

MODELLI DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI

DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE

INDICE

PARTE I	ASPETTI GENERALI	6
I.1	Definizioni	7
I.2	Ambito di applicazione	10
I.3	Finalità	11
I.4	Principi generali	12
PARTE II	MODELLO A – AEROPORTI CON TRAFFICO SUPERIORE AD UN MILIONE DI PASSEGGERI	13
II.1	Aspetti procedurali per la revisione dei diritti aeroportuali	14
Misura 1	Ambito di applicazione	14
Misura 2	Procedura di revisione dei diritti aeroportuali	14
2.1	Finalità	14
2.2	Attivazione della procedura di consultazione	14
2.3	Notifica all’Autorità della Proposta di revisione dei diritti aeroportuali	15
2.4	Consultazione sulla Proposta di revisione dei diritti aeroportuali	15
Misura 3	Informativa da parte del gestore e dei vettori	17
3.1	Informativa da parte del gestore agli utenti	17
3.2	Documentazione informativa da parte del gestore all’Autorità	21
3.3	Documentazione informativa da parte del vettore	22
Misura 4	Esito della consultazione	23
4.1	Conclusione della procedura e successivi adempimenti	23
Misura 5	Consultazione annuale e monitoraggio di qualità e investimenti	25
5.1	Documento informativo annuale	25
5.2	Audizione annuale degli utenti dell’aeroporto	26
5.3	Monitoraggio sugli investimenti	26
5.4	Monitoraggio sulla qualità dei servizi e sulla tutela ambientale	27
5.5	Ricalcolo delle poste figurative	27
Misura 6	Attività di vigilanza	27
6.1	Principi generali	27
6.2	Consultazione fra gestore aeroportuale e utenti dell’aeroporto	28
6.3	Risoluzione delle controversie per mancato accordo sui diritti aeroportuali	28
II.2	Costing	31
Misura 7	Criteri generali di ammissibilità dei costi	31
Misura 8	Individuazione delle attività pertinenti	31
Misura 9	Ammissibilità dei costi operativi	32
Misura 10	Ammissibilità dei costi di capitale	32
Misura 11	Capitale investito netto (CIN)	33
11.1	Principi generali	33
11.2	CIN rivalutato	33
11.3	CIN contabile	35
11.4	Indice di rivalutazione	35
Misura 12	Criteri di determinazione dei costi di capitale ai fini tariffari	35
12.1	Principi generali	35
12.2	Costi di ammortamento	35
12.3	Remunerazione del capitale investito netto	36
Misura 13	Tasso di remunerazione del capitale investito	36
13.1	Principi generali	36
13.2	Tasso di rendimento sul capitale proprio	37

	13.3	Tasso di rendimento sul capitale di debito	37
	13.4	Variabili del tasso di remunerazione del capitale investito	37
	13.5	Variabili esogene	37
	13.6	Variabili endogene	38
	13.7	Tabella riepilogativa	39
	Misura 14	WACC incrementale	40
II.3	Pricing		40
	Misura 15	Obiettivo di incremento della produttività da efficientamento	40
	Misura 16	Tasso di inflazione programmato	40
	Misura 17	Tariffa unitaria media per singola prestazione erogata dal gestore	40
	17.1	Principi generali	40
	17.2	Componente tariffaria di gestione	41
	17.3	Componente tariffaria di costruzione	41
	17.4	Componente tariffaria per oneri normativi	41
	17.5	Poste figurative	41
	Misura 18	Dinamica della componente tariffaria di gestione	42
	Misura 19	Trattamento del margine derivante dalle attività accessorie	44
	19.1	Principi generali	44
	19.2	Definizione del margine derivante dalle attività accessorie	44
	19.3	Metodologia di trattamento del margine derivante dalle attività accessorie	44
	19.4	Livello di servizio delle attività aeroportuali in rapporto a quelle commerciali	45
	19.5	Capacità aeroportuale residua	45
	Misura 20	Dinamica della componente tariffaria di costruzione	47
	Misura 21	Dinamica della componente tariffaria per oneri normativi	48
	Misura 22	Modulazione tariffaria	48
	Misura 23	Accorpamento di prestazioni regolate erogate dal gestore	49
	Misura 24	Basket e rimodulazione tariffaria	49
II.4	Monitoraggio e adeguamento annuale nel corso del periodo tariffario		50
	Misura 25	Adeguamento della tariffa unitaria media in esito a monitoraggio annuale	50
	Misura 26	Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti	51
	Misura 27	Meccanismo di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi e della tutela ambientale	53
	27.1	Principi generali	53
	27.2	Indicatori di qualità	53
	27.3	Indicatori di tutela ambientale	53
	27.4	Determinazione degli indicatori sintetici della qualità e della tutela ambientale	54
	Misura 28	Sostenibilità del rischio traffico	56
	Misura 29	Adeguamento della modulazione tariffaria in esito a monitoraggio annuale	56
PARTE III	MODELLO B – AEROPORTI CON TRAFFICO PARI O INFERIORE AD UN MILIONE DI PASSEGGERI		57
III.1	Aspetti procedurali per la revisione dei diritti aeroportuali		58
	Misura 30	Ambito di applicazione	58
	Misura 31	Procedura di revisione semplificata dei diritti aeroportuali	58
	31.1	Attivazione	58
	31.2	Tempistiche	58
	31.3	Documentazione necessaria per l'avvio della procedura	59
	31.4	Documentazione necessaria per le verifiche dell'Autorità	60
	31.5	Verifiche dell'Autorità	60
	Misura 32	Risoluzione delle controversie	61
PARTE IV	PRINCIPI E CRITERI PER LA REGOLAZIONE DI RETI E SISTEMI AEROPORTUALI		64

IV.1	Reti aeroportuali: Aspetti procedurali per la revisione dei diritti	65
	Misura 33 Ambito di applicazione	65
	Misura 34 Procedura per l'istanza per l'applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera rete	65
	Misura 35 Procedura di revisione dei diritti aeroportuali	65
	Misura 36 Informativa da parte del gestore e dei vettori	66
	36.1 Principi generali	66
	36.2 Informativa da parte del gestore agli utenti	66
	36.3 Documentazione informativa da parte del vettore	66
	Misura 37 Esito della consultazione	67
	Misura 38 Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti	67
	38.1 Principi generali	67
	38.2 Monitoraggio sugli investimenti	67
	38.3 Monitoraggio sulla qualità	67
	Misura 39 Attività di vigilanza	67
IV.2	Reti aeroportuali: Costing	67
	Misura 40 Tasso di remunerazione del capitale investito	67
IV.3	Reti aeroportuali: Pricing	67
	Misura 41 Obiettivo di incremento della produttività da efficientamento	67
	Misura 42 Trattamento del margine derivante dalle attività accessorie della Rete	68
	Misura 43 Modulazione tariffaria della Rete	68
	Misura 44 Accorpamento di prestazioni regolate erogate dal gestore	70
	Misura 45 Basket e rimodulazione tariffaria	70
IV.4	Reti aeroportuali: Monitoraggio e adeguamento annuale	70
IV.5	Sistemi aeroportuali: Aspetti procedurali per la revisione dei diritti	70
	Misura 46 Ambito di applicazione	70
	Misura 47 Procedura per l'istanza per l'applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intero Sistema	71
	Misura 48 Criteri per valutazione dell'istanza di Sistema aeroportuale	71
	Misura 49 Criteri per l'individuazione del Sistema aeroportuale	71
	Misura 50 Procedura di revisione dei diritti aeroportuali	73
	Misura 51 Informativa da parte del gestore e dei vettori	73
	Misura 52 Esito della consultazione	73
	Misura 53 Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti	73
	Misura 54 Attività di vigilanza	73
IV.6	Sistemi aeroportuali: Costing	73
IV.7	Sistemi aeroportuali: Pricing	73
IV.8	Sistemi aeroportuali: Monitoraggio e adeguamento annuale	74
PARTE V	CONTABILITÀ REGOLATORIA	75
V.1	Aspetti generali	76
	Misura 55 Rendicontazione di contabilità regolatoria	76
	Misura 56 Separazione contabile	76
	56.1 Principi generali	76
	56.2 Criteri di allocazione	77
	56.3 Prestazioni erogate dal gestore aeroportuale	78
V.2	Sistema di contabilità regolatoria	79
	Misura 57 Elenco dei documenti	79
	57.1 Principi generali	79

57.2	Schemi contabili	79
57.3	Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regulatoria	80
Misura 58	Contenuto del prospetto di sintesi della contabilità regolatoria	80
58.1	Principi generali	80
58.2	Centri di costo/ricavo	80
58.3	Componenti tecnico-economiche	81
PARTE VI	INCENTIVI ALL'ATTIVITÀ VOLATIVA	83
Misura 59	Incentivi all'attività volativa	83
PARTE VII	SERVICE LEVEL AGREEMENTS (SLA)	85
Misura 60	Principi e criteri di definizione degli SLA	85
PARTE VIII	DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI	86
Misura 61	Disposizioni finali	86
Misura 62	Disposizioni sull'entrata in vigore con riferimento ai contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009	86
ANNESSO 1	FORMAT: PROPOSTA DI REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI - NOTIFICA DI AVVIO DELLA CONSULTAZIONE PER AEROPORTI DI CUI AL MODELLO A	87
ANNESSO 2	FORMAT: PROPOSTA DI REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI - NOTIFICA DI AVVIO DELLA CONSULTAZIONE PER RETI AEROPORTUALI	88
ANNESSO 3	FORMAT: PROPOSTA DI REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI – RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE PER SISTEMA AEROPORTUALE EX ARTICOLO 74, COMMA 3, DEL D.L. 1/2012	89
ANNESSO 4	FORMAT: PROPOSTA DI REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI - NOTIFICA DI AVVIO DELLA CONSULTAZIONE PER SISTEMI AEROPORTUALI	90
ANNESSO 5	FORMAT: PROPOSTA DI REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI - NOTIFICA DI AVVIO DELLA CONSULTAZIONE PER AEROPORTI DI CUI AL MODELLO B	91
ANNESSO 6	FORMAT: PROPOSTA DI MODIFICA DEI DIRITTI AEROPORTUALI – TRASMISSIONE PER AEROPORTI DI CUI AL MODELLO A	92
ANNESSO 7	FORMAT: PROPOSTA DI MODIFICA DEI DIRITTI AEROPORTUALI – TRASMISSIONE PER AEROPORTI DI CUI AL MODELLO B	93
ANNESSO 8	ESEMPIO: ELENCO DEI SERVIZI E DELLE INFRASTRUTTURE FORNITE A FRONTE DEI DIRITTI E DEGLI ALTRI CORRISPETTIVI SOGGETTI A REGOLAZIONE	94
ANNESSO 9	FORMAT: ISTANZA ALL'AUTORITÀ DI RISOLUZIONE DELLA CONTROVERSIA	96
ANNESSO 10	METODOLOGIA PER LA DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO	97
ANNESSO 11	INDICATORI DI PRODUTTIVITÀ (KPI)	100

PARTE I ASPETTI GENERALI

I.1 DEFINIZIONI

Ai fini dell'applicazione del presente atto di regolazione dei diritti aeroportuali 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:** ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, sulla cui base il gestore aeroportuale sia in grado di predisporre i dati della contabilità analitica certificata.
3. **Anno ponte:** 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 all'elaborazione e alla presentazione all'utenza della proposta di revisione del sistema o dell'ammontare di tutti i diritti riscossi dal gestore aeroportuale.
4. **Attività aeroportuali (anche dette aviation o regolate):** prestazioni erogate dal gestore a fronte del pagamento dei diritti aeroportuali come definiti nel presente atto di regolazione, e dei corrispettivi soggetti a regolazione tariffaria per disposizione normativa o regolamentare, elencati alla Misura 56.3.
5. **Attività accessorie (anche dette "non aviation" o non regolate):** ogni prestazione di natura commerciale non elencata tra le attività aeroportuali, fornita dal gestore aeroportuale all'interno del sedime aeroportuale, ancorché prodotta fuori dallo stesso, agli utenti dell'aeroporto, ai passeggeri o ad altri soggetti, per la quale sono possibili da parte dello stesso gestore forme di controllo sull'accesso alle infrastrutture;
6. **Attività di incentivazione:** riconoscimento di benefici economici da parte del gestore aeroportuale a favore di un utente dell'aeroporto - sia direttamente sia indirettamente attraverso soggetti ad esso riconducibili, perché controllati direttamente o indirettamente dallo stesso utente, oppure in virtù di qualificati rapporti contrattuali - che siano finalizzati, tra l'altro: all'apertura di nuovi collegamenti, all'aumento del traffico volante su rotte già attive, allo sviluppo dello scalo e/o del traffico aereo del gestore.
7. **Attività non pertinenti:** ogni attività svolta dal gestore diversa dalle attività aeroportuali, dalle attività accessorie e dalle attività di incentivazione.
8. **Autorità di regolazione, Autorità, ART:** 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.
9. **Autorità di vigilanza indipendente:** Autorità che, ai sensi dell'articolo 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, in base al comma 2 lettera h) della legge istitutiva (articolo 37 del d.l. 201/2011), tali funzioni sono di competenza dell'Autorità di cui al punto 8 che, ai sensi dell'articolo 73 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, come modificato dall'articolo 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37, svolge le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza di cui al citato decreto anche con riferimento ai contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102.
10. **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*.
11. **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 atto di regolazione, anche l'attività di aerotaxi¹.

12. **Comitato utenti:** comitato istituito dall'Ente di gestione ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, cui ha diritto di partecipare ogni vettore che utilizza i servizi dell'aeroporto, direttamente o tramite organizzazioni rappresentative.
13. **Contratto di programma:** atto previsto dall'articolo 704, comma 4, del Codice della navigazione, dall'articolo 7 del decreto ministeriale 12 novembre 1997, n. 521, e dalla delibera CIPE 24 aprile 1996, n. 65, stipulato tra ENAC ed il gestore aeroportuale, che disciplina, nell'ambito del rapporto concessorio e, di norma, su base quadriennale², gli impegni che il gestore aeroportuale assume al fine di assicurare lo sviluppo e il mantenimento delle infrastrutture e adeguati livelli di sicurezza e di servizio.
14. **Convenzione:** atto stipulato tra ENAC ed il gestore aeroportuale, che disciplina diritti ed obblighi delle parti, derivanti dall'affidamento in concessione al gestore aeroportuale della conduzione, manutenzione ed uso dei beni facenti parte del sedime aeroportuale.
15. **Direttiva:** direttiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali.
16. **Diritti aeroportuali:** 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 (articolo 2, punto 4, della direttiva 2009/12/CE) nonché all'utilizzo delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e di uso esclusivo (articolo 72, comma 1, lettera d, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con legge 24 marzo 2012, n. 27).
17. **ENAC:** Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, istituito con decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, 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.
18. **Fascicolo di Contabilità regolatoria certificata:** insieme degli schemi contabili e dei documenti integrativi allegati, elaborati dal gestore aeroportuale sulla base dei principi e dei criteri illustrati nel presente atto di regolazione.
19. **Gestore aeroportuale:** 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 (direttiva 2009/12/CE, articolo 2, punto 2).
20. **Indicatore di produttività X_t :** fattore percentuale di adeguamento annuale (secondo la formula del *price cap*) della componente tariffaria di gestione imputato a ciascun periodo tariffario, derivato dal valore della percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva X^* .

¹ 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*".

² Per i gestori aeroportuali di cui all'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, i rispettivi contratti di programma sono caratterizzati da una durata maggiore di quattro anni e dall'articolazione in periodi o sotto-periodi tariffari di durata quinquennale.

21. **Movimento:** decollo o atterraggio di un aeromobile su un aeroporto. Nella rilevazione del traffico aeroportuale l'arrivo e la partenza di uno stesso aeromobile dà luogo a due movimenti.
22. **Oneri normativi:** oneri specifici che il gestore aeroportuale è tenuto a corrispondere allo Stato o ad altri soggetti preventivamente individuati per legge, secondo modalità e tempistiche predeterminate, conseguenti ad obblighi normativi afferenti all'affidamento in gestione delle infrastrutture aeroportuali in questione.
23. **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.
24. **Percentuale complessiva di recupero di efficienza produttiva X*:** percentuale complessiva di recupero di produttività fissata per ogni periodo tariffario dall'Autorità, come risultante dalle evidenze del modello econometrico di cui all'ANNESSO 10.
25. **Periodo tariffario:** periodo di applicazione delle misure previste dal presente atto di regolazione ai fini della definizione della dinamica tariffaria, la cui durata è fissata pari a 4 anni, coerentemente a quanto previsto dall'articolo 704 del codice della navigazione; qualora specificamente previsto dagli atti convenzionali sottoscritti da ENAC con il gestore aeroportuale, la durata del periodo tariffario è fissata pari a 5 anni.
26. **Piano Finanziario Regolatorio (PFR):** modello unificato di pianificazione regolatoria e di costruzione tariffaria che il gestore, sulla base del *template* adottato dall'Autorità³, (i) redige prima della scadenza del periodo tariffario ai fini della procedura di revisione dei diritti aeroportuali, sulla base della struttura tariffaria adottata per i corrispettivi regolati⁴; (ii) aggiorna annualmente, ai fini del monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti.
27. **Piano di sviluppo aeroportuale o Master Plan:** 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.
28. **Piano degli interventi:** documento redatto dal gestore aeroportuale per il periodo di vigenza del Contratto di programma che include: (i) le previsioni di traffico; (ii) il Piano degli investimenti; (iii) il Piano economico e finanziario.
29. **Piano degli investimenti:** insieme degli investimenti che il gestore aeroportuale si impegna a realizzare con la sottoscrizione del Contratto di programma afferenti ad un periodo tariffario nel rispetto della tempistica fissata – per fasi di progettazione, lavorazione e di entrata in esercizio dei singoli interventi – nel crono-programma presentato dal gestore stesso e approvato dall'ENAC.
30. **Piano della qualità e della tutela ambientale:** piano degli indicatori di qualità e di tutela ambientale afferenti ad un periodo tariffario, per i quali il gestore si impegna a conseguire obiettivi di miglioramento.
31. **Poste figurative (PF):** componenti tariffarie figurative, di segno positivo o negativo, finalizzate ad assicurare gradualità nell'evoluzione della tariffa, anche al fine di evitare squilibri di sistema, ivi compreso il mancato coordinamento fra i flussi di cassa prodotti dalla gestione aeroportuale e i fabbisogni finanziari necessari per la realizzazione dei nuovi investimenti.
32. **Price cap:** metodo di definizione e adeguamento tariffario, che identifica un vincolo superiore alla dinamica della componente tariffaria di gestione (come definita alla Misura 18), per ciascun anno del

³ Detto *template* sarà reso disponibile dall'Autorità con specifico procedimento a seguito della chiusura del procedimento avviato con delibera n. 84/2018 per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati con delibera n. 92/2017.

⁴ La struttura può prevedere un'articolazione tariffaria per singole prestazioni erogate dal gestore, per accorpamento delle stesse, ovvero per *basket* tariffario.

periodo tariffario, nonché un riallineamento della stessa, attraverso l'applicazione dell'indicatore di produttività X_t .

33. **Rete aeroportuale:** gruppo di aeroporti, designato come tale dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in base alle Linee Guida di cui al decreto ministeriale del 26 novembre 2016, n. 401, affidato ad un unico gestore aeroportuale, che può essere autorizzato dall'Autorità di vigilanza ad introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare alla intera rete.
34. **Sedime aeroportuale:** con riferimento all'infrastruttura aeroportuale, insieme delle aree *air side*⁵ e delle aree aperte al pubblico *land side*⁶, indipendentemente dal regime proprietario.
35. **Service Level Agreement (SLA):** accordo che individua il livello di servizio che deve essere fornito agli utenti dell'aeroporto dal gestore aeroportuale a fronte dei corrispettivi riscossi, ai sensi dell'articolo 78 del d.l. 1/2012.
36. **Sistema aeroportuale:** gruppo di aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano, ai sensi dell'articolo 74 del d.l. 1/2012, in riferimento al quale l'Autorità di vigilanza può consentire di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente, nel rispetto della normativa europea, informandone la Commissione europea, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze, purché ciascun aeroporto rispetti gli obblighi in materia di trasparenza di cui all'articolo 77 del d.l. 1/2012.
37. **Stagione IATA:** periodo di riferimento per la programmazione del traffico aereo⁷. 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).
38. **Unità di servizio:** parametro unitario di tariffazione specifico di ciascun corrispettivo regolato.
39. **Utente dell'aeroporto:** qualsiasi persona fisica o giuridica che trasporti per via aerea passeggeri, posta e merci, da e per l'aeroporto.
40. **Valore di subentro:** valore delle opere assentite, già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della concessione, per le quali il concessionario uscente ha diritto ad un indennizzo, da parte del subentrante, pari al costo effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti e di eventuali contributi pubblici, come risultante dalla Contabilità regolatoria alla data dell'anno in cui termina la concessione.
41. **WLU: Work Load Unit** o unità di carico, corrispondente ad un passeggero ovvero a cento chilogrammi di merce o posta.

I.2 AMBITO DI APPLICAZIONE

1. In attuazione delle disposizioni di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012⁸ di recepimento della direttiva 2009/12/CE, il presente schema di atto di regolazione dei diritti aeroportuali (di seguito

⁵ 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.

⁶ 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.

⁷ <https://www.iata.org/policy/slots/Documents/calendar-coordination-activities.pdf>

⁸ L'articolo 10 della legge n. 37/2019 ha sostituito l'articolo 73 del d.l. 1/2012 come segue:

"Art. 73 (Autorità nazionale di vigilanza). - 1. L'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, svolge le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza di cui al presente decreto anche con riferimento ai contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102. L'Autorità suddetta attua le funzioni trasferite con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili nel proprio bilancio, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica".

anche: atto di regolazione) è applicabile agli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, con specifiche misure tariffarie e distinte prescrizioni di natura procedurale e operativa, a seconda che:

- 1.1. abbiano registrato un traffico superiore a 1 milione di passeggeri annui, valutato sulla base della media dei passeggeri annui trasportati registrati negli ultimi due anni, per i quali il dato sia disponibile⁹ (Parte II - Modello A);
 - 1.2. abbiano registrato un traffico pari o inferiore a 1 milione di passeggeri annui, valutato sulla base della media dei passeggeri annui trasportati registrati negli ultimi due anni, per i quali il dato sia disponibile¹⁰ (Parte III - Modello B);
 - 1.3. abbiano costituito una rete aeroportuale ai sensi dell'articolo 74, comma 1, del d.l. 1/2012, ovvero compongano un sistema aeroportuale ai sensi del medesimo articolo 74, comma 3, (Parte IV - Principi e criteri per la regolazione delle Reti e dei Sistemi aeroportuali);
2. Fatto salvo l'esercizio delle competenze dell'Autorità ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera a) del d.l. 201/2011, le misure di cui al presente atto di regolazione 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), dell'11 febbraio 2019, n. 2019/317 della Commissione;
 - 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 15 ottobre 2006 del Consiglio, relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità;
 - 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) del 5 luglio 2006, n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹.
3. Ai sensi dell'articolo 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37, per i gestori che hanno sottoscritto i contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, si applicano le disposizioni di cui al presente atto di regolazione.
4. Per i gestori che sono tenuti alla redazione di un piano di risanamento, ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, l'applicazione del presente atto di regolazione è subordinata alla trasmissione da parte del gestore all'Autorità del predetto piano, ai fini delle valutazioni di competenza.

I.3 FINALITÀ

1. In attuazione di quanto disposto dalla direttiva 2009/12/CE ed in coerenza con quanto stabilito dall'articolo 37 del d.l. 201/2011, il presente atto di regolazione persegue le seguenti finalità:
 - a) definizione di 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;
 - b) valorizzazione delle consultazioni periodiche tra gestore e utenti da tenersi almeno una volta all'anno, salvo quanto diversamente convenuto negli accordi pluriennali in essere fra il gestore e gli utenti;

⁹ Ai fini della rilevazione della media del traffico consuntivo, in arrivo e partenza, si fa riferimento alle statistiche annuali pubblicate sul sito istituzionale di ENAC e, ove non disponibili, a quelle pubblicate sul sito *web* di Assaeroporti.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ 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.

