

Ufficio Accesso alle infrastrutture

Attuazione della Direttiva 2009/12/CE in materia aeroportuale

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

Anno 2021

SOMMARIO

1 I MODELLI DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI	2
1.1 Disposizioni straordinarie ed integrazione alla regolazione applicabile al settore in ragione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19	3
1.2 La revisione dei modelli aeroportuali	5
1.3 Ricorsi contro i modelli di regolazione tariffaria	6
2 LA REVISIONE DI PERIODO DEI DIRITTI AEROPORTUALI SULLA BASE DEI MODELLI DI REGOLAZIONE VIGENTI	6
3 L'ATTIVITÀ DI VIGILANZA SULLA BASE DEI MODELLI VIGENTI	8
3.1 Il trattamento a fini regolatori degli oneri connessi all'emergenza sanitaria	8
4 L'ATTIVITÀ DI VIGILANZA SUGLI AEROPORTI CON CONTRATTI DI PROGRAMMA "IN DEROGA"	9
5 LA RISOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE SUI DIRITTI AEROPORTUALI PER L'ANNUALITÀ 2022	10
6 L'INDICE DI RIVALUTAZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI AEROPORTUALI	10
7 L'IMPATTO DELLA BREXIT SUI CORRISPETTIVI DI IMBARCO PASSEGGERI PER I VOLI VERSO IL REGNO UNITO	11

Torino, 22 dicembre 2022

1 I MODELLI DI REGOLAZIONE DEI DIRITTI AEROPORTUALI

Il decreto legge 24 gennaio 2012 n.1, di recepimento della Direttiva 2009/12/CE, nell'istituire l'Autorità di Vigilanza (art. 71), ha stabilito che le funzioni di tale Autorità vengano svolte dall'Autorità di regolazione dei trasporti (art. 73) e le ha attribuito compiti di regolazione e di approvazione dei sistemi di tariffazione e dell'ammontare dei diritti aeroportuali; più precisamente, il medesimo decreto ha previsto che i gestori aeroportuali provvedano, nell'ordine, alla determinazione dei diritti sulla base di modelli tariffari definiti *ex ante* dall'Autorità e calibrati sul traffico annuo, alla definizione della propria proposta tariffaria attraverso un processo di consultazione degli utenti aeroportuali e, da ultimo, alla sottoposizione di detta proposta all'approvazione della Autorità di vigilanza. Tale percorso approvativo è previsto dal d.l. 1/2012 per tutti gli aeroporti nazionali aperti al traffico commerciale. In forza della novella legislativa di cui all'art.10 della legge 3 maggio 2019, n. 37, che ha modificato l'art.73 del citato d.l. 1/2012, l'Autorità di regolazione dei trasporti svolge le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza di cui al medesimo decreto anche con riferimento ai contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102. Le competenze dell'Autorità sono quindi estese anche agli aeroporti titolari dei suddetti contratti di programma (sistemi aeroportuali di Roma e Milano e, aeroporto di Venezia).

In virtù delle competenze attribuitele l'Autorità:

1. con delibera 64/2014 del 17 settembre 2014 ha approvato i modelli di regolazione dei diritti aeroportuali relativi, rispettivamente, agli aeroporti con traffico annuale di passeggeri maggiore di 5 milioni (Modello 1), compreso fra 3 e 5 milioni (Modello 2) e inferiore a 3 milioni (Modello 3);
2. con delibera n. 92/2017 del 6 luglio 2017, dopo circa due anni dall'entrata in vigore dei modelli, ha condotto una *mid-term review* con l'obiettivo di migliorare l'efficacia operativa delle misure, sia avuto riguardo ai profili procedurali, che con riferimento ai criteri di costruzione tariffaria;
3. con delibera n. 136/2020 del 16 luglio 2020, dopo circa tre anni dalla revisione dei modelli precedenti, ha dato corso alla loro revisione complessiva (delibera n. 84/2018 del 13 settembre 2018). Al procedimento è stata applicata la metodologia di analisi di impatto della regolamentazione approvata con delibera n. 136/2016 del 24 novembre 2016. In particolare, rispetto i precedenti Modelli la proposta ha definito solo due Modelli (A e B) sulla base della soglia di traffico pari a 1 milione di passeggeri. Il nuovo Atto di regolazione assicura, inoltre, l'esecuzione dell'articolo 10 della legge n. 37/2019 citata, in forza del quale l'Autorità svolge "funzioni di regolazione economica nonché di vigilanza" di cui all'articolo 71, comma 2, decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, per tutti gli aeroporti nazionali, inclusi quelli regolati con contratti di programma c.d. "in deroga"¹.

