrutture, (iii) incentivare l'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli Utenti, le imprese ed i consumatori, laddove le politiche imprenditoriali dei Gestori risultino non orientate in tal senso e in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti.

---

#### **8.12. Proposta definitiva della Dinamica tariffaria e monitoraggio annuale**

1. Tenuto conto degli esiti della Consultazione e degli impegni con gli Utenti assunti per il periodo tariffario, il Gestore provvede a trasmettere all'Autorità, nei termini previsti al capitolo 5, la proposta definitiva relativa al corrispettivo medio unitario per singolo Prodotto regolato e per ciascuna annualità del Periodo tariffario, in applicazione della formula di seguito richiamata:

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

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

2. Per la prima annualità del Periodo tariffario, i diritti sono inclusivi dei parametri  $k$  e  $v$  relativi agli investimenti ed alle discontinuità di costo maturate nell'Anno ponte, secondo le modalità illustrate al paragrafo 8.10.
3. Il Gestore provvederà agli adempimenti successivi necessari per la comunicazione alle reti delle biglietterie IATA, secondo quanto previsto al capitolo 5.
4. Ove non sia stato diversamente convenuto tra le parti in esito alla Procedura di Consultazione tenutasi nell'Anno Ponte, il Gestore provvederà ad attivare una nuova consultazione a fine periodo

tariffario, anche in coincidenza con la Consultazione annuale relativa all'annualità coincidente con l'Anno ponte del nuovo periodo tariffario, al fine di fornire una rendicontazione di fine periodo di cui tenere conto nella costruzione dell'aggiornamento tariffario. Tale rendicontazione costituirà comunque parte del *Documento di Consultazione* da mettere a disposizione degli Utenti e dell'Autorità, come previsto al capitolo 4.

5. Per i costi annuali effettivi relativi al parametro tariffario  $k$ , il Gestore provvede a presentare ad ENAC e all'Autorità, 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 lo stato rilevato al 31 agosto degli adempimenti relativi a ciascuno degli investimenti previsti per l'annualità in corso dal *Piano quadriennale degli interventi* del Periodo tariffario ed i costi operativi ad essi associati.
6. Nella medesima dichiarazione deve essere documentato lo stato degli adempimenti ed i costi operativi ad essi associati che, sulla base di attendibili previsioni, saranno consuntivabili entro il 31 dicembre dello stesso anno.
7. Ai fini di quanto previsto ai punti precedenti, il Gestore deve 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 incrementalì e lavorazioni in corso cessanti per effetto della entrata in esercizio dei cespiti.
8. Inoltre, per i costi annuali effettivi da riconoscersi con il parametro tariffario  $v$ , il Gestore provvede a presentare ad ENAC e all'Autorità, 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.
9. Il Documento informativo annuale di cui al capitolo 5 deve essere corredata da una attestazione del Gestore di avvenuta trasmissione ad ENAC della dichiarazione di cui ai punti 5 e 8, per le verifiche e le validazioni annuali di competenza dell'Ente.
10. Il Gestore provvede a presentare all'Autorità, entro il 30 ottobre di ciascun anno del periodo tariffario, le validazioni rilasciate da ENAC relativamente ai precedenti punti 5 e 8, unitamente all'eventuale aggiornamento del livello dei diritti e dei corrispettivi regolati da applicare per l'annualità successiva, definito in coerenza con dette validazioni di ENAC.
11. Nei casi eccezionali di ritardi motivati che non consentano agli Utenti di ricevere le informative ad essi dovute entro il limite dei 60 giorni dalla entrata in vigore dei diritti, il Gestore provvede comunque a pubblicare il livello "provvisorio" dei diritti, con obbligo di nuova informativa entro i successivi 15 giorni in ragione delle validazioni ricevute.
12. Entro il termine previsto per la presentazione della contabilità analitica certificata, il Gestore deve documentare il consuntivo degli investimenti previsti per l'annualità appena conclusasi, rispetto a quanto previsto dal *Piano quadriennale degli interventi* sottoposto a consultazione, nonché il consuntivo delle discontinuità di costo effettivamente maturate nella medesima annualità.
13. Lo scostamento eventualmente rilevato tra i dati di pre-consuntivo forniti dal Gestore e le dichiarazioni di consuntivo, comporterà la revisione dei parametri  $k$  e  $v$  dell'anno precedente e, contestualmente, darà luogo all'applicazione di un conguaglio scaturente dalla differenza tra la tariffa che incorpora i parametri  $k$  e  $v$  a valore consuntivo, e la tariffa che incorpora i parametri  $k$  e  $v$  a valore preconsuntivo, moltiplicata (tale differenza) per le unità di servizio programmate per l'annualità considerata. Detto conguaglio sarà contabilizzato e recuperato in tariffa a valere sul parametro  $v$  dell'annualità successiva, maggiorato degli interessi calcolati in applicazione del tasso di remunerazione nominale di cui al precedente paragrafo 8.8.