- c) predefinizione delle procedure di consultazione aventi connotazioni di garanzia quanto a trasparenza ed a certezza della corretta rappresentazione e rilevazione delle differenti posizioni espresse dal gestore e dagli utenti aeroportuali.
2. Il presente atto di regolazione è predisposto al fine di assicurare che i diritti applicati agli utenti degli aeroporti rispondano ai principi di cui all'articolo 80, comma 1, del d.l. 1/2012

I.4 PRINCIPI GENERALI

1. I Modelli tariffari per la determinazione dei diritti aeroportuali sono caratterizzati da:
- a) definizione di un periodo di regolazione di durata non superiore a 5 anni, nei termini indicati al punto 25 del paragrafo I.1(Definizioni);
 - b) definizione della procedura obbligatoria di consultazione periodica tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto o i rappresentanti o le associazioni degli utenti dell'aeroporto in relazione al funzionamento del sistema dei diritti aeroportuali, al loro ammontare e alla qualità del servizio fornito;
 - c) distinzione delle attività:
 - c.1) direttamente soggette a regolazione tariffaria;
 - c.2) non direttamente soggette a regolazione tariffaria, ma rilevanti ai fini della destinazione della extraprofittabilità generata in virtù dello svolgimento di attività accessorie;
 - c.3) di incentivazione;
 - c.4) non pertinenti;
 - d) applicazione della metodologia del *price cap* alla componente tariffaria di gestione, come definito alla Misura 18;
 - e) gestione efficiente ed utilizzo ottimale della capacità esistente;
 - f) previsione del sistema di contabilità regolatoria e definizione di obblighi di separazione contabile.
2. Le modalità di determinazione delle tariffe aeroportuali, secondo i citati Modelli tariffari A e B sono illustrate rispettivamente nella Parte II e nella Parte III del presente atto di regolazione, unitamente ai relativi criteri di *costing* e di *pricing* da utilizzare *ex ante* (per ogni periodo tariffario) per la predisposizione del Piano Finanziario Regolatorio, nonché per l'adeguamento *ex post* dei diritti aeroportuali in esito al monitoraggio annuale.
3. I principi e i criteri per la regolazione tariffaria delle reti e dei sistemi aeroportuali che adottano un sistema tariffario comune e trasparente, nonché le relative distinte prescrizioni di natura procedurale e operativa, sono illustrate nella Parte IV del presente atto di regolazione.

PARTE II MODELLO A – AEROPORTI CON TRAFFICO SUPERIORE AD UN MILIONE DI PASSEGGERI

II.1 ASPETTI PROCEDURALI PER LA REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI

Misura 1 Ambito di applicazione

1. In attuazione delle disposizioni di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012 di recepimento della direttiva 2009/12/CE, il Modello A è applicabile agli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, che abbiano registrato un traffico superiore a un milione 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 disponibile¹².

Misura 2 Procedura di revisione dei diritti aeroportuali

2.1 Finalità

1. 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.
2. Qualsiasi proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti, è sottoposta all'obbligo di consultazione degli utenti dell'aeroporto, e pertanto è soggetta al procedimento definito dalle misure del presente Modello A.

2.2 Attivazione della procedura di consultazione

1. Fermo restando quanto previsto al punto 4, la procedura di consultazione in via ordinaria per la revisione dei diritti aeroportuali (di seguito anche: 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 A, coerenti con le procedure di seguito indicate.
3. L'Autorità provvede a vigilare sul rispetto delle misure contenute nel Modello A e, se del caso, ad 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 che includa almeno i 2/3 delle WLU consuntivate nell'ultima annualità di cui siano disponibili i dati¹³. In tal caso, la richiesta di avvio della consultazione, adeguatamente motivata e documentata, è previamente inoltrata all'Autorità.
5. L'Autorità può prescrivere l'attivazione della procedura di consultazione, per giustificate motivazioni, tra le quali rientrano, in particolare, i seguenti casi:
 - a) mancata attivazione della procedura di consultazione entro il 31 dicembre 2020;
 - b) approvazione del Piano pluriennale degli interventi da parte dell'ENAC.

¹² Ai fini della rilevazione della media del traffico consuntivo, in arrivo e partenza, si fa riferimento ai dati comunicati dal gestore nella Contabilità regolatoria, di cui alla Parte V, con riferimento ai passeggeri trasportati sui servizi aerei commerciali; ove non disponibili, si farà riferimento ai dati pubblicati sul sito istituzionale di ENAC o, alternativamente, a quelli pubblicati sul sito *web* di Assaeroporti, relativi al totale commerciale.

¹³ Vedi nota 12.

2.3 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, previa intesa con gli Uffici dell'Autorità medesima, anche in considerazione dei principi di efficienza ed economicità dell'azione amministrativa.
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 alla Misura 3.
3. L'Autorità provvederà a dare pubblicità sul proprio sito *web* istituzionale della notifica ricevuta, ufficializzando in tal modo l'avvio della procedura di revisione 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.

2.4 Consultazione sulla Proposta di revisione dei diritti aeroportuali

2.4.1 Apertura e comunicazioni

1. A pubblicazione intervenuta della notifica sul sito *web* istituzionale 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 (di seguito anche: PEC), 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 alla Misura 3; 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 alla Misura 2.4.2;
 - d) della data di svolgimento e degli orari programmati di inizio e conclusione della prima audizione degli utenti;
 - e) delle motivazioni afferenti alla revisione proposta;
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 alla Misura 2.4.2, 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.

2.4.2 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 alla Misura 2.4.1. Al fine di garantire la più ampia partecipazione alle audizioni, gli utenti possono partecipare attraverso collegamento telematico.
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 si tiene prima di 10 giorni dalla precedente; conseguentemente tale documentazione, ivi compresa l'eventuale proposta tariffaria rielaborata, deve 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 sono strutturate al fine di trattare singolarmente tutte le tematiche, consentendo inoltre agli utenti di poter esprimere in modo chiaro ed analitico le proprie eventuali e motivate osservazioni rispetto alle stesse. Tra le tematiche da trattare nel corso delle audizioni, il gestore tiene conto delle osservazioni pervenute in applicazione di quanto previsto dalla Misura 2.4.1, 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. 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 assicura l'adeguata partecipazione degli operatori dell'aviazione generale.
8. Ai fini del conseguimento dell'intesa sulla proposta del gestore e per le finalità di cui ai punti 9 e 10, 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 di partecipanti affinché l'intesa sia ritenuta valida corrisponde al superamento del 15% delle WLU di cui al punto 8. Qualora tale soglia non venga raggiunta, il gestore provvede agli adempimenti di cui alla Misura 4, rappresentando il mancato raggiungimento del quorum costitutivo.
10. La quota necessaria e sufficiente di consensi per dichiarare che sia stata raggiunta un'intesa sostanziale corrisponde al superamento del 50% delle WLU di cui al punto 8 rappresentate in audizione.
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 dei verbali entro tale termine, 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 o espresso il proprio voto contrario, non può presentare istanza per la risoluzione della controversia avverso la proposta definitiva dal gestore adottata nel rispetto della procedura prevista dal presente Modello A.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito ai criteri di rappresentatività in audizione, al suo quorum costitutivo e alla maggioranza richiesta per il conseguimento dell'intesa.

2.4.3 Eventuale sospensione della procedura di consultazione

1. Ferma restando la necessità di garantire la tempestiva conclusione della procedura, in casi particolari e per straordinarie e motivate esigenze, il gestore aeroportuale può rivolgere all'Autorità istanza di sospensione della stessa per una durata non superiore a 60 giorni.
2. L'Autorità valuta la richiesta, 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 Regulatoria certificata di cui alla Parte V, relativa all'Anno ponte.

Misura 3 Informativa da parte del gestore e dei vettori

3.1 Informativa da parte del gestore agli utenti

3.1.1 Documento di Consultazione

1. Il gestore aeroportuale provvede a predisporre il "*Documento di consultazione*" (di seguito anche: 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 volte 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'articolo 6.2 della direttiva;
 - b) illustrazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali, delle sue motivazioni e dei suoi principali impatti rispetto ai diritti e ai corrispettivi vigenti;
 - c) listino dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi vigenti alla data di apertura della consultazione, su supporto informatico elaborabile;
 - d) dinamica dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi proposta per il Periodo tariffario, con evidenziazione in separata tabella dei diritti di servizi di assistenza a terra svolti in regime di monopolio e del corrispettivo per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità, su supporto informatico elaborabile;
 - e) descrizione della metodologia utilizzata per il calcolo dei diritti aeroportuali prevista dal presente Modello A, con evidenza dei principali parametri utilizzati;
 - f) illustrazione dell'obiettivo annuale di efficientamento di cui alla Misura 15 fornito dall'Autorità e valido per tutto il Periodo tariffario, nonché del relativo impatto sui costi operativi.

A tal fine, il gestore richiede all'Autorità, in tempo utile per l'avvio della fase di consultazione con gli utenti, di cui alla presente Misura, il valore del coefficiente di incremento della produttività da efficientamento annuo. Tale valore è fornito dall'Autorità entro 15 giorni dal ricevimento della richiesta.

Ogni anno, entro la fine del mese di ottobre, l'Autorità si impegna a rendere disponibile, su motivata istanza da parte del gestore che intende avviare la fase di consultazione, il valore della percentuale complessiva di recupero di efficienza X^* e dell'indicatore di produttività X_t , calcolati a seguito dell'aggiornamento annuale del *dataset* alimentato tramite i report di contabilità regolatoria di cui alla Parte V.2, da utilizzare per la revisione dei diritti aeroportuali e validi per l'intero periodo tariffario;

- 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 alla Misura 28;
 - h) illustrazione dei criteri e delle modalità di allocazione del costo, per singolo prodotto regolato e per l'insieme dei prodotti non regolati, degli interventi inseriti nel Piano di cui alla Misura 3.1.3;
 - i) illustrazione delle eventuali proposte di semplificazione e accorpamento dei prodotti regolati, operate sulla base di quanto indicato dal presente Modello A alla Misura 23;
 - j) illustrazione delle eventuali proposte di *basket* tariffari, operate sulla base di quanto indicato dal presente Modello A alla Misura 24, 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;
 - k) illustrazione delle eventuali proposte di sotto-articolazioni dei diritti, operate sulla base di quanto indicato dal presente Modello A alla Misura 22;
 - l) illustrazione degli oneri incrementali attesi nel periodo tariffario, in applicazione di disposizioni normative e regolamentari;
 - m) illustrazione delle modalità di utilizzo di eventuali poste figurative, in applicazione di quanto previsto alla Misura 17.5;
 - n) illustrazione del trattamento del margine commerciale di cui alla Misura 19.
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 8);
 - 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 afferenti alle attività accessorie 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, su supporto informatico elaborabile;
 - 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 alla Misura 3.1.2, corredata di tabella riassuntiva delle unità di

servizio previste per ciascun anno del periodo tariffario e per ciascuno dei prodotti regolati, questa ultima su supporto informatico elaborabile;

- e) *Piano degli investimenti* che il gestore intende realizzare negli anni del periodo tariffario, redatto secondo quanto previsto alla Misura 3.1.3, 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, su supporto informatico elaborabile;
- f) *Piano della qualità e della tutela ambientale*, redatto secondo quanto previsto alla Misura 3.1.4, 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) informazioni sulla *policy* relativa all'erogazione di contributi all'attività volativa, come specificato nella Misura 59;
- i) 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, su supporto informatico elaborabile;
- j) la proposta di accordo (*Service Level Agreement*) di cui alla Parte VII.

3.1.2 Previsioni di traffico

1. Il gestore presenta agli utenti le previsioni di traffico elaborate per ciascuna annualità del periodo tariffario, oltre ai dati di preconsuntivo 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 alla Misura 3.3.
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 punto 2 lettera b);
 - e) degli eventi di carattere eccezionale e non ripetitivo, se esistenti, che determinino discontinuità della normale evoluzione del traffico aeroportuale.
4. Annualmente, il gestore presenta all'utenza e all'Autorità l'aggiornamento eventuale delle previsioni di traffico relative alle annualità residue del Periodo tariffario, redatte secondo i medesimi principi di cui ai punti da 1 a 3.

3.1.3 Piano degli interventi

1. Il gestore, ai fini della revisione dei diritti aeroportuali, è tenuto a predisporre, con riferimento al periodo tariffario ed in coerenza con l'evoluzione attesa del traffico e di cui alla Misura 3.1.2, il *Piano 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'articolo 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-benefici¹⁴.
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 degli interventi, 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, con separata evidenza degli interventi di manutenzione straordinaria;
 - b) il Crono-programma delle opere, la cui realizzazione ricade in detto periodo tariffario, riportante la scansione temporale delle diverse fasi riguardanti la progettazione, l'appalto, le lavorazioni, il collaudo e la data presunta di entrata in esercizio dell'opera finita;
 - c) 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 punto 4 lettera 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 direttrici.
6. Affinché il Piano degli interventi 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 degli interventi, sono riconosciuti in tariffa con le modalità previste dal presente Modello A alla Parte II.2.
9. Il Piano darà evidenza degli investimenti, tra quelli programmati, per i quali vengono prospettati dal gestore incentivi alla realizzazione o forme di prefinanziamento.

¹⁴ Direttiva 12/2009/CE: Considerando (14).

10. L'approvazione in linea tecnica da parte di ENAC del Piano degli interventi costituisce presupposto ai fini dell'avvio della procedura di consultazione per la di revisione dei diritti aeroportuali da parte dei gestori.

3.1.4 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 controproposte.
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 degli interventi*, strumentali al raggiungimento degli obiettivi di qualità e tutela ambientale illustrati nel Piano;
 - e) l'incidenza incrementale di quanto alla lettera 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.

3.2 Documentazione informativa da parte del gestore all'Autorità

1. Al fine di consentire l'effettuazione delle verifiche sulla corretta applicazione del presente Modello A, 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 alla Parte V 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, oltre all'evidenza della riconciliazione con il bilancio di esercizio, anche l'adeguata descrizione dei criteri fondamentali per la costruzione della contabilità regolatoria, con le relative modalità di allocazione dei costi per tutte le attività riportate, e dei criteri di riconciliazione;
 - 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 dalla Misura 11.4 del presente Modello A;
 - aliquote impiegate per l'ammortamento delle varie categorie di cespiti, in conformità a quanto previsto dal presente Modello A ed indicato in Tabella 1, e valorizzazione del relativo fondo;
 - evoluzione, nel periodo 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 periodo di riferimento;
 - saldo crediti/debiti all'Anno base, con evoluzione nel periodo di riferimento;

- percentuali e criteri di allocazione del CIN alle singole attività riportate;
- d) dati di input relativi ai costi stimati per gli investimenti contenuti nel Piano 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 delle componenti e dei coefficienti di cui alla Misura 26, con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo;
- e) 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, come descritto alla Misura 25, con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo;
- f) il Piano Finanziario Regolatorio, redatto per singoli prodotti regolati, per accorpamento di prodotti regolati ovvero con riferimento al *basket* tariffario, sotto forma di fogli di lavoro con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo, inerenti alla dinamica nel periodo tariffario di riferimento, rispetto all'Anno base, in conformità a quanto previsto dal presente Modello A;
- g) 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 A alla Misura 22, con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo;
- h) in caso di applicazione di *basket* tariffari, in conformità a quanto previsto dal presente Modello A alla Misura 24, tutte le informazioni necessarie a consentire le verifiche di impatto ivi previste, con possibilità di ricostruzione e verifica delle procedure di calcolo e simulazione;
- i) 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;
- j) 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.

3.3 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 trattate ai sensi della legislazione in materia di riservatezza commerciale ed industriale.

Misura 4 Esito della consultazione

4.1 Conclusione della procedura e successivi adempimenti

4.1.1 Conclusione della procedura

1. In relazione agli impegni proposti dal gestore nel *Documento di consultazione* e nei suoi allegati, attraverso 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'articolo 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 alla Misura 3.1.1 punto 3 lettera j), in linea con i principi di cui alla Parte VII individui il livello di servizio che deve essere fornito dal gestore aeroportuale a fronte dei corrispettivi riscossi.
3. Entro il termine massimo di 80 giorni dall'avvio della procedura di consultazione, come stabilito dall'articolo 1, comma 11-*bis*, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, 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 servizi di assistenza a terra svolti in regime di monopolio e del corrispettivo per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità – 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 6, 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 di cui alla Misura 3.2;
 - d) documentazione attestante l'approvazione in linea tecnica dei piani da parte di ENAC.
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 motivi la proposta argomentando le ragioni per cui ha ritenuto di non poter accogliere le eventuali posizioni espresse dagli utenti.

4.1.2 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 alla Misura 4.1.1, 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'articolo 6.2 della direttiva 2009/12/CE.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito all'attuale prassi di trasmissione del nuovo livello dei diritti aeroportuali ai soggetti responsabili in Italia dell'aggiornamento dei sistemi di biglietteria IATA, di cui alla Misura 4.1.2.

4.1.3 Mancata Intesa o mancato raggiungimento del quorum costitutivo

1. In caso di mancato raggiungimento di un'intesa, ovvero del quorum costitutivo di cui al punto 9 della Misura 2.4.2:
 - a) gli utenti che hanno preso parte alla consultazione possono rivolgersi all'Autorità presentando istanza di risoluzione della controversia, secondo tempi e modalità definiti alla Misura 6.3;
 - 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.

4.1.4 Verifica dell'Autorità

1. Entro 40 giorni dal ricevimento della proposta definitiva di cui alla Misura 4.1.1, punto 4, l'Autorità:
 - a) istruisce il procedimento di verifica sulla corretta applicazione delle misure di cui al presente Modello A, 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* istituzionale e comunica al gestore gli esiti della suddetta verifica.
2. L'esito positivo della verifica di cui al punto 1 può essere condizionato dall'Autorità all'applicazione da parte del gestore di eventuali correttivi, adeguatamente motivati.
3. In relazione al potenziale impatto tariffario, a giudizio dell'Autorità, l'imposizione dei correttivi di cui al punto 2 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 3.
5. Successivamente alla ricezione della proposta tariffaria emendata di cui al punto 4, l'Autorità procede alla verifica dell'applicazione dei correttivi, pubblicandone l'esito sul proprio sito *web* istituzionale.
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 con apposite prescrizioni o da questa rimesse alla determinazione delle parti.

Misura 5 Consultazione annuale e monitoraggio di qualità e investimenti

5.1 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 degli interventi e dal relativo cronoprogramma, con dettaglio:
 - i. di quanto consuntivato nell'annualità precedente, suddiviso tra investimenti entrati in esercizio e lavorazioni in corso;
 - ii. di quanto previsto per l'annualità precedente dal Piano degli interventi, suddiviso tra investimenti entrati in esercizio e lavorazioni in corso;
 - iii. a partire dal secondo anno del periodo tariffario, di quanto previsto per l'annualità precedente nel corso dell'ultima audizione annuale, suddiviso tra investimenti entrati in esercizio e lavorazioni in corso;
 - iv. di quanto previsto per l'annualità in corso, suddiviso tra investimenti entrati in esercizio e lavorazioni in corso;
 - v. di quanto previsto per l'annualità in corso dal Piano degli interventi, suddiviso tra investimenti entrati in esercizio e lavorazioni in corso.Le informazioni di cui al punto iv devono contenere almeno 8 mesi di consuntivo.
 - b) aggiornamento o conferma dei coefficienti per la determinazione degli adeguamenti tariffari di cui alla Misura 26 e alla Misura 27, rispetto ai valori definiti in via previsionale per il periodo tariffario;
 - c) 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;
 - d) preconsuntivo di WLU e unità di servizio, coerentemente con i parametri assunti ai fini della determinazione del livello unitario dei diritti;
 - e) proposta del livello dei diritti calcolato per la successiva annualità;
 - f) eventuale aggiornamento del cronoprogramma degli investimenti contenuti nel *Piano degli interventi*, per le annualità residue del Periodo tariffario;
 - g) eventuali interventi di carattere urgente che, non previsti nel Piano, dovranno essere realizzati nelle residue annualità del Periodo tariffario;
 - h) valore economico dei costi ammessi ai fini tariffari per singolo servizio relativamente alle voci di cui alla lettera a) e c), nonché dei conguagli scaturenti dall'aggiornamento degli adeguamenti tariffari di cui alla Misura 26 e alla Misura 27 per le annualità precedenti relativamente:
 - all'annualità in corso;
 - all'annualità successiva.
 - i) data di convocazione degli utenti in Audizione.
3. Le informazioni di cui al punto 2, lettera a) sub i, ii e v, lettera b), lettera c) e lettera h) sono fornite con riferimento a quanto validato da ENAC.
4. Il documento di cui al punto 2, contestualmente alla pubblicazione sul sito web, è trasmesso all'Autorità e ad ENAC.

5. Le informazioni di cui al punto 2 sono rese all'Autorità su supporto informatico elaborabile. Le informazioni di cui al punto 2 lettera a) sono suddivise tra importi relativi ad attività aeroportuali, accessorie, di incentivazione e non pertinenti.

5.2 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. 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.
3. A chiusura dell'audizione, il gestore pubblica tempestivamente 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'articolo 6.2 della direttiva 2009/12/CE.
4. 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 sugli adeguamenti annuali della tariffa unitaria media (di cui alla Misura 25) afferenti (i) all'attuazione degli investimenti, (ii) alla qualità dei servizi ed alla tutela ambientale e (iii) all'effettivo verificarsi degli oneri incrementali conseguenti all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari.

5.3 Monitoraggio sugli investimenti

1. Ai fini della formulazione della proposta di cui alla Misura 5, punto 2, lettera e), 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 degli interventi* del Periodo tariffario ed i costi operativi ad essi associati.
2. 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.
3. Ai fini di quanto previsto ai punti precedenti, il gestore in particolare attesta, in relazione a ciascuno degli investimenti previsti per l'annualità in corso dal Piano degli interventi, l'ammontare dei cespiti entrati in esercizio ed il saldo tra lavorazioni in corso incrementali e lavorazioni in corso cessanti per effetto della entrata in esercizio dei cespiti.
4. Inoltre, per i costi annuali effettivi da riconoscersi con il parametro tariffario $\Delta T'_{igv,t+1}$ (di cui alla Misura 25), 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. 445/2000 – 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.
5. 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.
6. 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.

5.4 Monitoraggio sulla qualità dei servizi e sulla tutela ambientale

1. In esito alle consultazioni annuali svolte in ciascun anno del periodo tariffario, come disciplinate nella Misura 5.2, previa verifica della corretta applicazione del presente Modello A, 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 ε_t applicabile per l'annualità immediatamente successiva.

5.5 Ricalcolo delle poste figurative

1. Congiuntamente alle informazioni richieste alle Misure 5.3 e 5.4, il gestore è tenuto ad effettuare, fornendone evidenza all'ENAC ed all'Autorità, il ricalcolo delle poste figurative, di cui alla Misura 17.5, necessarie ad assicurare il mantenimento della neutralità economico-finanziaria.
2. Il livello delle poste figurative, per gli anni da $t + 1$ alla fine del periodo tariffario, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione di cui alla Misura 26.

Misura 6 Attività di vigilanza

6.1 Principi generali

1. In base a quanto previsto all'articolo 71 del d.l. 1/2012, spetta all'Autorità l'esercizio delle funzioni di vigilanza indicate dalla direttiva 2009/12/CE, incluse le procedure di risoluzione delle controversie di cui all'articolo 11, paragrafi 6 e 7.
2. Dette funzioni sono esercitate nei confronti degli aeroporti nazionali aperti al traffico commerciale, ivi compresi quelli che, ai sensi dell'articolo 73 del d.l. 1/2012, come modificato dall'articolo 10 della l. 37/2019, sono oggetto dei contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009.
5. Specificamente, in applicazione dell'articolo 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.
6. L'Autorità espleta inoltre i compiti di regolazione e di vigilanza che le sono attribuiti dall'articolo 37 del d.l. 201/2011.
7. Nello svolgimento dei compiti di vigilanza, l'Autorità:
 - a) applica le disposizioni di cui ai commi 2, 3, 4, 5, 6 dell'articolo 80 del d.l. 1/2012;
 - b) ordina la cessazione delle condotte che risultino in contrasto con i Modelli di regolazione adottati;
 - c) richiede a chi ne è in possesso le informazioni e l'esibizione dei documenti necessari per l'esercizio delle proprie funzioni;
 - d) adotta i provvedimenti sanzionatori, previsti dal d.l. 201/2011, articolo 37, comma 3, lettere i) ed l).

6.2 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:
 - 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 presente Modello A, od allorché esso non dia seguito ad istanze ulteriori, formulate dagli utenti dell'aeroporto per esigenze diverse e sopraggiunte, rispetto alle fattispecie considerate dal presente Modello A 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 A, 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 A;
 - 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, per quanto attiene al livello dei diritti nonché 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 A.
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 alla Misura 6.3 del presente Modello A, nonché ai correttivi di cui alla Misura 4.1.4, punto 2.