¹ Come accennato, infatti, l'articolo 10 della l. n. 37/2019, nel novellare l'articolo 73 del d.l. 1/2012 citato, ha individuato l'Autorità quale Organo di vigilanza competente in materia di diritti aeroportuali anche con riferimento ai contratti di programma stipulati ai sensi dell'articolo 17, comma 34-bis del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 2009,

4. con la delibera n. 68/2021 del 20 maggio 2021:
 - a. come dettagliatamente illustrato nel seguente paragrafo, ha differito al 1° gennaio 2023 l'entrata in vigore dei Modelli di cui alla delibera n. 136/2020, ed ha disciplinato l'applicazione in tale lasso temporale dei Modelli di cui alla delibera n. 64/2014 come consolidati nella delibera n. 92/2017;
 - b. ha avviato una verifica di impatto della regolazione (VIR), al fine di individuare "*gli eventuali correttivi da apportare, se del caso, anche alla delibera n. 136/2020, al fine, tra l'altro, di perseguire la riduzione degli oneri informativi, economici o finanziari introdotti dalla regolazione*".
5. Con delibera n. 42/2022 del 12 maggio 2022 è stato avviato il procedimento di revisione dei modelli aeroportuali di cui alla delibera n. 92/2017, il cui termine di conclusione sarà prorogato per finalità di collaborazione istituzionale.

1.1 Disposizioni straordinarie ed integrazione alla regolazione applicabile al settore in ragione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19

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

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

Con la medesima delibera, l'Autorità, inoltre, in considerazione della oggettiva difficoltà per i gestori aeroportuali di poter formulare delle stime di traffico sufficientemente attendibili, ha ritenuto opportuno fornire la possibilità di proroga delle tariffe applicate a valere sulle annualità successive per il biennio 2022-2023, oltre alla circostanza che già nel 2021 l'emergenza COVID-19 aveva reso necessaria la proroga delle tariffe del 2020 al 2021. I gestori, in base alla suddetta disposizione, previa motivata istanza all'Autorità e adempiendo agli obblighi informativi e di trasparenza nei confronti degli utenti, di cui all'articolo 80 del d.l. 1/2012, possono proporre la proroga delle tariffe a valere sull'annualità immediatamente successiva; sulla base degli esiti della procedura di consultazione degli utenti e nel rispetto del principio di partecipazione a tutela di tutte le parti coinvolte, gli Uffici dell'Autorità provvedono successivamente ad effettuare le valutazioni di competenza e ad esprimersi in merito alle istanze di proroga presentate dai gestori aeroportuali. Nella Tabella 1 che segue sono riportati per gli aeroporti che hanno adottato i modelli tariffari

n. 102 (c.d. contratti di programma "in deroga"), e quindi anche per gli aeroporti di Roma Fiumicino, Roma-Ciampino, Milano Linate, Milano Malpensa e Venezia, per i quali sono tuttora in vigore i contratti di programma stipulati tra ENAC e i relativi gestori aeroportuali (Aeroporti di Roma S.p.a., di seguito: ADR, Società Esercizi Aeroportuali S.p.a., di seguito: SEA, e Società Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.a., di seguito: SAVE). I nuovi modelli sono suscettibili di applicazione anche a tali aeroporti attraverso la sottoscrizione di atti aggiuntivi ai Contratti di Programma (di seguito anche: CdP) o altro accordo tra le parti.

disciplinati da ART ed alcuni elementi informativi relativi a: (i) ciclo regolatorio; (ii) periodo tariffario oggetto di più recente verifica di conformità da parte di ART; (iii) modello tariffario adottato; (iv) eventuale regime di proroga o revisione di periodo ai sensi della delibera n. 68/2021.

