

Delibera n. 81/2022

**Procedimento individuale avviato, nei confronti di SAVE S.p.A., con delibera n. 149/2021. Adozione di un provvedimento di sospensione del regime tariffario istituito per l'anno 2021, ai sensi dell'articolo 80, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.**

L'Autorità, nella sua riunione del 19 maggio 2022

- VISTO** l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito anche: Autorità o ART);
- VISTA** la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali (di seguito: direttiva), ed in particolare gli articoli 6 ("Consultazione e ricorsi") e 11 ("Autorità di vigilanza indipendente");
- VISTO** il decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, e, in particolare, l'articolo 17, comma 34-bis;
- VISTI** gli articoli da 71 a 82 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27 (di seguito anche: decreto-legge 1/2012), di recepimento della citata direttiva 2009/12/CE, e, in particolare:
- l'articolo 80, ai sensi del quale:
    1. "*L'Autorità di vigilanza 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 seguenti 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";*
    2. "*L'Autorità di vigilanza, in caso di violazione dei principi di cui al comma 1 e di inosservanza delle linee di politica economica e tariffaria di settore, adotta provvedimenti di sospensione del regime tariffario istituito";*
    3. "*Per il periodo di sospensione, di cui al comma 2, l'Autorità di vigilanza dispone l'applicazione dei livelli tariffari preesistenti al nuovo regime";*

4. “L’Autorità di vigilanza con comunicazione scritta informa il gestore aeroportuale delle violazioni, di cui al comma 2, che gli contesta, assegnandogli il termine di trenta giorni per adottare i provvedimenti dovuti”;
5. “Il gestore aeroportuale può, entro sette giorni dal ricevimento della comunicazione, di cui al comma 4, presentare controdeduzioni scritte all’Autorità di vigilanza, che, qualora valuti siano venute meno le cause di sospensione di cui al comma 2, comunica per scritto al gestore la conclusione della procedura di sospensione”;
6. “L’Autorità di vigilanza, decorso inutilmente il termine, di cui al comma 4, adotta i provvedimenti ritenuti necessari ai fini della determinazione dei diritti aeroportuali”;

**VISTO**

l’articolo 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37, che ha esteso 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 funzioni di Autorità nazionale di vigilanza di cui all’articolo 73 del citato decreto-legge 1/2012, attribuite all’Autorità di regolazione dei trasporti;

**VISTO**

il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, e, in particolare, l’articolo 1, comma 11-bis;

**VISTA**

la delibera n. 92/2017, del 6 luglio 2017, recante “*Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 106/2016 – Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali*”;

**VISTA**

la delibera n. 136/2020, del 16 luglio 2020, recante “*Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 84/2018. Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali*”;

**VISTA**

la delibera n. 68/2021, del 20 maggio 2021, recante “*Modelli di regolazione aeroportuale. Disposizioni straordinarie connesse all’entrata in vigore della delibera n. 136/2020 ed integrazione alla regolazione applicabile al settore in ragione dell’emergenza epidemiologica da COVID-19*” e, in particolare, il punto 3 del deliberato ai sensi del quale:

- “i gestori aeroportuali che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022 possono, alternativamente:

i. avviare la relativa procedura ai sensi di quanto previsto dai Modelli di cui alla delibera n. 92/2017, fermo quanto previsto dal punto 2;

ii. previa motivata istanza all’Autorità, proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell’istanza stessa anche a valere sull’annualità successiva, adempiendo agli obblighi informativi e di trasparenza nei confronti degli utenti, di cui all’articolo 80 del d.l. 1/2012, avendo cura di fornire adeguata informazione in

*previsione della prima consultazione annuale utile, anche con riferimento agli eventuali meccanismi di conguaglio”;*

- VISTO** il regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse, approvato con la delibera n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, e, in particolare, l'articolo 6 (di seguito anche: Regolamento di procedura);
- VISTO** il regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità, adottato con delibera n. 15/2014, del 27 febbraio 2014, e successive modificazioni, applicabile in quanto compatibile al solo fine di garantire i diritti di partecipazione al presente procedimento;
- VISTO** il Contratto di Programma sottoscritto in data 26 ottobre 2012 tra l'Ente Nazionale Aviazione Civile (di seguito anche "ENAC" o "Ente") e SAVE S.p.A. (di seguito anche: "SAVE", "Società" o "Gestore"), affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 28 dicembre 2012, e la documentazione allegata comprensiva dei relativi aggiornamenti e, in particolar modo, l'articolo 12 ("Piano degli investimenti"), l'articolo 14 ("Ulteriori discontinuità di costo programmate") e l'articolo 15 ("Quantificazione dei parametri k e v ai fini dell'adeguamento tariffario annuale");
- VISTO** il provvedimento dell'ENAC n. 3241/2021, del 13 gennaio 2021, acquisito agli atti con prot. ART n. 470/2021, del 14 gennaio 2021, con cui l'Ente ha comunicato a SAVE gli esiti dell'attività di *audit* condotta sull'attuazione degli investimenti effettuati dalla Società nell'ambito del Piano degli investimenti approvato dall'Ente e, in particolare, che:
- con riferimento ai lavori relativi al Terminal lotto 1: "*evidenza non rientrata. L'importo in argomento non può costituire costo ammesso a fini tariffari*";
  - con riferimento ai lavori relativi al Terminal lotto 2: "*evidenza non rientrata. L'importo in argomento non può costituire costo ammesso a fini tariffari*";
  - "*alla luce delle considerazioni che precedono, l'Ente ritiene di poter confermare - in via definitiva - la non ammissibilità tariffaria degli importi di che trattasi riferiti all'Ampliamento TL1 - Accordo Transattivo e all'Affidamento dei servizi di ingegneria Ampliamento del Terminal - lotto 2*";
- VISTA** la delibera n. 26/2021, del 25 febbraio 2021, con la quale l'Autorità ha adottato un provvedimento con il quale ha disposto, nei confronti di SAVE S.p.A., "*limitatamente all'ammissibilità degli importi afferenti all'accordo transattivo tra quest'ultima e la società appaltatrice per l'intervento di ampliamento del terminal T1 e di quelli relativi all'affidamento dei servizi di ingegneria per l'ampliamento del terminal lotto 2, la sospensione dei diritti aeroportuali relativi all'anno 2020, ai sensi dell'articolo 80, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27*";