6.3 Risoluzione delle controversie per mancato accordo sui diritti aeroportuali

6.3.1 Istanza di risoluzione della controversia

1. In caso di mancato accordo su una decisione inerente ai diritti aeroportuali presa dal gestore, gli utenti possono rivolgersi all'Autorità, entro il termine di 20 giorni dalla pubblicazione della proposta definitiva sul sito *web* del gestore, di cui alla Misura 4.1.1 punto 3, presentando motivata e documentata istanza di risoluzione della controversia, a mezzo PEC, indirizzata per conoscenza anche alle controparti, secondo l'ANNESSO 9.
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 deve:
 - a) contenere le informazioni e i documenti richiesti nel Format l'ANNESSO 9;
 - b) 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) 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'articolo 11.7 della direttiva 2009/12/CE.
3. Unitamente alla comunicazione di cui ai punti precedenti, l'Autorità trasmette alla controparte 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 siano, in tutto o in parte, 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 è definito con 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'articolo 80 del d.l. 1/2012 e all'articolo 37 del d.l. 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 presente atto di regolazione 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* istituzionale dell'Autorità stessa.
4. Il provvedimento che definisce la controversia è impugnabile dinanzi al giudice amministrativo.

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 alla Misura 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, 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'articolo 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 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 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 alla Misura 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 della Misura 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.

II.2 COSTING

La presente Parte II.2 descrive le misure di *costing* da rispettare ai fini della determinazione *ex ante* dei costi, da utilizzare nella predisposizione del Piano Finanziario Regolatorio prima di ogni Periodo tariffario.

Misura 7 Criteri generali di ammissibilità dei costi

1. L'ammissibilità ai fini regolatori dei costi operativi e di capitale, come disciplinati dal presente Modello A di regolazione, è subordinata al rispetto dei seguenti criteri generali:
 - a) pertinenza: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, si riferiscono alle attività aeroportuali e accessorie di cui alla Misura 8;
 - b) congruità, causalità, oggettività, proporzionalità: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, ne sia verificata l'adeguatezza rispetto ai fini stabiliti. L'adeguatezza viene valutata, di volta in volta, in relazione agli obiettivi programmati, agli andamenti storici ed al riflesso degli impegni pluriennali nel Periodo tariffario, nonché al prezzo applicato a beni o servizi trasferiti nel corso di una transazione comparabile sul libero mercato in circostanze comparabili;
 - c) competenza: i costi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se riferibili all'esercizio di competenza economica;
 - d) imputazione al conto economico: i costi operativi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se, e nella misura in cui, sono imputate al conto economico relativo all'esercizio di competenza, fatti salvi gli specifici criteri di ammissibilità di seguito illustrati;
 - e) separatezza: i differenti elementi compresi nelle singole voci di costo devono essere esposti separatamente;
 - f) comparabilità dei valori: i valori riportati nei documenti di contabilità regolatoria, di cui alla Parte IV, devono risultare comparabili con le voci incluse nel Piano Finanziario Regolatorio;
 - g) verificabilità dei dati: i costi indicati nei documenti di contabilità regolatoria, di cui alla Parte V, devono essere verificabili attraverso la riconciliazione con i dati risultanti dalla contabilità generale e dal bilancio d'esercizio o del bilancio consolidato, in caso di presenza di attività svolte da società controllate o collegate.

Misura 8 Individuazione delle attività pertinenti

1. Ai fini della disciplina di determinazione dei diritti aeroportuali e con riferimento a quanto riportato nella Parte IV (Misura 56) del presente Atto di regolazione, le attività del gestore aeroportuale sono distinte in:
 - a) attività aeroportuali, a loro volta ripartite per ciascuna delle prestazioni erogate dal gestore aeroportuale, di cui alla Parte IV;
 - b) attività accessorie¹⁵, secondo una ripartizione per sottoclassi afferenti alle principali tipologie, ovvero:
 - (i) servizi di assistenza a terra svolti in regime di concorrenza;

¹⁵ Svolte direttamente dal gestore aeroportuale o da società ad esso collegate o controllate.

- (ii) attività accessorie a fornitura diretta del gestore:
 - *food & beverage*;
 - *retail*;
 - altre attività accessorie;
- (iii) attività accessorie in sub-concessione a terzi:
 - *food & beverage*;
 - *retail*;
 - uffici ed altri locali (per esempio uffici per autonoleggi, cambio valute o uffici informazioni al turismo, non direttamente gestiti da un vettore aereo);
 - altri servizi accessori;
- (iv) pubblicità;
- (v) parcheggi;
- (vi) altre attività accessorie;
- c) attività di incentivazione all'attività volativa;
- d) attività non pertinenti.

Misura 9 Ammissibilità dei costi operativi

1. Per la predisposizione annuale del sistema di contabilità analitica e per l'allocazione e l'ammissibilità a fini regolatori dei costi operativi (articolo 2425 c.c. voci B 6, B 7, B 8, B 9, B 11 e B 14), il gestore fa riferimento alla Misura 7 e alla Misura 8.
2. 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* di cui alla Parte IV.
3. Le seguenti tipologie di costo rappresentano oneri non pertinenti, ovvero non allocabili né alle attività aeroportuali né a quelle accessorie:
 - a) oneri di natura straordinaria, ovvero oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo delle attività aeroportuali;
 - 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 sul costo del lavoro e dei tributi locali);
 - 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.
2. 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 *format* di contabilità regolatoria di cui alla Parte IV, in quanto non concorrenti alla definizione dei costi ascrivibili alle attività aeroportuali.

Misura 10 Ammissibilità dei costi di capitale

1. Per la predisposizione annuale del sistema di contabilità analitica e per l'allocazione e l'ammissibilità a fini regolatori dei costi operativi (articolo 2424 c.c. voci B.I.2, B.I.3, B.I.6, e B.II), il gestore fa riferimento alla Misura 7 e alla Misura 8.

2. 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 di cui alla Parte IV.

Misura 11 Capitale investito netto (CIN)

11.1 Principi generali

1. In merito alla valorizzazione dei beni da imputare a capitale investito netto (CIN) all'Anno base, il gestore può optare, in alternativa:
 - a) per il valore corrente netto, espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui alla Misura 11.4 (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 tariffario 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.

11.2 CIN rivalutato

1. 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 è costituito dalle seguenti componenti:
 - a) immobilizzazioni materiali ed immateriali, espresse al valore corrente, realizzate dal gestore in autofinanziamento (e pertanto al netto dei contributi pubblici) e riferibili agli *asset* oggetto di devoluzione allo Stato al termine del rapporto concessorio, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al precedente concessionario, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione¹⁶, computate al lordo del fondo di ammortamento civilistico ed al netto del fondo di ammortamento tecnico-economico, anch'esso espresso al valore corrente;
 - b) saldo (positivo o negativo) 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, 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 30% dei costi da attività aeroportuali ammessi per singolo prodotto, riconducibile ad una tempistica massima stimata dei pagamenti da parte dei clienti di circa 120 giorni);
 - l'eventuale eccedenza dei crediti verso clienti del settore regolato rispetto al limite di cui sopra, deve essere ribaltata sui prodotti accessori 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*

¹⁶ Ai sensi dell'articolo 15-*quinquies* del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, che a tal riguardo ha modificato l'articolo 703 del codice della navigazione. Il medesimo articolo 703 del codice della navigazione è stato ulteriormente modificato dal comma 575 della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (legge di bilancio 2018), al fine di specificare che la corresponsione al concessionario uscente del valore di subentro degli impianti e degli immobili, è dovuta anche nell'ipotesi nella quale gli immobili siano stati acquistati. La l. 205/2017 ha inoltre stabilito la non spettanza al concessionario uscente del rimborso per gli immobili acquisiti e destinati ad attività commerciale, salvo che, in presenza di talune condizioni, l'acquisto sia stato autorizzato dall'ENAC.

dei costi diretti esterni, quali desumibili dall'insieme dei costi operativi e degli ammortamenti allocati in via diretta negli schemi di contabilità regolatoria, al netto dei costi per il personale;

- 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 e al netto delle progettazioni¹⁷;
- d) immobilizzazioni realizzate con contributi pubblici, ammissibili a fini tariffari nei casi, nei limiti ed alle condizioni ammessi dalla legge, con valutazione caso per caso, tenuto conto delle situazioni pregresse definite nella delibera CIPE n. 38 del 15 giugno 2007 e nella sezione 4 delle correlate Linee guida ENAC¹⁸.

2. Rientrano altresì nel CIN dell'anno base:

- a) gli oneri sostenuti dal gestore 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 dagli enti preposti 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 soggetti a regolazione tariffaria per i quali tali aree sono strumentali, ed ammortizzati secondo i criteri di cui alla Misura 12.

- 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.

3. Ai fini del corretto calcolo, per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore e con riferimento ai precedenti punti 1 e 2, del Capitale investito netto vale la seguente formula:

$$CIN = \sum_i V_i + S_{dc} + \sum_j LIC_j + \sum_k VP_k + \sum_l OE_l + \sum_m MA_m$$

dove:

- | | |
|----------|--|
| CIN | indica il valore del CIN all'Anno base; |
| V_i | indica il valore corrente della i-esima immobilizzazione materiale o immateriale ammissibile al CIN all'Anno base, di cui al punto 1, lettera a); |
| S_{dc} | indica il saldo tra i crediti verso clienti ed i debiti verso fornitori, risultante dal bilancio di esercizio all'Anno base, di cui punto 1, lettera b); |
| LIC_j | indica il valore contabile della j-esima lavorazioni in corso (LIC), risultante all'Anno base dal bilancio e al netto delle progettazioni, di cui punto 1, lettera c); |
| VP_k | indica il valore della k-esima immobilizzazione realizzata con contributi pubblici, di cui punto 1, lettera d); |
| OE_l | indica il valore del l-esimo onere sostenuto dal gestore per l'espropriazione di aree strumentali al servizio del trasporto aereo, di cui al punto 2, lettera a); |

¹⁷ Le progettazioni sono computate in tariffa al momento dell'entrata in esercizio dell'opera ad esse afferente.

¹⁸ Per privatizzazioni avvenute rispettivamente prima della delibera CIPE n. 86 del 4 agosto 2000 e dopo la delibera CIPE 38/2007.

MA_m indica il valore della m-esima misura di mitigazione dell'impatto ambientale o prescrizione di ottemperanza, di cui al punto 2, lettera b).

11.3 CIN contabile

1. 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 precedentemente, fatto salvo 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.

11.4 Indice di rivalutazione

1. Il gestore, nel caso in cui si avvalga dell'opzione del CIN rivalutato, 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 *web* istituzionale dell'Autorità.

Misura 12 Criteri di determinazione dei costi di capitale ai fini tariffari

12.1 Principi generali

1. Ai fini tariffari, sono riconosciuti i seguenti costi di capitale:
 - a) i costi di ammortamento, riferiti alle immobilizzazioni materiali e immateriali, reversibili e irreversibili, secondo le relative quote di ammortamento (Misura 12.2);
 - b) i costi di remunerazione del capitale investito (Misura 12.3).

12.2 Costi di ammortamento

1. Per l'ammortamento tecnico-economico delle immobilizzazioni materiali, la vita utile e le conseguenti aliquote tecnico-economiche di ammortamento sono calcolate per singolo cespite e 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:

Tabella 1 – Vita utile dei beni ed impianti aeroportuali con relative aliquote di ammortamento

CATEGORIA	VITA UTILE [anni]	ALIQUOTA [%]
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI		
Piste, Piazzali	30	3.33%
Impianti pista	10	10%
Aerostazioni passeggeri e merci	25	4%
Costruzioni leggere	10	10%
<i>Baggage Handling System (BHS)</i>	10	10%

CATEGORIA	VITA UTILE [anni]	ALIQUOTA [%]
Mezzi di piazzale carico e scarico	10	10%
Autovetture	5	20%
Attrezzature varia e minuta	10	10%
Mobili e Arredi	10	10%
Hardware	5	20%
Terreni oggetto di espropriazioni	Trattamento di seguito specificato	
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI		
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	5	20%
Programmi software	3	33.33%
Altre immobilizzazioni immateriali	5	20%

- Il gestore può optare per l'ammortamento finanziario, se più favorevole all'utente e comunque se dichiarato e convenuto in sede di consultazione avente ad oggetto la nuova opera da ammortizzare.
- Per gli oneri sostenuti dal gestore per l'espropriazione di aree strumentali al servizio del trasporto aereo, di cui alla Misura 11, 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 insistente sull'area.

12.3 Remunerazione del capitale investito netto

- I costi di remunerazione del capitale sono determinati in misura pari al tasso di remunerazione del capitale investito, di cui alla Misura 13, moltiplicato per il capitale investito netto di cui alla Misura 11, al netto del relativo fondo di ammortamento.

Misura 13 Tasso di remunerazione del capitale investito

13.1 Principi generali

- L'Autorità determina la remunerazione del capitale investito netto che spetta ai gestori mediante la metodologia del costo medio ponderato del capitale investito (WACC), in base alla seguente formula:

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

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 nozionale di settore;

t rappresenta lo "scudo fiscale";

T è l'aliquota fiscale sul reddito;

R è il tasso di remunerazione del capitale (WACC) definito in termini nominali che viene convertito in termini reali attraverso la formula di Fisher:

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

dove:

- P* media aritmetica dei tassi di inflazione programmati per le annualità del Periodo tariffario risultanti dall'ultimo Documento di Economia e Finanza pubblicato dal MEF.

13.2 Tasso di rendimento sul capitale proprio

1. Il costo del capitale proprio è calcolato attraverso il modello *Capital Asset Pricing Model* (CAPM). Esso prevede come parametri il *risk free rate*, (RFR), il coefficiente β , l'*Equity Risk Premium* (ERP) riconosciuto all'investitore per il maggior rischio dell'investimento azionario rispetto all'investimento privo di rischio e l'aliquota fiscale (*T*) da applicare al tasso di rendimento netto calcolato con il modello CAPM.
2. 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*, ovvero il tasso privo di rischio;

β_e *equity beta* (misura il rischio sistematico non diversificabile di un titolo azionario);

ERP *equity risk premium*, ovvero il premio sul capitale di rischio.

13.3 Tasso di rendimento sul capitale di debito

1. Il tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito (R_d) rappresenta quanto pagherebbe un'impresa secondo le condizioni di mercato per ottenere un finanziamento. Tale variabile, chiamata anche costo del debito, è costituita da due componenti, il *risk free rate* (RFR) e il premio sul debito (p_d) che tiene in conto del rischio di *default*, che è legato al *rating* della società.
2. Il costo del capitale di debito può essere determinato, quindi, secondo la seguente relazione:

$$R_d = RFR + p_d$$

13.4 Variabili del tasso di remunerazione del capitale investito

1. Le variabili del WACC sono distinte in (i) variabili endogene all'impresa, o all'insieme delle imprese considerate, vale a dire variabili che derivano in tutto o in parte dalle scelte economiche e finanziarie dell'impresa/e, (ii) variabili esogene che non dipendono da tali scelte bensì dalle dinamiche dei mercati nazionali ed internazionali.
2. Sono incluse nella prima categoria: la struttura finanziaria (g), il premio sul debito (p_d), il coefficiente beta.
3. Nella seconda categoria sono incluse invece le variabili del tasso privo di rischio (RFR), del premio di mercato (ERP) e dell'aliquota fiscale (T). Il tasso privo di rischio e l'aliquota fiscale derivano 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.
4. Tutti le variabili per il calcolo del WACC sono calcolate con cadenza annuale dall'Autorità secondo i criteri esposti nel presente Modello A e rese pubbliche entro il mese settembre di ogni anno, al fine di essere utilizzate dai gestori aeroportuali per l'avvio, nell'anno di riferimento, della consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali, con validità per l'intero periodo tariffario.

13.5 Variabili esogene

13.5.1 Tasso privo di rischio (*risk free rate* - RFR) ed *equity risk premium* (ERP)

1. Il *risk free rate* (RFR) è dato dalla media aritmetica dei rendimenti lordi del BTP decennale, rilevato dalla Banca d'Italia con riferimento all'ultimo dato disponibile.

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.
3. La componente relativa all'*ERP* (*equity risk premium*) è computata effettuando una media ponderata tra la media aritmetica e media geometrica riportate dallo studio di Dimson, Marsh e Staunton (DMS), basato sull'approccio delle serie storiche, anche tenuto conto del valore dell'*ERP* stimato dalle altre autorità di regolazione nazionali.

13.5.2 Tax rate (*T*)

1. Le imposte societarie considerate sono due:
 - a) Imposta sul reddito delle società (IRES);
 - b) Imposta regionale sulle attività produttive (IRAP).
2. Stante la differente natura delle due imposte, riferita sia alla base imponibile che all'indeducibilità degli oneri finanziari sull'IRAP, l'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, tenuto conto che le basi imponibili non sono coincidenti e che le regioni hanno facoltà di variare l'aliquota IRAP.

13.6 Variabili endogene

13.6.1 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 medio-lungo termine (*D*) ed il totale delle fonti di finanziamento, rappresentate, oltre che dai citati debiti a medio-lungo termine, dal patrimonio netto (*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 medio.
3. Ai fini del calcolo della remunerazione sul capitale investito netto, l'Autorità adotta il *gearing* definito sui valori nozionali, in funzione della categoria dell'aeroporto. Il *gearing* applicato è dato dalla media aritmetica dei valori di *gearing* relativi dei singoli gestori aeroportuali.

13.6.2 Costo del debito

1. Per fornire certezza ai gestori ed ai vettori sul metodo di calcolo e su una remunerazione efficiente dell'indebitamento, è determinato un costo del debito nozionale, che viene fissato sulla base del rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari delle società di gestione aeroportuale. Il periodo di riferimento è considerato pari a cinque anni; si considera l'indebitamento finanziario medio lordo di periodo con riferimento ai debiti finanziari, escludendo le partite infragruppo e i rapporti con i soci. Con riguardo agli oneri finanziari, si considera la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari", con riferimento ai debiti finanziari considerati. Il costo del debito è dato dalla somma del *risk free rate* e del premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%).

13.6.3 Il beta

1. Il coefficiente beta, in generale, rappresenta la misurazione del rischio sistematico e non diversificabile cui è soggetta l'impresa quotata operante in un determinato mercato. Con il coefficiente beta è possibile disporre di un'informazione sintetica sulla redditività potenziale dell'impresa rispetto al

mercato di riferimento. Tale coefficiente misura infatti la variazione del rendimento aziendale, data una variazione del rendimento di mercato (formalmente il rapporto tra covarianza del rendimento dell'azienda e varianza del rendimento di mercato).

2. Ai fini del presente Modello A, il β_e viene stimato ogni anno in base dall'analisi dei coefficienti beta, derivati da un campione, costituito dalle società quotate che gestiscono aeroporti nazionali ed europei (*comparables*).
3. Una volta individuati gli *equity* beta, essi devono essere depurati della leva finanziaria specifica (*"delevering"*) a favore di una leva nozionale, finalizzata a tener conto di una struttura finanziaria efficiente.
4. Si procede quindi a derivare gli asset beta (β_a^i) di ciascuna società considerata nel campione, utilizzando la metodologia standard di *delevering* di cui alla formula seguente:

$$\beta_a^i = \frac{\beta_e^i}{\left(1 + (1 - t^i) \frac{D^i}{E^i}\right)}$$

dove:

β_a^i asset beta della società *i*-esima;

β_e^i equity beta della società *i*-esima;

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

D^i/E^i leva finanziaria, dove E^i e D^i si riferiscono alla società *i*-esima del campione.

5. Dagli asset beta ottenuti viene effettuato il calcolo della media aritmetica, ottenendo un asset beta di settore.
6. Si procede successivamente al *relevering* dell'asset beta medio sopra individuato, così da ricavare l'equity beta di settore.
7. Il *relevering* verrà effettuato, con il rapporto D/E ricavato per il *gearing*, secondo la seguente formula:

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

13.7 Tabella riepilogativa

Tabella 2 – Prospetto di calcolo del WACC

PROSPETTO DI CALCOLO DEL WACC		
1)	G	$D/(D+E)$
2)	$1-g$	$E/(D+E)$
3)	RFR	risk free rate
4)	p_d	premio al debito
5)	$R_d = RFR + p_d$	costo ammesso del capitale di debito
6)	Erp	equity risk premium
7)	β_a	asset beta
8)	β_e	equity beta
9)	$R_e = RFR + \beta_e * erp$	costo del capitale di rischio
10)	T	Scudo fiscale (aliquota Ires)
11)	T	tax rate complessivo
12)	$R(nom, lordo) = (R_d * (1-t) * g) + R_e * (1-g)$	WACC post-tax nominale
13)	$R(nom, netto) = R(nom, lordo)/(1-T)$	WACC pre-tax nominale

14)	P	tasso di inflazione programmata
15)	$R \text{ (reale, netto)} = ((1 + R \text{ (nom, netto)}) / (1 - P)) - 1$	WACC pre-tax reale

Misura 14 WACC incrementale

1. L'Autorità può riconoscere, a seguito di specifica e dettagliata istanza, un aumento del tasso di remunerazione per investimenti riferiti a specifici ambiti. Gli ambiti oggetto di valutazione sono riferiti a aspetti di maggiore tutela ambientale rispetto al quadro normativo vigente, nonché alla riduzione di esternalità negative.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito alle modalità di computo del WACC incrementale.

II.3 PRICING

La presente Parte II.3 descrive le misure di *pricing* da rispettare ai fini della determinazione *ex ante* dei diritti aeroportuali per singola prestazione erogata dal gestore, da utilizzare nella predisposizione del relativo Piano Finanziario Regolatorio prima di ogni periodo tariffario.

Misura 15 Obiettivo di incremento della produttività da efficientamento

1. Con riferimento alla formula della dinamica della componente tariffaria di gestione di cui alla Misura 18, X_t è il coefficiente di incremento della produttività da efficientamento annuo, valido per l'intero periodo tariffario, determinato dall'Autorità per singolo gestore sulla base della metodologia di cui all'ANNESSO 10.
2. Come definito alla Misura 3.1.1, al fine di predisporre il Documento di consultazione per la procedura di revisione dei diritti aeroportuali, il gestore provvede a richiedere all'Autorità, in tempo utile per la fase di consultazione con gli utenti, il valore del coefficiente X_t di incremento della produttività da efficientamento annuo, valido per l'intero periodo tariffario.

Misura 16 Tasso di inflazione programmato

1. Il tasso di inflazione programmato \hat{P}_{t+1} è desumibile dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo tariffario ed utilizzato per la determinazione della dinamica tariffaria di cui alla Misura 18.
2. Qualora i dati disponibili non coprissero l'intera durata di ciascun periodo tariffario, o qualora il tasso di inflazione programmato \hat{P}_{t+1} non sia desumibile dall'ultimo Documento di Economia e Finanza, si può far riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima per le annualità residue del periodo.

Misura 17 Tariffa unitaria media per singola prestazione erogata dal gestore

17.1 Principi generali

1. Per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, la tariffa media unitaria, relativa all'anno t , si determina come somma di tre distinte componenti, dettagliate alle Misure 17.2, 17.3 e 17.4, nonché tenendo conto delle poste figurative, descritte alla Misura 17.5, ed è rappresentabile come segue:

$$T_t = T_{G,t} + T_{K,t} + T_{OC,t} \pm PF_t$$

17.2 Componente tariffaria di gestione

1. La componente tariffaria di gestione $T_{G,t}$, per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, è finalizzata, nel rispetto della dinamica tariffaria di cui alla Misura 18, inclusiva dell'incremento della produttività da efficientamento di cui alla Misura 15, a far fronte ai costi operativi efficienti, comprensivi di quelli relativi alla manutenzione ordinaria e degli utilizzi, medi sul periodo tariffario, dei fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura aeroportuale, stimati con riferimento all'Anno base per ciascun periodo tariffario, nonché dei costi operativi incrementali legati ai nuovi investimenti e alle sopravvenienze normative e regolamentari.

17.3 Componente tariffaria di costruzione

1. La componente tariffaria di costruzione $T_{K,t}$, per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, è finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito di cui alla Misura 12) afferenti alle immobilizzazioni materiali e immateriali, ivi compreso il valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente¹⁹ (rappresentato dal valore residuo degli investimenti da questi realizzati e non ancora ammortizzati, assentiti dal concedente), nonché il valore delle opere realizzate in dipendenza del Piano degli interventi aeroportuale approvato da ENAC, inclusivo degli interventi programmati di manutenzione straordinaria.

17.4 Componente tariffaria per oneri normativi

1. La componente tariffaria per oneri normativi $T_{OC,t}$, non soggetta alla dinamica del *price cap* e determinata *ex ante*, per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, nel rispetto del vincolo di neutralità finanziaria, è finalizzata al recupero degli oneri:
 - i. inerenti al canone di gestione aeroportuale, calcolato per ciascun anno del periodo tariffario sulla base dell'applicazione delle metodologie vigenti;
 - ii. relativi al canone concessorio per l'affidamento dei servizi di sicurezza, calcolato per ciascun anno del periodo tariffario sulla base dell'applicazione delle metodologie vigenti;
 - iii. finalizzati alla contribuzione al fondo istituito dall'articolo 1, comma 1328 della legge n. 296/2006 (Legge Finanziaria 2007) per il finanziamento del servizio antincendio negli aeroporti.
2. Il gestore provvede, nel calcolo di detti oneri, a sostituire ai volumi di traffico consuntivati, cui fa riferimento la rispettiva metodologia di calcolo, i volumi di traffico previsti per ciascuna annualità del periodo tariffario dal Documento di consultazione.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito ad altri eventuali oneri da ricomprendere nella componente tariffaria per oneri normativi.

