

Attuazione della Direttiva 2009/12/CE in materia aeroportuale

(ex d.l. 1/2012, art.71, comma 4)

Anno 2020

SOMMARIO

1	I MODELLI DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI	2
1.1	La revisione dei modelli aeroportuali	2
2	LA REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI SULLA BASE DEI MODELLI VIGENTI	4
2.1	L'aeroporto di Parma	6
3	L'ATTIVITÀ DI VIGILANZA SULLA BASE DEI MODELLI VIGENTI	7
3.1	Il trattamento a fini regolatori degli oneri connessi all'emergenza sanitaria	7
4	L'ATTIVITÀ DI VIGILANZA SUGLI AEROPORTI CON CONTRATTI DI PROGRAMMA "IN DEROGA"	8
5	LA RISOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE SUI DIRITTI AEROPORTUALI 2020	8
6	L'INDICE DI RIVALUTAZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI AEROPORTUALI	9
7	L'IMPATTO DELLA BREXIT SUI CORRISPETTIVI DI IMBARCO PASSEGGERI PER I VOLI VERSO IL REGNO UNITO	10
8	L'ANALISI DEI PIANI DI RISANAMENTO DELLE SOCIETÀ CON PARTECIPAZIONI PUBBLICHE	10

Torino, 13 settembre 2021

1 I MODELLI DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI

Il decreto legge 24 gennaio 2012 n.1, di recepimento della Direttiva 2009/12/CE, nell'istituire l'Autorità di Vigilanza (art. 71), ha stabilito che le funzioni di tale Autorità vengano svolte dall'Autorità di regolazione dei trasporti (art. 73) e le ha attribuito compiti di regolazione e di verifica di conformità dei sistemi di tariffazione e dell'ammontare dei diritti aeroportuali; più precisamente, il medesimo decreto ha previsto che i gestori aeroportuali provvedano, nell'ordine, alla determinazione dei diritti sulla base di modelli tariffari definiti *ex ante* dall'Autorità e calibrati sul traffico annuo, alla definizione della propria proposta tariffaria attraverso un processo di consultazione degli utenti aeroportuali e, da ultimo, alla sottoposizione di detta proposta alla verifica della Autorità di vigilanza. Tale percorso procedurale discende dal d.l. 1/2012 per tutti gli aeroporti nazionali aperti al traffico commerciale. In forza della novella legislativa di cui all'art.10 della legge 3 maggio 2019, n. 37, che ha modificato l'art.73 del citato d.l.1/2012, l'Autorità di regolazione dei trasporti svolge le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza di cui al medesimo 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. Le competenze dell'Autorità sono state quindi estese anche agli aeroporti titolari dei suddetti contratti di programma (sistemi aeroportuali di Roma e Milano, e aeroporto di Venezia).

In virtù delle competenze attribuitele, nel 2014 l'Autorità ha approvato i modelli di regolazione dei diritti aeroportuali relativi, rispettivamente, agli aeroporti con traffico annuale di passeggeri maggiore di 5 milioni (Modello 1), compreso fra 3 e 5 milioni (Modello 2) e inferiore a 3 milioni (Modello 3) (delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014). Dopo circa due anni dall'entrata in vigore dei modelli, l'Autorità ne ha condotto una *mid-term review* con l'obiettivo di migliorare l'efficacia operativa delle misure, sia avuto riguardo ai profili procedurali, che con riferimento ai criteri di costruzione tariffaria. I modelli che consolidano la *review* sono stati approvati con la delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017; essi mantengono la struttura precedente e sono in vigore al momento della redazione del presente rapporto annuale.