Aeroporto/i	Gestore	Ciclo regolatorio	Periodo tariffario	Modello di riferimento	Proroga delle tariffe o Avvio revisione di periodo
Cagliari	SOGEAR	2	2020-2023	del. n. 92/2017	Periodo tariffario in corso
Genova	AGS	2	2020-2023	del. n. 92/2017	Periodo tariffario in corso
Trieste	AFVG	2	2020-2023	del. n. 92/2017	Periodo tariffario in corso
Verona	ADV	2	2020-2023	del. n. 92/2017	Periodo tariffario in corso
Palermo	GESAP	2	2020-2023	del. n. 92/2017	Periodo tariffario in corso
Torino	SAGAT	2	2020-2023	del. n. 92/2017	Periodo tariffario in corso
Firenze	TOSCANA AEROPORTI	2	2019-2022	del. n. 92/2017	I° anno di proroga
Bari, Brindisi, Foggia, Grotttaglie	ADP	1	2019-2022	del. n. 92/2017	I° anno di proroga
Olbia	GEASAR	2	2019-2022	del. n. 92/2017	I° anno di proroga
Pisa	TOSCANA AEROPORTI	2	2019-2022	del. n. 92/2017	I° anno di proroga
Treviso	AERTRE S.p.A.	2	2019-2022	del. n. 92/2017	I° anno di proroga
Lamezia Terme	SACAL	1	2016-2019	del. n. 64/2014	III° anno di proroga
Catania	SAC	1	2017-2021	del. n. 64/2014	III° anno di proroga
Parma	SOGEAP	1	2019	Del. n. 92/2017	Ad oggi non disponibile
Bergamo	SACBO	1	2017-2020	del. n. 64/2014	III° anno di proroga
Napoli	GESAC	1	2016-2019	del. n. 64/2014	IV° anno di proroga
Bologna	AEROPORTO MARCONI DI BOLOGNA S.p.A.	2	2020-2023	del. n. 92/2017	Avvio alla revisione dei diritti aeroportuali 2023-2026
Linate e Malpensa	SEA S.p.A.	n.a.	2016-2020	Contratto di programma in deroga	III° anno di proroga
Venezia	SAVE S.p.A.	n.a.	2017-2021	Contratto di programma in deroga	II° anno di proroga
Fiumicino e Ciampino	ADR S.p.A.	n.a.	2017-2021	Contratto di programma in deroga	Ad oggi non disponibile

Complessivamente, al momento della redazione della presente relazione: (i) 20 dei 45 aeroporti nazionali aperti al traffico di aviazione commerciale applicano tariffe elaborate, nella fase della loro revisione, sulla base dei modelli approvati dall'Autorità; (ii) 5 aeroporti, oggetto di CdP cd. "in deroga", non hanno ancora sottoposto a revisione di periodo i diritti ai sensi dei modelli dell'Autorità dopo l'entrata in vigore della citata l. 37/2019. Si rimanda, al riguardo, al capitolo 4 dedicato a tali aeroporti e, in ultimo, (iii) i restanti 20 aeroporti non hanno ancora avviato una revisione tariffaria di periodo ai sensi dei modelli dell'Autorità.

Alcuni gestori aeroportuali hanno presentato istanza di proroga tariffaria nel corso del 2021, relativa alla proroga al 2022 delle tariffe applicate nel corso del 2021, e precisamente:

- il gestore dell'aeroporto di Napoli (GESAC), con riferimento alle tariffe 2019, già prorogate per gli anni 2020 e 2021, ha richiesto e ottenuto l'ulteriore proroga fino al 2022;
- i gestori degli aeroporti di Bergamo (SACBO) e Catania (SAC), con riferimento alle tariffe 2020, già prorogate per l'anno 2021, hanno richiesto e ottenuto l'ulteriore proroga fino al 2022;
- il gestore del sistema aeroportuale milanese (SEA), con riferimento alle tariffe 2020, già prorogate per l'anno 2021, ha richiesto e ottenuto l'ulteriore proroga fino al 2022 (per il tempo strettamente necessario ad avviare la revisione di periodo una volta definiti gli atti convenzionali con ENAC);
- l'aeroporto di Venezia (SAVE), ha richiesto e ottenuto la proroga delle tariffe 2021 fino al 2022;
- il gestore del sistema aeroportuale della Capitale (ADR), ha richiesto e ottenuto la proroga delle tariffe 2021 fino al 2022.

