

Delibera n. 232/2022

Procedimento individuale avviato con delibera n. 77/2022, nei confronti di Aeroporti di Roma S.p.A. Adozione di un provvedimento ordinatorio, ai sensi dell'articolo 76, comma 4, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.

L'Autorità, nella sua riunione del 1° dicembre 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"*);
- 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 recepimento della citata direttiva 2009/12/CE, e, in particolare:
- l'articolo 75, comma 1, ai sensi del quale *"I diritti aeroportuali sono applicati in modo da non determinare discriminazioni tra gli utenti dell'aeroporto. L'Autorità di vigilanza può, comunque, operare una modulazione degli stessi diritti aeroportuali per motivi di interesse pubblico e generale, compresi i motivi ambientali, con impatto economico neutro per il gestore. A tal fine i criteri utilizzati sono improntati ai principi di pertinenza, obiettività e trasparenza"*;
 - l'articolo 76, commi 3 e 4, ai sensi dei quali:
 - *"3. È istituita una procedura obbligatoria di consultazione tra il gestore aeroportuale e gli utenti dell'aeroporto, che possono essere rappresentati da referenti con delega o dalle associazioni di riferimento. Sulla base della stessa procedura, il gestore garantisce lo svolgimento di una consultazione periodica, almeno una volta all'anno, dell'utenza aeroportuale"*;
 - *"4. L'Autorità di vigilanza può motivatamente richiedere lo svolgimento di consultazioni tra le parti interessate e, in particolare, dispone che il gestore aeroportuale consulti gli utenti dell'aeroporto prima che siano finalizzati piani relativi a nuovi progetti di infrastrutture aeroportuali approvati dall'ENAC - Direzione centrale infrastrutture aeroporti – che incidono sulla determinazione della misura tariffaria"*;
 - l'articolo 80, commi da 1 a 4, ai sensi dei quali:

- “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”;

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;

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;

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 21 dicembre 2012 con cui è stato approvato l'Atto unico costituito dalla Convenzione per la gestione totale fino al 2044 del sistema aeroportuale romano e dal Contratto di programma in deroga e relativi allegati, stipulato tra l'Ente Nazionale Aviazione Civile (di seguito anche "ENAC" o "Ente") e Aeroporti di Roma S.p.A. (di seguito anche: "AdR" o "Società" o "Gestore");

VISTO l'Atto unico sottoscritto in data 25 ottobre 2012 tra l'Ente Nazionale Aviazione Civile e Aeroporti di Roma S.p.A., affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino e dell'aeroporto "G. B. Pastine" di Ciampino, con la relativa documentazione allegata, e, in particolar modo, il Titolo II rubricato "Contratto di programma e regolazione tariffaria";

VISTO l'Accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica, da una parte, e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, dall'altra, del 30 aprile 2021 e, in particolare, l'articolo 431, rubricato "Oneri d'uso", ai sensi del quale:

- "1. Gli oneri d'uso eventualmente imposti da una parte ai vettori aerei dell'altra parte per l'utilizzo dei servizi di controllo del traffico aereo e di navigazione aerea sono calcolati in base ai costi e non sono discriminatori. In ogni caso, ciascun tipo di onere d'uso è applicato ai vettori aerei dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo in circostanze analoghe nel momento in cui tali oneri sono applicati";

- "2. Fatto salvo l'articolo 429, paragrafo 5, ciascuna parte provvede affinché oneri d'uso diversi da quelli di cui al paragrafo 1 che possono essere imposti ai vettori aerei dell'altra parte siano equi, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori e

ripartiti equamente tra le categorie di utenti. Gli oneri d'uso imposti ai vettori aerei dell'altra parte possono riflettere, ma non superare, il costo totale della fornitura di adeguate infrastrutture e servizi aeroportuali, ambientali e di sicurezza aerea (security) nell'aeroporto o all'interno del sistema aeroportuale. Tali oneri possono comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di tali oneri sono forniti secondo criteri di efficienza ed economia. In ogni caso, ciascun tipo di onere d'uso è applicato ai vettori aerei dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo in circostanze analoghe nel momento in cui tali oneri sono applicati";

- "3. Al fine di garantire la corretta applicazione dei principi di cui ai paragrafi 1 e 2, ciascuna parte provvede affinché si svolgano consultazioni tra le autorità o gli organismi competenti per la riscossione dei diritti nel proprio territorio e i vettori aerei che utilizzano i servizi e le infrastrutture in questione e affinché le autorità o gli organismi competenti per la riscossione dei diritti e i vettori aerei aeree si scambino le informazioni eventualmente necessarie. Ciascuna parte assicura che le autorità competenti della riscossione comunichino agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di variazione degli oneri d'uso, onde consentire agli utenti di esprimere la propria opinione prima che qualsiasi modifica entri in vigore";

VISTA la nota prot. ART n. 3029/2022, del 16 febbraio 2022, con la quale AdR, nelle more della revisione dei diritti aeroportuali per il nuovo periodo regolatorio, ha presentato istanza di proroga dei diritti aeroportuali definiti per il 2021 anche a valere sull'annualità 2022;

VISTA la nota prot. ART n. 3129/2022, del 18 febbraio 2022, con la quale la Società è stata invitata ad adempiere agli obblighi informativi e di trasparenza nei confronti degli utenti di cui all'articolo 80 del d.l. n. 1/2012 e, contestualmente, a trasmettere gli esiti della consultazione al fine di valutare l'istanza di proroga;

VISTA la nota prot. ART n. 4435/2022, del 7 marzo 2022, successivamente integrata con nota prot. ART n. 4774/2022, dell'11 marzo 2022, con la quale AdR, in riscontro alla richiesta formulata dall'Autorità, ha trasmesso il verbale dell'audizione con gli utenti aeroportuali svoltasi il 28 febbraio 2022 nel quale, *inter alia*, si rappresenta che:

- "[l]a determinazione del differenziale di prezzo UE/ex-UE presso FCO e CIA è limitata alla tassa di imbarco (come chiaramente indicato nell'elenco delle tariffe regolamentate di ADR che viene aggiornato annualmente) e risale alla fase precedente al 2013 (avvio dell'Accordo di Regolamentazione Economica)";

- "[...] la sessione informativa di oggi riguarda il livello degli addebiti per il 2022 (es. blocco degli addebiti attualmente applicabili per i prossimi mesi del 2022, per singolo articolo) e non la modalità attraverso la quale gli addebiti possono

essere applicati a utenti specifici, il che è un problema che può essere influenzato in qualsiasi momento da decisioni legislative”;