1.1 La revisione dei modelli aeroportuali

Avviandosi a compimento il primo periodo regolatorio quadriennale, l'Autorità ha dato corso alla prevista revisione complessiva dei modelli di regolazione aeroportuale (delibera n. 84/2018 del 13 settembre 2018). Per queste finalità, sono stati analizzati molteplici profili regolatori (efficienza ed elasticità dei costi di gestione, utilizzo della capacità aeroportuale, trattamento dei margini commerciali, riflessi tariffari dell'incentivazione all'attività volativa, definizione dei piani relativi ai nuovi progetti di infrastrutture aeroportuali, specificità degli aeroporti con traffico pari o inferiore al milione di passeggeri annui, sistemi e reti aeroportuali, tasso di remunerazione del capitale investito e contabilità regolatoria) ed acquisiti presso i gestori aeroportuali dati inerenti alla natura delle società di gestione, alle caratteristiche strutturali delle infrastrutture aeroportuali (anche con riferimento alla capacità utilizzata e residua), ai volumi di traffico, agli investimenti previsti ed effettuati ed i relativi impatti tariffari, ai costi operativi e alle forme di incentivazione erogate. Tali dati sono stati utilizzati per popolare la banca dati aeroportuale dell'Autorità, che sarà aggiornata su base annua. Al procedimento è stata applicata la metodologia di analisi di impatto della regolamentazione approvata con delibera n. 136/2016 del 24 novembre 2016.

Nell'ambito del procedimento, l'Autorità ha posto in consultazione pubblica uno schema di atto di regolazione composto di 62 Misure e di 11 annessi (delibera n. 118/2019 del 1° agosto 2019). A differenza dei modelli di regolazione attualmente vigenti, le Misure di regolazione proposte sono state inserite in un unico atto comprensivo di alcune parti di carattere generale, comuni a tutti gli aeroporti, e di altre specifiche, in funzione della tipologia dell'aeroporto o del sistema di aeroporti oggetto di regolazione. In particolare, la differenziazione tra i Modelli proposta prevede un'unica soglia di traffico, corrispondente ad un milione di passeggeri annui, sulla base della quale sono definiti solo due Modelli (A e B), ricompresi nel medesimo documento di consultazione.

Audite le parti interessate e completata la fase di consultazione, il 30 gennaio 2020 lo schema di atto di regolazione - rivisto alla luce delle osservazioni pervenute - è stato trasmesso ai Ministeri delle Infrastrutture e dei trasporti¹ e dell'Economia e delle finanze con richiesta di esprimere il previsto parere in tempo utile per consentire la conclusione del procedimento entro il termine del 13 marzo 2020.

Su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti² del 6 marzo 2020, tale termine è stato prorogato al 7 maggio 2020 per assecondare la rappresentata esigenza di disporre di un maggior lasso di tempo in considerazione delle difficoltà derivanti dallo stato di emergenza causato dalla diffusione del virus COVID-19 e, nondimeno, garantire l'interesse dei terzi alla conclusione del procedimento in tempi certi (delibera n. 57/2020 del 12 marzo 2020). A seguito della ricezione dei pareri dei due suddetti Ministeri, al fine di assicurarne la dovuta considerazione, il termine di conclusione del procedimento avviato con la citata delibera n. 84/2018 è stato nuovamente prorogato al 31 luglio 2020.

In esito agli approfondimenti svolti in relazione a quanto evidenziato nei citati pareri, l'Autorità ha provveduto ad apportare alcune ulteriori precisazioni al testo dell'atto di regolazione, e successivamente concluso il procedimento di cui trattasi con la delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020, che ha approvato i nuovi Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, disponendone l'entrata in vigore a partire dal 1° luglio 2021.

L'atto di regolazione approvato con la citata delibera n. 136/2020 assicura, inoltre, l'esecuzione dell'articolo 10 della legge n. 37/2019 citata, in forza del quale l'Autorità svolge *"compiti di regolazione economica nonché di vigilanza"* di cui all'articolo 71, comma 2, decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, per tutti gli aeroporti nazionali, inclusi quelli regolati con contratti di programma c.d. *"in deroga"*³; infatti, i nuovi modelli sono suscettibili di applicazione anche a tali aeroporti attraverso la sottoscrizione di atti aggiuntivi ai Contratti di Programma (di seguito anche: CdP) o altro accordo

¹ Oggi Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (di seguito anche: MIMS).

² Oggi Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (di seguito anche: MIMS).