- VISTA** la nota prot. ART n. 3822/2021, del 26 marzo 2021, con la quale SAVE, a seguito del provvedimento di sospensione adottato con delibera n. 26/2021, del 25 febbraio 2021, ha comunicato che: “*provvederà al recupero [dello] scostamento riferito temporalmente alla corresponsione dei diritti aeroportuali relativi all’anno 2020 e, a questo proposito, precisa che effettuerà l’adeguamento del parametro k eliminando gli importi non ammessi in occasione della prima scadenza utile per la revisione tariffaria*”;
- VISTA** la nota prot. ART n. 4152/2021, del 6 aprile 2021, con la quale, nell’esercizio delle funzioni di vigilanza, è stato chiesto a SAVE di fornire la documentazione utile al monitoraggio del processo di determinazione della proposta relativa all’esercizio 2021;
- VISTA** la nota prot. ART n. 5546/2021, del 26 aprile 2021, con la quale SAVE, riscontrando la richiesta dell’Autorità, ha trasmesso la documentazione utile a ricostruire la determinazione dei corrispettivi per l’esercizio 2021;
- VISTA** la nota prot. ART n. 7266/2021, del 3 maggio 2021, con la quale SAVE, ad integrazione parziale della documentazione inviata in data 26 aprile 2021, ha trasmesso all’Autorità i file di elaborazione delle tariffe 2021;
- VISTA** la nota prot. ART n. 10062/2021, del 28 giugno 2021, con la quale, all’esito di un articolato processo di valutazione sulla documentazione trasmessa, sono stati chiesti a SAVE chiarimenti ed integrazioni in virtù di riscontrate problematiche di carattere tecnico-economico, in particolare, in riferimento all’inclusione dei due investimenti nel computo dei diritti aeroportuali 2021 dichiarati definitivamente inammissibili dall’Ente con provvedimento n. 3241/2021 a conclusione della citata attività di *audit*;
- VISTA** la nota prot. ART n. 10836/2021, del 12 luglio 2021, con la quale SAVE, riscontrando la richiesta dell’Autorità, ha dichiarato che: “*In proposito, SAVE conferma di aver incluso gli importi oggetto di contestazione nel computo delle Tariffe 2021 e rileva che le menzionate Tariffe 2021: (i) sono state oggetto di consultazione nel mese di ottobre 2020 senza ricevere alcun rilievo; e (ii) sono state comunicate da SAVE agli Enti preposti per l’aggiornamento dei sistemi di biglietteria del 28 ottobre 2020, come previsto dalla disciplina di settore, dunque in data antecedente all’adozione del provvedimento di ENAC del 14 gennaio 2021 recante gli esiti dell’attività di Audit, nonché della Delibera di codesta Spett.le Autorità n. 26/2021 del 25 febbraio 2021 riferita alle Tariffe 2020*”;
- VISTA** la nota prot. ART n. 11956/2021, del 2 agosto 2021, con la quale, a seguito della valutazione sulla documentazione trasmessa dal Gestore, sono stati chiesti a SAVE ulteriori necessari chiarimenti ed integrazioni alla luce delle problematiche di carattere tecnico-economico emerse relativamente alla determinazione del parametro *v* per l’anno 2021;
- VISTA** la nota prot. ART n. 13870/2021, del 10 settembre 2021, con la quale SAVE, riscontrando la richiesta dell’Autorità, ha trasmesso una nota tecnica di dettaglio

al fine di chiarire ed integrare le questioni di carattere tecnico-economico in riferimento alla determinazione del parametro tariffario *v* per l'anno 2021;

- VISTA** la nota prot. ART n. 14914/2021, del 27 settembre 2021, integrata successivamente con nota prot. ART n. 14994/2021, del 28 settembre 2021, con la quale SAVE, ai sensi del punto 3 della delibera n. 68/2021, ha presentato istanza di proroga dei diritti aeroportuali 2021, proponendo l'applicazione del livello tariffario vigente all'anno 2021 anche per l'anno 2022;
- VISTA** la nota prot. ART n. 16515/2021, del 21 ottobre 2021, con la quale è stato acquisito il verbale dell'audizione svolta in data 4 ottobre 2021, convocata al fine di consentire al Gestore di meglio illustrare la propria posizione in riferimento alla determinazione del parametro *v* per l'anno 2021, nella quale SAVE ha dichiarato che:
- *"nei diritti aeroportuali 2020 (elaborati a settembre 2019), applicati ai vettori operanti sullo scalo di Venezia, è stata inclusa una stima a preconsuntivo dello sbilancio 2019. La rideterminazione di tale sbilancio sulla base dei dati di consuntivo 2019 (disponibili indicativamente verso maggio 2020) ha consentito di individuare un differenziale pari a 1.095.000 euro (a favore dell'utenza), che avrebbe dovuto essere imputato a conguaglio 2020 per la tariffazione 2021. Non avendo il gestore provveduto ad informare al riguardo l'utenza nel corso dell'audizione annuale 2020, lo stesso ha rappresentato che detto sbilancio è stato illustrato nella documentazione in consultazione per le tariffe 2022, che verrà condivisa in sede di prossima audizione annuale";*
  - *"il valore di €k 2.973 (valore al 2020, ovvero €k 2.719 capitalizzato al WACC nominale 9,35%) è relativo alla ri-quantificazione dello sbilancio 2019 tra i dati di preconsuntivo e di consuntivo. Il differenziale tra lo sbilancio 2019 pre-consuntivo e la ri-quantificazione dello stesso sulla base dei dati di consuntivo, pari a €k 1.095, non ha avuto impatto ai fini della determinazione delle tariffe 2021, non avendo il gestore provveduto ad aggiornare lo "sbilancio 2020 su tariffa 2021";*
  - *"nell'elaborazione tariffaria è sempre stato computato lo sbilancio dell'anno precedente; l'unica annualità interessata alla mancata imputazione di suddetto sbilancio è l'annualità relativa ai diritti aeroportuali 2021 per i motivi rappresentati nella nota SAVE di inoltro dei dati di monitoraggio di consuntivo 31 marzo 2021; inoltre, viene specificato che tale sbilancio è prevalentemente da ricondursi al parametro tariffario V essendo gli investimenti riconosciuti in tariffa a decorrere dall'anno successivo alla loro realizzazione";*
  - *"per "sbilancio 2020 su tariffa 2021" si intende uno sbilancio di ricavi da dinamica tariffaria, connesso esclusivamente al differenziale tra i valori di preconsuntivo e consuntivo da ricondursi prevalentemente ai costi relativi alle sopravvenienze normative riconducibili al parametro tariffario V e in minor quota al parametro tariffario K";*

- “nell’ambito della documentazione relativa alla consultazione annuale 2021 (trasmessa ad ART ed all’utenza il 1° ottobre u.s., prot. ART 15226/2021), è stato rappresentato all’utenza l’aspetto di cui trattasi e che lo stesso verrà altresì illustrato durante l’audizione che si terrà il 22 ottobre p.v., spiegando i motivi del mancato computo dello “SBILANCIO 2020 SU TARIFFA 2021”. L’importo di tale posta economica è pari ad un valore teorico di € 4.601.168 corrispondente a € 1.135.896 in considerazione del minor volume di traffico effettivo, in termini di passeggeri paganti in partenza, rispetto a quello pianificato nella dinamica tariffaria, ovvero 1.388.765 passeggeri effettivi rispetto ai previsti 5.625.464”;

**VISTA**

la delibera n. 149/2021, del 4 novembre 2021, notificata, in pari data, con nota prot. ART n. 17677/2021, con cui è stato avviato un procedimento individuale, nei confronti di SAVE, ai sensi dell’articolo 80, commi da 1 a 4, del decreto-legge 1/2012, per l’eventuale adozione di un provvedimento di sospensione dei diritti aeroportuali relativi all’anno 2021:

i) per il mancato rispetto dei principi di cui all’articolo 80, comma 1, lettera a), del menzionato decreto-legge, in riferimento al parametro k, relativo all’ammissibilità tariffaria degli investimenti relativi all’intervento di ampliamento del terminal T1 e all’affidamento dei servizi di ingegneria dell’Ampliamento Terminal lotto 2, con una incidenza, a valere sulla tariffazione 2021, pari a euro 705.844,00, ovvero a circa lo 0,12% dei costi ammessi per i diritti di tale annualità;

ii) per il mancato rispetto dei principi di cui all’articolo 80, comma 1, lettere a) e b), del menzionato decreto-legge, in riferimento al parametro v, relativo all’omessa inclusione del conguaglio derivante dallo squilibrio tra i dati di pre-consuntivo 2019 e i dati di consuntivo 2019, per un ammontare pari a euro 1.095.000,00, che non è stato sottoposto a consultazione degli utenti aeroportuali in occasione dell’audizione annuale 2020;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 19346/2021, del 3 dicembre 2021, con la quale SAVE, nel rispetto del termine assegnato, ha evidenziato che:

- “(...) le Tariffe 2021, oltre ad essere state oggetto di consultazione nel mese di ottobre 2020 senza ricevere alcun rilievo su questo specifico profilo, sono state comunicate all’ente preposto per l’aggiornamento dei sistemi di biglietteria (IATA) in una data (28 ottobre 2020) antecedente all’adozione, sia della nota ENAC del 13 gennaio 2021, sia della Delibera n. 26/2021 del 25 febbraio 2021, con cui codesta Spett.le Autorità, preso atto «degli esiti dell’attività di monitoraggio svolta, nell’ambito delle proprie competenze, dall’ENAC», ha per la prima volta provveduto ritenendo «tariffariamente inammissibili, con riferimento all’anno 2020, gli importi relativi ai summenzionati lavori riguardanti il Terminal lotto 1 e lotto 2» e, in particolare, «l’inclusione degli importi afferenti all’Accordo transattivo tra la SAVE e la società appaltatrice per l’intervento di Ampliamento del terminal T1 e relativi all’affidamento dei servizi di ingegneria per

*l'ampliamento del terminal lotto 2, non [...] conforme all'articolo 80, comma 1, lettera a), del Decreto-legge n. 1/2012 ed al Contratto di programma”;*

- “*Quanto precede dimostra, anzitutto sotto il profilo temporale e su un piano prettamente procedurale, la correttezza dell'operato tenuto dalla Società ai fini della definizione delle Tariffe 2021”;*
  - “*(...) gli importi afferenti all'Accordo transattivo riferiti all'intervento di ampliamento del Terminal T1 e relativi all'affidamento dei servizi di ingegneria per l'ampliamento del Terminal Lotto 2 sono stati legittimamente computati in tariffa – anche da un punto di vista c.d. sostanziale – anche per le ragioni già illustrate nel ricorso, tutt'oggi pendente, innanzi al TAR Piemonte, recante R.G. N. 222/2021, proposto avverso la sopracitata Delibera ART n. 26/2021 del 25 febbraio 2021, la cui udienza pubblica di discussione si terrà il 9 marzo p.v.”;*
  - “*A nulla vale, ai fini di questo procedimento, che con nota del 26 marzo u.s. SAVE ha dichiarato, «senza che ciò possa costituire acquiescenza alla Delibera, né rinuncia al ricorso pendente innanzi al TAR Piemonte», di voler provvedere «al recupero - a valere sul saldo delle poste figurative - del presunto (e qui contestato) scostamento riferito temporalmente alla corresponsione dei diritti aeroportuali relativi all'anno 2020», nonché al consequenziale «adeguamento del parametro k eliminando gli importi non ammessi in occasione della prima scadenza utile per la revisione tariffaria: (i) in primo luogo, perché tale dichiarazione – che pure è menzionata nelle premesse della Delibera n. 149/2021 qui riscontrata – è riferita alle Tariffe 2020 ed è stata resa dopo la pubblicazione delle Tariffe 2021; (ii) in secondo luogo, perché con la predetta dichiarazione non è stata prestata acquiescenza ai rilievi mossi da codesta Spett.le Autorità nella precedente Delibera n. 26/2021, che, come si è detto, è tutt'ora sub iudice; (iii) infine, perché ad oggi la revisione tariffaria non è ancora avvenuta. Infatti, dopo che l'ENAC, con nota prot. n. 0018724-P del 18 febbraio 2021, ha concesso a SAVE un anno di proroga del vigente sottoperiodo tariffario (2017-2021), includendovi espressamente anche l'annualità 2022, la Società:*
- [i.] in ragione del persistere dell'emergenza sanitaria da COVID-19 e della correlata incertezza sull'evoluzione del traffico aereo, si è avvalsa di quanto disposto da codesta Spett.le Autorità al punto 3 della Delibera n. 68/2021, ove è stata espressamente riconosciuta la possibilità per i «gestori aeroportuali che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022», previa motivata istanza all'Autorità, di «proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell'istanza stessa anche a valere sull'annualità successiva, adempiendo agli obblighi informativi e di trasparenza nei confronti degli utenti, di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012, avendo cura di fornire adeguata informazione in previsione della prima consultazione annuale utile, anche con riferimento agli eventuali meccanismi di conguaglio»;*

[ii.] con nota del 27 settembre 2021, ha richiesto a codesta Spett.le Autorità di confermare la proroga disposta da ENAC e di condividere «la qualifica dell'annualità di proroga 2022;

[iii.] nel Documento Informativo Annuale (“Documento Informativo”), recante il «Monitoraggio periodico di preconsuntivo 2021» e la «Proposta Tariffaria 2022» pubblicato in consultazione sul sito istituzionale <https://my.veneziaairport.it/> in data 1° ottobre 2021, ha proposto – senza ricevere sul punto alcun rilievo nel corso dell’audizione 22 ottobre 2021 – «all’Utenza per l’annualità 2022 l’applicazione in proroga delle tariffe 2021 attualmente in vigore», con l’espressa riserva di indicare, nel corso della prossima consultazione, i relativi «meccanismi di conguaglio»;

[iv.] il 2 novembre u.s., ha trasmesso a codesta Spett.le Autorità la documentazione da quest’ultima richiesta con la nota prot. n. 16531/2021 del 21 ottobre 2021”;

- “(...) le motivazioni della mancata inclusione nelle Tariffe 2021 del differenziale sul conguaglio 2019 sono da ricondursi al mancato computo del conguaglio 2020, che avrebbe dovuto recepire questo differenziale, per le motivazioni sotto esposte e condivise dalla Società con l’Utenza in occasione dell’ultima consultazione 2021 per la proposta tariffaria 2022”;

- “come già precisato al paragrafo 12 del Documento Informativo (rectius, per la determinazione dei diritti aeroportuali 2022), ha agito nel rispetto del quadro regolatorio di riferimento e, in particolare, dell’art. 14 co. 6 del Contratto di Programma, perché: (i) «ha provveduto ad inserire nella proposta tariffaria 2022 l’importo di €k 1.095 (incrementato del WACC nominale del 9,35% in ragione di anno) pari al differenziale tra il conguaglio riferito all’annualità 2019 di consuntivo (pari a €k 2.719 ovvero €k 2.973 al 2020) e quanto definito per la stessa annualità in via previsionale in occasione della proposta tariffaria 2020 (pari a €k 1.717 ovvero €k 1.878 al 2020) come esposto del Documento Informativo – Proposta tariffaria 2020»; e (ii) ha incluso il suddetto differenziale - «che non ha trovato copertura tariffaria per effetto dello sbilancio riferito alla annualità 2020» - «nei valori del parametro “V” per il 2022 dei costi sopravvenuti»”;

- “la criticità mossa da codesta Spett.le Autorità in ordine alla mancata consultazione degli utenti aeroportuali, nell’ambito dell’audizione annuale 2020, in merito alla mancata inclusione nelle Tariffe 2021 del conguaglio riferito a questa annualità, è stata sanata anzitutto nel sopracitato Documento Informativo, laddove al paragrafo 12, viene d[et]to che «Per quanto attiene alla annualità 2020 [...] la Società non ha ritenuto computare alcun conguaglio in ragione di: - La situazione pandemica che ha interessato l’intero anno ha comportato, come noto, un calo drastico del traffico; - Conseguentemente a quanto sopra, i volumi di traffico realizzatisi nell’annualità risultano discostarsi ampiamente rispetto ai volumi utilizzati per la proposta tariffaria dell’anno; - La