17.5 Poste figurative

1. Per garantire la gradualità dell'evoluzione tariffaria, è possibile, *ex ante*, prevedere, per ciascun anno del periodo tariffario e per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, l'inclusione di poste figurative di segno positivo o negativo, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi rispetto all'anno di effettiva competenza, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo tariffario²⁰.

¹⁹ Ai sensi dell'articolo 15-*quinquies* del d.l. 148/2017 e del comma 575 della l. 205/2017 (legge di bilancio 2018).

²⁰ Azzeramento del valore complessivo delle poste figurative, ottenuto scontando i relativi importi al tasso nominale di remunerazione del capitale di cui alla Misura 13.

2. Per assicurare il mantenimento della neutralità economico-finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da $t + 1$ alla fine del periodo tariffario, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale di cui alla Misura 25.

Misura 18 Dinamica della componente tariffaria di gestione

1. Per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore la stima annuale della componente tariffaria di gestione, in applicazione del meccanismo di *price cap*, deve essere tale da non superare il valore risultante dalla seguente dinamica:

$$T_{G,t+1} \leq T'_{G,t} \cdot (1 + \hat{P}_{t+1} - X_t)$$

dove:

$T_{G,t+1}$ è il livello della componente tariffaria unitaria di gestione, predeterminato con riferimento all'anno $t + 1$;

\hat{P}_{t+1} è il tasso di inflazione programmata relativo all'anno $t + 1$, come definito alla Misura 16;

X_t è il coefficiente di incremento della produttività da efficientamento per l'anno $t + 1$, di cui alla Misura 15;

$T'_{G,t}$ è il livello della componente tariffaria unitaria di gestione in vigore all'anno t e comprensiva della sub-componente $T_{i,G,t+1}$, connessa ai costi incrementali riferiti a ciascun anno del periodo tariffario, come stimati *ex ante*.

Si assume quindi:

$$T'_{G,t} = T_{G,t} + T_{i,G,t+1}$$

dove:

$T_{G,t}$ è il livello della componente tariffaria unitaria di gestione in vigore all'anno t ;

$T_{i,G,t+1}$ rappresenta la tariffa unitaria, stimata all'anno t , derivante dagli eventuali oneri incrementali, per la quale vale la seguente relazione:

$$T_{i,G,t+1} = \frac{\Delta C_{igk,t} + \Delta C_{igv,t}}{V_{m,(t+1)-\tau}}$$

dove:

$\Delta C_{igk,t}$ è la quota afferente a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore del livello incrementale annuo dei costi di gestione, relativo agli *asset* entrati in esercizio all'anno t ; in coerenza con il meccanismo delineato alla Misura 20 con riguardo ai costi di capitale, i costi incrementali di gestione legati all'entrata in funzione dei nuovi investimenti sono computabili a partire dall'anno successivo a quello di entrata in esercizio;

$\Delta C_{igv,t}$ è la quota afferente a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore del livello incrementale dei costi di gestione, relativo all'entrata in vigore all'anno t di sopravvenienze normative e regolamentari;

$V_{m,(t+1)-\tau}$ indica i volumi di produzione relativi a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti *ex ante* per ogni anno, compreso tra: (i) l'anno $t + 1$ di prima inclusione tariffaria dei

predetti costi incrementali; (ii) l'ultimo anno del periodo tariffario τ .

In particolare, per $t = 0$ in relazione a ciascun periodo tariffario (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'Anno ponte), si assume:

$$T'_{G,t} = T_{G,t} = \frac{C_{G,ap} + \Delta C_{igk,ap} + \Delta C_{igv,ap}}{V_{m,1-\tau}}$$

dove:

$C_{G,ap}$ è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno ponte, definito nel seguente modo:

$$C_{G,ap} = C_{G,ab} \cdot (1 + P_{ap})$$

in cui:

P_{ap} è il tasso di inflazione programmato per l'Anno ponte, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile o posto pari al dato dell'ultima annualità disponibile;

$C_{G,ab}$ è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno base, determinato come di seguito descritto.

Per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, il costo di gestione all'Anno base è determinato come segue:

$$C_{G,ab} = [C_o - (M_{aa} \cdot \mu \cdot q_m)]$$

dove:

$C_{G,ab}$ indica il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno base;

C_o indica i costi operativi all'Anno base, come desumibili dai prospetti di contabilità regolatoria;

M_{aa} indica il margine derivante dalle attività accessorie, determinato come descritto alla Misura 19.2;

μ indica la quota del margine derivante dalle attività accessorie trasferita a scomputo dei costi operativi dell'Anno base, determinata come descritto alla Misura 19.3;

q_m indica la quantità di margine derivante dalle attività accessorie allocabile a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore;

$\Delta C_{igk,ap}$ è la quota afferente a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore del livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo agli *asset* – oggetto delle lavorazioni in corso all'anno base e del Piano degli interventi –, entrati in esercizio nel corso dell'Anno ponte;

$\Delta C_{igv,ap}$ è la quota afferente a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore del livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari;

$V_{m,1-\tau}$ indica il volume medio annuo di produzione relativo a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, calcolabile come media aritmetica dei volumi di produzione previsti *ex ante* per ogni anno del Periodo tariffario, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

Misura 19 Trattamento del margine derivante dalle attività accessorie

19.1 Principi generali

1. Al fine di
 - (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,

l'ammontare dei costi operativi, con riferimento al livello iniziale della componente tariffaria di gestione (come descritto alla Misura 18), è computato al netto di una quota parte del margine da attività accessorie di cui alla Misura 19.2, secondo un meccanismo di ripartizione fra gestore e utenti che, a partire da una quota base determinata sulla base del rapporto tra (i) livello dei costi complessivi correlati alle attività di incentivazione all'attività volativa, e (ii) i ricavi complessivi dalle attività aeroportuali, è definito in funzione del livello di servizio delle attività aeroportuali in rapporto a quelle commerciali, di cui alla Misura 19.4, nonché della capacità aeroportuale residua di pista e di terminal, di cui alla Misura 19.5.

19.2 Definizione del margine derivante dalle attività accessorie

1. Il margine (M_{aa}), generato dalle attività accessorie di cui alla Misura 8, lettera b), è determinato dalla differenza, diminuita di un profitto ragionevole – approssimato come pari al tasso di remunerazione del capitale investito – fra la somma dei ricavi e dei costi, derivanti da tali attività, entrambi valutati sulla base del valore medio riferibile al periodo quinquennale che si conclude con l'Anno base.

19.3 Metodologia di trattamento del margine derivante dalle attività accessorie

1. La quota μ del margine commerciale trasferita a scomputo dei costi (v. Misura 18) si determina con la seguente formula:

$$\mu = \mu_0 + 0.4 \cdot (f_1 + f_2)$$

dove

μ_0 è la quota base del margine commerciale da trasferirsi a scomputo dei costi, determinata sulla base del livello dei costi complessivi correlati alle attività di incentivazione all'attività volativa di cui alla Misura 8, lettera c), in rapporto ai ricavi complessivi dalle attività aeroportuali di cui alla Misura 8, lettera a), come dalla seguente tabella:

costi complessivi incentivazione / ricavi complessivi attività aeroportuali	μ_0
Fino a 25%	0.00
Oltre 25% e fino a 40%	0.10
Oltre 40%	0.20

f_1 è il fattore correlato al livello di servizio delle attività aeroportuali di cui alla misura 19.4;

f_2 è il fattore correlato alla capacità aeroportuale residua di cui alla misura 19.5.

19.4 Livello di servizio delle attività aeroportuali in rapporto a quelle commerciali

1. Il fattore f_1 , correlato al livello di servizio delle attività aeroportuali in rapporto a quelle commerciali, è determinato all'inizio di ogni periodo tariffario nel seguente modo:

$$f_1 = \frac{1}{2} \cdot \left(\frac{\pi_{pax}}{\pi_{pax,lim}} + \frac{\sigma_{comm}}{\sigma_{comm,lim}} \right)$$

dove

π_{pax} è il rapporto fra il numero di passeggeri annui totali e la superficie complessiva del terminal, rappresentativo della pressione antropica sull'infrastruttura aeroportuale;

$\pi_{pax,lim}$ è il valore limite del rapporto π_{pax} , assunto pari a 500 pax/anno/mq;

σ_{comm} è il rapporto fra la superficie utile destinata alle attività commerciali e la superficie complessiva del terminal, rappresentativo del livello di interferenza delle attività commerciali sulle attività aeroportuali;

$\sigma_{comm,lim}$ è il valore limite del rapporto σ_{comm} , assunto pari a 50%.

19.5 Capacità aeroportuale residua

2. Il fattore f_2 , correlato alla capacità aeroportuale residua di pista e di terminal, è determinato all'inizio di ogni periodo tariffario nel seguente modo:

$$f_2 = C_0 - (CP_{max} \cdot p_p \cdot p_{p,max} + CP_{ut} \cdot p_p \cdot p_{c,med} + CT_{max} \cdot p_t \cdot p_{t,max} + CT_{ut} \cdot p_t \cdot p_{t,med})$$

con $f_2 = 0$ quando

$$(CP_{max} \cdot p_p \cdot p_{p,max} + CP_{ut} \cdot p_p \cdot p_{c,med} + CT_{max} \cdot p_t \cdot p_{t,max} + CT_{ut} \cdot p_t \cdot p_{t,med}) \geq C_0$$

dove

C_0 è l'indicatore soglia di capacità residua a cui corrisponde l'azzeramento del fattore f_2 , assunto pari a 65%;

CP_{max} è indice di saturazione massimo della capacità di pista, indicativo del livello di saturazione dell'infrastruttura aeroportuale al momento della massima pressione, determinato nel seguente modo:

$$CP_{max} = \frac{M_{95}}{M_{teor}}$$

con M_{95} uguale al numero di movimenti/ora corrispondenti al 95° percentile dell'operatività oraria su base annuale dell'aeroporto²¹, e M_{teor} uguale al numero massimo ammissibile di movimenti/ora teoricamente possibile per lo scalo aeroportuale, tenuto conto, tra l'altro, dei vincoli di natura normativa qualora sussistenti;

²¹ Si tratta di un valore, reperibile tra gli altri, nello studio econometrico "The impact of airport capacity constraints on air fares", commissionato da ACI-Europe a SEO Amsterdam Economics nel 2017, ripreso a sua volta da M.C. Gelhausen, P. Berster, D. Wilken "Do airport capacity constraints have a serious impact on the future development of air traffic?" in Journal of Air Transport Management – Volume 28 - maggio 2013, in cui si afferma "If we relate the average hour volume to the 5% peak hour volume we will get a so called index of capacity utilisation (CUI). Airports with high traffic volumes as related to capacity have typically high utilisation indices while airports with ample capacity reserves have somewhat lower values of capacity utilisation". Tale indicatore è stato peraltro recentemente richiamato, come rappresentativo di una prima indicazione della congestione delle piste aeroportuali italiane nel contesto internazionale, all'interno del documento "Connettere l'Italia" allegato al Documento di Economia e Finanza 2017 a cura del Ministero dell'Economia e delle finanze (pag. 72).

Concretamente, dopo avere classificato ed ordinato le singole ore di operatività aeroportuale – su base annua – in termini di numero totale di movimenti (in modo che la 1^ ora rappresenti quella con il maggiore impegno), si assume quale base di calcolo il numero di movimenti corrispondenti all'ora che rappresenta il 5% dell'operatività (se ad esempio quest'ultima è pari a 24h-365d = 8760 ore/anno, si assume la 8760-5% = 458^a ora).

CP_{ut} è indice di utilizzo della capacità di pista, rappresentativo della distribuzione annua dell'utilizzo della capacità, determinato con la seguente modalità:

$$CP_{ut} = \frac{M_{med}}{M_{95}}$$

con M_{med} uguale al numero di movimenti/ora medi annui dell'aeroporto;

CT_{max} è l'indice di saturazione massimo della capacità di terminal, indicativo del livello di saturazione dell'infrastruttura aeroportuale al momento della massima pressione, determinato nel seguente modo:

$$CT_{max} = \frac{P_{95}}{P_h}$$

con P_{95} uguale al numero di passeggeri/ora corrispondenti al 95° percentile dell'operatività oraria su base annuale dell'aeroporto²², e P_h uguale al numero massimo ammissibile di passeggeri/ora teoricamente ospitabili dal terminal, sulla base degli spazi pro capite e dei tempi di coda corrispondenti al limite inferiore definito da IATA per il LoS OPTIMUM²³, come somma fra il valore minimo relativo alle aree check-in, alle aree per controlli di sicurezza e agli spazi di attesa ai *gates* (rappresentativo delle procedure relative alla partenza dei passeggeri) e il valore relativo agli spazi per il ritiro dei bagagli (rappresentativo delle procedure relative all'arrivo dei viaggiatori);

CT_{ut} è l'indice di utilizzo della capacità di terminal, rappresentativo della distribuzione annua dell'utilizzo della capacità, determinato con la seguente modalità:

$$CT_{ut} = \frac{P_{med}}{P_{95}}$$

con P_{med} uguale al numero di passeggeri/ora medi annui dell'aeroporto;

p_p è il peso attribuito agli indicatori di capacità di pista, pari a 50%;

p_t è il peso attribuito agli indicatori di capacità di terminal, pari a 50%;

$p_{p,max}$ è il peso specifico dell'indice di saturazione massimo della capacità di pista, pari a 70%;

$p_{p,med}$ è il peso specifico dell'indice di utilizzo della capacità di pista, pari a 30%;

$p_{t,max}$ è il peso specifico dell'indice di saturazione massimo della capacità di terminal, pari a 70%;

$p_{t,med}$ è il peso specifico dell'indice di utilizzo della capacità di terminal, pari a 30%;

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito alle finalità e ai criteri adottati per il trattamento dei margini da attività accessorie, con particolare riferimento:

- al computo della quota base μ_0 ;
- alla metodologia per la determinazione del fattore f_1 , correlato al livello di servizio delle attività aeroportuali in rapporto a quelle commerciali;
- alla metodologia per la determinazione del fattore f_2 , correlato alla capacità aeroportuale residua di pista e di terminal.

²² vedi nota 23

²³ Il numero di passeggeri ospitabili a *Level of Service* (LoS) OPTIMUM è determinato sulla base delle metodologie di cui al cap. 3.4 del IATA *Airport Development Reference Manual* (ADRM) - 10th edition, che prendono in considerazione, per ciascun sottosistema del *terminal*, una matrice bidimensionale in cui le due variabili sono rappresentate (i) dallo spazio offerto e (ii) dal tempo di attesa o occupazione.

Misura 20 Dinamica della componente tariffaria di costruzione

1. Per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, il costo di costruzione all'Anno base è determinato come segue:

$$C_K = C_a + C_{rc}$$

dove:

C_a indica i costi di ammortamento afferenti al CIN, come definiti alla Misura 12;

C_{rc} indica i costi di remunerazione del capitale afferenti al CIN, come definiti alla Misura 12.

2. La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN rivalutato, è basata sulla seguente formula:

$$T_{K,t+1} = \frac{C_{a,t+1} + C_{rc,t+1}}{V_{t+1}}$$

dove:

$C_{a,(t+1)}$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti al CIN;

$C_{rc,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno $t + 1$, afferenti al CIN;

V_{t+1} indica i volumi di produzione relativi allo specifico centro di tariffazione e previsti *ex ante* e riferiti all'anno $t + 1$, così come riportati nelle previsioni di traffico e nel Piano Finanziario Regolatorio.

3. Il livello delle componenti $C_{a,(t+1)}$ e $C_{rc,(t+1)}$ deriva dall'applicazione al CIN, computato al 1° gennaio di ogni anno, dei rispettivi criteri di determinazione (descritti alla Misura 12), nel seguente modo:

$$C_{a,t+1} = \sum_{j,t+1} V_{j,t+1} \cdot a_j$$

$$C_{rc,t+1} = CIN_{t+1} \cdot R_r$$

dove:

$V_{j,t+1}$ indica il valore di riferimento per il calcolo dell'ammortamento tecnico-economico, relativo al cespite j , afferente alle immobilizzazioni comprese nel CIN, di cui alla Misura 11.2, punto 1, lettera a), ed ammissibile all'ammortamento all'anno $t + 1$;

a_j indica l'aliquota di ammortamento tecnico-economico, assunta dal gestore per il medesimo cespite j ;

CIN_{t+1} indica il valore del CIN, al 1° gennaio dell'anno $t + 1$, determinato sulla base di quanto di seguito specificato;

R_r indica il tasso reale di remunerazione del capitale investito (WACC).

4. La dinamica del CIN, le cui componenti sono definite al punto 3 della Misura 11.2, nel corso del periodo tariffario è determinata come segue:

$$CIN_{t+1} = (CIN_t - C_{a,t} + I_t) \cdot (1 + \hat{P}_t)$$

dove:

CIN_{t+1} indica il valore del CIN, al 1° gennaio dell'anno $t + 1$;

CIN_t indica il valore del CIN, al 1° gennaio dell'anno t ;

$C_{a,t}$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno t , afferenti alle immobilizzazioni comprese nel CIN, così come valorizzati al 1° gennaio dello stesso anno t ; si precisa che la quota

annuale di investimenti prevista per l'anno t non determina ammortamenti nel medesimo esercizio;

I_t indica la quota annuale di investimenti prevista per l'anno t , con riferimento alle opere oggetto di investimento, così come riportate nel Piano degli interventi;

\hat{P}_t indica il tasso di inflazione programmata relativo all'anno t , determinato secondo le modalità definite alla Misura 16;

5. La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN contabile, è basata sulle medesime formule di cui sopra, fatti salvi gli adeguamenti di seguito specificati.

Il livello della componente $C_{rc,t+1}$ è determinato nel seguente modo:

$$C_{rc,t+1} = CIN_{t+1} \cdot R$$

dove:

R indica il tasso nominale di remunerazione del capitale investito (WACC).

La dinamica del CIN nel corso del periodo tariffario è determinata come segue:

$$CIN_{t+1} = (CIN_t - C_{a,t} + I_t)$$

Misura 21 Dinamica della componente tariffaria per oneri normativi

1. Per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, la stima annuale della componente tariffaria per oneri normativi corrisponde al valore risultante dalla seguente dinamica:

$$T_{OC,t+1} = \frac{C_{OC,t+1}}{V_{t+1}}$$

dove:

$T_{OC,t+1}$ è il livello della componente tariffaria per oneri normativi, predeterminato con riferimento all'anno $t + 1$;

$C_{OC,t+1}$ indica la quota annua degli oneri normativi attribuibile a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, come definita alla Misura 17.4;

V_{t+1} indica i volumi di produzione relativi a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore e previsti *ex ante* e riferiti all'anno $t + 1$, così come riportati nelle previsioni di traffico.

Misura 22 Modulazione tariffaria

1. Sulla base della tariffa unitaria media per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, di cui alla Misura 17, relativa a ciascuna annualità del periodo tariffario, il gestore, conformemente alle prestazioni erogate dal gestore aeroportuale di cui alla Misura 56.3 e a parità di ricavi complessivi, determina i diritti aeroportuali afferenti a tutte le classi di sub-articolazione o di modulazione tariffaria relative a ciascuna prestazione regolata o aggregazione/*basket* di prestazioni regolate come di seguito definito.
2. 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;
 - f) tariffe distinte per terminal.
3. Il gestore adotta inoltre le sub-articolazioni e le esenzioni tariffarie previste dalla normativa vigente.
4. Il computo, per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore – o per ogni eventuale aggregazione delle stesse, derivanti dall'applicazione dei meccanismi di *pricing* di seguito riportati – della tariffa media unitaria di riferimento per ciascuno degli anni che compongono il periodo tariffario, sarà seguito dall'eventuale modulazione o sub-articolazione tariffaria, effettuata dal gestore tenendo conto che, per la tariffa media unitaria T_t relativa all'anno t , deve valere la seguente relazione:

$$T_t = \frac{\sum_{i=1}^n (p_i^t \cdot q_i^t)}{\sum_{i=1}^n Q_i^t}$$

dove p_i^t , q_i^t e Q_i^t indicano, rispettivamente, le tariffe unitarie, i volumi di produzione e le unità di servizio, stimati *ex ante* e relativi alle quantità appartenenti alla i -esima delle n classi di sub-articolazione o di modulazione tariffaria relative a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore o aggregazione delle stesse, nell'anno t .

5. Di ciascuna delle componenti sopra descritte (tariffe e volumi) dovrà essere fornita adeguata evidenza all'Autorità ai fini della verifica di conformità relativa alla proposta tariffaria del gestore.

Misura 23 Accorpamento di prestazioni regolate erogate dal gestore

1. Nell'ottica di favorire una razionalizzazione tariffaria, il gestore può proporre in consultazione l'accorpamento di prestazioni regolate erogate, laddove esse siano rivolte a categorie omogenee di utenti serviti.
2. Le prestazioni regolate accorpate secondo quanto previsto al punto 1 sono sottoposte unitariamente ai meccanismi di costruzione tariffaria previsti dalle misure di cui alle Parti II.2 e II.3.

Misura 24 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 prestazioni regolate erogate, da sottoporre unitariamente ai meccanismi di costruzione tariffaria previsti dalle misure di cui alle Parti II.2 e II.3;
 - b) la successiva rimodulazione delle tariffe unitarie afferenti a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate, da effettuarsi avendo cura di:
 - garantire il rispetto dei principi sanciti dall'articolo 80, comma 1, del d.l. 1/2012;
 - assicurare annualmente il rispetto del principio di neutralità economica;
 - perseguire un ragionevole riequilibrio delle tariffe delle prestazioni regolate comprese nel *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:
- dare puntuale evidenza dei diritti aeroportuali derivanti dall'applicazione del *basket*, così come risultanti prima e dopo la rimodulazione tariffaria;
 - fornire, a ciascun utente che ne faccia richiesta, tutte le informazioni necessarie a valutare l'impatto della rimodulazione tariffaria sui propri volumi di traffico;
 - 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'articolo 80, comma 1, del d.l. 1/2012;
 - il rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo temporale complessivamente considerato;
 - 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*;
 - gli impatti sull'uso ottimale delle infrastrutture e sull'efficienza operativa del gestore;
 - gli impatti ambientali e qualitativi.

II.4 MONITORAGGIO E ADEGUAMENTO ANNUALE NEL CORSO DEL PERIODO TARIFFARIO

La presente Parte II.4 descrive le misure di monitoraggio da rispettare ai fini dell'adeguamento annuale dei diritti aeroportuali.