Con il ricorso alla proroga delle tariffe 2021, i citati gestori hanno sostanzialmente rinunciato ad aumenti tariffari che sarebbero prevalentemente scaturiti dall'aggiornamento al ribasso delle previsioni di traffico e dei nuovi valori di riferimento dei costi operativi relativi all'anno base. In particolare, si segnala che nel 2020 si sono manifestati oneri incrementali specificamente legati alla pandemia da Covid-19, derivati dal recepimento delle Linee Guida ENAC per la ripresa del traffico negli aeroporti a partire dalla "Fase 2" e relative alle procedure di contenimento dei contagi nell'operatività aeroportuale. Tali importi sarebbero stati consolidati negli oneri ammissibili all'anno base (2020). Le richieste di proroga ricevute nel corso del periodo cui si riferisce la presente Relazione sono state tutte accolte dall'Autorità, previa condivisione di adeguata informativa e relativa approvazione da parte dell'utenza in sede di consultazione annuale.

1.2 La revisione dei modelli aeroportuali

Si anticipa, rispetto a quanto verrà più dettagliatamente riportato nell'analogia relazione che verrà elaborata a conclusione dell'anno in corso, che in data 23 marzo 2022, con delibera n. 42/2022, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito Autorità o ART) ha avviato il procedimento per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali dalla stessa precedentemente approvati.

Successivamente, con delibera n. 80/2022 del 12 maggio 2022, l'Autorità ha avviato la consultazione degli *stakeholders* con la pubblicazione del relativo documento di consultazione, costituito da 8 parti e 14 Annessi, che aggregano 30 Misure regolatorie, aventi a oggetto, rispettivamente:

1. gli aspetti generali di regolazione, ovvero definizioni, ambito di applicazione, finalità e principi generali;
2. il Modello A, per la regolazione degli aeroporti con traffico superiore a un milione di passeggeri annui, comprensivo, *inter alia*, (i) degli aspetti procedurali per la revisione dei diritti, (ii) dei criteri di informativa, da parte del gestore, dei vettori, (iii) degli aspetti relativi alla gestione degli esiti delle consultazioni dei vettori, (iv) degli aspetti relativi alle attività di vigilanza, (v) della metodologia di calcolo dei diritti nel periodo tariffario, (vi) degli aspetti relativi alla struttura tariffaria;
3. il Modello B, per la regolazione degli aeroporti con traffico pari o inferiore a un milione di passeggeri annui, recante la definizione di una procedura di revisione semplificata dei diritti aeroportuali;
4. principi e criteri per la regolazione tariffaria di Reti e Sistemi aeroportuali che adottano un sistema tariffario comune e trasparente, nonché le relative distinte prescrizioni di natura procedurale e operativa;

5. la previsione del sistema di Contabilità regolatoria e la relativa definizione di obblighi di separazione contabile;
6. principi e criteri di trattamento ai fini tariffari degli incentivi all'attività volativa;
7. principi e criteri di definizione dei Service Level Agreements (SLA);
8. disposizioni transitorie e finali, con particolare riguardo all'entrata in vigore del provvedimento regolatorio in riferimento agli aeroporti oggetto dei contratti di programma ex art. 17, comma 34-bis, del d.l. n. 78/2009, i quali, ai sensi dell'art. 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37 (che ha sostituito l'art. 73 del d.l. n. 1/2012) ricadono ora sotto la vigilanza e la regolazione dell'Autorità.

Nel mese di luglio u.s. sono state udite le parti interessate alla consultazione e sono state recepite le loro osservazioni scritte ritenute meritevoli di accoglimento.

L'iter di approvazione dei Modelli sopra esposti prevede ancora lo svolgimento di due ulteriori fasi procedurali, che riguardano: (i) il recepimento dei pareri che perverranno dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e dell'Economia e delle Finanze, (ii) la sottoposizione all'approvazione da parte del Consiglio dell'Autorità. La pubblicazione dell'Atto di regolazione è prevista per il 31 gennaio 2023.