14. Qualora emerga la non veridicità dei dati forniti dal Gestore, l'Autorità può disporre le modalità di recupero delle somme indebitamente percepite dal Gestore, con restituzione agli Utenti 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.
15. All'Anno base di ciascun periodo tariffario, i costi degli investimenti, previsti nel *Piano quadriennale degli interventi*, sostenuti nel corso del Periodo tariffario immediatamente precedente, cessano di essere contabilizzati attraverso il parametro  $k$ , in quanto riassorbiti nel CIN dell'anno base del nuovo Periodo tariffario, al loro valore corrente netto, in tal caso definito con utilizzo dell'indice già stabilito al precedente paragrafo 8.7, o al loro valore contabile netto.

---

### **8.13. Sostenibilità del rischio traffico**

1. A partire dal periodo tariffario successivo al primo, nel caso in cui lo scostamento delle WLU consuntivate, risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso, calcolato raffrontando il totale cumulato delle WLU consuntivate nel periodo tariffario con il totale cumulato delle WLU stimate dalle previsioni di traffico per il medesimo periodo tariffario, venga a risultare:
  - a) positivo e superiore al  $+Y\%$ , il 50% del montante ricavi attribuibile alle WLU eccedenti la soglia del  $Y\%$  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) negativo ed inferiore al  $-Y\%$ , il 50% del montante dei mancati ricavi attribuibile alle WLU eccedenti la soglia del  $Y\%$ , sarà recuperato in tariffa a valere sul nuovo periodo tariffario.
2. 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  $+/- Y\%$  (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.
3. Ove nel corso del periodo tariffario gli scostamenti annui delle WLU consuntivate risultino superiori ad una soglia  $+/- W\%$ , le parti hanno facoltà di chiedere, sulla base delle nuove stime di traffico, l'immediata rimodulazione dei parametri tariffari ( $x, k, v$ ), per le annualità residue del periodo in corso.
4. I valori delle soglie  $Y\%$  e  $W\%$  sono fissati in sede di consultazione.

---

### **8.14. Qualità e tutela ambientale ai fini della dinamica tariffaria: parametro $\varepsilon$**

#### **8.14.1. Aspetti generali**

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

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

dove:

$\varepsilon_{t,j}$  è il parametro che tiene conto del superamento o del mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale da applicare al prodotto  $j$ -esimo nell'anno  $t$ ;

$q_{t,j}$ ,  $a_{t,j}$  sono i parametri che misurano il superamento degli obiettivi annuali di qualità e di tutela ambientale all'anno  $t$ ; essi assumono il valore determinato applicando la metodologia illustrata al successivo paragrafo 8.14.4;

$f$  è il peso da assegnare all'obiettivo di qualità, cui viene attribuito il valore di **0,5**;

2. Al fine di determinare i parametri tariffari  $q_{t,j}$  ed  $a_{t,j}$ , 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 (qualità – tutela ambientale) dovrà essere pari a 1;
  - c) costruire gli indicatori sintetici della qualità ( $Q_t$ ) e della tutela ambientale ( $A_t$ ) al fine di determinare i valori da assegnare ai parametri  $q_{t,j}$  ed  $a_{t,j}$ .