³ Come accennato, infatti, l'articolo 10 della l. n. 37/2019, nel novellare l'articolo 73 del d.l. 1/2012 citato, ha individuato l'Autorità quale Organo di vigilanza competente in materia di diritti aeroportuali anche con riferimento ai contratti di programma stipulati ai sensi dell'articolo 17, comma 34-bis del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 2009, n. 102 (c.d. contratti di programma *"in deroga"*), e quindi anche per gli aeroporti di Roma Fiumicino, Roma-Ciampino, Milano Linate, Milano Malpensa e Venezia, per i quali sono tuttora in vigore i contratti di programma stipulati tra ENAC e i relativi gestori aeroportuali (Aeroporti di Roma S.p.a., di seguito: ADR, Società Esercizi Aeroportuali S.p.a., di seguito: SEA, e Società Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.a., di seguito: SAVE).

tra le parti. Non ultimo, essi contemplano la possibilità di attivare procedure di revisione tariffaria di natura straordinaria per tenere conto di eventuali condizioni emergenziali formalmente dichiarate dalle autorità competenti (misure 2.2 del Modello A e 31.1 del Modello B).

Successivamente l'Autorità, in considerazione dell'attuale contesto pandemico da COVID-19 caratterizzato da un elevato grado di instabilità e di incertezza sulle prospettive di ripresa, ha ritenuto opportuno, con la delibera n. 68/2021 del 20 maggio 2021, posticipare dal 1° luglio 2021 al 1° gennaio 2023 l'entrata in vigore dei Modelli di cui alla delibera n. 136/2020, ed applicare in tale lasso temporale i Modelli di cui alla delibera n. 64/2014 come consolidati nella delibera n. 92/2017 con l'integrazione di disposizioni applicative finalizzate a:

- estendere l'ambito soggettivo di applicazione anche agli aeroporti titolari di contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del d.l. 78/2009;
- applicare criteri chiari ed espliciti per la realizzazione di sistemi di tariffazione comune e trasparente per le reti ed i sistemi aeroportuali.

Con la medesima delibera, l'Autorità, inoltre, in considerazione della oggettiva difficoltà per i gestori aeroportuali di poter formulare delle stime di traffico sufficientemente attendibili, ha ritenuto opportuno fornire la possibilità di proroga delle tariffe applicate a valere sulle annualità successive, per il biennio 2021-2022. Di conseguenza, i gestori, previa motivata istanza all'Autorità e adempiendo agli obblighi informativi e di trasparenza nei confronti degli utenti, di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012, possono proporre la proroga delle tariffe a valere sull'annualità immediatamente successiva; sulla base degli esiti della procedura di consultazione degli utenti e nel rispetto del principio di partecipazione a tutela di tutte le parti coinvolte, gli Uffici dell'Autorità provvedono ad effettuare le valutazioni di competenza e ad esprimersi in merito alle istanze di proroga presentate dai gestori aeroportuali.

A latere del quadro regolatorio di riferimento così delineato, si inseriscono i ricorsi presentati al TAR Piemonte da 13 gestori aeroportuali e dall'associazione dei vettori *Italian Board Airline Representatives*, (di seguito anche: IBAR) avverso i Modelli di regolazione, di cui alla delibera n. 136/2020. La discussione dei ricorsi, originariamente fissata all'udienza del 9 giugno u.s., presentata a seguito del differimento dell'entrata in vigore dei Modelli dal 1° luglio 2021 al 1° gennaio 2023 di cui alla delibera ART n. 68/2021, è stata rinviata *sine die*. L'unica eccezione è rappresentata dal ricorso di SAVE S.p.A. fissata al 9 marzo 2022.

2 LA REVISIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI SULLA BASE DEI MODELLI VIGENTI

Avendo ripercorso le vicende che hanno da ultimo caratterizzato la regolazione aeroportuale, si riassumono di seguito le attività svolte nel periodo di riferimento sulla base dei modelli in vigore. A tal proposito, giova ricordare che, con riferimento alla revisione periodica dei diritti aeroportuali, nell'ambito dei propri procedimenti, l'Autorità verifica che le proposte tariffarie presentate dai gestori agli utenti siano conformi alle misure di regolazione da essa adottate e vigila sul corretto svolgimento della procedura di consultazione, partecipando alle relative audizioni in qualità di uditore.

A conclusione della propria istruttoria, l'Autorità adotta delibere di conformità che sono, nella maggior parte dei casi, condizionate all'applicazione di correttivi e prescrizioni; la dichiarazione di conformità definitiva consegue, in questi casi, solo all'esito positivo dell'esame della proposta del gestore emendata secondo tali correttivi e prescrizioni.