Misura 25 Adeguamento della tariffa unitaria media in esito a monitoraggio annuale

1. Per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, la tariffa media unitaria di cui alla Misura 17, determinata *ex ante* in applicazione delle misure di cui alle Parti II.2 e II.3, è adeguata in esito alla procedura di monitoraggio annuale specificatamente previsto dalla Misura 5, ed afferente (i) alla qualità dei servizi, (ii) all'attuazione degli investimenti e (iii) all'effettivo verificarsi degli oneri incrementali conseguenti all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari, con le seguenti modalità:

$$T_{t+1}^* = T_{G,t+1}^* + T_{K,t+1}^* + T_{OC,t+1}$$

dove, in particolare:

$$T_{G,t+1}^* = T_{G,t+1} \cdot (1 + \varepsilon_t) + \Delta T_{igk,t+1} + \Delta T_{igv,t+1} + \Delta T_{Rigk,t+1} + \Delta T_{Rigv,t+1}$$

$$T_{K,t+1}^* = T_{K,t+1} + \Delta T_{K,t+1} + \Delta T_{RK,t+1}$$

con:

- $T_{G,t+1}^*$ è il livello della componente tariffaria di gestione, calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del gestore per l'anno $t + 1$;
- $T_{K,t+1}^*$ è il livello della componente tariffaria di costruzione, calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno $t + 1$;
- $T_{G,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di gestione, determinato *ex ante* con riferimento all'anno $t + 1$, di cui alla Misura 18;
- ε_t è il coefficiente rettificativo della componente tariffaria di gestione, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno t e scaturente dall'applicazione dei meccanismi di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi, di cui alla Misura 27;

- $\Delta T_{igk,t+1}$ è lo scostamento, tenuto conto dell'effetto dell'efficientamento, fra (i) il valore effettivo della sub-componente tariffaria per oneri incrementali, relativa agli *asset* – oggetto delle lavorazioni in corso all'Anno base e del Piano degli interventi – computati a partire dall'anno successivo a quello di entrata in esercizio²⁴, e (ii) il corrispondente valore stimato *ex ante*;
- $\Delta T_{igv,t+1}$ è lo scostamento, tenuto conto dell'effetto dell'efficientamento, fra (i) il valore effettivo della sub-componente tariffaria per oneri incrementali, relativa all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative e/o regolamentari²⁵, e (ii) il corrispondente valore stimato *ex ante*;
- $\Delta T_{Rigk,t+1}$ è la rettifica connessa allo scostamento eventualmente rilevato tra i dati di pre-consuntivo forniti dal gestore (entro il 1° ottobre dell'anno $t - 1$, di cui alla Misura 5.3) e le dichiarazioni di consuntivo (in esito alla validazione di ENAC, di cui alla Misura 5.2) con riferimento ai costi di gestione legati all'entrata in funzione dei nuovi investimenti; detta rettifica dovrà essere calcolata considerando anche gli interessi calcolati in applicazione del tasso di remunerazione nominale di cui alla Misura 13;
- $\Delta T_{Rigv,t+1}$ è la rettifica connessa allo scostamento eventualmente rilevato tra i dati di pre-consuntivo forniti dal gestore (entro il 1° ottobre dell'anno $t - 1$, di cui alla Misura 5.3) e le dichiarazioni di consuntivo (in esito alla validazione di ENAC, di cui alla Misura 5.2) con riferimento ai costi di gestione relativi all'entrata in vigore all'anno t di sopravvenienze normative e regolamentari; detta rettifica dovrà essere calcolata considerando anche gli interessi calcolati in applicazione del tasso di remunerazione nominale di cui alla Misura 13;
- $T_{K,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di costruzione, determinato *ex ante* con riferimento all'anno $t + 1$, di cui alla Misura 20;
- $\Delta T_{K,t+1}$ è il livello della componente tariffaria integrativa di costruzione, di segno positivo o negativo, calcolata all'anno t e correlata all'applicazione del meccanismo illustrato nella Misura 26, con riferimento all'attuazione degli investimenti, che tiene conto della quota di investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché dell'eventuale correlata penalità;
- $\Delta T_{RK,t+1}$ è la rettifica connessa allo scostamento eventualmente rilevato tra i dati di pre-consuntivo forniti dal gestore (entro il 1° ottobre dell'anno $t - 1$, di cui alla Misura 5.3) e le dichiarazioni di consuntivo (in esito alla validazione di ENAC, di cui alla Misura 5.2) con riferimento all'attuazione degli investimenti; detta rettifica dovrà essere calcolata considerando anche gli interessi calcolati in applicazione del tasso di remunerazione nominale di cui alla Misura 13.

Misura 26 Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti

- Con riferimento alla formula di adeguamento di cui alla Misura 25, si precisa che la componente $\Delta T_{K,(t+1)}$ è costituita da due sub-componenti, con le seguenti modalità:

$$\Delta T_{K,t+1} = \Delta T_{I,K,t+1} + H_{K,t+1}$$

²⁴ Tale sub-componente tariffaria è calcolata come rapporto fra i pertinenti costi incrementali ed i volumi di produzione dell'anno di riferimento. Il valore effettivo, rispetto a quanto stimato *ex ante*, può differire in ragione della mancata entrata in esercizio delle corrispondenti opere programmate.

²⁵ Tale sub-componente tariffaria è calcolata come rapporto fra i pertinenti costi incrementali ed i volumi di produzione dell'anno di riferimento. Il valore effettivo, rispetto a quanto stimato *ex ante*, può differire in ragione dell'effettiva entrata in vigore delle nuove disposizioni normative/regolamentari previste *ex ante*, ovvero dell'entrata in vigore di altre disposizioni, non previste *ex ante*.

2. Tali sub-componenti rispondono a diversi obiettivi:

- la prima sub-componente ($\Delta T_{I,K,t+1}$) è correlata all'importo degli investimenti non realizzati e si calcola con le seguenti modalità:

$$\Delta T_{I,K,t+1} = -(1 - \alpha_t) \cdot T_{K,t+1}$$

con

$$\alpha_t = \sum_{a=1}^t (I_{R,a}) / \sum_{a=1}^t (I_{P,a})$$

dove:

$T_{K,t+1}$ indica il livello della componente tariffaria di costruzione, determinato *ex ante* con riferimento all'anno $t + 1$;

α_t indica la quota di investimenti effettivamente realizzati, cumulati fino all'anno t , rispetto all'importo di investimenti programmati per il medesimo periodo;

$I_{R,a}$ indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno $t + 1$, afferenti agli investimenti effettivamente realizzati, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione;

$I_{P,a}$ indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno $t + 1$, afferenti agli investimenti programmati *ex ante*, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione;

- la seconda sub-componente ($H_{K,(t+1)}$) rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al gestore, al fine di disincentivare il posticipo degli investimenti stessi, e si determina come segue:

$$H_{K,t+1} = -(\gamma_t \cdot R) \cdot |\Delta T_{I,K,t+1}|$$

dove:

γ_t indica la quota di investimenti non realizzati per responsabilità imputabile al gestore, cumulati fino all'anno t , rispetto al totale degli investimenti non realizzati nel medesimo periodo;

R indica il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC).

3. Riguardo alle lavorazioni in corso, è inoltre previsto che, in caso di ritardo dell'entrata in esercizio di un'opera programmata (ovvero oltre la soglia prefissata di una annualità), la remunerazione del capitale afferente alle relative lavorazioni in corso sarà sospesa.
4. Con riferimento alla componente di rettifica $\Delta T_{RK,t+1}$ di cui alla Misura 25, connessa allo scostamento eventualmente rilevato tra i dati di preconsuntivo forniti dal gestore (entro il 1° ottobre dell'anno $t - 1$, di cui alla Misura 5.3) e le dichiarazioni di consuntivo (in esito alla validazione di ENAC, di cui alla Misura 5.2), vale la seguente relazione:

$$\Delta T_{RK,t+1} = R \cdot (\Delta T_{K,t+1} - \Delta T_{KC,t+1})$$

dove:

$\Delta T_{KC,t+1}$ indica il livello della componente tariffaria integrativa di costruzione, di segno positivo o negativo, calcolata all'anno $t+1$ in base ai dati di consuntivo disponibili per l'anno t .

Misura 27 Meccanismo di penalità/premi con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi e della tutela ambientale

27.1 Principi generali

1. Per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, il parametro rappresentativo della qualità e della tutela ambientale agisce sulla dinamica tariffaria in base alla seguente equazione:

$$\varepsilon_t = f \cdot q_t + (1 - f) \cdot a_t$$

dove:

ε_t è il parametro che tiene conto del superamento o del mancato raggiungimento degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale nell'anno t ;

q_t, a_t 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 alla Misura 27;

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 ed a_t , 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 (di cui alla Misura 27.4) al fine di determinare i valori da assegnare ai parametri q_t ed a_t .

27.2 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 alla Misura 4.

27.3 Indicatori di tutela ambientale

1. Al fine di incentivare il gestore alla riduzione delle externalità 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 oggetto di affidamento.
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 consessi 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) corrispondenza a effettive esigenze di miglioramento dell'aeroporto interessato e riferibilità prioritaria 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) significatività 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) equilibrio rispetto alle dimensioni della realtà aeroportuale interessata e all'eventuale incremento tariffario riconosciuto a fronte del superamento dell'obiettivo stesso;
 - d) 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.

27.4 Determinazione degli indicatori sintetici della qualità e della tutela ambientale

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 (*Oq*) e ambiente (*Oa*) distintamente prefissati, tenuto conto che i costi incrementali derivanti dal loro conseguimento sono anticipatamente computati nella dinamica tariffaria.
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 derivanti 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 ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore, 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 ricalibrare gli obiettivi.

5. Gli obiettivi di miglioramento (Oq e Oa) 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 come di seguito riportato:

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

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 8, al fine di assegnare i corrispondenti valori ai parametri q e a, sono confrontati con gli indicatori-obiettivo sintetici di qualità (Oq) e di tutela ambientale (Oa) 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
$Q_t \leq Q_{0,t} - S_{qt}$	-2%
$Q_{0,t} - S_{qt} < Q_t < Q_{0,t}$	da -2% a 0 (interpolazione lineare)
$Q_{0,t} < Q_t < Q_{0,t} + S_{qt}$	da 0 a +1% (interpolazione lineare)
$Q_t \geq Q_{0,t} + S_{qt}$	+1%

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

L'impatto tariffario del parametro ε_t sulla dinamica del singolo corrispettivo regolato scaturirà dalla formula illustrata alla Misura 25.

Misura 28 Sostenibilità del rischio traffico

1. A partire dal periodo tariffario successivo al primo di applicazione del presente Modello A, nel caso in cui la variazione delle WLU a consuntivo risultante alla fine del Periodo tariffario trascorso sia positiva e oltre una soglia predeterminata, pari a +Y%, il 50% del montante medio annuo del maggior ricavo, attribuibile alle WLU eccedenti la soglia del Y%, dovrà essere contabilizzata ed accantonata in un Fondo finalizzato alla realizzazione di interventi infrastrutturali a costo zero per gli utenti, a valere sul nuovo periodo tariffario ovvero, per l'ultimo periodo tariffario, poste a decremento dell'eventuale valore di subentro.
2. Detto maggiore ricavo sarà calcolato come differenza tra:
 - i ricavi scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicati ai volumi di traffico effettivo consuntivo;
 - i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi traffico previsto *ex ante* maggiorato o diminuito del + Y% (ricavi soglia).
3. Riguardo all'ultimo anno di ciascun periodo tariffario, si considerano i dati di traffico consuntivati al 30 giugno ed i dati di traffico previsionali al 31 dicembre, basati sulle migliori stime disponibili.
4. 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 di cui alla Misura 25, per le annualità residue del periodo in corso.
5. I valori delle soglie Y% e W% sono fissati in sede di consultazione.

Misura 29 Adeguamento della modulazione tariffaria in esito a monitoraggio annuale

1. A seguito dell'applicazione dei meccanismi di adeguamento annuale previsti alla Misura 25, il gestore è tenuto ad adeguare il livello dei diritti afferenti a tutte le classi di sub-articolazione o di modulazione tariffaria relative a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore o aggregazione/*basket* delle stesse, secondo un criterio di proporzionalità diretta con la corrispondente tariffa media unitaria di riferimento.

PARTE III MODELLO B – AEROPORTI CON TRAFFICO PARI O INFERIORE AD UN MILIONE DI PASSEGGERI

III.1 ASPETTI PROCEDURALI PER LA REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI

Misura 30 Ambito di applicazione

In attuazione delle disposizioni di cui all'art 76, comma 6, d.l. 1/2012, il Modello B è applicabile agli aeroporti nazionali, aperti al traffico commerciale, che abbiano registrato un traffico pari o inferiore a un milione di passeggeri, valutato sulla base della media dei passeggeri annui trasportati registrati negli ultimi due anni, per i quali il dato sia disponibile²⁶.

Misura 31 Procedura di revisione semplificata dei diritti aeroportuali

31.1 Attivazione

1. La procedura di revisione semplificata dei diritti aeroportuali può essere promossa:
 - a) dal gestore aeroportuale, ogni qualvolta ritenga necessario un aggiornamento dei diritti aeroportuali o corrispettivi regolati;
 - b) da una maggioranza qualificata di utenti dell'aeroporto, intendendosi per tale una rappresentanza dei vettori che includa almeno i 2/3 delle WLU consuntivate nell'ultima annualità di cui siano disponibili i dati. In tal caso, la richiesta di avvio della consultazione, adeguatamente motivata e documentata, è previamente inoltrata all'Autorità.
2. L'Autorità può prescrivere l'attivazione della procedura di revisione semplificata dei diritti aeroportuali, per giustificate motivazioni, tra le quali rientrano, in particolare, i seguenti casi:
 - a) mancata attivazione della procedura di revisione semplificata dei diritti aeroportuali entro il 31 dicembre 2020;
 - b) approvazione del Piano pluriennale degli interventi da parte di ENAC.

31.2 Tempistiche

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 5, almeno quattordici giorni prima della data – indicata nella stessa notifica – programmata per l'avvio della procedura di consultazione degli utenti, previa intesa con gli Uffici dell'Autorità anche in considerazione dei principi di efficienza ed economicità dell'azione amministrativa. La procedura di consultazione è avviata dal gestore al più tardi 120 giorni prima della data prevista di entrata in vigore nuovo livello dei diritti, fatti salvi gli obblighi informativi di cui al punto 8.
2. Alla notifica, inviata all'indirizzo di posta elettronica certificata dell'Autorità, deve essere allegata copia integrale della documentazione predisposta dal gestore di cui alla Misura 31.3, a supporto della citata proposta.
3. Tale documentazione, alla data di apertura della consultazione, deve essere accessibile agli utenti dell'aeroporto e alle relative associazioni, in una sezione dedicata del sito *web* del gestore, ad accesso riservato previa registrazione del singolo utente.
4. L'Autorità provvederà a dare pubblicità sul proprio sito *web* istituzionale della notifica ricevuta, ufficializzando in tal modo l'avvio della procedura inerente all'aggiornamento dei Diritti aeroportuali.
5. La modifica dei diritti aeroportuali è inefficace in caso di mancata notifica.

²⁶ Ai fini della rilevazione della media del traffico consuntivo, in arrivo e partenza, si fa riferimento ai dati comunicati dal gestore nella Contabilità regolatoria, di cui alla Parte V, con riferimento ai passeggeri trasportati sui servizi aerei commerciali; ove non disponibili, si farà riferimento ai dati pubblicati sul sito istituzionale di ENAC o, alternativamente, a quelli pubblicati sul sito *web* di Assaeroporti, relativi al totale commerciale.

6. Gli utenti, sulla base della documentazione pubblicata dal gestore, possono presentare al gestore e per conoscenza all'Autorità, nei successivi 25 giorni dall'avvio della consultazione, osservazioni scritte, a mezzo PEC, e richieste di approfondimento su specifici temi.
7. Il gestore, entro il termine massimo di 80 giorni ma almeno 30 giorni dopo l'avvio della consultazione, tenuto conto delle posizioni espresse dagli utenti sulle singole questioni, elabora la proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali e degli altri corrispettivi regolati, con evidenziazione in separata tabella dei diritti di servizi di assistenza a terra svolti in regime di monopolio e del corrispettivo per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità, e la pubblica sul proprio sito *web*, dichiarando ufficialmente conclusa la consultazione e dandone contestuale comunicazione:
 - a. agli utenti dell'Aeroporto;
 - b. per informativa, alle associazioni di categoria dei vettori e dei gestori aeroportuali.
8. Contestualmente, utilizzando il format di cui all'ANNESSO 7, il gestore trasmette all'Autorità, la citata proposta definitiva completa della documentazione di cui alla Misura 31.4.
9. Dopo 40 giorni dall'invio della documentazione di cui al punto 8, 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, nel rispetto dei tempi previsti dall'articolo 6.2 della direttiva 2009/12/CE.

31.3 Documentazione necessaria per l'avvio della procedura

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.
2. Ai fini della elaborazione del documento, il gestore:
 - richiede all'Autorità, in tempo utile per l'avvio della fase di consultazione con gli utenti, i valori dei KPI (di cui all'ANNESSO 11) riferiti all'aeroporto in questione, utili alla determinazione dell'obiettivo di incremento della produttività da efficientamento X_t . L'Autorità fornisce i valori richiesti entro 15 giorni dal ricevimento della richiesta. Ogni anno, entro la fine del mese di ottobre, l'Autorità si impegna a rendere disponibili, su motivata istanza da parte del gestore che intende avviare la fase di consultazione, i nuovi valori dei KPI calcolati a seguito dell'aggiornamento annuale del *dataset* alimentato tramite i *report* di contabilità regolatoria di cui alla Parte V.2;
 - individua il tasso di remunerazione del capitale investito, sulla base del valore delle variabili oggetto di pubblicazione annuale da parte dell'Autorità, in applicazione della Misura 13.4.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito all'individuazione di un tasso di remunerazione del capitale investito diversa da quella prevista per il Modello A.

3. Il Documento contiene almeno le seguenti informazioni:
 - a) data presunta dell'entrata in vigore del livello dei diritti aeroportuali e degli altri corrispettivi regolati;
 - b) illustrazione della proposta di revisione dei diritti aeroportuali e degli altri corrispettivi regolati, delle sue motivazioni e dei suoi principali impatti rispetto ai corrispettivi vigenti;
 - c) confronto del livello dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi proposti dal gestore:
 - i. con il livello dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi praticati in scali europei con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e di *standard* di servizio reso;
 - ii. con il livello dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi praticati in scali limitrofi;

- d) listino dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi vigenti e di quelli proposti, su supporto informatico elaborabile;
 - e) descrizione della metodologia utilizzata per il calcolo dei diritti aeroportuali;
 - f) illustrazione dell'obiettivo di efficientamento annuale proposto dal gestore e valido per tutto il Periodo tariffario, relativo impatto sui costi operativi e lista dei KPI di cui all'ANNESSO 11 fornita dall'Autorità;
 - g) illustrazione delle eventuali proposte di semplificazione, accorpamento e sotto articolazioni delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore;
 - h) elenco dei servizi e delle infrastrutture forniti all'Anno base a fronte dei diritti e dei corrispettivi riscossi, soggetti a regolazione (v. riferimento ANNESSO 8);
 - i) quadro di sintesi della contabilità regolatoria all'Anno base, su supporto informatico elaborabile, da cui si possa desumere la struttura globale dei costi ammessi e dei ricavi di ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore nonché dei prodotti non regolati unitariamente considerati;
 - j) *Piano degli interventi* che il gestore intende realizzare, con indicazione della natura delle fonti di finanziamento (pubblico/privato);
 - k) *Piano della qualità e della tutela ambientale*, con dettaglio degli indicatori individuati e dei valori obiettivo degli indicatori medesimi;
 - l) *Previsioni di traffico* elaborate in coerenza con le tendenze evolutive espresse da organismi di settore (Eurocontrol, IATA);
 - m) informazioni sulla *policy* relativa all'erogazione di contributi all'attività volativa, come specificato nella Misura 59 (Parte VI);
 - n) eventuale proposta di accordo (*Service Level Agreement*);
 - o) illustrazione del rispetto dei principi di cui alla Misura 31.5 punto 1;
 - p) data presunta della successiva consultazione degli utenti.
4. L'approvazione in linea tecnica da parte di ENAC del Piano degli interventi costituisce presupposto ai fini dell'avvio della procedura di revisione semplificata dei diritti aeroportuali da parte dei gestori.

31.4 Documentazione necessaria per le verifiche dell'Autorità

1. Il gestore trasmette all'Autorità, in esito alla chiusura della procedura di consultazione, la proposta definitiva del livello dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi regolati, completa di:
- a) copia integrale della ulteriore documentazione prodotta da gestore ed utenti nel corso della procedura;
 - b) eventuale aggiornamento, rispetto a quelle originariamente presentate, delle informazioni di cui alla Misura 31.3;
 - c) osservazioni formulate dagli utenti;
 - d) documentazione prodotta dal gestore che motivi l'accoglimento o il respingimento delle osservazioni degli utenti;

31.5 Verifiche dell'Autorità

1. Entro 40 giorni dal ricevimento della proposta definitiva di cui alla Misura 31.4, l'Autorità:
- i. tenuto conto dell'ancoraggio dei diritti al criterio dell'effettivo valore dei beni fruiti dall'utenza, istruisce il procedimento di verifica del rispetto dei seguenti principi:
 - a) trasparenza, pertinenza, ragionevolezza;

- b) consultazione degli utenti aeroportuali;
 - c) non discriminazione;
 - d) orientamento dei diritti, alla media europea dei diritti aeroportuali praticati in scali con analoghe caratteristiche infrastrutturali, di traffico e standard di servizio reso;
 - e) correlazione ai costi, anche attraverso l'eventuale elaborazione e la trasmissione all'Autorità di un piano industriale finalizzato ad assicurare, entro un arco temporale ragionevole, il conseguimento dell'equilibrio economico-finanziario.
- ii. pubblica sul proprio sito *web* istituzionale e comunica al gestore gli esiti della suddetta verifica.
2. Ai fini delle verifiche dell'Autorità, la correlazione ai costi può far riferimento all'insieme delle prestazioni regolate erogate dal gestore in luogo della singola singola prestazione regolata.
 3. In tema di trattamento dei margini commerciali, è consentita l'applicazione del regime tariffario di tipo *dual till*.
 4. L'esito positivo della verifica di cui al punto 1 può essere condizionato dall'Autorità all'applicazione da parte del gestore di eventuali correttivi, adeguatamente motivati.
 5. In relazione al potenziale impatto tariffario, a giudizio dell'Autorità, l'imposizione dei correttivi di cui al punto 4 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.
 6. 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 5.
 7. Successivamente alla ricezione della proposta tariffaria emendata di cui al punto 6, l'Autorità procede alla verifica dell'applicazione dei correttivi, pubblicandone l'esito sul proprio sito *web* istituzionale.
 8. 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.

Misura 32 Risoluzione delle controversie

32.1.1 Istanza di risoluzione della controversia

1. La maggioranza degli utenti dell'aeroporto, intendendosi per tale una rappresentanza dei vettori che includa almeno il 50% delle WLU consuntivate nell'ultima annualità di cui siano disponibili i dati, può rivolgersi all'Autorità, entro il termine di 10 giorni dalla pubblicazione della proposta definitiva da parte del gestore, presentando motivata e documentata istanza di opposizione alla proposta del gestore del livello dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi regolati.
2. Nel caso di presentazione dell'istanza, il sistema od il livello dei diritti oggetto della proposta definitiva non ha efficacia fino a pronuncia dell'Autorità.
3. A pena di inammissibilità, l'istanza deve:
 - a) contenere le informazioni e i documenti richiesti nel *format* in ANNESSO 9;
 - b) essere presentata dagli utenti che abbiano formulato osservazioni scritte, ai sensi di quanto disposto dalla Misura 31.2 punto 5.
 - c) 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.

32.1.2 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.
3. Unitamente alla comunicazione di cui ai punti precedenti, l'Autorità trasmette alla controparte 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.

32.1.3 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.

32.1.4 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.

32.1.5 Decisione sulla controversia

3. Il procedimento di risoluzione della controversia è definito con 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.
4. La decisione dell'Autorità:
 - a) è motivata;
 - b) persegue gli obiettivi di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012 e all'articolo 37 del d.l. 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 presente Modello B ed alla rimozione di condizioni all'accesso ritenute dall'Autorità limitative o di ostacolo alla concorrenza ovvero discriminatorie per l'utenza.
5. Le decisioni adottate dall'Autorità e le relative motivazioni vengono notificate alle parti interessate e pubblicate sul sito *web* istituzionale dell'Autorità stessa.
6. Il provvedimento che definisce la controversia è impugnabile dinanzi al giudice amministrativo.

32.1.6 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.
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, 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'articolo 6.2 della direttiva 2009/12/CE.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito alle modalità di semplificazione introdotte per gli aeroporti con traffico pari o inferiore ad un milione di passeggeri.

PARTE IV PRINCIPI E CRITERI PER LA REGOLAZIONE DI RETI E SISTEMI AEROPORTUALI

La presente Parte individua i principi ed i criteri da adottare per la realizzazione di un sistema di tariffazione comune e trasparente da applicare ad una Rete o ad un Sistema aeroportuale, costituito da un'aggregazione di singoli aeroporti.

IV.1 RETI AEROPORTUALI: ASPETTI PROCEDURALI PER LA REVISIONE DEI DIRITTI

Misura 33 Ambito di applicazione

1. In attuazione delle disposizioni di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012 di recepimento della direttiva 2009/12/CE e con specifico riferimento a quanto previsto dall' articolo 74 comma 2, i principi e criteri di cui alla presente Parte IV sono applicabili ad una Rete aeroportuale (di seguito anche Rete) costituita da un gruppo di aeroporti, debitamente designato come tale da uno Stato membro, gestiti dallo stesso gestore aeroportuale.
2. I principi e criteri di cui alla presente Parte IV sono predisposti al fine di assicurare che i diritti applicati agli utenti della Rete aeroportuale rispondano, nel rispetto dei principi di cui all'articolo 80, comma 1, del d.l. 1/2012, alle finalità di coesione territoriale indicate per le "Reti aeroportuali" dal Considerando n. 5 della direttiva 2009/12/CE.

Misura 34 Procedura per l'istanza per l'applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera rete

1. Il gestore di una Rete aeroportuale sul territorio italiano designata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere della Conferenza Unificata, può inviare istanza all'Autorità per essere autorizzato ad introdurre un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intera Rete aeroportuale. L'istanza deve essere effettuata secondo lo schema/*format* riportato in ANNESSO 2, precisando in particolare quale sia l'"aeroporto principale" della Rete, ossia l'aeroporto che – nell'ambito degli aeroporti della Rete – ha registrato il più elevato volume di traffico (in termini 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 disponibile²⁷.
2. In esito a tale istanza, l'Autorità acquisisce dai Ministeri competenti le risultanze istruttorie sottostanti la designazione della Rete, necessarie ai fini della verifica della conformità al pertinente Modello, nonché ai fini della autorizzazione all'introduzione di un sistema di tariffazione comune e trasparente da applicare all'intera rete, ai sensi dell'articolo 74, comma 2, del d.l. 1/2012.