*contabilità regolatoria di consuntivo per l'annualità 2020, debitamente certificata dalla Società di Revisione, evidenzia come, per ora detta annualità, la Società non abbia introitato ricavi tali da consentirle la copertura dei costi operativi di gestione, il reintegro della quota annuale degli investimenti realizzati e la compensazione per l'esborso finanziario sostenuto per questi ultimi»;*

*- “nel Verbale dell’Audizione Annuale degli Utenti del 22 ottobre 2021, avente ad oggetto la «Revisione Annuale dei Diritti Aeroportuali dell’Aeroporto “Marco Polo” di Venezia per l’anno 2022», con riferimento alla Proposta Tariffaria 2022, si legge testualmente quanto segue: «Viene data informativa agli Utenti sui motivi per i quali la Società non ha ritenuto computare alcun conguaglio 2020 a parametro “V” dando evidenza altresì degli effetti teorici e rappresentando i dati effettivi per l’annualità 2020 che, come noto, è stata interessata da un drastico calo dei volumi di traffico e pertanto, il volume dei ricavi regolatori realizzati non hanno consentito il recupero dei costi gestionali e la quota annua degli investimenti (per ammortamenti e remunerazione)»”;*

**VISTA** la nota prot. ART n. 19816/2021, del 13 dicembre 2021, con la quale, in accoglimento all’istanza presentata dalla Società con la nota prot. ART n. 19346/2021, del 3 dicembre 2021, è stata convocata audizione per l’11 gennaio 2022, ore 15.00;

**VISTA** la nota prot. ART n. 19983/2021, del 15 dicembre 2021, con la quale è stato preso atto dell’esito della consultazione con gli utenti avvenuta in data 22 ottobre 2021 in merito all’applicazione del livello tariffario vigente all’anno 2021 anche per l’anno 2022, nonché è stato richiesto alla Società di fornire adeguata informativa agli utenti in merito agli eventuali effetti, sui diritti aeroportuali 2021 e contestualmente sui diritti aeroportuali 2022 in quanto oggetto di proroga, derivanti dalla conclusione del procedimento avviato con delibera n. 149/2021;

**VISTA** la nota prot. ART n. 20505/2021, del 22 dicembre 2021, con la quale SAVE ha documentato l’avvenuta informativa agli utenti sugli aspetti collegati all’istanza di proroga dei diritti aeroportuali 2021 a valere sull’annualità 2022;

**VISTA** la nota prot. ART n. 297/2022, del 10 gennaio 2022, con la quale la Società ha trasmesso i nominativi dei partecipanti all’audizione programmata;

**VISTO** il verbale dell’audizione, tenutasi in data 11 gennaio 2022, acquisito agli atti con nota prot. ART n. 431/2022, del 12 gennaio 2022, nel corso della quale la Società si è ulteriormente difesa nel merito, richiamando e precisando le difese già svolte nella propria memoria difensiva e, in particolare, affermando che:

*- “in riferimento alla determinazione del parametro k, sottolinea la pendenza di un giudizio con udienza fissata il 9 marzo p.v. e, nelle more della pronuncia del TAR, esprime la disponibilità ad applicare i correttivi del parametro tariffario k già dal prossimo periodo tariffario, fatto salvo l’esito del giudizio pendente innanzi al TAR. In riferimento al parametro v, invece, il medesimo evidenzia che eventuali*

*adeguaimenti per gli anni 2020 e 2021, non conteggiati all'interno delle tariffe, saranno considerati nel nuovo periodo tariffario, unitamente agli altri conguagli”;*

- “*(...) il meccanismo di determinazione dei conguagli nella parte in cui all'interno di un certo conguaglio viene inserita anche la quota dei dati di preconsuntivo dell'anno successivo “conguagliato”. Nel caso di specie, la Società precisa che il conguaglio 2019 è stato in parte computato nelle tariffe 2020 sulla base dei dati di preconsuntivo 2019 mentre il differenziale tra i dati di preconsuntivo 2019 e i dati di consuntivo 2019 avrebbe dovuto essere, sulla base del meccanismo applicato, conguagliati unitamente al conguaglio 2020 che la Società non ha computato per i motivi già esposti nella memoria del 3 dicembre u.s. Aggiunge, inoltre, che tale differenziale 2019 è stato inserito nella stima delle tariffe teoriche presentate all'utenza per il 2022”;*

- “*che l'applicazione della procedura di cui all'articolo 5, comma 2, del citato Contratto di programma (rectius, procedura della “valutazione da rischio di traffico”), in considerazione dell'attuale crisi pandemica, avrebbe comportato delle ulteriori perdite nella misura in cui il Gestore avrebbe subito o un calo delle tratte da parte dei vettori o una diminuzione da parte degli utenti in considerazione di un aumento smisurato dei diritti aeroportuali”;*

- “*le difficoltà previsionali collegate al traffico, al piano di investimenti, etc. nella rideterminazione dei parametri X, K e V anche in considerazione della tempistica che una tale revisione richiede”;*

- “*che non vi è stata alcuna ragione particolare nel non condividere con l'utenza, in occasione dell'audizione annuale 2020, l'esistenza di un differenziale tra i dati di preconsuntivo 2019 e consuntivo 2019 pari a euro 1.095 k a favore dell'utenza, posto che tale differenziale confluiscce nel “conguaglio 2020” che non è stato applicato”;*

**VISTA** la nota prot. ART n. 3665/2022, del 24 febbraio 2022, con la quale, previa deliberazione del Consiglio in pari data, sono state comunicate a SAVE le risultanze istruttorie relative al presente procedimento ai sensi dell'articolo 6, comma 4, del Regolamento di procedura;

**VISTA** la nota prot. ART n. 5271/2022, del 16 marzo 2022, con la quale SAVE, in riscontro alle risultanze istruttorie comunicate, ha formulato le proprie controdeduzioni, richiamando le osservazioni già presentate nel corso del procedimento e ulteriormente difendendosi nel merito evidenziando che:

- “*(...) la richiamata Delibera n. 149/2021 è stata adottata all'esito di un articolato iter procedimentale che è stato avviato da codesta Spett.le Autorità con nota prot. 4152/2021 del 6 aprile 2021, nell'esercizio dell'attività di vigilanza di cui all'art. 10 della L. n. 37/2019, per il monitoraggio dei diritti aeroportuali relativi all'anno 2021 (“Tariffe 2021”), e nell'ambito del quale la Società ha forniti dettagliati e documentati chiarimenti in relazione a entrambi i profili tariffari oggetto della CRI, sia con note trasmesse all'Autorità e acquisite ai protocolli ART 5546/2021 del 26*

*aprile 2021, 7266/2021 del 3 maggio 2021, 10836/2021 del 12 luglio 2021, 13870/2021 del 10 settembre 2021, alle quali in questa sede viene fatto espresso rinvio, sia nel corso della prima audizione che si è svolta innanzi a codesta Autorità il 4 ottobre 2021 (“Audizione”). Si rileva, inoltre, come gli Uffici di codesta Spett.le Autorità disponessero già dal mese di luglio 2021 della piena conoscenza di tutti i dettagli riferiti alle Tariffe applicate nell’anno 2021 e che, in particolare, nella sopracitata nota 12 luglio 2021, la Società aveva ulteriormente circostanziato le informazioni già trasmesse in precedenza in relazione ai parametri tariffari k e v. Tanto viene precisato per evidenziare come, nel caso di specie, il procedimento (formalmente) con la Delibera n. 149/2021 debba essere archiviato anzitutto per violazione del principio di tempestività che deve presiedere all’esercizio delle funzioni di vigilanza per l’avvio e la conduzione del procedimento, e per la sua conclusione anche solo in base al Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell’Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse”;*