I correttivi prescritti dall'Autorità possono essere ricondotti, in larga misura, alle seguenti tematiche:

- a) erronea identificazione dei parametri posti a base della determinazione del tasso di remunerazione del capitale (*beta*, premio al debito, *risk free rate*);
- b) metodologia applicata per la determinazione del saldo crediti/debiti non coerente con i modelli;
- c) allocazione (nell'ambito dei costi operativi, anziché nel parametro tariffario *v*) degli oneri sostenuti ma non ancora effettivamente versati dal gestore per la contribuzione al fondo istituito dall'art. 1, comma 1328 della l. 27 dicembre 2006, n. 296. (servizio antincendio);
- d) criticità nella riconciliazione dei dati di contabilità regolatoria all'anno base con il bilancio di esercizio di competenza;
- e) criticità nell'allocazione dei costi operativi generali tra i diversi prodotti aeroportuali e presenza di costi di natura straordinaria a fini tariffari;
- f) criticità nella corretta allocazione dei costi di capitale tra i vari prodotti aeroportuali;
- g) adozione, nella determinazione dei costi ammissibili all'anno base, di un tasso d'inflazione differente da quello risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile;
- h) criticità nel computo degli oneri di progettazione attraverso il parametro tariffario *k*.

Con riferimento alle prescrizioni, ed in particolare a quelle inerenti agli incentivi all'attività volativa, in diversi casi l'Autorità ha richiesto ai gestori di presentare le risultanze del test relativo al rispetto dei principi comportamentali dell'operatore economico privato (cd. test MEO), come previsto dai modelli di regolazione. La seguente tabella reca gli estremi dei procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali condotti nel periodo di riferimento.

Tabella 1. **Procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali**

Aeroporti	Periodo tariffario	N° delibera di avvio	N° delibera di conformità condizionata	N° delibera di conformità definitiva
Rete degli aeroporti di Puglia	2019-2022	120/2019	58/2020	103/2020
Palermo	2020-2023	3/2020	80/2020	6/2021
Cagliari	2020-2023	13/2020	207/2020	25/2021
Genova	2020-2023	14/2020	97/2020	157/2020
Verona	2020-2023	15/2020	107/2020	163/2020
Olbia	2019-2022	31/2020	146/2020 e 164/2020	183/2020

Ad eccezione della Rete degli aeroporti di Puglia, costituita dagli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto, tutti i procedimenti sopra riportati afferiscono ad aeroporti per i quali si è già concluso un primo periodo tariffario in cui i corrispettivi sono stati determinati sulla base dei modelli predisposti dall'Autorità, e per i quali si è, quindi, dato corso al secondo periodo tariffario.

Complessivamente, al momento della redazione della presente relazione, 20 dei 45 aeroporti nazionali aperti al traffico di aviazione commerciale applicano tariffe elaborate, nella fase della loro revisione, sulla base dei modelli approvati dall'Autorità. Dei 25 restanti, 5 aeroporti sono oggetto di CdP cd. "in deroga" non ancora sottoposti a revisione dei diritti dopo l'entrata in vigore della citata l. 37/2019; al riguardo giova osservare che i CdP afferenti ai sistemi aeroportuali di Milano e della Capitale scadranno entro la fine del 2021.

Inoltre, a causa dell'emergenza sanitaria connessa alla pandemia, i gestori del sistema aeroportuale milanese e degli aeroporti di Bergamo, Napoli e Catania, che avrebbero dovuto avviare la procedura di consultazione per la revisione di periodo dei diritti aeroportuali a conclusione di un primo periodo tariffario in cui i corrispettivi sono stati determinati sulla base dei modelli predisposti dall'Autorità, hanno presentato istanza di proroga dell'applicazione dei diritti aeroportuali vigenti all'anno 2020 per l'annualità 2021. Sulla base della documentazione acquisita in istruttoria, ed in assenza di obiezioni da parte degli utenti nel corso delle consultazioni, l'Autorità ha ritenuto di accogliere le citate istanze.