1.3 Ricorsi contro i modelli di regolazione tariffaria

A latere del quadro regolatorio di riferimento, si inseriscono i ricorsi presentati al TAR Piemonte, avverso i Modelli di regolazione, di cui alla delibera n. 136/2020. Tali ricorsi sono stati presentati:

1. Il 14 ottobre 2020, da 13 gestori aeroportuali e,
2. il 23 novembre 2020, dall'associazione dei vettori *Italian Board Airline Representatives*, (di seguito anche: IBAR).

IBAR, SAVE, ADR, ADB e ADV hanno proposto motivi aggiunti all'originario ricorso avverso la delibera n. 136/2020, impugnando altresì la delibera n. 68/2021.

La discussione dei ricorsi, originariamente fissata nel periodo intercorrente tra giugno e luglio 2021, è stata rinviata ad udienze fissate tra marzo e maggio 2023.

2 LA REVISIONE DI PERIODO DEI DIRITTI AEROPORTUALI SULLA BASE DEI MODELLI DI REGOLAZIONE VIGENTI

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

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

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

- a) erronea identificazione dei parametri posti a base della determinazione del tasso di remunerazione del capitale (*beta*, premio al debito, *risk free rate*);
- b) metodologia applicata per la determinazione del saldo crediti/debiti non coerente con i modelli;
- c) allocazione (nell'ambito dei costi operativi, anziché nel parametro tariffario *v*) degli oneri sostenuti ma non ancora effettivamente versati dal gestore per la contribuzione al fondo istituito dall'art. 1, comma 1328 della l. 17 dicembre 2006, n. 296 (servizio antincendio);
- d) criticità nella riconciliazione dei dati di contabilità regolatoria all'anno base con il bilancio di esercizio di competenza;
- e) criticità nell'allocatione dei costi operativi generali tra i diversi prodotti aeroportuali e presenza di costi di natura straordinaria a fini tariffari;
- f) criticità nella corretta allocazione dei costi di capitale tra i vari prodotti aeroportuali;
- g) adozione, nella determinazione dei costi ammissibili all'anno base, di un tasso d'inflazione differente da quello risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile;
- h) criticità nel computo degli oneri di progettazione attraverso il parametro tariffario *k*.

Con riferimento alle prescrizioni, ed in particolare a quelle inerenti agli incentivi all'attività volativa, in diversi casi l'Autorità ha richiesto ai gestori di presentare le risultanze del test relativo al rispetto dei principi comportamentali dell'operatore economico privato (cd. test MEO), come previsto dai modelli di regolazione.

La seguente tabella reca gli estremi dei procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali condotti nel periodo di riferimento della presente relazione.

Tabella 1. Procedimenti di revisione dei diritti aeroportuali

Aeroporti	Periodo tariffario	N° delibera di avvio	N° delibera di conformità condizionata	N° delibera di conformità definitiva
Palermo	2020-2023	3/2020	80/2020	6/2021
Cagliari	2020-2023	13/2020	207/2020	25/2021

Nell'anno 2021 si sono quindi concluse, con l'adozione di delibera di conformità definitiva, esclusivamente le revisioni tariffare degli aeroporti di Palermo e Cagliari: in entrambi i casi, si tratta di aeroporti per i quali si è già concluso un primo periodo tariffario in cui i corrispettivi sono stati determinati sulla base dei modelli predisposti dall'Autorità, e per i quali si è, quindi, dato corso al secondo periodo tariffario.

Come già anticipato nel paragrafo 1.1, a causa dell'emergenza sanitaria connessa alla pandemia da Covid-19 e ai sensi di quanto previsto dalla già citata delibera n. 68/2021, alcuni gestori aeroportuali, in luogo di avviare la procedura di consultazione per la revisione di periodo dei diritti aeroportuali, hanno formulato richiesta di proroga dell'applicazione dei diritti aeroportuali vigenti anche per l'anno 2022. Sulla base della documentazione acquisita in istruttoria e in assenza di obiezioni da parte degli utenti nel corso delle consultazioni, l'Autorità ha accolto le citate richieste, come già precedentemente illustrato.