*- “(...) oltre alle considerazioni di carattere temporale/procedurale cui si riferisce codesta Spett.le Autorità nella CRI, gli importi afferenti all’Accordo transattivo riferiti all’intervento di ampliamento del Terminal T1 e relativi all’affidamento dei servizi di ingegneria per l’ampliamento del Terminal Lotto 2 sono stati legittimamente computati in tariffa – anche da un punto di vista c.d. sostanziale – anche per le ragioni già illustrate nel ricorso, tutt’oggi pendente, innanzi al TAR Piemonte, recante R.G. N. 222/2021, proposto avverso la Delibera ART n. 26/2021 del 25 febbraio 2021, la cui udienza pubblica di discussione è stata rinviata a data da destinare”;*

*- “(...) a nulla vale, in senso contrario, obiettare che la Società, nel corso dell’audizione dell’11 gennaio u.s., abbia dichiarato la propria disponibilità «ad applicare i correttivi del parametro tariffario k già dal prossimo periodo tariffario»: (i) in primo luogo, perché con la predetta dichiarazione non è stata prestata acquiescenza ai rilievi mossi da codesta Spett.le Autorità, avendo la Società «fatto salvo l’esito del giudizio innanzi al TAR» avverso la Delibera ART n. 26/2021 del 25 febbraio 2021. Tale dichiarazione è stata quindi resa da SAVE confidando nel fatto che il giudizio R.G. N. 222/2021 pendente innanzi al TAR Piemonte (la cui udienza pubblica di discussione del ricorso era – quando è stata resa la dichiarazione – fissata per il 9.3.2022) sia definito prima dell’avvio delle consultazioni per la definizione delle tariffe da applicare sullo scalo nel prossimo periodo regolatorio; con la conseguenza che: in caso di accoglimento del ricorso, alcun correttivo dovrebbe essere applicato; nella denegata ipotesi di reiezione della domanda di annullamento, invece, il parametro tariffario k sarebbe oggetto di correzione; (ii) in secondo luogo, perché ad oggi il nuovo periodo tariffario menzionato nell’audizione dell’11 gennaio u.s. non è ancora in vigore. Infatti, dopo che l’ENAC, con nota prot. n. 0018724-P del 18 febbraio 2021, ha concesso a SAVE*

*un anno di proroga del vigente sottoperiodo tariffario (2017-2021), includendovi espressamente anche l'annualità 2022”;*

- “*A nulla in senso contrario vale quanto obiettato nella parte della CRI in cui si afferma che codesta Spett.le Autorità, nella richiamata nota del 15 dicembre 2021, avrebbe fatto salvi «gli effetti del procedimento avviato da questa Autorità con la delibera n. 149/2021 del 4 novembre u.s. sui diritti aeroportuali 2021, che inevitabilmente non potranno che riflettersi anche sui diritti 2022». Tale precisazione, infatti, è inconferente: (i) in primo luogo, perché fa salvi gli «effetti del procedimento avviato da questa Autorità con la delibera n. 149/2021» e non anche del «provvedimento» che potrà essere adottato a conclusione di quest’ultimo; ma è noto che il procedimento amministrativo di per sé non produce alcun effetto precettivo; in secondo luogo, perché oggetto del presente Procedimento (i.e. del «procedimento avviato da questa Autorità con la delibera n. 149/2021») è «il periodo tariffario istituito per l’anno 2021 e non anche il periodo tariffario vigente nell’anno 2022 (i.e. il periodo tariffario attualmente vigente”;*
- “*(...) l’aver fatto salvi «gli effetti del procedimento avviato da questa Autorità con la delibera n. 149/2021 del 4 novembre u.s. sui diritti aeroportuali 2021» non esonera codesta Spett.le Autorità dal dovere di archiviarlo, non essendo possibile – né in senso giuridico, né da un punto di vista fattuale – adottare un «provvedimento di sospensione del regime tariffario istituito per l’anno 2021”;*
- “*la Società non può che ribadire di aver agito nel rispetto del quadro regolatorio di riferimento e, in particolare, dell’art. 14 co. 6 del Contratto di Programma, perché la stessa come precisato al paragrafo 12 del Documento Informativo, debitamente condiviso con l’Utenza, ha provveduto ad inserire nella proposta tariffaria 2022 l’importo di € 1.095.000,00 pari al differenziale tra il conguaglio riferito all’annualità 2019 di consuntivo e quanto definito per la stessa annualità in via previsionale in occasione della proposta tariffaria 2020”;*
- “*Il differenziale tra i dati di pre-consuntivo e i dati di consuntivo dello sbilancio 2019, infatti, ha contribuito alla quantificazione dell’ammontare dello sbilancio 2020 che la Società non ha ritenuto computare nell’ambito del parametro v, per le motivazioni che sono state espresse nel Documento Informativo Annuale per la proposta tariffaria 2022 e condiviso con l’Utenza nel corso dell’incontro annuale di detto documento”;*
- “*(...) nel Verbale dell’Audizione Annuale degli Utenti del 22 ottobre 2021, avente ad oggetto la «Revisione Annuale dei Diritti Aeroportuali dell’Aeroporto “Marco Polo” di Venezia per l’anno 2022», con riferimento alla Proposta Tariffaria 2022, si legge testualmente quanto segue: «Viene data informativa agli Utenti sui motivi per i quali la Società non ha ritenuto computare alcun conguaglio 2020 a parametro “V” dando evidenza altresì degli effetti teorici e rappresentando i dati effettivi per l’annualità 2020 che, come noto, è stata interessata da un drastico*

*calo dei volumi di traffico e pertanto, il volume dei ricavi regolatori realizzati non hanno consentito il recupero dei costi gestionali e la quota annua degli investimenti (per ammortamenti e remunerazione”;*

*- “(...) fatti salvi i principi generali di correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza, ragionevolezza, consultazione degli utenti aeroportuali e non discriminazione, enunciati dall’art. 80 del D.L. n. 1/2012, non sussiste nella disciplina di settore una normativa specifica che individui nel dettaglio i doveri cui sono sottoposti i gestori aeroportuali al fine di garantire il rispetto dei richiamati principi generali. Ed inoltre, l’asserita – ed in questa sede contestata – violazione dei principi di cui all’art. 80, co. 1, lett. a) e b), del D.L. n. 1/2012 deve essere valutata considerando non solo il corretto operato di SAVE, ma anche l’eccezionalità dell’evento pandemico che la Società si è trovata ad affrontare e conseguentemente la rappresentatività dei modelli tariffari in corso di applicazione nonché la applicabilità del quadro regolatorio di riferimento”;*

**VISTA** la nota prot. ART n. 5505/2022, del 22 marzo 2022, con la quale, in accoglimento all’istanza presentata dalla Società con la nota prot. ART n. 5271/2022, del 16 marzo 2022, poi rettificata con nota prot. ART n. n. 5386/2022, del 18 marzo 2022, è stata convocata audizione innanzi al Consiglio per il giorno 14 aprile 2022, alle ore 12:00;

**VISTA** la nota prot. ART n. 5850/2022, del 28 marzo 2022, con la quale la Società ha trasmesso i nominativi dei partecipanti all’audizione programmata, nonché ha richiesto che l’audizione si svolgesse in presenza presso la sede dell’Autorità;

**VISTA** la nota prot. ART n. 9258/2022, del 1° aprile 2022, con la quale, in accoglimento alla richiesta avanzata dalla Società, i partecipanti sono stati convocati per il giorno 14 aprile 2022, alle ore 12:00, presso la sede dell’Autorità in Roma;