#### **8.14.2. Indicatori di qualità**

1. Gli indicatori analitici di qualità sono selezionati dal Gestore, d'intesa con ENAC e comunque tra indicatori sulla cui evoluzione il Gestore possa esercitare un effettivo controllo.
2. Gli indicatori vanno selezionati preferibilmente tra quelli misurabili in termini fisici, dando priorità agli indicatori espressi in termini di "qualità erogata" rispetto a quelli espressi in termini di "qualità percepita" (rilevati mediante sondaggi), e tralasciando quelli la cui rilevazione comporti valutazioni "Si/No", cioè situazioni di presenza o assenza di una risorsa (es.: Sito Internet, *facilities* per PRM, ecc.).
3. 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.
4. Gli indicatori selezionati, i pesi opportunamente associati a ciascuno di essi, nonché i valori obiettivo assunti per il periodo tariffario, dovranno tenere conto delle indicazioni emerse dalla Consultazione di cui al capitolo 3.

#### **8.14.3. 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 sono di norma individuati dal Gestore, d'intesa con ENAC, fra quelli riportati nel documento emesso dallo stesso Ente, denominato "*Indicatori di tutela ambientale*". Tale documento individua gli obiettivi ambientali aeroportuali in ragione delle relative politiche nazionali, anche con riferimento agli impegni assunti nei vari consensi internazionali.
3. Gli indicatori selezionati, i pesi opportunamente associati a ciascuno di essi, nonché i valori obiettivo assunti per il periodo tariffario, dovranno tenere conto delle indicazioni emerse dalla Consultazione, assicurando in ogni caso la coerenza con le normative e le politiche ambientali aventi ad oggetto la rete degli aeroporti nazionali.
4. A ciascun indicatore-obiettivo è 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.
5. Gli indicatori-obiettivo sono scelti secondo i seguenti criteri:

- a) corrisponderanno a effettive esigenze di miglioramento dell'aeroporto interessato e saranno 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;
- b) 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;
- c) risulteranno equilibrati rispetto alle dimensioni della realtà aeroportuale interessata e all'eventuale incremento tariffario riconosciuto a fronte del superamento dell'obiettivo stesso;
- d) avranno preferibilmente attinenza con le richieste delle istituzioni e delle associazioni locali in tema ambientale.

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

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

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

#### **8.14.4. *Impatto sui Corrispettivi***

1. È previsto un sistema premiante o penalizzante, impostato in funzione dell'eventuale scostamento registrato anno per anno, rispetto ad indicatori-obiettivi sintetici di qualità ( $Q_o$ ) e ambiente ( $A_o$ ) distintamente prefissati, tenuto conto che i costi incrementali derivanti dal loro conseguimento sono anticipatamente computati nella dinamica dei Corrispettivi regolati.
2. Si ritiene che gli scostamenti in negativo rappresentino situazioni che – ove non dovute a cause di forza maggiore o comunque non imputabili a responsabilità del Gestore – richiedono una maggiore incisività tariffaria. Pertanto le penalizzazioni derivati da detti scostamenti in negativo incideranno in misura doppia rispetto ai premi conseguenti a scostamenti in positivo.
3. L'applicazione del sistema si traduce quindi in una variazione tariffaria da applicare in egual misura su tutti i prodotti regolati, che può assumere un valore variabile tra **-2%** e **+1%**.
4. 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 di qualità e di tutela ambientale raggiunto all'Anno base, e di conseguenza di "tarare" gli obiettivi.
5. Gli obiettivi di miglioramento ( $O_q$  e  $O_a$ ) sono fissati – *ex ante* e per ogni singolo anno – in termini di incremento del valore dei singoli indicatori analitici di ciascun set, rispetto al valore rilevato all'Anno base, tenendo conto dello "stato dell'arte" derivante dalla ricognizione sopra citata.
6. Nel caso di indicatori relativi a nuove opere o di valori all'anno base pari a zero, il primo valore obiettivo diverso da zero, come fissato *ex ante* nel corso del periodo tariffario, viene assunto come valore rilevato all'Anno base.
7. Al fine di evitare che valori all'Anno base prossimi allo zero e scostamenti in misura irrilevante possano comportare un complessivo effetto leva, in tali casi 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.