- “[d]i conseguenza, su tale argomento oggi possiamo anticipare esclusivamente che: (i) informeremo con congruo anticipo su eventuali modifiche alla/e specifica/e applicazione/i agli utenti; (ii) l'applicazione dei diritti di imbarco FCO e CIA per il traffico nel Regno Unito resta soggetta a possibili future discussioni con gli utenti”;

VISTA

la nota prot. ART n. 5689/2022, del 24 marzo 2022, con la quale è stato comunicato alla Società che *“non rinvergono motivi ostativi all’applicazione del livello tariffario vigente all’anno 2021 anche per l’anno 2022, nelle more del perfezionamento dell’atto aggiuntivo connesso alla revisione delle pattuizioni contrattuali o diverso accordo tra concedente e concessionario, nel rispetto dei principi di cui agli articoli da 71 a 82 del d.l. 1/2012, cui consegue la definizione del quadro contrattuale di riferimento per i rapporti con l’Ente concedente”;*

VISTA

la nota prot. ART n. 10208/2022, del 13 aprile 2022, con la quale un vettore aereo ha presentato una segnalazione per la presunta violazione da parte di AdR dell’articolo 80, comma 1, del d.l. n. 1/2012 in riferimento ai diritti aeroportuali 2022 applicati per i voli con destinazione Regno Unito, evidenziando, *inter alia*, che:

- “[i]l 3 aprile u.s. A.d.R. comunicava agli utenti aeroportuali la conclusione della procedura di consultazione e la decisione di congelare le tariffe al livello dei diritti del 2021. Segnaliamo che AdR, invece che congelare le tariffe, ha modificato i diritti d’imbarco per i passeggeri a destinazione del Regno Unito aumentandoli di €10 a passeggero (pagina 9 dell’allegato 9), senza che a questo aumento venga addotta una correlazione ai costi, trasparenza e pertinenza della misura, come richiesto dall’articolo 80 del d.l. 1/2012 e in violazione della autorizzazione dell’ART del 24 marzo u.s.”;

- “[u]n aumento del 60%, soprattutto in questo momento storico, non risulta né ragionevole, né proporzionato e neppure orientato alla media Europea degli aumenti tariffari. Le norme dell’ICAO in questo caso richiedono che ci sia cautela nell’aumento delle tariffe aeroportuali, specialmente quando c’è una difficoltà economica del settore. Stimiamo che A.d.R. attraverso questa decisione unilaterale arrecherà un serio danno finanziario sia ai vettori, quantificabile in €22 milioni all’anno, che alla connettività dell’aeroporto”;

- “[a]ll’aumento non correlato ai costi, disproporzionato e irragionevole della tariffa, si è aggiunta non solo la mancata trasparenza del gestore, cosa che avrebbe dato la possibilità agli utenti di opporsi alla proposta di congelamento delle tariffe richiedendo maggiore trasparenza o appellandosi all’ART, ma anche la possibilità dei vettori di modificare l’offerta per il Regno Unito al nuovo livello di costo. Risulta palese che A.d.R. non avendo posto a consultazione la sua decisione

di modificare il diritto passeggeri non abbia dimostrato che i diritti siano, a seguito della modifica, ancora correlati ai costi e ragionevoli”;

- “[r]ileviamo che nella consultazione per 2021 AdR abbia esplicitamente affermato che i diritti d’imbarco per il Regno Unito non possano essere modificati prima della “definizione dei parametri che determineranno le dinamiche tariffarie per il prossimo sottoperiodo tariffario”. AdR, inoltre, nello stesso documento indica che “le tariffe dei servizi regolamentati saranno ridefinite anche in base al ricalcolo dei cluster di traffico e che tale ricalcolo terrà in debito conto lo status assegnato a quel momento al traffico con destinazioni UK”. Infine, durante la riunione del 28 febbraio u.s., AdR aveva garantito esplicitamente che un’eventuale modifica dei diritti d’imbarco passeggeri sarebbe stata oggetto di un confronto con gli utenti, cosa che non è palesemente avvenuto, in violazione del principio di trasparenza e consultazione con gli utenti”;

VISTA

la nota prot. ART n. 12332/2022, del 3 maggio 2022, con la quale è stato acquisito agli atti, tramite estrazione dal sito web del Gestore all’indirizzo <https://www.adr.it/proposta-tariffaria-2021>, il documento informativo annuale 2020, per la determinazione dei diritti aeroportuali 2021, con i relativi aggiornamenti, e, in particolare, la proposta di aggiornamento tariffario 2021, del 24 novembre 2020, nella quale è indicato, *inter alia*, che:

- “[a]l fine di garantire [un] trattamento coerente con le previsioni all’interno del quinquennio tariffario 2017-2021, si rileva che, ai sensi dell’applicazione tariffaria al traffico con destinazione UK, ADR applicherà anche per il 2021 lo status «intra-UE»”;

- “[n]elle more della definizione dei parametri determinanti la dinamica tariffaria per il prossimo sotto-periodo tariffario – previsto in avvio da 1 marzo 2022 – per l’annualità 2021 ADR non adotterà alcuna modifica ai cluster di traffico (UE/exUE) che – inter alia – hanno portato alla definizione dei corrispettivi dei quali con il presente documento si estende proposta di aggiornamento per la stessa annualità 2021. Questo rileva anche ai fini dell’applicazione tariffaria che nell’annualità 2021 (e – per quanto sopra – fino al 28 febbraio 2022) ADR riserverà al traffico con destinazione UK nel caso in cui venissero a mancare accordi tra Unione Europea e Regno Unito finalizzati ad offrire allo stesso traffico invarianza di status rispetto al passato. ADR sottolinea che a valere dal 1° marzo 2022 i corrispettivi dei servizi regolati saranno ridefiniti anche in base al ricalcolo dei cluster di traffico e che tale ricalcolo terrà in dovuta considerazione lo status assegnato a quel momento al traffico con destinazione UK”;

VISTA

la nota prot. ART n. 12333/2022, del 3 maggio 2022, con la quale è stato acquisito agli atti, tramite estrazione dal sito web del Gestore all’indirizzo <https://www.adr.it/proposta-tariffaria-2022>, il documento denominato “Corrispettivi regolati 2022 - Fiumicino e Ciampino”, datato marzo 2022, in riferimento alla tariffazione 2022, nel quale alla voce “Imbarco pax - Tariffe adulti

- di cui *EXTRA UE originanti*" (cfr. pag. 2 del documento) è presente un asterisco che riporta la formulazione "*Incluso UK*" (cfr. pag. 6 del documento);