2.1 L'aeroporto di Parma

Avendo riscontrato l'inadempimento di talune prescrizioni della delibera n. 6/2019 del 25 gennaio 2019, nel corso del 2019 l'Autorità ha avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti della Società di gestione SoGeAP S.p.a. (di seguito SOGEAP) (delibera n. 117/2019 del 31 luglio 2019). Respinti gli impegni proposti dal gestore perché ritenuti inammissibili (delibera n. 143/2019 del 20 novembre 2019), il procedimento sanzionatorio si è concluso (delibera n. 134/2020 del 16 luglio 2020) con l'irrogazione di una sanzione pecuniaria nei confronti del gestore per inottemperanza alle prescrizioni di cui alla citata delibera n. 6/2019. Si è contestato, in particolare, alla SOGEAP di non aver attivato entro il termine prescritto una nuova procedura di revisione dei diritti aeroportuali che prevedesse un periodo tariffario pluriennale e l'elaborazione di un piano industriale finalizzato ad assicurare, entro il termine del periodo tariffario medesimo, il conseguimento dell'equilibrio economico-finanziario del gestore.

Nel calcolare la sanzione da comminare a SOGEAP, poi irrogata con delibera n. 134/2020, del 16 luglio 2020, l'Autorità ha tenuto conto delle azioni intraprese dal gestore per attenuare le conseguenze del proprio inadempimento notificando, sia pur tardivamente, l'avvio della procedura di consultazione degli utenti sulla proposta di aggiornamento del livello dei diritti aeroportuali per il periodo tariffario 2020-2021. Al riguardo, l'Autorità ha avviato il procedimento di verifica della conformità della proposta di revisione dei diritti per il periodo 2020-2021 presentata da SOGEAP (delibera n. 144/2019 del 20 novembre 2019). All'esito, l'Autorità ha dichiarato la non conformità della proposta e disposto che il gestore trasmetta un programma di attività volto ad avviare una nuova procedura di revisione dei diritti in applicazione dei modelli continuando, nel frattempo e salvo conguaglio, ad applicare i livelli tariffari relativi all'annualità 2019 (delibera n. 30/2020 del 12 febbraio 2020).

3 L'ATTIVITÀ DI VIGILANZA SULLA BASE DEI MODELLI VIGENTI

Una volta adottato il sistema tariffario pluriennale, in attuazione dei compiti di vigilanza di cui all'articolo 80, comma 1, d.l. 1/2012, l'Autorità verifica che gli aggiornamenti tariffari annuali presentati dai gestori siano elaborati in conformità ai modelli di regolazione vigenti. La presentazione degli aggiornamenti deve avvenire, al più tardi, 90 giorni prima della data prevista di entrata in vigore dei diritti e, quindi, di norma, entro il 1° ottobre di ciascun anno.

Per queste finalità, il gestore trasmette all'Autorità il documento informativo annuale, i verbali dell'audizione con gli utenti e gli esiti delle valutazioni svolte dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (di seguito anche: ENAC) nell'esercizio delle proprie funzioni di regolazione tecnica in merito agli investimenti previsti, agli indicatori di qualità, agli standard di salvaguardia ambientale ed alle previsioni di traffico. Valutata tale documentazione, l'Autorità verifica la correttezza del ricalcolo dei parametri rilevanti a fini tariffari e del conguaglio degli eventuali maggiori/minori ricavi percepiti dal gestore che hanno impatto sulle tariffe dell'anno successivo.

In proposito, nel periodo di riferimento, non sono emerse incongruenze di rilievo per la maggior parte degli aeroporti monitorati; solo in alcuni casi sono state rilevate delle incongruenze per le quali si è reso necessario prescrivere ai gestori opportuni adeguamenti dei diritti aeroportuali 2021, prevedendo adeguati conguagli sui prossimi diritti aeroportuali 2022. Al momento della redazione del presente rapporto, l'Autorità sta completando l'attività di monitoraggio relativa a due gestori aeroportuali (Aeroporti di Puglia S.p.A. e Società Aeroporto di Genova S.p.A.), per i quali si è in attesa di alcune informazioni dai gestori stessi o dall'ENAC.