Misura 35 Procedura di revisione dei diritti aeroportuali

1. Si applica quanto previsto nella Misura 2 attinente alla "Procedura di revisione dei diritti aeroportuali" esposta nel Modello A. Tali misure si applicano al gestore della Rete aeroportuale e coinvolgono gli utenti di detta Rete.

²⁷ Ai fini della rilevazione della media del traffico consuntivo, in arrivo e partenza, si fa riferimento ai dati comunicati dal gestore nella Contabilità regolatoria, di cui alla Parte V, con riferimento ai passeggeri trasportati sui servizi aerei commerciali; ove non disponibili, si fa riferimento alle statistiche pubblicate sul sito istituzionale di ENAC, relative ai passeggeri trasportati sui servizi aerei commerciali ovvero a quelle pubblicate sul sito *web* di Assaeroporti, relativi al totale commerciale.

Misura 36 Informativa da parte del gestore e dei vettori

36.1 Principi generali

1. Si applica quanto previsto nella Misura 3 attinente alla “Informativa da parte del gestore e dei vettori” esposta nel Modello A. Tali misure si applicano al gestore della Rete aeroportuale e coinvolgono gli utenti di detta Rete.
2. Valgono in particolare le modalità applicative di cui ai punti successivi del presente atto di regolazione.

36.2 Informativa da parte del gestore agli utenti

36.2.1 Documento di consultazione

1. Tutte le informazioni del “Documento di consultazione” riferito alla Rete aeroportuale che risultino attinenti a:
 - livelli e dinamica temporale dei diritti aeroportuali e dei corrispettivi;
 - illustrazione delle eventuali proposte di semplificazione e accorpamento delle prestazioni regolate erogate;
 - illustrazione delle eventuali proposte di basket tariffari;
 - illustrazione delle eventuali proposte di sotto-articolazioni dei diritti;
 - elenco dei servizi e delle infrastrutture forniti all’Anno base a fronte dei Diritti e dei corrispettivi riscossi, soggetti a regolazione;
 - Piano degli interventi che il gestore intende realizzare negli anni del periodo tariffario;
 - Piano della qualità e della tutela ambientale;
 - relazione sulla capacità dell’impianto aeroportuale, nonché dei livelli operativi di servizio (LoS) delle principali infrastrutture ed installazioni aeroportuali.devono essere esplicitate per ogni singolo scalo aeroportuale, al fine di garantire il rispetto del principio di trasparenza di cui all’articolo 77 del d.l. 1/2012.
2. Le informazioni residuali rispetto a quelle riportate nella Misura 3.1.1, punti 2 e 3, dovranno essere fornite a livello di Rete.

36.2.2 Previsioni di traffico

1. Le previsioni di traffico devono essere presentate sia per ogni singolo scalo aeroportuale sia a livello di Rete aeroportuale nel suo complesso.

36.2.3 Piano degli interventi

1. Il Piano degli interventi deve essere predisposto per ogni singolo scalo aeroportuale, con una sintesi a livello di Rete aeroportuale nel suo complesso.

36.2.4 Piano della qualità e della tutela ambientale

1. Il Piano della qualità e della tutela ambientale deve essere presentato per ogni singolo scalo aeroportuale, con una sintesi a livello di Rete aeroportuale nel suo complesso.

36.3 Documentazione informativa da parte del vettore

1. Tutte le informazioni devono essere presentate per ogni singolo scalo aeroportuale, con una sintesi a livello di Rete aeroportuale nel suo complesso.

Misura 37 Esito della consultazione

1. Per quanto rileva, si applica quanto previsto nella Misura 4 attinente all'“Esito della consultazione” esposta nel Modello A. Tali misure si applicano al gestore della Rete aeroportuale e coinvolgono gli utenti di detta Rete.
2. La proposta definitiva sul livello dei diritti aeroportuali e sugli impegni correlati deve essere presentata dal gestore della Rete a livello di ciascun scalo aeroportuale.
3. Il Documento informativo annuale deve essere predisposto con informazioni articolate per ogni singolo scalo aeroportuale e con una sintesi a livello di Rete aeroportuale nel suo complesso.

Misura 38 Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti

38.1 Principi generali

1. Si applica quanto previsto nella Misura 5 attinente al “Consultazione annuale e monitoraggio di qualità e investimenti” esposta nel Modello A. Tali misure si applicano al gestore della Rete aeroportuale.

38.2 Monitoraggio sugli investimenti

1. La documentazione prevista deve essere predisposta con informazioni articolate per ogni singolo scalo aeroportuale e con una sintesi a livello di Rete aeroportuale nel suo complesso.

38.3 Monitoraggio sulla qualità

1. L'informativa prevista deve essere predisposta con informazioni articolate per ogni singolo scalo aeroportuale e con una sintesi a livello di Rete aeroportuale nel suo complesso.

Misura 39 Attività di vigilanza

1. Si applica quanto previsto nella Misura 6 attinente all' “Attività di vigilanza” esposta nel Modello A.

IV.2 RETI AEROPORTUALI: *COSTING*

1. Tutte le misure esposte nella Parte II.2 “*Costing*” del Modello A sono da applicarsi a livello di singolo scalo aeroportuale, con la specificità di cui alla seguente Misura 40.

Misura 40 Tasso di remunerazione del capitale investito

1. In considerazione del fatto che la gestione finanziaria risulta unificata (unico gestore della Rete), il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto, determinato mediante la metodologia del costo medio ponderato del capitale investito (WACC) assume un unico valore per tutti gli aeroporti della Rete aeroportuale, pari a quello scaturente dall'applicazione della Misura 13.

IV.3 RETI AEROPORTUALI: *PRICING*

Tutte le misure esposte nella Parte II.3 “*Pricing*” del Modello A sono da applicarsi a livello di singolo scalo aeroportuale, con le specificità di cui alle misure seguenti (da Misura 41 a Misura 45).

Misura 41 Obiettivo di incremento della produttività da efficientamento

1. Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui alla Misura 18 del Modello A relativa alla dinamica della componente tariffaria di gestione, X_t è l'indicatore di produttività annuo, valido per

l'intero periodo tariffario e unico a livello di Rete Aeroportuale, da applicarsi a ciascun singolo aeroporto della Rete.

2. Per gli aeroporti della Rete ricompresi nell'ambito di applicazione del Modello A, di cui alla Parte II, ciascuna X_t è determinata dall'Autorità separatamente per ciascun aeroporto della Rete, secondo la metodologia illustrata nell'ANNESSO 10. Come definito alla Misura 3.1.1 del Modello A, al fine di predisporre il Documento di consultazione per la procedura di revisione dei diritti aeroportuali, il gestore provvede a richiedere all'Autorità, in tempo utile per l'avvio della fase di consultazione con gli utenti, il valore del coefficiente X_t di incremento della produttività da efficientamento annuo.
3. Qualora nella Rete fosse presente un aeroporto rientrante nell'ambito di applicazione del Modello B, di cui alla Parte III, per quest'ultimo si utilizza il valore X_t determinato secondo quanto previsto alla Misura 31.
4. L'indicatore di produttività annuo, valido per l'intero periodo tariffario e unico a livello di Rete Aeroportuale, corrisponde alla media delle X_t dei singoli aeroporti facenti parte della Rete stessa, ponderate sulla base dei rispettivi costi operativi ammessi all'Anno base.

Misura 42 Trattamento del margine derivante dalle attività accessorie della Rete

1. Con riferimento alla Misura 19 del Modello A, il meccanismo di trattamento del margine derivante dalle attività accessorie deve essere applicato dal gestore avuto riguardo di considerare l'insieme degli aeroporti costituenti la Rete, assumendo per il calcolo del parametro μ di cui alla Misura 19.3 (i) la somma dei parametri utilizzati per determinare la quota base, (ii) la somma dei parametri utilizzati per il fattore correlato al livello di servizio delle attività aeroportuali in rapporto a quelle commerciali, (iii) la media ponderata sui volumi di traffico delle grandezze utilizzate per il calcolo del fattore legato alla capacità aeroportuale.

Misura 43 Modulazione tariffaria della Rete

1. Una volta definita e resa nota in consultazione la tariffa unitaria media all'anno t per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate e per singolo aeroporto (di cui alla Misura 17 del Modello A) della Rete aeroportuale, il gestore (conformemente alle prestazioni erogate dal gestore aeroportuale, di cui alla Misura 56.3) può proporre in consultazione una rimodulazione tariffaria tra gli aeroporti ricompresi nella Rete, avvalendosi di un meccanismo di trasferimento tra gli scali di parte dei ricavi relativi alle attività aeroportuali, mediante apposite poste figurative (di seguito: poste figurative di trasferimento).
2. Il gestore della Rete può quindi prevedere *ex ante*, per ciascun anno del periodo tariffario, per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate e per ciascun aeroporto, l'utilizzo di poste figurative di trasferimento di segno positivo o negativo²⁸, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo tariffario²⁹ e complessivamente a livello di Rete aeroportuale.
3. Per assicurare il mantenimento della neutralità economico-finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da $t + 1$ alla fine del periodo tariffario, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale di cui alla Misura 25.
4. Il gestore della Rete deve fornire adeguata informazione quali/quantitativa agli utenti in merito alle finalità che, in coerenza con le pertinenti Linee Guida ministeriali, come delineato alla Misura 33, intende perseguire con la rimodulazione tariffaria posta in consultazione.

²⁸ Il segno è determinato dal tipo di trasferimento: poiché il meccanismo è applicato ai ricavi, si avrà segno negativo in caso di aeroporto *donor*, segno positivo in caso di aeroporto *recipient*.

²⁹ Azzeramento del valore complessivo delle poste figurative, ottenuto scontando i relativi importi al tasso nominale di remunerazione del capitale di cui alla Misura 13.

5. La rimodulazione tra aeroporti proposta dal gestore della Rete deve comunque rispettare il seguente vincolo: al fine di assicurare la neutralità economico-finanziaria del meccanismo, i ricavi scaturenti dall'applicazione dei diritti aeroportuali e relativi all'intera Rete, attualizzati per l'intero periodo tariffario e determinati in esito ai criteri di *costing* e *pricing* precedentemente descritti e in correlazione ai volumi di traffico previsti, devono essere uguali alla somma dei corrispondenti ricavi di ogni singolo aeroporto, attualizzati per l'intero periodo tariffario e determinati in esito alla rimodulazione della presente misura.
6. Ai fini della rimodulazione tariffaria, il gestore della Rete deve determinare *ex ante* i valori delle poste figurative di trasferimento ($PFT_{t,i,j}$), di segno positivo o negativo, che ogni aeroporto *i*-esimo riceve/corrisponde all'anno *t* all'aeroporto *j*-esimo, secondo quanto deciso dal gestore stesso.
7. Le "poste figurative di trasferimento" $PFT_{t,i,j}$ qualora di segno negativo dovranno essere previste dal gestore della Rete attraverso, in via prioritaria, l'assorbimento di almeno il 50% dei margini da attività accessorie (di cui alla Misura 19.2) di ogni singolo aeroporto della Rete, e solo subordinatamente in correlazione ad una modifica in aumento dei livelli tariffari definiti a livello di singolo aeroporto.
8. L'Autorità si riserva di valutare i diritti degli aeroporti della Rete e le relative poste figurative di trasferimento $PFT_{t,i,j}$, determinati in esito alla consultazione, al fine di verificarne la congruità ed il contenimento dei costi per gli utenti di tutti gli scali della Rete.
9. Al fine di fornire adeguata trasparenza per il meccanismo di rimodulazione tariffaria tra aeroporti, il gestore della Rete deve inoltre fornire in fase di consultazione per la revisione dei diritti aeroportuali, sulla base della seguente tabella, i prospetti annuali che forniscano evidenza sia del totale dell'ammontare delle poste figurative di trasferimento che annualmente ogni aeroporto deve corrispondere/ricevere alla/dalla Rete, nonché dell'ammontare delle poste figurative di trasferimento che annualmente ogni aeroporto deve corrispondere/ricevere ad/da ogni altro aeroporto della Rete:

Tabella 3 – Prospetto annuale delle poste figurative tra aeroporti della Rete

Aeroporto	Aeroporto 1	Aeroporto 2	...	Aeroporto m	Totale $PFT_{j,i}$
Aeroporto 1	0	$PFT_{1,2}$		$PFT_{1,m}$	$PFT_{1,2} + \dots + PFT_{1,m}$
Aeroporto 2	$PFT_{2,1}$	0		$PFT_{2,m}$	$PFT_{2,1} + \dots + PFT_{2,m}$
...					
Aeroporto n	$PFT_{n,1}$	$PFT_{n,2}$		0	$PFT_{n,1} + PFT_{n,2} + \dots$
Totale $PFT_{i,j}$	$PFT_{2,1} + \dots + PFT_{n,1}$	$PFT_{1,2} + \dots + PFT_{n,2}$		$PFT_{1,m} + PFT_{2,m} + \dots$	

10. Sulla base della tariffa unitaria media annuale di ogni singolo aeroporto della Rete rideterminata in esito a quanto previsto dal punto 5, il gestore della Rete, conformemente alle prestazioni erogate dal gestore aeroportuale di cui alla Misura 56.3 e a parità di ricavi complessivi, determina i diritti aeroportuali afferenti a tutte le classi di sub-articolazione o di modulazione tariffaria relative a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate o aggregazione/*basket* delle stesse come di seguito definito.
11. Il computo, per ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore e per ogni aeroporto – o per ogni eventuale aggregazione degli stessi, derivanti dall'applicazione dei meccanismi di *pricing* di seguito riportati – della tariffa media unitaria di riferimento per ciascuno degli anni che compongono il periodo tariffario, sarà seguito dall'eventuale modulazione o sub-articolazione tariffaria, effettuata dal gestore della Rete tenendo conto che, per la tariffa media unitaria $T_{t,i}$ dell'aeroporto *i*-esimo relativa all'anno *t*, deve valere la seguente relazione:

$$T_{t,i} = \frac{\sum_{k=1}^l (p_k^t \cdot q_k^t)}{\sum_{k=1}^l Q_k^t}$$

dove p_k^t e q_k^t , Q_k^t indicano, rispettivamente, le tariffe unitarie, i volumi di produzione e le unità di servizio, stimati *ex ante* e relativi alle quantità appartenenti alla k -esima delle I classi di sub-articolazione o di modulazione tariffaria relative a ciascuna delle singole prestazioni regolate erogate dal gestore o aggregazione delle stesse, nell'anno t .

12. Di ciascuna delle componenti sopra descritte (tariffe, volumi e poste figurative di trasferimento) dovrà essere fornita adeguata evidenza all'Autorità ai fini della verifica di conformità relativa alla proposta tariffaria del gestore.
13. L'Autorità si riserva comunque di verificare che la media complessiva dei "diritti rimodulati" degli aeroporti della Rete, ponderata sulla base dei volumi di traffico dei singoli aeroporti e attualizzata, risulti allineata alla media complessiva dei "diritti calcolati da Modello A" degli aeroporti della Rete, anch'essa ponderata sulla base dei volumi di traffico dei singoli aeroporti e attualizzata.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito alla previsione, ai fini della determinazione delle "poste figurative di trasferimento" $PFT_{t,i,j}$, di assorbire in via prioritaria, prima di fare ricorso ad incrementi tariffari, almeno il 50% dei margini da attività accessorie di ogni singolo aeroporto della Rete.

Misura 44 Accorpamento di prestazioni regolate erogate dal gestore

La Misura 23 "Accorpamento di prestazioni regolate erogate dal gestore" del Modello A è da applicarsi a livello di singolo scalo aeroportuale.

Misura 45 Basket e rimodulazione tariffaria

La Misura 24 "Basket e rimodulazione tariffaria" del Modello A è da applicarsi a livello di singolo scalo aeroportuale.

IV.4 RETI AEROPORTUALI: MONITORAGGIO E ADEGUAMENTO ANNUALE

1. Tutte le misure esposte nella Parte II.4 "monitoraggio ed adeguamento annuale nel corso del periodo tariffario" del Modello A sono da applicarsi a livello di singolo scalo aeroportuale.

IV.5 SISTEMI AEROPORTUALI: ASPETTI PROCEDURALI PER LA REVISIONE DEI DIRITTI

Misura 46 Ambito di applicazione

1. In attuazione delle disposizioni di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012 di recepimento della direttiva 2009/12/CE, come modificati dall'articolo 10 della l. 37/2019, e con specifico riferimento a quanto previsto dall'articolo 74 comma 3, i principi e criteri di cui alla presente Parte IV sono applicabili, per ragioni di distribuzione del traffico³⁰, ad un Sistema aeroportuale (di seguito anche Sistema) costituito da un gruppo di aeroporti, gestiti dallo stesso gestore aeroportuale o da gestori differenti in forza della sottoscrizione di specifico accordo commerciale e che servono la stessa città o agglomerato urbano.
2. Gli aeroporti che intendono costituire un Sistema aeroportuale presentano istanza all'Autorità per l'applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intero

³⁰ Considerando 6 della direttiva 2009/12/CE: "Per ragioni di distribuzione del traffico gli Stati membri dovrebbero poter consentire ad un gestore aeroportuale, per gli aeroporti che servono una stessa città o conurbazione, di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente. I trasferimenti economici tra detti aeroporti dovrebbero avvenire nel rispetto del pertinente diritto comunitario".

Sistema, di cui alla Misura 47, e designano il gestore di riferimento per i relativi adempimenti procedurali.

3. L'individuazione dei Sistemi aeroportuali viene effettuata secondo i criteri definiti dall'Autorità alla Misura 48 ed alla Misura 49.

Misura 47 Procedura per l'istanza per l'applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente da applicare all'intero Sistema

1. Il gestore di riferimento del sistema che intenda richiedere l'applicazione di un sistema di tariffazione aeroportuale comune e trasparente per un Sistema aeroportuale presenta istanza all'Autorità secondo lo schema/*format* riportato in ANNESSO 3.
2. L'istanza deve essere accompagnata dalla documentazione necessaria a consentire all'Autorità di verificare la conformità ai criteri descritti nella Misura 48 e nella Misura 49, nonché da documentazione di sintesi che evidenzii chiaramente le finalità che si vogliono perseguire, come per esempio la redistribuzione del traffico aeroportuale che caratterizza un agglomerato urbano e la conseguente risoluzione di importanti problemi di congestione degli aeroporti che lo servono.
3. Ai sensi dell'articolo 74 comma 3 del d.l. 1/2012, l'Autorità, dopo aver effettuato le verifiche di competenza, informa la Commissione europea, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze circa l'intenzione di consentire al gestore aeroportuale di applicare un sistema di tariffazione comune e trasparente presso gli aeroporti che servono la stessa città o agglomerato urbano.
4. In caso di valutazione positiva dell'istanza da parte dell'Autorità, il gestore avvia la procedura per la revisione dei diritti aeroportuali del Sistema descritta dalla Misura 50 alla Misura 54, presentando istanza di avvio della consultazione degli utenti secondo lo schema/*format* riportato in ANNESSO 4.

Misura 48 Criteri per valutazione dell'istanza di Sistema aeroportuale

1. Al fine di valutare l'istanza presentata dal gestore del proposto Sistema, l'Autorità verifica la presenza dei seguenti requisiti:
 - a) gli aeroporti ricompresi nel Sistema sono gestiti (i) dal medesimo gestore aeroportuale (anche attraverso il controllo qualificato ex articolo 2359 c.c.), oppure (ii) da gestori differenti in forza della sottoscrizione di specifico accordo commerciale;
 - b) gli aeroporti del Sistema servono la stessa città o agglomerato urbano (come identificato nella Misura 49);
 - c) gli aeroporti del Sistema presentano motivate e documentate esigenze di distribuzione del traffico verso aeroporti limitrofi per almeno uno degli aeroporti del Sistema, con particolare riguardo a:
 - utilizzo della capacità aeroportuale lato infrastrutture di volo e lato *terminal*;
 - presenza di vincoli di capacità derivanti da previsioni normative, ovvero impossibilità ad effettuare investimenti infrastrutturali;
 - esigenze connesse a problematiche ambientali e/o alle caratteristiche morfologiche del territorio.

Misura 49 Criteri per l'individuazione del Sistema aeroportuale

1. Con riferimento all'articolo 74 comma 3 del d.l. 1/2012 e tenuto conto dei bacini di traffico individuati dal Piano nazionale aeroporti (decreto del Presidente della Repubblica del 17 settembre 2015, n. 201),

il gestore di riferimento del Sistema provvede all'individuazione dell'agglomerato urbano di riferimento e degli aeroporti ad esso asserviti.

2. Ai fini del presente atto regolatorio, si definisce agglomerato urbano un insieme di comuni contigui avente una densità di popolazione per km² superiore a 500 abitanti³¹.
3. Un aeroporto del Sistema è asservito all'agglomerato urbano, come definito al punto 2 e come individuato al punto 1, se la percentuale di popolazione $P_{\%}$ dell'agglomerato urbano ricompresa nel bacino di influenza potenziale entro 90 minuti di viaggio dallo scalo³² è almeno pari all'85% di quella complessiva dell'agglomerato urbano medesimo.
4. Detta percentuale di popolazione $P_{\%}$ è determinata come il rapporto tra la popolazione dell'agglomerato urbano residente nell'area di sovrapposizione con il bacino a 90 minuti di ogni aeroporto del Sistema ed il totale della popolazione residente nell'agglomerato urbano, secondo la seguente relazione:

$$P_{\%,i} = \frac{I_{a,bi}}{T_a} \geq P_{\%,i,90} = 85\%$$

dove:

$P_{\%,i}$ indica la percentuale di popolazione dell'agglomerato urbano servita dall'aeroporto i-esimo;

$I_{a,bi}$ indica l'intersezione, in termini di popolazione, del bacino di influenza dell'i-esimo aeroporto del Sistema con l'agglomerato urbano, determinata come segue:

$$I_{bacini} = T_a \cap B_i$$

dove:

T_a indica la popolazione totale ricompresa nell'agglomerato urbano;

B_i indica la popolazione ricompresa nel bacino dell'aeroporto i-esimo.

$P_{\%,i,90}$ indica la percentuale minima di popolazione residente nell'agglomerato urbano e servita dall'aeroporto i-esimo entro i 90 minuti di viaggio, ammissibile per attestarne l'asservimento.

5. L'Autorità, al fine di effettuare le proprie verifiche sul Sistema individuato dal gestore, basa le proprie valutazioni sui dati pubblicati sul sito *web* dell'ISTAT per quanto concerne:
 - a) i tempi di viaggio stradali reperibili nella matrice delle distanze tra comuni³³ (ultima annualità disponibile, da considerarsi come anno di riferimento);
 - b) il numero di residenti³⁴ (popolazione residente al 1° gennaio dell'anno di riferimento) nei comuni;
 - c) la superficie dei comuni costituenti l'agglomerato urbano, desumibile dall'archivio dei confini delle unità amministrative a fini statistici per l'anno di riferimento³⁵.
6. In caso di rilevanti scostamenti tra le valutazioni dell'Autorità e quelle del gestore dell'individuato Sistema, l'Autorità si riserva di richiedere al gestore i necessari elementi di chiarimento.

³¹ Definizione delineata in coerenza con quanto previsto dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) per la definizione degli agglomerati urbani (http://www.isprambiente.gov.it/Media/reti_monitoraggio/Definizione_Agglomerato.doc), tenuto conto delle assunzioni dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE) per la definizione delle *Functional Urban Areas (FUA)* (<https://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf>) e (<https://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Italy.pdf>).

³² Soglia di indifferenza di scelta della popolazione ricompresa nell'agglomerato urbano tra gli aeroporti del Sistema aeroportuale.

³³ <https://www.istat.it/it/archivio/157423#Matricidelledistanze-1>

³⁴ http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCIS_POPRES1

³⁵ <https://www.istat.it/it/archivio/124086>

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito alle modalità di costituzione del Sistema aeroportuale, nonché sui criteri di selezione degli aeroporti in esso inclusi, sulla base dei seguenti valori degli indicatori di riferimento:

- densità di popolazione per km² superiore a 500 abitanti per la definizione di agglomerato urbano;
- 90 minuti di viaggio come soglia di indifferenza della scelta della popolazione dell'agglomerato urbano per raggiungere gli scali del Sistema;
- $P_{\%,90}$ relativi alle percentuali di popolazione servite dagli aeroporti del Sistema.