VISTA la delibera n. 77/2022, del 12 maggio 2022, notificata, in pari data, con nota prot. ART n. 12862/2022, con cui è stato avviato un procedimento individuale, nei confronti di Aeroporti di Roma S.p.A., ai sensi dell'articolo 80, commi da 1 a 4, del decreto-legge 1/2012, per l'eventuale adozione di un provvedimento di sospensione del regime tariffario istituito per l'anno 2022, in riferimento alla misura dei diritti aeroportuali per i voli con destinazione Regno Unito:

i) per il mancato rispetto dei principi di cui all'articolo 80, comma 1, lettere a) e b), del menzionato decreto-legge, nella misura in cui, dalla documentazione acquisita agli atti, è emerso che la stessa abbia qualificato il Regno Unito come destinazione extra-UE, con la conseguente applicazione dei relativi diritti di imbarco, in difformità alla determinazione tariffaria fatta per il 2021 e senza assicurare una preventiva nonché adeguata consultazione degli utenti aeroportuali;

VISTA la nota prot. ART n. 13246/2022, del 20 maggio 2022, con la quale EasyJet S.p.A. ha presentato una istanza di partecipazione al procedimento avviato con delibera n. 77/2022;

VISTA la nota prot. ART n. 13531/2022, del 27 maggio 2022, con la quale AdR ha presentato una istanza di accesso ai documenti amministrativi relativi al procedimento avviato con delibera n. 77/2022;

VISTA la nota prot. ART n. 13719/2022, del 31 maggio 2022, con la quale è stata accolta l'istanza di partecipazione al procedimento presentata da EasyJet S.p.A.;

VISTE le note prott. ART nn. 13721/2022, del 31 maggio 2022, e 14409/2022, del 9 giugno 2022, con le quali è stata comunicata al controinteressato l'istanza di accesso agli atti presentata da AdR;

VISTA la nota prot. ART n. 14134/2022, del 6 giugno 2022, con la quale EasyJet S.p.A., nel rispetto del termine assegnato ai soggetti partecipanti di cui al punto 4 della comunicazione di avvio del procedimento, ha presentato una memoria scritta;

VISTA la nota prot. ART n. 14383/2022, dell'8 giugno 2022, con la quale EasyJet S.p.A. ha espresso nulla osta all'ostensione dei documenti come indicati nell'istanza di accesso agli atti di cui al prot. ART n. 13531/2022, del 27 maggio 2022;

VISTE le note prott. ART nn. 14408/2022, del 9 giugno 2022 e 15057/2022, del 21 giugno 2022, con le quali è stato comunicato ad AdR l'accoglimento integrale dell'istanza di accesso ai documenti amministrativi;

VISTA la nota prot. ART n. 14486/2022, del 10 giugno 2022, con la quale la Società ha presentato le proprie osservazioni, rilevando che:

- "*(...) per quanto concerne i rapporti fra l'Unione ed in Regno Unito, le tariffe ed oneri d'uso relativi al settore aereo, e segnatamente gli oneri connessi all'utilizzo*

delle infrastrutture aeroportuali, hanno trovato disciplina nell'ambito degli accordi internazionali all'uopo stipulati fra le parti a valle della c.d. Brexit. Più in dettaglio, ai sensi dell'art. 431, parr. 2 e 3, dell'Accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione”;

- “[t]ale regime di matrice internazionale costituisce naturalmente un elemento esogeno, ed invero eccezionale, di cui AdR ha dovuto tener conto, non diversamente del resto da tutti gli altri attori del comparto e dalle stesse istituzioni a vario titolo competenti”;

- “(...) ha preso atto degli effetti delle citate disposizioni dell'Accordo e, conseguentemente, ha proceduto all'adeguamento dei relativi livelli tariffari basandosi sulla intervenuta parificazione del traffico UK al traffico extra-UE”;

- “nell'operare tale automatico riallineamento, AdR si è egualmente conformata sia alle previsioni dell'Accordo sia alle altre disposizioni UE e nazionali conferenti. In tale prospettiva:

[i.] essa ha anzitutto considerato che, in virtù dell'art. 431 dell'Accordo, gli oneri gravanti sui "vettori aerei dell'altra parte", oltre ad essere orientati ai costi, inclusivi di "una ragionevole remunerazione dei cespiti", devono conformarsi ai generali canoni di equità, ragionevolezza e non discriminazione, nel rispetto in particolare della clausola di trattamento "non meno favorevole" sancito dall'ultima frase dell'art. 431, par. 2;

[ii.] AdR si è poi attenuta: (a) agli analoghi principi di non discriminazione e orientamento al costo, inclusivi della corretta copertura delle "spese sostenute dall'aeroporto e [della] redditività degli investimenti", sanciti dalla direttiva 2009/12/CE, quale interpretata dalla giurisprudenza della Corte UE (cfr. Sent. del 21 novembre 2019, Deutsche Lufthansa, C-379/18), nonché (b) alle relative disposizioni nazionali di attuazione, contemplate dal citato d.l. n. 1/2012 e (e) al quadro di principi e regole del citato Atto unico approvato con DPCM del 21 dicembre 2012”;

- “(...) AdR è in condizione di produrre analisi dei costi attribuibili ai cluster di traffico poggianti su valori desumibili da Contabilità Regolatoria certificata del gestore per l'ultima annualità consuntivata pre- COVID (cioè il 2019) che conferma l'orientamento al costo della proposta pubblicata dalla scrivente il 3 aprile u.s. L'analisi di cui sopra è sinteticamente rappresentabile come segue:

a) l'aggiornamento della correlazione al costo (su valori come sopra illustrati estratti da Co.Re. certificata per l'annualità 2019) dà evidenza di: (i) corrispettivi di equilibrio per il traffico originante di 15,6 €/pax (UE) e 26,8 €/pax (exUE), in caso di traffico UK in cluster UE (ii) corrispettivi di equilibrio per il traffico originante di 15,6 €/pax (UE) e 24,9 €/pax (exUE), in caso di traffico UK in cluster ex-UE;

b) si tratta di risultati che per l'immaterialità dello scostamento dai valori in proposta del gestore del 3 aprile u.s. ne rappresentano conferma dell'orientamento al costo;

c) infatti, per il servizio di cui trattasi il corrispettivo proposto (ed al momento in applicazione a FCO) è pari a 15.7 €/pax per il traffico UE originante (scostamento < 1 % rispetto al suddetto 15,6 €/pax) ed è pari a 25.2 €/pax per il traffico ex-UE originante (scostamento 1 % rispetto al suddetto 24,9 €/pax);

d) per quanto sub c. i valori sopra indicati sono stati calcolati nel 2021 sulla base degli algoritmi a tutela dell'equivalenza fra costi e ricavi come annualmente aggiornati nel rispetto delle previsioni di Contratto di Programma ENAC-ADR;

e) per quanto sia sub a. che sub b. i valori sopra indicati sono rappresentativi di media fra originanti UE adulti e children (...)";