**VISTO** il verbale dell’audizione innanzi al Consiglio, tenutasi in data 14 aprile 2022, acquisito agli atti con nota prot. ART n. 10969/2022, del 22 aprile 2022, nel corso della quale la Società ha rappresentato che:

*- “sia creditrice, nell’ottica delle nuove tariffe, nei confronti degli utenti aeroportuali in considerazione di una riduzione significativa del traffico aeroportuale. Evidenzia, inoltre, la sfasatura temporale del procedimento avviato con delibera n. 149/2021 nella misura in cui ha ad oggetto i diritti aeroportuali 2021, ovvero una tariffazione non più vigente”;*

*- “ha fin dal mese di aprile 2021 condiviso con l’Autorità tutti gli elementi sottesi alla determinazione dei parametri tariffari per l’anno 2021, oggetto del procedimento di monitoraggio avviato il 6 aprile 2021”;*

*- “(...) la delibera n. 149/2021, con la quale sono stati mossi rilievi in relazione ai parametri k e v, al dichiarato fine di adottare al termine del procedimento, con la medesima delibera formalmente avviato, un provvedimento di sospensione dei diritti aeroportuali relativi all’anno 2021, è stata adottata solo il 4 novembre 2021”;*

*e che i diritti inerenti all'anno oggetto del medesimo procedimento hanno cessato di trovare applicazione il 31 dicembre 2021";*

*- "(...) in sede di condivisione con l'utenza dei diritti aeroportuali 2022, avvenuta ad ottobre 2021, nessun utente ha evidenziato elementi di criticità della tariffazione proposta dal Gestore";*

*- "Quanto alla contestazione sul parametro k, (...) tutti gli elementi erano conosciuti dall'Autorità già dal mese di aprile 2021 e (...) poiché la contestazione è identica a quella di cui alla delibera n. 26/2021, riferita al livello dei diritti per l'anno 2020 e tutt'ora sub judice, nel caso in cui l'Autorità decidesse di non archiviare con immediatezza il procedimento, come da richiesta avanzata da SAVE nelle osservazioni agli atti del procedimento e qui ribadita, in ragione della insussistenza dei presupposti per disporre la sospensione dei parametri tariffari per l'anno 2021, sarebbe quanto meno auspicabile attendere la pronuncia del Giudice Amministrativo tenuto conto: (i) del lasso di tempo intercorso tra l'avvio del monitoraggio e la data odierna; (ii) del fatto che, come già precisato, i diritti per l'anno 2021 hanno cessato di trovare applicazione sullo scalo; (iii) della data ravvicinata in cui il ricorso avverso la delibera n. 26/2021 sarà trattenuto in decisione (9 novembre 2022)";*

*- "... abbia sostenuto i costi degli investimenti relativi all'intervento di ampliamento del Terminal T1 e all'affidamento dei servizi di ingegneria dell'ampliamento del Terminal lotto 2, entrambi eseguiti e collaudati da ENAC e, pertanto, ritenga di aver imputato correttamente in tariffa, nel parametro k, i costi sostenuti, anche in considerazione dell'assenza di contestazioni da parte dell'utenza e/o di soggetti legittimati a muovere rilievi sul punto, e tenuto conto delle prescrizioni di cui al Contratto di Programma e al DTR, nonché del principio generale di correlazione delle tariffe ai costi sostenuti di cui all'art. 80, co. 1, lett. a), del D.L. n. 1/2012";*

*- "in riferimento al parametro v, (...) nella parametrazione tariffaria per l'anno 2021 non hanno inserito l'importo derivante dal differenziale tra i dati di preconsuntivo 2019 e i dati di consuntivo 2019, pari a euro 1.095.000,00. Tale importo, d'altro canto, è stato inserito nelle tariffazioni dell'anno successivo, ovvero 2022, e, nell'audizione annuale di ottobre 2021, hanno anche provveduto a darne informativa all'utenza";*

*- "(...) a seguito degli effetti pandemici sul traffico aeroportuale, per quanto riguarda le tariffe regolate nel quinquennio 2017-2021, abbia subito una perdita di ricavi regolati pari a circa 175 milioni di euro per il solo impatto delle tariffe 2021";*

*- "(...) attenda dall'utenza circa 50 milioni, in considerazione del calo drastico del traffico, a fronte di un conguaglio a loro favore di euro 1.095.000,00. (...) manifesta la disponibilità ad adeguare detto parametro v già nel corso della*

*tariffazione 2022, compatibilmente con le tempistiche necessarie per l'attuazione della procedura e, in ogni caso, in occasione della prossima revisione di periodo”;*

**VISTA**

la relazione istruttoria dell’Ufficio Vigilanza e sanzioni;

**CONSIDERATO**

quanto rappresentato nella citata relazione istruttoria ed in particolare che:

1. dalla documentazione agli atti, risulta che SAVE S.p.A., nella determinazione dei diritti aeroportuali per l’anno 2021, non ha rispettato i principi di cui all’articolo 80, comma 1, lettere a) e b), del decreto-legge 1/2012 nella parte in cui (i) in riferimento al parametro *k*, ha incluso costi di capitale relativi ad investimenti dichiarati inammissibili (*cfr.* provvedimento ENAC n. 3241/2021, del 13 gennaio 2021) per un ammontare di euro 705.844,00, per ammortamenti e remunerazione del capitale investito considerati in quota parte sull’annualità 2021, in violazione del principio di correlazione ai costi e di pertinenza; (ii) in riferimento al parametro *v*, non ha provveduto ad effettuare il conguaglio, a favore dell’utenza, derivante dal differenziale tra i dati di pre-consuntivo 2019 e i dati di consuntivo 2019, per un ammontare pari ad euro 1.095.000,00, in violazione del principio di correlazione ai costi e di trasparenza, nonché non ha provveduto ad informare l’utenza, in sede di audizione annuale 2020, dell’esistenza di uno squilibrio economico idoneo a configurare un conguaglio a favore della stessa, in violazione del principio di consultazione degli utenti aeroportuali;
2. in primo luogo, quanto alla determinazione del parametro *k*, è opportuno evidenziare come l’ENAC abbia definitivamente escluso l’ammissibilità tariffaria dell’importo di euro 4.550.000, riferito all’ampliamento del Terminal T1 ed ascrivibile all’atto transattivo sottoscritto il 27 luglio 2017, nonché di euro 10.288.433, oltre ad attività supplementari per euro 1.232.211, relativi ad investimenti riguardanti l’affidamento dei servizi di ingegneria dell’Ampliamento Terminal lotto 2 (*cfr.* prot. ART n. 470/2021);
3. al riguardo, non rileva quanto affermato dalla Società, secondo cui “*le Tariffe 2021, oltre ad essere state oggetto di consultazione nel mese di ottobre 2020 senza ricevere alcun rilievo su questo specifico profilo, sono state comunicate all’ente preposto per l’aggiornamento dei sistemi di biglietteria (IATA) in una data (28 ottobre 2020) antecedente all’adozione, sia della nota ENAC del 13 gennaio 2021, sia della Delibera n. 26/2021 del 25 febbraio 2021*” (*cfr.* pag. 3 della memoria acquisita agli atti con prot. ART n. 19346/2021, del 3 dicembre 2021). Le argomentazioni della Società, ancorate esclusivamente ad un dato temporale, non sono idonee a giustificare la violazione dei principi di cui all’articolo 80, comma 1, lettera a), del decreto-legge 1/2012 nella misura in cui la stessa, dopo aver conosciuto l’inammissibilità da parte di ENAC degli investimenti già contestati, anche per l’anno 2020, dall’Autorità con delibera n. 143/2020, del 30 luglio 2020, ben poteva, in un momento successivo al 13 gennaio 2021, convocare l’utenza per una informativa straordinaria e,

contestualmente, procedere allo scomputo, dal parametro *k*, di quegli investimenti in quota parte inseriti nella tariffazione 2021;