3.1 Il trattamento a fini regolatori degli oneri connessi all'emergenza sanitaria

Per garantire la prosecuzione delle attività in condizioni di sicurezza, i gestori aeroportuali si sono dotati di strumenti utili a contenere la diffusione del virus, sostenendo costi che sono oggetto di monitoraggio e vigilanza da parte dell'Autorità, in particolare in relazione al rispetto dei principi di pertinenza ed ammissibilità, trasparenza e non discriminazione degli utenti. In particolare, nel dare seguito all'ordinanza del Comitato Operativo della Protezione Civile del 3 febbraio 2020, n. 630, l'Autorità ha fornito indicazioni ai gestori in ordine alle modalità di rendicontazione dei costi afferenti alle dotazioni di *termoscanner*.

Nell'ambito del monitoraggio delle tariffe aeroportuali 2021 per gli aeroporti regolati con i Modelli dell'Autorità nonché per gli aeroporti c.d. "in deroga", l'Autorità ha provveduto ad effettuare una ricognizione circa il trattamento dei costi connessi all'emergenza sanitaria da COVID-19, onde poter effettuare le valutazioni di competenza e traguardare un approccio uniforme tra i gestori, assicurando il rispetto delle misure previste dai Modelli, nonché - in generale - dei principi di correlazione ai costi pertinenti e ammissibili effettivamente sostenuti, di trasparenza e non discriminazione degli utenti.

4 L'ATTIVITÀ DI VIGILANZA SUGLI AEROPORTI CON CONTRATTI DI PROGRAMMA "IN DEROGA"

Come rappresentato al paragrafo 1 della presente relazione, per effetto dell'articolo 10 della l. n. 37/2019, l'Autorità svolge oggi compiti di vigilanza ai sensi dell'articolo 80 del d. l. 1/2012 citato anche nei confronti degli aeroporti con contratti di programma c.d. "in deroga". Conseguentemente, quando, negli ultimi mesi del 2019, i gestori degli aeroporti di Roma, Milano e Venezia hanno provveduto all'aggiornamento annuale del livello dei diritti per il 2020 nell'ambito delle previste consultazioni degli utenti, l'Autorità è stata per la prima volta chiamata ad assolvere a dette funzioni di vigilanza. In proposito, rileva osservare che l'Autorità ha intrapreso la propria attività di vigilanza sulla definizione annuale del livello dei corrispettivi regolamentati per i tre gestori SAVE, SEA ed ADR nel corso di vigenza del periodo regolatorio approvato *ex ante* da ENAC sulla base dei CdP in essere; l'attività di monitoraggio annuale dei diritti aeroportuali è stata quindi basata su quanto validato da ENAC ed è stata finalizzata a verificare, ai sensi delle misure di regolazione tariffaria previste dai CdP stipulati tra gestori ed ENAC, l'adeguamento dei parametri rilevanti ai fini dell'aggiornamento annuale *ex post* dei diritti tariffari e del conguaglio degli eventuali maggiori/minori costi iscritti dal gestore che si riverberano nelle tariffe dell'anno successivo, richiedendo informazioni ed integrazioni di dettaglio ai gestori aeroportuali.

Al riguardo si segnala che nell'ambito del monitoraggio dei diritti aeroportuali 2020 e 2021, non sono state rilevate incongruenze significative per quanto concerne il sistema aeroportuale di Milano ed il sistema aeroportuale della capitale.

In particolare, va osservato che il gestore del sistema aeroportuale di Milano ha presentato istanza all'Autorità, in considerazione della proroga di un anno concessa da ENAC per la stipula del nuovo Contratto di Programma e degli effetti sul settore della pandemia da COVID-19, per poter prorogare i diritti aeroportuali in vigore per l'annualità 2020 a valere sull'annualità 2021. Successivamente all'esito positivo della consultazione annuale in cui il gestore ha presentato tale proposta agli utenti aeroportuali, l'Autorità ha comunicato al gestore l'assenza di motivi ostativi all'applicazione del livello tariffario vigente all'anno 2020 anche per l'anno 2021.