- "l'evidenza già fornita in sede di consultazione della mancata correlazione nell'annualità in corso fra ricavi dei servizi regolati e costi dei servizi stessi (...) offre ampia dimostrazione dell'impossibilità che il rappresentato aumento tariffario per il traffico UK possa configurare condizione di sovracompenrazione (sia questa complessiva sull'insieme dei servizi regolati che anche specifica per il servizio di imbarco pax), infatti:

[i.] senza considerazione alcuna per qualsiasi remunerazione del capitale investito, i costi ammessi a dinamica tariffaria per lo scalo di FCO (ex-PRM) sono definibili entro il range di € 383-384 mln che rapportati ad un traffico pagante entro il range di 10,5 - 11,1 mln determinano condizioni di equilibrio tariffario a corrispettivo medio (al netto di variazioni di mix di traffico) avente premio pari a 26-33% rispetto al livello applicando (sul singolo servizio di imbarco pax il suddetto premio è identificabile all'interno del range 24-30% come evidenziato in Allegato B);

[ii.] la misura di aumento tariffario di cui trattasi è pari a 9,6 €/pax (calcolato come aumento medio sulle categorie adult-children) ed andrebbe ad insistere su un battente di passeggeri paganti imbarco a FCO con destinazione UK stimabile in un massimo del 7% del totale con impatto in termini di maggiori ricavi ad "anno pieno" entro il range € 5 - 7,5 mln (cioè 1,3-2,0% del totale costi ammessi di cui sopra, ovvero 2,4-3,6% dei costi ammessi al servizio imbarco passeggeri di FCO, ben inferiore quindi all'aumento tariffario sul servizio del 24-30% che sarebbe necessario per soddisfare la correlazione al costo come indicato al punto precedente)";

- "(...) nelle more dell'applicazione del corrispettivo extra UE al traffico UK, la condizione – già genericamente configurata da ART in delibera 68/2021 (si veda al punto 3. ii. della delibera) - che in caso di "sotto-correlazione al costo ovvero differenziale negativo fra ricavi dei servizi regolati e costi ascrivibili agli stessi (eventualità assai probabile per l'annualità 2022 per quanto sopra evidenziato) si possa prevedere calcolo di conguaglio per recupero in dinamica tariffaria a valere sulle annualità future, sarebbe destinata a determinare un ribaltamento all'intero

traffico di FCO di un maggior onere che - invece - sarebbe evitato se gravante sul traffico UK già nell'anno in corso”;

- “(...) al fine di assicurare i massimi livelli di trasparenza nella dialettica gestore-utenti, quale preconizzata dalla direttiva 2009/12/CE, AdR rappresenta a codesta rispettabile Autorità la propria intenzione di avviare un supplemento di consultazione con l'utenza relativamente alla proroga dei diritti aeroportuali definiti per il 2021 a valere sull'annualità 2022”;

- “(...) il supplemento di consultazione è finalizzato a fornire ulteriori elementi informativi in merito all'applicazione del diritto di Imbarco Passeggeri per i voli con destinazione "Extra UE" anche ai voli aventi destinazione Regno Unito, così da assicurare la massima informativa, confronto e condivisione in merito al riallineamento ed alle sottostanti considerazioni e valutazioni”;

VISTA la nota prot. ART n. 14635/2022, del 15 giugno 2022, con la quale l'associazione IBAR ha presentato una istanza di partecipazione al procedimento avviato con delibera n. 77/2022;

VISTA la nota prot. ART n. 14661/2022, del 15 giugno 2022, con la quale è stato acquisito il pagamento da parte di AdR dei diritti di riproduzione della documentazione oggetto di accesso agli atti;

VISTA la nota prot. ART n. 14729/2022, del 16 giugno 2022, con la quale, rilevata l'assenza di motivate opposizioni da parte di controinteressati e acquisito il pagamento dei diritti di riproduzione, è stata trasmessa copia in formato elettronico della documentazione richiesta nell'istanza di accesso;

VISTA la nota prot. ART n. 14731/2022, del 16 giugno 2022, con la quale è stata accolta l'istanza di partecipazione al procedimento presentata dall'associazione IBAR;

VISTA la nota prot. ART n. 16358/2022, del 12 luglio 2022, con la quale, a seguito dell'analisi sulla documentazione allegata al prot. ART n. 14486/2022, del 10 giugno 2022, è stata inviata alla Società una richiesta di informazioni e documentazione;

VISTA la nota prot. ART n. 17177/2021, del 28 luglio 2022, con la quale, riscontrando la richiesta di informazioni e documentazione, la Società ha rappresentato, *inter alia*, che:

- “(...) la circostanza che nell'applicazione del diritto di imbarco i passeggeri aventi come destinazione il Regno Unito siano ora assimilati ai passeggeri ex-UE è l'effetto dell'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea e del conseguente utilizzo da parte dei primi di corrispondente quota parte di infrastrutture aeroportuali impiegate dai secondi”;

- “(...) la mancata applicazione del naturale regime tariffario a tutti i passeggeri ex-UE potrebbe comportare un fattore incrementativo di deficit per ADR che, inevitabilmente, finirebbe poi per scaricarsi sulle annualità successive, con rischio

di discriminazione a svantaggio dei passeggeri dom-UE (atteso che anche tali soggetti dovranno farsi carico del deficit generato dalla mancata applicazione delle tariffe ex-UE ai passeggeri aventi come destinazione il Regno Unito)”;

- “(...) il maggior prezzo del servizio applicato ai passeggeri ex-UE vigente nel secondo sotto-periodo tariffario 2017-2021 – rappresentante un differenziale pari a +61% rispetto al prezzo del servizio per passeggero dom-UE (da ora in avanti per semplicità anche “differenziale”) – sia stato calcolato in ossequio al principio dell’orientamento al costo di infrastrutture e servizi forniti dal gestore agli utenti aeroportuali nel rispetto dei principi previsti dalla Direttiva 12/2009/CE (...)”;