3 L'ATTIVITÀ DI VIGILANZA SULLA BASE DEI MODELLI VIGENTI

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

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

In proposito, nel periodo di riferimento, non sono emerse incongruenze di rilievo per la maggior parte degli aeroporti monitorati; solo in alcuni casi sono state rilevate delle incongruenze per le quali si è reso necessario prescrivere ai gestori opportuni adeguamenti dei diritti aeroportuali 2022, prevedendo adeguati conguagli sui prossimi diritti aeroportuali 2023.

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

Per garantire la prosecuzione delle attività in condizioni di sicurezza, come già evidenziato nella relazione annuale precedentemente inviata, i gestori aeroportuali si sono dotati di strumenti utili a contenere la diffusione del virus per gli anni 2020 e 2021, sostenendo costi che sono oggetto di monitoraggio e vigilanza da parte dell'Autorità, in particolare in relazione al rispetto dei principi di pertinenza ed ammissibilità, trasparenza e non discriminazione degli utenti. In particolare, nel dare seguito all'ordinanza del Comitato Operativo della Protezione Civile del 3 febbraio 2020, n. 630, l'Autorità ha fornito indicazioni ai gestori in ordine alle modalità di rendicontazione dei costi afferenti alle dotazioni di *termoscanner* acquisiti nel corso degli ultimi due anni.

Nell'ambito del monitoraggio effettuato nel corso del 2021, in continuità con il monitoraggio del 2020, sulle tariffe aeroportuali relative all'annualità 2022 per gli aeroporti regolati con i Modelli vigenti dell'Autorità, nonché per gli aeroporti c.d. "in deroga", l'Autorità ha provveduto ad effettuare una ricognizione circa il trattamento dei costi connessi all'emergenza sanitaria da COVID-19, onde poter effettuare le valutazioni di competenza e trarre un approccio uniforme tra i gestori, assicurando il rispetto delle misure previste dai Modelli, nonché - in generale - dei principi di correlazione ai costi pertinenti e ammissibili effettivamente sostenuti, di trasparenza e non discriminazione degli utenti. In esito a tale attività, come peraltro già rilevato nel corso dell'attività svolta nell'annualità 2020, non sono state rilevate criticità.

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

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

Gli esiti del monitoraggio dei diritti aeroportuali 2020 e 2021 non hanno rilevato incongruenze significative per quanto concerne il sistema aeroportuale milanese ed il sistema aeroportuale della capitale.

In particolare, va osservato che:

- Il gestore del sistema aeroportuale milanese, SEA, ha presentato istanza all'Autorità, in considerazione della proroga di un anno concessa da ENAC per la stipula del nuovo Contratto di Programma e degli effetti sul settore della pandemia da COVID-19, per poter prorogare i diritti aeroportuali in vigore per l'annualità 2020 a valere sull'annualità 2021 per la quale, l'Autorità ha comunicato al gestore l'assenza di motivi ostantivi. Ai sensi della delibera n. 68/2021, SEA, ha fatto istanza all'Autorità per richiedere il congelamento delle stesse per l'annualità 2022.
- Il gestore del sistema aeroportuale dell'aeroporto “Marco Polo” di Venezia, SAVE, ha presentato istanza all'Autorità, a sensi della delibera n. 68/2021 all'Autorità, per poter attuare il congelamento delle stesse per l'annualità 2022. Con riferimento agli esiti del monitoraggio annuale di cui trattasi, SAVE è stato sottoposto, per la seconda annualità di seguito, ad un procedimento di Vigilanza da parte dell'Autorità in merito all'ammissibilità tariffaria di alcuni specifici investimenti e conguagli per le tariffe 2021. L'Autorità con delibera n. 81/2022 del 19 maggio 2022 ha ritenuto non conforme ai principi di cui all'articolo 80, comma 1, lettera a), del d.l. 1/2012 ed al CdP, la definizione delle tariffe 2021 presentate dal gestore e ne ha disposto la sospensione. Peraltro, le stesse sono state oggetto di proroga proposta dal Gestore anche per l'annualità 2022, e quindi sono state oggetto di particolare attenzione da parte degli Uffici dell'Autorità.