4. neppure vale ad escludere la sussistenza della violazione la circostanza per cui *“la Società (...) in ragione del persistere dell’emergenza sanitaria da COVID-19 e della correlata incertezza sull’evoluzione del traffico aereo, si è avvalsa di quanto disposto da codesta Spett.le Autorità al punto 3 della Delibera n. 68/2021, ove è stata espressamente riconosciuta la possibilità per i «gestori aeroportuali che attivano la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022», previa motivata istanza all’Autorità, di «proporre la proroga delle tariffe in vigore al momento dell’istanza stessa anche a valere sull’annualità successiva”* (cfr. pag. 4 della memoria acquisita agli atti con prot. ART n. 19346/2021, del 3 dicembre 2021) in quanto, lungi dall’asseverare la condotta della Società, la citata istanza di proroga è stata riscontrata con la precisazione per cui *“si prende atto dell’esito della suddetta consultazione in merito all’applicazione del livello tariffario vigente all’anno 2021 anche per l’anno 2022, fermi restando gli effetti del procedimento avviato da questa Autorità con la delibera n. 149/2021 del 4 novembre u.s. sui diritti aeroportuali 2021, che inevitabilmente non potranno che riflettersi anche sui diritti 2022”* (cfr. nota prot. ART n. 19983/2021, del 15 dicembre 2021);
5. quanto, infine, alle rappresentazioni difensive della Società, trasmesse a seguito della comunicazione delle risultanze istruttorie, nella parte in cui evidenzia che *“[a] nulla in senso contrario vale quanto obiettato nella parte della CRI in cui si afferma che codesta Spett.le Autorità, nella richiamata nota del 15 dicembre 2021, avrebbe fatto salvi «gli effetti del procedimento avviato da questa Autorità con la delibera n. 149/2021 del 4 novembre u.s. sui diritti aeroportuali 2021, che inevitabilmente non potranno che riflettersi anche sui diritti 2022». Tale precisazione, infatti, è inconferente: (i) in primo luogo, perché fa salvi gli «effetti del procedimento avviato da questa Autorità con la delibera n. 149/2021» e non anche del «provvedimento» che potrà essere adottato a conclusione di quest’ultimo; ma è noto che il procedimento amministrativo di per sé non produce alcun effetto precettivo; (ii) in secondo luogo, perché oggetto del presente Procedimento (i.e. del «procedimento avviato da questa Autorità con la delibera n. 149/2021») è «il periodo tariffario istituito per l’anno 2021» (...) e non anche il periodo tariffario vigente nell’anno 2022 (i.e. il periodo tariffario attualmente vigente); (iii) in terzo luogo, perché, lo si ripete, il periodo tariffario oggetto del presente Procedimento (i.e. il periodo tariffario «istituito per l’anno 2021») è cessato il 31.12.2021”* (cfr. pagg. 5 e 6 della nota prot. ART n. 5271/2022, del 16 marzo 2022), è doveroso evidenziare come il periodo tariffario cui è riferito il presente procedimento, seppur formalmente decorso, conserva, in considerazione della medesima composizione tariffaria, la relativa efficacia in virtù della proroga, disposta dal Gestore, dei diritti aeroportuali 2021 anche per l’annualità 2022. In tal senso,

va letta la precisazione inserita nella nota del 15 dicembre 2021 di riscontro alla richiesta di proroga avanzata da SAVE;

6. in secondo luogo, quanto alla determinazione del parametro *v*, le argomentazioni proposte dalla Società per la violazione dei principi di cui all'articolo 80, comma 1, lettere a) e b), del decreto-legge 1/2012 non appaiono fondate e, pertanto, non sono idonee a dimostrare il rispetto dei summenzionati principi;
7. in particolare, la motivazione addotta dalla Società per cui “[la] mancata inclusione nelle Tariffe 2021 del differenziale sul conguaglio 2019 [è] da ricondursi al mancato computo del conguaglio 2020, che avrebbe dovuto recepire questo differenziale, per le motivazioni sotto esposte e condivise dalla Società con l’Utenza in occasione dell’ultima consultazione 2021 per la proposta tariffaria 2022” (cfr. pag. 5 della memoria acquisita agli atti con prot. ART n. 19346/2021, del 3 dicembre 2021) non appare condivisibile nella misura in cui la stessa ha applicato un meccanismo di calcolo dei conguagli non riferito, come avrebbe dovuto essere, ad una annualità specifica, bensì ha collegato le risultanze dell’annualità oggetto di conguaglio con i dati a preconsuntivo dell’annualità successiva;
8. in altri termini, la somma di euro 1.095.000,00 quale importo da conguagliare per l’anno 2019, ovvero risultante dalla differenza tra i dati di preconsuntivo 2019 e i dati di consuntivo 2019, è stata collegata dalla Società con il dato a preconsuntivo 2020 vanificando, quindi, gli effetti che tale conguaglio avrebbe dovuto produrre a favore dell’utenza;
9. sul punto, è la stessa Società ad evidenziare che “il differenziale tra i dati di preconsuntivo 2019 e i dati di consuntivo 2019 avrebbe dovuto essere, sulla base del meccanismo applicato, conguagliati unitamente al conguaglio 2020 che la Società non ha computato per i motivi già esposti nella memoria del 3 dicembre u.s.” (cfr. pag. 2 del verbale acquisito con nota prot. ART n. 431/2022, del 12 gennaio 2022), nonché “nella parametrazione tariffaria per l’anno 2021 non hanno inserito l’importo derivante dal differenziale tra i dati di preconsuntivo 2019 e i dati di consuntivo 2019, pari a euro 1.095.000,00. Tale importo, d’altro canto, è stato inserito nelle tariffazioni dell’anno successivo, ovvero 2022, e, nell’audizione annuale di ottobre 2021, hanno anche provveduto a darne informativa all’utenza” (cfr. pag. 2 del verbale acquisito agli atti con nota prot. ART n. 10969/2022, del 22 aprile 2022);
10. la violazione, inoltre, trova conferma nelle stesse dichiarazioni rese dalla Società nella parte in cui ha affermato che “come già precisato al paragrafo 12 del Documento Informativo (rectius, per la determinazione dei diritti aeroportuali 2022), ha agito nel rispetto del quadro regolatorio di riferimento e, in particolare, dell’art. 14 co. 6 del Contratto di Programma, perché: (i) «ha provveduto ad inserire nella proposta tariffaria 2022 l’importo di € k 1.095

(incrementato del WACC nominale del 9,35% in ragione di anno) pari al differenziale tra il conguaglio riferito all'annualità 2019 di consuntivo (pari a € k 2.719 ovvero € k 2.973 al 2020) e quanto definito per la stessa annualità in via previsionale in occasione della proposta tariffaria 2020 (pari a € k 1.717 ovvero € k 1.878 al 2020) come esposto del Documento Informativo – Proposta tariffaria 2020»; e (ii) ha incluso il suddetto differenziale - «che non ha trovato copertura tariffaria per effetto dello sbilancio riferito alla annualità 2020» - «nei valori del parametro "V" per il 2022 dei costi sopravvenuti» (cfr. pag. 6 della memoria acquisita agli atti con prot. ART n. 19346/2021, del 3 dicembre 2021). Come già anticipato, la Società ha applicato un meccanismo di calcolo dei conguagli non riferito, come avrebbe dovuto essere, ad una annualità specifica, bensì ha collegato le risultanze dell'annualità oggetto di conguaglio con i dati a preconsuntivo dell'annualità successiva. La Società, pertanto, ha inserito l'importo di euro 1.095.000,00, quale conguaglio 2019 che avrebbe dovuto essere valorizzato nei diritti aeroportuali 2021, soltanto in sede di determinazione dei diritti aeroportuali per l'anno 2022. Tale importo, comunque, non ha trovato copertura tariffaria in quanto neutralizzato dagli effetti dei dati a preconsuntivo dell'annualità successiva (*rectius*, annualità 2020);