- “(...) nel 2016-17 l’entrata in esercizio delle nuove aeree di imbarco “E” destinate al traffico extra- Schengen ha determinato una profonda trasformazione della mappatura delle aree Terminal di Fiumicino e conseguentemente una discontinuità molto significativa per l’analisi dei costi delle stesse. Per tale ragione, oltre a considerare i costi “storici” oggetto della contabilità regolatoria del 2015, si rende necessario considerare anche i costi delle annualità dal 2017 in poi; annualità che tengono appunto conto delle aree imbarco E”;

- “(...) [u]n diverso approccio, esclusivamente focalizzato su dati pre-2017 non avrebbe infatti senso, atteso che non consentirebbe di cogliere un elemento essenziale, vale a dire la significativa discontinuità connessa alla realizzazione di investimenti volti a consentire l’entrata in esercizio delle nuove aree di imbarco “E” di cui si è naturalmente tenuto conto a fini tariffari conformemente alla disciplina regolatoria pro-tempore applicabile”;

- “[i]n un contesto in cui il quadro di riferimento era ancora in via di definizione, per l’applicazione tariffaria relativa all’annualità 2021, ADR ha autonomamente scelto di (i) riservare al traffico con destinazione UK (a fronte di mancati accordi tra Unione Europea e Regno Unito finalizzati ad offrire allo stesso traffico invarianza di status rispetto al passato) un trattamento coerente con le previsioni economiche ex-ante del quinquennio tariffario 2017-2021 (dinamica tariffaria ex-ante di equilibrio) (...); (ii) attendere che il quadro si chiarisse prima di procedere all’applicazione dell’opzione prevista al sopra-richiamato art. 25 comma 4bis di proporre modifiche alle articolazioni tariffarie nella consapevolezza dei problemi di ben altra portata per il settore in quel particolare momento storico”;

- “(...) al fine di assicurare i massimi livelli di trasparenza nella dialettica gestore-utenti, quale preconizzata dalla direttiva 2009/12/CE, ADR torna a rappresentare a codesta Spettabile Autorità la propria intenzione di avviare un supplemento di consultazione con l’utenza relativamente ai corrispettivi dei servizi regolati per l’annualità 2022 (...) il supplemento di consultazione – ormai urgente – è finalizzato a fornire ulteriori elementi informativi in merito all’applicazione del diritto di Imbarco Passeggeri per i voli con destinazione “Extra-UE” anche ai voli aventi destinazione Regno Unito, così da assicurare la massima informativa,

confronto e condivisione in merito al riallineamento ed alle sottostanti considerazioni e valutazioni”;

- “[n]elle more dell’applicazione del corrispettivo Extra-UE al traffico UK, la condizione – già genericamente configurata da ART in delibera 68/2021 (si veda al punto 3. ii. della delibera) – che in caso di “sotto-correlazione al costo” – ovvero differenziale negativo fra ricavi dei servizi regolati e costi ascrivibili agli stessi (eventualità assai probabile per l’annualità 2022 stante il permanere degli effetti della pandemia) – si possa prevedere calcolo di conguaglio per recupero in dinamica tariffaria a valere sulle annualità future, sarebbe destinata a determinare un ribaltamento all’intero traffico di FCO di un maggior onere che – invece – sarebbe evitato se gravante sul traffico UK già nell’anno in corso”;

- “la scrivente intende rappresentare che dal 2017 il modello di Contabilità Regulatoria di ADR contiene al suo interno separazione dei costi con dettagli per area di imbarco. Nel 2015 le aree di imbarco erano invece aggregate all’interno dei valori dei terminal. Ai fini dell’analisi di cui trattasi, questo determina un differente livello di disaggregazione dei dati fra Co.Re. 2015 e Co.Re. 2019”;

- “[l]o scostamento tra corrispettivi sub a. (effettivamente applicati nel 2021) e corrispettivi sub b. in tabella a seguire può ritenersi di modesta significatività economica. Nel 2021 i corrispettivi di equilibrio per passeggero risultano pari a: (i) €15,55 per il passeggero adulto originante dom-UE che si confronta con € 15,99 “applicato”; (ii) € 24,96 per il passeggero adulto originante ex-UE che si confronta con €25,79 “applicato”;

- “a seguito della riallocazione sul segmento ex-UE di una percentuale di passeggeri pari al 5,3% del totale paganti nel 2019 sullo scalo (valore a consuntivo):

a) i costi totali riallocati al segmento ex-UE risultano pari al 5,6% del totale in considerazione del differente livello di utilizzo delle infrastrutture aeroportuali da parte dello stesso segmento di traffico:

i. BHS come sottoindicato;

ii. altri costi per maggior tempo trascorso tra passaggio ai varchi di sicurezza e orario stimato di partenza del volo, quest’ultimo calcolato nel 2019 in 22% con conseguenze in termini di pertinenza delle allocazioni almeno di una significativa porzione dei costi del capitale fra i cluster di traffico;

b) nello specifico, i costi dell’infrastruttura “BHS T1” riallocati al segmento ex-UE risultano pari al 24,1% dei costi complessivi dell’infrastruttura in considerazione della maggiore intensità di utilizzo dell’infrastruttura da parte del segmento ex-UE”;

VISTA

la nota prot. ART n. 17388/2022, del 2 agosto 2022, con la quale la Società è stata convocata in audizione per il giorno 6 settembre 2022, ore 11:00;