Diversamente, per quanto attiene al gestore aeroportuale dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia, l'Autorità ha ritenuto non conformi ai principi di cui all'articolo 80, comma 1, lettera a), del d.l. 1/2012 ed al CdP, e conseguentemente non ammissibili in tariffa, taluni importi dei diritti relativi all'anno 2020, disponendone la sospensione (delibera n. 26/2021 del 25 febbraio 2021). Il gestore SAVE ha presentato ricorso avverso la citata delibera n. 26/2021 ed il contenzioso è tuttora in atto. L'Autorità ha comunque avviato l'attività di monitoraggio dei diritti aeroportuali 2021, richiedendo al gestore alcuni chiarimenti sul computo dei parametri tariffari; gli Uffici auspicano di poter concludere tale verifica entro settembre 2021.

5 LA RISOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE SUI DIRITTI AEROPORTUALI 2020

L'art. 6, paragrafo 3 della direttiva 2009/12/CE prevede che *"Gli Stati membri provvedono affinché, in caso di disaccordo su una decisione inerente i diritti aeroportuali presa dal gestore aeroportuale, ciascuna delle*

due parti possa rivolgersi all'autorità di vigilanza indipendente di cui all'articolo 11, la quale esaminerà le motivazioni che corredano la proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali".

Con riferimento agli aggiornamenti dei diritti aeroportuali per il 2020, alcune associazioni rappresentative degli utenti aeroportuali hanno avanzato, a fine 2019, un'istanza di risoluzione della controversia per mancato accordo sulle proposte presentate dai gestori degli aeroporti di Milano Malpensa e Venezia Marco Polo. Trattandosi di aeroporti con contratti di programma c.d. "in deroga", si è ritenuto di esaminare tali istanze nel rispetto delle disposizioni direttamente applicabili della direttiva 2009/12/CE e dei principi desumibili dalle norme nazionali di settore, nonché dalla disciplina convenzionale in vigore.

Sulla base di tali assunzioni, con riferimento all'istanza presentata da *Italian board of airline representatives* (IBAR) nei confronti della proposta di SEA in relazione ai diritti aeroportuali da applicarsi nel 2020 per l'aeroporto di Milano Malpensa, si è ritenuto che la stessa non fosse opportunamente giustificata e adeguatamente documentata; conseguentemente, il reclamo è stato respinto in fase preistruttoria nei termini di cui all'articolo 11, paragrafo 6, lettera b) della direttiva 2009/12/CE.

Avuto riguardo, invece, all'istanza presentata da IBAR a seguito del mancato accordo con il gestore aeroportuale dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia relativamente ai diritti aeroportuali per il 2020, avendo ritenuto l'istanza ricevibile ed ammissibile in quanto opportunamente giustificata e adeguatamente documentata, l'Autorità ha avviato il relativo procedimento di definizione della controversia (delibera n. 175/2019 del 13 dicembre 2019). Il procedimento si è concluso con la prescrizione al gestore di ricalcolare e mettere in consultazione i diritti per il 2020 utilizzando il tasso di inflazione programmata come risultante dal Documento programmatico di bilancio 2020 e di applicare temporaneamente il valore dei diritti emerso dalla precedente consultazione, da sottoporre a congruaggio entro il 31 dicembre 2020 (delibera n. 90/2020 del 7 maggio 2020).

Con riferimento alla procedura di consultazione degli utenti per la revisione di periodo dei diritti aeroportuali dell'aeroporto di Cagliari, con la delibera n. 115/2020 del 10 luglio 2020 ha preso avvio il procedimento per la risoluzione della controversia relativamente alle istanze di ricorso pervenute all'Autorità dalla compagnia EasyJet e dall'associazione IBAR (*Italian Board Airline Representatives*), avverso la proposta di revisione dei diritti per il periodo 2020-2023 presentata dal gestore aeroportuale Società Gestione Aeroporto spa (SOGAER). A seguito dell'istruttoria, l'Autorità ha dichiarato tali istanze non accoglibili (delibera n. 207/2020 del 17 dicembre 2020).

6 L'INDICE DI RIVALUTAZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI AEROPORTUALI

Nell'ambito della disciplina di valutazione del Capitale Investito Netto dei gestori aeroportuali e della sua remunerazione, nonché della valutazione dell'ammortamento delle immobilizzazioni autofinanziate, i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali approvati dall'Autorità prevedono per i gestori la possibilità di optare per una valutazione "a valori correnti", con la conseguente necessità di rivalutare il valore delle immobilizzazioni entrate in esercizio nel corso del tempo. I Modelli prevedono a tale scopo la pubblicazione annuale, da parte dell'Autorità, di un indice di rivalutazione delle immobilizzazioni autofinanziate, basato sull'Indice ISTAT relativo agli Investimenti Fissi Lordi.