11. quanto, infine, alla violazione del principio di consultazione degli utenti aeroportuali di cui all'articolo 80, comma 1, lettera b), del decreto-legge 1/2012, è la stessa Società ad affermare che *“in ordine alla mancata consultazione degli utenti aeroportuali, nell'ambito dell'audizione annuale 2020, in merito alla mancata inclusione nelle Tariffe 2021 del conguaglio riferito a questa annualità, è stata sanata anzitutto nel sopracitato Documento Informativo (rectius, audizione annuale 2021 per la determinazione dei diritti aeroportuali 2022)”* (cfr. pag. 6 della memoria acquisita agli atti con prot. ART n. 19346/2021, del 3 dicembre 2021), oltre ad evidenziare che *“non vi è stata alcuna ragione particolare nel non condividere con l'utenza, in occasione dell'audizione annuale 2020, l'esistenza di un differenziale tra i dati di preconsuntivo 2019 e consuntivo 2019 pari a euro 1.095 k a favore dell'utenza, posto che tale differenziale confluiscce nel “conguaglio 2020” che non è stato applicato”* (cfr. pagg. 2 e 3 del verbale acquisito con nota prot. ART n. 431/2022, del 12 gennaio 2022);

**RITENUTO**

che, con riferimento ai diritti aeroportuali relativi all'anno 2021, l'inclusione nel parametro tariffario *k* degli importi afferenti all'Accordo transattivo tra SAVE e la società appaltatrice per l'intervento di Ampliamento del terminal T1 e relativi all'affidamento dei servizi di ingegneria per l'ampliamento del terminal lotto 2, non sia conforme ai principi di cui all'articolo 80, comma 1, lettera a), del decreto-legge 1/2012, in considerazione dell'inammissibilità dei relativi importi così come disposta dall'ENAC;

- RITENUTO** inoltre, che, il Gestore, in riferimento alla determinazione del parametro tariffario  $v$ , non abbia provveduto ad effettuare il conguaglio, a valere sui diritti aeroportuali 2021, derivante dal differenziale tra i dati di pre-consuntivo dell'anno 2019 e i dati di consuntivo dell'anno 2019, per un ammontare pari ad euro 1.095.000,00 a favore dell'utenza, omettendo, altresì, di informare la stessa in occasione dell'audizione annuale 2020, in violazione ai principi di cui all'articolo 80, comma 1, lettere a) e b), del decreto-legge 1/2012;
- CONSIDERATO** che, ai sensi del sopra citato articolo 80, comma 1, lettera a), l'Autorità controlla che nella determinazione della misura dei diritti aeroportuali, richiesti agli utenti per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi forniti dal gestore in regime di esclusiva negli aeroporti, siano applicati, tra gli altri, i principi di correlazione ai costi, trasparenza, pertinenza e ragionevolezza, nonché, ai sensi della lettera b) della medesima disposizione, che sia assicurato il principio di consultazione degli utenti aeroportuali;
- CONSIDERATO** che il periodo tariffario cui è riferito il presente procedimento, seppur formalmente decorso, conserva la relativa efficacia tariffaria in virtù della proroga, disposta dal Gestore, dei diritti aeroportuali 2021 anche per l'annualità 2022;
- CONSIDERATO** pertanto, che permane l'esigenza di adottare i conseguenti provvedimenti previsti dall'articolo 80 del decreto-legge 1/2012, al fine di porre rimedio all'accertata inosservanza dei criteri e dei principi, come definiti dalla vigente normativa e dal Contratto di programma, relativi alla definizione dei diritti aeroportuali dell'anno 2021;
- RITENUTI** pertanto, sussistenti i presupposti per adottare, nei confronti di SAVE S.p.A., in riferimento all'ammissibilità tariffaria degli importi afferenti all'accordo transattivo del 27 luglio 2017 sottoscritto tra SAVE S.p.A. e la società appaltatrice per l'intervento di ampliamento del terminal T1 e di quelli relativi all'affidamento dei servizi di ingegneria per l'ampliamento del terminal lotto 2, nonché in riferimento all'omessa inclusione nelle tariffe del conguaglio derivante dallo squilibrio tra i dati di pre-consuntivo 2019 e i dati di consuntivo 2019, sul quale non sono stati consultati gli utenti aeroportuali in occasione dell'audizione annuale 2020, un provvedimento di sospensione dei diritti aeroportuali relativi all'anno 2021;

tutto ciò premesso e considerato,

#### **DELIBERA**

1. per le motivazioni espresse in premessa, che formano parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, è disposta, nei confronti di SAVE S.p.A., la sospensione del regime tariffario istituito per l'anno 2021, oggetto di proroga disposta dal Gestore anche per l'annualità 2022, ai sensi dell'articolo 80, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1,

convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, in riferimento al parametro  $k$ , relativo all'ammissibilità tariffaria degli investimenti relativi all'intervento di ampliamento del terminal T1 e all'affidamento dei servizi di ingegneria dell'Ampliamento Terminal lotto 2, nonché in riferimento al parametro  $v$ , relativo all'omessa inclusione nelle tariffe del conguaglio derivante dallo squilibrio tra i dati di pre-consuntivo 2019 e i dati di consuntivo 2019, che non ha costituito oggetto di consultazione degli utenti aeroportuali in occasione dell'audizione annuale 2020;

2. entro trenta giorni dalla notifica del presente provvedimento, SAVE S.p.A., nel rispetto di quanto previsto dal Contratto di programma in merito, adotta i provvedimenti dovuti, ai sensi dell'articolo 80, comma 4, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, scomputando, dal parametro tariffario  $k$ , gli importi afferenti agli investimenti relativi all'intervento di ampliamento del terminal T1 e all'affidamento dei servizi di ingegneria dell'Ampliamento Terminal lotto 2, per una incidenza, a valere sulla tariffazione 2021, pari a euro 705.844,00, nonché computando, sul parametro tariffario  $v$ , l'importo di euro 1.095.000,00 quale conguaglio a favore dell'utenza derivante dal differenziale tra i dati di pre-consuntivo 2019 e i dati di consuntivo 2019, e trasmette, conseguentemente, all'Autorità idonea documentazione a supporto;
3. decorso inutilmente il termine di cui al punto 2, l'Autorità procederà ad adottare i provvedimenti ritenuti necessari ai fini della determinazione dei diritti aeroportuali ai sensi dell'articolo 80, comma 6, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;
4. è demandata all'Ufficio Accesso alle infrastrutture dell'Autorità la verifica della corretta applicazione di quanto previsto ai punti precedenti;
5. la presente delibera è notificata a mezzo PEC a SAVE S.p.A., è trasmessa all'ENAC per i profili di competenza ed è pubblicata sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Avverso il presente provvedimento può essere esperito, entro i termini di legge, ricorso giurisdizionale innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale o ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Torino, 19 maggio 2022

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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