- VISTA** la nota prot. ART n. 17617/2022, del 5 agosto 2022, con la quale la Società ha trasmesso i nominativi dei partecipanti all'audizione programmata;
- VISTO** il verbale dell'audizione, tenutasi in data 6 settembre 2022, acquisito agli atti con nota prot. ART n. 18959/2022, del 7 settembre 2022, nel corso della quale la Società ha rappresentato che:
- *“(...) il tema di cui trattasi [che riguarda] la verifica della correlazione ai costi sulla base delle contabilità regolatorie per le annualità 2021 e precedenti non è modalità che trova condivisione da parte della Società in considerazione del fatto che il periodo regolatorio 2017-21 è giunto al suo termine e che nel frattempo la struttura dei costi ha subito modifiche legate alla nuova configurazione dell'aeroporto”;*
 - *“(...) relativamente al solo 2022, l'applicazione dei diritti di imbarco extra-UE per i voli con destinazione Regno Unito non presenta alcun rischio di sovra compensazione, come la Società può rappresentare all'Autorità a fronte degli ultimi aggiornamenti delle previsioni di traffico”;*
 - *“(...) la previsione di un supplemento di consultazione, come rappresentato nella nota del 10 giugno 2022, avrebbe ridotto gli effetti negativi su ADR e prodotto effetti più efficienti per il sistema tariffario in quanto avrebbe ridotto l'ammontare del conguaglio anticipato dall'Autorità nel testo della delibera 68/2021 da determinare relativamente all'annualità 2022 a valle della definizione del metodo di calcolo che sarà predisposto dall'Autorità stessa, conguaglio che sarà poi posto a carico dell'intera utenza”;*
 - *“(...) analogamente allo scalo di Fiumicino, anche per lo scalo di Ciampino i diritti di imbarco extra-UE sono sospesi per i voli con destinazione Regno Unito (...) sull'annualità 2022 non vi è alcun rischio di sovra compensazione”;*
 - *“(...) precedentemente a qualsiasi applicazione, la Società ha provveduto a mantenere i diritti di imbarco per i passeggeri aventi destinazione Regno Unito come disposti nella tariffazione 2021”;*
- VISTA** la nota prot. ART n. 19683/2022, del 20 settembre 2022, con la quale la Società, nel rispetto del termine assegnato, ha trasmesso i chiarimenti richiesti in sede di audizione, evidenziando, tra l'altro, che:
- *“non ha mai applicato ai voli con destinazione Regno Unito diritti di imbarco spettanti ai voli con destinazione extra-UE”;*
 - *“[l]e Infrastrutture aree di imbarco e riconsegna bagagli risultano ad uso esclusivo dei pertinenti segmenti di traffico (UE ovvero ex-UE) e conseguentemente i relativi costi sono interamente allocati allo stesso cluster di clientela”;*
 - *“[i] costi delle aree denominate "Termina I" - relativi all'infrastruttura di accettazione del passeggero fino alle aree cd. "sterili" - sono suddivisi sulla base*

del loro utilizzo per segmento di traffico (criterio della destinazione del volo in base all'assegnazione dell'area di imbarco)";

- "[i] costi relativi alle Infrastrutture centralizzate quali il sistema di accettazione dei passeggeri, sistemi BHS, l'informativa al pubblico e gli annunci sonori risultano suddivisi tra i due segmenti di traffico in base al volume di passeggeri transitati nella corrispondente area dedicata del Terminal";

- "(...) le logiche di attribuzione della Co.Re. certificata di ADR poggiano prevalentemente su: 1. dimensioni degli spazi (metri quadri e metri cubi); 2. occupazione degli spazi ("perimetro" di esercizio del servizio e - limitatamente all'imbarco pax - intensità di utilizzo da parte dei passeggeri) 3. Personale impiegato in turno per area o servizio (vigilanza, pulizie)";

- "[l]e modalità di riallocazione dei costi del servizio Imbarco passeggeri fra cluster di traffico seguono le medesime logiche, con particolare rilevanza per l'intensità di utilizzo delle aree da parte dei passeggeri, driver che influenza gli esiti allocativi per le varie nature di costo. Percentualmente, fra le logiche di cui sopra applicate al servizio di imbarco passeggeri sullo scalo di FCO, risulta quindi predominante il punto 2";

- "[i] costi totali riallocati al segmento ex-UE risultano pari al 5,6% del totale in considerazione del differente livello di utilizzo delle infrastrutture aeroportuali da parte dello stesso segmento di traffico";

- "le specificità dell'impianto di Co.Re. - funzionali a rappresentare con l'ampio corredo informativo storicamente richiesto ai fini della regolazione economica la complessità dello scalo di Fiumicino – e finalità di semplificazione del calcolo hanno portato in primis alla determinazione degli effetti a totale di cui in tabella 1 di pagina 3 e successivamente all'allocazione degli stessi sulle singole nature di costo. In particolare:

i. la riallocazione dei costi degli spazi passeggeri è in parte funzione del maggior tempo trascorso tra passaggio ai varchi di sicurezza e orario stimato di partenza del volo per il cluster ex-UE (calcolato nel 2018-2019 in 27% come evidenziato in precedenza in tabella 1. a pagina 3);

ii. i costi delle infrastrutture per la gestione bagagli sono riallocati ai due segmenti (ex-UE/UE) in considerazione della maggiore intensità di utilizzo da parte del segmento ex-UE e della significatività dei driver legati al passeggero su tali nature di costo";

- "[p]er la materia di cui trattasi la verifica dell'assenza di sovra-compensazione sulle evidenze numeriche ex-ante per l'annualità 2021 (ricavi regolati per l'annualità 2021 in dinamica tariffaria ex-ante) non è modalità che trova condivisione da parte della Società in considerazione del fatto che il periodo regolatorio 2017-21 è giunto al suo termine in acclarata assenza di sovra-compensazione (...)"

- “(...) all'Autorità era disponibile una modalità alternativa (e cioè una verifica ex-ante/ex-post su valori per l'annualità 2022), altrettanto rispondente alla necessità di verifica di assenza di sovracompensazione del gestore e avente minor onerosità in termini di analisi dei dati. Infatti, relativamente all'annualità 2022 l'applicazione dei diritti di imbarco extra-UE per i voli con destinazione Regno Unito non presenta alcun rischio di sovra-compensazione, come la Società può rappresentare all'Autorità a fronte degli ultimi aggiornamenti delle previsioni di traffico”;

- “la puntuale verifica sulle contabilità regolatorie storiche rileva per determinare la correttezza del differenziale ex-UE applicando e proposto (pre- e post-modifica di status di Stato membro UE del Regno Unito) ma codesta Autorità dovrebbe tenere in debita considerazione che (i) la reportistica che ADR ha rappresentato a codesta Autorità ha recepito le modifiche apportate all'impianto nel 2016 (vedi la descrizione sub "A.") che rendono scarsamente significativo il confronto per singola linea fra output per il 2015 e per il 2019; (ii) negli anni la struttura dei costi ha subito variazioni legate alle modifiche della configurazione dello scalo; (iii) per il dettaglio analitico di cui trattasi, le specificità dell'impianto di Co.Re. - funzionali a rappresentare con l'ampio corredo informativo storicamente richiesto ai fini della regolazione economica la complessità dello scalo di Fiumicino - e finalità di semplificazione del calcolo hanno portato in primis alla determinazione degli effetti a totale di cui in tabella 1 di pagina 3 e successivamente all'allocazione degli stessi sulle singole nature di costo”;