Misura 50 Procedura di revisione dei diritti aeroportuali

1. Si applica quanto previsto per le Reti aeroportuali nella Misura 35 attinente alla “procedura di revisione dei diritti aeroportuali”. Tali misure si applicano al gestore di riferimento del Sistema aeroportuale e coinvolgono gli utenti di detto Sistema.

Misura 51 Informativa da parte del gestore e dei vettori

1. Si applica quanto previsto per le Reti aeroportuali nella Misura 36 attinente alla “Informativa da parte del gestore e dei vettori”. Tali misure si applicano al gestore di riferimento del Sistema aeroportuale e coinvolgono gli utenti di detto Sistema.

Misura 52 Esito della consultazione

1. Si applica quanto previsto per le Reti aeroportuali nella Misura 37 attinente alla “Esito della consultazione”. Tali misure si applicano a tutti i gestori del Sistema aeroportuale e coinvolgono gli utenti di detto Sistema.

Misura 53 Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti

1. Si applica quanto previsto per le Reti aeroportuali nella Misura 38 attinente al “Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti”. Tali misure si applicano a tutti i gestori del Sistema aeroportuale e coinvolgono gli utenti di detto Sistema.

Misura 54 Attività di vigilanza

1. Si applica quanto previsto per le Reti aeroportuali nella Misura 39 attinente all’ “Attività di vigilanza”.

IV.6 SISTEMI AEROPORTUALI: *COSTING*

1. Tutte le misure esposte nella Parte IV.2 “Reti aeroportuali: *Costing*” sono da applicarsi al sistema aeroportuale.

IV.7 SISTEMI AEROPORTUALI: *PRICING*

1. Tutte le misure esposte nella Parte IV.3 “Reti aeroportuali: *Pricing*” sono da applicarsi al sistema aeroportuale.

IV.8 SISTEMI AEROPORTUALI: MONITORAGGIO E ADEGUAMENTO ANNUALE

1. Tutte le misure esposte nella Parte IV.4 “Monitoraggio e adeguamento annuale nel corso del periodo tariffario” con riferimento alle Reti aeroportuali sono da applicarsi ai Sistemi aeroportuali.

PARTE V CONTABILITÀ REGOLATORIA

V.1 ASPETTI GENERALI

Misura 55 Rendicontazione di contabilità regolatoria

1. Il gestore aeroportuale è tenuto annualmente a predisporre e presentare all'Autorità, entro 30 giorni dalla data di approvazione del bilancio di esercizio, la contabilità regolatoria costituita dagli schemi contabili allegati al presente atto di regolazione, fornendo evidenza della totale riconciliazione con il bilancio di esercizio medesimo.
2. Detto obbligo vale sia per le società aventi sede in Italia che per quelle aventi sede all'estero.
3. Il gestore aeroportuale 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 gli schemi contabili sopra citati.
4. Il gestore aeroportuale che ha rapporti con altre società collegate o controllate redige gli schemi contabili coerentemente col bilancio consolidato oltretutto gli schemi contabili di ogni soggetto giuridico.
5. Gli schemi contabili sono certificati dal soggetto incaricato del controllo contabile del gestore aeroportuale.
6. Con riferimento agli schemi contabili in argomento, l'Autorità si riserva di richiedere elementi informativi aggiuntivi, con obbligo per il gestore di fornire i dati richiesti entro il termine indicato dall'Autorità medesima.

Misura 56 Separazione contabile

56.1 Principi generali

1. La separazione contabile è lo strumento necessario per conseguire la trasparenza e la corretta attribuzione ai servizi dei costi della gestione aeroportuale. Il gestore aeroportuale, partendo dalla propria contabilità analitica, procede alla compilazione degli schemi contabili previsti dal presente atto di regolazione, secondo i principi riportati di seguito.
2. I dati sono verificabili mediante presentazione della documentazione di contabilità generale e sono rilevati sistematicamente, di norma, sin dall'inizio del periodo temporale.
3. Sono individuate le componenti economiche e patrimoniali di competenza di ciascuna delle attività espletate sul sedime aeroportuale, che saranno distinte secondo quattro classi:
 - attività aeroportuali, a loro volta ripartite per ciascuna delle prestazioni erogate dal gestore aeroportuale di cui alla Misura 56.3;
 - attività accessorie, secondo una ripartizione per sottoclassi afferenti alle principali tipologie, ovvero:
 - a) servizi di assistenza a terra svolti in regime di concorrenza;
 - b) attività accessorie a fornitura diretta del gestore:
 - a. *food & beverage*;
 - b. *retail*;
 - c. altre attività accessorie;
 - c) attività accessorie in sub-concessione a terzi:
 - a. *food & beverage*;
 - b. *retail*;
 - c. uffici ed altri locali (per esempio uffici per autonoleggi, cambio valute o uffici informazioni al turismo, non direttamente gestiti da un vettore aereo);

- d. altre attività accessorie;
 - d) pubblicità;
 - e) parcheggi;
 - attività di incentivazione (di cui alla Parte VI);
 - attività non pertinenti.
- 4. 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 accessorie.
- 5. Contestualmente, il gestore fornisce all'Autorità comunicazione annuale a consuntivo del dettaglio delle incentivazioni erogate, come definite nella Misura 59, con specificazione, per ciascuna incentivazione:
 - a) del destinatario di tale incentivazione;
 - b) del traffico incentivato;
 - c) della tipologia di ciascuna incentivazione, se diretta³⁶ o indiretta³⁷;
 - d) dell'ammontare di tale incentivazione;
 - e) dalla modalità di erogazione (per esempio contributi, sussidi, sconti o altro beneficio economico).
- 6. Le attività non pertinenti costituiranno la parte residuale di riconciliazione al bilancio di esercizio.

56.2 Criteri di allocazione

1. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le suddette componenti economiche e patrimoniali potranno risultare di pertinenza:
 - a) diretta ed esclusiva di una specifica attività;
 - b) di una pluralità di attività, in tal caso allocabili in base a specifici *driver*;
 - c) dell'insieme delle attività (incluse le spese generali), in tal caso allocabili in base a *driver* aggregati.
2. All'allocazione diretta ed esclusiva il concessionario provvede per le componenti economiche e patrimoniali che, risultino oggettivamente ed esclusivamente allocabili a specifiche attività.
3. Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di attività, l'allocazione a ciascuna di esse dovrà avvenire il più oggettivamente ed analiticamente possibile, sulla base di *driver* scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli *asset* nell'ambito di una specifica attività.
4. In linea generale ed in carenza di differenti criteri di pari trasparenza ed oggettività, la citata allocazione pro quota per singola attività è effettuabile sulla base di uno o più dei parametri elencati nella seguente tabella.

Tabella 4 – Elenco possibili *driver* per allocazione indiretta

Allocazione indiretta	driver
Pulizie	Mq lordi
Utenze	Mq lordi ³⁸
Manutenzione	Ore di manodopera
Ammortamenti	Mq lordi

³⁶ Per diretta si intende verso l'utente aeroportuale.

³⁷ Per indiretta si intende verso una società controllata o collegata all'utente aeroportuale.

³⁸ Qualora non siano disponibili sistemi di *metering* e contabilizzazione puntuale delle utenze afferenti alle singole attività.

5. Le componenti economiche e patrimoniali ascrivibili al complesso delle attività del concessionario, nonché quelle che, per ragioni di manifesta, oggettiva e documentata evidenza non siano diversamente ripartibili tra le varie attività sulla base di *driver* pertinenti ed obiettivi (ad es. consistenza del personale addetto a ciascuna attività), sono allocate alle varie attività in proporzione alle quantità precedentemente allocate in via diretta e pro-quota.
6. L'Autorità si riserva di verificare la ragionevolezza, l'adeguatezza e l'oggettività dei criteri di allocazione adottati, sulla base della documentazione fornita al riguardo dal gestore aeroportuale.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito ai criteri di allocazione delle componenti economiche e patrimoniali ed alla tipologia di driver proposti.

56.3 Prestazioni erogate dal gestore aeroportuale

1. Per quanto stabilito dal vigente quadro normativo nazionale, i diritti, le tasse ed i corrispettivi aeroportuali 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 espressi;
 - f) eventuali corrispettivi per l'utilizzo di infrastrutture centralizzate, tra cui, ad esempio:
 - 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 di trattamento acque/oli e rifiuti di bordo;
 - 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 *airside*;
 - 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) corrispettivi per servizi di assistenza a terra, se svolti in regime di monopolio³⁹;
 - j) corrispettivo per l'assistenza al passeggero a ridotta mobilità⁴⁰.
2. Rientrano tra le attività accessorie:
- 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; tra esse, al fine della determinazione del margine, sono annoverati i servizi per i quali è configurabile qualsiasi forma di rendita di localizzazione o di monopolio per il gestore aeroportuale, che discende dalla possibilità esclusiva di utilizzare i sedimi aeroportuali anche per fini commerciali e dalla possibilità di limitare l'accesso di terzi concorrenti ai sedimi stessi;
 - b) le attività strumentali al trasporto aereo svolte dal gestore aeroportuale in regime di piena concorrenza con terzi.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito sia alla suddivisione proposta sia alle voci riportate negli schemi contabili.

V.2 SISTEMA DI CONTABILITÀ REGOLATORIA

Misura 57 Elenco dei documenti

57.1 Principi generali

1. Il fascicolo di contabilità regolatoria certificata annuale che il gestore è tenuto a fornire all'Autorità, è costituito dagli schemi contabili riportati alle Misure 57.2 e 57.3.

57.2 Schemi contabili

1. I prospetti di contabilità regolatoria sono redatti su supporto informatico editabile, firmato digitalmente, sulla base dei *format* definiti dall'Autorità, sono resi disponibili entro il 30/6 di ogni anno e sono costituiti dai seguenti fogli elettronici, aperti nelle formule di calcolo:
 - a) Prospetto di descrizione tecnica dei parametri che caratterizzano lo scalo ("tecnici");
 - b) Prospetto di consuntivazione dei dati dettagliati di traffico per l'aviazione generale e commerciale ("traffico");
 - c) Prospetto per il reperimento di dati quantitativi descrizione tecnica dei parametri che caratterizzano lo scalo ("tecnici");
 - d) Prospetto per il reperimento dati quantitativi di qualità di servizio ed ambientale ("qualità");
 - e) Prospetto di sintesi degli investimenti effettuati vs programmati e manutenzioni ordinarie ("investimenti, manutenzioni");
 - f) Prospetto di sintesi della contabilità regolatoria e di riconciliazione con il bilancio di esercizio, sulla base dei centri di costo/ricavo e delle componenti economiche e patrimoniali ("conti economici e patrimoniali");
 - g) Prospetto di dettaglio delle componenti economiche e patrimoniali riferibili alle infrastrutture

³⁹ 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.

⁴⁰ 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.

- centralizzate e beni di uso esclusivo (“infrastrutture centralizzate, BUE”);
- h) Prospetto di dettaglio delle componenti economiche e patrimoniali riferibili a singoli terminal, qualora oggetto di modulazione tariffaria;
 - i) Prospetto di dettaglio delle componenti economiche e patrimoniali riferibili alle attività di incentivazione (“incentivi”);
 - j) elenco dei *driver* utilizzati per l’allocazione indiretta ai centri di costo e di ricavo (“*driver allocazione indiretta*”);
 - k) Prospetto di dettaglio dei dati di capacità aeroportuale;
 - l) Prospetto di sintesi delle politiche di incentivazione e sviluppo del traffico.

57.3 Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regulatoria

1. Il gestore redige un documento che espliciti le modalità di rendicontazione della Contabilità Regulatoria.
2. In particolare, detto documento contiene almeno i seguenti aspetti:
 - a) la descrizione del modello logico del sistema di contabilità analitica con evidenza della metodologia di attribuzione delle varie poste economiche e patrimoniali ai centri di costo nel rispetto della separazione contabile (ad esempio *full costing*, ABC, etc);
 - b) la descrizione dell’ambiente/architettura di sistema utilizzato ai fini della gestione dei centri di costo;
 - c) la dettagliata indicazione e descrizione delle metodologie di contabilità delle componenti economiche adottate, dei criteri di valorizzazione, dei criteri di allocazione, di criteri e *driver* di attribuzione utilizzati, in relazione a ciascuno degli aspetti specificati nei prospetti di contabilità regulatoria;
 - d) i criteri di separazione contabile adottati nell’individuazione dei centri di costo e di ricavo indicati nei prospetti di contabilità regulatoria, corredati da note di commento esplicative e da descrizioni dei servizi inclusi, delle attività sottese, e delle eventuali variazioni metodologiche o di perimetro rispetto all’anno precedente;
 - e) la descrizione delle partite infragruppo con l’evidenza della metodologia di valorizzazione ed i criteri di consolidamento;
 - f) la dichiarazione che la riconciliazione derivi dal bilancio approvato secondo le norme del codice civile oppure dal prospetto redatto conformemente a quanto stabilito alla II.2 Misura 9;
 - g) le informazioni di dettaglio in merito alle incentivazioni, come meglio specificate al punto 8 della Misura 59 del presente Documento.
3. Detto documento di Metodologia e Rendicontazione di Contabilità Regulatoria è corredato da una “*Relazione sulla verifica delle risultanze del sistema di Contabilità Regulatoria*”, redatta da una società di revisione indipendente dal gestore, e attestante la conformità del suddetto documento alle disposizioni di cui alla presente Parte IV.

Misura 58 Contenuto del prospetto di sintesi della contabilità regulatoria

58.1 Principi generali

1. Riguardo al prospetto indicato al punto 57.2 lettera f), si individuano di seguito le grandezze che ne delineano la composizione.

58.2 Centri di costo/ricavo

1. I centri di costo/ricavo, che costituiranno le colonne del foglio elettronico di lavoro afferente al prospetto di sintesi di cui al punto 57.2 lettera f), sono correlati alle tipologie di attività svolte dal gestore aeroportuale, nel seguente modo:

- ▶ attività aeroportuali:
- centri di tariffazione:
 - diritti di imbarco passeggeri;
 - diritti di approdo e di partenza;
 - diritti di sosta e ricovero di aeromobili;
 - tasse di imbarco e sbarco merci;
 - controllo sicurezza bagaglio a mano;
 - controllo sicurezza bagaglio da stiva;
 - infrastrutture centralizzate;
 - beni ad uso esclusivo;
 - beni ad uso comune;
 - assistenza persone a ridotta mobilità;
 - assistenza a terra in regime di esclusiva;

- ▶ attività accessorie:
- assistenza a terra in regime di concorrenza;
- attività accessorie a fornitura diretta del gestore:
 - food & beverage;
 - retail;
 - altre attività accessorie;
- attività accessorie in sub-concessione a terzi:
 - food & beverage;
 - retail;
 - uffici ed altri locali;
 - altri servizi accessori;
- pubblicità;
- parcheggi;
- altre attività accessorie;

- ▶ attività di incentivazione all'attività volativa
- ▶ attività non pertinenti.

58.3 Componenti tecnico-economiche

1. Le componenti economiche, che rappresenteranno invece le righe del citato foglio elettronico, sono correlate al livello di conoscenza necessario, da parte dell'Autorità, per le verifiche di competenza con riferimento alla conformità al Modello pertinente di regolazione economica:

- ▶ Valore della produzione:
- ricavi delle vendite e delle prestazioni;
- variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti;
- variazioni dei lavori in corso su ordinazione;
- incrementi di immobilizzazioni per lavori interni;
- altri ricavi e proventi, con evidenza dei contributi in conto esercizio ed in conto impianti;

► Costi della produzione

- per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci, con evidenza delle pulizie, manutenzioni ordinarie;
- per servizi, con evidenza delle pulizie, manutenzioni ordinarie ed utenze;
- per godimento di beni di terzi;
- per il personale, con evidenza delle pulizie, manutenzioni ordinarie ed amministrativo;
- variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- oneri diversi di gestione, con dettaglio dei canoni concessori, sicurezza e Vigili del Fuoco.
- per ammortamento degli asset:
 - delle immobilizzazioni immateriali autofinanziate;
 - delle immobilizzazioni immateriali finanziate con contributi pubblici ammessi;
 - delle immobilizzazioni materiali autofinanziate;
 - delle immobilizzazioni materiali finanziate con contributi pubblici ammessi;
- svalutazioni;
- accantonamenti per rischi;
- altri accantonamenti;
- oneri finanziari;

► Capitale investito netto

- immobilizzazioni
 - afferente alle immobilizzazioni immateriali autofinanziate;
 - afferente alle immobilizzazioni immateriali finanziate con contributi pubblici ammessi;
 - afferente alle immobilizzazioni materiali autofinanziate;
 - afferente alle immobilizzazioni materiali finanziate con contributi pubblici ammessi;
- crediti verso clienti
- debiti verso fornitori;
- lavorazioni in corso;

► Altre informazioni tecnico-economiche

- unità di personale (in forma di *full time equivalent* - FTE).
- dettagli utenze.
- dettaglio elementi di consolidamento.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito alle componenti elencate.

PARTE VI INCENTIVI ALL'ATTIVITÀ VOLATIVA

Misura 59 Incentivi all'attività volativa

1. Le attività di incentivazione, così come delineate alla definizione 6 nella Parte I del presente atto di regolazione, possono includere le iniziative di marketing, promozione commerciale e/o turistica o altre iniziative ad esse assimilabili.
2. Indipendentemente dalla forma di erogazione e dai soggetti destinatari, gli incentivi all'attività volativa non possono originare costi imputabili alle attività aeroportuali e devono essere riportati separatamente in contabilità regolatoria, come indicato nella Parte IV.
3. Gli incentivi all'attività volativa devono essere erogati dal gestore nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione nonché nel rispetto dei principi e criteri in materia stabiliti dalle vigenti normative nazionali ed europee.
4. Nella consultazione con gli utenti, il gestore rende disponibili, tra la documentazione fornita all'avvio della procedura, informazioni sulla *policy* relativa all'erogazione di contributi all'attività volativa che, 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. Una *policy* è formata da uno o più schemi di incentivazione, ognuno dei quali specifica, in particolare:
 - (i) la tipologia dell'incentivazione, con puntuale individuazione delle rotte da incentivare, dei target di traffico o altro scopo dell'incentivazione;
 - (ii) la durata complessiva di ciascuna incentivazione (annuale, infrannuale o pluriennale);
 - (iii) l'ammontare dei contributi, sussidi o qualsiasi altra forma di emolumento o vantaggio economico connessi a ciascuna incentivazione;
 - (iv) la tipologia dei destinatari di tali incentivazioni.
5. Nella consultazione con gli utenti, il gestore fornisce inoltre informazioni circa:
 - (i) l'ammontare totale degli incentivi erogati dal gestore nell'Anno base e quantificazione delle WLU ad essi collegate;
 - (ii) le *policy* e/o campagne di promozione turistica e/o commerciale già in essere alla data della consultazione e che perdureranno nel corso del periodo tariffario in consultazione, con specificazione della data di validità di ciascuna incentivazione, della tipologia di incentivazione e della compagnia aerea e/o della società controllata o collegata ricevente gli incentivi.
6. Nel caso in cui il gestore intenda modificare la *policy* relativa agli incentivi all'attività volativa nel corso del periodo tariffario, i nuovi schemi di incentivazione, contenenti le specifiche di cui al punto 4, devono essere tempestivamente comunicati ai vettori attivi nell'aeroporto stesso nonché a quelli presenti nell'esercizio precedente.
7. Il gestore rende disponibile sul proprio sito internet l'informazione, aggiornata, sulla *policy* di incentivazioni al volativo di cui al punto 4, consentendo un congruo tempo per la presentazione delle richieste di adesione da parte dei vettori, comunque non inferiore a 30 gg dalla pubblicazione dello schema di incentivazione.
8. Nell'ambito della rendicontazione annuale da fornire all'Autorità, come riportata nella Parte V, il gestore fornisce a consuntivo il dettaglio delle incentivazioni erogate ai vettori aerei, direttamente o

indirettamente, sotto forma di contributi, sussidi od ogni altra forma di emolumento. Inoltre, a completamento delle informazioni fornite viene allegata una relazione con specificazione:

- i. della tipologia di ciascuna incentivazione, con specifica individuazione delle rotte incentivate, dei target di traffico o degli obiettivi relativi ad ogni altro scopo dichiarato dell'incentivazione, o – in caso di incentivi relativi ad iniziative di marketing o di promozione turistica e/o commerciale - una specifica indicazione del target rispetto al quale vengono erogati gli incentivi;
- ii. delle fonti di ciascuna incentivazione, nonché 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;
- iii. 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;
 - a. nel rispetto dell'obbligo di trasparenza e di pari accessibilità valido per tutti gli schemi di incentivi in capo ai vettori aerei, della documentazione inerente alle procedure di concessione di un'incentivazione, sotto forma di contributi, sussidi o ogni altra forma di emolumento ai vettori aerei, finalizzati all'avviamento e allo sviluppo di rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza nonché dello scalo aeroportuale, ed in particolare: evidenza della pubblicazione sul sito internet delle *policy* attivate, con specificazione della finalità/oggetto, dei requisiti di accesso, della durata e dell'ammontare previsto e delle imprese riceventi;
 - b. n° delle richieste di adesione a ciascun schema di incentivazione;
 - c. n° delle esclusioni e motivazione delle esclusioni.

PARTE VII SERVICE LEVEL AGREEMENTS (SLA)

Misura 60 Principi e criteri di definizione degli SLA

Con riferimento alla negoziazione di accordi sui livelli di servizio (SLA), di cui alla Misura 4.1.1, 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.

PARTE VIII DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Misura 61 Disposizioni finali

1. Il presente atto di regolazione si applica a partire dalla data di pubblicazione sul sito *web* istituzionale dell'Autorità della delibera di approvazione dell'atto stesso.
2. Il gestore aeroportuale è comunque soggetto agli obblighi informativi di cui alle Parti V e VI del presente atto di regolazione, indipendentemente dall'avvio della procedura di revisione dei diritti aeroportuali ai sensi del presente atto.

Misura 62 Disposizioni sull'entrata in vigore con riferimento ai contratti di programma ex articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009

1. Per gli effetti dell'articolo 73 del d.l. 1/2012, come modificato dall'articolo 10 della l. 37/2019, i gestori che hanno sottoscritto i contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009, applicano le misure di cui al presente atto di regolazione a partire dalla data di scadenza del vigente sotto-periodo tariffario, nonché in caso di sottoscrizione di atti aggiuntivi connessi alle pattuizioni contrattuali assunte
2. Per tutti i gestori che hanno sottoscritto i contratti di programma di cui all' articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009, l'Autorità provvede, tenuto conto di quanto previsto dalla normativa vigente e considerate le pattuizioni contrattuali disciplinate da detti contratti, ad esercitare le proprie competenze al fine di armonizzare la disciplina tariffaria dei diversi gestori aeroportuali, nell'ottica di garantire la certezza e la stabilità del quadro regolatorio aeroportuale nazionale.
3. Con riferimento al periodo transitorio intercorrente tra la data di pubblicazione sul sito *web* istituzionale dell'Autorità della delibera di approvazione del presente atto e la data di applicazione di cui al punto 1, l'Autorità svolge le funzioni di vigilanza relativamente a quanto disposto nei citati contratti di programma, con particolare riferimento alle procedure di definizione annuale del livello dei corrispettivi regolamentati e ai correlati obblighi di pubblicazione e comunicazione.

ANNESSE

ANNESSO 1 **FORMAT: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione per aeroporti di cui al Modello A**

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 ____, per conto della Società ____, affidataria della gestione dell'aeroporto/degli aeroporti ____, 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 pertinente, 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 delle misure regolatorie.

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/gli aeroporti di ____ l'avvio della procedura inerente all'aggiornamento dei Diritti aeroportuali, dando notizia sul proprio sito web della Notifica ricevuta.

Data ____
(Firma)*

* (sottoscrizione rappresentante legale, ovvero da procuratore munito di procura speciale, conferita con atto pubblico o con scrittura privata autenticata)

ANNESSO 2 **FORMAT: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione per Reti aeroportuali**

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino

Oggetto: Proposta di modifica dei Diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione per Reti aeroportuali

Il sottoscritto ____, per conto della Società ____, affidataria della gestione degli aeroporti ____, designati rete aeroportuale ai sensi del decreto interministeriale __/____, che si allega alla presente notifica, comunica a codesta Autorità di avere programmato per il giorno ____ l'avvio della consultazione degli utenti della rete sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali per il Periodo tariffario ____/____.

A tal fine si comunica che l'aeroporto principale della rete è _____.

A tal fine, ed in conformità a quanto previsto dal Modello pertinente, 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 delle misure regolatorie.

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/gli aeroporti di ____ l'avvio della procedura inerente all'aggiornamento dei Diritti aeroportuali, dando notizia sul proprio sito web della Notifica ricevuta.