8. Il conseguimento degli indicatori-obiettivo nel corso del Periodo tariffario va verificato annualmente sulla base degli indicatori sintetici di qualità e di tutela ambientale,  $Q_t$  ed  $A_t$ , determinati sulla base delle relazioni che seguono:

$$Q_t = \sum_j (Iq_{j,t} \cdot Pq_j) \quad A_t = \sum_j (Ia_{j,t} \cdot Pa_j)$$

dove:

- $Iq_{j,t}$  valore del  $j$ -esimo indicatore analitico di qualità raggiunto nell'anno  $t$ , espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base;
- $Pq_j$  peso del  $j$ -esimo indicatore analitico di qualità;
- $Ia_{j,t}$  valore del  $j$ -esimo indicatore analitico di tutela ambientale raggiunto nell'anno  $t$ , espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base;
- $Pa_j$  peso del  $j$ -esimo indicatore di tutela ambientale.

9. Gli indici sintetici di cui al punto precedente, al fine di assegnare i corrispondenti valori ai parametri  $q$  e  $a$ , sono confrontati con gli indicatori-obiettivo sintetici di qualità ( $Q_0$ ) e di tutela ambientale ( $A_0$ ) calcolati *ex ante* per ciascun anno del periodo tariffario mediante le seguenti formule:

$$Q_{0,t} = \sum_j (Oq_{j,t} \cdot Pq_j) \quad A_{0,t} = \sum_j (Oa_{j,t} \cdot Pa_j)$$

dove:

- $Oq_{j,t}$  obiettivo del  $j$ -esimo indicatore analitico di qualità ( $Iq$ ) fissato per l'anno  $t$ , espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base;
- $Oa_{j,t}$  obiettivo del  $j$ -esimo indicatore analitico di tutela ambientale ( $Ia$ ) fissato per l'anno  $t$ , espresso come variazione percentuale rispetto al valore dell'indicatore all'Anno base.

10. Il meccanismo premiante o penalizzante è impostato come segue:

- a) si individuano, per ciascun anno  $t$ , le soglie di scostamento  $S_{qt}$  e  $S_{at}$  da applicare all'indicatore-obiettivo sintetico (rispettivamente di qualità e di tutela ambientale) assegnato per lo stesso anno, assumendo per tali parametri un valore pari alla differenza fra lo stesso indicatore sintetico all'anno  $t$  e quello all'anno ( $t-1$ ), nel seguente modo:

$$S_{qt} = Q_{0,t} - Q_{0,(t-1)} \quad S_{at} = A_{0,t} - A_{0,(t-1)}$$

- b) si pongono a confronto rispettivamente i valori  $Q_t$  e  $Q_{0,t}$  (qualità), nonché  $A_t$  e  $A_{0,t}$  (tutela ambientale);  
c) il valore da attribuire a ciascuno dei parametri  $q$  e  $a$  si desume dalla seguente tabella:

Valore $Q_t$	Valore $q$	Valore $A_t$	Valore $a$
$Q_t \leq Q_{0,t} - S_{qt}$	-2%	$A_t \leq A_{0,t} - S_{at}$	-2%
$Q_{0,t} - S_{qt} < Q_t < Q_{0,t}$	da -2% a 0 (interpolazione lineare)	$A_{0,t} - S_{at} < A_t < A_{0,t}$	da -2% a 0 (interpolazione lineare)
$Q_{0,t} < Q_t < Q_{0,t} + S_{qt}$	da 0 a +1% (interpolazione lineare)	$A_{0,t} < A_t < A_{0,t} + S_{at}$	da 0 a +1% (interpolazione lineare)
$Q_t \geq Q_{0,t} + S_{qt}$	+1%	$A_t \geq A_{0,t} + S_{at}$	+1%

11. L'impatto tariffario del parametro  $\varepsilon$  sulla dinamica del singolo corrispettivo regolato scaturirà dalla formula illustrata al precedente paragrafo 8.4.1.