- “la previsione di un supplemento di consultazione, come già rappresentato a codesta Autorità nella nota del 10 giugno 2022, avrebbe ridotto gli effetti economici negativi sui ricavi regolati di ADR per l'annualità 2022 e prodotto effetti più efficienti per il sistema tariffario di Fiumicino in quanto avrebbe ridotto l'ammontare del conguaglio anticipato dall'Autorità nel testo della delibera 68/2021 che relativamente all'annualità 2022 sarà determinato a valle della definizione del metodo di calcolo predisposto dall'Autorità stessa, conguaglio che sarà poi posto a carico dell'intera utenza con conseguente inefficienza per l'utenza avente destinazioni intra-UE”;

VISTA la nota prot. ART n. 22701/2022, del 20 ottobre 2022, con la quale EasyJet S.p.A., scaduto il termine assegnato ai soggetti partecipanti di cui al punto 4 della comunicazione di avvio del procedimento, ha presentato una ulteriore osservazione scritta;

VISTA la nota prot. ART n. 22734/2022, del 20 ottobre 2022, con la quale, previa deliberazione del Consiglio in pari data, sono state comunicate ad AdR le risultanze istruttorie relative al presente procedimento ai sensi dell'articolo 6, comma 4, del Regolamento di procedura;

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 Aeroporti di Roma S.p.A., nella determinazione dei diritti aeroportuali per l'anno 2022, non ha rispettato i principi di cui all'articolo 80, comma 1, lettere a) e b), del D.L. n. 1/2012, nella parte in cui ha qualificato, difformemente alla tariffazione 2021 (prorogata anche per il 2022), il Regno Unito come destinazione extra-UE con la individuazione dei relativi diritti di imbarco omettendo, però, di provvedere al conseguenziale allineamento tariffario sulla base di un *cluster* di traffico variato, in violazione del principio di correlazione ai costi e omettendo, in sede di audizione annuale 2022, di informare l'utenza, in termini di adeguata e preventiva partecipazione, della applicazione di una tariffazione diversa per i voli con destinazione Regno Unito in considerazione della individuazione di detto scalo come extra-UE, in violazione del principio di consultazione degli utenti aeroportuali;
2. al riguardo, quanto all'effettivo scostamento tariffario tra i diritti di imbarco UE e i diritti di imbarco extra-UE, a seguito dell'individuazione del Regno Unito come scalo extra-UE e della mancata riclusterizzazione del traffico collegato, non rileva quanto affermato dalla Società, secondo cui *"[l]o scostamento tra corrispettivi (...) può ritenersi di modesta significatività economica"* (cfr. pag. 7 della memoria acquisita agli atti con prot. ART n. 17177/2022, 28 luglio 2022);
3. contrariamente a quanto affermato dalla Società, a seguito dell'analisi sulla documentazione trasmessa in riferimento allo scalo di Fiumicino, è emerso come la riallocazione del cluster di traffico collegato ai voli con destinazione Regno Unito – quale attività ritenuta doverosa a seguito della individuazione degli stessi voli come destinazione extra-UE – avrebbe comportato una riduzione generalizzata dei diritti di imbarco, per la totalità del volume di traffico preventivato, come di seguito individuata (cfr. Allegato 3 della memoria acquisita agli atti con prot. ART n. 17177/2022, del 28 luglio 2022):
 - i) Passeggeri originanti
 - UE: Adulti: -0.44 euro/passeggero; Children: -0.22 euro/passeggero;
 - Extra-UE: Adulti: -0.83 euro/passeggero; Children: -0.41 euro/passeggero;
 - ii) Passeggeri in transito
 - UE: Adulti: -0.15 euro/passeggero; Children: -0.08 euro/passeggero;
 - Extra-UE: Adulti: -0.29 euro/passeggero; Children: -0.15 euro/passeggero;
4. in altri termini, la variazione delle tariffe come sopra rappresentata, oltre ad essere in linea con il principio di correlazione ai costi di cui all'articolo 80 del D.L. n. 1/2012, complessivamente considerato per il servizio di imbarco passeggeri, in quanto riflette un cluster correttamente individuato di passeggeri, avrebbe consentito una riduzione significativa dei diritti di imbarco, complessivamente intesi, in quanto deve essere rapportata alla totalità dei circa 22 milioni di passeggeri paganti previsti nella dinamica tariffaria 2021 dello scalo di Fiumicino;

5. assume rilevanza, per le finalità del presente procedimento, la circostanza rappresentata dalla Società per cui “(...) *analogamente allo scalo di Fiumicino, anche per lo scalo di Ciampino i diritti di imbarco extra-UE sono sospesi [rectius, mai applicati] per i voli con destinazione Regno Unito*” con la conseguente applicazione dei diritti di imbarco come previsti dalla tariffazione 2021 (*rectius*, voli con destinazione Regno Unito come intra-UE);
6. analogamente allo scalo di Fiumicino, le medesime considerazioni, in linea di principio e in termini volumetrici e tariffari differenti, sono applicabili anche allo scalo di Ciampino dalla stessa Società gestito;
7. in riferimento, invece, a quanto dichiarato dalla Società secondo cui “(...) *relativamente all'annualità 2022 l'applicazione dei diritti di imbarco extra-UE per i voli con destinazione Regno Unito non presenta alcun rischio di sovracompensazione (...)*” (cfr. pag. 6 della memoria acquisita agli atti con prot. ART n. 19683/2022, del 20 settembre 2022), è opportuno evidenziare come il mancato allineamento tariffario a seguito di una variazione del *cluster* di traffico collegato rappresenti, *tout court*, una sovracompensazione *ex-ante* nella misura in cui è presente uno scostamento tra corrispettivi totali applicati nel 2021 e corrispettivi totali determinati dalla ricalibrazione dei diritti, per effetto dell'applicazione dei diritti Extra-UE ai passeggeri con destinazione Regno Unito e per il ricalcolo del differenziale tariffario 2019;
8. conseguentemente, lo scostamento tariffario riferito all'annualità 2022, così come sopra rappresentato, che comporterebbe una extra remunerazione di circa dieci milioni di euro di ricavi previsti *ex-ante*, non può rappresentare una compensazione sostanziale al generico calo dei volumi di traffico che, come noto, trova copertura in una specifica misura regolatoria, cd. rischio traffico, nonché in previsioni di carattere legislativo;
9. in riferimento, invece, alla finalità di “*verifica di assenza di sovracompensazione*” come asserito dalla Società, corre il caso precisare come il presente procedimento, come ben evidenziato nella relativa delibera di avvio, abbia ad oggetto la verifica del rispetto dei principi di cui all'articolo 80, comma 1, del D.L. 1/2012, ferme le ulteriori valutazioni che saranno oggetto del monitoraggio sulla determinazione dei diritti aeroportuali per l'anno 2023, nel quale saranno analizzati, tra l'altro, i dati sottostanti i calcoli contenuti al file “*Allegato_2_I.Pax_Fco_Co.Re_2019*”, foglio di lavoro “*a. Costi 2019 (Tabella A)*”, di cui alle colonne F:G (cfr. Allegato n. 2 del prot. ART n. 17177/2022);
10. quanto, infine, alla circostanza evidenziata dalla Società di calcolare, *ex-novo*, il differenziale della tariffa di imbarco passeggeri UE/Extra-UE sulla base dei dati di contabilità regolatoria 2019, si ritengono condivisibili le argomentazioni rappresentate;
11. in conclusione, quanto alla richiesta della Società di provvedere ad un supplemento di consultazione con gli utenti degli aeroporti dalla stessa gestiti,