In riferimento alle non conformità rilevate riguardo ai diritti aeroportuali relativi all'anno 2020, il gestore aveva presentato ricorso, ad oggi discusso e in attesa di sentenza, avverso la delibera n. 26/2021, mentre è in corso l'attività di monitoraggio da parte dell'Autorità sul superamento delle non conformità in tariffa.

- Il gestore del sistema aeroportuale romano, ADR, ha presentato istanza all’Autorità, a sensi della delibera n. 68/2021, per poter attuare il congelamento delle stesse per l’annualità 2022.

Come già precedentemente rappresentato, le richieste di proroga di cui trattasi sono state tutte accolte dall’Autorità, previa condivisione di informativa adeguata e relativa approvazione da parte dell’utenza in sede di consultazione. Al riguardo, si rileva inoltre che, come dettagliato nel successivo paragrafo 7, con delibera n. 77/2022 l’Autorità ha avviato nei confronti di Aeroporti di Roma S.p.A. un procedimento individuale per l’eventuale adozione di un provvedimento di sospensione del regime tariffario relativo all’anno 2022, a causa del mancato rispetto dei principi di cui all’articolo 80, comma 1, lettere a) e b), del d.l. n. 1/2012, in riferimento alla determinazione dei diritti aeroportuali per i voli con destinazione nel Regno Unito.

5 LA RISOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE SUI DIRITTI AEROPORTUALI PER L’ANNUALITÀ 2022

La direttiva 2009/12/CE prevede che gestori e utenti possano “*rivolgersi in ultima istanza ad un’autorità di vigilanza indipendente ogniqualvolta una decisione sui diritti aeroportuali o sulla modifica del sistema di tariffazione è contestata dagli utenti dell’aeroporto*” (Considerando 11). Essa dispone che, in caso di disaccordo l’Autorità “*(...) esaminerà le motivazioni che corredano la proposta di modifica del sistema o dell’ammontare dei diritti aeroportuali*” (articolo 6, paragrafo 3).

Con riferimento al periodo temporale oggetto della presente relazione e agli aggiornamenti dei diritti aeroportuali per l’annualità 2022, non sono state rilevate controversie sui diritti aeroportuali relative al rispetto delle disposizioni direttamente applicabili della direttiva 2009/12/CE e dei principi desumibili dalle norme nazionali di settore, nonché dalla disciplina convenzionale in vigore.

6 L’INDICE DI RIVALUTAZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI AEROPORTUALI

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

Coerentemente con quanto previsto dai Modelli, in data 25 marzo 2021, con delibera n. 40/2021, l’Autorità ha approvato l’aggiornamento annuale del suddetto indice, determinandone i valori con riferimento all’anno base 2021. I valori sono riportati nella tabella allegata alla delibera, pubblicata sul sito internet dell’Autorità.

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

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

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

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

Al riguardo va inoltre osservato che, in esito all'attività di vigilanza svolta nel corso del 2021 sui diritti applicabili all'annualità 2022, con delibera n. 77/2022 l'Autorità ha avviato nei confronti di Aeroporti di Roma S.p.A., quale gestore dell'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino e dell'aeroporto "G. B. Pastine" di Ciampino, un procedimento individuale per l'eventuale adozione di un provvedimento di sospensione del regime tariffario relativo all'anno 2022, per il mancato rispetto dei principi di cui all'articolo 80, comma 1, lettere a) e b), del d.l. n. 1/2012 in riferimento alla determinazione dei diritti aeroportuali per i voli con destinazione Regno Unito, nella misura in cui, a seguito dell'accoglimento dell'istanza di proroga dei diritti aeroportuali 2021 anche per il 2022, ha 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. Il procedimento è tuttora in corso. Il suddetto provvedimento è stato poi ricondotto ad un provvedimento ordinatorio, ai sensi dell'articolo 76, comma 4, del D.L. n. 1/2012, concernente lo svolgimento di un supplemento di consultazione, non avendo la Società mai applicato per il 2021 ai voli con destinazione Regno Unito i diritti di imbarco extra-UE.

Il Dirigente
Ing. Roberto Piazza

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