**8.14.5. Monitoraggio**

1. Con riferimento al parametro  $\epsilon$ , posto che gli eventuali scostamenti conseguiti all'anno  $t$  rispetto agli obiettivi dell'anno  $(t-1)$  hanno effetto sui corrispettivi dell'anno  $(t+1)$ , in occasione del monitoraggio annuale il Gestore provvede a presentare ad ENAC e all'Autorità, entro il 1° ottobre di ciascun anno del periodo tariffario, il dato consuntivo per l'annualità immediatamente precedente degli indicatori analitici di qualità e tutela ambientale.
2. In esito alle consultazioni annuali svolte in ciascun anno del periodo tariffario, come disciplinate nel capitolo 5, previa verifica della corretta applicazione del presente Modello, l'Autorità potrà procedere alla acquisizione di ogni elemento ulteriore ritenuto necessario per le verifiche richieste a seguito di eventuale mancato accordo o comunque dalla stessa Autorità ritenute opportune per la validazione o rettifica del valore del parametro  $\epsilon$  applicabile per l'annualità immediatamente successiva.

**Capitolo 9. Service Level Agreements (SLA)****9.1. Principi e criteri di definizione**

1. Con riferimento alla negoziazione di accordi sui livelli di servizio (SLA), di cui al paragrafo 5.1.1, il Gestore e gli Utenti devono tenere conto dei seguenti principi generali:
  - a) gli accordi sui livelli di servizio includono meccanismi che prevedono obblighi in termini di performance al Gestore, tenendo eventualmente conto di un livello minimo di *performance* da richiedere agli Utenti, nell'ottica di una allocazione chiara e precisa delle responsabilità tra i vari agenti coinvolti nei diversi processi e di una cooperazione fattiva tra i soggetti stessi;
  - b) per ciascuno dei servizi contemplati nella proposta di SLA, il valore obiettivo dell'indicatore di livello di servizio prescelto per l'applicazione di penali può prevedere un progressivo efficientamento nel corso del periodo tariffario, improntato a criteri di competitività e sostenibilità, rispetto alle attuali prestazioni del soggetto che esercita detto servizio. Tale valore obiettivo dovrà essere espresso in termini percentuali e non potrà, di norma, essere pari al 100%;
  - c) ai fini dell'accordo, il Gestore è tenuto a fornire agli Utenti ogni possibile informazione circa le *performances* pregresse con riferimento ai servizi contemplati nella proposta di SLA;
  - d) l'accordo definisce le modalità di monitoraggio degli indicatori di livello di servizio ivi contenuti, secondo criteri di trasparenza ed oggettività;
  - e) l'eventuale liquidazione degli importi delle penali dovute dal Gestore ai singoli Utenti aeroportuali in dipendenza dell'accordo sul livello dei servizi, deve essere svincolata e indipendente dalla liquidazione dei diritti aeroportuali dovuti dagli Utenti al Gestore per la fruizione dei servizi stessi.

## Annessi

### Annesso 1

#### FORMAT: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione

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 \_\_\_, 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 \_\_\_/\_\_\_.

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, nonché i relativi ulteriori documenti di supporto.

Tale documentazione è allegata su supporto informatico alla presente comunicazione, insieme alle informazioni necessarie a codesta Autorità al fine di consentire l'effettuazione delle verifiche sulla corretta applicazione del Modello.