si ritiene necessario che il Gestore, anche nel rispetto di quanto previsto dal D.L. n. 1/2012 nonché dall'articolo 431 dell'accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, del 30 aprile 2021, provveda ad indire una consultazione con gli utenti assicurando, da una parte, la piena conoscenza della classificazione dei diritti di imbarco applicati per i voli con destinazione Regno Unito, nonché, dall'altra, l'esatta determinazione dell'ammontare, ovvero applicazione, degli stessi in considerazione della variazione del traffico collegato;

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 Gestore, in riferimento alla determinazione dei diritti di imbarco per i voli aventi destinazione Regno Unito rientranti nei diritti aeroportuali 2022, ha violato i principi di cui all'articolo 80, comma 1, lettere a) e b), del D.L. n. 1/2012;

CONSIDERATO

analogamente, che la Società non ha mai applicato ai voli con destinazione Regno Unito i diritti di imbarco extra-UE e, pertanto, non risulta necessario disporre l'adozione di un provvedimento di sospensione dei diritti aeroportuali di cui all'articolo 80, comma 2, del D.L. n. 1/2012;

CONSIDERATO

inoltre, che permane l'esigenza di adottare gli opportuni provvedimenti previsti dall'articolo 76, comma 4, del decreto-legge 1/2012, al fine di porre rimedio all'accertata inosservanza dei criteri e dei principi, come definiti dalla vigente normativa, relativi alla definizione dei diritti di imbarco per i voli aventi destinazione Regno Unito rientranti nei diritti aeroportuali 2022;

RITENUTI

pertanto, sussistenti i presupposti per adottare, nei confronti di Aeroporti di Roma S.p.A., un provvedimento ordinatorio, ai sensi dell'articolo 76, comma 4, del D.L. n. 1/2012, concernente lo svolgimento di un supplemento di consultazione con gli utenti degli Aeroporti dallo stesso gestiti (*rectius*, Fiumicino e Ciampino) in riferimento alla classificazione dei voli aventi destinazione Regno Unito come extra-UE, nonché alla rideterminazione della misura dei relativi diritti di imbarco conformemente alla esatta allocazione dei volumi di traffico collegati come risultanti dalla predetta classificazione;

RITENUTO

adeguato, nel rispetto dei principi di correlazione ai costi, nonché di consultazione degli utenti aeroportuali di cui all'articolo 80, comma 1, lettere a) e b), del D.L. n. 1/2012, anche alla luce di quanto emerso a seguito delle valutazioni dei dati trasmessi dalla Società nelle proprie note acquisite agli atti con prott. ART nn. 14486/2022 e 17177/2022, di ordinare ad Aeroporti di Roma S.p.A. di:

a) provvedere ad un supplemento di consultazione con gli utenti degli aeroporti dallo stesso gestiti al fine di rideterminare la misura dei diritti di imbarco per i voli con destinazione Regno Unito – rientranti nei diritti aeroportuali 2022 – sulla base della qualificazione dello stesso come destinazione extra-UE nonché in considerazione della riallocazione del *cluster* di traffico collegato;

b) dare applicazione alla misura tariffaria così come determinata ai sensi della lettera a);

RITENUTO

congruo fissare in centoventi giorni il termine per dare esecuzione all'ordine di rideterminazione della misura dei diritti di imbarco per i voli con destinazione Regno Unito e, conseguentemente, di applicazione della nuova misura tariffaria, come sopra individuata, anche in considerazione delle tempistiche previste dal quadro normativo e regolatorio in materia;

tutto ciò premesso e considerato,

DELIBERA

1. per le motivazioni espresse in premessa, che formano parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, è accertata, nei confronti di Aeroporti di Roma S.p.A., la violazione dell'articolo 80, comma 1, lettere a) e b), del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, in riferimento alla determinazione dei diritti di imbarco per i voli aventi destinazione Regno Unito rientranti nei diritti aeroportuali 2022;
2. è adottato, nei confronti di Aeroporti di Roma S.p.A., per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, un ordine di consultazione con gli utenti aeroportuali, ai sensi dell'articolo 76, comma 4, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, al fine di rideterminare la misura dei diritti di imbarco per i voli con destinazione Regno Unito e, conseguentemente, di applicare la nuova misura tariffaria;
3. conseguentemente, per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, si ordina ad Aeroporti di Roma S.p.A. di:
 - a) provvedere ad un supplemento di consultazione con gli utenti degli aeroporti dallo stesso gestiti al fine di rideterminare la misura dei diritti di imbarco per i voli con destinazione Regno Unito – rientranti nei diritti aeroportuali 2022 – sulla base della qualificazione dello stesso come destinazione extra-UE nonché in considerazione della riallocazione del *cluster* di traffico collegato;
 - b) dare applicazione alla misura tariffaria così come determinata ai sensi della lettera a);
4. è assegnato ad Aeroporti di Roma S.p.A. il termine di centoventi giorni per dare attuazione agli ordini di cui al punto precedente, anche in considerazione delle tempistiche previste dal quadro normativo e regolatorio in materia; entro il medesimo termine, Aeroporti di Roma S.p.A. trasmette all'Autorità idonea documentazione comprovante l'attuazione dei menzionati ordini;

5. è demandata all'Ufficio Accesso alle infrastrutture dell'Autorità la verifica della corretta applicazione di quanto previsto ai punti precedenti;
6. la presente delibera è notificata a mezzo PEC ad Aeroporti di Roma S.p.A., è trasmessa all'ENAC per i profili di competenza, è comunicata ad EasyJet S.p.A. e IBAR quali partecipanti al procedimento 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, 1° dicembre 2022

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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