Coerentemente con quanto previsto dai Modelli, in data 23 aprile 2020, con delibera n. 85/2020, l'Autorità ha approvato l'aggiornamento annuale del suddetto indice, determinandone i valori con riferimento all'anno base 2019. I valori sono riportati nella tabella allegata alla delibera, pubblicata sul sito internet dell'Autorità.

7 L'IMPATTO DELLA BREXIT SUI CORRISPETTIVI DI IMBARCO PASSEGGERI PER I VOLI VERSO IL REGNO UNITO

Avuto riguardo ai diritti aeroportuali, l'Accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione tra la UE ed il Regno Unito del 24 dicembre 2020 (Art. 15, commi 2 e 3) dispone che essi debbano essere orientati ai costi (comprensivi della remunerazione del capitale) e che debbano, altresì, essere ragionevoli e non discriminatori, che la procedura di approvazione contempli la consultazione degli utenti e che i nuovi diritti entrino in vigore previo congruo preavviso.

In proposito, il Consiglio di partenariato UE-Regno Unito ha deciso, su richiesta dell'UE, di prorogare l'applicazione provvisoria dell'Accordo fino al 30 aprile 2021, per consentire di completare la revisione giuridico-linguistica dei testi rilevanti in tutte le lingue dell'Unione. Inoltre, nel mese di marzo 2021, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (di seguito anche: MIMS) ha richiesto valutazioni all'Autorità in merito all'opportunità di adottare un provvedimento legislativo volto ad equiparare i diritti aeroportuali dovuti sui voli Italia-Regno Unito a quelli applicati ai voli intra UE.

L'Autorità in merito ha rappresentato al predetto dicastero l'opportunità di interessare le competenti istituzioni europee, in quanto iniziative non coordinate da singoli Stati membri, mirate alla rimodulazione/conferma dei diritti aeroportuali a seguito del perfezionamento del citato Accordo, non possono che vanificare quel quadro comune di disciplina degli aspetti fondamentali dei diritti aeroportuali che la direttiva 2009/12/CE ha inteso assicurare.

8 L'ANALISI DEI PIANI DI RISANAMENTO DELLE SOCIETÀ CON PARTECIPAZIONI PUBBLICHE

Ai sensi dell'articolo 14, comma 5, del decreto legislativo del 19 agosto 2016, n. 175, l'erogazione di trasferimenti straordinari da parte di amministrazioni pubbliche a favore di società partecipate che abbiano registrato perdite di esercizio per tre esercizi consecutivi, ovvero che abbiano utilizzato riserve disponibili per il ripianamento di perdite anche infra-annuali, è subordinata alla predisposizione di un piano di risanamento che deve essere approvato dall'Autorità di regolazione di settore e comunicato alla Corte dei conti, e che contempli il raggiungimento dell'equilibrio finanziario entro tre anni.

Sulla base di tale disposizione, i gestori degli aeroporti di Trapani e di Cuneo hanno chiesto all'Autorità di valutare i piani di risanamento da essi predisposti. In proposito, l'Autorità ha esaminato i piani di risanamento predisposti dai citati gestori, come aggiornati in considerazione delle variazioni degli scenari operativi e previsionali di settore intervenute a causa del permanere dell'emergenza epidemiologica. Al riguardo, l'Autorità, effettuata l'istruttoria di competenza, ha comunicato, per entrambi gli scali, la non valutabilità dei piani di risanamento sotto l'aspetto regolatorio, in quanto dall'analisi è emerso che gli stessi si basano sulla



previsione di diritti aeroportuali determinati con modalità non conformi ai modelli di regolazione in vigore, esulando pertanto dai profili che involgono funzioni di specifica competenza dell'Autorità.

Il Dirigente
Ing. Roberto Piazza

(documento firmato digitalmente ai sensi del d.lgs. 82/2005)