Alla data sopra riportata, la scrivente società provvederà a comunicare agli Utenti l'avvio della Consultazione sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali, nonché a mettere a disposizione, con accesso riservato *online*, il *Documento di consultazione* ed i relativi allegati, fornendo 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 notizia sul proprio sito web della Notifica ricevuta.

Data \_\_\_

(Firma)

**Annesso 2****CONTABILITÀ ANALITICA**

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

[http://www.enac.gov.it/la\\_regolazione\\_economica/aeroporti/contratti\\_di\\_programma/normativa\\_di\\_riferimento/linee\\_guida/index.html](http://www.enac.gov.it/la_regolazione_economica/aeroporti/contratti_di_programma/normativa_di_riferimento/linee_guida/index.html)

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

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

**Annesso 3****FORMAT: Proposta di modifica dei diritti aeroportuali – Trasmissione**

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 \_\_\_, comunica a codesta Autorità di avere concluso in data \_\_\_ la Procedura di Consultazione sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali per il Periodo tariffario \_\_\_/\_\_\_, già inviata a codesta Autorità in data \_\_\_ con la nota n. \_\_\_ di notifica dell'apertura della consultazione 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, su supporto informatico, della documentazione relativa allo svolgimento della Consultazione, comprensiva delle verbalizzazioni delle pubbliche audizioni. A tale documentazione è inoltre allegato l'aggiornamento, rispetto a quelle originariamente presentate, delle informazioni su supporto informatico necessarie a codesta Autorità al fine di consentire l'effettuazione delle verifiche sulla corretta applicazione del Modello.

*[se conseguita intesa]*

Al riguardo, dichiara che sulla proposta definitiva è stata conseguita una intesa con gli Utenti aeroportuali. Pertanto la società provvederà alla pubblicazione della proposta definitiva in data \_\_\_.

*[se non conseguita intesa]*

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 sulle quali residuano posizioni non convergenti, con esposizione delle motivazioni che sostengono le contrapposte posizioni emerse sulla singola tematica. Pertanto la società provvederà alla pubblicazione della proposta definitiva nel rispetto dei termini e delle condizioni di cui al paragrafo 5.1.3 del Modello.

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: istanza all'Autorità di risoluzione della controversia**

Nota: Il presente Formulario intende facilitare l'accesso alle procedure di ricorso all'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 all'utenza, per quanto previsto dalla Direttiva 2009/12/CE, dal d.l. n. 1/2012 di sua recepimento, dalla legge n. 201/2011, nonché dal Modello tariffario vigente.

A PENA DI INAMMISSIBILITÀ, 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 AUTORITÀ'****X - DOCUMENTI ALLEGATI A SOSTEGNO DELLA ISTANZA**

(Allegare esclusivamente copia dei documenti giustificativi, i documenti utili alla discussione potranno essere esibiti direttamente in udienza)

**XI - ALTRI DOCUMENTI DA DEPOSITARE**

Fotocopia del documento di identità dell'Utente interessato (obbligatorio)

**DICHIARAZIONE E SOSTITUTIVA DI CERTIFICAZIONE e/o di NOTORIETA'**

(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 e 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 e data

**INFORMATIVA PER IL TRATTAMENTO DELLA DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA**

Luogo e 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.

**Annesso 5**
**ESEMPIO: Elenco dei servizi e delle infrastrutture fornite a fronte dei diritti e degli altri corrispettivi soggetti a regolazione**

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); ____;	____;
<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	____;	____;
<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</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>Corrispettivi per l'uso di</b> ▪ <b>banchi check-in:</b> - con nastro, - senza nastro, - per transiti, - per info (art. 10, D. Lgs. 18/99)	Tempo di utilizzo e metro quadrato	____;	____;

PRODOTTO REGOLATO	PARAMETRO	IMPIANTI INFRASTRUTTURE	SERVIZI PRESTAZIONI
<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 (art. 10, D. Lgs. 18/99)	Metro quadrato, ubicazione, tipologia	—;	—;
<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)	—;	—;
<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	—;	—;