Data ____
(Firma)*

* (sottoscrizione rappresentante legale, ovvero da procuratore munito di procura speciale, conferita con atto pubblico o con scrittura privata autenticata)

ANNESSO 3 FORMAT: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali – Richiesta di autorizzazione per Sistema aeroportuale ex articolo 74, comma 3, del d.l. 1/2012

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino

Oggetto: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali – Richiesta di autorizzazione per Sistema aeroportuale ex articolo 74, comma 3, del d.l. 1/2012

Il sottoscritto ____, per conto della Società ____, designato quale gestore di riferimento per il Sistema aeroportuale costituito dagli aeroporti ____, presenta a codesta Autorità la richiesta di poter gestire detti aeroporti secondo quanto previsto dall'articolo 74, comma 3, del d.l. 1/2012.

A tal fine, in conformità alle pertinenti misure relative alla regolazione dei Sistemi aeroportuali, vengono allegati alla presente richiesta i seguenti documenti relativi agli aeroporti gestiti:

1. analisi dei bacini d'influenza;
2. analisi di capacità;
3. evidenze di vincoli di capacità connessi a disposizioni normative o a limitazioni geografiche/ambientali.

A tal fine si comunica che l'aeroporto principale del proposto Sistema è _____.

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 delle misure regolatorie.

Si chiede a codesta Autorità di voler provvedere a valutare la presente proposta, dandone notizia sul proprio sito *web*.

Data ____
(Firma)*

* (sottoscrizione rappresentante legale, ovvero da procuratore munito di procura speciale, conferita con atto pubblico o con scrittura privata autenticata)

ANNESSO 4 **FORMAT: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione per Sistemi aeroportuali**

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino

Oggetto: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione per Sistemi aeroportuali

Il sottoscritto ___, per conto della Società ___, designato quale gestore di riferimento per il Sistema aeroportuale costituito da dagli aeroporti ___, autorizzati da codesta Autorità ad applicare un sistema trasparente e comune di tariffazione ai sensi dall'articolo 74, comma 3, del d.l. 1/2012, comunica a codesta Autorità di avere programmato per il giorno ___ l'avvio della consultazione degli utenti del Sistema sulla proposta di aggiornamento dei diritti aeroportuali per il Periodo tariffario ___/___.

A tal fine, ed in conformità a quanto previsto dal Modello pertinente, 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 delle misure regolatorie.

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/gli aeroporti di ___ l'avvio della procedura inerente all'aggiornamento dei Diritti aeroportuali, dando notizia sul proprio sito web della Notifica ricevuta.

Data ____
(Firma)*

* (sottoscrizione rappresentante legale, ovvero da procuratore munito di procura speciale, conferita con atto pubblico o con scrittura privata autenticata)

ANNESSO 5 **FORMAT: Proposta di revisione dei diritti aeroportuali - Notifica di avvio della consultazione per aeroporti di cui al Modello B**

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 ____, per conto 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.

A tal fine, ed in conformità a quanto previsto dal Modello pertinente, 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 delle misure regolatorie.

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.

Si chiede a codesta Autorità di voler provvedere ad ufficializzare per l'aeroporto/gli aeroporti di ____ l'avvio della procedura inerente all'aggiornamento dei Diritti aeroportuali, dando notizia sul proprio sito web della Notifica ricevuta.

Data ____
(Firma)*

* (sottoscrizione rappresentante legale, ovvero da procuratore munito di procura speciale, conferita con atto pubblico o con scrittura privata autenticata)

**ANNESSO 6 FORMAT: Proposta di modifica dei diritti aeroportuali –
Trasmissione per aeroporti di cui al Modello A**

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino

Oggetto: Proposta di modifica dei Diritti aeroportuali - Trasmissione

Il sottoscritto ____, per conto della Società ____, affidataria della gestione dell'aeroporto/degli aeroporti ____, 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 alla Misura 4 del Modello A e alla Misura 37 dei principi e criteri per la regolazione delle Reti e dei Sistemi aeroportuali.

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)*

* (sottoscrizione rappresentante legale, ovvero da procuratore munito di procura speciale, conferita con atto pubblico o con scrittura privata autenticata)

ANNESSO 7 FORMAT: Proposta di modifica dei diritti aeroportuali – Trasmissione per aeroporti di cui al Modello B

Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230
10126 Torino

Oggetto: Proposta di modifica dei Diritti aeroportuali - Trasmissione

Il sottoscritto ____, per conto 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, 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 prevista dal Modello. 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.

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)*

* (sottoscrizione rappresentante legale, ovvero da procuratore munito di procura speciale, conferita con atto pubblico o con scrittura privata autenticata)

ANNESSO 8 ESEMPIO: Elenco dei servizi e delle infrastrutture fornite a fronte dei diritti e degli altri corrispettivi soggetti a regolazione

PRESTAZIONE EROGATA	PARAMETRO	IMPIANTI INFRASTRUTTURE	SERVIZI PRESTAZIONI
Diritti di approdo e partenza (articolo 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); _____;	_____;
Diritti di sosta e ricovero (articolo 2, L. 324/76 e s.m.i.)	Tonnellaggio massimo al decollo	_____;	_____;
Diritti di imbarco passeggeri (articolo 5, L. 324/76 e s.m.i.)	Numero di passeggeri paganti in partenza	_____;	_____;
Tasse di imbarco e sbarco merci (d.l. 47/74 convertito con L. 117/74)	Peso delle merci	_____;	_____;
Corrispettivo per il controllo di sicurezza sul passeggero e sul suo bagaglio a mano (articolo 5, comma 3, d.l. 9/92 convertito con L. 217/92 e D.M. 85/99)	Numero di passeggeri paganti in partenza	_____;	_____;
Corrispettivo per il controllo di sicurezza sul bagaglio da stiva (articolo 5, comma 3, d.l. 9/92 convertito con L. 217/92 e D.M. 85/99)	Numero di passeggeri paganti in partenza	_____;	_____;
Corrispettivi per l'uso di ▪ banchi <i>check-in</i>: - con nastro, - senza nastro, - per transiti, - per info (articolo 10, D. Lgs. 18/99)	Tempo di utilizzo e metro quadrato	_____;	_____;
Corrispettivo per l'uso di: ▪ uffici; ▪ locali operativi per attività di assistenza a terra e di trasporto aereo; ▪ aree operative per attività di assistenza a terra e di trasporto aereo (articolo 10, D. Lgs. 18/99)	Metro quadrato, ubicazione, tipologia	_____;	_____;

PRESTAZIONE EROGATA	PARAMETRO	IMPIANTI INFRASTRUTTURE	SERVIZI PRESTAZIONI
Corrispettivi per aree strumentali all'erogazione del carburante (articolo 10, D. Lgs. 18/99) Messa a disposizione delle aree strumentali all'erogazione di carburante	Metro quadrato	___;	___;
Corrispettivo per assistenza a passeggeri disabili od a mobilità ridotta	Numero di passeggeri paganti in partenza (PRM e non)	___;	___;
Corrispettivo per l'uso dei pontili di imbarco e sbarco passeggeri (articolo 10 D.lgs.18/99)	Pontile per tipologia e per tempo di sosta	___;	___;
Corrispettivo per l'uso degli impianti centralizzati di stoccaggio delle merci (articolo 10, D.Lgs. 18/99)	Peso delle merci	___;	___;

ANNESSO 9 **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. 1/2012 di suo recepimento, dal d.l. 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 NOTORIETÀ

(Il sottoscritto, ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000, consapevole delle conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci ai sensi dell'articolo 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 ____ 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 10 Metodologia per la definizione degli obiettivi di efficientamento

Per la determinazione degli obiettivi di efficientamento di cui alla Misura 15 e alla Misura 41, l'Autorità utilizza la metodologia delle frontiere stocastiche (*Stochastic Frontier Analysis, SFA*) per l'individuazione della curva dei costi operativi efficienti, sulla base dell'ultimo dataset disponibile contenente i dati economici e tecnici dei gestori aeroportuali aperti al traffico commerciale. In sede di prima applicazione, le informazioni necessarie alle analisi econometriche sono state collezionate attraverso una specifica raccolta dati iniziata il 22\11\2018⁴¹. Tale dataset è aggiornato annualmente tramite i report di contabilità regolatoria di cui alla Parte V.2. Entro la fine del mese di ottobre di ogni anno, l'Autorità si impegna a rendere disponibili, su motivata istanza da parte del gestore che intende avviare la fase di consultazione, i nuovi valori calcolati a seguito dell'aggiornamento annuale del dataset.

La funzione di costo operativo individuata ha la seguente forma:

$$C_i = f(y_{is}, p_{ij}, H_i)$$

dove:

- i rappresenta ciascun aeroporto del campione; assume valori da 1 a n , dove n è il numero degli aeroporti considerati (n° pax annui > 1 mln, ultimo dato annuale del dataset);
- C_i rappresenta il totale dei costi operativi dell'aeroporto i -esimo ammessi ai fini tariffari di cui alla Misura 9 per i servizi oggetto di regolazione ai sensi del d.l. 1/2012 sostenuti per la produzione delle sole prestazioni regolate (di cui alla sezione I.2, punto 3), al netto dei costi relativi ai canoni concessori, servizio antiincendio e sicurezze. Tale variabile è quindi data dalla somma delle seguenti voci di costo:
 - costo del lavoro: costo del personale escluso quello dedicato alla manutenzione;
 - costo del processo di manutenzione ordinaria: costo del personale addetto alla manutenzione ordinaria, materie prime destinate alla manutenzione ordinaria, servizi di terzi relativi alla manutenzione ordinaria;
 - altri costi operativi: costi di acquisizione di altri servizi da terzi (escluso manutenzione ordinaria), godimento di beni di terzi, materie prime (escluso quelle riferite alla manutenzione ordinaria), altri oneri di gestione.
- y_{is} è l'output s dell'aeroporto i -esimo prodotto e misurato alternativamente (o congiuntamente) in termini di passeggeri, movimenti, merci, WLU;
- p_{ij} è il prezzo unitario dell'input produttivo j dell'aeroporto i -esimo con $j = 1, \dots, h$; i prezzi considerati includono almeno: p_l il prezzo del fattore lavoro (costo del lavoro diviso FTE), p_m il prezzo del processo di manutenzione (costo del processo della manutenzione diviso mq area infrastrutture), p_o ossia il prezzo degli altri fattori produttivi (costo degli altri fattori produttivi diviso mq area del sedime).
- H_i rappresenta un vettore contenente un set di variabili di controllo dell'aeroporto i -esimo, tra le quali:
 - variabili strutturali (n. *gates*, n/lunghezza piste, n/lunghezza *taxiout*, area del sedime, n. fingers, dimensione terminal dedicata ai passeggeri, alle merci, alle attività commerciali, mq posteggi, % mq piste in uso);

⁴¹ Il questionario inviato alle 42 società di gestione richiedeva la compilazione di diverse sezioni tra cui, per quanto concerne la stima dell'efficienza, una dedicata ai dati di natura economica ed una alle informazioni di natura tecnica, di traffico e qualità. L'arco temporale richiesto copriva il quinquennio 2013-2017.

- importanza della domanda del bacino aeroportuale (popolazione residente nel bacino aeroportuale), presenza/assenza di collegamenti ferro con aeroporto, flussi turistici (o luoghi di interesse turistico nel bacino aeroportuale);
- indicatori di qualità (tempo medio di ritardo di movimenti aviazione commerciale partenza; tempo medio di attesa ai varchi sicurezza, tempo ritardo taxi out (orario di punta); indicatori di congestione (n. ore di picco annue, n. pax effettivi nell'ora di picco, n. di movimenti effettivi nell'ora di picco); capacità aeroportuale di cui alla Misura 19.2;
- caratteristiche dell'attività *aviation* (% pax internazionali, % cargo, n. ore giornaliere operatività scalo);
- *load factor* (n. passeggeri/movimenti);
- pressione antropica sul terminal (n. passeggeri/mq terminal dedicato ai passeggeri);
- % dei ricavi non *aviation*;
- incentivi all'attività volativa (incentivi/ricavi *aviation*);
- presenza di competizione intermodale (presenza vs assenza nel bacino aeroportuale di servizi ferroviari AV);
- competizione spaziale (presenza vs assenza di altro aeroporto con traffico superiore a 200.000 passeggeri annui, raggiungibile entro un'ora di tempo e non facente parte della medesima Rete aeroportuale);
- grado di concorrenza esercitata dalle compagnie aeree (quota mercato del primo vettore, *low cost* vs compagnie tradizionali);
- indice di concentrazione dei primi quattro vettori principali per aeroporto (CR4 ratio);
- *dummy* di controllo (annuali, volume traffico passeggeri annui, appartenenza rete\ sistema).

Per la forma funzionale, si utilizzano le seguenti forme funzionali:

- La funzione Cobb-Douglas con la seguente formula:

$$\ln C = \alpha + \sum_i \beta_i \ln x_i + \varepsilon_i$$

dove:

C rappresenta i costi operativi sostenuti per la produzione delle sole prestazioni regolate;

x_i sono le variabili esplicative (i prezzi dei fattori produttivi, gli output di produzione e le altre variabili di controllo);

β_i rappresenta il valore dell'elasticità del costo rispetto al fattore x_i ;

ε_i rappresenta il termine di errore della stima.

- La funzione translogaritmica con la seguente:

$$\ln C = \alpha + \sum_i \beta_i \ln x_i + \sum_i \sum_j \gamma_{ij} \ln x_i \ln x_j + \varepsilon_i$$

dove:

γ_{ij} rappresentano i coefficienti di variazione dell'elasticità del costo rispetto ai fattori x_i al variare dei fattori stessi.

Per quanto riguarda la parte stocastica della funzione, si utilizzano modelli panel di tipo *time invariant*, dove l'inefficienza, che può variare da impresa ad impresa, è espressione di una variabile casuale che resta

costante nel tempo, e di tipo *time varying*, dove l'inefficienza che muta nel tempo consente di incorporare un'idea di progresso tecnico di cui è possibile stimarne un trend comune per tutte le imprese.

La percentuale complessiva di recupero di efficienza X^* è calcolata per ogni singolo aeroporto come media delle proprie singole distanze dalle frontiere efficienti ottenute dall'implementazione dei modelli *time invariant* e *time varying*. Tale valore, X^* , valido per tutto il periodo tariffario, è poi declinato annualmente in singoli tassi annuali di efficientamento, X_t , secondo la formula:

$$\prod_{t=1}^{\tau} (1 - X_t) = 1 - X^*, \quad X_t > 0$$

dove τ è l'ultimo anno del periodo tariffario.

ANNESSO 11 Indicatori di produttività (KPI)

Ai fini della consultazione di cui alla Misura 31, l'Autorità fornisce un set di KPI per gli aeroporti di cui al Modello B, calcolati sulla base di dati tecnici ed economici collezionati dall'Autorità tramite specifica richiesta inoltrata ai gestori a partire dal mese di novembre 2018 ed annualmente aggiornati attraverso i dati forniti per la contabilità regolatoria di cui alla Parte V.2. Entro la fine del mese di ottobre di ogni anno, l'Autorità si impegna a rendere disponibili, su motivata istanza da parte del gestore che intende avviare la fase di consultazione, i nuovi valori calcolati a seguito dell'aggiornamento annuale del dataset.

Ai sensi della Misura 31, il gestore richiede l'insieme dei propri KPI e dei valori medi relativi all'insieme degli aeroporti di cui al Modello B. La lista dei KPI fornita ricomprende, a titolo esemplificativo, quelli riportati nella tabella che segue.

Tabella 5 – Elenco esemplificativo degli indicatori di produttività

Area tematica	Cod	KPI
Efficienza costi	E1	costi manutenzione per unità di output
	E2	costi manutenzione per costi operativi
	E3	costi pulizia per unità di output
	E4	costi pulizia per costi operativi
	E5	costi utenze per unità di output
	E6	costi utenze per costi operativi
Efficienza ricavi	F1	ricavi per unità di output
	F2	ricavi sul numero di addetti
	F3	ricavi da attività accessorie per unità di output
	F4	totale ricavi per unità di output
	F5	totale ricavi sul totale numero addetti
	F6	MOL per unità di output
	F7	MOL sul numero di addetti
	F8	MOL su ricavi
	F9	MOL totale su ricavi totali
	F10	immobilizzazioni tecniche per ricavi
	F11	immobilizzazioni tecniche per ricavi totali
Produttività	P1	costi del lavoro per unità di output
	P2	costi del lavoro per costi operativi
	P3	costi del lavoro sul numero addetti
	P4	costi operativi su numero di addetti

Area tematica	Cod	KPI
	P5	unità di output per numero addetti
	P6	passenger per n. movimenti passeggeri
	P7	merci per n. movimenti merci (full cargo)
Efficienza infrastruttura	I1	unità di output per metri <i>taxiway</i>
	I2	unità di output per lunghezza piste in uso
	I3	lunghezza piste in uso su totale lunghezza piste
	I4	n. pax effettivi nell'ora di picco \ n. max di posti teorici offerti all'ora
	I5	n. di movimenti effettivi nell'ora di picco \ n. max di movimenti teorici all'ora
Qualità e performance ambientali	Q1	tempo medio di attesa ai varchi sicurezza
	Q2	tempo medio di ritardo di movimenti aviazione commerciale partenza (orario di punta)
	Q3	tempo medio di ritardo di movimenti aviazione commerciale partenza (medio)
	Q4	tempo medio di riconsegna dell'ultimo bagaglio
	Q5	tempo medio di riconsegna del primo bagaglio
	Q6	tempo ritardo taxi out (orario di punta)
	Q7	tempo ritardo taxi out (medio)
	Q8	tempo medio di attesa al check in (orario di punta)
	Q9	tempo medio di attesa al check in (medio)
	Q10	ritardo al gate rispetto all'orario previsto (orario di punta)
	Q11	ritardo al gate rispetto all'orario previsto (medio)
	Q12	livello emissioni degli aeromobili di CO _x /n. movimenti
	Q13	livello emissioni degli aeromobili di NO _x /n. movimenti
	Q14	consumo di acqua per passeggero
	Q15	consumo di energia per mq di terminal

Tabella 6 – Legenda dei codici degli indicatori di produttività

Codice KPI	Legenda
E1, E3, E5, F1, F3, F4, F6, P1, P5, I1, I2	output: passeggeri, tonn. merci, movimenti, WLU, riferiti al complesso dell'attività volativa (aviazione commerciale e generale)
E1, E2	costi di manutenzione: totale costi operativi riferiti al processo di manutenzione, svolta internamente e/o esternamente, comprensivo dei costi del lavoro e materie prime, relativi alle attività ex d.l. 1/2012
E2, E4, E6, P2, P4,	costi operativo: totale costi operativi ammessi ai fini tariffari relativi alle attività ex d.l. 1/2012, al netto dei costi relativi ai canoni concessori, servizio antiincendio e sicurezze.

Codice KPI	Legenda
E3, E4	costi pulizia: totale costi operativi riferiti all'attività di pulizie, svolta internamente e/o esternamente, comprensivo dei costi del lavoro e delle materie prime, relativi alle attività ex d.l. 1\2012
E5, E6	costi utenze: totale costi relativi alle utenze, relativi alle attività ex d.l. 1\2012
F1, F2, F8, F10	ricavi: ricavi derivati dalle attività ex d.l. 1\2012
F2, F7, P3, P4, P5	numero addetti: FTE destinate alle attività ex d.l. 1\2012
F3	ricavi da attività accessorie: si intendono i ricavi relativi alle attività accessorie
F4, F5, F9, F11	totale ricavi: totale ricavi dell'attività del gestore
F5,	totale numero addetti: FTE totali
F6	MOL (margine operativo lordo): reddito relativo alle attività ex d.l. 1\2012 derivante dalla gestione operativa escludendo interessi, imposte, ammortamenti e svalutazioni dei beni
F8, F9	MOL totale (margine operativo lordo): reddito relativo al complesso delle attività del gestore derivante dalla gestione operativa escludendo interessi, imposte, ammortamenti e svalutazioni dei beni
F10, F11	immobilizzazioni tecniche: comprendono autofinanziate sia immateriali che materiali
P1, P2, P3	costi del lavoro: totale costi del personale dedicato ad attività ex d.l. 1\2012
I1	metri <i>taxiway</i> : lunghezza cumulativa dei percorsi prestabiliti su di un aerodromo per il rullaggio degli aeromobili per collegare una parte all'altra dell'aerodromo
I2, I3	lunghezza piste in uso: somma della lunghezza delle piste in uso
I3	totale lunghezza piste: somma della lunghezza delle piste in uso e non in uso
I4	n. pax effettivi nell'ora di picco: numero passeggeri massimi registrati nell'ora corrispondente al 95° percentile: dopo avere ordinato le singole ore di operatività aeroportuale – su base annua – in termini di numero totale di passeggeri (in modo che la 1 ^a ora rappresenti quella con il maggiore impegno), si assume quale base di calcolo il valore corrispondente all'ora che rappresenta il 5% dell'operatività (se ad esempio quest'ultima è pari a 24h-365d = 8760 ore/anno, si assume la 8760-5% = 458 ^a ora)
I4	n. max di posti teorici offerti all'ora: numero massimo ammissibile di posti offerti/ora teoricamente possibile per lo scalo aeroportuale, tenuto conto del mix di flotta e dei servizi diversi dal trasporto passeggeri (correlati col numero massimo di movimenti teorici all'ora)
tsI5	n. di movimenti effettivi nell'ora di picco: numero di movimenti massimi registrati nell'ora corrispondente al 95° percentile: dopo avere ordinato le singole ore di operatività aeroportuale – su base annua – in termini di numero totale di movimenti (in modo che la 1 ^a ora rappresenti quella con il maggiore impegno), si assume quale base di calcolo il valore corrispondente all'ora che rappresenta il 5% dell'operatività (se ad esempio quest'ultima è pari a 24h-365d = 8760 ore/anno, si assume la 8760-5% = 458 ^a ora)
I5	n. max di movimenti teorici all'ora: numero massimo ammissibile di movimenti/ora teoricamente possibile per lo scalo aeroportuale, sulla base dei seguenti elementi: - il numero e la dislocazione delle <i>runways</i> , delle <i>taxiways</i> e degli <i>aprons</i> - il tempo medio di occupazione delle piste - la sequenza di arrivi e/o partenze - la presenza contemporanea di più aeromobili sulla pista - le distanze di separazione tra due voli per l'utilizzo dello spazio aereo - il mix di flotta in termini di tipologia di aeromobili - le procedure operative di avvicinamento, atterraggio e decollo - eventuali ulteriori vincoli di capacità
Q1	tempo medio di attesa ai varchi sicurezza: dato calcolato dai minuti di attesa del passeggero per arrivare al controllo radiogeno (dall'inserimento in coda al posizionamento del suo bagaglio a mano sul nastro della macchina), misurati durante tutto l'anno*
Q2	tempo medio di ritardo di movimenti aviazione commerciale partenza (orario di punta): dato espresso in minuti di ritardo rispetto all'orario previsto di partenza
Q3	tempo medio di ritardo di movimenti aviazione commerciale partenza (medio): dato espresso in minuti di ritardo rispetto all'orario previsto di partenza

Codice KPI	Legenda
Q4	tempo medio di riconsegna dell'ultimo bagaglio: dato calcolato dalla media in minuti dei tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio misurati durante tutto l'anno*
Q5	tempo medio di riconsegna del primo bagaglio: dato calcolato dalla media in minuti dei tempi di riconsegna del primo bagaglio misurati durante tutto l'anno*
Q6	tempo ritardo taxi out (orario di punta): dato espresso in minuti di ritardo del tempo di rullaggio in partenza rispetto ad un tempo di rullaggio effettuato senza impedimenti durante tutto l'anno*
Q7	tempo ritardo taxi out (medio): dato espresso in minuti di ritardo del tempo di rullaggio in partenza rispetto ad un tempo di rullaggio effettuato senza impedimenti durante tutto l'anno*
Q8	tempo medio di attesa al check in (orario di punta): il dato è calcolato dalla media in minuti del tempo di attesa del passeggero per arrivare al banco check in misurati durante tutto l'anno*
Q9	tempo medio di attesa al check in (medio): il dato è calcolato dalla media in minuti del tempo di attesa del passeggero per arrivare al banco check in misurati durante tutto l'anno*
Q10	ritardo al gate rispetto all'orario previsto (orario di punta): il dato è calcolato dalla media in minuti del ritardo rispetto all'orario previsto di partenza*
Q11	ritardo al gate rispetto all'orario previsto (medio): il dato è calcolato dalla media in minuti del ritardo rispetto all'orario previsto di partenza*
Q12	livello emissioni degli aeromobili di COx: emissione totale annua
Q13	livello emissioni degli aeromobili di NOx: emissione totale annua
Q14	consumo di acqua: mq di acqua consumati nell'anno
Q15	consumo di energia elettrica: kw di energia elettrica consumati nell'anno

* cfr. Airports Council International (ACI), "Guide to Airport Performance Measures", febbraio 2012.